« 5 gestes qui sauvent »
au permis de conduire
Le droit de secourir

[et le ministère des transports]

10ème mémoire

Volume 1

1968 – 1971

Par Didier BURGGRAEVE, Président du CAPSU*

« Comme il devait être seul, BEETHOVEN, n'ayant pour le comprendre que nous qui n'étions pas encore nés ».

* CAPSU : **C**onseil d'**A**ction pour la **P**révention des accidents et les **S**ecours d'**U**rgence. Association régie par la Loi de 1901 totalement bénévole, créée en 1975, dont les statuts comprennent la diffusion du concept des « 5 gestes qui sauvent » en attente d'une formation obligatoire des candidats aux permis de conduire à mettre en place par les pouvoirs publics.

Dédicace

Ce premier volume du *10ème mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent »* totalement consacré au ministère des Transports* est dédié à M.

Jean CHAMANT

Ministre des Transports au début des années 70 – et précisément à la date du 30 août 1971 – où, par une lettre adressée à un député (M. Pierre VOLUMARD, député de l'Isère), il écrira :

« Comme vous je suis favorable à la suggestion de M. BURGGRAEVE.... ».

Durant ces 36 années, il restera le seul ministre des Transports, ou en charge de la sécurité routière, à avoir fait connaître son approbation de cette idée d'une formation courte, pratique mais indispensable, des candidats aux permis de conduire, afin de les rendre capables d'agir en présence d'un accident et de ne plus laisser mourir les « blessés de la route » en attente de l'arrivée des secours.

Qu'il en soit remercié (voir cette lettre du 30.8.1971 ci-après). Ce volume lui sera adressé à son domicile, dans le département de l'Yonne, où il s'est retiré et s'y trouve toujours.

*** On le verra dans ce document, les prérogatives du ministère des Transports de l'époque ne comprenaient pas la circulation routière donc la réglementation relative aux permis de conduire. C'est le ministre de « l'Equipement » qui était investi des questions du logement et des transports qui avait la tutelle de la sécurité routière (?).**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LE MINISTRE

32, AVENUE DU PRÉSIDENT-KENNEDY
PARIS XVIe - TÉL. : 527-51-90
527-98-30

CAB/CP- I2.50I

PARIS, LE 30 AOUT 1971

Monsieur le Député et cher Ami,

J'ai bien reçu votre lettre me transmettant photocopie d'une correspondance que vous avez reçue de M. Didier BURGGRAEVE, relative aux secours d'urgence lors des accidents de la route.

Comme vous je suis favorable à la suggestion de M. BURGGRAEVE. Toutefois, je dois vous préciser que l'étude des problèmes se rattachant à la circulation routière relève de la compétence de la Direction des Routes, placée sous la tutelle de Monsieur le Ministre de l'Equipement et du Logement.

En conséquence je transmets votre lettre et les pièces qui l'accompagnaient à mon Collègue, Monsieur CHALANDON, pour attribution, par courrier de ce jour.

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

Jean CHAMANT

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

003

Rappel

Les 7 premiers mémoires, de 1981 à 1999, ont été consacrés à la définition, sous tous ses aspects, du concept des « 5 gestes ». A partir du 8ème mémoire (2003), chaque mémoire fait le bilan des relations avec une entité particulière. Ce fut d'abord le Parlement (Assemblée nationale et Sénat) et les groupes parlementaires avec le 8ème mémoire. Le 9ème mémoire (2005) était destiné aux services en charge de la sécurité routière en France (Mission interministérielle avec la création du poste de délégué interministériel à la sécurité routière en 1972, le comité interministériel (réunissant tous les ministères concernés) et, plus récemment le conseil national de la sécurité routière.

Les 4 premiers mémoires (1981, 1982, 1984 et 1992) ont été mis en ligne sur le site Internet du CAPSU (www.capsu.fr) à la rubrique « 5 gestes qui sauvent ».

L'objectif de ce 10ème mémoire est de rassembler en une seule référence tout ce qui s'est passé avec le ministère des transports (ou en charge des transports, au gré des modifications fréquentes du périmètre des ministères et de leurs appellations).
Toutefois, l'abondance des démarches entreprises, déjà évoquées dans les deux mémoires précédents (Parlement et services de la sécurité routière), oblige à réaliser différents volumes successifs afin de pouvoir y intégrer des éléments techniques sur le secourisme et son évolution, notamment à propos de ce qui nous intéresse plus particulièrement, c'est-à-dire les accidents de la route et les victimes en détresse.

Au tout début de ce premier volume, je me permets donc de rappeler comment les choses se sont passées pour moi, puisque j'ai pris à mon seul compte ce combat inégal, entre un simple citoyen secouriste puis moniteur de secourisme et les pouvoirs publics de mon pays, afin de faire connaître une proposition qui pouvait permettre d'épargner la vie de nombreux accidentés de la route qui meurent, faute d'être secourus par les témoins présents, seuls capables de les sauver d'une mort certaine, dans l'attente de l'arrivée des secours publics spécialisés et médicalisés.

Pourquoi ai-je engagé « seul » ce combat ? Parce que, moniteur de secourisme au sein de la Croix Rouge Française en 1967, avant mon engagement à la Brigade de sapeurs pompiers de Paris, j'avais contacté le directeur national du secourisme, M. **Christian BLAVET**, pour lui faire part de mon idée et lui demander le concours de la Croix Rouge (dans mon esprit qu'elle le prit à son compte), mais démarche pour laquelle il n'y eut aucune suite....

Parce que, à l'époque, en 1967, militaire à la BSPP – encore durant la période du service militaire obligatoire – avant la prolongation de l'engagement (3 ans) proprement dit, je n'avais pas de structure qui pouvait prendre en compte cette action permanente.

Après ma formation au monitorat national de secourisme, je pensais alors créer une association nationale, puis départementale (Nord), ce qui, petit à petit, devant les difficultés, aboutira aux « ESPC » de Wasquehal-Flers (Equipes de Secours Protection Civile) dans l'agglomération de Roubaix-Tourcoing, qui fut ma première association qui assurera la diffusion du concept nouveau des « 5 gestes ». Relais repris par d'autres structures jusqu'au choix, définitif, assez récent, en 1999, d'une seule et unique structure en charge des « 5 gestes qui sauvent », le CAPSU. Ce que nous avions confirmé dans les statuts mis à jour à cette date.

Ma formation

J'ai démarré ma formation au secourisme en avril 1965 (le 12 très exactement), je la raconte dans d'autres documents, en suivant un stage de « Sauveteur Secouriste du travail ». J'avais depuis longtemps très envie de me préparer à savoir secourir mes semblables, dans toutes les circonstances.

Puis, à l'automne, je m'inscrivais à la formation supérieure proposée par la Croix Rouge, afin d'obtenir le brevet de « Secouriste de la Croix Rouge Française » ainsi que celui (avec quelques compléments) de « Secouriste de la Protection Civile ». Ce qui fut fait en janvier 1966. J'obtenais ensuite une mention dite de « spécialité », dénommée à l'époque « asphyxie » puis, transformée en « mention ranimation », ce qui était plus clair et adapté.

Mais, en contact avec les sapeurs pompiers qui participaient à la formation, je pris contact avec eux, et j'ai pu ainsi, souhaitant utiliser le temps du service militaire à quelque chose de concret, l'effectuer au sein des sapeurs pompiers de Paris. J'allais donc le week-end, avec d'autres jeunes, encadrés par des sapeurs pompiers eux-mêmes moniteurs de secourisme, compléter ma formation de secouriste, de futur enseignant moi-même, au centre de secours (« la caserne ») de Roubaix.

Très tôt, je m'intéressais à la circulation routière, urbaine d'abord puis sur les routes, à cause tout d'abord des conséquences dramatiques : **plus de 15 000 tués chaque année !** Il y avait des récits d'accidents tous les jours dans la presse.

D'ailleurs, pour comprendre le comportement des usagers de la route (car, outre les automobilistes, il ne faut pas oublier les utilisateurs de deux roues, les piétons et aussi les poids lourds), j'avais effectué une observation à un carrefour doté de feux tricolores. Et le « spectacle » était désolant !

Dans un journal local, « Nord Eclair », qui avait lancé un débat sur la sécurité routière, je faisais part de mes suggestions. Au cours de cette période, de nombreux textes de ma part furent insérés dans le « courrier des lecteurs ».

Voir ci-après mon comptage et le « feu rouge brûlé » au fameux carrefour test. Ainsi que le débat engagé avec les lecteurs du journal « Nord Eclair ».

Nous étions en 1966.

Comme secouriste, il m'arrivait de porter secours à des blessés de la circulation. Je demeurais à proximité d'un grand axe et surtout sur celui qui permettait aux ambulances des sapeurs pompiers (dites VSABR*) de se rendre au coeur de la ville de Roubaix ou des communes de l'est de l'agglomération. Ce qui me permettait de les rejoindre à vélo lorsque l'accident n'était pas très loin... Ce qui me permit, avant d'intégrer la BSPP, de porter secours, le premier, ou en appui des sapeurs pompiers, à plusieurs dizaines de blessés de la circulation urbaine.

* VSABR (Véhicule de secours aux asphyxiés et blessés de la route). Ce qui fait que l'action des sapeurs pompiers était bien délimitée avec la description de cette ambulance. Les sapeurs pompiers ont ensuite assuré la quasi-totalité du secours routier, qui fut ensuite médicalisé après l'expérience du Professeur Paul BOURRET à Salon de Provence en 1957 – Voir ci-après des éléments précis.

TABLEAU DE POINTAGE (FEU ROUGE BRULE) ' I CARREFOUR '

EXPERIENCE DE JUILLET 1966.

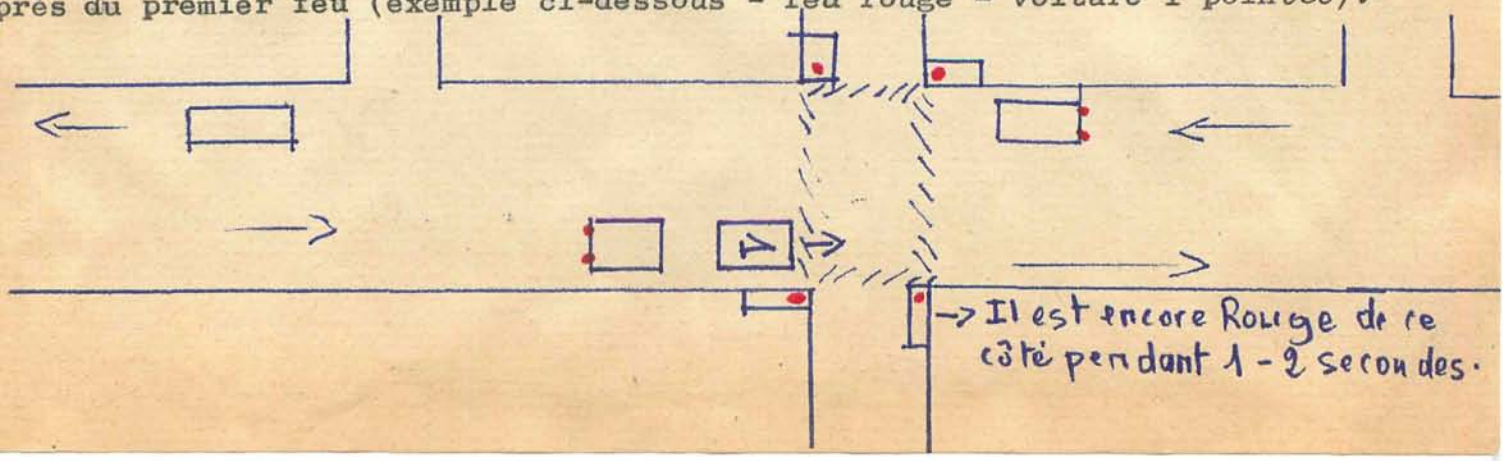
DATES	HEURES	VOIT.	VELOS	MOBYL.	BUS CAMIONS CAMettes	PIETONS
20/7	18h15.19h15	16	1	4	pas notés	pas relevés
23/7	11h à 12h	18	9	4	3	40
25/7	12h à 12h30	10	1	5	1	11
25/7	13h30.14h	18	4	3	2	3
25/7	17h45.18h45	23	3	8	1 bus + 4	33
26/7	11h35.12h05	6	5	3	2	8
27/7	20h15.21h	9	3	9	-	7
VOITURE	SIMCA 1000 Bleue et Claire	INFRACTION GRAVE POUVANT PROVOQUER ACCIDENT				1 / 100 v
FIN/7	PERIODE DES CONGES	100	26	36	13	102

DEDUCTION :

Il est effarant de voir avec quel esprit roulent les automobilistes, et en général de quelle manière circulent une grande partie d'une population.

Pour la ville, il est de ce fait certain pour éviter la répétition d'accident; de mettre sur pieds un plan d'action de manière à casser net et définitivement le mauvais esprit de conduite d'un grand nombre d'automobilistes.

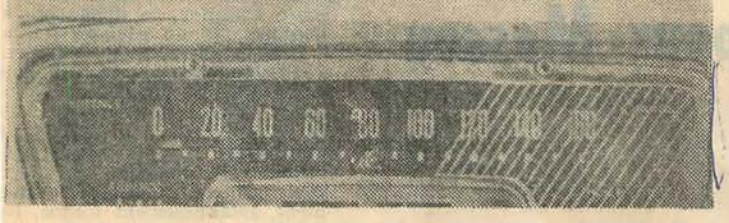
Chaque voiture, velo ou mobylette a été pointé (e) quand le conducteur de chacun de ces engins continuait alors qu'il était rouge au passage clouté près du premier feu (exemple ci-dessous - feu rouge - voiture I pointée).



Nos lecteurs répondent

LECTEURS, VOUS AVEZ LA PAROLE

Pour ou contre la limitation de vitesse à 110 km-h ?



FAUT-IL limiter la vitesse à 110 km/h, comme le suggèrent certains membres du gouvernement ? Aucune mesure précise n'a encore été prise. Nos lecteurs nous ont envoyé de nombreuses lettres pour donner leur avis sur une question qui concerne tous les automobilistes. Aujourd'hui, la parole est à ceux qui sont favorables à cette limitation.

I. - «Il faut protéger les automobilistes contre eux-mêmes»

M. Henry SEYNAVE, 43, rue Pierre-Motte, à Roubaix, conduit depuis 1923 et a parcouru 200.000 km sans accident :

— Je pense, écrit-il, qu'une limitation de vitesse généralisée diminuera la gravité des accidents, mais non leur nombre, dû presque uniquement aux conducteurs eux-mêmes. Or, on ne peut se limiter à « une vitesse qui ne présenterait plus aucun danger » ...Alors, quel peut être l'avantage d'être « proprement » tué d'une rupture vertébrale plutôt que réduit en bouillie... ? »

M. Seynave trouve utopique l'idée de limiter la vitesse par type de véhicule et parle d'amélioration du réseau routier :

— Il faut supprimer les points noirs et les dangereuses routes à trois voies. Les vitesses doivent à mon avis, être limitées dans certains passages dangereux. Mais, en raison de la diversité des voitures, ce n'est qu'un pis-aller nécessaire. D'autre part, sans avoir des éléments suffisants de jugement, je suis, a priori, favorable à une limitation à 90 km, des titulaires de permis de conduire de moins d'un an. Mais une règle ne peut se passer de contrôle : comment réaliser celui-ci ?... »

Aux points noirs

M. Charles CUVELIER 189, rue Auguste-Bonte, à Lambersart, roule tous les jours de la semaine mais laisse sa voiture au garage le dimanche :

— Il faut limiter la vitesse sur toutes les routes car les plus graves accidents ont lieu sur les grandes routes. Cependant, la limitation de vitesse pourrait être revue, après construction de routes plus appropriées au nombre de véhicules en circulation »

M. Cuvelier s'attaque ensuite aux chauffeurs qui roulent trop doucement :

— Ils sont souvent la cause indirecte d'accidents. Ils énervent ceux qui les suivent, lesquels prennent alors en les doublant de plus grands risques, n'étant plus de sang-froid ». En outre, M. Cuvelier trouve qu'il serait dangereux de limiter la vitesse pour les jeunes conducteurs, car le goût de la chose défendue serait trop tentante pour eux.

Quant à M. Didier BURGGRAEVE, habitant 251, rue Jules-Guesde à Croix il se prononce contre une limitation de vitesse par type de véhicule :

— Il y a bien trop de types de voitures et, de plus, comment contrôler ? Il faut certes, à l'heure actuelle, qu'une limitation de vitesse soit appliquée en tenant compte de l'emplacement. Je trouve qu'en ville, par exemple, 50 km-h. comme vitesse maximum serait une bonne vitesse. Sur les routes à grande circulation, il faudrait également limiter la vitesse en tenant compte de l'état de la route, du nombre d'accidents, des difficultés rencontrées, etc. De même, aux points chauds, ou noirs, comme on dit. Ce serait là une heureuse initiative ! »

« Pourquoi des restrictions pour les nouveaux conducteurs ? poursuit M. Burggraeve. S'ils ont leur permis, c'est qu'ils ont été déclarés aptes, et je ne vois pas pourquoi on limiterait la vitesse de leur véhicule. Les nouveaux conducteurs ne sont pas toujours les plus mauvais et les plus imprudents... »

De son côté, M. Jacques VANOVERVELT, 30 ans, habitant 84, avenue Roger-Salengro à Croix, ancien chauffeur routier, qui fait 2.000 km par semaine, trouve que les conducteurs roulant à 60 km ne sont pas dangereux. « A cette vitesse, l'homme est sûr de ses réflexes, il peut survenir un obstacle imprévu, il pourra l'éviter. De cette façon, on réussira à limiter les accidents ».

« Est-ce un cercle infernal ? »

Un MEDECIN, désireux de garder l'anonymat, indique les trois causes des accidents de la route :

« Premièrement, l'alcool (durant le week-end), l'imprudence des jeunes automobilistes lancés à 120 ou 130 km-h. sur nos routes actuelles et enfin l'état des voies de circulation dont la France pouvait être fière sous la royauté, mais tout à fait insuffisantes pour le trafic actuel...

« Les accidents mortels sont en général dus à une vitesse dépassant le 100 km-h. Les vitesses de 120 km-h. devraient être réservées exclusivement aux circuits de compétition... »

M. Jacques BOUTRY, 39, rue Halévy, à Lille, pense que la gravité des accidents est due avant tout à la vitesse inconsidérée

— « Les automobilistes, dans leur majorité, se révèlent incapables de régler leur allure en fonction des circonstances : conditions atmosphériques, visibilité, état de la route, densité de la circulation. Il faut donc les protéger contre eux-mêmes si on ne veut pas qu'ils continuent à s'entretuer faute d'avoir atteint l'âge de raison ! Supposons d'ailleurs que, demain, la plupart des routes permettent de rouler en toute sécurité à 120 ou 150 km-h., il y a tout lieu de croire que les constructeurs mettront entre les mains des conducteurs des voitures qui leur permettront de se tuer à 200 km-h. Est-ce donc un cercle infernal ? »

« Interdire aux véhicules lents de circuler... »

M. Pierre SINGER, industriel, 32 bis, rue de Thionville à Lille, voudrait limiter la vitesse de 90 à 140 km-h. selon les véhicules, classés en deux ou trois catégories.

— Il faudrait interdire aux véhicule lents, encombrants ou conduits lentement de circuler sur les voies de grande communication les dimanches et jours fériés ».

« En voyant le nombre croissants d'accidents, je suis entièrement d'accord, écrit M. LANNOY, de Tourcoing, pour la limitation de vitesse à 110 km-h. Je suis mécanicien-auto, j'ai 32 ans, et possède une voiture pouvant atteindre le 140. Mais je dépasse très rarement la vitesse de 110 km-h. En effet, je trouve qu'au-dessus de cette vitesse, nous sommes crispés au volant, ainsi que les passagers. Cela augmente le choc lors du contact avec un obstacle imprévu ».

M. P. POTHELET, résidence d'Armenonville, à Roubaix, trouve que « partout où les dépassements restent une manœuvre délicate (y compris sur les routes à trois voies, qui sont de véritables pièges), la limitation de vitesse est inévitable. Une exception, bien sûr, pour les autoroutes, forcément à sens unique, où la limitation de vitesse ne semble pas nécessaire ».

M. LECLERCQ, 83, rue Léon-Jouhaux, à Wasquehal, déclare que « le premier fautif est le ministre qui a autorisé des vitesses trop élevées. Seconds fautifs, les constructeurs, qui fabriquent des voitures trop rapides, et enfin les conducteurs des samedis et dimanches. Ne connaissant pas le métier, on a une voiture qui va vite, on appuie sur le champignon mais on oublie qu'il y a des virages. On y va et c'est... la catastrophe ».

Nous donnerons prochainement la parole à l'opposition.

(à suivre)

POUR SAUVER DES MILLIERS DE VIES HUMAINES

Personne ne peut donc arrêter l'hécatombe des accidents de la route ? demandait M. Philippe Horent, M. Didier Burggraeve répond :

Les solutions existent :

— Faire passer un permis valable et validé régulièrement ; le permis définitif ne serait remis qu'après un délai d'un an de conduite.

— Chaque conducteur devrait avoir un carnet personnel sur lequel les infractions commises seraient notées.

— Etre plus sévères pour ceux qui brûlent les feux rouges, les « stop », la ligne jaune continue, ceux qui dépassent dangereusement.

— Pratiquer une éducation permanente des conducteurs à tous les niveaux dès l'âge scolaire.

— Baisser les primes d'assurance de façon sensible pour les bons conducteurs.

— Retirer le permis d'office pour conduite en état d'ivresse (à vie si accident mortel ; 10 ans si accident avec blessé ; 5 ans si accident matériel) avec obligation de repasser le permis.

— Remettre avec la vignette, chaque année, un fascicule de rappel des dangers de la route, des modifications aux règlements et aux signaux.

— Apprendre aux automobilistes la conduite à tenir en présence d'un accident, les gestes qui sauvent, ceux à éviter.

Au point de vue infrastructure routière :

— Améliorer et modifier la signalisation à tous points de vue (latérale, axiale, haute, etc...).

— Mieux éclairer les routes les carrefours dangereux etc.

— Moduler la vitesse selon l'état du sol et la visibilité, etc...

Pour la voiture :

— Contre le feu : coupe-batterie extérieur et extincteur.

— Pour baliser : feux clignotants avant et arrière, triangle de présignalisation.

— Pour secourir : trousse avec l'indispensable, plus une petite lampe électrique, un dossard fluorescent.

— Un carnet d'entretien pour les principaux organes de la voiture.

— Des indicatifs d'usure pour les pneus.

— Un éclairage mieux adapté (feux blancs), un pare-brise non-éblouissant, etc.

A quoi M. André Lepers, de Villeneuve d'Ascq ajoute :

Ne pas créer sur les routes neuves des carrefours à un seul niveau, mais faire des ponts ; aménager les carrefours avec terre-pleins et parcours obligatoires ; pare-chocs tous placés à la même hauteur, pour que les touristes ne soient pas guillotinés sous la caisse des camions.

« Nord Eclair » devrait demander aux lecteurs leurs suggestions avec dessins explicatifs.

LE STATIONNEMENT A ROUBAIX

M. D. Burggrave, de Roubaix :

« Il est de plus en plus difficile de circuler convenablement à Roubaix, et le stationnement non respecté y joue certainement un rôle. En effet, les automobilistes ne respectent pas souvent le stationnement alterné, et non pas le 1er ou le 15, mais tout au long du mois. On observe dans certaines rues de Roubaix des voitures garées de chaque côté. Avant de donner des procès à ceux qui s'arrêtent en sens inverse de la marche du véhicule. on ferait mieux de s'occuper d'abord des automobilistes qui stationnent n'importe où ! »

8 H, 12 H, 18 H...

M. Didier Burggraeve, de Roubaix :

« 8 h., 12 h. ou 18 h... On se retrouve tous à la fois dans la rue ! Alors, il est impossible de circuler convenablement, de respecter le code ou de rester calme. On accuse chaque jour un retard considérable à cause des bouchons que l'on rencontre maintenant aux quatre coins de la ville. Et, cette ridicule situation ne nous fait pas perdre que du temps, elle favorise surtout les accidents et augmente la pollution.

Il existe un remède : Etaler les entrées et sorties des entreprises, mais ne vas faire une action dans un petit secteur (ce qui ne donnerait aucun résultat), au contraire. établir un plan à l'échelle de la Cité avec les communes limitrophes.

Quelques établissements ont libéré 10 minutes plus tôt leur personnel ; hélas, il arrive souvent que ces usagers soient bloqués par les sorties qu'ils rencontrent en cours de route. Ou alors, ils doivent rouler très vite ! »

L'insécurité routière

Certes, le secourisme allait presque totalement me mobiliser, il deviendra ma priorité, mais je suivais un peu les autres aspects de l'insécurité routière avec des propositions qui furent appliquées des années, voire des dizaines d'années plus tard : le 50 km/h en ville par exemple, les feux de détresse pour signaler un danger aux autres usagers, les phares blancs pour mieux voir la route....

Parmi tout ce qu'il y avait à faire, je n'avais pas omis de parler de ce qui allait devenir les deux principaux combats nationaux du CAPSU, la conduite à tenir face à un accident de la route à « apprendre aux automobilistes », sous entendu au moment de la préparation du permis de conduire, ce qui deviendra les « notions de secourisme », puis les « 5 gestes pour sauver » et enfin les « 5 gestes qui sauvent » titre définitif.

Et le retrait du permis pour conduite en état d'ivresse « à vie si accident mortel », thème de la pétition nationale des 100 000 signatures engagée en 1975, combat permanent que nous poursuivons également toujours aujourd'hui !

Certes, ce qui avait dû me choquer intensément et durablement, ce sont les chiffres aberrants des tués sur les routes. On parlait de « bilan de guerre ».
En huit années, de 1964 à 1971, il y avait eu 110 000 morts sur les routes de France... alors que les statistiques ne comptabilisaient que les tués des trois premiers jours !

En 20 ans, de 1951 à 1971, le nombre des tués était passé de 3700 à 16 212 !
On comprend mieux pourquoi, en 1957, un neurochirurgien réputé, inconnu du grand public car discret et ne se « mettant pas avant », pris l'initiative d'alerter les pouvoirs publics, en lançant un cri d'alarme au congrès de chirurgie ! Cet homme, c'est le **Professeur Marcel ARNAUD*** préconisa la médicalisation des secours aux blessés de la route, (titre de son ouvrage, « notre bible », de 1961), afin d'éviter qu'ils n'arrivent morts à l'hôpital. Ce fut le GMUR de son collaborateur et ami le **Professeur Paul BOURRET**, chirurgien chef à l'hôpital de Salon de Provence (voir plus loin), en septembre 1957.

Les chiffres ci-après seront suffisants pour comprendre que nous étions engagés dans un processus de dégradation inexorable. Le bilan 1950 – 1966, à titre d'exemple (paru dans le bulletin du CAPSU n° 33 en avril 2004) exprime cette incroyable escalade dont la prise de conscience « officielle », c'est-à-dire de nos dirigeants, nos « responsables », n'interviendra qu'en 1969 avec le nouveau Premier ministre **Jacques CHABAN-DELMAS**.

Je fus également informé par mes lectures et à l'époque, je me procurais de très nombreux « Que sais-je ? », collection des Presses Universitaires de France, dont le n° 828 sur « Les Routes », édition de 1964, dont les extraits ci-après se passent de commentaires. Tout y est pour la confrontation avec un problème considérable, la tuerie routière !

* Le CAPSU, en précisant ses statuts en 1999, y a introduit, en son article 2, dans le détail de son objet :
« Détenteur des archives du **Professeur Marcel ARNAUD**, Fondateur de la traumatologie routière et du Secourisme routier, Précurseur des SAMU, le CAPSU agit pour faire connaître son œuvre et rend hommage à son action efficace et désintéressée ».

Bilan de la mortalité routière

Nous disposons, au CAPSU, d'un classeur spécial qui comprend les statistiques des accidents de la route à partir de 1955. Nous utilisons ce dossier lors des journées de contact avec le public. Par exemple, nous relevons les chiffres suivants :

	1950 :	**1966 :**	
France >	3 354 tués	12 158 tués	soit + 262 %
R.F.A. >	11 449 tués	16 864 tués	soit + 47 %
Gde Bret. >	5 012 tués	7 985 tués	soit + 59 %

Et encore, les chiffres français étaient établis durant les 3 premiers jours après l'accident (6 jours aujourd'hui).

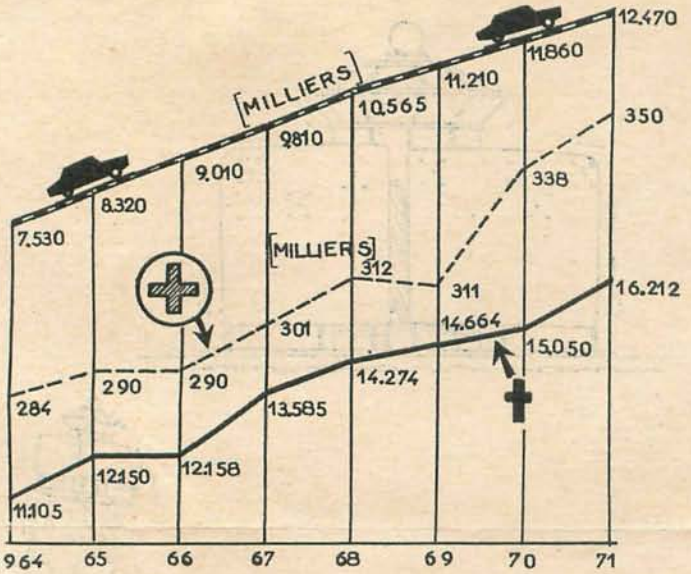
On peut comprendre alors le « cri d'alarme » lancé par le **Professeur Marcel ARNAUD** en 1957 lors du Congrès de chirurgie (voir bibliographie du CAPSU).

suite bulletin n° 33.

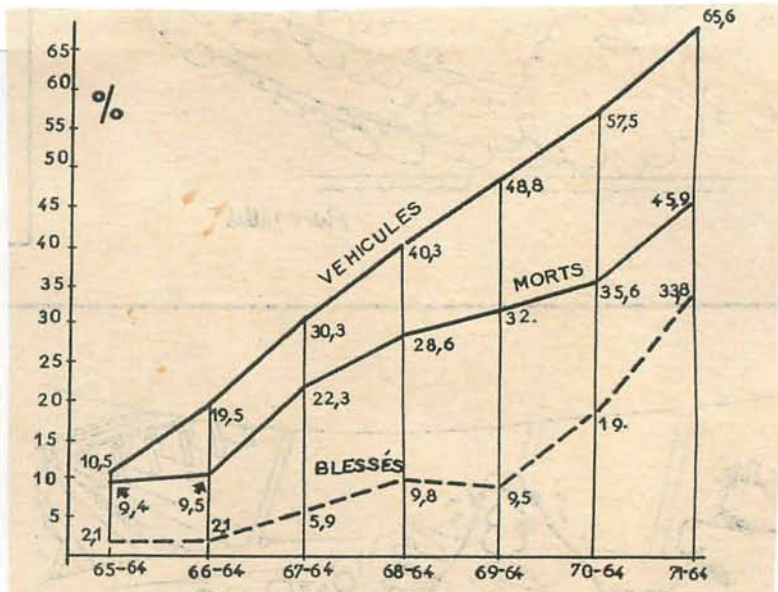
Ce n'est qu'en **1969** (article ci-dessous) que ce fléau des accidents de la route a été évoqué précisément par le nouveau Premier ministre, M. Jacques CHABAN-DELMAS. M. Jacques BAUMEL étant chargé du suivi de ce dossier au plan gouvernemental.
C'est la raison pour laquelle nous trouvons, dans les archives du CAPSU, de nombreux courriers adressés à MM CHABAN-DELMAS et BAUMEL.

UN BILAN DIGNE DE CELUI D'UNE GUERRE...

Un bilan digne de celui d'une guerre ? C'est celui des victimes de la route. En huit ans, de 1964 à 1971, la route a coûté à la France 110 000 morts et 2 500 000 blessés... Pour la seule année 1971, 16 212 morts et 350 000 blessés... Deux fois plus de blessés que la trop célèbre offensive désastreuse du « Chemin des Dames », en 1917, restée présente à la mémoire des anciens combattants de 1914-1918...



Le tableau ci-dessus donne la progression, à la fois du nombre de voitures, de 1964 à 1971, et du nombre des victimes (blessés et morts).



Sur ce second tableau, nous pouvons voir le pourcentage d'augmentation du nombre des voitures... et des victimes, par rapport à l'année de référence, 1964. A la vue de ces chiffres, certains osent affirmer : « Le nombre de voitures a augmenté de 66 %, alors que le nombre des morts **n'a augmenté que de** 46 %, et de 34 % celui des blessés... » Ce jugement peut être traduit par : « Estimons-nous heureux ! 16 000 morts en 1971, alors que, par rapport à 1964, nous devrions en avoir plus de 18 000... Il y a du progrès ! »

N'en déplaise à ces optimistes inconscients, force nous est de constater qu'en se référant à une année antérieure, le pourcentage des morts croît de façon inexorable. Quant au nombre des blessés, il tend, depuis deux ans, à croître tout aussi inexorablement : 40 000 blessés de plus en 1971 qu'en 1969 !

1951 : 3 700 morts
1971 : 16 212 morts.
On n'arrête pas le progrès !

Charles BILLY.

« QUE SAIS-JE ? »
LE POINT DES CONNAISSANCES ACTUELLES

N° 828

LES ROUTES

par

Jeanne BERTHOMIER

Administrateur civil
Docteur en Droit
Directeur-adjoint au Ministère des Travaux Publics et des Transports

PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, PARIS

1964

SEIZIÈME MILLE

qu'un fait d'ordre social, puisque ce sont les voitures particulières qui se multiplient surtout et effectuent globalement les plus longs parcours.

Ce sont également celles-là dont les usagers seront dans bien des cas avec les conducteurs des véhicules à deux roues, responsables ou victimes des accidents sur la voie publique, comme nous allons le voir.

III. — La sécurité

A) **Les accidents de la circulation.** — Le nombre et la vitesse croissants des véhicules modernes sont les causes d'un danger qui peut avoir de sérieuses répercussions sur l'exploitation d'un réseau routier. Les accidents de la route font, chaque année dans le monde, des centaines de milliers de victimes et, en ce qui concerne plus particulièrement la France, on estime qu'il meurt en moyenne plus d'une personne par heure, tuée sur la route, sans compter celles qui restent frappées d'invalidité pour le reste de leurs jours.

1971 : 50 morts par jour.

En 1962, le nombre d'accidents a été de 169 204. On a dénombré : 9 928 morts et 229 322 blessés, mais il faut préciser que le taux de mortalité par unité de parcours (100 millions de v./km) qui était de 13 en 1957 a été ramené à 9,9 en 1962.

1971 : 20 milliards Fr (2000 anc.)

En outre, on a évalué pour cette même année à 3 milliards environ la perte économique occasionnée à la collectivité française par les accidents corporels, les dommages et les dégâts matériels. Encore faut-il ajouter que le nombre de tués doit être majoré de 15 %, les rapports de gendarmerie et de police qui servent à établir ces informations ne faisant pas état des tués au-delà du 3e jour après le constat. On peut donc conclure que les accidents de la route constituent un véritable fléau social et économique, contre lequel il faut lutter par tous les moyens possibles.

1971 : 6e jour

De la statistique des accidents du ministère des Travaux publics, on peut tirer les enseignements suivants qui concernent d'abord la catégorie des victimes.

Sur les 9 928 personnes tuées sur la route en 1962, on a pu dénombrer : 3 483 usagers d'engins à deux roues ; 4 073 automobilistes ; 2 372 piétons.

Ces proportions sont à peu près les mêmes pour les blessés à l'exception des piétons pour lesquels le taux de gravité est plus élevé.

Les usagers des deux roues paient donc un lourd tribut aux accidents de la voie publique puisqu'ils représentent à eux seuls plus de 35 % des tués. L'instabilité de ces véhicules, l'absence d'une carrosserie protectrice, le comportement souvent imprudent des conducteurs qui sont généralement des jeunes gens, et la vitesse qu'ils peuvent atteindre, expliquent cette proportion élevée.

Quant à l'âge des victimes, au-dessous de 15 ans, et au-delà de 65 ans, ce sont les piétons qui fournissent le plus d'accidentés. De 15 à 24 ans, 60 % des tués et 75 % des blessés sont des conducteurs de véhicules à deux roues. De 25 à 64 ans, ces pourcentages sont encore de 45 % pour les tués et 49 % pour les blessés.

Les causes des accidents peuvent être attribuées à quatre facteurs : comportement humain, machine, conditions atmosphériques et état de la route.

Dans 20 % des cas, il y a eu collision entre deux voitures ; dans 36 % entre voitures et « deux roues » ; dans 25 % entre voitures et piétons ; dans 5 % des cas, entre véhicules divers : tracteurs, deux roues, plus de deux voitures, etc., et dans 14 % les accidents ont eu pour cause la rencontre des véhicules avec des obstacles tels que des arbres, des animaux, des pylones. En fait, il est souvent très difficile de

les statistiques démontrent qu'en moyenne le taux des accidents se trouve réduit dans la proportion des deux tiers environ sur les autoroutes.

2° Le comportement humain : l'homme est le grand fautif des accidents de la circulation car ceux-ci dépendent presque toujours d'une défaillance physique ou psychique des conducteurs ; l'assoupissement après un bon repas et dans les trajets de nuit, l'abus de l'alcool, la fatigue, l'engourdissement à la fin de longues étapes, en sont les causes principales. Malheureusement aucune mesure d'ordre général ne peut être prise envers les responsables et le plus sûr moyen de lutter contre ce fléau est de perfectionner les méthodes d'examen médical des conducteurs coupables de façon à éliminer ceux qui ne possèdent pas ou ne possèdent plus les qualités physiques nécessaires (réflexes, acuité visuelle, etc.). Un examen médical initial et des examens périodiques devant une commission médicale ont été institués pour les conducteurs de poids lourds et de transports en commun. Ces contrôles sont de plus en plus fréquents au fur et à mesure que les intéressés avancent en âge.

Par ailleurs, des textes tendant à instaurer une limite d'âge pour les conducteurs de poids lourds ou de transports en commun, sont en préparation, tandis que l'on étudie la possibilité de soumettre les conducteurs de voitures de tourisme âgés de plus de 70 ans à des examens médicaux périodiques, et qu'il a été dressé une liste des incapacités physiques incompatibles avec la conduite d'un véhicule.

Il faut souligner que le corps médical collabore de plus en plus activement à l'examen des questions soulevées par la sécurité routière.

Il reste que l'éducation du public et la propagande pour sa sauvegarde laissent encore à désirer. Les

4 tomes sur son œuvre ont été réalisés à ce jour, dont le tome I, en 1997, dédié au **Professeur Paul BOURRET**, fondateur du premier SMUR (voir bibliographie).

J'étais influencé également par des articles paraissant dans des revues spécialisées, comme celle du comité français d'éducation pour la santé qui, en avril 1967, publiait un article intitulé « L'éducation sanitaire et sociale en matière de prévention des accidents de la route ». Extraits ci-après.
Comment ne pas relever, page 19, le 5° « **Ce qu'il faut faire en cas d'accident** devrait être connu de tous, automobilistes, cyclistes, piétons. Car tout un chacun peut être témoin d'un accident et il peut être vital pour l'accidenté d'être secouru vite, mais surtout bien.

« C'est pourquoi, dès l'adolescence, cet enseignement doit être largement dispensé et par tous les moyens : à l'école, dans les organisations de jeunesse ou de loisirs, au service militaire, lors de la préparation du permis de conduire, et en tout temps par la presse, le cinéma et la télévision. Une large diffusion de manuels aussi précis et concis que possible (type « Que faire en présence des accidents de la route ? » - Croix Rouge) sur ces gestes d'urgence est hautement souhaitable » (**voir documents en annexe**).

Et page 22, le rappel par « Il est deux « moments » de la vie qui doivent être retenus pour une éducation sanitaire et sociale en matière de prévention des accidents, ce sont : le service militaire.... Pour tous les candidats, hommes et femmes, au permis de conduire, les notions de prévention... facteurs humains favorisant l'accident, de premiers secours, devraient être connues et sanctionnées par des questions lors de l'examen ».

Et cet article, je le rappelle, d'avril 1967, propose de nombreuses autres pistes dont nous parlons toujours, en 2007, soit quarante années plus tard !

C'est l'Allemagne (RFA) qui sera le premier pays à mettre en place un enseignement **pratique** et non théorique ou par de simples questions, obligatoire pour obtenir un permis de conduire, en 1969. Suivi en 1973 par l'Autriche, en 1977 par la Suisse, alors que les pays nordiques avaient déjà pris de l'avance par la formation des jeunes voire des très jeunes aux gestes qui sauvent !

Bref, avec mon idée en tête depuis déjà de nombreux mois, témoin d'accidents où les autres témoins étaient toujours aussi nombreux mais sans réaction, omettant parfois d'alerter les secours (!) – et cela m'agaçait au plus haut point – sans réponse de la Croix Rouge, je décidais de lancer ma campagne « officielle » et « nationale » (quelle haute ambition lorsqu'on est « seul et démuni de tout ») et je choisissais le jour du 24 septembre 1967, date anniversaire de ma mère, un dimanche, pour, en rentrant « en permission » de Paris à Roubaix, je lançais alors ma « Pétition nationale de 10 000 signatures » en soutien à ce projet.

C'était à mon sens un moyen d'appuyer mon action solitaire car, si on avait par le passé à l'époque déjà préconisé d'éduquer ou d'informer les candidats au (ou aux) permis de conduire, on n'en était resté qu'à une approche théorique, des questions, et essentiellement la façon d'alerter les secours ce qui, rappelons-le, n'était pas commode, il y avait des numéros à deux chiffres dans les grandes villes (le 17 pour la police et le 18 pour les sapeurs pompiers), ou des numéros « normaux » à six ou sept chiffres ailleurs ! Pas évident.

Je voulais donc faire valider ma proposition par la population elle-même. Il s'agissait d'abord et avant tout de **sauver des vies humaines**.

semble d'insister sur le fait que celui qui enfreint les règlements de la circulation, conducteur ou piéton, risque directement ainsi de provoquer un accident ou d'en être victime.

2° De même, *une connaissance suffisante de son véhicule* est indispensable, non pas dans un souci de performance ou de confort, mais dans le but de sécurité dont il faut connaître les éléments essentiels (par exemple l'état des pneus, des roues, de l'éclairage, etc.). Il est du ressort des techniciens qualifiés de préciser ces éléments.

Mais il est du devoir de tout automobiliste de manifester cet esprit de sécurité dans la connaissance et l'intelligence qu'il a de son véhicule. Ainsi, dès l'achat de la voiture, il doit porter spécialement attention aux garanties de sécurité qu'elle présente, puis il comprendra et observera, toujours dans le même esprit, les nécessités de contrôle, mises au point et entretiens réguliers ; il ne s'agit pas seulement d'un appareil de confort ménager, mais d'un instrument de vie et de mort où toute défaillance mécanique peut causer un accident mortel.

3° *Une bonne connaissance de la conduite.* Voilà qui paraît évident et de toute façon assuré dans les pays où un permis de conduire est délivré après examen. Pourtant, « bien conduire », n'est pas le fait de tous ceux qui ont passé leur permis de conduire. Combien de conducteurs, s'ils étaient contraints de se présenter à nouveau à cet examen, seraient-ils reçus ? De mauvaises habitudes de conduite se prennent bien facilement, soit par les chauffeurs occasionnels (week-ends ou vacances), soit par les chauffeurs routiniers — sans parler des chauffards ! De sorte que bien des conducteurs, véritablement, ne savent plus bien conduire.

Dans ce domaine, comme dans celui de la formation professionnelle, on pourrait presque utiliser le terme de « recyclage » ; en tout cas, il faut faire connaître et développer les possibilités de leçons de perfectionnement, de leçons supérieures de conduite, etc.

4° *Une connaissance des facteurs humains favorisant l'accident* est d'autant plus nécessaire à inculquer que ces facteurs sont le plus ignorés.

Pourtant, aucun conducteur ne devrait ignorer d'abord les maladies qui interdisent absolument la conduite automobile et celles qui la rendent dangereuse :

— les troubles de la vision non corrigés et les affections de l'appareil oculaire ;

— les troubles auditifs graves, qui sont souvent accompagnés de troubles de l'équilibre ;

— certaines affections neurologiques, l'épilepsie en particulier ;

— le diabète qui expose le sujet au coma brutal ;

— certaines affections cardio-vasculaires, celles qui exposent à des accidents subits : hypertension artérielle, infarctus du myocarde ;

— les intoxications aiguës — mais lorsqu'elles sont très manifestes, elles ne constituent pas un danger car le sujet ne peut pas conduire ;

— les intoxications chroniques, beaucoup plus dangereuses parce qu'elles ne se manifestent pas par des signes évidents pour l'entourage ; quant au sujet lui-même, il se sent au contraire tout à fait « en forme » ; et c'est surtout l'intoxication alcoolique qui constitue un danger majeur ;

— l'usage de certaines drogues psychotropes, dopants ou tranquilisants, qui peuvent de plus potentialiser les effets de l'alcool.

Et bien d'autres facteurs physiologiques qui peuvent influer sur les accidents de la circulation :

— la fatigue générale ou oculaire après une journée de travail, ou après un week-end trop fatigant (il est utile de faire savoir que le lundi est un des jours de la semaine où il y a le plus d'accidents, surtout d'accidents du trajet), ou bien encore le « coup de pompe », la petite dépression hypoglycémique ;

— l'incubation d'une maladie infectieuse, un état fébrile encore ignoré ;

— les excès alimentaires, surtout sur les routes de vacances et d'autant plus qu'ils s'accompagnent souvent d'excès alcooliques.

Enfin, il y a l'immense domaine des anomalies du comportement psychique ; sans parler des affections psychiatriques (psychoses diverses), il est nécessaire de connaître les troubles du caractère susceptibles de provoquer, dans certaines circonstances, les accidents :

— le paranoïaque, orgueilleux et vaniteux, toujours sûr d'avoir raison, peut ne pas vouloir se laisser dépasser, par exemple ;

— le jaloux ;

— l'impulsif, dénué de pouvoir de réflexion et de maîtrise, qui fonce, injurie, en vient aux mains pour un rien ;

— le faible ou le « raté » qui n'a d'autre moyen de se croire fort qu'en surpassant les autres sur la route, par besoin de compensation.

A cela s'ajoute bien souvent, chez ces déséquilibrés ou ces caractériels, l'absorption excessive d'alcool.

5° *Ce qu'il faut faire en cas d'accident* devrait être connu de tous, automobilistes, cyclistes, piétons. Car tout un chacun peut être témoin d'un accident et il peut être vital pour l'accidenté d'être secouru vite, mais surtout bien.

C'est pourquoi, dès l'adolescence, cet enseignement doit être largement dispensé et par tous les moyens : à l'école, dans les organisations de jeunesse ou de loisirs, au service militaire, lors de la préparation du permis de conduire, et en tout temps par la presse, le cinéma et la télévision. Une large diffusion de manuels aussi précis et concis que possible (type « Que faire en présence des accidents de la route ? » - Croix-Rouge) sur ces gestes d'urgence est hautement souhaitable.

b) Il est sans doute artificiel de dissocier la *formation humaine* de la somme d'informations que l'individu reçoit. Mais, pourtant, ce qui forme une personne, ce n'est pas seulement la richesse des connaissances qu'elle acquiert, mais aussi ses qualités humaines, son caractère, sa maîtrise de soi, etc.

On en arrive à penser qu'une bonne éducation est au moins aussi nécessaire que l'information technique ; en

effet, on ne peut espérer que le conducteur d'un quelconque véhicule adoptera un comportement correct s'il ne se comporte pas aussi correctement dans la vie courante. La route accentue seulement la nécessité de qualités telles que la discipline, la prudence, la courtoisie, l'entraide, qui sont nécessaires dans toute vie humaine.

Il ne s'agit pas de faire un traité d'éducation complète, mais seulement d'éclairer d'un nouveau jour les attitudes éducatives des parents de cette génération : plus qu'eux-mêmes, leurs enfants vivront en voiture, seront des « hommes au volant ». Il est donc vital de les aider, dès le jeune âge, à acquérir une bonne maîtrise de leurs réflexes, à ne pas se laisser dominer par leurs impulsions ou leurs humeurs, à tenir compte des autres et de leurs défaillances possibles, d'où prudence et aptitude à rendre service.

Un peu plus tard, aux différentes étapes de la vie scolaire, on développera le *sens civique...*, c'est-à-dire l'habitude de vivre dans la communauté des hommes, en connaissant ses droits, mais aussi et surtout en respectant ses devoirs vis-à-vis des autres. Et il ne s'agit pas là d'un respect purement formel : « J'exige tout ce qui est de mon droit et j'observe exactement ce qui est de mon devoir, mais pas plus. » Cette manière de faire n'est qu'une forme d'individualisme déguisé de l'individu contraint de se plier aux exigences sociales pour éviter de plus grandes difficultés. Le sens civique comporte une dynamique, laquelle prend sa source dans la juste appréciation des valeurs sociales, et provoque donc un effort constant, non seulement pour vivre en bonne harmonie avec les autres, mais aussi et surtout pour chercher à les connaître, à les comprendre, à apprécier leurs points de vue, et à accepter intelligemment les contraintes normales qu'impose toute organisation de la vie sociale.

Il est devenu clair que de nombreux accidents sont provoqués par des

(Documentation française, Photo Almasy, O.M.S.)

L'éducation routière se pratique dès le plus jeune âge.
(Documentation française, photo Prévention routière.)

conducteurs — ou même des passants — qui pensent que la route est à eux seuls, que les règlements ou contraintes administratives ne les concernent pas, ou qui sont à l'affût de tout manquement à leur égard pour « rendre la pareille » au « resquilleur ».

Contre une telle attitude il n'y a pas de règlements ou d'aménagements techniques qui puissent être efficaces ; la principale efficacité vient d'abord du sens des autres et non de la sûreté de la main.

Affirmer l'importance du sens civique pour limiter les accidents de la circulation, c'est mettre en avant un certain nombre de *qualités* à promouvoir : d'abord le *sens des responsabilités ;* beaucoup de conducteurs agissent comme s'ils pensaient : « Après moi le déluge »..., et ils provoquent effectivement des catastrophes. Pour accéder à la pleine responsabilité de ses actes, il est nécessaire d'acquérir une parfaite *maîtrise* de soi. Combien d'accidents dus à l'énervement !

Nous allons vers un type de société où l'utilisation de véhicules de toute nature va devenir aussi répandue que l'usage de n'importe quel autre ustensile domestique. A partir de ce moment, il faudra certes exiger de toute la population intéressée, conducteurs et piétons, un haut degré de technicité et un sens élevé de la discipline. mais les nécessaires apprentissages techniques et les règlements resteront lettre morte s'ils ne sont pas étayés par de solides qualités morales qui seules rendent possible la vie en société.

Bénéficiaires :

Toute la population, c'est-à-dire :

— toutes les catégories d'âge,

— toutes les catégories d'usagers.

Retenons la classification selon les catégories d'âge, car :

— d'une part, la deuxième classification recouvre partiellement la première : on est piéton dans l'enfance, puis conducteur de cycle non motorisé, puis de 2 roues à moteur, puis de 4 roues ;

— d'autre part, il n'y a pas de cloison étanche : on reste piéton toute sa vie, tout en étant conducteur de tel ou tel véhicule.

L'éducation routière aux divers âges de la vie :

1° La *formation* intervient d'abord, car c'est *par l'exemple* que l'on atteint d'abord les enfants bien avant qu'ils ne soient capables d'acquérir une information quelconque ;

L'exemple familial : Qui dira l'influence sur le conducteur de 1980 du père de famille au volant (ou de la mère !) ? La façon dont les parents conduisent, les commentaires ou réflexions qu'ils font sur eux-mêmes et les autres conducteurs lorsqu'ils sont au volant, le comportement qu'ils ont dans ces circonstances vis-à-vis des autres usagers de la route, et vis-à-vis de leurs passagers. Les enfants sont d'autant plus sensibles qu'ils sont plus jeunes, à certaines influences, parfois impondérables, qui déterminent une ambiance, une certaine tension nerveuse, plus ou moins dominée, des réactions tant soit peu différentes de ce qu'elles sont à la maison, etc. N'y aurait-il pas lieu au contraire de considérer ces moments, où parents et enfants roulent ensemble, comme des temps forts de cette éducation ? Ce sont des moments d'intimité étroite où rien ne s'interpose entre eux, et où le monde extérieur, tout en étant, au sens propre du mot, « extérieur », en même temps les serre de toutes parts et leur impose une contrainte absolue.

Et puis, très vite, l'enfant n'est plus seulement le passager de la voiture dominicale ou le piéton qu'on tient par la main ; il devient le piéton à qui il faut donner son autonomie : c'est-à-dire lui apprendre :

— à traverser une voie de circulation protégée ou non par des feux ;

— à marcher sur les trottoirs de la rue ou sur les côtés de la route ;

— à ne pas jouer sur la voie publique ni même sur les trottiors ;

— à marcher la nuit en se protégeant.

C'est un *apprentissage* de risques et de parades qui se fait automatiquement (dans les bons cas) par l'exemple, mais qui doit être commenté par des *explications*. Plus encore que l'adulte, l'enfant a besoin de comprendre pour se plier à une discipline.

2° Commencé dans le cadre familial et son environnement : voisinage, rue, quartier, cet apprentissage se continue à l'école de façon plus didactique par un enseignement intégré au programme de chaque année scolaire, donc méthodique et progressif. Cet enseignement n'est pas purement théorique, il s'accompagne d'exercices pratiques, si possible sur la voie publique.

Sous la conduite du maître, les élèves observent d'abord le comportement des piétons et des automobilistes, apprennent ainsi à discerner le danger et à l'éviter par une décision prompte et adaptée. Un peu plus tard, c'est comme cyclistes qu'ils suivront ces travaux pratiques. Progressivement, le maître ne sera plus celui qui dicte les gestes, mais seulement le témoin de la décision prise par l'élève lui-même.

Selon l'âge, c'est :
— le piéton d'abord,
— puis le cycliste,
— le cyclomotoriste
— et le « presque » automobiliste,
qui reçoivent une éducation adaptée.

L'enseignement de la prévention générale des accidents de la route et des gestes utiles en cas d'accident doit aussi être commencé très tôt et s'enrichir chaque année. Une des conditions de son efficacité sera une corrélation étroite avec le reste de l'enseignement scolaire et spécialement celui des sciences naturelles : il ne faudrait pas manquer à l'occasion des cours d'hygiène, d'intégrer une ou deux leçons sur les facteurs humains favorisant l'accident et sur les premiers secours.

Bien entendu, c'est non seulement l'enseignement verbal qui doit être utilisé, mais les moyens audio-visuels disponibles et adaptés au cadre :
— maquettes, planches, flanellographes ;
— films fixes ou animés ;
— exercices pratiques sur terrains de sport ou voie publique.

3° Passé cet âge d'or de l'éducation que sont l'enfance et l'adolescence, il reste encore beaucoup à faire auprès des autres groupes de population.

Ceux-ci seront atteints :
— soit par groupes spécialisés :
— milieux de travail,
— syndicats,
— associations de loisirs,
— cercles de formation d'adultes ;
— soit à l'occasion de « campagnes » menées par :
— la Prévention routière,
— la police ou la gendarmerie,
— les autorités civiles nationales ou locales ;
— soit plus généralement par les moyens de diffusion à grande portée :
— la presse,
— le cinéma,
— la radio,
— la télévision.

Mais il est deux « moments » de la vie qui doivent être retenus pour une éducation sanitaire et sociale en matière de prévention des accidents, ce sont :

1° Pour les hommes et dans les pays où il est obligatoire, *le service militaire ;*

2° Pour tous les candidats, hommes et femmes, au *permis de conduire,* les notions :
— de prévention générale de l'accident,
— de facteurs humains favorisant l'accident,
— de premiers secours,
devraient être connues et sanctionnées par des questions lors de *l'examen.*

Les agents

Sans oublier le « bon citoyen » moyen, celui qui, par l'exemple qu'il donne sur la route et la manière dont il remplit son rôle d'éducateur familial, est la cellule de base ; on peut tenter, sans prétendre être exhaustif, de dresser une liste de ceux qu'on apppelle les « acteurs permanents » de l'éducation sanitaire et sociale, en indiquant les publics auxquels ils s'adressent et les moyens qu'ils utilisent :

1° *Les enseignants scolaires :*

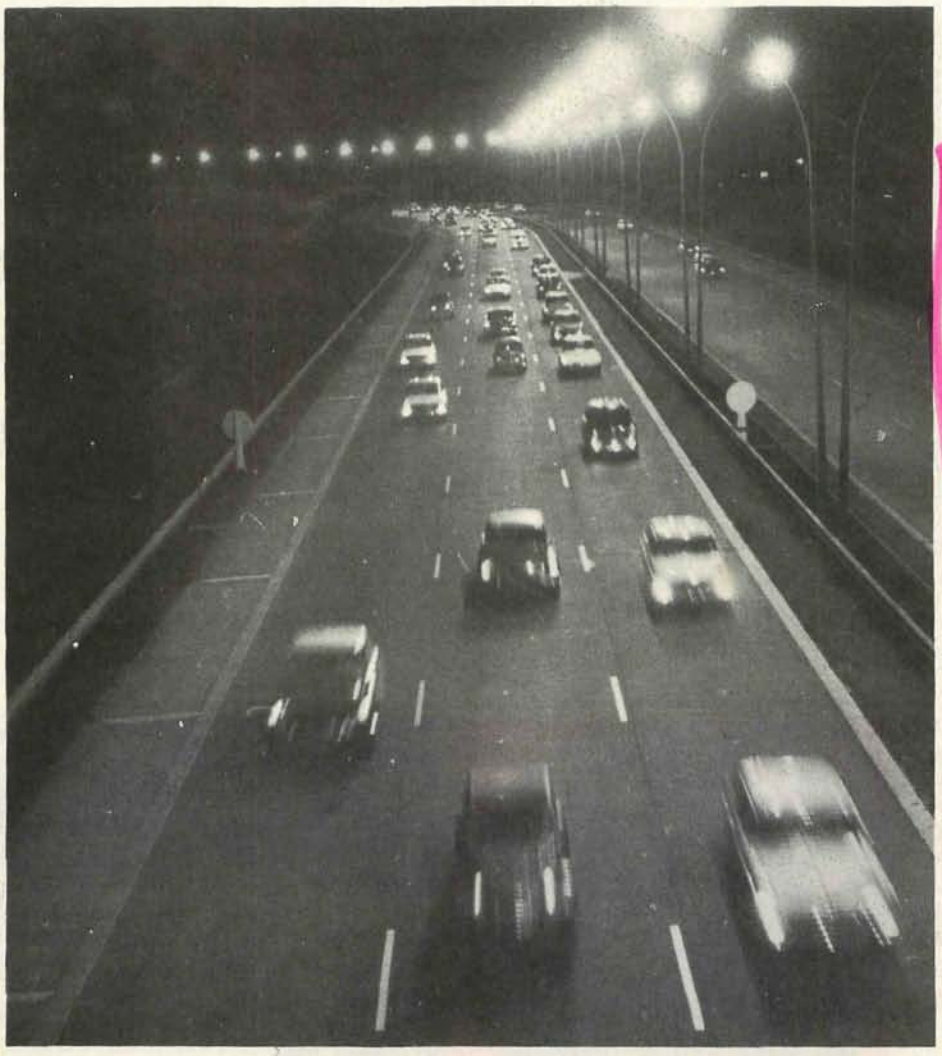
— les instituteurs des classes primaires,
— les professeurs d'éducation physique, de sciences naturelles, d'instruction civique.

Ils utilisent les manuels scolaires édités conformément aux programmes officiels et aussi les tracts, brochures, publications qui peuvent être édités par des organismes privés (Prévention routière ou Croix-Rouge par exemple) et aussi des moyens audio-visuels permettant des exercices pratiques en classe, cependant que l'aménagement de terrains spéciaux ou des sorties organisées par petits groupes sur la voie publique permettent des « travaux » pratiques aussi près que possible du réel. Il est nécessaire de souligner la collaboration étroite qui existe et qui doit se développer entre l'école et les autres organismes intéressés à la sécurité, qu'ils soient publics (police, gendarmerie), ou privés (Croix-Rouge, Prévention routière).

2° *Les moniteurs d'auto-écoles.*

La leçon de conduite n'est pas un pur apprentissage technique. C'est tout un comportement et presque un mode de vie qu'il faut inculquer au nouveau conducteur. Il ne faut pas se contenter de dire : « Soyez prudents », « Attention », etc., il faut être précis : telle ou telle circonstance favorisent l'accident, il faut les connaître, il faut savoir que parfois elles viennent du conducteur et que le meilleur n'est pas à l'abri d'une défaillance physique, d'un éblouissement, d'une émotion ou d'un énervement.

Les moniteurs doivent être très instruits de ce qui fait de certains des bons conducteurs habituels et inversement. Ils doivent eux-même, dans les stages et cours de perfectionnement qui leur sont réservés, avoir des remises au point fréquentes de leurs connaissances en matière d'alerte et



de premiers secours, connaissances qu'ils doivent inculquer à leurs élèves.

Enfin, que les examinateurs du permis de conduire, là où il existe, portent une attention particulière aux réponses qui leurs seront données aux questions concernant la prévention et les premiers secours.

3° *Les cadres* des mouvements de jeunesse ou des organisations de loisirs peuvent s'apparenter aux précédents car ils s'adressent aussi à un public jeune. Cependant leurs méthodes peuvent être un peu différentes et, naturellement, moins « scolaires ». Là encore, la collaboration avec les organismes précités est très bénéfique.

4° *Les responsables de l'ordre de la voie publique* et de sa sécurité sont parmi les agents les plus convaincus de la nécessité de l'action éducative ; le gendarme et l'agent de police, parfois le sapeur pompier peuvent jouer ce rôle de deux manières :

— par des campagnes de prévention, de durée limitée et sur des thèmes précis, par exemple campagnes de l'éclairage à l'occasion desquelles des conseils et des services sont donnés au public : vérification de l'état matériel du véhicule, projection de films éducatifs, distribution de tracts ou de brochures ;

— et aussi par leur action propre de contrôle et de répression des infractions.

5° *Les pouvoirs publics* eux-mêmes qui sont au premier chef intéressés par la diminution du risque accident de la route. Ils ont à définir les programmes éducatifs scolaires et extra-scolaires, à en assurer la bonne exécution et à mettre en œuvre les actions éducatives de masse par les moyens de grande diffusion :

— la radio,

— la télévision.

Ces moyens seront utilisés en particulier pour faire connaître à l'ensemble de la population les gestes du témoin de l'accident :

— la protection du lieu de l'accident,

— *l'alerte* : qui devrait être aussi codifiée que possible : numéro d'appel téléphonique unique, pas de perte de temps par passages chez des intermédiaires inutiles, etc.

6° *Les organismes privés ou volontaires.* Il faut au moins citer deux d'entre eux :

— la Croix-Rouge internationale et

— la Prévention routière.

Ces organismes éditent et diffusent (mais il est souhaitable d'intensifier cette diffusion) des tracts, des brochures, des affiches, des périodiques, des films fixes ou animés, et apportent un concours très large et très efficient à toutes les actions préventives entreprises par les pouvoirs publics ;

7° D'autres actions doivent être encouragées dont les initiatives peuvent venir de :

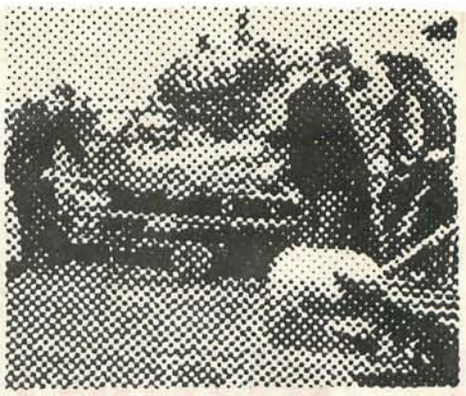
— la presse, y compris celle des enfants et des jeunes,

— les syndicats,

— les associations confessionnelles ou familiales, etc.

8° *Les médecins* et les auxiliaires paramédicaux doivent être à la base de cette armature. En effet, c'est à eux qu'il appartient non seulement de faire passer un examen médical approfondi pour l'obtention de certaines catégories de permis de conduire, mais surtout ils doivent utiliser la confiance et l'autorité dont ils jouissent auprès de leurs malades pour les inciter à la prudence et même à l'abstention de la conduite s'ils se trouvent dans des états pathologiques et physiologiques rendant la conduite dangereuse. Le cardiaque, le diabétique, l'épileptique ou le petit débile mental ne reconnaissent à nul autre qu'à leur

018



La rapidité, la qualification des secours, autant de facteurs propres à sauver bien des vies humaines.
(Documentation française, copyright by Almasy, photos Gendarmerie nationale.)

médecin le droit de leur interdire le volant. Mais celui-ci le fait avec le doigté suffisant pour ne pas déterminer de traumastisme psychique chez un malade qui mène, par ailleurs, l'apparence d'une vite tout à fait normale.

C'est au corps médical qu'il appartient dans des congrès ou des assises d'alerter le public, et les pouvoirs publics, sur l'apparition de nouveaux facteurs physiologiques incompatibles avec la conduite lorsque, cliniquement, cette action a été reconnue (ex. les psychotropes). Et aussi de revenir sans cesse à la charge au sujet de causes favorisantes connues mais négligées, l'alcoolisme par exemple.

Enfin, c'est bien évidemment eux qui doivent déterminer et codifier les gestes à faire et à ne pas faire en cas d'accident et les enseigner aux secouristes, aux pompiers, à tous ceux qui auront la charge de les diffuser auprès du grand public.

L'éducation sanitaire et sociale en matière de prévention des accidents de la route

1968

Je voulais à l'époque (fin 1967) clarifier les statistiques relatives aux accidents de la route. D'où mon contact avec l'INSEE à Paris (lettres INSEE du 1er décembre 1967 et 25 janvier 1968 – suite à ma lettre du 15 janvier 1968 – ci-après).

J'avais commandé et reçu le bulletin de la statistique, mais je constatais que tout était mélangé, on avait du mal à s'y retrouver, je n'étais pas plus avancé. Aujourd'hui encore, des tués par accident sont comptabilisés ici ou là et j'ai toujours voulu savoir où allaient ces tués après les 6 jours, non repris jusque tout récemment, dans la statistique nationale des accidents de la route ?

Pour sortir désormais des chiffres à 30 jours, nous n'agissons toujours pas comme nos partenaires, nous appliquons un coefficient ! Si il n'y a pas de consolidation des chiffres, comme pour les accidents du travail, où les chiffres définitifs sont publiés deux années après l'année considérée, nous n'aurons jamais en France de chiffres exacts des tués par accidents de la route.

Etant désormais sur Paris, du fait de mon engagement de trois ans à la BSPP, je pouvais avoir sur place des contacts, comme avec la FNS (Fédération Nationale de Sauvetage). Dès que je pouvais disposer d'un peu de temps libre, je prenais des rendez-vous et c'est ainsi que j'ai pu rencontrer **Madame PITET**, épouse du fondateur de la FNS en 1899, à plusieurs reprises, au siège de cette fédération, rue Lacroix à Paris.

Je connaissais cette fédération car elle avait été la première à être totalement engagée dans la formation des SST (sauveteurs secouristes du travail). D'ailleurs, c'est bien **M. Raymond PITET** à qui il faut rendre cet hommage, qui avait convaincu ses partenaires pour mettre en place une « formation au secourisme des travailleurs ».

La lettre de **Madame PITET**, du 22 janvier 1968, aborde l'idée « d'inclure dans l'examen du permis de conduire les secours de première urgence ». Comme l'écrivit **Madame PITET**, elle avait fait l'objet de discussions dans les différents congrès de la FNS ! Evidemment je l'ignorais. A y réfléchir aujourd'hui, en fait, tous les partenaires du secourisme sont d'accord sur ce processus de formation des futurs détenteurs d'un permis de conduire, sauf l'administration, pour des raisons obscures, ce à quoi ce mémoire tentera de répondre.

Préparant à l'époque le monitorat national de secourisme (par des séances, le soir, chaque semaine), j'envisageais de quitter la Croix Rouge et d'œuvrer au sein de la FNS. Hélas, la jonction n'aura pas pu se faire pour des raisons évoquées par ailleurs, dans d'autres écrits. Ce qui aboutira à mon projet d'association nationale dite « SOS CODE DE LA ROUTE » qui ne fut jamais concrétisée ; pour aboutir après bien des péripéties, du fait de mon statut de militaire, à une association de secouristes (les ESPC des villes de Wasquehal et de Flers près de Roubaix), en 1969.

Mais mes recherches se poursuivaient. Je prenais contact avec la direction des routes au sein du ministère (de l'équipement) et je rédigeais des notes, comme celle, ci-après, de mars 1968.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES

DIRECTION GÉNÉRALE

29, Quai Branly - Paris (7e) — Tél. : 468.96.00 - 468.98.10

Bureau d'information du Public

75 - PARIS, le 1er Décembre 1967

FG/LB

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 21 Novembre 1967, j'ai l'honneur de vous informer que l'I.N.S.E.E. publie réguliérement les statistiques sur les causes de décés dans le bulletin Mensuel de Statistiques (ce bulletin comportant évidemment de nombréuses autres statistiques.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU BUREAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE
251, rue Jules Guesde

-59- ROUBAIX

n21

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES

DIRECTION GÉNÉRALE

29, Quai Branly - Paris (7e) — Tél. : 468.96.00 - 468.98.10

Bureau d'information du Public

75 - PARIS, le 25 Janvier 1968 N° 1958

FG/LB

Monsieur,

Comme je vous l'avais déjà précisé dans ma lettre du 1er Décembre 1967, j'ai l'honneur de vous informer que l'I.N.S.E.E. publie dans le Bulletin Mensuel de Statistique, un chapitre consacré aux causes de décés.

L'abonnement à ce bulletin (65 Frs annuel) peut-être souscrit 29, quai Branly PARIS 7ème.

Cependant ce chapitre n'est pas spécialement consacré aux accidents de la route. En ce qui concerne ce dernier point je ne puis donc que vous inviter à vous adresser directement au Ministére des Travaux Publics et des Transports - Direction des Routes - 244, boulevard St-Germain PARIS 7ème.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Chef du Bureau

ROUBAIX, le 15 Janvier 1968.

Didier BURGGRAEVE

59 - ROUBAIX.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE
ET DES ETUDES ECONOMIQUES,
29, Quai Branly
75 - PARIS 7ème

V/REFERENCE : FG/LB - Lettre du 1/12/1967.

Messieurs,

Par la lettre citée en référence, à la suite de ma demande, vous me faites savoir que vous publiez régulièrement les statistiques des causes de morts en France et particulièrement pour les accidents de la route.

Très intéressé par ce bulletin, je vous prie de bien vouloir me dire comment je peux me le procurer chez vous, et quel est le montant que je dois vous verser en couverture.

Dans l'attente de votre réponse,

Veuillez agréer Messieurs, mes salutations les meilleures.

Didier BURGGRAEVE
Moniteur de Secourisme

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

DIRECTION DES ROUTES
ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE
S.E.T.R.A.

Ex- SERVICE DES ETUDES ET RECHERCHES
SUR LA CIRCULATION ROUTIERE

Av. du Général-Malleret-Joinville - B.P. 28

ARCUEIL, le 21.2.68

Monsieur Buggraeve

OBJET : Envoi de documentation.

Comme suite à votre lettre en date du 27.1.68, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint 1 exemplaire supplémentaire de la brochure Accidents 1966 fascicule 2. Le fascicule 1 se trouve en vente à l'Imprimerie Nationale : 27 Rue de la Convention. PARIS. 15e

que vous me demandez.

K.E. Sjoden

K.E. SJODEN
Section Documentation Information

Roubaix, le 27 Janvier 1968.

Didier BURGGRAEVE
Moniteur de Secourisme
251, rue Jules Guesde
59 - ROUBAIX.

Ministère des Travaux Publics
et des Transports,
- Direction des Routes
244, Boulevard St. Germain
75 - PARIS 7ème

Messieurs,

J'ai eu votre adresse par le canal de l'I.N.S.E.E. En effet, je voudrais avoir les statistiques sur les accidents (de la route, au travail etc).

L'I.N.S.E.E publie toutes sortes de statistiques, mais je ne m'intéresse particulièrement qu'aux statistiques des accidents.

Vous devez certainement posséder des documentations ou des brochures relatant ces accidents.

Pouvez m'indiquer de quelle manière je pourrais me les procurer.

Ces renseignements me sont nécessaires à;l'occasion de certains cours de secourisme.

Dans l'attente de vous lire, redevez Messieurs, mes sincères salutations.

Fédération Nationale de Sauvetage

Fédération Française de Sauvetage et de Joutes

Fondée en 1899 par Raymond PITET, Reconnue d'utilité publique - S. A. G. 5062
Honorée du Haut Patronage de M. le Président de la République
de la Médaille d'Or de Sauvetage, de la Médaille d'Or de l'Éducation Physique
et du prix Montyon de l'Académie Française,
Membre du Comité National des Sports

SIÈGE SOCIAL : 28, rue Lacroix, PARIS 17e — Téléph. MARcadet 62-90 — C. C. P. PARIS 1031-94

PARIS, le 22 JANVIER 1968

Monsieur Didier BURGGRAEVE

ROUBAIX

-:-:-:-:-:-

Cher Monsieur,

Si j'ai tardé à vous répondre, c'est que j'étais encore au lit au reçu de votre lettre. Ayant pu reprendre mes activités, je m'empresse de le faire car votre si aimable lettre a retenu toute mon attention.

Il y a en France certainement plus de 450.000 secouristes puisque pour notre compte personnel, avec procès-verbaux d'examens à l'appui, nous avons plus de 156.000 instruits qui sont inscrits sur nos listes. Il est certain que le nombre n'est pas encore suffisant puisque comme je vous le disais, mon mari déclarait à l'époque que la partie serait gagnée lorsque la population totale de France serait prête.

Votre idée d'inclure dans l'examen du permis de conduire les secours de première urgence n'est pas nouvelle car elle a fait l'objet de discussions dans tous les Congrès organisés et en premier lieu en 1921 à CALAIS.

Il est utile de vous dire combien j'apprécie le concours que vous avez l'intention de nous apporter et que je serais particulièrement heureuse s'il vous était possible de travailler longtemps avec nous. En ce qui concerne les automobilistes, nous avions eu d'abord l'idée de constituer une Association qui aurait eu pour titre " Les Amis des Automobilistes " et auxquels nous aurions pu donner " Le Manuel du Sauveteur-Secouriste du Travail "(qui est très simple et est une petite base des secours) et une insigne de la Fédération, , ce qui aurait permis en cas de participation aux secours des blessés de leur donner un préjugé favorable et de ne pas être accusés d'avoir été l'auteur de l'accident.

Je suis d'autant plus satisfaite que vous avez l'impression que le travail que nous avons fait et le temps que nous y avons consacré n'est pas inutile et que vous seriez tout à fait qualifié pour prendre la relève des anciens. Si vous le désirez, je pourrai vous recevoir prochainement, après avoir pris rendez-vous par téléphone.

formule de politesse →

025

Mars I968 S.R n° I **SECOURISME ROUTIER**

" SECOURS AUX ACCIDENTES DE LA ROUTE " : complément théorique
entraînement pratique (I6/3/I968)

Didier BURGGRAEVE.Moniteur-Secouriste.

-:-

Quel gigantesque problème qu'est celui des accidents de la Route. Des morts en masse, des centaines de milliers de blessés; voilà le résultat de l'évolution en France de la Circulation Routière, de l'accroissement du Parc Automobile et la conduite de véhicules et d'engins de toute sorte par des individus de plus en plus jeunes. Je ne pouvais donc pas rester insensible à l'ampleur que prend de plus en plus ce véritable fléau National et Mondial; c'est pourquoi il me semble nécessaire d'aider tous ceux qui désireraient connaître les premiers secours aux blessés, premiers gestes à faire pour parfois et même souvent les sauver d'une mort certaine.

ACCIDENTS EN I966 : 209.906 Accidents dont I0.926 mortels.

parmi lesquels 44.I72 piétons impliqués.

TUES : I2.I58 dont (2748 Piétons
(94I0 Conducteurs ou Passagers.

BLESSES : 290.I09 dont (40.022 Piétons
(250.087 Conducteurs ou Passagers.

EFFETS DE LA BOISSON OU DE STUPEFIANTS : 6220 ACCIDENTS.

	Accidents	
Piétons	994	
Bicyclettes,Cyclomot.	2055	
Vélomot.Scooters. . .	I03	
Voitures,Camionnettes	2949	
Autres véhicules. . .	II9	soit 6.220

"Il me semble que les mesures prises pour ces personnes qui provoquent des accidents ne sont pas assez sévères".

ACCIDENTS EN FRANCE DEPUIS. . . I965 . . . .% en plus sur l'année précédente

	I955 -	8.058 tués	-	I76.329 blessés			
	I956 -	8.283 tués	-	I80.6I4 blessés	soit	+ I,07 %	
	I957 -	8.5I7 tués	-	I83.750 blessés	("	+ I,45 %	
à noter	I958 -	8.I26 tués	-	I76.030 blessés	("	- 6,32 %	
	I959 -	8.409 tués	-	I78.793 blessés	("	+ I,90 %	
diminut.	I960 -	8.295 tués	aug.-	I85.03I blessés	("	+ 2,85 %	
	I96I -	9.I40 tués	-	2I3.604 blessés	("	+I2,90 %	? ?
	I962 -	9.928 tués	-	229.322 blessés	("	+ 6,06 %	
Cap.Dix	I963 -	I0.027 tués	-	240.954 blessés	("	+ 4,2 %	
mille.	I964 -	II.I05 tués	-	264.075 blessés	("	+ 9,49 %	
	I965 -	I2.I50 tués	-	290.256 blessés	("	+ 9,20 %	

soit en I0 ANS = I02.038 TUES et 23I8.758 BLESSES

tués : (sur le coup ou décédés dans
les trois jours après l'accident).

En 10 ans, il y a donc eu sur les Route sde France : I20.038 tués. En vérité, il y en a bien plus car il faut ajouter ceux qui décèdent plusieurs jours et parfois plusieurs semaines après l'accident. En 10 ans : 2.318.758 Blessés dont un pourcentage élevé restera handicapé, dont certains resteront infirmes à vie, et d'autres paralysés.

suite au dos .../...

SECOURISME ROUTIER (Suite) SECOURS AUX ACCIDENTES DE LA ROUTE

En IO ans, il y a eu 50 % de plus de morts, de blessés. En I955, il y en a eu I40.232 : accidents corporels et en I965 2IO.754.
Chaque jour, chaque heure, des cadavres sur les routes. En 1966, les accidents sont restés stables = 209.906 Accidents - I2.I58 tués - 290.I09 Blessés.
En général, d'année en année, comme le montre le tableau précédent que j'ai pu dresser grâce au Ministère de l'Equipement; règulièrement, les accidents s'accroissent. Il n'y a qu'en I958 que l'on rencontre un phénomène bizarre : une diminution sensible des tués et des blessés. Ce fut cette année I958, une année exceptionnelle puisque depuis cette date aucun phénomène semblable est apparu.

I 9 6 7 -	I2.75I tués	. . . . .	contre I2.I58 en 1966
	305.775 Blessés	. . . . .	contre290.I09 en 1966.

Plus de morts en 1967,..moins de blessés.
Mais, il faut se souvenir que cela représente les morts tués : sur le coup ou décédés dans les 3 jours qui suivent l'accident. Après ces statistiques, il faut nécessairement étudier le phénomène. Il apparaît tout d'abord que de plus en plus, les accidents seraient dûs aux "Jeunes". Il faut constater que :
- le nombre des jeunes augmente toujours - en I950 : 12 Millions avaient moins de 25 ans. - en I967 : 17 Millions..et l'on en prévoit 20 Millions sur 60 Millions d'habitants pour I985.
C'est dire de suite que notre Pays se rajeunit de plus en plus, mais c'est dire aussi que les statistiques inculpent plus de jeunes.
Dès I8 ans, IER objectif : Le Permis de Conduire. Nombreux sont ceux qui, à l'âge du service Militaire et à la veille de leur départ possédent déjà le permis en question. Et, il y a aussi le Parc automobile. Son pourcentage a quadruplé depuis I950. En effet, de I950 à I967, le Parc a augmenté de 404 %.
Beaucoup d'éléments rentrent en ligne de compte dans l'étude des accidents de la Route. Ce que nous pouvons en déduire :
Toutes les 2 heures 3 personnes meurent sur les routes,
Il y a plus de morts par accidents de la route que par Tuberculose.
Dans quelques années, les chiffres atteindront ou dépasseront ceux qui provoquent le décés par suite de maladie. Voici donc la question capitale : QUE FAUT-IL FAIRE ? Il est démontré que même avec les conseils de prudence, même avec des mesures parfois sévères, même avec des appels de modération et de sécurité : L'ACCIDENT progresse toujours.. La PREVENTION ne peut donc jouer qu'un rôle limité : celui d'attirer l'attention quelque temps et essayer de faire prendre conscience du problème. Pourquoi ne pas lui ajouter un complément efficace : Celui d'intervenir pratiquement face aux accidentés.
Le premier quart d'heure est capital pour la survie d'un blessé. Souvent, des gestes de premiers secours peuvent mettrent hors de danger ou en sécurité des blessés qui risquent la mort rapide par : Arrêt respiratoire, hémorragie grave, feu du véhicule. Dans ces 3 cas, chacun a un rôle = CELUI D'ESSAYER DE SAUVER, car "UNE VIE VAUT PLUS QUE TOUT L'OR DU MONDE".
Il faut donc que de plus en plus, ici la répétition est nécessaire; chaque homme, même chaque femme connaisse les premiers soins d'urgence à administrer à ces blessés. Toute personne cependant doit porter secours à un blessé et en général à personne en danger. C'est tout d'abord un devoir que chacun doit méditer, voire même en comprendre la moralité; mais aussi une obligation, appuyée par le Code Pénal. En présence d'un blessé vous êtes juridiquement responsable des secours à donner : - soit en provoquant un secours, c'est à dire en avertissant les secours Publics, soit, si vous êtes secouriste ou si vous avez reçu une formation; d'appliquer efficacement vos connaissances.
Ceux que ceci intéresse peuvent se joindrent à moi pour des entraînements mensuels de Secourisme Routier et secours aux accidentés de la Route.
- Samedi I6 Mars I968 : Bouche à Bouche dans des positions délicates - Que faire en présence de difficultés secondaires (trismus, vomissements) - Bouche à Bouche sur brancard pendant le transport.

Didier BURGGRAEVE
Moniteur-Secouriste

D'après les chiffres recueillis, on « estimait » le risque alcool et stupéfiants de l'ordre de 6220 accidents sur les 209 906 de 1966 ! C'est-à-dire 3 %, ce qui était très en deçà de la réalité.
Au-delà de l'appui de la population (pétition des 10 000 signatures), il me fallait aussi l'appui et le concours des élus, notamment des maires, puis des parlementaires, notamment des députés.
Et c'est ainsi que j'ai commencé à les contacter, un à un. Ce fut un travail considérable, il n'y avait pas l'informatique à l'époque, c'était donc lettre par lettre.

Dans les archives imposantes relatives aux « 5 gestes », j'ai retrouvé par exemple celle adressée à M. **Pierre PROUVOST**, alors adjoint au maire de Roubaix. Je n'ai pas reçu de réponse à cette première lettre, mais **M. PROUVOST** deviendra le maire de Roubaix et le député de la circonscription. A ce titre, il ne manquera pas d'agir en faveur des « 5 gestes », en obtenant des rendez-vous ministériels au début des années 80. De nombreux détails figurent dans le 8ème mémoire.

Ainsi, pour confirmer mon idée, je lançais cette pétition nationale, à l'appui d'une circulaire (tirée par un imprimeur à mes frais) sous le titre
APPEL POUR LES MORTS SUR LES ROUTES, SIGNER POUR SOUTENIR

Complété par un tirage réalisé par une amie en cette première année de la campagne où il est précisé que la formation (et non des questions) durerait 4 heures. Seul le mot « soins » devait être changé, plutôt réservé au corps médical et à ses auxiliaires. Nous, les enseignants du secourisme, nous nous sommes mis d'accord, tous, ensuite, sur celui de secours.

Si l'on décortique le premier projet de formation présenté dans « l'appel », il y avait : la ventilation orale (bouche à bouche et/ou bouche à nez), la compression des hémorragies, le dégagement d'urgence sur une route en cas de danger ou d'un véhicule en cas de feu, la PLS (et non plus plusieurs positions de sécurité), donc ce point a été changé, évidemment l'appel des secours et le balisage des lieux afin de protéger les victimes et les personnes sur place du sur accident. Nous avions nos 5 gestes !

Il s'agissait bien d'une épreuve **obligatoire** pour obtenir le permis de conduire, à l'époque le permis VL mais, depuis, étendue à tous les permis. Avec une formation assurée par les organismes chargés de l'enseignement du secourisme (et non les autos écoles ainsi désignées, afin qu'elles se consacrent à leur rôle, la connaissance précise du code de la route et donc son respect, et la conduite de l'engin en question).

Il y avait aussi beaucoup d'arguments énoncés dans cet « appel », repris au cours de ces trente dernières années, notamment par ceux, très nombreux, qui se sont ralliés à l'idée ou qui en ont parlé. Mais peu importe, l'essentiel était d'y arriver. Mais nous n'avons pas pu franchir la barrière de l'administration, d'abord par les querelles des ministères en désaccord (Transports, Santé, Intérieur), puis par le rejet de l'idée qui n'avait pas été présentée, proposée, par ceux qui devaient en fait l'appliquer pour notre pays !

Ils en sont responsables, ainsi que les hommes politiques qui, ne s'intéressant pas à cette question, ou indécis, voire incompétents, ont trouvé une bonne occasion de ne rien faire, en arguant que tout n'était pas clair entre les interlocuteurs, prétexte pour prolonger encore l'attente, voire la non décision !

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

ROUBAIX, le 24 Août 1968.

Monsieur Pierre PROUVOST
Adjoint au Maire de Roubaix
Rue de Lannoy
ROUBAIX

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

Monsieur,

Ah Monsieur, vous vous êtes déjà certainement émotionné de voir tant d'accidents sur nos routes en France, et tant de morts (plus de 13.000 en 1967). Que nous réserve l'avenir ? Cela me donne un frisson en y pensant; c'est une véritable catastrophe nationale.

Quel malheur pour ces familles auparavant heureuses.. des blessés, des morts : c'est épouvantable. Les voici plongées dans la misère morale.. C'est triste n'est-ce pas. Que pouvons-nous faire ?

Quand un accident se produit, vous avez remarqué ce phénomène : les gens accourent, ils s'approchent, ils discutent et regardent, mais aucun d'entre eux n'est capable d'intervenir. Sur les routes, quelquefois les secours ont des difficultés à arriver, alors ces victimes se transforment en cadavres...Pourquoi.

Donc parce qu'il n'y avait personne pour donner les soins qui les auraient sauvées. Il faut remédier à cet état de choses; il est inconcevable qu'en présence de blessés on reste bouche bée, impuissant, inactif...

Si, lors du passage du permis de conduire, on inclurait des tests de premiers secours à donner aux accidentés, de très nombreuses victimes pourraient être sauvées. Pourquoi attend-on pour faire quelque chose ! Personne ne bouge. On est égoïste. On ne se préoccupe que de soi, les autres, on s'en fiche.

Mais lorsque l'accident survient dans sa famille, c'est à ce moment là que l'on réagit...mais il est trop tard.

Que pensez-vous de cette idée Monsieur PROUVOST, qui est réalisable avec la bonne volonté de chacun. J'espère qu'il se créera chez les automobilistes un esprit d'entr'aide, de solidarité qui leur permettra de se sauver mutuellement.

Faites-moi connaître votre opinion. Merci d'avance.
Dans cette attente, Veuillez croire, Monsieur, en mes sentiments les meilleurs.

APPEL POUR LES MORTS SUR LES ROUTES

SIGNER POUR SOUTENIR

Toute personne est dans l'obligation de porter secours.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vous pouvez en faire autant. Voulez-vous ?

Alors ne cachez plus vos qualités civiques...

SIGNEZ POUR SOUTENIR

MERCI

Didier BURGGRAEVE

030

APPEL POUR LE SAUVETAGE DES ACCIDENTES DE LA ROUTE

Depuis toujours, des êtres humains sont morts accidentellement. Et, depuis moins longtemps, un nouveau fléau est apparu : LES ACCIDENTS DE LA ROUTE.

En 1955, la route a tué plus de 8000 personnes,
Dès 1963, le cap des 10.000 fut atteint,
L'année dernière, on dénombrait plus de 13.000 morts.

Cela devient effarant, on assiste à une véritable tuerie !

Parmi ces victimes, plus de la moitié meurent par asphyxie. Des gestes simples ou la pratique du Bouche à Nez pourraient en SAUVER BEAUCOUP ! Mais, que voit-on lorsqu'un accident s'est produit : un attroupement ; et que fait-on ? On regarde, on commente..... PERSONNE N'EST CAPABLE D'INTERVENIR, de porter secours ; les gens restent impuissants, là.. Quelqu'un a t'il pensé à avertir les secours : Oh ! je l'espère...

Réfléchissez S.V.P. Avez-vous compris que la même chose peut arriver à vos proches. Seriez-vous alors celui ou celle qui ne sait que faire... Vous vous en voudriez durant toute votre vie.

Sachez qu'en une demi-journée, en 4 heures, vous pouvez apprendre les gestes simples qui pourraient sauver votre femme, vos enfants, vos amis...

Sachez que des milliers de vies pourraient être sauvées chaque année si chacun connaissait les premiers secours à donner aux victimes des accidents.

Il faut pour cela que dans chaque voiture il y ait une personne capable de SAUVER SON SEMBLABLE.

Comment Y ARRIVER ? : INCLURE, DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSES.

Beaucoup d'entre vous pensent que si cela avait déjà été fait, des milliers de personnes seraient encore vivantes.

ALORS : SOUTENEZ CE PROJET, COMPRENEZ EN L'OBJECTIF : (SAUVER
(des
(VIES.

SIGNEZ L'APPEL POUR LES MORTS SUR LES ROUTES, ou

SIGNEZ LE SOS CODE DE LA ROUTE,

FAITES PARVENIR VOS AVIS, OPINIONS, SUGGESTIONS,

MERCI POUR CEUX QUI SERONT SAUVES GRACE A VOUS, GRACE A VOS SOINS

SOS ACCIDENTS SUR LES ROUTES
Didier BURGGRAEVE

59 - ROUBAIX

24 SEP. 1968

Voilà où nous en sommes toujours en cette année 2007, date de rédaction de ce premier volume consacré au ministère des transports.
Un événement allait pour moi amplifier en cette année 1968, donc au tout début de mon combat, ma détermination, à la suite de la lecture d'un article sur la « réalisation pilote à Salon de Provence » qui consistait à faire accompagner les sapeurs pompiers, en partance pour un accident (grave) de la route, par un médecin. C'était évidemment celle du **Professeur Paul BOURRET**. L'article était paru dans un hebdomadaire féminin que l'on me remit, sachant mon intérêt pour ces secours aux blessés de la route.

Cet article, intitulé « ICI, L' HÔPITAL VIENT AU DEVANT DES BLESSES » expliquait ce qu'avait entrepris **Paul BOURRET**. Il suffit de le lire – ou relire – pour comprendre la révolution qui était en marche, sous l'impulsion, il faut toutefois le rappeler, du **Professeur Marcel ARNAUD***.
Que dit **Paul BOURRET** ? :
« **.. C'est la première heure qui est capitale pour la survie d'un blessé** ».
Et, au cours de cette première heure, il y a les premières minutes au cours desquels seuls les témoins peuvent agir !

Dans cette interview, on retrouve les objections habituelles de ceux qui s'opposent à une idée nouvelle, qui les dérange car cela va changer leurs habitudes ou qui les chagrine parce qu'ils n'ont pas eu l'idée eux-mêmes !
Paul BOURRET rappelle que les deux risques majeurs du blessé de la route sont l'arrêt de la respiration, et celle de la circulation par hémorragies (notamment externes). Si on met de côté le rôle des médecins sur place, quand ils arriveront, celui des témoins est essentiel pour assurer la « survie », face à une détresse ventilatoire (par la LVA et/ou le bouche à bouche ou nez) et en comprimant les hémorragies externes afin d'empêcher la victime de se vider de son sang. Dans le cas contraire, il n'y a aucun espoir pour lui.

Dans ce bilan des dix premières années (1957 – 1967), l'expérience de **Paul BOURRET**, suivie par quelques autres de ses collègues, a prouvé que le système « nouveau », était possible. C'est ce que nous avions fait avec les « 5 gestes » par des séances (toujours gratuites) à destination du public, le soir, dans les autos-écoles, dans les établissements scolaires, afin de roder le projet pédagogique et proposer un projet cohérent.

Sur les conseils « que faire ? », outre l'alerte (aujourd'hui clarifiée, même si il y a 4 numéros !), des gestes à ne jamais faire, **Paul BOURRET** confirme nos « 5 gestes » et nos recommandations : pas de garrot, comprimer l'hémorragie, mais le « tourner la tête sur le côté » deviendra la PLS de **Marcel ARNAUD**, comme déjà présenté dans son ouvrage de 1961 « Les blessés de la route » qu'il précisera ensuite dans son « Précis de secourisme routier » en 1971 et qu'il m'apprendra lui-même lors de mon stage de moniteur de secourisme routier en avril 1970.

Le 7 septembre 1968, je m'en souviens, j'étais en permission, chez moi, à Roubaix. Après la lecture de cet article, j'écrivis spontanément au **Professeur BOURRET**. Je ne l'ai rencontré en définitive que le 18 août 1987 à Marseille lorsque nous avons rendu hommage à notre Maître, à nous tous, médecins et non médecins, le **Professeur Marcel ARNAUD**.

* Le **Professeur Paul BOURRET** me dira, à Marseille, le 18 août 1987, lors de l'hommage national rendu à Marcel ARNAUD pour le dixième anniversaire de sa disparition, que c'est **le Professeur Marcel ARNAUD** qui lui avait demandé de tenter cette expérience à Salon, ville moyenne où c'était réalisable, car impossible à Marseille. Voir les tomes I et II où cette expérience, qui fut en fait le premier SMUR, qui l'expliquent en détail. > Bibliographie.

Réalisation-pilote à Salon-de-Provence

ICI, L'HÔPITAL VIENT AU-DEVAN

Un coup de frein strident, un bruit de tôles qui s'écrasent et se déchirent, puis le silence... C'est l'aspect tragiquement banal d'un de ces accidents qui, par milliers, assombrissent les week-ends sur toutes les routes de France.

Par chance, celui-ci a eu des témoins. Une, deux automobiles s'arrêtent près d'une Citroën renversée dans le fossé et à demi encastrée dans un arbre. Et les « secours » s'improvisent.

— Le malheureux! Il est évanoui. Il faut téléphoner tout de suite...

— Où trouver une cabine? Vous connaissez le pays?

— Je vais jusqu'au prochain village. Je ramènerai le docteur.

Mais le médecin est en tournée, comme chaque matin. Sa femme promet de l'envoyer dès qu'il rentrera. En attendant, près du lieu de l'accident, d'autres voitures se sont arrêtées. Un volontaire part alerter la gendarmerie. Un autre s'insurge contre le temps perdu et propose d'emmener le blessé à l'hôpital dans sa propre voiture. On discute, on s'affole un peu.

— Il faut tout de même faire quelque chose. On ne peut pas le laisser comme ça...

Trois hommes décidés entreprennent, non sans mal, de sortir l'accidenté de la voiture, et l'allongent sur le bord de la route. L'homme est inconscient et paraît avoir des difficultés à respirer. A sa jambe, une vilaine plaie saigne abondamment. Quelqu'un sacrifie son foulard pour lui faire un garrot serré. Les gendarmes arrivent enfin et canalisent les voitures. On attend le médecin. Par chance, trois quarts d'heure après l'appel, il est repassé chez lui. Le voici. Mais il secoue la tête :

— Fracture ouverte, pouls imperceptible. Sans appareil à oxygène ni plasma, je ne peux rien faire pour lui. Il faut l'emmener à l'hôpital de S. Je vais appeler l'ambulance.

Il repart. Une heure et demie s'est écoulée quand l'ambulance emmène le blessé. A l'hôpital, non prévenu, on perd encore une demi-heure à faire venir le chirurgien et l'anesthésiste-réanimateur : avant qu'ils aient pu opérer, l'homme est mort... Un cas exceptionnel? Au contraire. Imaginez ce qui se passe quand l'accident fait trois ou quatre blessés, qu'il se produit sur une route peu fréquentée, voire au milieu de la nuit... En pleine campagne, l'accidenté est laissé à l'initiative du passant compatissant, mais dangereusement maladroit. Trois fois sur dix, le transport à l'hôpital est le fait d'un automobiliste complaisant, avec toutes les chances d'aggraver l'état du blessé. Dans 70 % des cas, les premiers soins sont inexistants.

Au point de vue médical, la route française fut longtemps un désert.

Alors que la moindre petite ville dispose, pour combattre dix incendies par an, de pompiers expérimentés et d'un puissant matériel, rien n'est prévu pour les drames de la route, qui sont cent fois plus nombreux et plus meurtriers.

Cette situation, voici comment me la décrit le chirurgien-chef d'un hôpital de province :

—En été, 60 % de nos lits sont occupés par des blessés de la route. Ceux-ci nous sont arrivés pendant des années dans des conditions inimaginables, et après quels circuits! Ils sont passés entre les mains du pharmacien, puis d'un médecin de campagne, qui a fait une piqûre dont nous ignorons la nature. Nous les hospitalisons trois heures après le choc, sans savoir ce qu'on leur a fait. Or, **c'est la première heure qui est capitale pour la survie d'un blessé.**

C'est ce qu'a compris, avant tout le monde, un jeune chirurgien provençal, le professeur Paul Bourret. Nous sommes allés le voir.

UNE HEURE POUR SAUVER OU LAISSER MOURIR UN GRAND BLESSE

Grand, mince, avenant, le Dr Bourret n'a pas cinquante ans. Il en avait vingt-six quand, à la Libération, tout nouveau professeur d'anatomie, il vint s'installer à Salon-de-Provence. A cette époque, les blessés de la route ne posaient guère de problèmes aux médecins. La situation évolua, mais si graduellement qu'il fallut au corps médical un quart de siècle pour en prendre conscience.

— Dans les grands hôpitaux, dit le professeur Bourret, là où sont les grands patrons et où se forment les étudiants, les accidentés sont noyés dans la masse des opérés. Et, comme les services d'urgence sont rotatifs, chacun n'en voit finalement que très peu. On peut dire que, jusqu'à une date récente, cinquante à soixante mille blessés graves étaient, chaque année, pratiquement délaissés.

Paul Bourret avait dirigé, en 1944, une ambulance chirurgicale mobile de la Défense passive. Il avait suivi les efforts prodigieux déployés par les Américains, à grand renfort de mède-

033

DES BLESSÉS

PAR MAURICE COLINON.

cins volants et d'hélicoptères, pour aller soigner les blessés sur les champs de bataille. Une idée l'obsédait : ce qu'on faisait dans des conditions aussi difficiles que la guerre, ne pouvait-on le réaliser sur les routes du temps de paix?

Seul, à cette époque, le professeur Arnaud, de Marseille, s'intéressait au problème. La « vieille école » prédominait, qui affirmait qu'un traumatisé devait d'abord être conduit à l'hôpital. L'idée qu'il eût besoin de soins immédiats, fût-ce sur le bord de la route, contredisait trop d'habitudes acquises.

— Et, pourtant, dit le Dr Bourret, un grand nombre de décès surviennent dans l'heure qui suit l'accident, par arrêt de la respiration ou de la circulation. C'est ce qu'on appelait les « chocs irréversibles ». Or il n'existe pas de chocs irréversibles ; il n'existe que des chocs non traités!

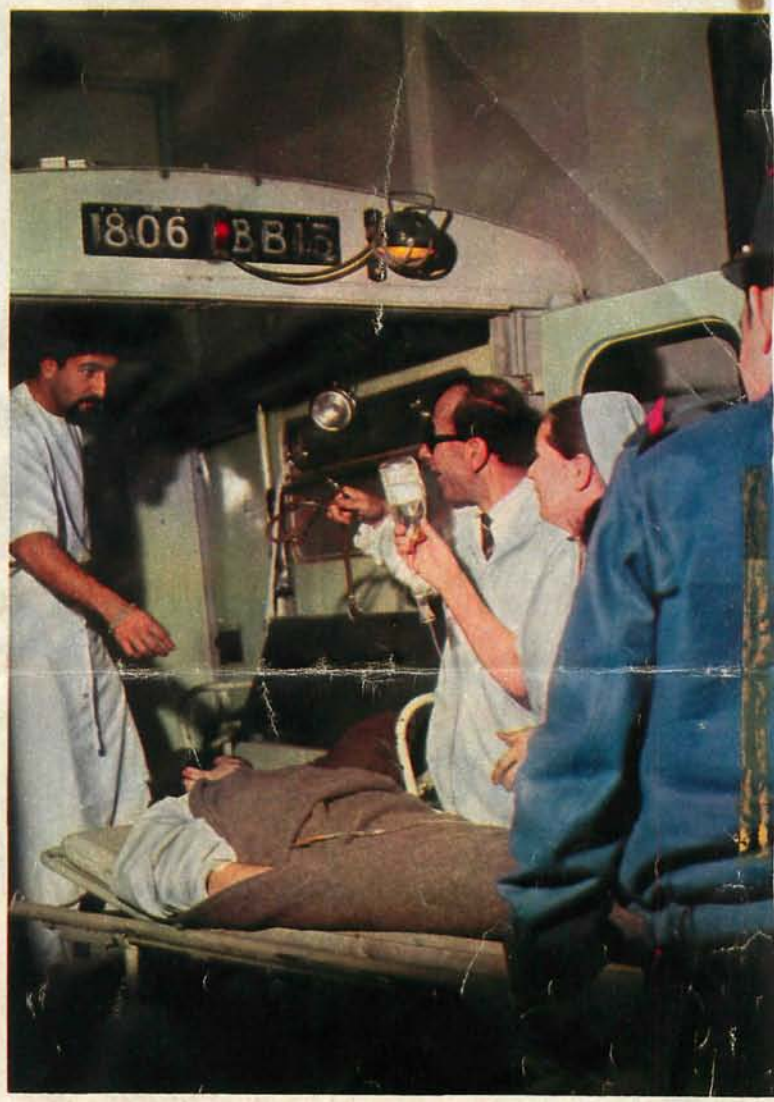
Ce qu'il importe de comprendre, c'est qu'un blessé de la route n'est pas un « cas » médical comme les autres. Il porte, certes, des blessures visibles. Mais presque toujours s'y ajoutent des lésions cachées, qui vont décider de sa vie ou de sa mort. L'arrêt brutal d'un corps humain lancé à cent à l'heure provoque de terribles dégâts internes. Sous l'effet de la décélération, les ligaments et les vaisseaux du cerveau, du foie et des autres organes cèdent.

Tout le monde connaît la gravité des hémorragies internes. Sait-on qu'un homme peut perdre les deux tiers de son sang, qui se répand à l'intérieur des tissus, sans qu'une goutte en apparaisse à l'extérieur? Le cerveau, le foie, les reins se vident d'autant plus invisiblement que la tension ne s'effondre que tardivement. Ce danger, à lui seul, justifie l'intervention rapide d'un médecin, capable d'opérer une perfusion sur les lieux mêmes de l'accident.

Mais il y a plus encore. En cas d'hémorragie grave, le sang ne transporte plus l'oxygène à travers le corps. Le blessé mourra si on ne rétablit pas très vite un rythme respiratoire normal.

En outre, selon les statistiques, 75 % des accidentés de la route présentent des traumatismes crâniens. Les centres nerveux, lésés, entraînent eux aussi des troubles respiratoires. Fréquentes sont enfin les lésions du thorax, qui empêchent le poumon de fonctionner. Et seul un médecin peut établir une respiration artificielle, en introduisant un tube dans la trachée du patient.

69.



C'est la première heure qui est capitale pour la survie d'un blessé. Cette vérité exigeante est à la base de la décision du professeur Bourret : créer une « antenne de réanimation » mobile, dotée de tout l'équipement voulu, et capable d'amener le médecin sur les lieux mêmes de l'accident. Faire vite, gagner du temps : ces mots s'écrivent en exergue de cette réalisation remarquable. Les actes s'enchaînent, rapides, précis, parfaitement coordonnés, depuis la centralisation des appels, par la gendarmerie, jusqu'au transport à l'hôpital.

Photos Alain Massin.

034

Suite de la page 67.

ICI, L'HOPITAL VIENT AU-DEVANT DES BLESSES

C'était plus d'arguments qu'il n'en fallait pour un homme aussi décidé que le professeur Bourret. Il résolut de créer une « antenne de réanimation » mobile, dotée de tout le matériel nécessaire, et capable d'amener le médecin sur les lieux mêmes de l'accident.

UN BILAN ELOQUENT : 5.000 SAUVETAGES EN DIX ANS.

Si l'idée était simple, sa réalisation s'avéra difficile. L'initiative du jeune chirurgien n'avait pas de précédent. Les objections s'élevèrent de partout. L'hôpital n'avait, en principe, aucun droit d'intervenir en dehors de ses propres murs. Si un accident survenait à l'équipe de secours, qui serait tenu pour responsable? Et puis, dans cette intervention automatique, que devenait le sacro-saint principe du « libre choix » des malades? N'était-ce pas faire aux ambulances et aux cliniques privées une sorte de concurrence déloyale?

Sensible à toutes les critiques, le Dr Bourret les étudia et les vainquit l'une après l'autre. Il rappela que l'hôpital se déplaçait déjà quand il s'agissait de sauver un prématuré. Il expliqua que, une fois le moment critique passé, les blessés pourraient parfaitement continuer à se faire soigner dans la clinique de leur choix.

Il trouva un allié déterminé en la personne de M. Haas-Picard, préfet des Bouches-du-Rhône, qui adopta le projet et le fit sien. Salon-de-Provence était, en effet, un secteur-test : l'un des plus meurtriers de France. Le conseil général, la ville de Salon, la Sécurité sociale accordèrent des subventions. La Prévention routière offrit le premier véhicule. Et, en août 1957, l'antenne mobile de réanimation effectuait sa première sortie.

Que ce fût une initiative nécessaire, dix années d'expérience l'ont éloquemment prouvé. Pendant ce laps de temps, l'équipe d'urgence a effectué plus de 2.500 sorties et ramené 5.260 blessés. Dans une seule journée, en juillet dernier, elle est intervenue six fois, dont cinq durant la nuit.

— Qu'il tombe un peu de pluie le samedi, m'a dit l'interne de garde, et nous sommes sûrs de ne pas chômer...

— A quelles distances vous déplacez-vous?

— L'ambulance doit atteindre le blessé en moins de trente minutes. Compte tenu des difficultés d'accès de certains points, le rayon d'action de l'antenne ne dépasse pas 25 km environ. Cela nous met à mi-chemin de chacune des grandes villes qui entourent Salon : Marseille, Avignon, Arles et Aix. Si elles avaient la même organisation que la nôtre, tout le département serait couvert. Mais, à ce jour, seule Aix a imité notre exemple.

Faire vite, telle est la raison d'être du système. Et tout est mis en œuvre pour gagner de précieuses minutes, dont chacune peut signifier une vie sauvée. C'est la gendarmerie qui centralise les appels au secours. Aussitôt, elle alerte la caserne des pompiers où se trouvent l'ambulance et son chauffeur, lequel est obligatoirement un secouriste expérimenté.

Tandis que le véhicule démarre, l'interne de service, averti par ligne directe, va l'attendre à la porte de l'hôpital. Il ne s'écoule pas plus de cinq minutes entre le premier appel et le moment où les secours se mettent en route. Moins d'une demi-heure après la découverte de l'accident, médecin et secouriste sont à pied d'œuvre.

Le professeur Paul Bourret.

En raison même de cette rapidité d'intervention, c'est généralement l'équipe de secours qui va dégager les victimes bloquées dans leur voiture. Heureusement, car seul un médecin peut évaluer la gravité des lésions. Parfois même, en dépit d'un état de « mort apparente », il tentera une « ressuscitation » et la réussira. Puis, aidé du secouriste et des témoins, il extraira le blessé, avec d'infinies précautions, car la moindre fausse manœuvre pourrait avoir des conséquences dramatiques. Le blessé, déposé sur un brancard, est hissé dans l'ambulance. Détail important : le brancard est « standardisé » avec ceux de l'hôpital, ce qui évite à l'accidenté un nouveau transbordement à l'arrivée. Le véhicule, pourvu d'un avertisseur deux-tons, a priorité absolue sur les routes. Mais il n'aura pas besoin de forcer sa vitesse, au risque d'éprouver le blessé, puisque celui-ci sera déjà pansé, soigné, ranimé durant le trajet. De son côté, l'hôpital est prêt à le recevoir. Dans l'ambulance même, un poste émetteur-récepteur a permis d'établir la liaison et de mettre en place l'équipe chirurgicale qui pourra intervenir dès l'arrivée du blessé.

Pour faire face aux urgences, le centre hospitalier doit disposer de deux chirurgiens et de deux anesthésistes réanimateurs. Il doit également doubler ses internes de garde. A ce prix seulement, une intervention pourra être pratiquée à toute heure du jour et de la nuit.

Il lui faut aussi trois salles d'opération, une salle de radioscopie d'urgence, plusieurs salles de réanimation et son propre centre de transfusion sanguine. Tout cela ne coûte-t-il pas extrêmement cher? Le Dr Bourret m'a montré son budget. Compte tenu des subventions reçues, l'incidence de l'antenne mobile sur le prix de la journée de chirurgie est de 57 centimes...

On s'étonne, dans ces conditions, que, depuis dix années que se développe l'expérience de Salon-de-Provence, très peu d'autres villes — une dizaine — aient monté à leur tour cette « opération-survie ». Les 12.000 morts, les 275.000 blessés qui jalonnent chaque année les routes françaises laissent-ils les pouvoirs publics à ce point indifférents?

BIENTOT DEUX CENTS SERVICES D'URGENCE SILLONNERONT TOUTE LA FRANCE.

C'est une constatation banale : les idées les plus simples sont souvent celles qui rencontrent le plus de réticences. Et le public lui-même ne se rend pas toujours compte du rôle irremplaçable des antennes mobiles de réanimation.

— Au bord de la route, m'a confié un interne de l'hôpital de Salon, notre tâche est sou-

Suite de la page 69.

ICI, L'HOPITAL VIENT AU-DEVANT DES BLESSES

vent difficile. Nous sommes forcés d'agir en public, avec des dizaines de témoins agglutinés autour de nous. Avant de prendre une décision dont dépend peut-être la survie d'un traumatisé, nous l'examinons à fond. Il y a toujours des gens pour s'indigner : « C'est une honte! Qu'est-ce qu'ils attendent pour l'emmener? »...

L'autre interne de garde confirme :

– Je vous assure qu'il nous faut un certain sang-froid. Une de nos camarades a été si affectée par ces critiques qu'elle n'a pas pu rester à Salon.

Et tous deux de conclure :

– Il y a toute une éducation du public à faire. Espérons que votre article y contribuera.

Dans le monde médical, on a admis le principe : « C'est le médecin qui doit aller vers le blessé, et non l'inverse. » Mais on fait encore diverses objections. La plus sérieuse est le manque d'anesthésistes.

A quoi le professeur Bourret répond :

Il y a, en France, cent cinquante hôpitaux qui disposent d'ores et déjà du personnel nécessaire, ou peuvent l'obtenir à bref délai. Qu'on commence par équiper ceux-là, et les trois quarts du pays seront couverts. D'ailleurs, à qui fera-t-on croire qu'il est impossible de former trois cents anesthésistes, alors qu'il y a chaque année vingt-cinq mille inscriptions en médecine? Ce peut être, au contraire, un poste intéressant pour un médecin en fin de stage, ou en début de carrière ; voire pour ceux qui effectuent leur service militaire.

A la vérité, quand la vie de milliers de personnes est en jeu, aucune difficulté n'est insurmontable. Le gouvernement l'a compris. Une loi de décembre 1965 oblige tous les hôpitaux à organiser un service d'urgence, avec ambulance disponible de jour et de nuit. Ce n'est pas encore la généralisation des « antennes de réanimation », mais nous sommes sur la bonne voie.

Bientôt, sans doute, il n'y aura plus une route de France où les secours ne puissent arriver assez vite pour que la mort recule. Et l'on s'indignera qu'il ait fallu attendre si longtemps!

– Ce n'est pas un problème financier, insiste le Dr Paul Bourret. Pour organiser une antenne de réanimation comme celle de Salon, il suffit de vingt à trente mille francs. Et, pour la faire fonctionner une année, guère davantage. Or il faudrait, pour couvrir l'ensemble du pays, deux cent six antennes. Que représentent ces quelque cinq millions de francs, à côté des quatre milliards que coûtent chaque année les dommages corporels dus aux accidents?

Ce que cela représente? Moins de cinquante centimes par automobile, à peu près dix centimes par Français! Voilà pourquoi je suis sûr que la sagesse triomphera. Parce que, dans une petite ville provençale, depuis dix ans, un homme, une équipe, toute une cité n'auront pas cessé de payer d'exemple.

M.C.

EN PRESENCE D'UN ACCIDENT, QUE FAIRE?

– Avertir immédiatement la gendarmerie, en précisant le nombre de blessés et leur état de gravité apparente.
– Ne jamais toucher un blessé, ni lui donner à boire.
– Ne pas lui soulever la tête.
– S'il étouffe, lui tourner simplement la tête sur le côté ; dénouer son col, sa cravate, sa ceinture et tout ce qui le serre.
– Le couvrir d'une couverture chaude.
– Si une plaie saigne abondamment, ne pas poser de garrot, mais la comprimer fortement avec un foulard ou un mouchoir.

ATTENTION!

Une loi de juillet 1967 vous interdit de prendre l'initiative d'un transport de fortune. Si l'état du blessé s'en trouvait aggravé, vous en seriez tenu responsable.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

ROUBAIX,
Le 7 septembre 1968.

Monsieur le Professeur P. BOURRET
13 - SALON DE PROVENCE

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE
LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

Monsieur le Professeur,

J'ai eu le plaisir d'avoir entre les mains un article consacré à la grandiose réalisation dont vous êtes l'auteur, et je me permets avant toutes choses de vous dire : merci. Merci pour ceux qui ont été sauvés et seront sauvés. Je forme le voeu pour que notre pays s'équipe d'antennes mobiles de réanimation (c'est tout ce que je puis faire pour le moment)..

Je ne veux pas vous faire un compte rendu de mes activités personnelles. Vous en jugerez par vous-même ! Je vous joins sous ce pli un récent article. Je vous demande simplement de me donner votre avis sur ce projet. Je sais que vous me répondrez car je sais reconnaître par la physionomie ou les dires de quelqu'un s'il est animé de belles qualités morales ! Je ne suis pas un devin certes, mais ces gens là sont si peu nombreux qu'il est facile de les distinguer de la masse ! Puisse le chiffre de ceux-ci augmenter pour le bien de tous...Vous faites partie de ce petit groupe qui se détache des autres Professeur. Continuez. Moi, si minuscule suis-je comparé à ces hommes où le devoir et l'abnégation sont innés, j'ai néanmoins le réconfort d'apprendre aux autres à SAUVER DES VIES.

Si je passe un jour à Salon, ce dont il est très possible, je viendrais vous serrer la main. En attendant, et maintenant, c'est comme si je vous connaissais et ma jeunesse enthousiaste se ravive encore chaque fois qu'un aîné montre l'exemple. Pour ma part je prends le flambeau qui m'a été tendu...

Toute mon admiration,

Dès l'obtention de mon monitorat national, je complétais mes notes d'information et de contact, sur l'en tête de l'association que j'avais l'intention de créer (SOS CODE DE LA ROUTE), idée abandonnée car rendue impossible par ma condition de militaire... Celle du 26 septembre 1968 résume la situation à cette époque.

Tout y est, ou presque : *13 000 tués sur les routes (mais aussi 12 000 dans d'autres accidents...), l'accident a une place importante dans la vie moderne...si l'on pouvait obtenir qu'il y ait une personne sachant donner les premiers (soins) dans chaque voiture, on retrouverait celle-ci au travail, à la maison... Mais personne ne bouge... a part quelques professeurs ou médecins trop peu nombreux hélas...*

C'est vrai que je devais penser au **Professeur BOURRET** dont je venais de connaître l'action à Salon, mais j'avais appris l'existence du **Professeur ARNAUD** puisque, intéressé à suivre la formation en secourisme routier, « son » secourisme routier, je savais qu'il en était le concepteur.

Mais en cette fin d'année 1968, suite à des articles dans le journal « France Soir », j'avais écrit à **Guy LUX**, le célèbre animateur de télévision. Il me répondit et m'invita à une réunion à Nanterre. J'en faisais, le soir même, sur la machine à écrire du bureau de l'Etat Major de la BSPP où j'avais été affecté depuis début décembre, un compte rendu dont les détails sont très intéressants avec le décalage du temps. Le voilà tel quel, avec les imperfections du fait que, comme pour toutes mes frappes à la machine à écrire mécanique, je le faisais sans brouillon.

C'est à cette occasion que je fis la connaissance de M. **Robert DEJOUR**, du Secours Routier Français, qui voulut bien me raccompagner en voiture à proximité de l'Etat Major. Pour moi, à cette réunion, le point principal était le devenir des « blessés de la route » (en reprenant l'appellation du **Professeur ARNAUD**).

Mon appréciation de 50 % des accidents causés par l'alcool au volant interpella les participants. M. **DEJOUR** indiqua que c'était 10 %.

En réalité, avec le **Professeur Claude GOT**, en région parisienne puis pour la France entière, nous apprenions au milieu des années 70 que **38 % des accidents mortels** étaient le fait de conducteurs en état d'ivresse !

Mais bien d'autres accidents corporels étaient le fait des mêmes individus, ainsi que lors d'accrochages qui se traitent avec un constat amiable. Etais-je très loin de la réalité ?

Nous savions que, au moins 90 % des accidents de la route étaient imputables à l'homme, le principal responsable, ce pourcentage ne faisant que s'affiner dans le temps pour encore augmenter !

Lui apprendre à « porter secours » le rendrait peut-être plus respectueux des autres, surtout plus prudent, quand il constaterait alors les conséquences de ses imprudences : des corps mutilés, des visages méconnaissables, un véritable carnage...

Oui, il fallait leur montrer du sang, non pas pour les effrayer, mais pour leur faire prendre conscience que, tout cela, c'était de leur faute !

Le 26 septembre 1968.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

De plus en plus d'accidents sur les routes de France : 13.000 tués en 1967 ! 60 % meurent par asphyxie..
12.000 morts par asphyxie (pendaison, noyade, oxyde de carbone, électrocution, éboulement etc); plus les accidents mortels à la maison, au travail et partout ailleurs ! !

L'accident a pris une place importante dans la vie moderne et si l'on ne fait rien de plus pour s'en préserver, cela prendra l'ampleur d'une catastrophe Nationale.

Si l'on pouvait obtenir qu'il y ait une personne sachant donner les premiers soins dans chaque voiture, on retrouverait celle-ci au travail, à la maison. Voir des blessés sans soins ne serait plus alors chose courante...

Il n'existe qu'un moyen pour toucher ceux qui sont concernés tout en étant certain qu'ils apprendront ce que, pour se présenter devant l'examinateur du permis de conduire, il faut qu'ils sachent : Inclure, avant le passage du permis l'apprentissage des premiers secours dans un organisme de secourisme au choix. Ces premiers soins sont ceux qui seront démontrés à la M.J.C de Croix.

Si dans chaque famille il y avait une personne qui saurait faire le bouche à bouche, des milliers de personnes pourraient être sauvées chaque année.

Mais personne ne bouge... A part quelques professeurs ou médecins trop peu nombreux hélas qui lancent un cri d'alarme contre ce fléau National, on assiste à une inconscience permanente qui se manifeste chez les Français...On ne les écoute pas ou on ne fait pas attention; alors tout ce qu'ils peuvent faire avec courage et foi s'avère sans suite, sans aucun résultat.

Tant que l'accident ne touche pas sa propre famille, on n'y fait pas attention. Ces gens là sont égoïstes et ils ne comprennent que lorsque le malheur est arrivé...mais il est trop tard. A qui la faute ?

.../...

.../...

Voici en partie pourquoi :

- Des conférences-démonstrations seront organisées dans toute la région et s'étendront ensuite aux départements voisins afin de faire prendre en considération par le Public cet appel National de détresse car la sonnette d'alarme est tirée.

- J'ai lancé le projet du Code de la Route qui est le seul moyen d'être sûrs de trouver dans chaque voiture une personne compétente.

- j'ai fait un appel pour les morts sur les routes, pourquoi je l'ai lancé. Il semble avoir été entendu !

Je demande alors à chaque personne qui comprend l'objectif de mon appel (SAUVER DES VIES) de SIGNER celui-ci pour SOUTENIR.

En possession de 10.000 signatures qui représentent peu par rapport à notre très forte population, j'irai voir le Ministre de l'Intérieur pour faire étudier le projet et je demanderai une étude, quel que soit le résultat à l'Assemblée Nationale.

Oui mais ! Beaucoup vont se dire "Le permis est déjà difficile", il le sera encore plus. C'est faux ! Qu'ils sachent que les soins à donner aux victimes d'accidents leur seront appris par des organismes de secourisme. Que les quelques heures consacrées à cet apprentissage seront les plus utilement utilisées de toute leur vie, car elles permettront le moment venu de SAUVER UNE VIE HUMAINE.

Je remercie toutes les personnes qui m'ont manifesté leur sympathie, leur accord, leur aide, leur appui, et qui ont apposé leur signature au dos de l'appel que j'ai lancé.

Pour m'aider, je ne demande que des signatures :

- sur le Cahier SOS Code de la Route,
- sur des circulaires SOS MORTS SUR LES ROUTES,
- au dos de mon appel pour les morts sur les routes.

Merci de tout coeur à tous,
Je fais cela pour eux et surtout en pensant à ces êtres disparus qui peut-être seraient encore vivants si quelqu'un sachant porter secours aurait été à proximité.

Didier BURGGRAEVE

040

Moniteur National
de Secourisme.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

ASSOCIATION

SOS ACCIDENTS DE LA ROUTE

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU MARDI 10 DECEMBRE 1968 A NANTERRE

POUR ETUDIER ET PRAPARER UNE ACTION POUR DIMINUER LES ACCIDENTS/ROUTE

Organisée par Guy LUX, cette réunion rassemblaient toutes les personnes qui, directement ou non, par leurs activités étaient concernées par les accidents de la route, et essayaient de lutter afin de dominuer le nombre effroyable et les innombrables victimes.

Des solutions ! Voilà ce qu'il faut trouver. Il faut aussi faire l'éducation et l'information des conducteurs.

Nous étions une vingtaine, dont Monsieur ROCHES de la Prévention Routière, Monsieur DEJOUR du Secours Routier, un psychanaliste, des ingénieur-conseil, constructeur ou inventeur, des journalistes de France-Soir etc.

La discussion d'ensemble porta d'abord essentiellement sur l'étude de l'Accident dont le psychanaliste présent traita en détail. Il prit d'ailleurs souvent la parolde pour s'installer toujours dans une conversation trop technique, scientifique et psycholofique tout à fait ou du moins bien en dehors de l'objet de cette réunion.

On aborda cependant, ce qui est logique, la psychologie du conducteur. Il faut signaler aussi que jusqu'à présent rien n'a pu être positivement fait quant aux problèmes eux-mêmes concernant la ou les causes de l'accident. Pourquoi s'est-il produit.

Je note cependant une réflexion du psychanaliste qui insiste sur le fait qu'au moment de l'accident il y a arrêt du cerveau d'environ 2 secondes et demie environ, ce qui fait que le conducteur ne se rappelle plus de rien. De plus, dans l'ensemble, nous avons particulièrement remarqué que de nombreux conducteurs se fichent pas mal d'avoir un accident : d'abord parce qu'ils sont assurés 'tous risques', ensuite parce que les condamnations encourues sont insuffisantes. L'automobiliste à peur en effet du gendarme sur le bord de la route et il lève le pied lorsqu'il aperçoit le képi.

Les problèmes sont très divers et il est donc impossible de résumer l'essentiel correctement. A noter cependant la proposition d'un inventeur pour la signalisation des véhicules 'en panne' par des triangles conçues autrement qu'à l'heure actuelle soit ' clignotant' - 2 couleurs.

Les ceintures de sécurité ont été passées brièvement en revue.

Il a été question aussi de la psychologie inconnue ou presque du conducteur qui tendrait à faire le contraire de ce qu'on lui dit. A être choqué aussi en quelque sorte par des articles trop "expressifs" ex : 'Criminels au volant'.

.../...

Tout le monde en définitive ne peut dire si un jour il ne pourrait faire le geste inconscient ou imprudent qui provoquerait un accident grave. Personne est donc à l'abri et toutes les personnes présentes à cette réunion ont bien été conscientes que d'éventuelles restrictions leurs seraient imputables tant qu'aux autres pour le meilleur ou pour le pire.

Intervention personnelle :

Après une heure de débat tout à fait hors sujet, je demandais et pris la parole.

J'ai manifesté mon étonnement de voir s'égarer chacun sur les problèmes en question et le but de la réunion en sigbalant que depuis le début nous 'planions' un peu.

Nous avons des objectifs différents, mais tous ici présents avons l'intention ou luttons pour tenter de diminuer les accidents de la route. Mais ! Toujours et ici aussi on laisse sur le côté ce qui doit passer en premier lieu, c'est à dire les blessés de la route; ceux que l'on pourrait sauver. Ceci doit passer avant et nous devons nous en préoccuper d'abord.

Je fis une seconde intervention pour répondre à un Ingénieur qui préconisait d'apprendre le Secourisme à l'Armée au lieu de laisser les recrues à ne rien faire. Je signalais que cela se faisait déjà, mais que malheureusement les enseignants improvisés destinés à apprendre cette matière n'y connaissent rien du tout (ce qui fit rire Guy LUX).

Je répondis à Monsieur ROCHES de la Prévention Routière qui fit allusion très succintement aux effets de l'alcool sur la route et lors de la conduite automobile, et d'une façon erronée d'ailleurs.

Je précisais à tous qu'il y avait bien 50 % des accidents de la route qui étaient dûs à l'alcool. Ce chiffre, quoique effroyable laissa perplexe pas mal de monde. Monsieur DEJOUR du Secours Routier ne fut pas d'accord avec moi et me montra ses statistiques dites officielles qui annonçaient un taux un peu inférieur à 10 %. Alors qui à raison ? Je m'en occupe !

Je demandis à Guy LUX, qui précisait ne pas hésiter à proposer aux autorités les suggestions trouvées, au Nom de qui et de quoi il pensait faire cette ou ces interventions. Il signala que ma question était intelligente mais qu'elle ne le préoccupait pas.

En résumé et pour conclure, il n'y eut rien de très constructif lors de cette première réunion. Chacun fut convié à préparer ses suggestions et à organiser sa façon de faire ou d'entreprendre l'action.

Une émission télévisée serait vraisemblablement lancée sous peu. De plus les journaux commenteront à l'aise les prochains travaux. Aussi, une journée ou deux pour le Sauvetage des blessés de la route est ou seront prévues pour le second trimestre de 1969. L'action pour le sauvetage des accidentés sera étudiée bien particulièrement.

J'envoie donc à Guy LUX comme demandé ma position actuelle par écrit en lui signalant ma façon d'agit et en lui proposant encore cette grande manifestation Nationale. De plus, il faut absolument suivant le déroulement et la situation du moment faire allusion de l'association.

P.S : Il existe actuellement d'après Monsieur ROCHES de la Prévention Routière : 254 causes d'accidents.

Didier BURGGRAEVE 10/12/1968

La diffusion du Secourisme

Les pouvoirs publics, par l'intermédiaire du « service » en charge de la Protection civile appelé SNPC (Service National de la Protection Civile), rattaché au ministère de l'Intérieur, dont les bureaux se trouvaient à proximité de l'Etat Major de la BSPP, dans le 17ème arrondissement de Paris, diffusaient le secourisme à la population.

Si l'on examine de près le dépliant diffusé à l'époque, intitulé « Un jour pour UNE VIE », le SNPC incitait la population à suivre la seule formation alors existante, c'est-à-dire le brevet de « Secouriste de la Protection Civile », que je venais d'obtenir (en janvier 1966). On parle de l'accident, que faire et on propose quand même au lecteur quelques gestes à savoir pratiquer (même sans formation), soit :

la ventilation orale avec la mention (il faut le souligner, car abandonnée longtemps puis reprise récemment, la position vers l'avant du menton) et, pour les accidentés de la route : l'alerte, mais aussi savoir intervenir en cas de « danger de mort immédiat » soit l'arrêt respiratoire (ventilation) ou l'hémorragie (comprimer). Bref on avait déjà trois gestes, c'était il y a 40 ans !

La prévention routière, en tant qu'association, donnait elle aussi quelques conseils, ainsi, en 1968, dans la plaquette du département du Nord, essentiellement face à l'accident de la route :

Calme – Alerte – Signalisation – Feu (2 premiers des 5 gestes).
Puis, dans les mesures d'urgence : Sang > comprimer mais on montre le garrot... C'est un peu juste, mais nous étions en 1968 ! Pour savoir, pour apprendre, il fallait passer le fameux brevet de secouriste.

Concernant le secourisme du travail, bien en avance déjà, le dépliant de l'INS (Institut National de Sécurité) qui deviendra ensuite l'INRS (avec recherche en plus, et complété par prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles), rappelle que « Quand chaque seconde compte » et propose aux salariés une formation en 15 heures.

Nous avions une formation théorique puis pratique, c'est-à-dire que, pour le grand public (comme pour les professionnels qui passaient le même brevet), il y avait une partie importante d'explications puis des exercices, hélas avec moins de temps car il fallait respecter le temps maximum de formation (15 h pour le SST, plus pour le brevet de secouriste de la Protection Civile).

Avec cette édition de juin 1967 (en 100 000 exemplaires quand même), l'INRS avait engagé une action nationale relayée par les CRAM des régions. La formation était gratuite. J'étais totalement pour cette formule de la gratuité et mon projet des « 5 gestes » avait été conçu avec cette même idée. Comment faire « payer » le volontaire pour lui apprendre à secourir son semblable ?

C'est cette action pour les conséquences des accidents du travail que nous devions engager face aux accidents de la route beaucoup plus meurtriers. Pourquoi n'avons-nous pas pu y arriver, 40 années plus tard ?

Ce mémoire doit tenter d'y répondre, en complément des documents précédents et de ceux à venir.

pâles, froids et moites. Pouls rapide (plus de 100 pulsations par minute) et difficile à palper. Mouvements respiratoires peu profonds et rapides (20 à 30 par minute au lieu de 15 normalement).

Tout blessé grave est un choqué en puissance.

1° Faites cesser la cause du choc (hémorragie, fracture non immobilisée, etc.);

2° Couchez le choqué les pieds plus hauts que la tête de 25 à 30 centimètres. Si la blessure est à la tête, à la poitrine ou au ventre, placez au contraire le blessé avec la tête et les épaules plus hautes que le ventre.

Évitez le plus possible que la victime souffre. Rassurez-la, empêchez-la de voir sa blessure.

Tenez le blessé à l'abri du froid et réchauffez-le, mais *sans* excès.

S'il est conscient, faites lui boire par petites gorgées une solution composée de : 1 litre d'eau, 1 cuillerée à café de sel ordinaire, 1/2 cuillerée à café de bicarbonate de soude.

hémorragies

Si le sang coule abondamment, il faut intervenir d'urgence, sinon ce peut être la mort.

Premier geste.

Comprimez le point qui saigne à l'aide d'un gros tampon (un gros mouchoir, par exemple) fortement appuyé.

Deuxième geste.

Au bout d'une dizaine de minutes, enlevez le tampon.

— Si la plaie ne saigne presque plus, maintenez le tampon en le serrant bien.

— Si la plaie saigne presque autant, mettez un garrot.

Le garrot doit être le plus près possible de la blessure, entre celle-ci et le cœur, mais au-dessus du coude ou du genou en cas d'hémorragie de l'avant-bras ou de la jambe.

Le garrot ne doit être placé qu'en cas d'hémorragie impossible à arrêter par un autre moyen, car il peut entraîner des complications graves. Il doit toujours être visible et le blessé doit porter l'inscription apparente « garrot posé à X heure ». Le garrot ne doit pas rester plus de deux heures en place, et il ne doit être enlevé que par un médecin.

fractures

Symptômes : Douleurs. Impossibilité de remuer le membre. Déformation.

Soins à donner :

1° Panser d'abord la plaie s'il y en a une.

2° **Immobiliser** le membre fracturé.

3° Soigner l'état de choc (voir choc).

Immobilisation : Elle se fait avec des attelles (planchettes, bâtons ou même rouleau rigide de papier). Bien rembourrer les attelles. Les attacher solidement sans serrer avec excès. Les liens sont faits avec des bandes, mouchoirs, cravates, cordelettes, etc. **Ne pas en mettre au niveau de la fracture.**

Les attelles doivent immobiliser les articulations situées au-dessus et au-dessous de la fracture.

Voici quelques modes d'immobilisation :

a. ***Bras et avant-bras :*** Mettre le bras blessé en écharpe après l'avoir immobilisé comme indiqué sur les figures ci-dessous :

BRAS

AVANT-BRAS

Si vous n'avez pas d'attelles : Fléchir le coude, revêtir le blessé de son vêtement sans enfiler la manche du membre blessé. Après boutonnage, faire sortir la main entre 2 boutonnières (figure ci-contre).

b. ***Cuisse et jambe :*** Placez le long du membre fracturé et par-dessus les vêtements deux attelles rembourrées allant l'une de l'aisselle au pied, l'autre de l'aine à la cheville. Placer au moins 6 liens entre la taille et la cheville pour attacher la jambe aux attelles.

Si vous n'avez pas d'attelles : Attachez la jambe blessée à la jambe indemne avec des bandes.

Centre d'Information du Service national de la Protection Civile

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Le Manuel du Secouriste civil et le Manuel du Secouriste civil spécialiste en asphyxie, édités par le Ministère de l'Intérieur (S.N.P.C.), sont en vente à l'Imprimerie Nationale, 27, rue de la Convention, à Paris

5025 4. — □ F

un jour pour UNE VIE

PROTECTION CIVILE

Faites du secourisme

Si vous étiez témoin d'un accident, que feriez-vous ?

Évidemment, vous alerteriez d'abord les services spécialisés, les gendarmes ou les pompiers, qui, avec leur dévouement habituel, seraient bien vite sur les lieux. Mais en les attendant, seriez-vous condamnés à l'impuissance sachant que la survie des accidentés est souvent une question de secondes ?

C'est pourquoi la Protection civile tient à vous rappeler brièvement ci-dessous quelques-unes des notions essentielles du secourisme.

Sachez bien toutefois que leur seule lecture n'est qu'un pis-aller et ne peut suffire.

Demandez au Service de la Protection civile de la Préfecture de votre département comment vous pourrez devenir secouriste.

Avec une dizaine d'heures, ***c'est-à-dire à peine la durée d'une journée*** *de cours gratuits, vous serez capable en toutes circonstances et en tous lieux, de soigner immédiatement les blessures de ceux qui vous entourent et, souvent ainsi,* ***de leur sauver la vie.***

noyés et asphyxiés

Il y a asphyxie quand la respiration est arrêtée ou fortement gênée.

Assurez-vous que les voies respiratoires (bouche, gorge, nez) ne sont pas obstruées par des corps étrangers ou par la langue.

Pratiquez **immédiatement** la respiration artificielle « bouche à bouche ».

1° Dégagez les voies aériennes

Pour cela :

1° Soulevez la nuque (fig. 1, flèche 1);

2° Renversez la tête en arrière le plus possible :

- une main appuie fortement sur le sommet de la tête (fig. 2, flèche 1);
- l'autre main tire le menton en avant (fig. 2, flèche 2).

La peau du cou doit être tendue.

Ces deux manœuvres sont fondamentales.

2° Insufflez

Faites une profonde inspiration.

Ouvrez la bouche en grand.

Vous pouvez alors souffler dans le nez ou la bouche.

a. **Insufflation bouche à nez** (fig. 3).

Placez votre bouche largement ouverte sur les joues de la victime, autour du nez.

Vérifiez que vos lèvres ne bouchent pas le nez.

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

Pour éviter que l'air ne sorte par la bouche, fermez-la avec le pouce en repoussant la lèvre inférieure (fig. 3, sens de la flèche).

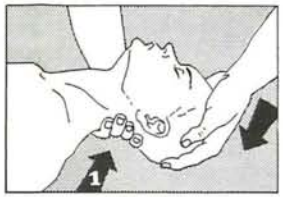


fig. 1

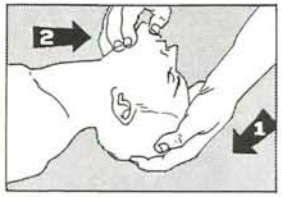


fig. 2


fig. 3

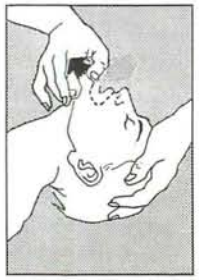


fig. 4


fig. 5


fig. 6

b. **Insufflation bouche à bouche** (fig. 4)

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. 4)

Pour éviter que l'air ne sorte par le nez, appuyez votre joue sur les narines ou pincez les narines (fig. 5).

Soufflez fort : la poitrine se soulève (fig. 5).

Enlevez la bouche sans bouger les mains : la poitrine s'affaisse (fig. 6).

Recommencez à souffler une douzaine de fois par minute.

accidentés de la route

Faites alerter la gendarmerie ou la police ou les sapeurs-pompiers ou l'hôpital le plus proche, par le moyen le plus rapide.

Sauf à vouloir le soustraire à un danger de mort immédiat (arrêt respiratoire, hémorragie), ne touchez pas à un blessé, vous risquez d'aggraver son état.

Si vous devez le dégager et le déplacer, faites-le sans hâte, progressivement, sans traction latérale ni torsion du corps. Du bassin jusqu'à la tête, le corps du blessé ne doit faire qu'un seul bloc pendant tout déplacement. Sauf impossibilité, n'agissez jamais seul. Pas de transport en voiture particulière. Attendez l'ambulance.

choqués

L'état de choc se caractérise ainsi : la victime devient somnolente, inerte, insensible à son état, elle est comme détachée de ce qui l'entoure. Ses mains et son visage sont

ET SOUVENEZ-VOUS QU'IL NE FAUT JAMAIS DONNER A BOIRE AUCUN LIQUIDE A UNE PERSONNE INCONSCIENTE

Plaquette Prévention Routière
Département du Nord - 1958.

046

SECOURIR EN PRÉSENCE D'ACCIDENTÉS DE LA ROUTE

CALME

Ne pas perdre son sang-froid. Arrêtez la voiture sur le bas-côté à 30 mètres environ avant l'accident. Arrêter le moteur et interdire formellement aux enfants de descendre. Se diriger vers l'accident en observant les lieux, sans précipitation afin de rester capable de porter secours.

ALERTE

Donner l'alerte à la gendarmerie ou au poste de police le plus proche (téléphone, sation-service, poste de secours, etc.)

SIGNALISATION

Assurer la protection et la sécurité des lieux. Ecarter les curieux inutiles, si possible disposer un triangle de sécurité ou tout autre moyen de signalisation de part et d'autre de l'accident.

FEU

Tenter de l'éteindre avec un extincteur, de la terre, mais jamais avec de l'eau.

REMONTER LE MORAL DU BLESSÉ

Pour être encore plus efficace et sauver des vies humaines, devenez secouriste.

Le Comité local de la Croix-Rouge française ou le Service national de la Protection civile peuvent vous préparer à l'examen du brevet de secouriste qui n'exige aucune connaissance particulière si

Porter assistance est un devoir moral et légal (art. R 63 du Code pénal).
Pour intervenir judicieusement, il faut appliquer certaines consignes pratiques.

MESURES D'URGENCE

Eviter de bouger les blessés inconscients ou très gravement atteints. En cas d'absolue nécessité, les placer avec précaution sur l'accotement, les couvrir, mais ne pas leur donner à boire.

SANG

Blessure ou forte perte de sang. — Comprimer le membre au-dessus de la blessure (entre la blessure et le cœur). Allonger le blessé la tête en bas. Si vous êtes donneur de sang, indiquez-le au médecin dès son arrivée.

ECRASEMENT

S'efforcer de soulever ce qui provoque l'étouffement s'il n'y a pas de risque à tenter cette manœuvre.

AIR

Syncope. — Faciliter la respiration en dégrafant les vêtements. Allonger le blessé la tête en bas (attention aux dentiers).

ET ATTENDRE LES SECOURS

ce n'est de la bonne volonté et un certain bon sens.

Une trousse de secours d'urgence est indispensable. Ayez en une à bord de votre voiture.

LE MÉDECIN DU PREMIER QUART D'HEURE CE PEUT ÊTRE VOUS

Ed. I.N.S. N° 258 - 6e ed. Juin 67 - 100.000

IMP. HENON-PARIS

QUAND CHAQUE SECONDE COMPTE...

INSTITUT NATIONAL DE SÉCURITÉ
9, AVENUE MONTAIGNE - PARIS

048

sur votre chantier
dans votre usine
dans la rue
chez vous
en vacances

Vous pouvez être témoin d'un accident

Trop de victimes succombent avant l'arrivée du médecin, de l'infirmière, ou des pompiers, sous les yeux de témoins affolés impuissants.
Trop de blessures sont aggravées par les interventions intempestives, maladroites, des témoins.

ne vous laissez pas prendre au dépourvu !..

La bonne volonté, le dévouement ne sont pas suffisants pour donner les soins rapides, corrects, précis que réclame l'état du blessé.

Suivez une session de formation de "sauveteur-secouriste du travail"

EN 15 HEURES DE COURS

vous apprendrez quels sont les **premiers soins** à donner dans tous les cas urgents et les **erreurs à éviter ;**

vous vous exercerez à opérer sans danger le sauvetage d'un accidenté.

PLACER UN GARROT

IMMOBILISER UNE FRACTURE

POSER UN PANSEMENT

PRATIQUER LA RESPIRATION ARTIFICIELLE

TRANSPORTER UN BLESSÉ, ETC.

1969

C'est en écrivant aux députés que s'établiront les premiers contacts avec le ministère en charge des transports. Mais la répartition des responsabilités était difficile à cerner. On le verra, le ministère des Transports n'était pas compétent à propos de la formation aux « 5 gestes » des candidats au permis de conduire car c'était celui de « l'équipement » qui avait en charge les routes, donc la sécurité routière et les textes relatifs au permis de conduire...

Désormais moniteur national de Secourisme, comme on disait à l'époque, je m'intéressais de plus en plus au Secourisme routier. Ayant fait la connaissance de M. **DEJOUR**, du SRF, en décembre 1968 lors de la réunion à Nanterre organisée par **Guy LUX** sur les accidents de la route et les mesures à proposer pour y remédier, j'avais pris contact avec lui afin de suivre une prochaine session de formation, organisée par le SRF avec la participation directe du **Professeur Marcel ARNAUD**. Faute de places, ou inscrit trop tardivement, il me fallut attendre plus d'un an pour enfin me former à l'enseignement de « **Monsieur ARNAUD** » comme l'appelaient beaucoup de ses collaborateurs. Ce fut en avril 1970 au CREPS de ChâtelGuyon.

Dans mon projet d'association qui, de « SOS Code de la route » prenait aussi l'appellation de « SOS ACCIDENTS DE LA ROUTE », j'abordais cette formation, dite « spécialité » à l'époque, que nous étions peu à suivre, le plus souvent des sapeurs pompiers et moniteurs nationaux de secourisme.
Le programme de la formation, dans ma note n° 2 du 1er trimestre 1969 est bien celui que j'allais suivre l'année suivante. On y retrouve aussi les statistiques des accidents de la route et ma proposition de créer un « organisme chargé exclusivement des accidents de la route ».

Cet organisme, ce fut, par les pouvoirs publics, la création d'abord d'une « Mission interministérielle » au sein de laquelle je fus entendu début 1971 à propos du projet des « 5 gestes » (Voir 9ème mémoire), qui déboucha ensuite sur la nomination d'un délégué interministérielle à la sécurité qui fut M. **Christian GERONDEAU**, en juin 1972.

Etant à Paris, je pouvais prendre des contacts avec des parlementaires. Ce fut le cas notamment avec M. **Bernard LAFAY**, ancien ministre, député du 17ème arrondissement, celui de l'Etat Major de la Brigade. Il me donna rendez-vous à son bureau de l'hôtel de Ville de Paris pour le 24 janvier 1969 et je fus reçu par une de ses secrétaires.

Connaissant le suppléant du député de ma circonscription, **Régis BOUCHEZ**, par ailleurs jeune (mais plus âgé que moi), chargé de mission au secrétariat d'Etat aux affaires étrangères à Paris, je lui demandais, par une lettre du 23 mars 1969, comment contacter tous les députés, car, les contacter un à un, lettre par lettre, était un travail de tous les jours pour de nombreux mois.... C'est en fait ce que je fis afin d'alerter les parlementaires sur les accidents de la route et leur proposer de soutenir le projet des « 5 gestes ».

J'obtenais du député de la circonscription voisine, M. **Pierre HERMAN**, qui deviendra le nouveau maire de Wasquehal, le répertoire, réalisé par les services de l'Assemblée nationale, avec les coordonnées de tous les députés, afin que je puisse les contacter.

SECOURISME ROUTIER 1er trimestre 1969 n° 2

S O S
ACCIDENTS
DE LA ROUTE

par Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de Secourisme.

Lors d'une réunion avec Guy LUX, en décembre dernier, à laquelle étaient présents des personnalités du monde de la Sécurité et de la Prévention, Monsieur ROCHE de la Prévention Routière a présenté succinctement les aspects de la Psychologie de l'Automobiliste. Présent à cette réunion, j'ai dû constater à mon grand regret que l'on met toujours dans ce genre de discutions les blessés de la route de côté. C'est pourquoi j'ai particulièrement souligné l'importance du problème en indiquant les remèdes possibles.

Il faut noter que le facteur humain est responsable de plus de 80 % des accidents de la circulation. Dans une enquête portant sur 8000 conducteurs, Michel ROCHE a pu noter que les accidentés sont plus agressifs, plus orgueilleux, moins tolérants que les autres...

Le Parc automobile croît rapidement et prend des proportions telles que l'on envisage impossible la circulation dans les grandes villes d'ici quelques années. En 1965, celui-ci comprenait 8 millions de voitures particulières. Pour 1985, on prévoit 22 millions de voitures.

Les statistiques des morts et blessés de la route représentent une véritable catastrophe :

1955 : 8058 tués - 176.329 blessés

1965 : 12150 tués - 290.256 blessés

1968 : plus de 14.000 morts et 320.000 blessés dont nombreux resteront infirmes pour la vie.

Il est important de savoir qu'en France ces 14.000 morts représentent ceux tués sur le coup ou au plus tard dans les 3 jours qui suivent l'accident. Autrement dit, les accidents de la route sont plus meurtriers que cela...

Malgré ces chiffres hallucinants (on croît rêver car personne ou presque ne s'inquiéte de la situation), les organismes de la Sécurité tournent en rond. Personne n'est actuellement capable de mettre au point ou d'envisager solutions ou remèdes efficaces. Il ne faut pas se contenter d'étudier, il est nécessaire de porter remède et même de viser plus haut : PROMOUVOIR !

COMMENT TRAVAILLER ?

- Existence d'un organisme chargé exclusivement des accidents de la route (études, remèdes, expériences etc)
- Faire participer les automobilistes, les constructeurs, les organismes de Sécurité Routière, les techniciens etc
- Faire un essai pour chacune des propositions
- Mettre en vigueur immédiatement si efficace chacune des propositions.

Sur la route, de nombreux blessés meurent faute d'avoir reçu les premiers soins. Cette lacune impardonnable nous vaut d'avoir la progression la plus rapide du monde pour ce qui concerne la mortalité sur les routes. Encore un triste record ! Plusieurs fois, des accidentés sont restés seuls, sans soins, sur le bord de la route. De nombreux automobilistes sont passés à proximité sans s'arrêter. Comment expliquer tel comportement ?

IL FAUT PUNIR SEVEREMENT : l'article 63 du Code Pénal devrait être révisé en agissant directement sur le permis et la conduite d'une voiture.

.../...

.../...

COURS DE SECOURISME ROUTIER !

Une session aura lieu soit à Wasquehal, soit à Roubaix, certainement après les vacances de 1969.

Voici le programme Officiel de cette spécialisation :

I. Les facteurs matériels et humains des accidents de la route

1° Les caractères physiques des accidents :
- vitesse, - décélération, - environnements hostiles.

2° Les divers groupes de lésions provoquées par ces mécanismes (surtout le groupement dangereux : crâne, thorax, abdomen).

3° Les facteurs humains :
- tares, alcool, médicaments, fatigue etc

4° Les facteurs dus à l'affolement et à l'angoisse (scènes de drames)

II. Les aspects particuliers des blessés de la route

1° Les polytraumatisés

2° Les atteintes des grandes fonctions vitales :
- respiratoire, circulatoire, neuro-végétative.

3° Les atteintes loco-régionales :
- crâne, - face, - rachis, - thorax, - abdomen, - membres.

4° Les inter-réactions traumatiques.

Les détresse immédiates, secondaires.

III. Les premiers secours (rôle des premiers témoins)

1° L'alerte : diverses possibilités

2° Le feu : extincteurs.

3° La police et la signalisation (balisage)

4° Les secours d'urgence suivant que la victime est :
- incarcérée, - éjectée

a) Les urgences majeures :
respiratoire : l'anoxie
circulatoire : l'hémorragie
neuro-végétative : le coma

Leur interdépendance.

b) Recherche et surveillance des constantes vitales.

c) La ressuscitation respiratoire :
- libération des voies aériennes supérieures,
- respiration artificielle orale.

d) Le contrôle des hémorragies :
- points de compression,
- compression directe,
- pansements hémostatiques,
- garrot

e) - Les positions de sauvegarde.

.../...

IV. L'organisation de prompt-secours

1° Ses principes :
- maillage, alerte, permanence, rapidité d'intervention, sécurité, liaison.

2° Son matériel et son personnel :
- équipement de l'ambulance de prompt-secours,
- personnel, instruction, habillement,
- liaison (téléphone, radio, télévision).

3° Son fonctionnement :
- alerte : gendarmerie;
- permanence : centres de secours;
- hôpitaux d'accueil.

V. L'intervention de l'équipe de prompt-secours

1° Les manoeuvres de dégagement sous surveillance; secours permanent.

a. La désincarcération :
- à la main - mécanique (étude des divers appareils)

Les précautions en cours de dégagement :
- traction axiale, surveillance des constantes.

La poursuite de la ranimation respiratoire : oxygénothérapie.

b. La surveillance-secours après le dégagement :
- position de sauvegarde, surveillance de la respiration et de la circulation : pouls; pupilles; contrôle des hémorragies (bande hémostatique); immobilisation : rachis, membres (membres et gouttières), sous traction, attelles de Thomas-Lardennois; pansements, désinfection rapide.

c. Rôle d'un médecin parfois sur les lieux (rôle d'un ranimateur).

2° Le ramassage :

- les divers procédés (pont, cuiller, à la traction, rotation);
- les brancards : standard, plans durs, spéciaux;
- les positions sur le brancard (tête basse).

3° Le brancardage : chargement en ambulance (tête basse)

4° L'évacuation (surveillance, secours constant) :

- modalités de transport; la conduite : lenteur + silence = sécurité;
- surveillance du blessé : respiration, oxygène; circulation, pouls;
- information sur la ranimation circulatoire;
- liaisons radio en cours de transports : ambulance, centre de secours, hôpital.

VI. La prophylaxie des accidents et de leurs conséquences

a. Mesures collectives :
- propagande; éducation du public et spécialement des collectivités, d'enfants et d'adolescents;
- signalisation; aménagement du réseau routier; code de la route; vitesse; - élimination des environnements hostiles;
- circulation des groupes sur routes.

b. Mesures individuelles :
- détection des conducteurs habituellement dangereux; malades, éthyliques (alcootest, alcoolémie);
- casque et ceintures de sécurité.

VII. Rôle de la Protection Civile

Coordination des organismes publics et privés de secours (centres de secours, sociétés de secourisme, centres hospitaliers, d'accueil).
Coordination des services d'alerte et de secours (gendarmerie, C.R.S, pompiers, sociétés de secours).
Coordination des moyens et matériels de secours (véhicules et outillage)
Coordination des informations instructives de secourisme "de masse".
Plan de secours routier.

VIII. Notions succinctes de mécanique et de dépannage.

PRATIQUE

1. Désincarcération d'une victime (voiture cassée)
2. Découpage de la voiture (à la main, mécanique)
3. Utilisation d'extincteurs.
4. Balisage (de jour, de nuit)
5. Mise en position de sauvegarde.
6. Brancardage : brancards standard, spéciaux, à plan dur, civières souples, civières improvisées.
7. Matériel de ranimation : aspirateur, inhalateur, insufflateur.
8. Méthodes orales de respiration artificielle. Dégagement des voies aériennes supérieures.
9. Prise du pouls. Réflexes pupillaires.
10. Points de compression. Pansement compressif. Garrot
11. Immobilisation provisoire des fractures : rachis, membres.
12. Exposé d'un rapport succinct au médecin.

Il faut se rappeler qu'actuellement plus d'1 (un) automobiliste sur 10 risque d'être tué ou de tuer et que sur 4 enfants naissant en France, 1 sera tué ou blessé avant d'avoir atteint l'âge de 50 ans.
Que 9 fois sur 10 l'accident est dû à l'imprudence et à l'incapacité des conducteurs. Qu'à 60 Km/h il faut 35 mètres pour s'arrêter et 85 à 100 km/h.

En conséquence, je pense qu'il est souhaitable de développer le Secourisme Routier, spécialité qui est encore bien morte à l'heure actuelle. Tous les moniteurs de secourisme devraient passer cette spécialité et on devrait la proposer aux Secouristes Actifs.

Chaque conducteur doit être capable de donner les premiers soins. On ne devrait délivrer le permis de conduire qu'à ceux ayant subi des épreuves de premiers secours. Celles-ci pourraient être enseignées par les organismes de Secourisme. Le manque de moniteurs empêche de mettre ce projet à exécution pour le moment. Il faut néanmoins fixer une date limite : 1er janvier 1981. A cette date, il doit y avoir en France assez de moniteurs de Sauvetage afin d'éduquer le Public !

Didier BURGGRAEVE

ASSEMBLÉE NATIONALE

Docteur Bernard LAFAY
Député du 17e Arrt - Conseiller de Paris
Ancien Président du Conseil Municipal de Paris
Ancien Ministre

PARIS, LE 17 Janvier 1969

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu en son temps votre correspondance attirant mon attention sur l'action que vous menez et c'est volontiers que je m'en entretiendrai avec vous s'il vous est possible de passer à mon bureau de l'Hôtel-de-Ville le vendredi 24 Janvier à 11 H.

Croyez, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs et tout dévoués.

Monsieur BUREGRAVE Didier
Etat-Major des Pompiers de Paris
Place Jules Renard
PARIS 17ème

Roubaix, le 23 Mars 1969.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

Monsieur Régis BOUCHEZ
Chargé de Mission
Secrétariat aux Affaires Etrangères
20, rue Monsieur 75-PARIS 7ème

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE
LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

Cher ami,

J'ai pris contact avec Monsieur Bernard LAFAY, député du 17 ème à PARIS, ancien Ministre de la Santé.

J'ai fait cela afin de lui demander s'il serait possible de diffuser à l'Assemblée Nationale le tract sur les accidents de la route "Appel pour les morts sur les routes" que j'ai fait imprimér.

Le 24 janvier dernier, j'ai eu un entretien avec sa secrétaire en son bureau de l'Hôtel de Ville à Paris.

Dernièrement, je me suis permis de réécrire au Docteur LAFAY pour lui confirmer mon espoir de diffusion.

Serait-il possible que vous me disiez, en vous rapprochant du Secrétariat de Monsieur LAFAY si cette opération destinée à sensibiliser les parlementaires sera possible.

Vous en remerciant très sincèrement à l'avance, je vous prie de croire, Cher ami, à mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

Et c'est ainsi, que l'un après l'autre, j'écrivais à nos députés pour les alerter sur les conséquences épouvantables des accidents de la route et les informer de ma proposition de formation des usagers de la route « aux premiers soins », avant qu'un titre clair et simple puisse être proposé.

A M. **Marcel ANTHONIOZ**, parmi les premiers, du fait de l'ordre alphabétique, le 15 avril 1969 ou à M. **Henri ARNAUD** – homonyme du **Professeur Marcel ARNAUD**, quelle coïncidence !) - (lettre identique, datée du même jour), qui me fit réponse le 26 avril (Il était le supplément de M. **COMITI**, devenu secrétaire d'Etat chargé de la jeunesse et des sports).

Comme beaucoup d'autres ensuite, le député de Marseille ne voyait aucune objection à cette proposition qui avait pour but d'épargner des vies humaines. « Vous pouvez compter sur mon aide, mon soutien et mon accord ». Et, en effet, beaucoup d'autres de ses collègues de la majorité de l'époque (UDR) apporteront cette aide, ce soutien et cet accord par des lettres aux ministres ou au premier d'entre eux, et bientôt des questions écrites plus précises qui ont l'avantage de paraître au journal officiel.

Au même moment, dans « l'Express » des 14-20 avril 1969, paraît un article sur « Le prix de la vie sur les routes ».
Son auteur met en relief la « progression vertigineuse des accidents mortels de la circulation depuis 1955 ». De 8 058 tués à 14 051 en 1968, mais, rappelons-le, des chiffres en deçà (hélas) de la réalité, car, ne retenant que les tués des trois premiers jours ! (Dans quelle rubrique allaient donc les blessés décédés ensuite....) ?

L'autre chiffre éloquent était la comparaison du nombre de tués par 100 000 habitants. Pour les Etats Unis il était de 52,6, mais pour la France à cette époque de 112,9 soit le double ! Mais l'article aborde aussi l'alcool au volant, le port de la ceinture, une bonne formation pour préparer le permis de conduire et, encore et toujours, la demande d'une formation à l'école (nous étions en 1969 et la loi obligeant cette formation avait été prise 10 années plus tôt !).

Et on nous reparle de la Suède... Mais à quoi bon, en France nous sommes les meilleurs à Paris et les derniers quand les chiffres tombent !

Et les contacts se poursuivaient. Une lettre, datée du 6 juin 1969 fut adressée à M. **Georges POMPIDOU**, député du Cantal, mais surtout entre temps devenu candidat à la présidence de la République, suite à la démission du **Général DE GAULLE** après l'échec du référendum du 27 avril 1969 (sur la régionalisation et la réforme du Sénat).

En lui parlant de « projet de loi », je ne pensais pas que nous arriverions, 28 années plus tard (en 1997) au dépôt de propositions de loi, afin de mettre un terme aux tergiversations du pouvoir réglementaire c'est-à-dire des pouvoirs publics !

Celui qui deviendra le nouveau président de la République me répondit le 11 juin 1969. Certes, il ne prenait pas d'engagement, parlait de « surcharge » (déjà) pour l'examen du permis de conduire.... Mais il avait répondu et il me serait peut-être possible par la suite de tenir compte de cette réponse pour exiger « un examen attentif » de ma proposition.

ROUBAIX, le 15 Avril 1969.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

Monsieur Marcel ANTHONIOZ
Député de l'Ain
La Résidence
01 - DIVONNE-les-BAINS.

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

Monsieur le Député,

Je fais appel, en vous écrivant, à vos sentiments qui je le crois, comme ceux de chaque Français sont sensibilisés à l'égard de la catastrophe permanente dont nous sommes les spectateurs impuissants : Les accidents de la route.

Dans son ensemble, ce fléau meurtrier frappe dur. Il s'accroît de plus en plus : 14.000 tués en 1968 !

Bien des mesures ont été prises et si certaines révèlent leur efficacité, il faut cependant bien admettre qu'il reste beaucoup à faire dans ce domaine.

Lorsque l'accident s'est produit, ce dont vous avez pu vous-même observer, c'est le manque d'éducation et d'information des témoins, du public en général qui ne peuvent se contenter que de regarder, de commenter, c'est tout !

Parfois les secours sont prévenus aussitôt ! Souvent après de nombreuses minutes ! Pendant ce temps, toujours trop long car capital pour la survie des blessés, les personnes accidentées restent sans soins. Voilà comment des centaines de victimes meurent sur nos routes : sans avoir pu recevoir les soins d'urgence, de suite et sur place des témoins de l'accident.

Cette situation lamentable peut changer. Il suffirait d'instruire ces ignorants qui en fin de compte sont de bonne volonté. Ils aimeraient bien faire quelque chose, porter secours ou soulager des gens qui souffrent; mais voilà, ils ne savent rien de tout cela, du tout qui représente peu mais qui pourrait sauver une ou plusieurs vies humaines.

.../...

.../...

Là n'est-il pas notre souci de chaque jour, le respect de la vie; l'emploi de tous les moyens existants afin d'en sauvegarder le plus grand nombre possible.

C'est en pensant à ce désastre journalier, aux familles touchées, endeuillées, bouleversées que j'ai lancé un appel.

Il nous faut sauver les blessés de la route et c'est en apprenant à tous les conducteurs les premiers gestes à faire ou à ne pas faire face à l'accident et aux blessés que nous y arriveront.

Peut-être cette lettre toute personnelle me permettra d'obtenir de votre part aide, soutien et surtout accord; c'est ce que je souhaite de tout coeur sachant qu'il me sera possible de trouver parmi ceux qui affrontent de nombreux problèmes toute l'audience qu'il faut prêter à un tel sujet.

Vous priant d'accepter à l'avance mes remerciements et avec l'espoir de recevoir votre point de vue, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National
de Secourisme

ASSEMBLÉE NATIONALE

HENRI ARNAUD

DÉPUTÉ DE LA 1RE CIRCONSCRIPTION
DE MARSEILLE (B.-DU-R.)

SUPPLÉANT DE

JOSEPH COMITI

SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUPRÈS DU PREMIER MINISTRE
CHARGÉ DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

63, av.de la Pointe Rouge
13 - MARSEILLE (8ème)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 26 avril 1969

Monsieur D. BURGGRAEVE
251, rue Jules Guesdes

59 - ROUBAIX.

Réf. FM/405

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 15 avril que j'ai lue avec beaucoup d'intérêt.

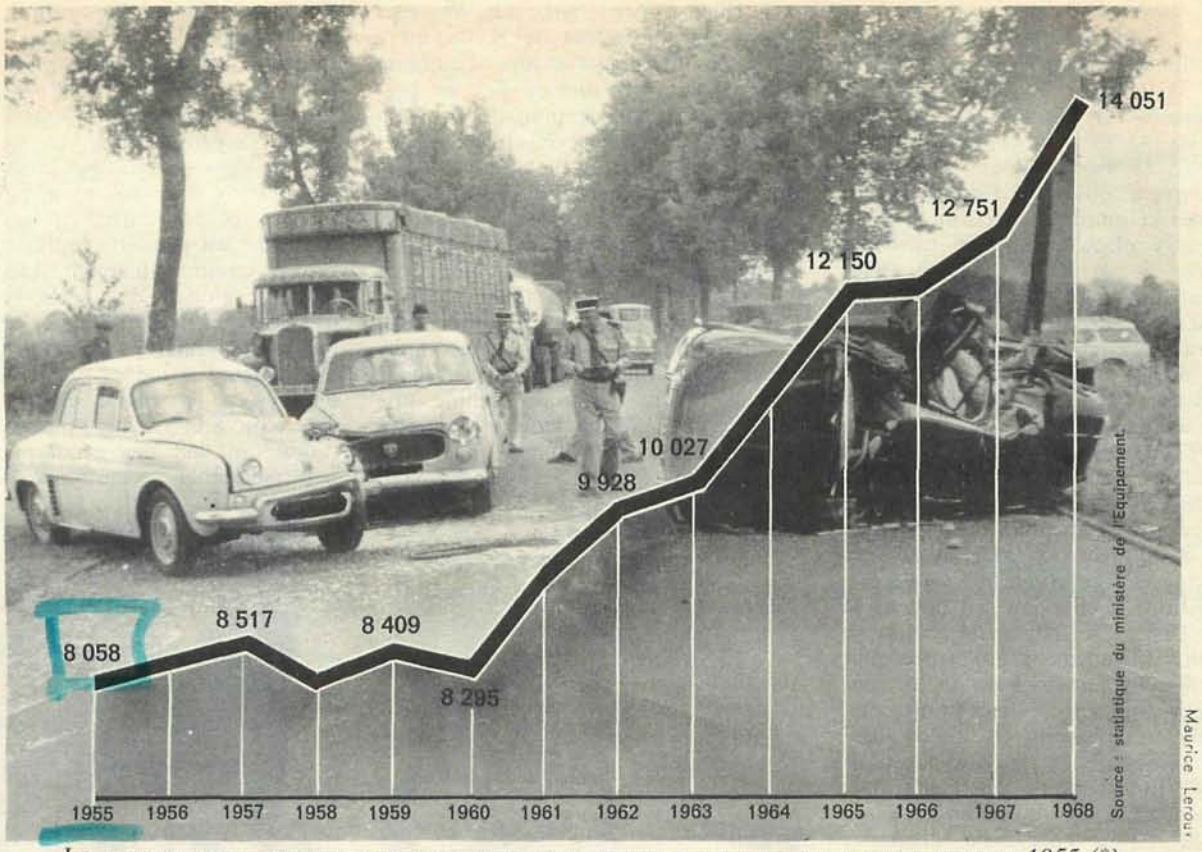
Vous pouvez compter sur mon aide, mon soutien et mon accord, et je pense que beaucoup de mes collègues ne manqueront pas d'adopter la même position que moi.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Député
des Bouches-du-Rhône,

Henri ARNAUD

122, RUE PARADIS - MARSEILLE (B.-DU-R.) - 13 - TÉL. 37.28.37



LA PROGRESSION VERTIGINEUSE DES ACCIDENTS MORTELS DE LA CIRCULATION DEPUIS 1955 (*).
Les automobilistes font ce qu'ils peuvent avec ce qu'ils ont.

ÉQUIPEMENT

LE PRIX DE LA VIE SUR LES ROUTES

Les gendarmes vont pouvoir dormir, la marée pascale est rentrée au garage. La maréchaussée a remisé les fleurs et couronnes du plan Primevère. Aux machines de dresser les bilans.

A 10 % près, on parlera de victoire ou d'holocauste. En réalité, rien ne sera changé. Les 10 % en question ne représentent plus que la marge d'erreur des prévisionnistes. Aux yeux des statisticiens, l'accident a cessé d'être accidentel. Les chiffres globaux augmentent avec une belle régularité : 8 000 morts en 1955, plus de 14 000 en 1968 (voir graphique).

Au train où vont les choses, l'Onser (Office national de la sécurité routière) a calculé qu'entre 1970 et 1980, c'est l'équivalent de la population de Rouen qui sera rayé des fiches de l'état civil. Le nombre des blessés représentera les populations de Paris, de Lyon et de Marseille réunies.

Tout le monde est concerné, les pouvoirs publics comme les constructeurs, les conducteurs comme les passagers. La principale question étant de savoir s'il s'agit d'une fatalité ou d'une maladie spécifique. Les nations réputées civilisées, dont la France, ont opté pour la seconde hypothèse et, du coup, sécrètent des anticorps.

« L'important, dit M. Michel Frybourg, directeur de l'Onser, est que la politique de prévention des accidents agisse sur tous les aspects du phénomène automobile... Les conducteurs, les voitures et la route. »

Un purgatoire. En tête de la croisade contre les accidents, les pouvoirs publics. Quatre ministères au moins s'y intéressent. Pour eux, l'Onser les passe au microscope, et l'Utac (Union technique de l'automobile et du cycle) les reconstitue en laboratoire. Peu de maladies bénéficient d'un aussi beau concours de recherches ; et 1969 restera peut-être l'année où l'on s'est efforcé de substituer aux remèdes de bonne femme une médecine globale forgée à partir d'une étude clinique.

En commençant par le malade et en s'inspirant, sans y voir une panacée, des thérapeutiques déjà mises en œuvre à l'étranger. Pour 100 000 habitants, les Etats-Unis, où la vitesse est limitée, comptent 52,6 accidents mortels. La France, 112,9. Il était donc logique de tenter, selon les propres termes de M. Albin Chalandon, ministre de l'Equipement, « une expérience se déroulant dans des conditions objectives et qui doit nous apprendre dans les six mois si, oui ou non, une limitation de vitesse peut donner des résultats positifs ».

Depuis le 22 mars, sur cinq grands itinéraires (1 600 km au total), la vitesse est donc limitée. Comme elle l'est à partir du 15 avril pour tous les conducteurs débutants. Inspirée de l'exemple britannique, cette mesure est justifiée par les dossiers d'assurance et les procès-verbaux de gendarmerie. Aux débutants, il fallait un purgatoire ; ils le parcourront à 90 km à l'heure et pendant un an. Affaire à suivre.

Utile carcan. Dans la quiétude des cabinets, on complète l'arsenal qui doit faire reculer la mort au volant. L'alcool y figure en bonne place, et les députés devront dire, un jour prochain, s'il est admissible ou non de conduire une automobile avec plus de 0 g 80 d'alcool par litre de sang. Les Anglais

(*) Ces chiffres ne concernent que les tués sur le coup et les décès survenus dans les soixante-douze heures.

ont déjà répondu non, et enregistré à partir du 9 octobre 1967, date où la police systématisa le dépistage des conducteurs en état d'ivresse, une baisse de 30 % des accidents mortels et de 42 % des collisions nocturnes.

Exemple à considérer. Comme le sera celui des ceintures de sécurité, obligatoires aux places avant de tous les véhicules, à partir du 1er avril 1970. Les statistiques suédoises et américaines font état de 50 % de morts évitées grâce à elles. Un pourcentage qui atteint 80 % pour les blessures graves. Jamais carcan n'aura été aussi indiscutablement utile.

Cette lutte pour protéger les corps va s'accompagner d'un effort pour modifier les esprits. Quelque chose comme une grande manœuvre pédagogique visant à la formation rationnelle des conducteurs. Elle commence à l'école, où l'instituteur enseigne le Code de la route. Depuis le 10 février, elle se poursuit officiellement à l'armée. Par an, 500 000 jeunes gens se verront inculquer, selon le vœu ministériel, « les règles à observer en vue de limiter le nombre et la gravité des accidents de la circulation... » « L'armée, dit le général Rodolphe Riedinger, général à la retraite chargé de mission à la Prévention routière, est un goulet efficace pour la formation ou le recyclage des jeunes. Et elle a tous les atouts en main pour promouvoir efficacement une éducation routière. » Ce lundi, 350 000 militaires se voient engagés dans un challenge automobile qui s'achèvera le 29 mai, à Montlhéry.

A ces efforts des pouvoirs publics et des corps constitués répondent ceux des constructeurs. Le conducteur dûment chapitré et protégé, il faut bien s'occuper un peu de la voiture. L'an prochain, paraîtront de nouveaux textes concernant la protection des passagers. Mais les constructeurs n'ont pas attendu. Réveillés en sursaut il y a deux ans par les exigences du gouvernement américain, ils ont découvert que si la sécurité ne se vend pas, elle pouvait éventuellement s'exporter ; et qu'elle était même en passe de devenir une des conditions de l'exportation. En tout cas vers les Etats-Unis.

Antiquité. Chez Renault - Peugeot, comme chez Simca et Citroën, on s'est mis à pulvériser de plus belle des voitures bardées d'instruments de mesures et occupées par des mannequins. Au niveau des études, du moins, on est fort avancé. La ceinture de sécurité fait déjà figure d'antiquité face à la protection pneumatique qui verra, en cas de choc, des occupants d'une voiture protégés par des ballons de plastique gonflés en quelques centièmes de seconde. Peugeot, pour sa part, a même mis au point un siège de sécurité de loin supérieur aux ceintures du même nom.

« D'ici à deux ans, dit M. Eric d'Ornhjelm, président de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, on aura fait tout ce qu'il est possible de faire sur le plan de l'aménagement intérieur des voitures. »

L'avenir s'éclaire. Bientôt, ceints de leurs baudriers, nantis de bons principes et de toutes les connaissances requises, les nouveaux centaures gaulois glisseront à bord de machines parfaitement au point, en toute sécurité, sur « le plus vaste et le plus beau réseau routier du monde ». Les statistiques n'ont plus qu'à bien se tenir.

Mais ce qui apparaît comme une politique globale ne couvre peut-être pas la totalité du problème. Il faut s'assurer que tous les morts sont concernés. Ils ne le seront pas tous. En 1966, par exemple, on a recensé 12 158 morts et 290 109 blessés de la circulation. Si cette année-là tous les passagers et tous les conducteurs de voitures de tourisme avaient été miraculeusement protégés par des monceaux de caoutchouc mousse ou des oreillers moelleux, il y aurait eu 5 536 morts et 65 560 blessés de moins. Un beau résultat, sans doute, mais qui n'aurait pas empêché la mort de 2 748 piétons, de 749 cyclistes et de 2 525 motocyclistes. La limitation de vitesse n'aurait pas fait mieux, car elle ne peut empêcher que 60 % des accidents dits de la route se produisent en ville. Quant aux déploiements de l'opération Primevère, ils ne peuvent rien changer au fait que notre réseau secondaire est deux fois et demie plus meurtrier que nos grandes nationales.

Répression. Les automobilistes font ce qu'ils peuvent avec ce qu'ils ont. Tel est le thème d'une étude réalisée par un ingénieur britannique, M. John Leeming. Sa conclusion mérite d'être citée. « En réalité, dit-il, nous punissons les automobilistes pour économiser de l'argent et non pas pour éviter des accidents. » Ce qui est vrai d'un côté de la Manche n'est pas forcément faux de l'autre. Et le fond du problème est peut-être, après tout, une simple question d'argent. De fait, la politique globale des pouvoirs publics n'est rien de plus que la recherche des moyens non onéreux de limiter la casse.

A l'heure actuelle, sur les cinq itinéraires où la vitesse est limitée, on est encore à la première phase de l'opération qui voit des gendarmes paternels morigéner les automobilistes fautifs et les laisser repartir sans autre désagrément. Bientôt viendra la seconde époque, celle de la répression. Le tout, bien sûr, pour la protection efficace et désintéressée du bon automobiliste dont la vie, comme chacun sait, n'a pas de prix. Or, justement, pour les spécialistes, elle en a un, et c'est même à partir de ce prix qu'est calculée la « rentabilité » de certains aménagements routiers. Un problème d'arithmétique élémentaire. Sachant qu'en 1969 le coût social d'un mort de la route s'élève à 230 000 Francs et le coût d'un blessé à 10 000 Francs, connaissant, d'autre part, le devis exact de l'aménagement de certains points noirs, il est facile de calculer à partir de combien de morts et de blessés les travaux sont justifiés. Mais de toute façon, à 150 Francs le panneau,

Marc Nicolas

PANNEAU DE LIMITATION DE VITESSE.
Le mort : 230 000 Francs.


Manuel Bidermanas

LE GÉNÉRAL RIEDINGER (*).
L'éducation : 350 000 militaires.

(*) Montrant la coupe du challenge interarmées.

Manuel Bidermanas

M. MICHEL FRYBOURG, DIRECTEUR DE L'ONSER.
Pour 100 000 automobilistes, 2 tués en Suède et 7 en France.

il est plus rentable de se contenter de signaler le danger. Calculée crûment par les services de l'Onser, la perte économique pour la nation résultant des accidents de la route a été, en 1968, supérieure à 10 Milliards de Francs. C'est-à-dire vingt fois le budget d'investissement autoroutier. Pourtant, on meurt trois fois moins sur les autoroutes. Faute d'argent, restent les expédients. Ou les mesures autoritaires.

Pour une véritable politique globale, il faudra attendre encore et méditer les exemples qui nous sont offerts. Celui de la Suède reste le meilleur.

Sur 100 000 automobilistes, il meurt deux Suédois quand s'éteignent sept Français. Et l'on peut expliquer pourquoi chapitre par chapitre. En 1964, le budget suédois consacré à la construction de voies nouvelles représentait déjà presque le double du budget autoroutier français de 1969. Là-bas, les véhicules vieux de plus de cinq ans subissent une visite annuelle obligatoire. Il est exclu d'y conduire une voiture après avoir bu ne serait-ce que deux verres de vin, car la police se montre impitoyable, et il en coûte de trois mois à un an de prison. En ville, on roule à 40 km à l'heure. Sur route à 70. La radio, la télévision et la presse assurent une éducation du public commencée dès l'école maternelle. Les cours de code sont obligatoires dès l'âge de 6 ans, et le baccalauréat compte une épreuve sur ce sujet.

Un beau panorama de ce qu'il est nécessaire d'entreprendre pour, sinon juguler la mort sur la route, du moins ne pas lui faire la part trop belle. Au regard des résultats obtenus, le jeu vaut peut-être les sacrifices qu'il exige. Pour ne pas mourir en voiture les Suédois ont accepté d'avoir la route la plus triste du monde. La plus chargée de contrainte. Ils l'ont fait sans plaisir, mais avec le sentiment d'apporter ainsi leur contribution à une politique générale des pouvoirs publics, conduite sans réticence ni hypocrisie.

Marché de dupes. Nous n'en sommes pas là. Si l'on excepte la tentative de formation des conducteurs par l'armée, encore balbutiante, tout le reste ne constitue que des demi-mesures ou ne relève que de la contrainte. On est prêt à tout, sauf à délier les cordons de la bourse, et les coutumes préfectorales s'accommodent mieux des parodies de justice à l'ombre des aubépines que des actions en profondeur.

La voiture tue beaucoup. Sans doute. Mais elle est aussi la forme la plus sensible de notre liberté. L'abandonner pour sauver des vies humaines, c'est le marché que l'on est en train de proposer aux automobilistes. Sans que l'Etat, de son côté, accepte de payer le prix nécessaire. Un marché de dupes.

JEAN GIRBAS ■

Le 6 juin 1969.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

Monsieur Georges POMPIDOU
Député du Cantal
8, Bld de Latour-Maubourg
75 - PARIS 7ème

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE
LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

Monsieur le Député,

Depuis de nombreuses années, par des moyens les plus divers et les plus perfectionnés, grâce à la collaboration de spécialistes des problèmes routiers et au soutien d'organismes de sécurité routière, des solutions ont été recherchées afin de diminuer les morts sur les routes.

Compte-tenu de l'évolution croissante des accidents et des tués, on peut se demander si ces solutions existent ?

Lorsqu'un accident s'est produit, pourtant, aussitôt des dizaines de personnes se précipitent à proximité ! Que viennent-ils faire ? Rien ! Sinon que regarder, commenter, se lamenter, parfois toucher ! Ces gens sont de bonne volonté, mais ne savent pas ce qu'il faut faire. Certains crient, appellent ou tournent en rond. D'autres s'éloignent bien vite, passent leur chemin ou.... oublient de s'arrêter !

C'est ainsi que sur nos routes, des blessés meurent faute de soins immédiats; c'est ainsi que des accidentés restent sur le bas côté de la chaussée durant plusieurs heures sans secours ou c'est ainsi que des traumatisés sont manipulés n'importe comment par n'importe qui alors qu'aucun danger imminent oblige cette mobilisation.

On ne sait pas, on ne peut pas ou on n'a pas le temps ! Cela nous coûte des milliers de vies humaines, d'hommes, de femmes et d'enfants !

.../...

.../...

C'est bien triste de rester les mains inertes, dans les poches, la bouche bée devant quelqu'un qui perd son sang ou s'asphyxie; c'est bien tristre d'être celui qui est incapable de sauver son prochain.

Pourtant, n'est-ce pas un devoir envers nous-mêmes et les autres que de connaître les premiers secours à administrer aux blessés.

Il n'est point question que chacun sache ce que le secouriste connaît mais au moins les gestes sauveurs et croyez-moi on en sauverait...

Pour soulager, réconforter, sauver les blessés de la route ou d'ailleurs, sachons, apprenons les gestes qui sauvent !

Si, lors de l'examen du permis de conduire on introduisait un complément : celui d'apprendre au candidat des notions de secourisme, alors on serait certains de trouver dans chaque voiture et donc toujours et partout (à la maison, au travail, sur la route et ailleurs), un sauveteur des premiers instants. Les premières minutes après l'accident sont d'une importance capitale pour la survie des blessés. En attendant l'ambulance il faut qu'ils survivent !

En m'adressant à vous, Monsieur le Député, je vous fais part par ces quelques lignes et ces tracts ci-joints de cette proposition. J'essaie de recueillir 10.000 signatures, d'organiser des démonstrations et des conférences et espère présenter au Ministère de l'Intérieur un dossier avec ce projet, muni des explications nécessaires.

Je demanderai si cela m'est permis de déposer un projet de loi sur le bureau de l'Assemblée Nationale. Aussi il me faut de l'aide, des appuis, des accords. Je ne désespère pas de trouver de nombreuses personnes que ne laissent pas insensibles les drames permanents sur nos routes.

Je suis sûr que vous comprendrez ce à quoi je veux arriver. Notre devoir n'est-il pas d'abord le sauvetage des vivants ?

Je vous remercie à l'avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à la lecture de cette lettre et de la réponse que vous m'accorderez.

Entretemps, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National
de Secourisme.

064

GEORGES POMPIDOU

Paris, le 11 juin 1969

Monsieur,

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention de votre lettre du 6 juin dernier. Les circonstances actuelles, et je suis sûr que vous le comprendrez, m'amènent à y répondre brièvement.

Vous suggérez dans votre correspondance d'inclure, dans l'examen du permis de conduire, des dispositions tendant à exiger des candidats des notions élémentaires de secourisme.

Il est certain que l'un des problèmes les plus préoccupants, lorsque se produit un accident de la route, est celui d'assurer les soins les plus rapides aux personnes qui en ont été victimes. En cela votre suggestion me paraît intéressante, bien que son application entraîne une surcharge des matières proposées à l'examen.

Croyez bien cependant que si je suis appelé à la Présidence de la République je demanderai aux Ministres compétents de bien vouloir faire procéder à un examen attentif de votre proposition.

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

Monsieur Didier BURGRAEVE
"S.O.S. Code de la Route"
251, rue Jules Guesde
R o [illegible]
(Nord)

065

La même lettre était adressée le 15 juin à M. **Paul BARBEROT**, député de l'Ain, que je me dois de citer, tant il s'impliquera, durablement, pour défendre cette idée. (Voir les mémoires précédents).

Le 26 juin, c'est le Président du groupe communiste à l'Assemblée nationale, M. **Robert BALLANGER** qui me répond et m'informe qu'il a saisi le jour même, en me joignant la copie, la ministre des transports (et non de l'équipement) du « vœu exprimé », c'est-à-dire d'inclure « dans l'examen du permis de conduire, une épreuve concernant les premiers soins à donner aux blessés de la route ».

Par ma lettre au député **Pierre HERMAN*** du 7 juillet, qui était intervenu, déjà, auprès du ministre de l'Intérieur (objet du 11ème mémoire), je l'informais tout d'abord de la décision prise par l'Allemagne de l'Ouest, la RFA, d'une formation obligatoire de secourisme, comme je le suggérais depuis deux ans pour notre Pays.

Il faut aujourd'hui confirmer que cette formation, pratique, organisée dans ce grand pays n'a jamais été remise en cause et fut poursuivie avec la réunification, ce qui a porté la population globale à 80 millions d'habitants ! Et nous, nous serions incapables de la mettre en place avec 62 ou 63 millions d'habitants en 2007 ?

Dans cette lettre, j'aborde aussi le projet des ESPC (j'avais retenu Wasquehal et Flers car ces deux communes avaient déjà beaucoup de points communs et les sapeurs pompiers volontaires, qui avaient leurs locaux au sein d'une entreprise de Wasquehal, intervenaient pour ces deux communes).

Le premier contact avec M. **Jacques BARROT** date du 7 juillet 1969. Par la suite, le député de Haute Loire, ensuite plusieurs fois ministre, aujourd'hui commissaire européen, aura été très actif pour défendre le projet des « 5 gestes » auprès de plusieurs ministres et même du Premier ministre.

Ces multiples contacts suscitaient des réponses, des députés eux-mêmes, puis des ministres interpellés, soit par leurs lettres, soit par leurs questions écrites.

Ainsi, M. **Paul BARBEROT** posa t'il une question écrite en date du 1er juillet 1969 au ministre de l'Equipement. Il précise bien ces « notions » qu'il serait nécessaire d'apprendre (à l'examen du permis de conduire) : méthode orale de réanimation, arrêt des hémorragies, dégagement des victimes en danger de mort (soit 2 cas), positions de sécurité (en fait une seule, la PLS), l'appel des secours et le balisage... tout en précisant que ces techniques seraient enseignées par des organismes de secourisme désignés (c'est-à-dire agréés).

C'est bien sur cette base que nous aurions dû travailler tous ensemble. Le ministre de l'Intérieur semblait être d'accord. Le ministère des transports, puisque c'est ainsi qu'il s'appelle de nos jours, aura une lourde responsabilité dans cet échec.

1969 sera bien l'année des premiers contacts avec ce ministère, 1968 avec celui de l'Intérieur, puis il y aura la santé et les autres niveaux.

* M. **Pierre HERMAN**, député, puis également maire de Wasquehal, m'apporta une aide non négligeable. outre ses interventions en faveur des « 5 gestes » et notamment, dès 1968 auprès du ministre de l'Intérieur, **Raymond MARCELLIN**, qui encouragea cette action. Il m'aida à implanter à Wasquehal (et la commune voisine de Flers), des équipes de secours que j'appelais les ESPC, en prenant l'appellation Protection Civile. Et c'est ainsi que, dès les statuts déposés, une première session de formation au BNS (Brevet National de Secouriste) fut ouverte avec près de 50 participants. **Pierre HERMAN** sera l'une des trois personnalités désignées auprès de la Fondation de la Vocation, qui avait retenu ma candidature, en 1970, que je devais lui proposer, capables de confirmer mon action.

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 26 juin 1969

Monsieur Didier BURGGRAEVE
S.O.S. CODE DE LA ROUTE
251, rue Judes Guesde

59 - ROUBAIX

JLV/HG/936

Monsieur,

J'ai bien reçu votre correspondance du 14 juin par laquelle vous nous faisiez part de votre souci de voir inclus , à l'avenir, dans l'examen du permis de conduire, une épreuve concernant les soins à donner aux blessés de la route.

Je viens, par lettre dont vous trouverez copie ci-jointe, de saisir le Ministre des Transports de cette importante question.

Je ne manquerai pas de vous tenir informé de la réponse qui me sera réservée.

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

P/O

Robert BALLANGER
Député de Seine St-Denis
Président du groupe communiste

P.J. 1.

067

26 juin 1969

Monsieur le Ministre des Transports
Ministère des Transports
32, av. du Président-Kennedy

JLV/HG /936

PARIS 16ème

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous informer que l'association S.O.S. Code de la Route vient d'exprimer le voeu que soit, à l'avenir, inclus dans l'examen du permis de conduire, une épreuve concernant les premiers soins à donner aux blessés de la route.

Aussi je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer qu'elle est l'opinion de vos services sur cette question.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Robert BALLANGER
Député de Seine St-Denis
Président du groupe communiste

068

Le 7 Juillet 1969.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

Monsieur Pierre HERMAN
Député du Nord
17, Bld de Metz
59 - ROUBAIX.

69.DB.63

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE
LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

Cher Monsieur,

Vous avez appris certainement que le Gouvernement Ouest-Allemand vient de faire agréer la proposition que j'avais émise pour notre Pays, à savoir l'inclusion dans l'examen du permis de conduire de notions indispensables de secourisme.

Je me permets de vous demander, suite à la réponse favorable, en novembre dernier de Monsieur Raymond MARCELLIN, Ministre de l'Intérieur, si un projet de loi pourrait être élaboré !

A ce sujet, pour compléter les renseignements que je vous avais fournis à ce sujet, je tiens à votre disposition un article détaillant les solutions que je préconise.

Je vous signale entre autre et c'est d'ailleurs avec grand plaisir, que j'ai reçu de Monsieur Georges POMPIDOU une lettre dans laquelle il me fait part de son intention de demander aux Ministres compétents un examen de ma proposition.

En ce qui concerne les équipes de Secours de Wasquehal-Flers, j'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli la composition du bureau. Je dois aller prochainement à la Protection Civile de Lille afin de régler la question des statuts. Pourriez-vous m'indiquer à quel moment la Maison des Jeunes de Wasquehal sera achevée définitivement et quand l'inauguration aurait-elle lieu ?

ESPC

Nos activités démarreraient officiellement en septembre. Aussi nous pourrions convenir d'une date pour rassembler les deux événements et donc marquer d'un coup d'éclat la réalisation sensationnelle faite au profit de la Jeunesse.

.../...

.../...

Une aide financière nous est absolument nécessaire car nous pensons organiser de suite une semaine du secourisme à la MJC avec films, diapos, etc ainsi que des démonstrations itinérantes et l'ouverture d'une session de secourisme. Je sais que la Protection Civile nous accordera une aide matérielle, la question financière demeure de côté; aussi, sachant que vous êtes très connu à la Préfecture de Lille, je pense qu'une intervention de votre part, dans le cas où vous la jugez souhaitable et en notre Nom pourrait nous faire accorder une aide de ce genre. D'ailleurs, de tels crédits sont prévus je crois. Nous devrions peut-être obtenir quelque chose du Ministère de la Jeunesse et des Sports.

De mon côté, je verrai la Direction Départementale de la Protection Civile à Lille, ce mois-ci; je ne manquerai pas de traiter la question et de vous avertir des résultats.

.....

Je reviens au sujet précédent .....

Vous savez que pour le projet du Permis de conduire, je contacte par correspondance, un à un, les députés de l'Assemblée Nationale, quelles que soient leurs opinions ! J'ai reçu ce vendredi de Monsieur BALLANGER une lettre m'informant qu'il venait de saisir le Ministre des Transports de "cette importante question". Je ne manquerai pas aussi de vous tenir informé de la suite réservée à cette démarche.

x par ordre alphabétique

Vous remerciant de l'aide que vous m'avez toujours apporté...avec le sourire et du merveilleux exemple que vous êtes pour la population, les jeunes et nous-mêmes, nous permettant ainsi d'avoir plus de force dans notre travail et nos entreprises, je vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

Didier BURGGRAEVE

.../...

Le 7 Juillet 1969.

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

Monsieur Jacques BARROT
Député de la Haute Loire
43 - YSSINGEAUX

"INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE
LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE"

Monsieur le Député,

Lorsqu'une journée s'achève, la route a tué 35 personnes. C'est la moyenne actuelle ! Nous n'y pouvons rien ! Pourquoi ?

Car après l'accident, au milieu des victimes qui étouffent, perdent leur sang ou meurent en silence, les témoins restent inactifs, incapables d'intervenir ! De bonne volonté mais ignorant les notions élémentaires de secourisme, le témoin d'un accident se contente de regarder !

Quelques uns ne s'en arrêtent point là ! Ils cherchent à épater ! Et pour ce faire, ils jouent au "toubib", tripotent les blessés, font pire que mieux donc n'importe quoi !

Cette triste constatation est malheureusement le tableau classique que l'on peut apercevoir après chaque accident.

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

Il faut donc que chaque conducteur connaisse les premiers soins à administrer aux blessés ! Il y a quelques jours, l'Allemagne a rendu obligatoire cette solution qui sans aucun doute permettra de sauver de très nombreuses vies.

Monsieur le Ministre de l'Intérieur m'avait fait parvenir, en novembre dernier, une lettre dans laquelle il approuvait pleinement ma proposition.

.../...

.../...

En m'adressant à vous, Monsieur le Député, j'espère recueillir votre opinion à ce sujet. J'ai lancé une pétition. J'attends d'avoir 10.000 signatures pour la faire parvenir au Président de l'Assemblée Nationale.

Aussi, vous voyez donc que tout appui, accord, aide ou soutien me serait très précieux. Rien que le fait de vous faire lire les deux tracts ci-joints me satisfait car, vous serez au courant, vous aussi qu'il est possible de sauver sur la route et la réponse que vous me réserverez, qu'elle soit positive ou non ne pourra que me réjouir d'avoir suscité une réaction de votre part.

Veuillez croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National
de Secourisme

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 15 JUILLET 1969

S. O. S. CODE de la ROUTE
Didier BURGGRAEVE
251, rue Jules Gueive

59 - ROUBAIX -

Monsieur,

Par votre envoi du 15 Juin 1969, vous attirez mon attention sur les problèmes soulevés par le manque de soins immédiats aux blessés de la route et comprend votre souci.

Aussi, j'ai fait poser une question écrite à M. le Ministre concerné et vous prie d'en trouver le texte, ci-joint, et je vous transmettrai la réponse lorsqu'elle me parviendra.

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

P. BARBEROT.-

P. J. : 1 question écrite

073

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

QUESTION ÉCRITE
J.O. DÉBATS A.N. DU 5 Juillet 1969
PAGE 1211

6518. — 1er juillet 1969. — **M. Barberot** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que, malgré les recherches poursuivies depuis plusieurs années afin de diminuer le nombre des morts dues à des accidents de la route, celui-ci ne cesse d'augmenter. Or, lorsqu'on examine le dossier de ces accidents, on constate que 60 p. 100 des décès sont imputables à l'asphyxie, et que beaucoup de ces décès auraient pu être évités si les personnes qui étaient témoins de l'accident connaissaient les techniques de la réanimation. La plupart du temps, ces témoins sont des gens de bonne volonté mais qui ne savent pas ce qu'il convient de faire. C'est ainsi que des blessés restent sur la chaussée pendant plusieurs heures sans recevoir les premiers soins indispensables. Il lui demande si, pour tenter de sauver le plus grand nombre possible de blessés de la route, il n'estime pas qu'il serait opportun d'introduire, dans le manuel du code de la route, et dans le programme de l'examen du permis de conduire, certaines notions de secourisme, afin d'apprendre à tous les conducteurs les techniques qui sont à la base de tous les procédés de sauvetage : méthode orale de réanimation, arrêt des hémorragies, dégagement des victimes en danger de mort, positions de sécurité, appel des secours, balisage des routes, ces différentes techniques devant être enseignées par des organismes de secourisme désignés.

074

Le 31 juillet, M. **Robert BALLANGER** m'adresse une première réponse du ministre, M. Albin CHALANDON datée du 22 (lettre transmise par le ministre des transports...). Le même jour, un autre député, M. **Guy BEGUE** est enthousiaste « Votre proposition me paraît extrêmement intéressante, et de nature à sauver beaucoup de vies humaines ».
Il fallait donc que tous ces députés agissent pour accélérer les « études » engagées par les pouvoirs publics !

Le 7 août, je contactais le suppléant de M. **Jacques CHABAN-DELMAS**, nommé Premier ministre, le 9 le député de l'Essonne, M. **Michel BOSCHER.** Il me répond immédiatement, le 13 août et pose, lui aussi, une question écrite au ministre des Transports et précise (déjà) « une épreuve portant sur les connaissances sommaires en matière de secourisme », c'est-à-dire un enseignement totalement pratique, limité, simple pour être compris de tous.
Mes lettres se ressemblaient, mais après plusieurs jours donc plusieurs contacts, je modifiais des paragraphes et ajoutais tel ou tel détail au gré de mes réflexions du moment. Ainsi, ma lettre à M. **Raymond BOUSQUET**, député de Paris, fut la même que celle adressée à M. **BOSCHER**.
Très rapidement M. **BOUSQUET** me fait parvenir une première réponse de M. **CHALANDON** et celle du Préfet de Police de Paris, le **préfet Maurice GRIMAUD***. Le premier, en date du 27 août 1969, « fait étudier la suggestion », et le second, en date du 1er septembre, fait suivre la demande du député au ministre de l'Equipement, compétent à cette époque.

Et c'est aussi en cette année 1969 que j'eus l'idée de constituer, au sein de mon association, les ESPC de Wasquehal-Flers, une « commission d'étude accidents de la route ». Quand on lit le premier projet élaboré à la date du 1er septembre, n'étions-nous pas des précurseurs ? L'objectif était bien de « trouver des solutions », ce que tentent toujours de faire les multiples organisations, privées ou publiques, qui veulent agir contre l'insécurité routière, en cette année 2007 !

Puis l'ordre alphabétique m'amenait à écrire à M. **Jacques DOMINATI**, député de Paris, le 9 septembre. Il y a avait eu 14 258 tués sur les routes en 1968, soit en réalité environ près de 16 000 ! Il était urgent de permettre aux citoyens usagers de la route de secourir les blessés de la route qui allaient hélas mourir avant l'arrivée des secours, sapeurs pompiers le plus souvent, et petit à petit une équipe médicalisée, pour plusieurs grandes villes ou agglomérations. Nous en étions à environ 3000 signatures pour la pétition nationale.

Le député de Paris me répondit le 24 septembre (soit deux ans jour pour jour après le lancement « officiel » de ma campagne et du projet). Mais, comme bien d'autres après lui, il ne s'engageait pas, se contentant d'un « je ne manquerai pas d'accorder tout l'intérêt qu'elle mérite ». Ce qui ne voulait rien dire.
A la même période, j'avais programmé mes premières « conférences » sur les accidents de la route dans les villes autour de Wasquehal, et, évidemment, sur la conduite à tenir lors d'un accident. Elles étaient agrémentées de la projection de deux films, ce qui permettait d'avoir une animation diversifiée, variant de l'exposé aux démonstrations. Et c'est ainsi que nous avons pu avoir de nombreuses inscriptions pour la première session de secourisme organisée à Wasquehal dès le mois d'octobre.

* Le préfet **Maurice GRIMAUD** était très connu pour avoir été en première ligne lors des « événements de mai » en 1968 car chargé de la sécurité publique. Par le hasard des nominations, c'est ce même préfet qui me répondit en 1981, du cabinet du ministre de l'Intérieur (et de la décentralisation), M. Gaston DEFFERRE, suite à la saisine, par moi-même, du Président de la République nouvellement élu (détails dans le 11ème mémoire).

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

HP/HG/936

PARIS, LE 31 juillet 1969

Monsieur Didier BURGGRAEVE
S.O.S. CODE DE LA ROUTE
251, rue Jules Guesde

59 - ROUBAIX
-=-=-=-=-=-=-

Monsieur,

Comme suite à notre échange de correspondance, je vous prie de trouver sous pli la réponse ministérielle à notre requête.

Restant à votre disposition,

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

Robert BALLANGER

Député de Seine St-Denis
Président du groupe communiste

P.J. 1.

076

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

22 JUIL. 1969

CAB/P 1950/69

V/Réf: JLW/HG/936

LETTRE REÇUE LE 25/7/69
NUMÉRO
TRANSMISE A
LE

Monsieur le Député,

Monsieur le Ministre des Transports m'a transmis votre correspondance relative au désir de l'association S.O.S. Code de la Route de voir inclure une épreuve de secourisme parmi celles de l'examen du permis de conduire.

Je fais examiner cette suggestion et ne manquerai pas de vous indiquer la suite qui me paraîtra pouvoir lui être donnée.

Veuillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Albin CHALANDON

Monsieur Robert BALLANGER
Député de Seine-St-Denis
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
P A R I S

077

ASSEMBLÉE NATIONALE

Guy BÉGUÉ
Député de Lot-et-Garonne

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 31 juillet 1969.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
251, rue Jules Guesde

59 - ROUBAIX

Cher Monsieur,

Votre lettre du 10 juillet, relative aux soins à donner aux blessés de la route, a retenu toute mon attention.

Votre proposition me paraît extrêmement intéressante, et de nature à sauver beaucoup de vies humaines.

Je souhaite que cette proposition puisse entrer dans les faits et je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués et dévoués.

Guy BÉGUÉ

078

Le 7 Août 1969.

Le Suppléant de
Monsieur Jacques CHABAN-DELMAS
Député de la Gironde
Assemblée Nationale
Palais BOURBON
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Devant les conséquences dramatiques et de plus en plus meurtrières des accidents de la route, les travaux et études des techniciens et spécialistes des problèmes routiers ont été vains. Rien jusqu'ici n'a pu ralentir ou diminuer le rythme infernal des accidents !

L'année 1968 nous a enlevé plus de 14.000 vies humaines et blessé plus de 300.000 dont certaines resteront handicapés ou infirmes à vie !

Pourtant, il serait possible de sauver sur la route des centaines de personnes ! L'ignorance des gens est confirmée par les statistiques annuelles ! Cette situation lamentable laisse apparaître non seulement un défaut de compétence mais aussi un manque de civisme !

C'est ainsi que couramment l'on observe des faits abominables, tels des blessés sans secours ! Des expériences ont prouvé la désinvolture inqualifiable de nombreux conducteurs !

Quand un accident a eu lieu, il y a pourtant beaucoup de monde sur les lieux. Si on y discute volontiers, on oublie totalement de faire son devoir : porter secours à personne en danger (soit appeler les secours - soit les faire appeler et donner les premiers soins).

De tout ce tas de badauds qui grouille à proximité des victimes aucun ne sera capable de faire ce qu'il faut (reculer la foule, avertir les secours, soigner les blessés). De ce fait malheureux qui révèle la triste réalité, si aucune initiative prochaine ne se manifeste pour mettre fin à cet état de choses, la route deviendra un véritable champ de bataille.

.../...

Cependant, pour gagner cette bataille et mettre certains atouts de notre côté, il importe que chaque conducteur connaisse les premiers secours à administrer aux accidentés. La solution est donc d'inclure dans les épreuves du permis de conduire des notions de secourisme ! Elle seule pourrait diminuer les chiffres des morts !

C'est pourquoi sa mise en application ne devrait attendre plus longtemps ! Chaque jour perdu est lourd de conséquences !

Pour cela, je compte sur l'aide de ceux qui, comprenant mon objectif et la nécessité de remèdes urgents, utiliseront leurs compétences et leurs moyens afin de compléter ce que j'ai pu réaliser jusqu'à présent.

C'est d'ailleurs pourquoi je m'adresse à vous, sachant que lorqu'il s'agit du bien public, aucune hésitation ne se manifeste.

D'autre part, je me félicite de l'intervention de Monsieur CHABAN-DELMAS en ce qui concerne les accidents ce qui ne s'était jamais vue à ma connaissance !

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme.

<u>Ci-joints</u> : deux tracts concernant le projet.

Le 9 Août 1969.

Monsieur Michel BOSCHER
Député de l'Essonne
15, rue Saint-Dominique
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Maintenant, les accidents de la route ne causent plus l'émoi qu'ils provoquaient il y a encore quelques années. L'hécatombe permanente sur les routes a "rodé" peu à peu les Français ! Alors, lorsque l'on écoute les chiffres du bilan du dernier week-end on ne ressent plus rien : c'est normal, on n'y peut rien !

En sommes-nous si sûrs ? Je n'y crois pas ! Les chiffres sont épouvantables, personne ne peut le nier : pour l'année écoulée plus de 14.000 tués et 300.000 blessés. Hélas, parmi ces derniers, nombreux sont ceux qui conserveront à vie la marque de leur accident: ils resteront handicapés ou infirmes.

Devant l'ampleur du phénomène, ses conséquences de plus en plus spectaculaires, ses incidences dramatiques, il n'est plus possible de s'en tenir à des discours. Il faut des solutions : c'est urgent ! La route deviendra sous peu un véritable champ de bataille : nos autoroutes, nos routes n'ont pas été conçues pour accueillir près d'une dizaine de millions de véhicules.

Lorsqu'il y a eu un accident, le tableau est classique. Des blessés, des débris partout et une foule de curieux ! Les discussions vont bon train mais on ne s'occupe pas des victimes ! Après plusieurs minutes un témoin appellera quand même les secours, il aura lui aussi réagi à retardement !

Tout devrait se faire par réflexe. Pour cela il faut une éducation particulière, un entraînement, une mise en conditions que seuls les secouristes possèdent !

.../...

.../...

Un nombre non négligeable d'accidentés succombent faute d'avoir reçu les premiers secours qui auraient pu les sauver. L'ambulance n'arrive hélas pas toujours à temps !

Il est donc possible de les sauver, tout au moins une bonne partie. Que faut-il pour cela ? Apprendre à chaque conducteur la conduite à tenir en cas d'accident !

La solution est donc d'inclure dans les épreuves du permis de conduire des notions de secourisme. Celle-ci, radicale, a été adoptée récemment par l'Allemagne.

N'attendons pas, nous, que la tuerie continue sans espoir de sauvetage !

Aidez-moi à réaliser ce grand projet ! Merci pour ceux qui seront sauvés !

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE
Moniteur National
de Secourisme.

Ci-joints : deux tracts concernant le projet.

180 082

ASSEMBLÉE NATIONALE

Michel BOSCHER
Député, Maire d'Evry
Conseiller Général de l'Essonne

Vice-Président de la Commission
des Affaires étrangères

Membre et Questeur
du Conseil d'Administration
du District de la Région parisienne

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Référence à rappeler :
23.376/37/69

PARIS, LE 13 août 1969

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre correspondance au sujet de l'inclusion d'une épreuve de secourisme dans l'examen du permis de conduire.

Votre idée me paraît excellente.

Je pose une question écrite dans ce sens (dont copie jointe) au Ministre des Transpprts.

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE,

59 ROUBAIX

083

QUESTION ECRITE

Compte tenu du nombre très élevé d'accidents corporels, trop souvent mortels, qui se produisent sur les routes de notre pays, en particulier au moment de la période des vacances, M. Michel BOSCHER demande à Monsieur le Ministre des Transports s'il ne lui paraît pas opportun, dans le but de rendre plus rapide l'apport des premiers secours aux blessés, de rendre obligatoire, lors de l'examen du permis de conduire, une épreuve portant sur les connaissances sommaires en matière de secourisme.

27 AOUT 1969

CAB/P 2246/69

Avec mon meilleur souvenir

R. B.

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur une correspondance de M. Didier BURGGRAEVE, demeurant 251, rue Jules Guesde à ROUBAIX, exprimant le souhait de voir figurer des notions de secourisme parmi les épreuves du permis de conduire .

C'est volontiers que je fais étudier la suggestion de votre correspondant et ne manquerai pas de vous faire connaître la suite qui pourra lui être réservée .

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

Albin CHALANDON

Monsieur Raymond BOUSQUET
Député de Paris
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
P a r i s

085

LE PRÉFET DE POLICE

PARIS, le - 1 SEP. 1969

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur une suggestion de M. Didier BURGRAEVE, 251, rue Jules Guesde à Roubaix, tendant à introduire dans les épreuves du permis de conduire, des notions de secourisme.

Il s'agit là d'un problème d'intérêt général qui n'est pas de ma compétence mais de celle de M. le Ministre de l'Equipement et du Logement, auquel je transmets la lettre de votre correspondant par le même courrier.

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

Maurice GRIMAUD.

Monsieur Raymond BOUSQUET
Ambassadeur
Député de Paris
ASSEMBLEE NATIONALE
PARIS VIIe

20 AVR. 1971

086

EQUIPES DE SECOURS
PROTECTION CIVILE
WASQUEHAL-FLERS

1er Septembre 1969.

COMMISSION D'ETUDE
"ACCIDENTS DE LA ROUTE"

Une commission d'étude des accidents de la route, rattachée aux Equipes de Secours est créée et entrera en vigueur à compter du 1er janvier 1970.

Peuvent faire partie de cette commission, toutes les personnes désireuses d'apporter leur concours afin de trouver des solutions aux problèmes routiers. Chaque trimestre, une proposition sera étudiée et lorsqu'elle sera complétée ou rectifiée, le Président des Equipes de Secours sera personnellement chargé de la transmettre aux organismes intéressés (Sécurité Routière, Prévention Routière, Secours Routier, Préfecture, Ministères etc).

Une étroite collaboration devra s'instaurer avec les organismes qui s'occupent actuellement des problèmes des accidents de la route. Une fois l'an, à l'occasion des conférences organisées dans le cadre des Accidents de la route, un bilan sera rendu public. Cette commission devra être composée d'un minimum de 15 membres. Ceux-ci éliront un responsable (délégue général) qui assurera l'organisation et les travaux de la Commission d'Etude.

Le Délégué Général représenterait la Commission aux diverses réunions ou manifestations concernant les problèmes routiers auxquelles les E.S.P.C auraient été conviées.

La Commission d'étude bénéficiera d'une page complète dans le journal "SECOURIR" des Equipes de Secours.

A l'occasion des Postes de Secours, des membres de la Commission pourront être désignés afin d'y participer pour étudier la façon de procéder pour pouvoir par la suite proposer une meilleure organisation.

.../...

A l'occasion des journées Nationales, Régionales, Départementales ou locales organisées en faveur des accidents de la route, la Commission d'Etude sera chargée de faire participer les E.S.P.C dans l'action même (mobilisation générale des effectifs).

Un résumé des travaux de l'année écoulée sera établi par la Commission. Celui-ci pourra être publié dans la Presse et dans diverses revues.

Pour pouvoir espérer un bénéfice des études qui seront entreprises par la Commission, toutes les professions devraient être représentées. C'est pourquoi, quinze jours avant la constitution de la Commission, un article paraîtra dans la Presse afin d'inciter les gens intéressés par cette affaire de se regrouper.

La participation de médecins, pharmaciens, infirmières, techniciens, ingénieurs, routiers, ambulanciers, est absolument indispensable.

Le détail des activités et travaux qui seront ceux de la Commission d'qEtude sera arrêté lors de l'Assemblée qui permettra de désigner le délégué général.

Pr les E.S.P.C

Didier BURGGRAEVE

Le 9 Septembre 1969.

Monsieur Jacques DOMINATI,
Député de PARIS
137, Bld de Sébastopol
75 - PARIS 2ème

.../...

Monsieur le Député,

Vous avez pris la route, cet été, pour aller en vacances. Des dizaines de milliers d'hommes ont fait la même chose ! Beaucoup d'entre eux ne sont pas revenus, hélas, victimes d'un accident de la route !

Pour l'année écoulée (1968), ces drames maintenant familiers nous ont enlevé 14.258 vies humaines et blessé plus de 300.000 ! Parmi ces dernières dont certaines sont atrocement mutilées, un bon nombre conservera l'effroyable moment du malheur qu'il leur est arrivé gravé dans leur esprit car elles resteront handicapés physiques ou infirmes !

Devant ces dramatiques statistiques, l'homme est impuissant ! Il ne peut empêcher l'accident; il y en aura de plus en plus: chaque année le bilan est plus lourd !

Pourtant, pour SAUVER les accidentés de la route, une solution existe ! Il suffirait que chaque conducteur connaisse les premiers secours à administrer aux blessés.

Dans ce cas, on n'assisterait plus sur les lieux d'un carambolage à ce lamentable spectacle : beaucoup de curieux tout autour, les mains dans les poches incapables d'intervenir !!

Cette proposition, si elle était appliquée permettrait à coup sûr d'épargner de nombreuses vies humaines. L'Allemagne a récemment adoptée cette solution ! Nous pourrons comparer bientôt les statistiques des deux Pays.

.../...

.../...

Je fais appel à vous, Monsieur le Député, comme je le fais souvent au cours de conférences et dans la Presse ! Mais ici, la modification à apporter aux épreuves du permis de conduire est assez ennuyeuse : pas de permis sans notions de secourisme ! Alors cela traîne...

Mais chaque jour est lourd de conséquences ! "Priorité à la vie" ! Je crois que c'est aussi votre devise !

3000 personnes ont déjà signé mon appel. J'ai demandé 10.000 signatures. Dès possession j'en ferai part au Président de l'Assemblée Nationale et au Président du Sénat.

J'espère que vous voudrez bien étudier cette suggestion et vous remercie d'avance de l'aide ou du soutien que vous pourrez m'accorder.

Entretemps, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme.

P.S : Ci-joints deux tracts concernant le projet.

...\...

080

090

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Référence à rappeler :

G/cf 249.

PARIS, LE 24 Septembre 1969.

Monsieur,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le problème relatif à l'insersion de notions de secourisme dans les épreuves du Permis de Conduire.

Il s'agit là d'une question grave à laquelle je ne manquerai pas d'accorder tout l'intérêt qu'elle mérite.

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

Jacques DOMINATI
Député de Paris

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de Secourisme

ROUBAIX

091

EQUIPES DE SECOURS
PROTECTION CIVILE
WASQUEHAL-FLERS

CALENDRIER DES CONFERENCES
SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE
AVEC LA PROJECTION DE DEUX FILMS

par Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de Secourisme

et les équipes de Secours
de Wasquehal-Flers.

MARDI 23 SEPTEMBRE 1969	- Maison des Jeunes, Croix 93, rue J. Jaurès	18 h 30
JEUDI 25 SEPTEMBRE 1969	- Salle des Fêtes, Wasquehal (Centre) rue Victor Hugo	20 heures
SAMEDI 27 SEPTEMBRE 1969	- Salle des Fêtes, Flers (Bourg) 165, rue Jules Guesde	20 heures
JEUDI 2 OCTOBRE 1969	- Maison des Jeunes, Croix 93, rue Jean Jaurès	20 h 30
VENDREDI 3 OCTOBRE 1969	- Salle des Fêtes, Flers (Breucq) Place Constantin Descat	20 heures
SAMEDI 4 OCTOBRE 1969	- Salle des Fêtes, Wasquehal (Capreau) rue Turgot	20 heures

A l'issue de ces conférences, les inscriptions seront prises pour les candidats désireux de suivre une session de secourisme (octobre 1969 à janvier 1970).

Des documents seront mis à la disposition de chacun.

On vous parlera de l'OPERATION SIGNATURES pour le Sauvetage des blessés de la route.

Des démonstrations de soins aux blessés auront lieu.

E N T R E E L I B R E G R A T U I T E

092

La lettre adressée à M. **Alain PEYREFITTE**, le 26 septembre, est importante du fait du destinataire qui effectuera certes plusieurs démarches en faveur des « 5 gestes » mais surtout un de nos interlocuteurs, en tant que ministre de la Justice, à propos de notre combat contre le fléau de l'alcool au volant, une dizaine d'années plus tard.

Parmi les réponses qui arrivaient régulièrement, celle du cabinet du maire de Nice (également député) le 1er octobre. Beaucoup de députés étaient prêts à « appuyer toute proposition (de loi) en ce sens, à l'Assemblée Nationale », mais à l'époque, il s'agissait d'inciter le pouvoir réglementaire, l'exécutif, à agir par cette voie et non au niveau législatif ; puisque on m'avait déjà écrit que cette disposition était du domaine réglementaire et non de la loi ! Je m'y suis donc conformé jusqu'en 1997 !

Un autre député du Nord, M. **Jean DURIEUX**, m'écrivait le 3 octobre « Je m'associe pleinement à votre action ». Et il ajoutait que les débats, en cours, à l'Assemblée, lui permettront de soutenir le projet.

Mais ces débats, sur les accidents de la route, lancés à l'initiative du nouveau Premier ministre, **Jacques CHABAN-DELMAS**, qui allaient déboucher sur l'organisation d'une « Table Ronde » (et on m'avait promis à plusieurs reprises que mes avis seraient sollicités dans ce cadre..... sans concrétisation hélas !), devaient aborder « les secours aux accidentés de la route » mais, non par rapport au public, mais aux services publics, donc les secours organisés.

Puis, au journal officiel du 24 octobre 1969, nous obtenions la première réponse officielle du ministère de l'équipement à la question écrite de M. **BARBEROT**. Ce dernier avait écrit « beaucoup de ces décès auraient pu être évités si les personnes qui étaient témoins de l'accident connaissaient les techniques de réanimation ». En fait, il s'agit de la LVA, de la ventilation orale et de la PLS, trois « techniques » pour permettre aux blessés en détresse de maintenir leur ventilation – ou de l'assister en cas d'arrêt. Le ministre avait quand même mis près de 4 mois pour lui réponse (QE du 5 juillet).

Le ministre indique que la réalisation pratique de cette mesure soulèverait des difficultés non négligeables. Voilà en général la réponse qui bloque au départ toute possibilité. C'est trop compliqué, c'est impossible à mettre en place, etc. etc. Le permis de conduire c'est, bien connaître le code et bien savoir conduite, mais si on est témoin d'un grave accident avec des blessés qui agonisent, c'est regrettable, mais ce n'est aux témoins à agir, pour éviter d'aggraver encore l'état de ces blessés (qui, morts rapidement, ne pourront plus ensuite s'aggraver !). Le permis est déjà difficile, il a été encore « rendu plus long ». Alors, ajouter une épreuve de secourisme, ce serait encore allonger la durée de cet examen. Mais surtout, comme ces « cours de secourisme » ***ne peuvent être donnés que par des médecins qui devraient contrôler également si les connaissances acquises sont satisfaisantes*** le coût à supporter, en plus (très sensible), par l'Etat et les candidats, font que, (malgré l'intérêt de la suggestion), ***l'administration ne peut envisager de la retenir dans un proche avenir.***

En 1969, tout est dit, ces arguments, plutôt ces prétextes, seront réutilisés, lors des débats sur les projets de loi sur la sécurité routière et les amendements en vue d'introduire la formation aux « 5 gestes » et notamment par ce même ministère qui comprend désormais l'équipement et les transports.

Et puis, je découvrais comment les choses se passaient au sein des cabinets ministériels. Concernant celui de l'équipement, on avait rédigé une « réponse type ».

Le 26 Septembre 1969.

Monsieur Alain PEYREFITTE
Député de la Seine et Marne
Mairie de PROVINS
77 - PROVINS

Monsieur le Ministre,

Quel que soit leur niveau social, les Françaises et les Français sans exception sont concernés par les accidents de la route !

Piéton, cycliste ou conducteur automobile peut être à tout moment la victime d'une imprudence, d'une faute de conduite ou d'une défaillance humaine (considérant que l'alcool y joue un rôle prépondérant).

Ce malheur qui nous touche si durement en France est dû 9 fois sur 10 à une faute du conducteur. Ainsi la mécanique est plus sûre que l'homme !

Les statistiques épouvantables devraient nous mettre sur nos gardes : 14.258 tués sur le coup ou 3 jours après l'accident en 1968 et plus de 300.000 blessés ! Ces chiffres se passent, vous en conviendrez, de commentaires !

Chaque jour, chaque heure, ces accidents se produisent en masse. Ils ont en définitive des origines multiples. Ils entraînent hélas la souffrance dans des milliers de familles, rendent infirmes des milliers d'êtres, apportent le désespoir dans des familles auparavant heureuses.

Lorsqu'un accident a eu lieu et là vous même, avez pu vous en rendre compte, ce qui se passe est aberrant ! Des dizaines de curieux se précipitent aux abords du choc, ils ceinturent l'endroit de l'accident, regardent et s'expliquent ce qui vient de se produire !!!

.../...

094

.../...

Pourtant, personne parmi eux n'est capable de sortir de cette foule pour porter secours aux blessés et faire avertir les secours. Cette situation, ce tableau classique dirais-je est absolument lamentable et l'on a même vu des témoins s'enfuir de peur d'être ennuyés par la suite !!

Il faut cependant reconnaître effectivement que l'administration n'épargne pas les témoins car ils sont très souvent sollicités, convoqués et généralement durant leurs heures de travail...sans indemnité !

Cela n'est pas pour l'instant ce qui me préoccupe bien qu'une modification devrait y être apportée, car une chose beaucoup plus importante est en jeu : la vie des blessés ! Si l'on n'intervient pas, c'est une amputation, une paralysie, une grave séquelle ou la mort...très souvent !

Il est possible pourtant de SAUVER les accidentés de la route et de minimiser les blessures occasionnées. Il suffirait que soient introduites dans les épreuves du permis de conduire des notions de secourisme!

Cette proposition que je n'ai cessé de diffuser depuis deux ans au public et aux autorités permettrait à coup sûr d'économiser un nombre appréciable de vies humaines !

Cela est capital ! L'Allemagne a adopté cette mesure il y a environ trois mois. Aussi, celle-là est-elle dans les grandes lignes identique à la suggestion que j'ai émis pour la France.

Devant des faits qui tournent à la catastrophe, devant l'urgence de mesures de sauvegarde, je vous lance un appel, à vous, Monsieur le Ministre. Nous avons besoin de votre aide et de votre appui. C'est en nous unissant que nous parviendrons à gagner cette grande bataille pour SAUVER DES VIES.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'hommage de mon profond respect.

... ...

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National
de Secourisme.

APO 095

HA/GM

Mairie de Nice

Cabinet du Maire

Nice, le 1er Octobre *1969*

Monsieur,

J'ai pris connaissance avec intérêt, de votre suggestion d'inclure les notions de secourisme dans l'examen du permis de conduire et vous pouvez être certain que je ne manquerai pas d'appuyer toute proposition en ce sens, formulée à l'Assemblée Nationale.

Veuillez je vous prie, Monsieur, agréer l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

P. LE DEPUTE-MAIRE absent
L'ADJOINT F. Fons de MAIRE,

Monsieur Didier BURGGRAEVE
251, rue Jules Guesde

59 - ROUBAIX

096

ASSEMBLÉE NATIONALE

Jean DURIEUX
Conseiller Général de Clary
DÉPUTÉ du NORD
MAIRE
59 - LES RUES-des-VIGNES

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 3 Octobre 1969

REF/JD/CD.

Cher Monsieur,

La lettre que vous m'avez adressée concernant le "S.O.S. Accident de la Route" a retenu toute mon attention, et je m'associe pleinement à votre action.

Des débats étant en cours à l'Assemblée Nationale, je vous informe de mon appui pour soutenir votre projet.

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

Jean DURIEUX

Monsieur Didier BURGGRAEVE
S.O.S. CODE DE LA ROUTE

59 ROUBAIX

097

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 Octobre 1969

S.O.S. CODE de la ROUTE
Monsieur Didier BURGGRAEVE

-59- ROUBAIX -

Monsieur,

Mon courrier précédent vous annonçait le dépôt de la question écrite posée concernant les accidents de la route et le souhait d'introduire dans le Code de laroute des notions élementaires de secourisme.

J'obtiens la réponse à cette question et, pour votre information, je vous prie d'en trouver ci-joint, photo-copie.

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

Paul BARBEROT

P.J. 1

098

de choses. L'intérêt essentiel de la dévaluation étant de développer nos exportations grâce à la baisse de nos prix, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soient répercutées sur les prix de vente des produits exportés les conséquences de la dévaluation du franc. Les producteurs livrant au marché intérieur, et les commerçants soumis au blocage des prix et à de nombreux contrôles, ne comprendraient pas que les exportateurs puissent, sans développer leurs ventes, obtenir d'importants bénéfices supplémentaires. (*Question du 20 septembre 1969.*)

Réponse. — A la suite de la dévaluation du franc, il a été constaté que certains exportateurs maintenaient leurs prix de vente en devises alors que d'autres les diminuaient dans des proportions variables. Les raisons de cette divergence tiennent au fait que les producteurs français ne se trouvent pas tous dans la même situation. Certains n'ont pratiquement pas de capacité de production excédentaire et ne sauraient donc à bref délai accroître de manière substantielle leurs ventes à l'étranger. Il est donc compréhensible — et conforme à l'intérêt général — qu'il maintiennent inchangés leurs prix en devises, ce qu'autorisent par ailleurs le niveau très élevé de la demande étrangère et la tendance à la hausse des prix internationaux. Il en va autrement pour les branches qui avaient dû se retirer plus ou moins complètement de la compétition internationale en raison du niveau trop élevé de leurs prix ou qui, ayant une capacité de production inemployée, sont prêtes à consentir des sacrifices pour accroître leurs débouchés à l'étranger. D'une façon générale le comportement des exportateurs français, qui est suivi attentivement par les services compétents, n'appelle donc pas de sérieuses critiques. Il convient de souligner au surplus que, dans les échanges internationaux les prix résultent finalement de l'état de l'offre et de la demande et qu'en fonction de celui-ci, il est courant que des prix différents soient pratiqués sur le marché intérieur et extérieur. Aucune disposition du Traité de Rome ne prescrit une unification des prix. En France les dispositions réglementaires régissent uniquement les prix internes et ne permettent de taxer pas plus les prix à l'importation que ceux à l'exportation.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

6518. — M. Barberot expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que, malgré les recherches poursuivies depuis plusieurs années afin de diminuer le nombre des morts dues à des accidents de la route, celui-ci ne cesse d'augmenter. Or, lorsqu'on examine le dossier de ces accidents, on constate que 60 p. 100 des décès sont imputables à l'asphyxie, et que beaucoup de ces décès auraient pu être évités si les personnes qui étaient témoins de l'accident connaissaient les techniques de la réanimation. La plupart du temps, ces témoins sont des gens de bonne volonté mais qui ne savent pas ce qu'il convient de faire. C'est ainsi que des blessés restent sur la chaussée pendant plusieurs heures sans recevoir les premiers soins indispensables. Il lui demande si, pour tenter de sauver le plus grand nombre possible de blessés de la route, il n'estime pas qu'il serait opportun d'introduire, dans le manuel du code de la route et dans le programme de l'examen du permis de conduire, certaines notions de secourisme afin d'apprendre à tous les conducteurs les techniques qui sont à la base de tous les procédés de sauvetage : méthode orale de réanimation, arrêt des hémorragies, dégagement des victimes en danger de mort, positions de sécurité, appel des secours, balisage des routes, ces différentes techniques devant être enseignées par des organismes de secourisme désignés. (*Question du 5 juillet 1969.*)

Réponse. — L'introduction de notions de secourisme dans le programme de l'examen du permis de conduire semble *a priori* très séduisante mais sa réalisation pratique soulèverait des difficultés non négligeables. Cet examen est en effet principalement destiné à permettre de s'assurer que les futurs conducteurs connaissent les règles de circulation ainsi que la signification de la signalisation routière et qu'ils ont acquis une habileté suffisante dans la conduite automobile pour leur éviter précisément de provoquer des accidents. Par étapes successives (dont la dernière date de 1967), l'examen du permis de conduire a d'ailleurs été rendu plus long et plus difficile, dans le but d'améliorer encore la sécurité routière. Des épreuves de secourisme conduiraient à allonger la durée de cet examen, sans avoir corrélativement pour effet de permettre une vérification plus approfondie des aptitudes des candidats à la conduite, aptitudes qui demeurent un facteur déterminant de la sécurité routière. Enfin, les cours de secourisme ne pouvant être donnés que par des médecins qui devraient contrôler également si les connaissances acquises par les candidats sont satisfaisantes, il s'ensuit que l'organisation de ces épreuves sur un grande échelle n'irait pas sans une augmentation très sensible des frais supportés, tant par l'Etat que par les candidats, à l'occasion de l'examen du permis de conduire. C'est pourquoi, malgré tout l'intérêt que présente la suggestion faite par l'honorable parlementaire, l'administration ne peut envisager de la retenir dans un proche avenir.

7055. — Compte tenu du nombre très élevé d'accidents corporels, trop souvent mortels, qui se produisent sur les routes de notre pays, en particulier a moment de la période des vacances, **M. Boscher** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** s'il ne lui paraît pas opportun, dans le but de rendre plus rapide l'apport des premiers secours aux blessés, de rendre obligatoire, lors de l'examen du permis de conduire, une épreuve portant sur les connaissances sommaires en matière de secourisme. (*Question du 23 août 1969.*)

Réponse. — L'idée d'introduire dans le programme de l'examen du permis de conduire des notions de secourisme, séduisante au premier abord, se révèle difficilement applicable. En effet, cet examen a pour but essentiel de s'assurer que les candidats ont une parfaite connaissance des règles de la circulation routière et une habileté suffisante dans la conduite d'un véhicule automobile pour éviter de provoquer des accidents. L'examen du permis de conduire a donc été rendu, par étapes successives (dont la dernière remonte à 1967), de plus en plus complexe, afin d'augmenter la sécurité des usagers de la route. Introduire des épreuves de secourisme obligerait à en allonger encore la durée, sans permettre pour autant une meilleure vérification des aptitudes à la conduite des candidats ; celles-ci constituent pourtant le facteur déterminant de la sécurité routière. Aussi, malgré tout l'intérêt qui s'attache à la suggestion de l'honorable parlementaire, il ne peut être envisagé par l'administration de la retenir dans un proche avenir.

7084. — M. Berger demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** si les chiffres affichés à l'arrière des véhicules poids lourds et relatifs à la vitesse maximale que ces véhicules ne doivent pas dépasser (art. R. 98 nouveau du code de la route) correspondent à des kilomètres-heure ou à des miles. Il lui signale à ce sujet le danger que présentent ces véhicules lorsqu'ils se doublent entre eux, occupant toute la largeur de la chaussée sur une très longue distance. Compte tenu des dispositions de l'article R. 21 nouveau du code de la route, ainsi que du fait que les poids lourds roulent presque tous à des vitesses identiques, il lui demande s'il n'estime pas devoir interdire à ces véhicules de se doubler entre eux. (*Question du 23 août 1969.*)

Réponse. — Le danger que présente la circulation des véhicules de poids lourds a conduit les pouvoirs publics à limiter entre 60 et 80 kilomètres-heure les vitesses maximales de ce type de véhicules. Cette limitation ne s'applique d'ailleurs qu'aux véhicules dont le poids total en charge varie entre 10 et 35 tonnes. L'évolution de la technique permettra vraisemblablement, dans l'avenir, de relever les seuils de vitesse actuels, pour les véhicules les plus légers ; il paraît donc difficile d'interdire à ces véhicules de se dépasser. En outre, la présence, dans le parc automobile, de véhicules anciens roulant à des vitesses très basses constituerait, si cette interdiction entrait en vigueur, un très gros obstacle pour la fluidité

099

On répondait donc à M. **BOSCHER** la même chose qu'à M. **BARBEROT**, pas une ligne en moins, pas une ligne en plus. Mais déjà la preuve que l'on ne voulait pas s'encombrer de cette mesure. Cette administration a donc bien la responsabilité de la mort « inutile » de ces blessés de la route, que nous aurions pu épargner, si elle avait eu la lucidité, pour ne pas dire le courage, d'étudier sérieusement la question au lieu de l'éluder, avant de transmettre le problème au ministère de la santé et à celui de l'Intérieur, afin de pouvoir – redire – non, car ces deux-là n'étaient pas d'accord !

Il fallait aussi alerter les sénateurs. A M. **Octave BAJEUX**, sénateur du Nord, le 20 octobre, je lui apportais quelques éléments de réflexion : il ne s'agit pas de faire de chaque conducteur un secouriste, mais au moins une personne capable d'intervenir avec un maximum d'efficacité. Tout en lui rappelant que l'Allemagne venait d'adopter une mesure identique. Donc, c'est que l'idée n'était pas si mauvaise que cela mais surtout qu'elle était applicable !

Le 29 octobre, le sénateur, non seulement signait la pétition nationale (comme le feront d'autres parlementaires dont des anciens ministres et personnalités connues, engagées par exemple dans la résistance), mais il écrivait :

« Je pense avec vous qu'il serait souhaitable d'inclure dans l'examen du permis de conduire des notions élémentaires de secourisme. C'est donc bien volontiers que je vous renvoie ci-joint, après signature, votre feuille de pétition ».

Certes, tous les parlementaires contactés ne répondaient pas, mais ceux qui le faisaient étaient clairs dans leurs réponses, ils était POUR et allait agir !

Les arguments de « fond » du ministre, M. **Albin CHALANDON**, était confirmé par une lettre du 4 novembre à M. **Robert BALLANGER** : « nombreuses et importantes difficultés.... on apprend le code et à conduire quand on se prépare au permis de conduire, pas à porter secours aux blessés... puis les autres objections qui deviendront permanentes.

Le même 4 novembre, en réponse à M. **BOUSQUET**, par une lettre, le ministre complète un petit peu son argumentaire : « Aussi n'est-il pas possible, dans la conjoncture économique actuelle..... dont je reconnais cependant, avec vous, tout l'intérêt ».

Et si on comprend bien le dernier paragraphe avant la formule de politesse, le ministre regrette vraiment de ne pouvoir donner au député de Paris une réponse favorable. Alors, est-il pour à titre personnel ? Comme l'écrira courageusement le ministre des transports (non compétent administrativement !), en 1971, M. **Jean CHAMANT**.

Le 22 novembre, j'écrivais à nouveau à M. **BARBEROT** afin de corriger la toute première réponse du ministre, notamment à propos du coût de la formation.

Achevons la synthèse de cette année 1969 en prenant en exemple l'implication du député de la somme, M. **Charles BIGNON**. Je lui avait écrit le 29 juillet. Je tentais alors de lui faire une description des premiers instants après un accident grave de la route avec des blessés en détresse.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Michel BOSCHER
Député, Maire d'Evry
Conseiller Général de l'Essonne

Vice-Président de la Commission
des Affaires étrangères

Membre et Questeur
du Conseil d'Administration
du District de la Région parisienne

Référence à rappeler :
24.302/69

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 18 novembre 1969

Cher Monsieur,

A la suite de votre correspondance reçue courant août, j'avais posé une question écrite au Ministre de l'Equipement et du Logement ainsi que je vous l'indiquais dans ma lettre du 13 août dernier.

Vous voudrez bien trouver sous ce pli la réponse ministérielle à cette question. Je regrette malheureusement que la suggestion que vous aviez formulée ne puisse être retenue.

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE,
251, rue Jules Guesde
59 ROUBAIX

ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le 27 OCT. 1969

(Application de l'Article 138 du Règlement)

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écrites

Réponse insérée { à la suite du compte rendu intégral de la séance du 24 OCT. 1969
au *J. O.* du ..... (fascicule spécial des Débats parlementaires)

7055. — Compte tenu du nombre très élevé d'accidents corporels, trop souvent mortels, qui se produisent sur les routes de notre pays, en particulier a moment de la période des vacances, **M. Boscher** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** s'il ne lui paraît pas opportun, dans le but de rendre plus rapide l'apport des premiers secours aux blessés, de rendre obligatoire, lors de l'examen du permis de conduire, une épreuve portant sur les connaissances sommaires en matière de secourisme. (*Question du* 23 *août* 1969.)

Réponse. — L'idée d'introduire dans le programme de l'examen du permis de conduire des notions de secourisme, séduisante au premier abord, se révèle difficilement applicable. En effet, cet examen a pour but essentiel de s'assurer que les candidats ont une parfaite connaissance des règles de la circulation routière et une habileté suffisante dans la conduite d'un véhicule automobile pour éviter de provoquer des accidents. L'examen du permis de conduire a donc été rendu, par étapes successives (dont la dernière remonte à 1967), de plus en plus complexe, afin d'augmenter la sécurité des usagers de la route. Introduire des épreuves de secourisme obligerait à en allonger encore la durée, sans permettre pour autant une meilleure vérification des aptitudes à la conduite des candidats ; celles-ci constituent pourtant le facteur déterminant de la sécurité routière. Aussi, malgré tout l'intérêt qui s'attache à la suggestion de l'honorable parlementaire, il ne peut être envisagé par l'administration de la retenir dans un proche avenir.

Le 20 Octobre 1969.

Monsieur Octave BAJEUX
Sénateur du Nord
SENAT
Palais du Luxembourg
75 - PARIS 6ème...

Monsieur le Sénateur,

Les dangers que l'on rencontre dans la vie courante avec sans cesse l'apport de nouveaux risques, leur diversité, leur croissance extrêmement rapide permettant d'envisager que chaque Français, au cours de sa vie, sera la victime d'un accident.

Sans vouloir m'étendre sur cet important problème, je voudrais néanmoins vous avertir du danger à caractère National des accidents routiers.

Nous avons perdu sur nos routes en 1968 près de 15.000 vies humaines ! 300.000 personnes ont été blessées dont certaines très grièvement, des blessures entraînant pour 10 % d'entre eux une paralysie, une amputation, une mutilation...

Les accidents qui se produisent en masse ont des origines multiples mais l'on sait cependant que 9 fois sur 10 ceux-ci sont dûs à la faute ou à la défaillance du conducteur. La vie de nombreuses personnes pourrait être sauvegardée si chacun connaissait les règles élémentaires du secourisme.

Il suffirait d'un rudiment de connaissances, très simples et assimilables par tous pour que sur la route comme ailleurs, chaque accidenté puisse être soigné et sauvé !

Une solution existe ! Inclure des notions de secourisme à l'examen du permis de conduire ! Il ne s'agit pas de faire de chaque conducteur un secouriste, mais au moins une personne capable d'intervenir avec un maximum d'efficacité.

.../...

C'est pourquoi, j'ai proposé ce remède aux autorités et demande que vous me souteniez !

J'espère que vous m'accorderez votre soutien pour cette proposition qui a été agréée récemment en Allemagne.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme.

SÉNAT

République Française

RADINGHEM, le 29 OCTOBRE 1969

Monsieur BURGGRAEVE,

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre envoi du 20 Octobre.

Je pense avec vous qu'il serait souhaitable d'inclure dans l'examen du permis de conduire des notions élémentaires de secourisme. C'est donc bien volontiers que je vous renvoie ci-joint, après signature, votre feuille de pétition.

Veuillez croire, Monsieur BURGGRAEVE, à mes sentiments distingués et dévoués.

O. BAJEUX
Sénateur du NORD
Maire de RADINGHEM

Monsieur Didier BURGGRAEVE

59 - ROUBAIX

C O P I E

- 4 NOV. 1969

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

--

LE MINISTRE

CAB/P: 1950 / 69
v/réf: J.L.V/HG/936

Monsieur le Député,

Le Ministre des Transports m'a transmis votre correspondance relative au voeu exprimé par l'association "S.O.S Code de la Route" concernant l'introduction d'une épreuve de secourisme dans l'examen du permis de conduire.

Me puis vous faire connaître que malgré tout l'intérêt que présente cette suggestion, son application soulève de nombreuses et importantes difficultés.

Cet examen est en effet essentiellement destiné à s'assurer que les futurs conducteurs connaissent les régles de la circulation, ainsi que la signification de la signalisation routière et qu'ils possèdent une habileté suffisante pour éviter de causer des accidents.

L'examen du permis de conduire a d'ailleurs été rendu progressivement plus long et plus difficile; y introduire des épreuves de secourisme en allongeant encore la durée, sans approfondir pour autant la vérification des aptitudes à la conduite des candidats, aptitudes pourtant déterminantes pour la sécurité routière.

D'autre part, les frais supportés par l'Etat et par les candidats augmenteraient sensiblement, puisque seuls des médecins pourraient valablement enseigner et contrôler les notions de secourisme exigées des futurs conducteurs.

Dans ces conditions, l'Administration ne peut envisager, pour le moment, d'adopter la suggestion que vous avez bien voulu me soumettre.

Veuillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

106

Monsieur Robert BALLANGER
Député de SEINE SAINT DENIS

Signé : Albin CHALANDON.

-4 NOV. 1969

CAB/P 2216/69

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me transmettre une correspondance de M. Didier BURGGRAEVE, domicilié à ROUBAIX, relative à l'introduction d'une épreuve de secourisme dans l'examen du permis de conduire.

Je puis vous informer que cette proposition, très séduisante a priori soulèverait des difficultés non négligeables dans son application pratique.

En effet, l'examen en cause vise principalement à vérifier que les futurs conducteurs ont acquis une parfaite connaissance des règles de circulation et de la signalisation routière, ainsi qu'une habileté suffisante pour éviter précisément qu'ils ne provoquent des accidents.

Cet examen, déjà long et difficile, verrait encore allonger sa durée si l'on y incorporait des épreuves de secourisme qui ne permettraient d'ailleurs pas de vérifier plus complètement les aptitudes à la conduite des candidats, pourtant déterminantes pour la sécurité routière.

Enfin, les cours de secourisme ne pouvant être donnés que par des médecins qui devraient aussi contrôler les connaissance acquises en la matière par les candidats, il s'ensuivrait une augmentation des frais déjà lourds supportés tant par l'Etat que par les candidats à l'occasion du permis de conduire.

Monsieur Raymond BOUSQUET
Député de PARIS
ASSEMBLEE NATIONALE
PALAIS BOURBON
PARIS

.../...

107

Aussi n'est-il pas possible, dans la conjoncture économique actuelle, de mettre en application une telle mesure dont je reconnais cependant, avec vous, tout l'intérêt.

Avec mes regrets de ne pouvoir vous faire une réponse favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Albin CHALANDON

Le 22 Novembre 1969.

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

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu vous intéresser à ma campagne contre les accidents de la route et poser une question écrite au Ministre concerné.

Je vous en exprime toute ma gratitude.

J'ai bien reçu un exemplaire de la réponse de Monsieur CHALANDON et comme vous certainement, je regrette que la proposition émise ne peut être retenue dès à présent.

D'autant plus que l'Allemagne a agréé ce projet il y a quelques mois montant de ce fait la possibilité de réalisation.

Je me dois toutefois de rectifier les propos du Ministre qui n'a pas, je le crois, très bien compris la suggestion.

Il s'agit, gratuitement, de dispenser aux futurs conducteurs des gestes sauveurs efficaces et indispensables à notre époque (14.000 tués sur les routes en 1968). Ils pourront être enseignés comme cela se fait actuellement par des moniteurs de secourisme.

Donc je rectifie ce qui a été dit : l'application de cette mesure n'entraînerait pas de frais excessifs tant pour l'Etat que pour les usagers (car gratis) faits par des bénévoles (c'est impossible pour les médecins : trop peu nombreux + activités professionnelles lourds).

N'est-il pas urgent de nous préoccuper d'une façon active et sérieuse des conséquences des accidents qui nous coûtent un argent fou et probablement 1000 fois plus dans le cas où les cours seraient payants !

Je serai très heureux si vous pouviez compléter votre intervention, ce dont, à l'avance, je vous remercie.

Veuillez croire, Monsieur le Député, à mes sentiments respectueux.

109

Le 29 Juillet 1969.

Monsieur Charles BIGNON
Député de la Somme
80 - BERNAPRE

Monsieur le Député,

Ceux qui étudient les accidents de la route ou qui essaient de diminuer le nombre des tués par toutes sortes de solutions appréhendent les vacances car en cette période ils sont, et vous ne l'ignorez pas, très meurtriers.

En effet, durant ces trois mois, on enregistre un nombre stupéfiant d'accidents. Les chiffres augmentent chaque année. Au cours de l'année écoulée, il y a eu en France plus de 14.000 tués et 300.000 blessés !

Ces chiffres effarants ne devraient-ils pas nous inquiéter ? D'ici quelques années, si l'on ne fait rien, la route sera un véritable champ de bataille et les accidents de la route prendront l'ampleur d'une catastrophe Nationale...permanente !

NON, il n'est pas possible de rester sans rien faire ! D'ailleurs, dans ce domaine ce que l'on fait tout d'abord pour autrui sera peut-être valable et utile pour soi-même à n'importe quel moment ! La mort nous guette à tout instant !

La France détient le record mondial de la progression des victimes de la route. Lorsque l'on ouvre le dossier en question, assez volumineux vous le pensez, on est débordé par les problèmes et les multiples causes des accidents.

Le réseau routier (autoroutes ? routes Nationales ou départementales en mauvais état ?), les innombrables défaillances humaines, les fautes de conduite, les conditions météorologiques, l'heure, le jour, et tout un tas d'autres raisons font que l'on tourne en rondde qui est des solutions ! La collaboration de tous est nécessaire, d'abord pour trouver les solutions adéquates puis pour l'application des mesures envisagées.

.../...

.../...

Mais laissons aux techniciens le soin de nous proposer des transformations, des modifications et des perfectionnements dans le domaine mécanique; un autre problème nous préoccupe : le sauvetage des blessés de la route.

Il faut d'abord s'étonner de la lenteur avec laquelle les réactions se déclenchent vis à vis des dramatiques statistiques annuelles ! A l'époque où des hommes marchent sur la lune, que voulez-vous qui puisse étonner ou bouleverser le Français ?

Assis dans son fauteuil, face à la télé, il fume agréablement sa cigarette et attend avec impatience le feuilleton prévu ! Chaque soir, c'est le même scénario ! Le feuilleton : c'est sacré ! 10 minutes chaque jour pendant un mois ! Le mois terminé rien n'aura changé, il regardera le feuilleton suivant; mais s'il avait fait l'effort de s'employer utilement, de sacrifier son feuilleton, il aurait pu par exemple apprendre à porter secours efficacement en cas d'accident !

Lorsque le boum s'est fait entendre, immédiatement les fenêtres s'ouvrent, les portes, les gens se précipitent : il y a un accident ! En quelques secondes, elles envahissent les lieux ! Elles veulent toutes voir ! Ici quelqu'un perd son sang ! Là un autre sans connaissance, la tête violacée !

Elles regardent toujours, elles discutent ! C'est tout ce que ce flot de badauds est capable de faire ! Personne n'interviendra car aucun ne sait ce qu'il faut faire !!! Quelquefois, pour épater l'entourage un individu jouera au toubib : il fera pire que mieux ! Au bout de plusieurs minutes, quelqu'un s'étonnera de ne pas avoir aperçu les secours. Alors enfin on se décidera à les appeler ! Il est temps !

De ces deux blessés, l'hémorragique sera sauvé car il sera mis sous oxygène et on pratiquera une transfusion de sang. Son voisin est mort ! A qui la faute ? A nous ! Il aurait pu être sauvé, lui aussi ! Il est mort par asphyxie ! Le sang, en s'écoulant dans la trachée a formé un caillot et cela, mêlé à des crachats ou à des vomissements ainsi qu'à une mauvaise position de la tête a provoqué un manque d'oxygène.

Le bouche à bouche aurait pu sauver cette personne ! Ce cas est courant lorsque l'on sait que 60 % des accidentés meurent par asphyxie !

Chaque conducteur devrait connaître les premiers soins à donner aux blessés !

.../...

.../...

Didier BURGGRAEVE à Monsieur Charles BIGNON, Député de la Somme.

Dans le cas où il arriverait sur les lieux alors qu'un sauveteur s'y trouverait déjà (un autre automobiliste) il s'employerait à l'aider, à parachever l'opération ou à guider les secours !

Il n'est pas question qu'à l'arrivée d'un nouvel automobiliste celui-ci s'attribue le blessé ! Le premier sur les lieux prendra les dispositions nécessaires et sera le responsable du sauvetage jusqu'à l'arrivée des secours organisés.

Pour cela il faut avoir confiance en le secourisme ! Ensuite il faut réfléchir un instant sur les résultats qui seraient obtenus avec l'application de cette mesure !

Des centaines de personnes pourraient être sauvées ! Alors, qu'attend-on ? Nous sommes presque toujours les derniers en France à nous préoccuper des problèmes graves, dans ce domaine particulièrement, à cause des nombreuses difficultés.

L'Allemagne a été le premier pays à appliquer cette solution. Nous pourrons comparer les chiffres des tués en fin d'année !

Pour informer le public, j'organise des conférences, des démonstrations. Elles se limitent malheureusement dans le Nord, pour le moment, mais j'espère bien, si cela s'avère nécessaire, m'étendre vers d'autres départements l'année prochaine.

Parallélement à cette information, j'ai lancé une pétition afin de recueillir 10.000 signatures. Par ces moyens j'espère obtenir l'avis des conducteurs ou futurs conducteurs, ensuite faire accélérer l'application de cette mesure.

Je poursuis cette campagne depuis le 24 septembre 1967 et je ne m'arrêterai que lorsque cette solution sera adoptée !

En vous écrivant, j'ai voulu vous mettre au courant, en quelques phrases de la situation actuelle, puis vous faire part de ce projet.

.../...

...\...

J'espère que vous voudrez bien me faire connaître votre avis et peut-être m'accorderez-vous votre soutien ?

C'est ce que je souhaite ardemment en pensant à tous ces gens que l'on pourrait, que l'on peut SAUVER !

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de Secourisme.

<u>Ci-joints</u> : deux tracts concernant le projet.

Il me répondit le 11 septembre en m'informant qu'il posait une question écrite au ministre « des transports ». La réponse sera publiée au journal officiel du 4 novembre. Mais c'était déjà la réponse type ! Quelques jours plus tard, c'est le ministre de l'Intérieur* qui répondait à une question écrite d'un autre député, M. **DELORME**. Intéressant à lire ou relire...

Bien sûr, je répondais et remerciais M. **BIGNON**, le 26 novembre, en lui rappelant que la mesure était appliquée chez nos voisins allemands. Il était curieux que le ministre prétende que « les cours de secourisme ne pourraient être faits que par des médecins » ? Et nous, les moniteurs de secourisme, et les sapeurs pompiers ? Il existait un contrôle médical de l'enseignement mais la formation au secourisme était le fait de dévoués moniteurs au sein de toutes les organisations.

M. **BIGNON** me répondit par retour, le 28. Lui aussi, comme plusieurs de ses collègues, signera la « pétition nationale » des 10 000 signatures, comme tous les autres citoyens qui avaient bien voulu s'engager !

Egalement, il voulut bien m'inviter à l'Assemblée Nationale pour me recevoir, mais hélas, bénévole et accaparé aussi par ma formation professionnelle, je n'ai jamais pu honorer cette invitation et je le regrette infiniment.

Les démarches de M. **Charles BIGNON**, qui croyait vraiment et sincèrement à cette mesure, se sont poursuivies. Le 26 avril 1971, j'avais repris contact avec lui. Il me répondait alors de sa main, sur une carte, le surlendemain, et acceptait de contacter le Premier ministre et M. **Jacques BAUMEL**, secrétaire d'Etat chargé des relations publiques (et de la sécurité routière).

Après avoir été reçu à la Mission Interministérielle (expliqué dans le 9ème mémoire), M. **Jacques BAUMEL**, par une lettre du 29 avril 1971, m'avait demandé de lui faire parvenir « un dossier très détaillé » sur mon projet. Il me fallait un peu de temps pour répondre à toutes ses questions, par exemple le nombre de moniteurs de secourisme existant en France (Et c'est moi, simple citoyen, simple moniteur de secourisme, qui ait écrit au directeur du SNPC de l'époque pour obtenir ce chiffre...).

Evidemment, relancé par M. **BIGNON** (1), le secrétaire d'Etat lui dira, par sa lettre du 26 mai 1971, que « le dossier demandé » ne lui était pas encore parvenu (Mais ce fut fait le 7 juin). Je le disais à M. BIGNON le 31 janvier.

Par une lettre manuscrite du 2 février 1972, **Charles BIGNON** regrettait cette absence de réponses, et de M. **BAUMEL** et du Premier ministre.

Mais il faut préciser que le député de la somme interviendra également auprès du ministre de l'Intérieur, même plusieurs années plus tard, en 1977*.

* Le 11ème mémoire sera entièrement consacré aux relations avec le ministère de l'Intérieur mais relevons qu'en 1969, le ministre était favorable, sa réponse du 13 novembre est très explicite.

(1) – M. **Charles BIGNON** trouvera la mort, lui, si préoccupé par ces drames de la route, lors d'un accident de la route, en 1980, sur l'autoroute A.10.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CHARLES BIGNON
DÉPUTÉ DE LA SOMME
CONSEILLER GÉNÉRAL D'OISEMONT
MAIRE DE BERNAPRÉ

N/ Réf. 10.819

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 11 Septembre 1969

Monsieur Didier BURGRAEVE

59 - ROUBAIX

Cher Monsieur,

J'ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de votre lettre du 29 Juillet et je m'excuse d'y répondre si tardivement en ráison de la période des congés.

Je pose donc une question écrite au Ministre des TRANSPORTS, lui demandant d'inclure dans l'examen du permis de conduire, une épreuve concernant les premiers soins à donner aux blessés de la route.

Je ne manquerai pas de vous tenir au courant de la réponse qui me sera faite et vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.

SECOURISME ET PERMIS DE CONDUIRE

(« J. O. », Débats Parlementaires, A.N., n° 68
du mardi 4 novembre 1969)

7264. — **M. Charles BIGNON,** Député de la Somme, rappelle à M. le Ministre de l'Equipement et du Logement qu'un médecin chargé de la chronique médicale dans un grand journal rappelait, au début du mois d'août 1969, que le bilan mondial actuel des accidents de la route était de 150.000 morts et de 6 millions de blessés et que la part de la France représentait plus de 10.000 morts et 300.000 blessés. Le même article faisait valoir qu'actuellement ces accidents représentent la principale cause de mort chez les jeunes gens âgés de quinze ans à vingt-cinq ans, puisque cette cause de mortalité entraîne plus de 30 p. 100 de tous les décès survenant dans ce groupe d'âge. L'organisation mondiale de la santé a dégagé, dans une réunion groupant des représentants de vingt et un pays, les directions dans lesquelles il convenait d'agir pour provoquer une diminution du nombre de ces accidents. La Croix-Rouge française a récemment publié un petit manuel analysant l'action que peuvent avoir les témoins d'un accident de la route. Si ces témoins savent donner les premiers secours aux blessés de la route, le nombre de ceux qui pourront être sauvés peut être très important. Or, généralement, lorsqu'un accident a eu lieu, personne n'est capable d'intervenir et de porter secours aux blessés. Chaque conducteur devrait connaître les premiers soins à donner à ces blessés. La meilleure façon de leur donner ces connaissances consisterait à les inclure dans le programme du permis de conduire. Il lui demande s'il envisage cette solution susceptibles d'avoir, à cet égard, les effets les plus bénéfiques. **(Question du 13 septembre 1969.)**

Réponse. — L'inclusion de notion de secourisme dans le programme de l'examen du permis de conduire paraît très séduisant, mais sa réalisation pratique soulèverait cependant des difficultés assez importantes. Cet examen a en effet pour but principal de s'assurer que les futurs conducteurs connaissent les règles de circulation, ainsi que la signification de la signalisation routière et qu'ils ont acquis, en outre, une habileté suffisante dans la conduite automobile, en vue, précisément, de leur éviter de provoquer des accidents. Par étapes successives, dont la dernière date de 1967, l'examen du permis de conduire a d'ailleurs été rendu plus long et plus difficile dans le but d'effectuer une sélection plus rigoureuse des futurs conducteurs et d'améliorer de ce fait la sécurité routière. Des épreuves de secourisme ne pourraient qu'allonger la durée de cet examen, sans avoir corrélativement pour effet de permettre un contrôle plus approfondi de l'aptitude des candidats à la conduite, ce qui constitue cependant un facteur déterminant de la sécurité routière. Les cours de secourisme ne pourraient être faits que par des médecins, qui auraient aussi à contrôler si les connaissances acquises par les candidats sont satisfaisantes et l'organisation de ces épreuves sur une très grande échelle entraînerait une augmentation très sensible des frais, tant pour l'Etat que pour les candidats à l'occasion de l'examen du permis de conduire. Pour toutes ces raisons, et malgré tout l'intérêt que présente la suggestion faite pas l'honorable Parlementaire, l'Administration n'envisage pas de la retenir, du moins dans un proche avenir.

116

NOTIONS ÉLÉMENTAIRES DE SECOURISME

(« J. O. », Débats Parlementaires, A.N., n° 73
du 13 novembre 1969)

7682. — **M. DELORME,** Député des Basses-Alpes, expose à M. le Ministre de l'Intérieur que de nombreux accidentés de la route décèdent ou restent handicapés faute de premiers soins immédiats. En effet, l'absence de toute notion de secourisme empêche souvent les personnes présentes de venir en aide à un blessé ou les conduit parfois à commettre des erreurs. Il serait donc souhaitable de diffuser largement des notions élémentaires de secourisme. Il lui demande s'il n'estime pas devoir par exemple inclure des notions de secourisme dans les épreuves du permis de conduire. **(Question du 2 octobre 1969.)**

Réponse. — Le Département de l'Intérieur est conscient des problèmes que posent l'opportunité et la qualité des premiers secours dispensés aux blessés de la route. Il sait que l'inexpérience des sauveteurs bénévoles a trop souvent des conséquences graves pour la santé des personnes qu'ils secourent. C'est donc moins sur les soins à donner aux blessés que sur le comportement à suivre lors d'un accident de la circulation que paraît devoir porter l'effort des Pouvoirs publics. A cet égard, il est indéniable que l'une des formes les plus utiles de cette action consisterait à introduire dans les manuels d'initiation au code de la route des notions précises sur a conduite à tenir en cas d'accident corporel. Les connaissances acquises de cette sorte pourraient être sanctionnées lors de l'examen du permis de conduire selon es modalités à mettre minutieusement au point. Mais on peut également concevoir que d'autres formes d'éducation du public soient retenues qui n'oublieraient pas les piétons et les « deux roues », catégories d'usagers de la route. Aussi le Ministère de l'Intérieur, en liaison avec les autres départements intéressés, s'attache-t-il à trouver un ensemble de solutions aptes à régler ce douloureux problème. Les études entreprises à ce sujet devraient pouvoir aboutir prochainement à des mesures concrètes et efficaces.

Le 26 Novembre 1969.

Monsieur Charles BIGNON,
Député de la Somme
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu et je vous en remercie bien sincèrement, vous préoccuper des accidents de la route, vous intéresser à ma campagne et faire une intervention auprès du Ministre compétent en ce qui concerne mon projet du permis de conduire.

Permettez-moi de vous dire que je ne reste pas insensible à votre volonté de faire aboutir ce projet et que je ne manquerai pas, l'année prochaine, sur les antennes de la radio et de la télévision par la suite, de remercier publiquement ceux qui auront oeuvré pour la réussite de cette entreprise humanitaire.

Car vous Monsieur le Député, vous avez compris que si cette suggestion entrait dans les faits, nous verrions très rapidement les statistiques modifiées et dans le bon sens, c'est à dire avec une diminution des tués.

Mais le Ministre ne voit pas cette solution applicable pour le moment ! Pourtant, voilà qui est fait en Allemagne ! Quelles raisons ? Des frais supplémentaires parait-il ? Et, sensibles !! Les cours ne peuvent être faits que par des médecins d'autre part !! ?

Je rectifie, si vous le voulez bien la réponse du Ministre et je vous serai reconnaissant si vous vouliez bien l'informer du contenu exact de ma proposition.

Il ne s'agit pas, comme beaucoup le pensent, d'ajouter une épreuve supplémentaire à l'examen du permis de conduire. Mais, d'adjoindre parallélement à tout ce qui est appris, des notions de premiers soins à donner aux blessés !

.../...

.../...

Il n'y aurait pas d'examen, les épreuves seraient vérifiées par des moniteurs en particulier et si le candidat ne les satisfait pas, il devrait tout simplement poursuivre l'entraînement pour les connaître mieux !

Actuellement, les cours de secourisme sont dispensés par des moniteurs de secourisme; les médecins biensûr collaborent à cet enseignement mais le plus gros travail et principalement en ce qui concerne les travaux pratiques, ~~est~~ est effectué par les moniteurs en question.

Je dirige moi-même une association de Protection Civile dans le Nord et le médecin assure au cours de nos sessions de formation 3 ou 4 cours théoriques. D'ailleurs, pour vous permettre de juger, je vous joins ci-inclus 2 programmes de sessions (pour secouristes). Pour ce qui nous occupe aujourd'hui, il n'est point question de former des secouristes (ce ne serait pas possible : manque de moyens et de moniteurs), mais des conducteurs capables de sauver leurs semblables.

Pas de frais très sensibles comme le dit Mr CHALANDON car nous sommes des bénévoles et faisons cela gratuitement : la Protection Civile est pour nous un idéal et militer dans ses rangs est pour nous un Honneur !

Je termine en vous disant que j'ai l'intention d'aller voir en juin prochain le Ministre de l'Intérieur en possession de 10.000 signatures (pétition lancée en soutien à ce projet).

Vous remerciant à nouveau de votre aide, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en mes sentiments respectueux et dévoués.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National
de Secourisme

.../...

ASSEMBLÉE NATIONALE

CHARLES BIGNON
DÉPUTÉ DE LA SOMME
CONSEILLER GÉNÉRAL D'OISEMONT
MAIRE DE BERNAPRÉ

N/ Réf. 11.913

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 28 Novembre 1969

Monsieur Didier BURGGRAEVE
251, rue Jules Guesde
59 - ROUBAIX

Cher Monsieur,

Merci de votre lettre du 26 Novembre qui m'a beaucoup touché.

Je serais très heureux de signer votre pétition et de m'associer à vos démarches dont je comprends tout le caractère bénévole et généreux.

Si vous venez un jour à PARIS, prévenez-moi et je pourrais vous recevoir à l'Assemblée Nationale.

Croyez, Cher Monsieur, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1er Décembre 1970

Moniteur National
de Secourisme
spécialisé en
Secours Routier

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

Le 26 Avril 1971.

Monsieur Charles BIGNON,
Député de la Somme,
Assemblée Nationale,
Palais BOURBON,
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Il y a, voici bientôt deux ans, suite à un échange de correspondance que vous m'avez fait savoir votre sentiment à l'égard du projet pour lequel je me bats depuis 4 ans et qui concerne l'introduction d'une épreuve pratique de Secourisme à l'examen du permis de conduire automobile.

J'ai été très sensible à l'intérêt que vous avez porté à cette proposition et je vous remercie encore de la démarche que vous avez effectuée auprès du Ministre de l'Equipement.

Depuis cette date, cette affaire a sensiblement évoluée. J'ai pu en effet développer ma Campagne et diffuser à travers toute la France par de nombreux moyens d'information (Presse, radio, télévision, revues) ce projet qui prend forme actuellement.

Grâce aux centaines de démarches effectuées tous les services du Gouvernement sont informés de mon projet qui vient d'être porté à la connaissance de M. le Premier Ministre.

.../...

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

.../....

Vous savez que, pour notre Pays, les conséquences des accidents de la route sont dramatiques. 15.000 tués, 330.000 blessés, 30.000 handicapés à vie en 1970.

Parmi ces morts, 50 % avant leur arrivée à l'hôpital et 23 % au cours du premier jour d'hospitalisation. Des secours plus rapides sont donc pleins d'espérance pour des milliers d'accidentés de la route.

Il est nécessaire d'avoir sur place, sitôt qu'un accident s'est produit une personne capable de maintenir la vie. Cela sera possible lorsque chaque conducteur aura reçu quelques notions de Secourisme tels les '5 gestes qui Sauvent' dont on parle beaucoup actuellement et qui est le thème de ma croisade en faveur des blessés de la route lancée au moment où j'ai obtenu un Prix à la Fondation de la Vocation.

Des ambulances modernes, des antennes de réanimation ne peuvent être efficaces si la vie n'a pas été maintenue avant leur arrivée. L'enseignement de ces quelques gestes serait dispensé gratuitement par les organismes de Secourisme qui existent. L'automobiliste pourrait alors avoir un auto-collant à apposer sur une glace de son véhicule, un timbre à coller sur son permis de conduire, on devrait pouvoir lui procurer une petite trousse avec le minimum nécessaire pour porter secours et un dépliant de rappel des gestes qui Sauvent.

Tout cela n'est-il pas réalisable ? Il faut que nous fassions l'effort nécessaire en France pour que les chiffres cités plus haut ne soient plus qu'un mauvais souvenir.

Je serai à PARIS lundi 3 mai afin de défendre ce projet au cours d'une conférence-débat, une nouvelle fois. Je suis profondément convaincu de la nécessité, pour notre Pays, d'une telle mesure et c'est aussi pourquoi j'irai jusqu'au bout.

Voudriez-vous avoir la gentillesse d'appuyer cette proposition auprès de M. Jacques CHABAN-DELMAS à qui je viens d'adresser une correspondance.

Je vous en remercie sincèrement d'avance et je souhaite de tout coeur que nos efforts puissent faire aboutir tout cela dans un avenir proche.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Charles BIGNON
Député de la Somme
Conseiller Général d'OISEMONT
Maire de BERNAPRE

le 28/4/71.

Cher monsieur, je réponds par retour à votre lettre du 26. Je contacte volontiers M le Premier Ministre et M Baumel et vous fais part de votre dévouement constant et persévérant.

Cordialement

2-6 6 Paris, le 29 AVR. 1971

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 14 Avril et vous demande de bien vouloir m'adresser dès que possible un dossier très détaillé sur votre projet concernant l'épreuve de secourisme du permis de conduire. Pourriez-vous aussi me préciser les moyens que vous préconisez pour la réalisation de votre projet (avec tous les détails).

J'attire votre attention sur la nécessité d'indiquer le nombre de Moniteurs de Secourisme actuellement formés et le nombre de ceux qui pourraient accepter une telle charge, (répartition par département). Combien chaque moniteur donnerait de leçons ? Quelles seraient la fréquence des leçons, et où seraient-elles dispensées ? Qui contrôlerait la bonne assimilation ? L'épreuve serait-elle obligatoire ou facultative ? Qui assumerait la charge de l'opération ? etc...

Le dossier que vous voudrez bien me soumettre ne pourra être pris en considération que dans la mesure où il sera suffisamment complet et que les chiffres dont vous ferez état seront établis.

Je vous remercie vivement de l'intérêt que vous portez à la Sécurité routière et au secours des blessés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Jacques BAUMEL

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de Secourisme
spécialisé en Secours Routier
Equipes de Protection Civile
5, rue Delerue - 59 WASQUEHAL

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT
AUPRÈS DU PREMIER MINISTRE
CHARGÉ DES RELATIONS PUBLIQUES

HOTEL DE CLERMONT
69, RUE DE VARENNE - PARIS 7e
TÉL. : 551-73-89

AMR / DD
CAB IV - n° 3726

Paris, le 26 MAI 1971

cordialement

Monsieur le Député et Cher Ami,

J'ai bien reçu votre lettre par laquelle vous avez bien voulu me signaler le désir de M. Didier BURGGRAEVE, 5, rue Delerue à WASQUEHAL (59), d'introduire une épreuve pratique de secourisme pour le permis de conduire automobile.

Je vous communique ci-joint, copie de la lettre que j'ai fait adressée le 29 avril dernier à M. BURGGRAEVE en lui demandant un certain nombre de précisions sur son projet; le dossier demandé à l'intéressé ne m'est pas encore parvenu.

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

Jacques BAUMEL

Monsieur Charles BIGNON
Député de la Somme
Assemblée Nationale
Place du Palais Bourbon

PARIS 7°

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 31 Janvier 1972.

+ int. Toulm
tr. + interw.

Monsieur Charles BIGNON,
Député de la Somme,
Assemblée Nationale,
Palais BOURBON,
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Vous m'avez adressé le 26 Mai 1971 une lettre de M. Jacques BAUMEL suite à la démarche que vous avez bien voulu effectuer en ma faveur auprès de lui au sujet de ma proposition "5 Gestes qui Sauvent au permis de conduire". Je vous en remercie vivement.

Je me permets de vous signaler que j'ai adressé le contenu de mon projet à M. BAUMEL le 7 juin 1971. A ce jour, je n'ai reçu aucune réponse du Ministre ? Voudriez-vous le lui faire remarquer ?

Vous m'aviez annoncé d'autre part avoir contacté le Premier Ministre. Hélas, je vois qu'également de ce côté aucune réponse ne vous a été faite.

Je suis sûr que vous ne manquerez pas de rappeler cette affaire à M. le Premier Ministre au moment où justement nous apprenons avec tristesse les statistiques routières pour 1971 : 16.200 tués - 354.000 blessés !

Au train où nous allons, nous perdons la Bataille de la route. Ce sera de notre faute !

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

126

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

ASSEMBLÉE NATIONALE

Charles BICHON

PARIS, le 2 Février 1972

Cher monsieur,

Je suis désolé que vous n'ayez pas de réponse de M. Baumel. Je ne manquerai pas de le lui rappeler si je le rencontre et je le regrette d'autant plus que vous savez tout l'intérêt que je porte à l'œuvre que vous avez entreprise.

Meilleurs sentiments

Bichon

Diffuser le secourisme

Il est important de rappeler qu'à cette époque, la Croix Rouge avait lancé une campagne intitulée « 4 gestes pour une vie » et l'article paru dans la revue mensuelle « Vie et Bonté », en juin 1969, ci-après, confirme que le premier organisme français pour la formation des secouristes souhaitait diffuser les gestes essentiels au plus grand nombre.

Comme il n'était pas question de former « tous » les français au BNS (Brevet National de Secourisme), comme d'ailleurs aujourd'hui à l'AFPS et aux multiples mentions complémentaires, comment ne pas être d'accord avec ces « 4 gestes », puisqu'on y retrouvait la ventilation par bouche à bouche (le 1er geste), comprimer la plaie qui saigne (le 2ème geste), le dégagement en cas d'urgence (indiqué dans baliser pour les 5 gestes dans le cadre de « protéger les lieux et les victimes ») et bien sûr l'alerte rapide et correcte des secours.

Bref, à cette date, il y manquait le balisage de la route et surtout la PLS, indispensable. Mais ce projet était très cohérent et rejoignait le concept des « 5 gestes », soit l'essentiel à tous, facile à comprendre, à pratiquer et à retenir.

Les « 4 gestes pour une vie » étaient prévus pour faire face aux accidents, même si la route était citée, d'où peut être l'oubli ou l'absence du « balisage de la route ».
Il est regrettable que la Croix Rouge ait abandonnée cette campagne après plusieurs années car, je suis persuadé que nous aurions pu arriver aux « 5 gestes », ensemble.

La FNS (Fédération Nationale de Sauvetage), ci-après la 4ème de couverture de sa revue « Le Devoir » de juillet-août 1969, propose par le SOS lancé et des explications concrètes, de devenir secouriste.

Ainsi, le « Qu'avez-vous pu faire ? », suivi de « Probablement rien parce que vous ignoriez... » etc. rappellent que les secours de première urgence pratiqués sur le lieu et au moment même de l'accident permettent d'en réduire les conséquences et la gravité.

Ainsi donc, les pouvoirs publics en 1969 ne pouvaient pas ignorer l'existence des grandes associations de secourisme, pour ne citer que ces deux-là. C'est le cloisonnement des administrations qui explique les réponses parfois aberrantes que l'on obtient de tel ou tel ministère.

Il suffisait au ministère de l'équipement de s'informer auprès du ministère de l'Intérieur, chargé de l'enseignement du secourisme pour « apprendre » que ce n'étaient pas des médecins, et eux seuls, qui pouvaient ou pourraient former nos concitoyens usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident...

Durant cette période, les ESPC de Wasquehal et Flers avaient débuté leur action et je diffusais une fiche récapitulative (il n'y avait pas encore de brochure sur les 5 gestes) afin de préciser la conduite à tenir face à un accident de la route.

Je le rappelle, les numéros 17 (Police) et 18 (Sapeurs Pompiers) n'existaient que dans les grandes agglomérations, ailleurs il fallait composer le numéro à 6 ou 7 chiffres...

C. ROUARD WATINE
DIRECTEUR DU SERVICE INFORMATION
DE LA CROIX-ROUGE FRANÇAISE

QUATRE GESTES POUR UNE VIE

Qui peut rester indifférent à l'énoncé de tels chiffres ?

S'il n'échappe à personne que le problème essentiel est celui de la prévention, il ne fait pas de doute cependant qu'il y aura toujours des impondérables et qu'il faudra toujours compter avec les défaillances de l'homme et de la mécanique.

Alors, devant l'accident qu'allons nous faire ? Savons nous seulement ce que l'on peut faire ? Savons nous seulement où est la véritable urgence ? Savons nous de quoi meurent les accidentés de la route ? Allons nous les laisser mourir ?

OUI, il y a quelque chose à faire. Entre l'égoïsme prudent des uns et le zèle intempestif des autres, il y a place pour le geste utile, qu'il est de notre devoir de bien connaître.

C'est à cette tâche de vulgarisation de la connaissance de gestes essentiels que la Croix-Rouge Française s'est attachée par sa campagne dite des « 4 gestes pour 1 vie ».

4 GESTES ?

- il faut savoir pratiquer la respiration artificielle,
- il faut savoir comprimer la plaie d'un blessé saignant abondamment,
- il faut savoir soustraire correctement au danger, toujours menaçant, un accidenté,
- il faut savoir alerter les pouvoirs publics (gendarmerie, en ville, Police Secours) et ce qu'il faut dire en donnant l'alerte.

I. POURQUOI FAIRE LE BOUCHE A BOUCHE ?

« C'est d'asphyxie que meurent et très vite, au bord de la route, les grands polytraumatisés de la route ».

Au cours des accidents de la route, les lésions sont souvent situées au niveau de la tête et de la nuque. C'est la région qui commande la respiration mais aussi la région la plus sensible à tout manque d'oxygène. Les troubles respiratoires risquent donc de s'aggraver d'eux-mêmes très vite, en particulier si le blessé présente des lésions thoraciques ou s'il est dans le coma. La méthode de bouche à bouche est ici plus particulièrement indiquée parce qu'elle n'exige qu'un déplacement minimum du blessé et n'appuie par sur la cage thoracique.

II. POURQUOI FAIRE UN PANSEMENT COMPRESSIF ?

« Freinez l'hémorragie, le caillot la stoppera ».

L'urgence de l'hémorragie, chacun de nous en a conscience. Une hémorragie externe s'arrête toujours pourvu que l'on mette autant de pression sur la plaie qu'il y en a dans les vaisseaux qui saignent.

Tout le monde sait enrouler un mouchoir autour d'une plaie d'un doigt qui saigne.

Mais pourquoi ne sait on pas en faire autant pour le reste du corps ? La pression d'une paume remplacera facilement la pression de l'enroulement. Mettre un garrot c'est presque toujours écraser un moustique avec un pavé. Le plus souvent, le garrot est plus dangereux que l'hémorragie elle même : très rares sont les hémorragies que n'arrête pas un pansement compressif. Poser un pansement compressif c'est boucher la fuite sur place. Un bon pansement compressif sauvera parfois une vie, évitera souvent une transfusion et plus fréquemment encore l'évanouissement du blessé

III. POURQUOI DÉGAGER LA VICTIME ?

" Une affaire de bon sens ".

Dans l'esprit du public, un blessé qui crie est à dégager avec précaution, un blessé sans connaissance se dégage « comme on peut ». Comprenons donc la hiérarchie des risques, la fragilité d'une nuque, le risque d'étouffement d'un blessé coincé par son volant. Qui oserait laisser brûler un blessé sous prétexte de ne pas prendre de responsabilité, une personne inanimée en travers d'une route fréquentée, un blessé s'étouffer sous le poids d'un véhicule ?

Mais, s'il faut faire quelque chose, il faut le bien faire : ce n'est pas la peine de prendre dans une voiture un blessé pour déposer quelques mètres plus loin un mourant ou un paralysé.

Le premier principe est de dégager en bloc l'axe crâne-cou-tronc. Un polytraumatisé est fragile mais le premier danger est la nuque : plier un fracturé de la colonne vertébrale c'est le tuer.

Le problème est là. Chacun devrait savoir dégager de son mieux et, pour celà savoir ne pas plier. Si la loi de non assistance à personne en danger vous dit d'intervenir, votre conscience vous commande de le faire avec compétence.

IV. POURQUOI AVERTIR LES POUVOIRS PUBLICS ?

Des quatre gestes à apprendre, celui-ci parait peut être le plus insolite. Il semble tomber sous le sens. Pourtant, quel est le service de secours qui n'a, un jour, entendu un appel pathétique incomplet ou indéchiffrable ?

Qui doit être appelé, comment appeler ?
a) sur la route, à la campagne, appeler ou faire appeler la Gendarmerie,

b) en ville, appeler ou faire appeler les secours publics, en particulier les sapeurs-pompiers si une organisation permanente existe dans la localité et s'il s'agit d'une personne qui ne respire plus .

Dans tous les cas, préciser nettement :

— le lieu précis, le nom de la rue, le lieu dit, etc...

— le nombre de victimes,

— l'heure exacte et les circonstances de l'accident, si possible.

La Croix-Rouge Française a confié le soin de cette éducation du public à ses équipiers secouristes. Ces derniers, au nombre de 50.000 répartis à travers la France dans tous ses Comités. Que chacun de nous réponde à leur appel. Ils nous apprendront ces 4 gestes qui peuvent sauver une vie. Nous verrons qu'ils sont faciles à exécuter, nous comprendrons qu'il nous faut parfaitement les connaître pour savoir intervenir efficacement en toutes circonstances.

Document Croix-Rouge Française (Photo Georges le Rouge)

Françoise Bertrand

Vous avez certainement, déjà assisté à un accident ? Qu'avez-vous pu faire ?

Probablement rien parce que vous ignoriez :

1° que les secours de première urgence pratiqués sur le lieu et au moment même de l'accident permettent d'en réduire les conséquences et la gravité.

2° que bien souvent, au moment d'un accident, se produit l'affolement qui nait de l'ignorance de "savoir agir".

Aussi, est-il du plus haut intérêt de s'instruire en suivant les cours de **sauvetage et de secourisme** organisés par la FÉDÉRATION NATIONALE DE SAUVETAGE, ses Comités et Groupements affiliés

ADHÉREZ A LA F. N. S.

Cotisation annuelle

Membre adhérent . . . fr.	20
Membre donateur . . . fr.	50
Membre bienfaiteur . . fr.	100
Associations . . , . . . fr.	30

(Service de la Revue compris)

Imprimerie Centrale Administrative - 34, rue du Docteur-Gérard - BEAUVAIS (Oise)

QUE FAIRE ?

EN CAS D'ACCIDENT DE LA ROUTE :

D'ABORD, que vous soyez Secouriste ou non,

VOUS DEVEZ VOUS ARRETER

soit : - pour porter secours (secouriste) et préparer l'évacuation.

- pour avertir les services spécialisés (si vous ne l'êtes pas).

En ville :

en 1er : LES POMPIERS (le n° 18)

ou le n° à 6 chiffres (autres communes) que vous devez avoir dans votre portefeuille avec celui de votre médecin, de l'hôpital le plus proche, etc.

Sur les lieux : (Il y aura beaucoup de monde)

NE VOUS LAISSEZ PAS INTIMIDER !

1°) - Repérer les victimes et faites prévenir immédiatement par un témoin les secours (Pompiers)

2°) - Si vous êtes secouriste : Donner les premiers soins
Si vous ne l'êtes pas : empêcher de toucher

SECOURISTE : Rendez-vous compte des blessures avant de faire QUOI QUE CE SOIT (connaissance, respiration, battements cardiaques, hémorragies, fractures, lésions diverses)

Rechercher bien toute trace de sang.

SI LA VICTIME EST CONSCIENTE : Posez-lui des questions

- Où a-t'il mal ? Que ressent-il ? Comment est-il ?

NE JAMAIS RELEVER QUELQU'UN SANS SAVOIR CE QU'IL A

NI FLECHIR LE CORPS EN AVANT, NI TOURNER LA TETE DE COTE

3°) - Contenir la foule - Faites-vous aider des témoins - Agissez avec autorité.

.../...

A l'arrivée des secours, dites ce que vous avez fait et aidez-les au besoin !

SI VOUS N'ETES PAS SECOURISTE :

Restez calme, faites appeler les secours, empêchez les gens de toucher les blessés !

DE NUIT : Baliser la route (avant et après l'accident)

Il y a eu en France, l'année dernière (1968) :
plus de 14.000 TUES et 300.000 BLESSES !
Malheureusement, nombreux sont ceux qui, s'ils ont pu s'en sortir resteront handicapés ou infirmes à vie !

La route devient de plus en plus meurtrière !

BEAUCOUP D'ACCIDENTES MEURENT PAR ASPHYXIE,
SI CHACUN DE NOUS CONNAISSAIT LE BOUCHE A BOUCHE, DES CENTAINES DE PERSONNES POURRAIENT ETRE SAUVEES !

Lorsque le sang s'écoule d'une plaie :
- il suffit de comprimer celle-ci avec un mouchoir propre pour l'arrêter le plus souvent.

DEVENEZ SECOURISTE ! Ne tournez pas en rond face à un blessé ou...ne vous sauvez pas !!!

Peut-être un jour un SECOURISTE VOUS SAUVERA !

APPRENEZ A DONNER LES PREMIERS SECOURS AUX ACCIDENTES !

LES COURS SONT GRATUITS :

Si vous désirez les suivre, obtenir un renseignement, vous procurer des documents,

ECRIVEZ : aux Equipes de Secours 'Protection Civile'
de Wasquehal-Flers
Maison des Jeunes - Rue delerue 59-WASQUEHAL.

1970

Dès le 1er janvier, je sollicitais le **Docteur Daniel MULLER**, par ailleurs médecin des sapeurs pompiers, dont j'avais fait la connaissance par le Lieutenant LESUR des pompiers volontaires de Wasquehal, afin qu'il participe à quelques séances de formation des secouristes. (Le **Docteur Daniel MULLER**, recevra, de mes mains, au tout début des années 90, la « médaille d'Honneur de l'ASAR » à l'hôtel de Ville de Lys lez Lannoy. Il avait les larmes aux yeux. C'était pour nous le moyen de le remercier pour son aide précieuse – et toujours bénévole et désintéressée – au cours de toutes ces années).

Je préparais également une « grande conférence », à Wasquehal (voir article de presse). Et c'est ce soir là que M. **Paul REYNAËRT** fit une intervention éclatante de reconnaissance, pour notre action pourtant naissante, pour nous mettre en exergue et nous encourager.
Le 9 février, je remerciais le député maire, M. **HERMAN**, qui, retenu par ailleurs, avait délégué un de ses adjoints. Il fallait préparer la mise en place de la commission, rattachée aux ESPC, en charge des accidents de la route.

J'achevais, en cette année 1970, mon engagement à la Brigade. Et dans notre revue mensuelle « Allo 18 » du mois de mai, un article détaillé, rédigé par le **médecin en Chef ROBERT***, sous le titre « TRIBUT payé par la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris aux accidents de la circulation », faisait le bilan des pompiers tués, soit lors d'interventions, soit lors de leurs déplacements personnels.
Un rappel de la mortalité, à 3 jours puis à 6 jours à compter de l'année 1968, le coût économique pour la Nation et en fait une bonne analyse de la situation à ce moment là de ce fléau puisque le Premier ministre, enfin, évoquera ces drames permanents, ce qui débouchera sur la « Mission interministérielle », les réunions de la « Table Ronde » et, en 1972, la nomination d'un délégué interministériel à la sécurité routière.
Mais le médecin chef de la Brigade terminait ainsi cette présentation : « Ces quelques chiffres et ces statistiques sont livrés sans autre commentaire, chacun ayant le devoir de les méditer, et dans la mesure du possible de chercher à remédier à cette effroyable hémorragie de la route ».

Le ministre de l'équipement, répond au JO le 29 mai à la question écrite de M. **LIOGIER** posée le 2 avril. La réponse est la même : durée de l'examen allongée, les cours de secourisme ne peuvent être faits que par des médecins (donc il est impossible de former des centaines de milliers de candidats au permis de conduire), et le fameux coût alors qu'en 1970, la formation au secourisme était quasiment gratuite car l'Etat (le ministère de l'Intérieur) accordait une subvention (très modeste certes, mais subvention quand même) par secouriste formé à toutes les associations nationales, qui la reversait en totalité ou en partie aux associations départementales et/ou locales.

* J'avais rencontré, dans le courant de l'année 1969, le Médecin Chef ROBERT, afin de lui exposer un projet pour effectuer le massage cardiaque externe en plaçant au niveau du sternum un accessoire, de sa dimension, afin de ne pas dépasser vers les côtes, dans le but d'empêcher les fractures occasionnées lors des massages et qui pouvaient donner lieu à des perforations des organes proches. Il fut très intéressé, regretta de ne pouvoir m'attribuer une « bourse », son budget ayant déjà été utilisé, afin de réaliser un prototype. Mais, lors d'une réunion de l'UNPC, je faisais la connaissance de deux personnes avec qui j'ai pu le préparer.
Beaucoup plus tard, j'ai appris qu'un appareil pour masser le cœur en permanence avait été mis au point pour les services de réanimation des hôpitaux. Puis il y eut ensuite le « cardio-pompe ». Seul le manque de moyens et de contacts n'avaient pas permis à cette idée d'aller plus loin. Il n'y aura pas eu d'expérimentation. Si je raconte cette anecdote, c'est qu'elle me revient à l'esprit en relisant le texte du Docteur ROBERT, ce qui confirme que de nombreuses idées sont abandonnées.

Le 1er Janvier 1970.

ÉQUIPES DE SECOURS
PROTECTION CIVILE
WASQUEHAL-FLERS

Monsieur le Docteur MULLER,
36, rue de la Paix
FLERS-lez-LILLE

E.S.P.C
70.DB.162
ENS. C.E.ACC.R

Cher Docteur,

Vous avez bien voulu nous aider pour les cours que nous dispensons à Flers-Bourg.

Nous avons tous appréçié vos connaissances et votre façon très simple de présenter les choses.

Encore une fois nous vous remercions de votre participation.

Nous sommes amenés à vous demander s'il vous serait possible de venir le mardi 20 janvier en la salle des fêtes du centre à Wasquehal, vers 19 h, pour discuter avec les élèves et répondre aux différentes questions qui vous seraient posées.

Comme nous vous en avions déjà parlé brièvement à Flers, au cours d'une grande conférence que nous organisons le 31 janvier en cette même salle de la rue Victor HUGO, nous créérons une Commission d'Etude "Accidents de la route", ouverte à tous afin de rassembler idées, suggestions, propositions qui seraient ensuite transmises soit :

- aux Municipalités
- à la Préfecture
- aux Ministères intéressés.

.../...

.../...

Vos connaissances et votre profession nous amènent une fois de plus à vous demander si vous accepteriez de diriger cette commission d'étude à l'occasion des réunions de travail (3 fois par an).

Vous en seriez alors le Président !

Nous avons demandé à Guy LUX qui viendra d'ailleurs s'il le peut le 31 janvier, la Présidence d'Honneur de cette commission. Il s'est préoccupé lui aussi des accidents routiers et fut touché cruellement par deux fois par ce fléau dont les conséquences sont, vous le savez aussi bien que nous, de plus en plus tragiques !

D'avance nous vous remercions bien sincèrement de votre concours et espérant pouvoir compter sur votre compétence pour cette commission, nous vous prions de croire, Cher Docteur, à nos sentiments les plus amicaux.

Pour les Equipes de Secours

Didier BURGGRAEVE

WASQUEHAL

1969 : les accidents de la route ont tué deux personnes par heure Mais les secouristes ont sauvé de nombreuses vies

Une partie de l'assistance, trop peu nombreuse, hélas (Ph. « La Voix du Nord »).

Samedi soir à la salle des fêtes du Centre rue Victor - Hugo, les équipes de secours « Protection Civile » de Wasquehal - Flers organisaient sous les auspices de l'Union nationale de protection civile, une soirée du secourisme et de la protection civile. Plus de 150 personnes y assistaient.

Un travail considérable

Sur la scène on notait la présence de MM. Laurent Perussel, président national et fondateur de l'Union nationale de protection civile ; Paul Reynaert, président du Comité technique de l'U.N.P.C., et secrétaire général, le docteur Lalisse de Lille, Muny, adjoint au maire de Wasquehal, Mme Schwindenhammer, infirmière, monitrice nationale de secourisme, MM. Christian Ghys, infirmier spécialisé, et Didier Burggraeve, fondateur des équipes de secours de Wasquehal - Flers.

Parmi le public, on remarquait le capitaine Lesur, commandant le corps des sapeurs - pompiers, le médecin commandant Poulain, le commandant du corps urbain de police de Roubaix, Vincent, président de la M.J.C., et Leduc, membre du conseil d'administration ainsi que de nombreux secouristes de Wasquehal et Flers et sapeurs-pompiers du corps de Wasquehal-Flers.

Les personnalités parisiennes s'étaient déplacées spécialement afin d'encourager les sections de Wasquehal et Flers, seule et unique association existant en France, créée par des jeunes.

M. Muny, représentant M. Pierre Herman, député-maire de Wasquehal, excusa M. Billecocq. Il transmit les vifs encouragements du député-maire et précisa que la municipalité de Wasquehal continuerait à aider les équipes de secours protection civile.

M. Didier Burggraeve, fondateur des équipes de secours fit un historique de la création de cette Association. Il insista particulièrement sur le rôle capital du secouriste et invita les jeunes et les adultes à le devenir.

Un exemple pour tous les jeunes de France

M. Christian Ghys, chargé des équipes d'urgence qui vont être créées prochainement, présenta la commission d'études des accidents de la route qui aura pour président M. Pierre Herman, et pour président d'honneur, Guy Lux, cette commission est destinée à regrouper les gens désireux d'apporter leur concours afin de trouver des solutions pour réduire les accidents routiers.

Mme Schwindenhammer, qui est présidente des Associations paramédicales de France et monitrice nationale, congratula les jeunes secouristes de Wasquehal et Flers, qui ont fait dans leur section ce que personne en France n'a su réaliser, elle insista également sur le rôle du secouriste lors des premières minutes de l'accident.

M. Paul Reynaert prononça une allocution importante. « La création des équipes de secours de Wasquehal, dit-il, est un acte d'humanisme d'abord, un témoignage d'efficacité ensuite, et un exemple pour tous les jeunes de notre pays ».

M. Reynaert aborda les difficiles problèmes de la jeunesse.

M. Reynaert suggéra aux adultes de s'ouvrir aux aspirations des jeunes, « de démentir, dit-il, un prétendu refus en ouvrant les portes sur la plus belle aventure du monde : sauver ceux qui sont en péril. C'est pourquoi l'Union nationale de protection civile a choisi ce podium de Wasquehal pour dire à tous les jeunes de France par la voix de son président Jean-Laurent Perussel : « La protection civile est aussi l'affaire des jeunes ».

Un sombre bilan

M. Reynaert invita les adultes à ne pas se limiter à un symbolisme naïf ni à l'abdication. « C'est à une participation qu'il faut inviter jeunes et adultes à relever les défis des nuisances qui tendent à compromettre le destin des hommes ».

L'orateur rendit hommage aux secours collectifs : sapeurs-pompiers, gendarmes, C.R.S., Croix-Rouge qui ne peuvent cependant être partout.

« L'autoprotection, dit-il, est le remède efficace, dont la plateforme est le secourisme opérationnel qui par une initiative compétente et immédiate sauve des vies dans les instants souvent limités qui suivent un accident. Il faut apprendre le secourisme si l'on veut faire de la protection comme l'on apprend le maniement du sextant si l'on veut faire de la navigation. Il appartient au ministère de l'Intérieur, service national de la Protection civile de coordonner le secourisme sous toutes ses formes. Le ministre a d'ailleurs par circulaire du 5 août 1969, encourage les relations de l'administration avec les associations participant à l'enseignement du secourisme ».

« Le secourisme est un amalgame, ajouta M. Reynaert, d'esprit de sécurité et de technique de sauvetage qui s'exerce à différents niveaux ». D'où une initiation sanctionnée par des diplômes. Il y a également la spécialisation. M. Reynaert rendit alors hommage aux sapeurs - pompiers volontaires qui sont au nombre de 200.000 en France, encadrés par des professionnels.

M. Reynaert donna ensuite le sombre bilan des accidents de la route : « En 1969, on dénombre 2 morts par heure au moins, et l'on nous dit que nous avons une chance sur deux d'être un accidenté de la route au cours de notre vie... ». Notons qu'il y eut également la projection d'un film sur la protection civile et les secours à apporter aux victimes de la route.

136

Le 9 Février 1970.

...\...

EQUIPES DE SECOURS
PROTECTION CIVILE
WASQUEHAL-FLERS

E.S.P.C
70.DB.179
C.E.ACC.R

Monsieur Pierre HERMAN,
Député-Maire de Wasquehal
Hôtel de Ville
Place du Général de GAULLE
59 - WASQUEHAL

Monsieur le Député-Maire,

Nous vous remercions d'avoir bien voulu déléguer Monsieur MUNY, votre adjoint, afin de vous représenter, à la Soirée du Secourisme et de la Protection Civile qui avait été organisée par les Equipes de Protection Civile à Wasquehal.

Nous vous remercions aussi de l'intérêt que vous portez à notre association, seule et unique en France en son genre, créée par de vrais jeunes.

A l'issue de notre soirée, comme vous le savez sans doute, une Commission d'Etude "Accidents de la route" a été créée sous la Direction de Mr le Docteur LALISSE de Lille qui a accepté d'en être le Secrétaire Général.

Cette Commission intéressera, nous en sommes sûrs, progressivement mais d'une façon continue la population des villes et nous permettra sans aucune doute de trouver quelques remèdes afin d'essayer de limiter la reproduction et les conséquences dramatiques des accidents routiers.

Suivant le bref entretien que nous avons déjà eu avec vous à ce sujet, nous espéronsque vous voudrez bien nous confirmer votre accord pour être le Président de cette Commission d'Etude.

.../...

.../...

Par même courrier, nous sollicitons un entretien avec Mr Jean DESMARETS, Maire de FLERS, afin de le prier d'accepter d'en être le Vice-Président.

Dès que la structure responsable de cette Commission sera achevée et trouvée, nous ne manquerons pas de vous en tenir informé et de la présenter officiellement dans la Presse.

Dans l'espoir d'une réponse favorable, nous vous présentons, Monsieur le Député-Maire, nos salutations les plus dévouées.

Pour les Equipes de
Protection Civile

Didier BURGGRAEVE

TRIBUT payé par la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris aux accidents de la circulation

Par le Médecin en Chef de 1re Classe ROBERT, Médecin-Chef de la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris

Il ressort d'une étude pilote consacrée à la rationalisation des choix budgétaires concernant la sécurité routière (rapport général établi pour l'année 1969 par le Ministère de l'équipement et du logement) que :

— Le bilan des accidents de la route de 1966 à 1968 est le suivant :

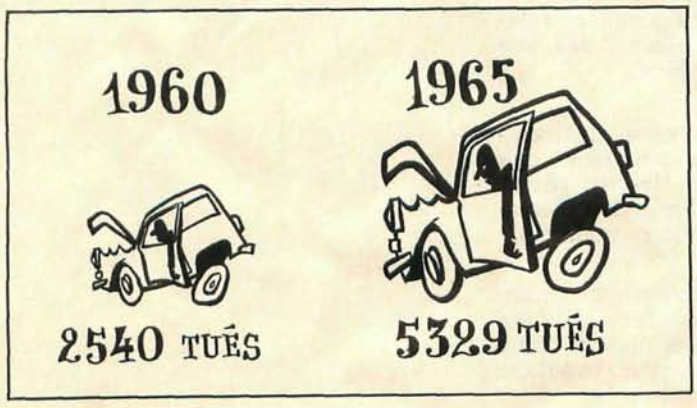
ANNEE	Accidents corporels	Morts	Victimes tuées ou blessées	Observations
1966 (1)	209.906	12.158 (3)	302.207	(1) Statistiques de la Direction des routes.
1967 (1)	215.470	12.926 (3) 13.585 (4)	314.941	(2) Statistique provisoire du Ministère de l'Intérieur.
1968 (2)	226.598	14.284 (4)	332.152	(3) + décès dans les 3 jours suivants. (4) + décès dans les 6 jours suivant l'accident.

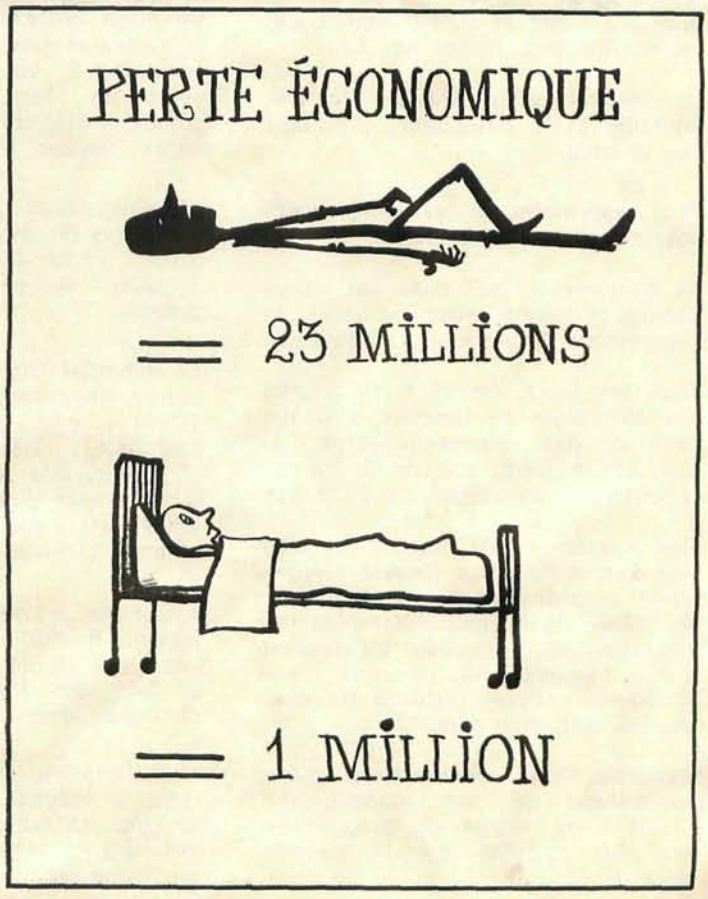
La perte économique pour la collectivité, du fait qu'une proportion importante des tués sont des jeunes, est en moyenne de :

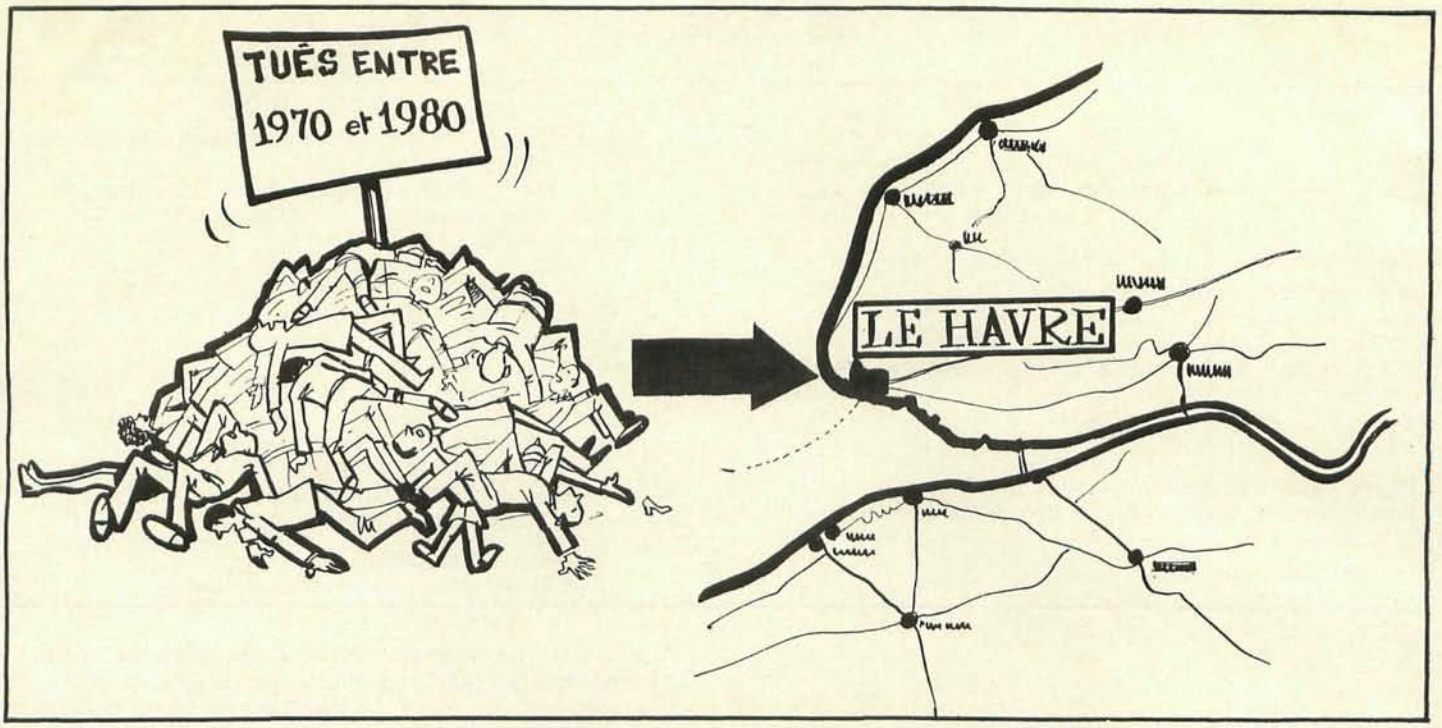
— Frs. 230.000,00 (ou 23 millions anciens) par mort selon l'estimation de la Direction des routes ;

— Frs.10.000, 00 (ou 1 million ancien) par blessé.

Le coût correspondant, pour la collectivité, des conséquences corporelles des accidents de la route en 1968 est d'environ 6,5 milliards de francs. Si l'on y ajoute le coût des dégâts matériels, on voit que la perte économique résultant des accidents de la route en 1968 a dépassé 10 milliards de francs — soit **cinq fois** environ la dépense nationale d'investissements routiers et autoroutiers.





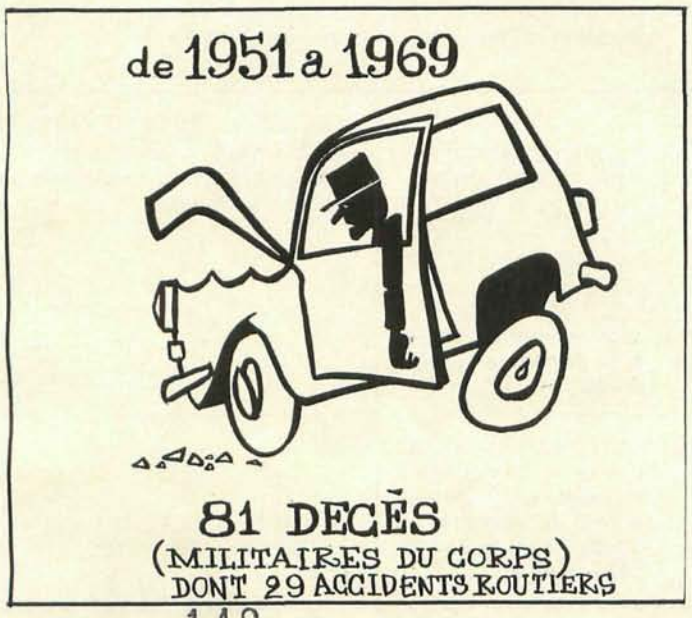


On constate que de 1960 à 1965, le nombre d'automobilistes tués a plus que **doublé,** passant de 2.540 en 1960 à 5.329 en 1965.

Cette croissance est malheureusement plus rapide que celle de la circulation, le nombre d'usagers de voitures tués étant passé de 5,2 au 100 millions de véhicules-kilomètres en 1960, à 5,9 en 1965.

Si la progression du nombre d'accidents continue au même rythme qu'au cours des dernières années, entre 1970 et 1980 le nombre de tués sera équivalent à la population d'une ville telle que le Havre, et le nombre des victimes correspondra à la population des villes de Paris, Marseille et Lyon réunies.

On peut estimer également que plus de la moitié des Français nés en 1969 seront victimes (tués ou blessés) d'un accident de la route.



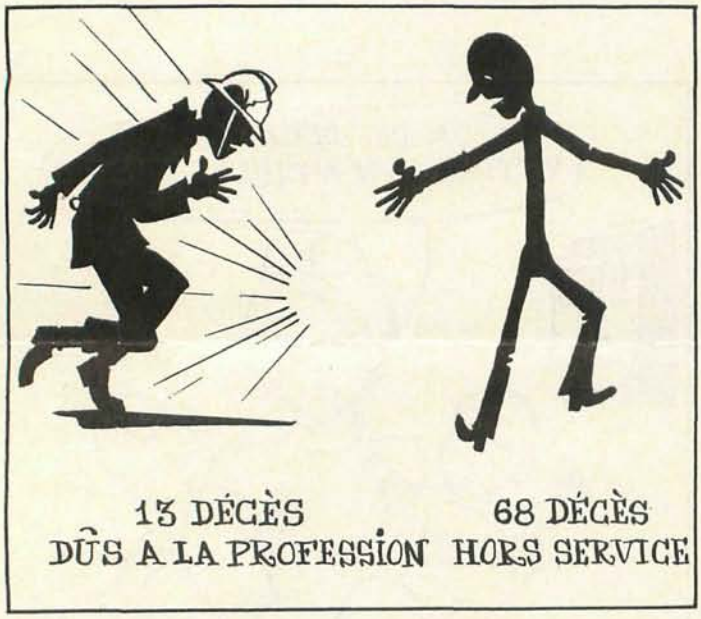
140

A la lumière de ce tragique aspect du problème, vu sous l'angle national, il est intéressant de mener en parallèle les statistiques des tués et blessés de la circulation dans le cadre de la Brigade de Sapeurs-Pompiers :

— De 1951 à 1969 inclus, soit en 18 ans, on a eu à déplorer 81 décès parmi les **effectifs militaires** du Corps des Sapeurs-Pompiers de Paris (en sont exclus les personnels civils — décès accidentels du Docteur et de Madame Nicolas — décès des familles accompagnant un militaire du Corps, etc...).

LES CAUSES DE CES DÉCÈS SONT LES SUIVANTES :

CAUSES	NOMBRE	OBSERVATIONS
Décès survenus au cours des interventions	7	— Dont 1 noyade en mer au cours d'une permission ; — 1954 : Explosion Quai de la Tournelle ; **2** — 1958 : Explosion rue d'Oslo ; **3**
Décès survenus en se rendant ou en rentrant d'intervention (accident de trajet)	2	
Décès imputables à la profession mais survenus à l'exercice, dans l'enceinte des casernes, en dehors des interventions	4	
Morts violentes survenues hors service, soit au cours de permission, soit lors des jours de repos.	29	— 1 accident de montagne — 2 accidents de moto) — 26 accidents d'auto ou de circulation) 28
Autres causes de décès.	39	— dont 10 suicides ; — et 11 décès imputables au cancer.



A la lumière de cette statistique, on constate que parmi les 81 décédés, le total des morts survenues au cours des interventions, au cours du trajet ou au cours d'exercices propres à la profession :

— est de 13, soit **le 1/6 du total des décès** (un décès en moyenne tous les deux ans) ;
— est nettement **inférieur à la moitié** des cas de morts violentes survenues en dehors du service, lourd tribut payé aux accidents de la circulation ;
— est sensiblement égal au nombre de décès survenus par suicide (10) et au nombre de décès survenus par cancer (11).

Il y a lieu de noter que près de la moitié (5 morts) des 13 décès survenus en service commandé est imputable à des **accidents collectifs dus à des explosions** survenues au cours d'interventions particulièrement meurtrières (1954 = 2 décès par explosion de gaz d'éclairage — Quai de la Tournelle — avec effet de « Blast-injury » ; 1958 = 3 décès rue d'Oslo — consécutifs à une explosion de vapeur d'essence).

Aucun décès en relation directe avec la profession n'a été enregistré entre 1960 et 1968 (1968 : décès du Sapeur Rémy).

Comparativement à ces faits, les **29 décès** par mort violente survenus hors service et principalement dans le cadre des accidents de la route et de la circulation doivent d'autant plus retenir l'attention qu'on assiste à une progression catastrophique de ce type de décès en fonction du temps, progression qui peut ainsi être illustrée :

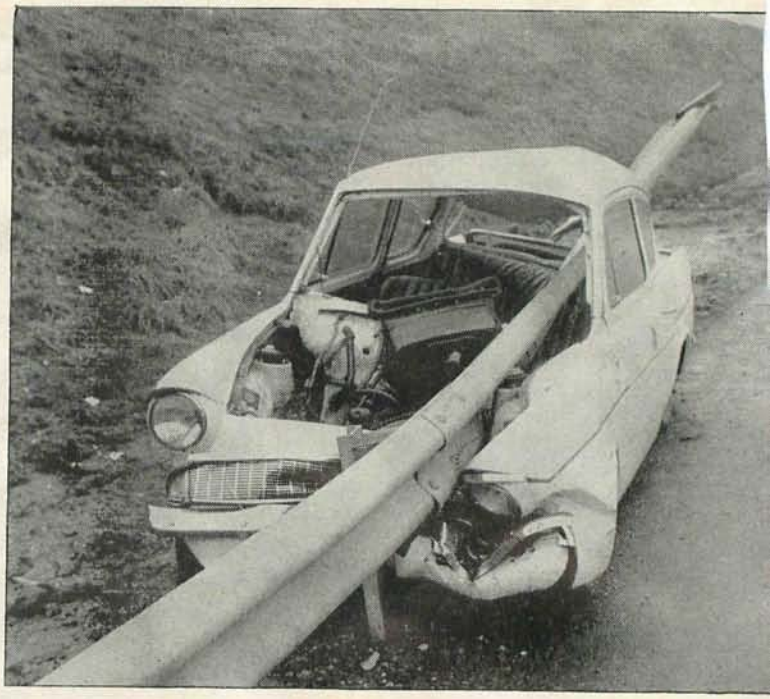
PERIODE	EFFECTIFS MOYENS DU CORPS	ACCIDENTS MORTELS DE LA CIRCULATION	BLESSES GRAVES HOSPITALISES (les blessés légers admis à l'infirmerie ne sont pas inclus)
1955 à 1959 inclus (5 ans)	4.000 environ	3 -	89
1960 à 1964 inclus (5 ans)	4.400 environ	6 - **soit le double de la 1/2 décennie précédente.**	104
1965 à 1969 inclus (5 ans)	5.100 environ	14 - soit plus du double de la 1/2 décennie précédente et **plus de 4 fois le nombre de décès constatés de 1955 à 1959.**	171 — soit le double des hospitalisés de 1955 à 1959

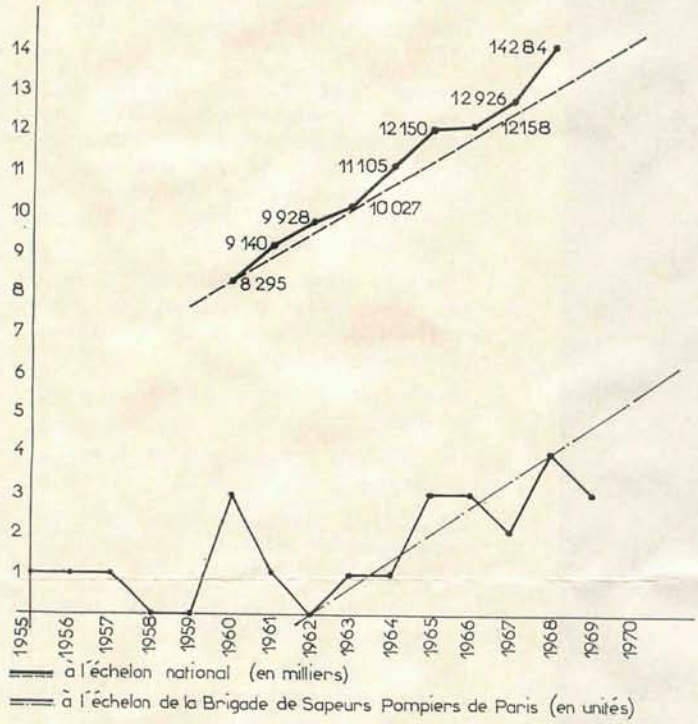
141

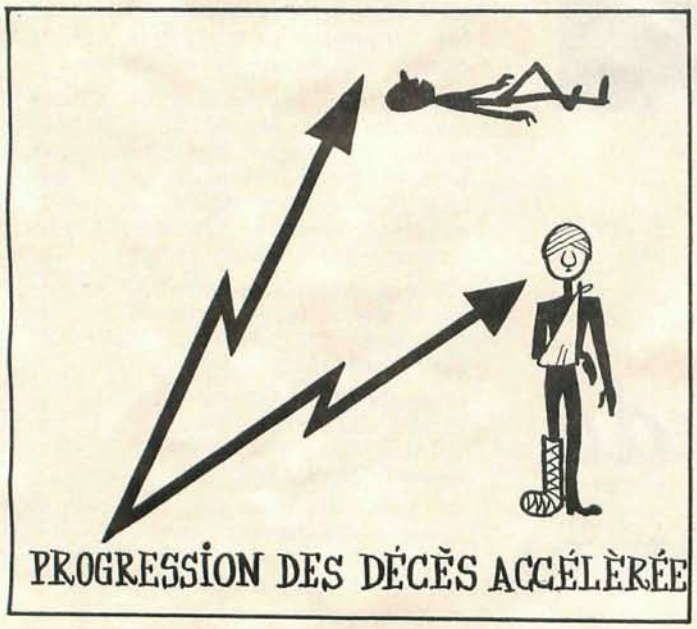
On remarque que la progression des décès est hélas plus accélérée que celle des blessés graves, la route étant de plus en plus meurtrière, du fait vraisemblablement de l'accroissement des vitesses et du nombre des véhicules en circulation.

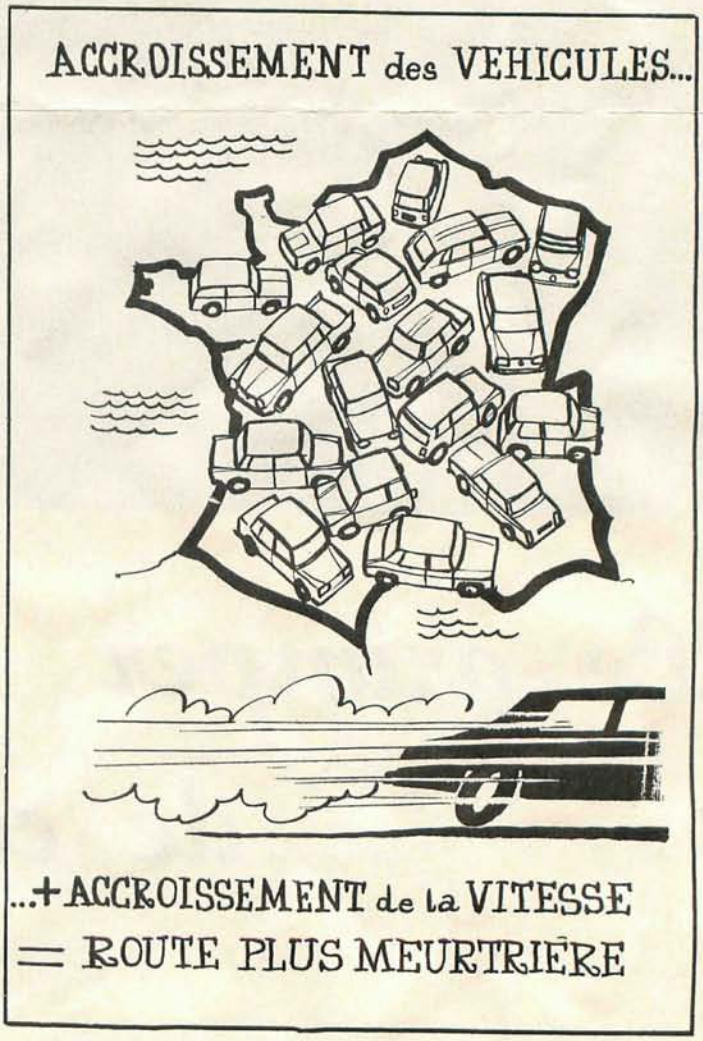
A noter que 1970 a déjà été marquée par deux décès de la circulation.

Ces quelques chiffres et ces statistiques sont livrés sans autre commentaire, chacun ayant le devoir de les méditer, et dans la mesure du possible de chercher à remédier à cette effroyable hémorragie de la route.









142

M. Liogier

J.O. Débats A.N. n° 42 du 29 Mai 1970

REPONSE - Page : 2119

Permis de conduire.

11098. — M. Liogier expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que lors d'accidents de la route, de plus en plus fréquents, il est trop souvent constaté que les conducteurs des véhicules concernés ou ceux venant au secours des accidentés sont dépourvus des notions les plus élémentaires de secourisme applicables en ces circonstances. Ceux-ci en toute bonne volonté apportent aux accidentés des secours ou des soins qu'ils croient utiles, au risque d'aggraver l'état du blessé ou même d'entraîner la mort, tels que transport de l'accidenté à pied ou en voiture vers la plus proche habitation alors qu'en certains cas (rupture des vertèbres par exemple) ces blessés doivent normalement, dans l'attente de leur évacuation par des services compétents (gendarmerie, pompiers, ambulances), être laissés sur place ou seulement déplacés avec d'infinies précautions vers le bord de la chaussée, s'il y a lieu de la dégager pour rétabilr la circulation ou en cas d'incendie du véhicule. Il lui demande en conséquence s'il n'y a pas lieu de faire entrer dans les épreuves du permis de conduire un examen comportant des notions élémentaires de secourisme. (*Question du 2 avril* 1970.)

Réponse. — L'adjonction de notions de secourisme à celles de la conduite elle-même, dans le programme de l'examen du permis de conduire, est, à priori, très séduisante ; mais son application soulèverait cependant des difficultés réelles. Cet examen a, en effet, comme objectif principal de s'assurer que les futurs conducteurs connaissent les règles de la circulation, ainsi que la signification de la signalisation routière, et qu'ils ont acquis une habileté suffisante de la conduite automobile pour leur éviter précisément de provoquer des accidents. Par étapes successives — dont la dernière date de 1967 — l'examen du permis de conduire a d'ailleurs été rendu plus long et plus difficile, en vue d'augmenter la sécurité routière. Des épreuves de secourisme allongeraient la durée de cet examen, sans avoir corrélativement pour effet de permettre un contrôle plus approfondi des aptitudes des candidats à la conduite, aptitudes qui restent le facteur déterminant de la sécurité routière. Enfin, les cours de secourisme ne pouvant être faits que par des médecins qui devraient contrôler également si les connaissances acquises dans ce domaine sont satisfaisantes, il s'ensuit que l'organisation de ces épreuves sur une grande échelle entraînerait une augmentation très sensible des frais supportés tant par l'Etat que par les candidats à l'occasion de l'examen du permis de conduire. Pour ces raisons, et malgré tout l'intérêt qu'offre la suggestion de l'honorable parlementaire, l'administration ne peut envisager de la retenir, du moins pas dans un proche avenir.

?

Cette réponse de 1970 est très curieuse puisqu'à la même date (2ème trimestre 1970), la revue « La Route », du Secours Routier français (SRF) organisme créé en 1954, sous la tutelle du même ministère de l'équipement, publiait (et faisait tirer par ailleurs) un résumé de la **conduite à tenir en présence d'un accident**, intitulé « Prompts secours aux blessés de la route » avec la mention : **(connaissances indispensables pour l'examen du permis de conduire).**

Et présentait le sigle PAS (Protéger, Alerter, Secourir), en les précisant ensuite et surtout en mentionnant que « **ce fascicule a été préparé par LA COMMISSION NATIONALE DU SECOURISME** » !
Certes, nous avions nos « 5 gestes », il fallait retirer la méthode pour relever un blessé, du ressort exclusif des sapeurs pompiers. Rappelons que le SRF soutenait l'action du **Professeur Marcel ARNAUD** dont il devint le Président de la Commission médicale. Mais ce que disaient le ministère de l'Intérieur et sa commission nationale du secourisme à l'époque, le Secours Routier français (sous tutelle du ministère de l'équipement), et d'autres organismes nationaux de formation au secourisme, étaient en totale contradiction avec les affirmations du ministre (de l'équipement) dans ses réponses aux députés.

Je quittais la Brigade fin mai et dès le 6 juin, j'avais programmé la première réunion de la « Commission d'étude accidents de la route » que le Directeur Général de l'ACNF (Automobile Club du Nord de la France), M. **Paul DESRUELLES**, m'avait permis d'organiser en ses locaux (le siège était à Roubaix). Le but était bien de trouver des solutions pour faire face à l'hécatombe sur les routes.

Guy LUX, avec qui le contact avait été établi en décembre 1968 (réunion de Nanterre), avait accepté d'en être le Président d'honneur et j'impliquais les deux maires des deux communes de mon association de secourisme (les ESPC) ainsi que M. **LALISSE** qui m'avait été proposé par le maire de Wasquehal. On voit ainsi que je ne voulais pas me contenter que du projet « phare » des « 5 gestes qui sauvent » mais aborder les autres et multiples aspects des causes des accidents de la route, de leurs conséquences, l'objectif étant leur réduction significative.

J'avais eu le patronage de l'UNPC (Union nationale de Protection Civile), association historique et très active à Paris et en région parisienne, depuis que son Président Fondateur, **Jean LAURENT-PERUSSEL** avait été mis en contact avec moi par le **Général CASSO**, Commandant la Brigade, qui avait eu connaissance de mes initiatives et de mon action (bénévole donc désintéressée). A partir de décembre 1968, le président de l'UNPC m'invita aux réunions et c'est ainsi que je fis la connaissance de M. **Paul REYNAËRT**, le secrétaire général, qui deviendra pour moi un guide, un soutien permanent, un conseiller. Avec son accord, suite à notre demande à **Pierre BLAHA** et moi-même en 1984, (nous le lui avions demandé et il avait accepté), il avait été nommé Président d'Honneur de l'ADPS (devenue CAPSU en 1986). Qui mieux que lui pouvait porter ce titre ?

Dans la presse, après la prise de position très nette du Premier ministre pour mettre un terme à l'hécatombe sur les routes, c'est la « Table Ronde » sur la sécurité routière dont on parlait le plus.

Et **Paul REYNAËRT** me faisait parvenir des coupures de presse ou des articles relatifs à la sécurité routière (ou au secourisme). Il suivait tout ce que je faisais. Il fera bien évidemment partie des trois personnes à désigner à la Fondation de la Vocation susceptibles de confirmer mon action pour étayer le dossier de candidature que j'avais déposé.

SI LE BLESSE

A SA CONNAISSANCE :

Etendez-le sur le dos avec douceur et prudence, (tête basse, pieds surélevés) sur une couverture que vous rabattrez sur lui.

SI LE BLESSE

A PERDU CONNAISSANCE

Couchez-le sur le côté, la tête basse, bien calée, un genou fléchi pour assurer sa stabilité. Laissé sur le dos il risquerait de s'étouffer par aspiration de sang, de vomissements.

Tenez-le au chaud dans une couverture (voir cas précédent).

IL NE FAUT JAMAIS *donner à boire à un blessé, avec ou sans connaissance et, bien sûr, surtout pas d'alcool.*

IL NE FAUT JAMAIS *déplacer sans raison impérieuse un blessé, ce qui provoquerait ou aggraverait l'état de choc.*

IL NE FAUT JAMAIS, *dans le cas où le déplacement du blessé est indispensable, le saisir sans précaution, par les membres par exemple.*

NON

Extrait de la Route, n° 32 - 2e trimestre 1970
Imprimerie « La Renaissance » - Troyes

145

Prompts secours aux blessés de la route

LES GESTES QUI SAUVENT

(propos illustrés, distribués par

LE SECOURS ROUTIER FRANÇAIS

CONDUITE A TENIR EN PRÉSENCE D'UN ACCIDENT

(connaissances indispensables pour l'examen du permis de conduire)

PROTEGER
ALERTER
SECOURIR

A : comme Allongé sur le côté
B : comme Bouche à bouche
C : comme Compression.

COMITE NATIONAL

Ce fascicule a été préparé par

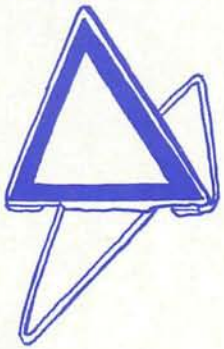
LA COMMISSION NATIONALE DU SECOURISME

PROTÉGER

- Coupez le contact sur chaque véhicule accidenté ou, mieux, débranchez la batterie.
- Immobilisez le véhicule sinistré (frein à main, cales).
- Postez à 100 mètres, dans les deux sens, une personne faisant des signaux de ralentissement (lumineux la nuit).

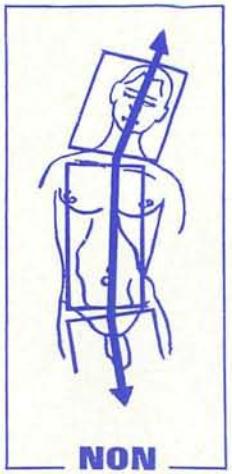
Ou, mieux encore, posez des triangles de sécurité.

Vous avez toujours intérêt à posséder au moins un de ces triangles à bord de votre voiture, en cas de crevaison la nuit, par exemple.



IL NE FAUT JAMAIS *poser les triangles ou faire signe de ralentir à MOINS DE 100 METRES du lieu de la collision, cè afin de permettre aux autres automobilistes de ralentir à temps et de s'arrêter avant les obstacles.*

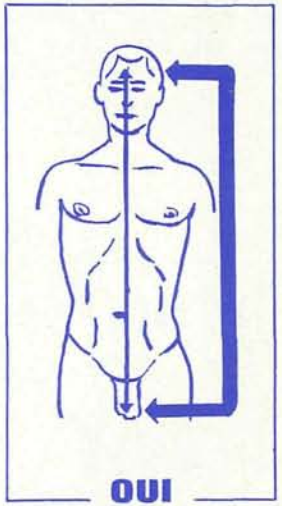
SI LE BLESSE EST RESTE PRISONNIER DE LA VOITURE



...ET SI RIEN NE LE MENACE, laissez-le où il est.

- Sa désincarcération est l'affaire des sapeurs-pompiers qui disposent du matériel approprié.
- S'il est accessible, prodiguez-lui les soins que réclame son état.

MAIS SI VOUS DEVEZ LE SOUSTRAIRE A UN DANGER IMMINENT (incendie, éboulement),



- Sortez-le progressivement, avec précaution, de telle manière que l'ensemble TETE - COU - TRONC fasse *un tout rigide.*

NE PLIEZ JAMAIS :

— la tête sur le cou ;
— le cou sur le thorax ;
— le thorax sur le bassin.

- Déposez-le sur le sol, pour le reprendre aussitôt, mais à l'aide de quatre porteurs, vous compris :

— le premier saisit la tête de la victime, une main sous le menton, l'autre sous la nuque. Il tire sur la tête ;
— le second saisit les chevilles et exerce une traction en sens opposé à celle exercée sur la tête ;
— les deux derniers porteurs placent leurs avant-bras, l'un sous les cuisses et les jambes, l'autre sous le tronc ;
— tout en maintenant la traction, les quatre porteurs lèvent le blessé en bloc, et à l'unisson.

SI LE BLESSE SAIGNE ABONDAMMENT :

Il faut TOUJOURS utiliser D'ABORD la *COMPRESSION DIRECTE.*

- Découvrez la plaie.
- Posez sur elle un gros pansement, un mouchoir ou, à défaut, le poing nu.
- Coussin hémostatique d'urgence.
- Appuyez *fortement* au moins 10 minutes.
- Posez un second pansement sur le premier si celui-ci ne suffit pas.
- Fixez le pansement avec une bande, ou, à défaut, avec une cravate. Serrez bien, mais sans excès.
- Surélevez le membre atteint.


6

IL NE FAUT JAMAIS commencer par mettre un garrot.

Vous ne devez donc l'employer QU'EN DERNIER RESSORT.

ALERTER

De toute urgence, il faut alerter les gendarmes par le moyen le plus rapide, en l'occurrence joindre le téléphone le plus proche, ou prier un automobiliste de se rendre à la gendarmerie.

Utiliser ces deux moyens simultanément ne nuit pas, afin d'être bien certain que l'alerte sera donnée.

Indiquer aux gendarmes l'essentiel :

le lieu exact, le nombre des victimes, celui des véhicules et les facteurs aggravants (feu, blessé incarcéré, etc...).

La gendarmerie alertera à son tour les services de secours.

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...).*

NON

SECOURIR

Souvenez-vous qu'il n'y a en fait que deux cas d'extrême urgence :

— *L'ASPHYXIE,*
— *L'HEMORRAGIE,*

pour lesquels il n'y a pas un instant à perdre.

RESPIRATION ARTIFICIELLE

Les chances de réanimation sont en raison directe de la rapidité avec laquelle le sauveteur est capable d'intervenir.
Ces chances, d'après Drinker, sont de :

— 95 % après 1 mn,
— 90 % après 2 mn,
— 75 % après 3 mn,
— 50 % après 4 mn,
— 25 % après 5 mn,
— 1 % après 6 mn,

PAS UN INSTANT A PERDRE.
CHAQUE SECONDE COMPTE.

Donc, AVANT TOUT, regardez si le blessé : — *RESPIRE,*
— *SAIGNE.*

Mais, ATTENTION ! **IL NE FAUT JAMAIS** *se désintéresser d'une victime en état de mort apparente (perte de connaissance, respiration nulle, absence de pouls, corps livide, lèvres et ongles bleutés, plaies ne saignant pas). Il s'agit souvent avant tout d'un blessé qui manque d'oxygène.*

REMARQUE : Il est bien évident que si vous êtes *le seul témoin* de l'accident, sur une route écartée et peu passante, la première action à entreprendre est de secourir les blessés. C'est seulement ensuite que vous alerterez la gendarmerie.

SI LE BLESSE NE RESPIRE PLUS :

Il faut insuffler l'air dans ses poumons par le *BOUCHE A BOUCHE.*

- Retirez avec le doigt les corps étrangers (caillots, fragments d'os, dentier déplacé...) qui obstrueraient la gorge.
- Soulevez la nuque.

- Renversez la tête en arrière tout en tirant *doucement* sur elle. Opérez *lentement* afin d'éviter d'aggraver une possible fracture des vertèbres du cou :
  — une main appuie fortement sur le sommet de la tête ;
  — l'autre soulève le menton dont la pointe doit être dirigée vers le haut.

- Placez votre bouche largement ouverte sur celle de la victime en appuyant fortement afin d'éviter les fuites d'air. Pour la même raison, fermez ses narines en y appuyant la joue ou pincez-les avec la main qui maintient la tête renversée.
- Soufflez fort. La poitrine doit se soulever.
- Enlevez votre bouche sans bouger les mains. La poitrine s'affaisse.
- Recommencez une quinzaine de fois par minute. Le mieux est de vous guider sur votre propre respiration.

IL NE FAUT JAMAIS *faire aux blessés asphyxiés la respiration artificielle manuelle, aggravante de lésions toujours possibles.*

NON

EQUIPES DE SECOURS
PROTECTION CIVILE
DU NORD

Section de Wasquehal
et Villeneuve d'Ascq
5, rue Delerue
59 - WASQUEHAL

COMMISSION D'ETUDE
ACCIDENTS DE LA ROUTE

REUNION D'ETUDE DES SUGGESTIONS,
REUNION DE TRAVAIL EN COMMUN

SAMEDI 6 JUIN 1970 - 14 h 30 PRECISES

SALLE DES CONFERENCES
DE L'AUTOMOBILE-CLUB DU NORD DE LA FRANCE
entrée : 19, rue du Curoir à ROUBAIX (2ème étage)

avec la participation de l'Union Nationale de Protection Civile

VOUS AVEZ DES IDEES POUR REDUIRE LE NOMBRE DES ACCIDENTS !

PROPOSEZ-LES A LA COMMISSION D'ETUDE "ACCIDENTS DE LA ROUTE"

Président d'Honneur : Monsieur Guy LUX, Animateur des Campagnes de sécurité routière à l'ORTF.

Président : Monsieur Pierre HERMAN, Député-Maire de Wasquehal

Vice-Président : Monsieur Jean DESMARETS, Maire de Villeneuve d'Ascq

Secrétaire Général : Monsieur le Docteur Paul LALISSE

Secrétaire Gal Adj : Didier BURGGRAEVE, Responsable des Equipes de Protection Civile.

Voulez-vous détacher selon le pointillé SVP

Mr - Mme - Mlle . . . . . demeurant à :
rue . . . . . n°
assistera à la réunion de la Commission (1)
n'assistera pas à la réunion de la Commission (1)
Ci-joint proposition pour l'étude en commission. Signature :

ADRESSEZ LA CORRESPONDANCE : 5 rue Delerue 59 - WASQUEHAL

Pour une « bonne » table ronde sur la sécurité routière

par **Didier MERLIN**

L'ACTUALITE de la sécurité routière met en relief une des contradictions de la vie moderne : une situation se dégrade ou inquiète ; des spécialistes l'étudient et croient avoir trouvé les moyens de la redresser ou de l'améliorer. Mais les finances ne suivent pas : l'ordonnance est rédigée, les remèdes ne sont pas achetés. L'opinion publique s'émeut, et, pour l'apaiser, l'on installe une « table ronde ».

Le cycle recommence au point de départ, mais la table ronde mêle techniciens, paratechniciens et même, parfois, profanes, ce qui met un aimable désordre dans le dossier cohérent élaboré à grand-peine et en un long délai par un corps officiel de spécialistes, mais resté sans application faute de gros sous (le fichier des conducteurs par exemple). Le plus surprenant est que la table ronde ne va pas toujours à la brocante et que l'agitation des idées produit parfois une perle au milieu de coquilles vides.

Bientôt donc, c'est de sécurité routière qu'il va ainsi s'agir. Aujourd'hui même, présidents et rapporteurs des différents groupes d'étude d'une table ronde sur ce grave problème doivent prendre contact en vue de la séance inaugurale du 3 décembre où M. Chaban-Delmas, nous l'avons annoncé, prendra la parole. M. Baumel, secrétaire d'Etat auprès du premier ministre, aura ensuite la tâche délicate de coordonner les travaux des différents groupes.

Tâche délicate en soi, et l'on veut espérer que les luttes d'influence et de personnes ne viennent pas la lui compliquer, s'effacent devant le bien public et la seule confrontation des idées. Ne nous le dissimulons pas cependant : si l'on peut risquer une image aussi peu géométrique, il va falloir commencer par rogner les angles de cette « table ronde ».

Un groupe y retiendra particulièrement notre attention : celui de l'information. Depuis quelques mois, on parle beaucoup, on parle plus du rôle de celle-ci dans l'amélioration de la sécurité. Nous ne nous en plaindrons point. Nous nous étions même réjouis, au mois de juin, lorsque MM. Dreyfus, directeur des routes au ministère de l'Equipement, et Frybourg, directeur de l'O.N.S.E.R. (Organisme national de sécurité routière), nous avaient parlé d'une commission sécurité-circulation qui mettait l'information en préalable à toute action.

Peut-être par l'intermédiaire de ce groupe de la table ronde parviendra-t-on à mettre en ordre et à rendre plus claires certaines notions dans l'esprit du public. Des résultats concrets aideraient, conditionnel qui risque malheureusement de demeurer financier.

Didier Merlin.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Annonce de mesures-choc demain

par M. Chaban-Delmas :

- Limitation de vitesse - Suppression des « points noirs » - Élargissement des routes à trois voies

LE nombre de véhicules en circulation dans tous les pays croît plus vite que les réseaux routiers. Selon les statistiques publiées par la Fédération routière internationale, le nombre de véhicules par kilomètre de route augmente partout d'année en année.

La France est un des pays industrialisés où le réseau reste le plus dense. On y comptait en effet 16,5 véhicules à moteur au kilomètre de route en 1968 contre 39,8 en Grande-Bretagne, 32,1 en Allemagne, 31,8 aux Pays-Bas, 31 en Italie, 22,7 en Belgique et 16,3 aux Etats-Unis.

Pour le nombre de voitures par tête d'habitant, les Etats-Unis approchent le chiffre d'une voiture particulière pour deux habitants. La moyenne pour les pays industrialisés se rapproche de une voiture pour cinq habitants, qui est la moyenne française.

Une moyenne de 10.500 km par an

La France conserve la deuxième place en Europe avec 224 voitures particulières pour mille habitants derrière la Suède (261 pour 1.000), mais devant la Grande-Bretagne (201), l'Allemagne (200), la Belgique (187), les Pays-Bas (162), l'Italie (151).

Dans 23 pays en voie de développement, on compte moins de 20 voitures pour mille habitants alors que dans trois pays semi-industrialisés, on atteint le chiffre de 45 pour mille.

Par contre, les Français n'ont pas roulé plus en 1968 qu'en 1967. Ils en sont restés à 10.500 kilomètres en moyenne, ce qui les place au 32e rang dans le monde loin derrière les Néerlandais : 16.800 kilomètres ; les Allemands : 16.000 (17.000 km en 1967) ; les Suédois : 14.000 ; les Britanniques : 13.200 (11.900 en 1967) ; les Belges : 11.050 (11.000 en 1967) et même les Grecs : 10.600 kilomètres.

Le parcours moyen annuel d'une voiture particulière s'établit dans le monde légèrement au-dessus de 15.000 kilomètres. Ce sont les Turcs qui viennent en tête avec 28.100 kilomètres annuels.

La France dépense 1.47 pour cent de son revenu national pour la construction et l'entretien de ses routes. Elle se place ainsi au treizième rang dans le monde bien après l'Allemagne (2,23 pour cent), l'Italie (1,91 pour cent), mais avant la Grande-Bretagne (1,30 pour cent).

Le gouvernement français consacre 60,96 pour cent des taxes routières au réseau routier alors que les Japonais, les Suisses, les Allemands donnent plus à la route qu'ils n'en reçoivent.

Les statistiques de la Fédération routière internationale montrent d'autre part que sur la base des chiffres de l'année 1964, le trafic par route en Europe s'est accru en moyenne chaque année de 12 pour cent pour les transports de voyageurs et de 7 pour cent pour celui des marchandises, tandis que le trafic ferroviaire laisse apparaître une diminution annuelle d'environ 1 pour cent pour le transport des voyageurs et de 1,5 pour cent pour celui des marchandises.

La technique des virages relevés serait-elle passée de mode ?

MW 27/12/

Nous avons relaté, hier, un accident qu'on peut résumer en ces termes : dans la côte de la Porcaresse (sur la route de Ganges) une voiture a manqué un virage et est tombée dans le ravin. Renseignements pris, la voiture montait, c'est-à-dire circulait dans le sens de Montpellier. Il est donc vraisemblable que la conductrice a commis en l'occurrence une erreur de conduite, fut-elle légère ; car, en montant, le ravin est à gauche et non à droite. Mais peut-être aussi cette erreur a-t-elle été amplifiée par le profil de la chaussée. Il est, en-effet, étonnant que dans le sens descendant, il n'y ait pas davantage d'accidents dans cette descente en lacets de la Porcaresse. Car, pratiquement, aucun tournant n'est relevé. L'amorce de la descente est déjà dangereuse car elle survient presque à angle droit avec la continuation de « la plaine des feuilles » soit deux ou trois kilomètres, et d'une ligne quasiment droite où on peut rouler très vite. Ce danger est tout de même signalé et une barrière de sécurité protège du côté du ravin. les automobilistes qui seraient surpris par le virage. Mais le grand virage qui est plus bas et les autres qui suivent sont à leur tour dangereux. Nous n'irons pas jusqu'à dire qu'ils sont relevés dans le mauvais sens mais ils ne sont pas relevés dans le bon.

Pourtant, il y a quelques années, des travaux ont duré des mois et des mois, surtout il est vrai pour couper un virage (ce qui a été une fort bonne chose). Mais ne pouvait-on en profiter pour reprofiler la chaussée ?

C'est du reste dans sa totalité, ou presque, que la route de Ganges mériterait d'être reprofilée car les virages sont nombreux où un automobiliste qui ne connait pas la route, risque d'être déporté.

Est-ce qu'il ne serait plus dans les normes de la construction des routes de relever les virages ? Nous avons remarqué, par exemple, que dans les nœuds autoroutiers réalisés tout récemment dans la région montpelliéraine, plusieurs virages présentaient le même défaut. On s'en est si bien aperçu qu'à certains endroits, la vitesse est limitée à 45 km.-h. Bien sûr, lorsque l'on quitte ou lorsque l'on va aborder une autoroute, la prudence s'impose. Mais est-ce là la véritable raison pour laquelle ces feuilles de trèfle sont insuffisamment relevés ? Nous ne le pensons pas. Et, de toutes façons, il vaut mieux mettre tous les atouts de son côté, y compris les lois de physique

A l'attention de D. Burggraaf pour une information
Cordialement D. Hugueneau

151

Il ne fallait pas lâcher les contacts avec les parlementaires et tout d'abord les députés car élus directement par la population. Certains, les plus nombreux, ne répondaient pas, d'autres une simple lettre pour confirmer la bonne réception du courrier, sans plus. Les moins nombreux enfin mais les plus actifs, ceux qui étaient intéressés, convaincus et qui voulaient apporter une contribution à la réussite de ce projet des « 5 gestes qui sauvent ».

Parmi eux, il y avait donc M. **Albert LIOGIER**, député de l'Ardèche. Ma lettre du 25 juillet 1970 était un « appel » à agir, à nous unir tous pour sauver des vies, comment ? Bien sûr il y avait tant à faire que l'on ne pouvait pas se disperser. Je proposais en ce qui me concerne le projet pour lequel je me sentais le plus capable de représenter, passionné par le secourisme, désireux que chacun de nos concitoyens sache faire quelque chose face à un accident de la route.

C'est par une lettre manuscrite que M. **LIOGIER** me répondait dès le 29 juillet. Il avait déjà posé une question écrite. Il trouvait la réponse décevante. Surtout il s'intéressait à ce qu'avait mis en place l'Allemagne.

On notera la remarque (en 1970) du député, en marge, qui écrit « On pourrait aussi prévoir un cours élémentaire obligatoire de secourisme à l'école primaire, par les instituteurs qui devraient recevoir une formation ad hoc ».

Cette information – ou formation élémentaire – relative « aux règles de sécurité et au secourisme » était obligatoire depuis une loi et un décret de 1958 ! C'est pourquoi je savais, même si je m'étais impliqué personnellement avec l'Académie de Lille, que ce qui pourrait se faire par le biais de l'Education nationale, si utile soit-il, resterait marginal. Les faits m'ont donné raison car, même avec la réforme de 1991 créant l'AFPS, environ 20 000 jeunes seulement étaient formés en milieu scolaire, par an. C'est-à-dire rien ! Nous en connaissons les raisons. Les programmes sont déjà très lourds, eux-mêmes non respectés faute de temps. Certes, il est possible de consacrer un peu de temps aux règles de sécurité, de prévention et au secourisme, mais ce sera toujours plus théorique que pratique et pour secourir, il faut savoir pratiquer les gestes donc les apprendre par la répétition sur la conduite d'un moniteur (secouriste lui-même).

A sa lettre, en retour, M. **LIOGIER** me joignait mon « appel » au bas duquel il avait apposé sa signature, comme le feront plusieurs parlementaires. Cette signature d'un élu de la Nation, à côté d'autres, anonymes, de nos concitoyens, était importante. Je répondais dès le 31 juillet à M. LIOGIER, par deux lettres, l'une au nom du « SOS CODE DE LA ROUTE », l'autre sur papier à en tête des ESPC.

Je faisais un peu le détail de ma proposition (directement à la machine à écrire, sans brouillon comme toujours pour gagner du temps – d'où ma remarque en fin de lettre). Je lui remettais des informations sur la décision prise en 1969 par l'Allemagne, obtenues par l'intermédiaire de l'Ambassade de ce pays à Paris.

Et dans la presse, de plus en plus d'articles traitaient des accidents de la route. Par exemple, cette alerte d'une prévision de 65 000 morts (entre 1966 et 1970) selon les statistiques prévues... Ce chiffre était largement dépassé car, la mortalité était retenue seulement 6 jours après l'accident ! Il fallait donc majorer les chiffres, à cette époque, de 10 à 13 % !

Le 25 Juillet 1970.

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

Monsieur le Député,

Bien souvent, au cours de ces derniers mois, votre attention a été appelée sur les conséquences dramatiques, nombreuses, très diverses, des accidents routiers qui n'épargnent aucun foyer.

Chacun d'entre nous peut en effet être frappé demain d'un accident de la route qui le blessera ou le tuera. Si l'on en croit les statisticiens, un Français sur deux sera impliqué durant sa vie dans un accident de circulation.

En effet, le problème est immense, complexe, difficile à traiter ! Déjà, et tout particulièrement cette année, un gros effort a été fait pour essayer de réduire le nombre des tués. On ne peut que s'en féliciter sachant qu'en 1969 la route nous a enlevé 15.000 vies humaines.

Parmi les solutions proposées dont certaines sont à coup sûr efficacas, celle de venir au secours immédiatement aux blessés, sur les lieux mêmes du sinistre devrait être retenue car elle permettrait de SAUVER de très hombreux accidentés avant l'arrivée des secours officiels.

C'est ce à quoi je m'attache, Monsieur le Député, depuis 3 ans. J'ai lancé une pétition demandant 10.000 signatures. J'en ai obtenu 3000 à ce jour; ce faible résultat étant dû au manque de temps pour les rechercher.

Si je me suis permis de faire appel à vous, à votre sens humain, c'est pour espérer votre soutien et votre aide pour ce projet qui a déjà été adopté par l'Allemagne.

Veuillez croire, Monsieur le Député, en l'hommage de mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

153

Moniteur National de Secourisme

ASSEMBLÉE NATIONALE

ALBERT LIOGIER

DÉPUTÉ DE L'ARDÈCHE
MEMBRE DU PARLEMENT EUROPÉEN
MAIRE DE 07-UCEL

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE Ucel 29 juillet 1970

Cher Monsieur,

Votre correspondance présente un grand intérêt qui ne m'avait pas échappé puisque j'ai posé, sur le sujet qui vous préoccupe et par la voie du Journal Officiel, la question écrite que vous trouverez sous ce pli avec la réponse du Ministre, réponse assez décevante.

Je serais donc désireux de connaître le texte exact adopté par l'Allemagne. Il me permettrait peut-être d'introduire une question orale, avec ou sans débat, au Parlement Européen afin de susciter une recommandation ou une directive de l'Exécutif européen (dit: "la Commission") dans le sens désiré.

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

A. Liogier

2/ On pourrait aussi prévoir un cours élémentaire obligatoire de reconnaissance à l'école primaire, par les instituteurs qui devraient recevoir une formation adéquate.

154 Av. B.

Merci me renvoyer la feuille ci-jointe après en avoir pris connaissance. Merci.

APPEL POUR LES MORTS SUR LES ROUTES

SIGNER POUR SOUTENIR

Toute personne est dans l'obligation de porter secours.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vous pouvez en faire autant. Voulez-vous ?

Alors ne cachez plus vos qualités civiques...

SIGNEZ POUR SOUTENIR

Didier BURGGRAEVE

A. Liogier

MERCI

Didier BURGGRAEVE

155

Imprimerie B. LEFÉVÈRE Roubaix

Le 31 Juillet 1970.

Monsieur Albert LIOGIER,
Député de l'Ardèche
Maire d'UCEL
07 - UCEL

Monsieur le Député-Maire,

J'ai été très heureux de recevoir votre correspondance ainsi que l'extrait du J.O. qui l'accompagnait.

Je le suis d'autant plus que vous avez saisi l'extrême importance de l'enjeu qui se joue chaque jour sur la route.

Vous trouverez en retour la réponse du Ministre qui, comme pour vous, ne me satisfait du tout.

En effet, si l'on en croit le Ministre de l'Intérieur, les cours de secourisme seraient donnés par des médecins. Hélas, trop peu de médecins s'occupent de ces questions ! De cette façon, ce projet d'introduire de notions de secourisme à l'examen du permis de conduire ne serait pas réalisable.

équipement

Mais ce qui existe en France et qui ne peut échapper aux services du Ministère de l'Intérieur, c'est un réseau de Moniteurs Nationaux de Secourisme qui pourrait facilement s'occuper de la chose sous le contrôle des médecins.

Vous pouvez, Monsieur le Député-Maire répondre cela à Mr le Ministre en ajoutant qu'il n'y aurait aucuns frais supplémentaires car nous sommes tous des bénévoles (voir lettre ci-jointe).

J'ai d'autres détails à vous communiquer si vous le désirez et pour préparer votre question orale mon expérience de secouriste.

Je reste à votre entière disposition.

Avec mes sincères remerciements,

157

E. S. P. C.
Section de Wasquehal
et de Villeneuve d'Ascq
5, Rue Delerue
59 - WASQUEHAL

Le 31 Juillet 1970.

Monsieur Albert LIOGIER,
Député de l'Ardèche
Maire d'UCEL
07 - UCEL

70.01.299
CORR. GEN
SOS - C.R

Monsieur le Député-Maire,

Vous avez raison ! On ne peut sans réagir laisser des blessés sur la bord de la route !

C'est pourquoi, il y a trois ans, j'ai eu l'idée de ce projet d'inclure des éléments de secourisme à l'examen du permis de conduire.

Ce que je vais essayer de vous résumer en quelques lignes est assez impressionnant, je vous laisse le soin d'en juger et ce sera pour vous, afin de défendre cette idée, l'occasion de posséder des arguments irréfutables.

Tout d'abord, vous pensez que j'ai au moins la quarantaine ? Et peut-être que je fais cela dans un but lucratif. Eh bien mettons les choses au point de suite : Pour cette affaire je ne saurais dire combien j'ai mis de ma poche ! Age : 22 ans.

40 députés environ soutiennent ce projet. Je vais les contacter tous avant 1973.

.../...

.../...

Je me préoccupe de secourisme depuis 1965, année du passage de mon premier brevet de secourisme (sauveteur-secouriste du travail).

Puis, automatiquement, je me suis intéressé des accidents de la route car déjà les chiffres étaient catastrophiques.

Car si on essaie par tous les moyens techniques de supprimer l'accident, on a souvent laissé de côté ce qui importe le plus : le blessé qui agonise !

Chaque fois qu'un accident a eu lieu, l'endroit du choc est véritablement pris d'assaut par les curieux. Hélas, ils ne sont là que pour se rendre compte de ce qui s'est passé incapables d'intervenir, de porter secours, de soulager ou de sauver !

Dans les voitures, dans le fossé ou sur la route les blessés attendent des soins urgents, très urgents. Personne pour les leur donner ! On fait appel aux secours !

Les Pompiers, la Gendarmerie arrivent sur les lieux ! 10 minutes se sont écoulées ! Il est trop tard : 2 sont morts, un blessé restera paralysé car quelqu'un l'a fait asseoir, le quatrième va perdre sa jambe !

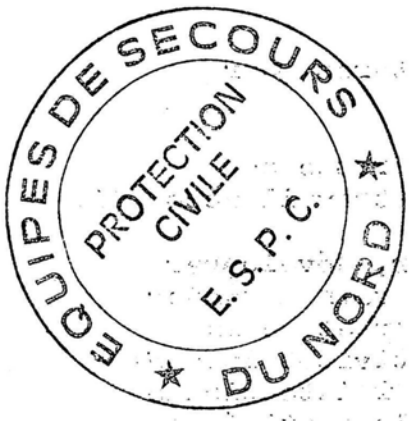
Si, non pas un Secouriste mais un personne dégrossie des techniques de secourisme de la route avait été sur place, ce tragique bilan aurait été modifié.

Tous les jours, sur les routes de notre Pays, des êtres humains meurent faute de ne recevoir de suite les premiers secours.

Ce sont ces premiers secours que chacun d'entre nous est capable d apprendre, de retenir et d'exécuter que nous devons introduire à l'examen du permis de conduire.

.../...

E. S. P. C.
Section de Wasquehal
et de Villeneuve d'Ascq
5, Rue Delerue
59 - WASQUEHAL



Le 31 Juillet 1970.

à Monsieur Albert LIOGIER,

Député de l'Ardèche - Maire d'UCEL

.../...

Il n'y aurait pas de frais supplémentaires, de difficultés puisque cette mesure a été adoptée par l'Allemagne (voir livret ci-joint).

Il serait possible d'obtenir des indications complémentaires par l'intermédiaire de l'Ambassade d'Allemagne à PARIS.

Mais nous trouvons toujours en France des difficultés fantômes !

Quand il s'agit de vies à SAUVER, tout doit être mis en oeuvre.

Si le Ministère de l'Intérieur m'en donnait les moyens, je pourrai m'occuper de l'instruction de tout le département du Nord :

- Préparer les candidats au permis
- Information et formation du public, (conférences, démonstrations dans les écoles, entreprises, clubs, M.J.C, foyers J.T etc)

C'est en partie ce que je fais actuellement depuis octobre 1969 où avec quelques jeunes, j'ai créé une association de Protection Civile. Tout ce que nous avons entrepris jusqu'à ce jour a été réalisé sans un centime du Ministère ou des collectivités locales.

Conférences, démonstrations, réunions d'information, récyclages, entraînements, séances de perfectionnement, séminaires d'études, sessions de secourisme, formations de spécialistes (ranimation, secourisme routier) activités sportives; voilà, sans un centime, pourtant j'en passe !

.../...

Nous avons lavé des voitures pour combler nos frais de bureau !

Voici deux coupures de Presse au hazard qui témoignent en partie du travail accompli.

Et nous allons continuer, développer notre action ! Mais maintenant, je vais demander l'aide des Ministères de l'Intérieur et de la Jeunesse et des Sports, des collectivités locales et du Conseil Général puisque j'ai l'intentionde créer une Association départementale destinée à regrouper les sections existantes.

Oui, le projet d'introduire des notions de secourisme à l'examen du permis de conduire est réalisable ! Pour le Nord je vous confirme que je veux bien m'en charger !

Moniteur National de Secourisme, spécialisé en ranimation et en sauvetage routier, Sapeur-Pompier de PARIS pendant 3 ans, je connais croyez-moi ces problèmes de la route, ces problèmes de secourisme et de sauvetage. Je poursuis d'ailleurs toujours mes études dans ce domaine ainsi que dans la Sécurité et Prévention.

Aidez-moi,
Aidez-nous,

Nous avons des vies humaines entre nos mains; sachons en épargner le plus possible !

Merci en tout cas d'avoir réagi comme vous l'avez fait ; puissent vos collègues en faire autant !

Veuillez croire, Monsieur le Député-Maire, en l'hommage de mon profond respect.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

Veuillez trouver la rédaction de cette lettre assez mauvaise, mais elle a été faite directement, à bruxelles

OD Sans

65.000 morts, 1.500.000 blessés sur la route entre 1966 et 1970

prévoient les statistiques pour la France

Le nombre des victimes des accidents de la route a souvent doublé, parfois triplé et même quadruplé dans certains pays entre 1950 et 1966. L'organisation mondiale de la Santé à Genève a publié, hier, l'inquiétant bilan de cet accroissement. En Europe, c'est l'Allemagne qui en 1966 détient le triste record des tués (16.864) devant la France (12.150 contre 3.354 en 1950).

Le vendredi 14 janvier 1966 fut un jour heureux dont les statisticiens se souviennent encore : il n'y eut que dix morts sur les routes de France. Ce « record de sécurité » fut attribué en son temps à une accalmie considérable de la circulation faisant suite à la période agitée des fêtes du Nouvel An.

En France la moyenne quotidienne atteint 35 tués, calculée sur un chiffre annuel de 12.751 morts en 1967. Mais la moyenne est un nombre abstrait qui n'est guère atteint vraiment que cinq fois dans l'année. Il existe par exemple des jours noirs où le chiffre des morts atteint 78 comme le 19 juin 1967. La statistique de Noël est souvent épouvantable : 63 tués pour le réveillon 1966, 52 la veille et 59 le lendemain, soit 174 en trois jours. Avec une répétition pour la Saint-Sylvestre : 76 morts le 1er janvier et 50 le lendemain.

En ce qui concerne les blessés, il existe 77 jours dans l'année, soit plus d'un jour sur cinq où le nombre des victimes de la route dépasse un millier (record : 1.785).

Contrairement à ce que l'on croit les mois d'été ne sont pas les plus dangereux. La plus mauvaise période est octobre et le début de l'automne : 1.140 morts, puis vient décembre : 1.076.

Les heures les plus funestes

Quant aux heures les plus funestes, elles se situent à la fin de la journée : 1.189 morts de 18 à 19 heures, 1.144 de 19 à 20 heures et 833 de 20 à 21 heures.

Les automobilistes représentent la moitié des victimes à raison de 26 % pour les conducteurs et 24 % pour les passagers. Puis viennent les piétons (22 %), les cyclomotoristes (19 %), les cyclistes (10 %) et les motocyclistes (1 %).

Selon les statistiques de l'Organisation mondiale de la Santé, la gravité relative des accidents en France viendrait pourtant assez loin derrière celle de certains autre pays. La Pologne, par exemple, dénombre 11 morts et 93 blessés pour 100 accidents ; l'Irlande : 9 morts et 130 blessés ; la Finlande : 9 morts et 129 blessés ; la Suède : 7 morts et 130 blessés ; l'Espagne: 6 morts et 139 blessés ; enfin, notre pays : 8 morts et 138 blessés.

Ces chiffres toutefois ne tiennent pas compte du fait que nos encombrements sont parmi les plus compacts du monde et que beaucoup d'accidents corporels s'y produisent à une vitesse heureusement réduite.

Il est certain que le réseau routier français doit être amélioré, répondent les tenants de la limitation de vitesse, mais cela demandera beaucoup de temps. Il faut ,dans l'immédiat prendre des mesures permettant de réduire le nombre et la gravité des accidents.

Commentant, pour sa part, les décisions gouvernementales, le Colonel Chichignoux, de la Direction générale de la Gendarmerie, nous a dit :

« La limitation de la vitesse sur 14.000 kilomètres de routes n'est pas la seule mesure prise par le gouvernement pour tenter de réduire la marée d'accidents mortels dus à la route. Il me semble, déclare-t-il, qu'on a pris là un ensemble de mesures cohérentes qui correspondent à une synthèse acceptable.

L'EXEMPLE VIENT DE L'ETRANGER

» D'autre part, en ce qui concerne la limitation de la vitesse, à proprement parler, n'oublions pas que, comme les autres mesures, il s'agit là d'expérience. Ces décisions n'ont pas un caractère définitif. Les résultats de cette expérience seront analysés dans six mois et l'enseignement qu'on en tirera déterminera la politique à suivre. »

Notons à ce propos que dans la plupart des pays modernes la limitation de vitesse a permis de réaliser une impressionnante économie de vies humaines : 39 % des tués en Grande-Bretagne, 20 % des accidents graves en Suède, en Suisse et aux Pays-Bas au cours d'expériences analogues aux nôtres. Aux Etats-Unis la réglementation a eu des conséquences encore plus spectaculaires : le nombre des tués sur la route y est devenu trois fois moins élevé que chez nous !

« Il s'agit pour l'instant, devait conclure le Colonel Chichignoux, **d'un problème de civisme, d'adhésion collective et je souhaite que l'expérience soit réalisée objectivement et complètement. Nous verrons bien, au bout du compte, s'il y a lieu de « retoucher » telle ou telle mesure de détail... »**

L. D. ■

Photo J. POTTIER

Des mesures, quelles qu'elles soient, devenaient urgentes : en janvier et février derniers, les accidents ont augmenté de 20 pour 100 par rapport à l'an passé !

Un autre député, M. **Benjamin CATRY**, avait écrit le 3 décembre au ministre des transports. Le député du Pas de Calais avait directement transmis par lettre « et mon appel » au ministre, en lui indiquant qu'à ses yeux ce projet était « tout à fait digne d'intérêt ». Et en lui demandant « d'user de son influence pour qu'il devienne réalité ».

Mais, hélas, la réglementation du – ou des – permis de conduire et donc la sécurité routière, était de la compétence non pas de ce ministère dit « des transports », mais de celui de « l'Equipement et du logement » ! Le 9 décembre, le chef de cabinet du ministre informait le député qu'il transmettait sa correspondance au ministre « compétent », c'est-à-dire M. **Albin CHALANDON.**

A son tour, le 18 décembre, M. **CHALANDON** signalait au député la bonne réception du courrier en attente d'une réponse détaillée, par un proche courrier.

Un événement majeur pour moi interviendra en cette fin d'année 1970. J'obtenais une « bourse » de la Fondation de la Vocation, organisme reconnu d'utilité publique créé en 1960 par **Marcel BLEUSTEIN-BLANCHET**, par ailleurs fondateur de « PUBLICIS », un homme exceptionnel par son parcours, durant la guerre, puis comme publicitaire.

La « bourse » me fut attribuée à l'unanimité du jury ce qui, fait assez rare, fut mentionné par les délégués lors de ma présentation, le 1er décembre 1970 à la maison de l'ORTF (devenue maison de radio France par la suite).

Mon beau diplôme (réduction ci-après) me fut remis par **le Professeur LAROCHE**, de la faculté de Médecine de Paris et mon chèque, destiné à encourager et soutenir ma Vocation de « Secouriste » (et d'Instructeur) par le chef de cabinet du ministre de l'Intérieur.

C'est à cette occasion que M. **Pierre HERMAN**, député maire de Wasquehal, m'accompagna dans un salon à part où se trouvaient, outre **Madame Georges POMPIDOU**, l'épouse du Président de la République en exercice, présidente d'honneur de la cérémonie de remise des bourses, de nombreuses personnalités et notamment M. **Jacques BAUMEL** à qui M. **HERMAN** me présenta.

Je crois que lors de cette soirée, je planais... Non pas après avoir consommé un verre d'une boisson alcoolisée ou deux (puisque je ne buvais jamais un verre, ni de bière, ni de vin, ni évidemment d'alcool fort). Mais par ce qui s'était passé au cours de cette soirée. J'avais autour de moi ceux qui m'aimaient et m'encourageaient, fiers de cette récompense ; ma Mère, mes amis **Paul REYNAËRT** et **Jean LAURENT-PERUSSEL**, Madame **Marie-André SCHWINDENHAMMER** (les trois personnalités – avec **Pierre HERMAN** - sollicitées pour confirmer mon engagement dans le domaine du secourisme et de la Protection civile), et quelques amis des ESPC de Wasquehal et Flers qui avaient pu faire le déplacement.

Ce couronnement par la Fondation de la Vocation fut pour moi, il faut le dire, l'occasion d'un nouveau départ. Je croyais être bien seul, je croyais que rien n'était possible, que l'on me répondait poliment mais que j'agaçais tellement avec mes certitudes et mes demandes réitérées que les critiques avaient déjà commencé....

La Fondation, premier organisme « privé » français à me faire confiance aura été pour moi le plus grand honneur, le plus grand encouragement à un moment clé.

ASSEMBLÉE NATIONALE

COPIE à conserver, pour Information.
Avec mes sentiments dévoués.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

BENJAMIN CATRY
DÉPUTÉ DU PAS-DE-CALAIS
CONSEILLER GÉNÉRAL
MAIRE D'ARQUES

Secrétariat:
24b, Rue de Flandre
ARQUES (P.-de-C.)

Tél. 38-03-27
Tél. 158 Arques

SC/BC - 12/6483/70

ARQUES ~~PARIS~~, LE 3 Décembre 1970

Monsieur Raymond MONDON
Ministre des Transports
Cabinet

75 - PARIS

Mon cher Ministre,

Je me permets de vous transmettre la lettre et"l'appel" qui m'ont été envoyés par Monsieur Didier BURGGRAEVE,demeurant 251,rue Jules Guesde à: 59-ROUBAIX.

Ce projet "d'inclure dans l'examen du permis de conduire,les premiers soins à donner aux blessés de la route",est tout à fait digne d'intérêt,et je vous serais très reconnaissant si vous pouviez user de votre influence pour qu'il devienne réalité.

En vous remerciant à l'avance,je vous prie d'agréer,mon cher Ministre,l'expression de mes sentiments les meilleurs.

165

Réussir sa vocation c'est avoir la joie de vivre dans l'amour de son métier. *Marcel Bleustein-Blanchet*

FONDATION DE LA VOCATION

ONZIEME ANNEE PROMOTION LOUISE DE VILMORIN

LES MEMBRES DU JURY DE LA FONDATION DE LA VOCATION

Marcel Achard
de l'Académie française

Louis Armand
de l'Académie française, vice-président du Jury de la Fondation de la Vocation

Raymond Aron
de l'Institut, professeur à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Paris

Georges Auric
de l'Institut, administrateur honoraire de la Réunion des Théâtres Lyriques Nationaux

Jacqueline Auriol
pilote d'essais

Marcel Bleustein-Blanchet
président de Publicis, président-fondateur de l'Association de la Fondation de la Vocation

André Charon
président honoraire de Shell Française, vice-président de l'Association de la Fondation de la Vocation.

René Clair
de l'Académie française

René Floriot
avocat à la Cour d'Appel de Paris

Françoise Giroud
directrice de l'Express

Maurice Herzog

A. M. Julien

Jacques de Lacretelle
de l'Académie française

Claude Laroche
professeur à la Faculté de Médecine de Paris

Pierre Lazareff
directeur général de France-Soir

Albert Lespinasse

Françoise Mallet-Joris

Pierre Massé
président de la Fondation de France

Raymond Nacenta
directeur général de la Galerie Charpentier

Marcel Pagnol
de l'Académie française

Francis Perrin
de l'Institut, professeur au Collège de France

Maurice Rheims
commissaire-priseur

Jean Rostand
de l'Académie française

Armand Salacrou
de l'Académie Goncourt

Carmen Tessier

Arnaud de Vogüé
président de la Compagnie de Saint-Gobain

Membres suppléants :

Suzanne Brésard
conseiller psycho-sociologue

Michel Dominik
délégué général de la Fondation de la Vocation

Yvonne Michel

Jean-Jacques Raffel
secrétaire général de la Fondation de la Vocation

Jacques Weulf
secrétaire général du Figaro

Les Membres du Jury de la Fondation de la Vocation ont attribué l'une des Bourses de la Vocation 1970 à :

Didier BURGGRAEVE

A Paris, le 1er décembre 1970
Le Président du Jury

Marcel Bleustein-Blanchet

166

Je ne l'ai jamais oublié et ce n'est pas par hasard si, en cette année 2006, sur le site de la Fondation, on peut y trouver le projet des « 5 gestes qui sauvent » !

Restera dans mon cœur pour toujours (et j'y pense encore près de 37 années plus tard), ce tout premier soutien par des personnalités exceptionnelles de tous horizons, emmenées par un homme exceptionnel lui aussi, **Marcel BLEUSTEIN-BLANCHET** que j'ai eu ainsi l'honneur de connaître et de revoir à plusieurs reprises.

Restera aussi, proposée par le ministre de la santé, sans que je le sache, ma nomination, en 1984, comme Chevalier de l'Ordre National du Mérite, décoration qui me sera remise à Paris justement par le Président de la Fondation, **Marcel BLEUSTEIN-BLANCHET**, ce qui traduit par ailleurs l'ingratitude de mon « ministère de tutelle », celui de l'Intérieur ; malgré, à la fin des années 90, l'intervention personnelle de M. **André DILIGENT**, et celle de M. **Jacques BARROT**, et autres parlementaires, pour une promotion dans cet ordre national...

Mais je resterai avec ces deux souvenirs, les meilleurs, puisque il n'y aura plus rien désormais. Aujourd'hui, une nomination quelconque dans un Ordre national n'a pour moi plus aucune signification. Même les médailles de l'UNPC, de l'Encouragement au dévouement, de l'Encouragement public et du Grand Prix humanitaire de France qui m'ont été remises, ont, désormais, plus d'importance qu'une éventuelle nouvelle nomination venant d'un ministère, pour les raisons que l'on trouve dans les mémoires sur les « 5 gestes qui sauvent » !

Paul REYNAËRT, collaborateur de la revue « Protection civile et sécurité industrielle », revue trimestrielle éditée par la société France Sélection de Paris, par ailleurs éditrice de nombreux ouvrages sur le secourisme et la sécurité en général (c'est-à-dire pour moi sur la Protection Civile), fit paraître une interview sous le pseudonyme de « Yves de Loos » sous le titre « Les cinq gestes qui sauvent ».

A travers nos contacts et nos échanges, il avait reconstitué mes idées, mes propositions. Tout d'abord, le projet des « 5 gestes », formation pratique et gratuite puisque la formation des secouristes, je le rappelle, était gratuite. Il était simplement demandé une très faible participation, pour l'assurance que nous devions régler nous-mêmes en cas d'accident lors des séances de formation, et pour la responsabilité civile.

Et déjà, le fléau de l'alcool au volant (ce texte est paru en 1971).
Ma vocation, conclura **Paul REYNAËRT** en mon nom « c'est sauver des vies », c'était exactement cela !

En cette fin d'année 1970, j'écrivais à M. **DESRUELLES**. Je l'avais rencontré à son bureau de Roubaix. Il m'avait pris au sérieux, malgré mon jeune âge, malgré aussi que parfois je ne savais pas encore bien exprimer toutes mes idées, valoriser mes arguments. Heureusement que parfois, nous croisons des hommes comme lui, ils sont très peu nombreux, les autres sont toujours agacés voire jaloux de ce que l'on fait ou voudrait faire... C'est regrettable et méprisant.

Mais le coup de pouce de la Fondation de la Vocation avait été déterminant, il y avait eu de nombreux articles dans la presse, régionale et nationale, une interview à la télévision régionale....

LES CINQ GESTES QUI SAUVENT...

Interview par Yves de Loos

NOS lecteurs connaissent déjà Didier Burggraeve, ce jeune moniteur de secourisme qui fait campagne près du Gouvernement, dans la presse et dans les réunions de protection civile pour introduire au permis de conduire automobile l'obligation de connaître les « Cinq gestes qui sauvent ».

Précurseur d'un « Secourisme moderne », Didier Burggraeve va toujours plus loin. Nous lui avons demandé cette interview pour faire avec lui le point de son action.

P.C.S.I. :

Vous êtes moniteur national de secourisme et vous avez proclamé que vous étiez pour un «Secourisme moderne»..., qu'entendez-vous par un secourisme moderne ?

D. B. :

Le secouriste moderne arrête l'hémorragie avec son poing, ranime avec sa bouche, écarte tout danger avec vigueur et sang-froid, dirige les opérations de secours avec présence d'esprit et compétence ; il faut le faire...

P.C.S.I. :

En effet, cela suppose une grande formation. Comment la concevez-vous ?

D. B. :

Avec des moyens nouveaux, audio-visuels et sonores. Il faut éveiller chez le candidat l'esprit d'initiative, le frapper par la parole, l'image, le son, obtenir de lui l'automatisme des réflexes par sa mise en présence de blessés simulés.

P.C.S.I. :

Quels sont les critères que vous demandez au secouriste moderne tel que vous le concevez ?

D. B. :

Un seul suffit : l'altruisme.

Pour un secouriste « quand la vie d'un homme est en danger, tout doit être fait pour tenter de la sauver ».

N'importe qui peut être celui ou celle qui par une intervention efficace, mesurée, contrôlée, sauvera une vie.

C'est une immense tâche de former partout le plus possible de bons secouristes et l'avenir en ce domaine doit avoir pour premier objectif la diffusion des « gestes qui sauvent » afin de toucher le maximum de personnes.

P.C.S.I. :

Depuis l'attribution qui vous a été faite, en 1970, du Prix de la vocation, vous vous êtes fait connaître par votre campagne pour les « Cinq gestes qui sauvent » dans le cadre des accidents routiers. Est-ce la seule voie dans laquelle vous œuvrez ?

D. B. :

Non. Bien sûr, j'en ai d'autres.

P.C.S.I. :

Voulez-vous les commenter pour Protection civile et Sécurité industrielle ?

D. B. :

Certainement, mais naturellement toutes mes idées ne me sont pas exclusives.

1° Introduire dans les épreuves du permis de conduire un exercice pratique de secourisme sur les cinq gestes qui sauvent. L'enseignement en serait gratuit par les organismes de secourisme avec remise d'un dépliant explicatif à chaque candidat.

2° Réprimer l'alcoolisme au volant d'une façon plus sévère :

- **Accident matériel avec alcootest positif, plus de 0,80 g à la prise de sang, 5 ans de retrait de permis et obligation de repasser l'examen.**
- **Accident avec blessé et prise de sang indiquant plus de 0,80 g d'alcool, 10 ans de retrait de permis et obligation de repasser l'examen.**
- **Accident mortel avec une prise de sang positive, plus de 0,80 g d'alcool, retrait de permis à vie.**

3° Renforcer la limitation de vitesse modulée sur les grands axes routiers en fonction des dangers particuliers et de l'état du sol.

4° Généraliser la signalisation routière sur la chaussée même.

5° Accélérer la suppression des points noirs par priorité.

6° Equiper les véhicules d'un extincteur d'incendie, de ceintures de sécurité à l'arrière et d'un réservoir d'essence en matière plastique.

7° Rendre obligatoire la tenue d'un carnet d'entretien pour les éléments essentiels du véhicule et sa présentation obligatoire à toute réquisition des autorités, en cours de circulation.

8° Equiper encore tous les véhicules d'une trousse de secours et d'un triangle de présignalisation.

P.C.S.I. :

Quels moyens employez-vous pour faire des adeptes à votre campagne ?

D. B. :

Chaque samedi, chaque dimanche, je vais de ville en ville, de village en village..., avec des jeunes garçons et filles formés par mes soins, nous faisons des démonstrations, nous donnons des conférences afin de convaincre les habitants du département du Nord qu'il peut être très simple de sauver une vie humaine. Dans d'autres départements des groupements se forment à notre exemple qui font partager leur savoir à des auditeurs de plus en plus nombreux. Je me rendrai bientôt à Luneville.

P.C.S.I. :

Vous faites donc école en France. Pensez-vous qu'il se fait ou se fera une action semblable à la vôtre à l'étranger?

D. B. :

En Allemagne, en Hollande, pour avoir le droit de conduire une voiture automobile il faut connaître aussi bien le maniement du levier de vitesses que les gestes qui sauvent. Il est indéniable que dans ces deux pays le nombre de morts sur les routes est proportionnellement moindre qu'en France. Les pouvoirs publics devront bien, dans notre pays, y venir.

P.C.S.I. :

Où, votre action dans cette optique est-elle parvenue ?

D. B. :

A ce jour, j'ai obtenu l'accord écrit de quelque 200 députés et l'approbation de tous les groupes parlementaires sans distinction.

Le Premier ministre fait étudier ma demande par ses services et j'espère dans une conclusion favorable quand j'apporterai en avril 1972 à monsieur le ministre de l'Intérieur les 10 000 signatures que je me suis fixé pour appuyer mon opération.

P.C.S.I. :

Cette opération confirme votre spécialisation exclusivement dans le secours routier.

D. B. :

Pas du tout. Mon activité professionnelle se déploie dans une organisation paritaire (patronale et syndicale) où je suis chargé de l'information, de la formation, du recyclage et de l'entraînement des secouristes du travail.

P.C.S.I. :

C'est donc bien le secourisme sous toutes ses formes qui est votre vocation.

D. B. :

Ma vocation, je vous l'ai dit, c'est sauver des vies.

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 le sauver ".
Didier Burggraeve

1er Décembre 1970

Le 27 décembre 1970.

Monsieur Paul DESRUELLES,
Directeur-Général de l'ACNF
42, rue du Maréchal FOCH
ROUBAIX

Cher Monsieur DESRUELLES,

L'Année dernière, à l'occasion d'un entretien que vous aviez bien voulu m'accorder, vous étiez d'accord pour me faire insérer un article dans la Revue Nord Automobile fort connue dans notre région.

Je n'ai eu guère la possibilité de le faire je crois, à l'époque, retenu déjà par de nombreuses activités.

Je pense que vous serez toujours favorable pour la parution d'un article sur la Campagne '5 gestes qui Sauvent'.

En attendant votre réponse, je vous prie de croire, Cher Monsieur DESRUELLES, en l'expression de mes sentiments bien respectueux.

Didier BURGGRAEVE

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

Le directeur général de l'Automobile club du Nord accepta de faire paraître un article sur ma proposition. Il me le confirma par une lettre, immédiatement, le 29 décembre. Le lendemain, je lui faisais parvenir l'article – remanié – à partir de celui que j'avais remis au syndicat d'initiative de Roubaix, pour son bulletin, et tout à fait utilisable.

L'ordre définitif des « 5 gestes » n'y était pas et ce sont des sapeurs pompiers, mes amis de toujours, mes vrais formateurs opérationnels du début de mon apprentissage du secourisme, qui me firent observer que la ventilation devait être mentionnée immédiatement après les deux premiers gestes dits de « pré secours », soit l'alerte et le balisage.

Ainsi, la présentation des 3 gestes d'intervention sur les victimes, afin de les sauver (d'où au départ, « 5 gestes pour sauver »), furent modifiés et le 5ème sera mis en troisième position, la « compression » (devenue comprimer), et en 5 la PLS qui était en 4.

Avec les ESPC nos activités se multiplièrent dans les deux villes et les deux fiches ci-après révèlent bien les objectifs ambitieux que j'avais su faire partager à mes jeunes amis, pratiquement tous de mon âge, à l'exception des nouveaux inscrits pour les « cours » de secourisme.

Dans le journal des ESPC, que j'appelais « Secourir », un article rappelait le projet des « 5 gestes » et la pétition des 10 000 signatures (qui, remise au cabinet du ministre de l'Intérieur en 1972, fera l'objet de tous les détails dans le 11ème mémoire). Et pour achever l'année, j'animais une réunion-débat à la MJC de Croix, sur la sécurité routière et le secourisme (les 5 gestes), en présence de M. **DESRUELLES**.

1971

Les contacts avec les députés se poursuivaient toujours activement. Il n'y avait pas de temps à perdre. Je prenais contact avec M. **Robert-André VIVIEN**, député du Val de Marne qui, bien que, entre temps, nommé secrétaire d'Etat au Logement (ce que font rarement les ministres, même après de nombreux contacts comme parlementaires), me répondait le 21 janvier : « Je fais examiner vos suggestions par mes services ».

Mais j'écrivais aussi le 5 février au Président de la FNPC, M. **Lucien LEPRESTRE**, suite à son éditorial paru dans un supplément annexé à la revue « Protection Civile et sécurité industrielle » de décembre 1970. En effet, il souhaitait que les candidats au permis de conduire – comme en Allemagne fédérale – (doivent « subir » un examen portant sur le secourisme). Et il commettait l'erreur de proposer que les moniteurs de conduite assurent également cet enseignement (ce qui provoquera des blocages par la suite).

AUTOMOBILE - CLUB DU NORD DE LA FRANCE
SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT SANS BUT LUCRATIF
AFFILIÉE A LA FÉDÉRATION NATIONALE DES CLUBS AUTOMOBILES DE FRANCE
36 à 42, RUE DU MARÉCHAL-FOCH
ROUBAIX

C CHÈQUES POSTAUX LILLE 53.71
TÉLÉPHONE : 73.46.50
BOITE POSTALE 249

ZONE D'INFLUENCE
NORD & PAS-DE-CALAIS

DIRECTION GÉNÉRALE

le 29 Décembre 1970

Monsieur Didier BURGGRAEVE
251, Rue Jules Guesde
ROUBAIX

Cher Monsieur BURGGRAEVE,

Par lettre du 27 Décembre, vous avez bien voulu me rappeler l'offre que je vous avais faite l'année dernière visant à insérer dans notre Revue " Nord Automobile ", un article sur le secourisme.

C'est bien volontiers que nous passerons le texte que vous voudrez bien me communiquer. Notre Revue doit paraitre dans les tout premiers jours de Janvier, l'insertion pourrait donc passer dans le numéro suivant.

En conséquence, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire parvenir le projet dès que cela vous sera possible.

Dans cette attente,

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

LE DIRECTEUR GENERAL

P. DESRUELLES

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 le sauver ".
Didier Burggraeve

Le 30 décembre 1970.

Monsieur Paul DESRUELLES,
Directeur Général de
l' A. C. N. F
42, rue du Maréchal FOCH
ROUBAIX

Cher Monsieur,

Vous avez eu la gentillesse d'accepter l'insertion, dans la revue 'Nord Automobile' d'un article sur ma Campagne '5 gestes qui sauvent' et je vous en remercie vivement.

Le voici, ci-joint, accompagné d'une photographie à toute fin utile.

Je suis à votre entière disposition pour tout sujet que vous voudriez me voir développer dans le domaine du Secourisme en général et particulièrement du Sauvetage sur les routes.

Avec mes remerciements réitérés, je vous prie d'accepter, Cher Monsieur, mes salutatiobs les meilleures.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National
spécialisé en Secours Routier

173

Article destiné au bulletin du Syndicat d'Initiative "Les Amis de Roubaix".

" (5 GESTES QUI SAUVENT) "

par Didier BURGGRAEVE

Lauréat de la Fondation
de la Vocation 1970

Président-Fondateur des
E.S.P.C du NORD.

Il y a quelques années, l'idée d'introduire des notions de Secourisme à l'examen du permis de Conduire automobile était considérée comme grotesque. Puis, à la lumière des études qui ont été faites, l'opinion s'est vite aperçue qu'en ce projet résidait une chance de salut.

Parmi les 15.000 tués de 1969 50 % meurent avant leur arrivée à l'hôpital et 23 % au cours du premier jour. Des secours plus rapides sont donc plein d'espérance pour la majorité de ceux qui se tuent.

Chaque conducteur doit donc connaître les premiers secours, les premiers soins à prodiguer aux victimes de la route et c'est ce que j'ai appelé les "5 gestes qui Sauvent". 5 gestes simples mais précis pour SAUVER sur nos routes.

Quels sont-ils ?

1) - Appeler les Secours. Oui car beaucoup ignorent comment il faut faire et qui ils doivent appeler.

2) - Baliser la route. C'est hélas ce que l'on oublie souvent sur les lieux d'un accident. Alors c'est un nouvel accident souvent plus meurtrier. Il y a beaucoup à faire et notamment éviter le feu du véhicule en débranchant la batterie.

3) - Stopper les hémorragies. Les victimes de la route souffrent de plusieurs lésions, c'est pourquoi on les appelle des polytraumatisés. Plusieurs hémorragies peuvent se déclencher simultanément. Il faut savoir y faire face par la compression avec pansement ou manuelle.

.../...

4) - <u>Dégager en cas de danger et position de Sauvegarde</u>.

Sauf si le véhicule accidenté flambe, vous devez laisser les victimes à l'intérieur et les soigner dedans en attendant l'arrivée des secours. Parfois, un blessé gise au milieu de la route. Que faut-il faire ? Le traîner doucement. Un blessé sans connaissance ne peut d'autre part être laissé tête en avant ou sur le dos. Dans ce dernier cas on doit le mettre avec précautions en position de Sauvegarde c'est à dire sur le côté.

5) - <u>Ranimer</u>. Pourquoi ? Parce que tous les blessés de la route ont des troubles respiratoires et 60 % d'entre eux meurent par asphyxie. Ils manquent d'air, d'oxygène.
Mais sur un accidenté de la route on ne pratique pas une méthode manuelle deś respiration artificielle. Le bouche à bouche ou le bouche à nez peuvent seuls convenir !

Je vous invite donc à apprendre ces 5 gestes à l'occasion des nombreuses conférences et démonstrations que j'ai l'honneur d'organiser dans toute la région et au délà même du Nord avec le précieux concours des Equipes de Protection Civile.

<u>SOUTENEZ CE PROJET</u> : Adressez vos signatures sur une feuille, une carte postale, une carte de visite à

" 5 GESTES QUI SAUVENT "

59 - WASQUEHAL.

MERCI

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

Didier BURGGRAEVE

EQUIPES DE SECOURS 'PROTECTION CIVILE' DE WASQUEHAL-FLERS,
5, RUE DELERUE 59 - WASQUEHAL.

ACTIVITES DES EQUIPES DE PROTECTION CIVILE :

Cours de Secourisme : 3 sessions par an (Wasquehal et Flers). Dispensés par des moniteurs et secouristes actifs avec l'aide de médecins et infirmières. Les cours sont agrémentés de diapositives et de films.
Une session de formation dure un peu plus de trois mois et un examen sanctionne la délivrance du diplôme Officiel de Secouriste.
Conditions : 14 ans à l'inscription et aptitude physique permettant le brancardage et divers exercices pratiques.
Des cours polycopiés sont remis aux candidats ainsi que divers documents.

Formation de Spécialistes : Ranimation et Secourisme routier.
cours réservés aux secouristes diplômés désireux de devenir secouristes actifs.

Secouristes actifs : (Equipe d'Urgence). Tout titulaire du brevet National de secouriste peut devenir actif. Il reçoit alors une carte régulièrement validée. Pour cela, il doit suivre règulièrement (chaque mois) un entraînement (cours de révision, causerie avec un médecin, projection de films, manoeuvre sur terrain) Il participe s'il le désire à l'enseignement et peut devenir aide-moniteur. Il peut aussi assurer des Postes de Secours à l'occasion de réunions sportives ou sur les routes.

Entraînements mensuels : Chaque mois, les équipes de Protection Civile s'entraînent et se perfectionnent. La manoeuvre effectuée ou l'exercice pratique prévu est différent à chaque entraînement. Une fois chaque mois aussi, les équipiers se retrouvent à la piscine pour se préparer ou s'entraîner au Sauvetage nautique.

Conférences : Chaque année, une dizaine de conférences sont organisées dans la métropole Lille-Roubaix-Tourcoing. Elles ont pour but d'avertir le public de l'évolution des dangers de la vie moderne et de présenter les premiers secours à donner à un blessé.

Réunions d'information : Sur simple demande et à partir de 10 personnes, les équipes de Protection Civile organisent des réunions pour informer les ouvriers (entreprises), les particuliers (familles), les enseignants ou les élèves pour leur faire en une grosse heure un tour d'horizon rapide sur la Protection Civile la Sécurité et le Secourisme.

Démonstrations : Elles sont destinées à éduquer, rapidement, le grand public qui ne dispose pas du temps nécessaire pour devenir secouriste. Il y en a chaque année dans des villes différentes.

Recyclages : Tous les secouristes formés peuvent suivre des séances de révision (2 fois par an) de façon à revoir en gros ce qu'ils ont appris aux cours.

Commission d'Etude "Accidents de la route" : Cette commission, créée à Wasquehal le 31 janvier 1970 est la première existant dans le département. Elle sera suivie d'autres commissions sous le Patronage de Guy LUX. Elle est destinée à trouver des solutions pour améliorer les conditions de circulation et surtout d'éviter la reproduction d'accidents en proposant des remèdes, suggestions etc.

DEVENEZ SECOURISTE ! Si un accident arrivait chez vous, au travail, sur le terrain de sports, sur la route...SERIEZ-VOUS CAPABLE DE SAUVER CE BLESSE, peut-être un parent ou un ami ?

Les Equipes de Protection Civile sont à votre disposition. ECRIVEZ-NOUS.

RESPONSABLES :

Cours, Conférences, démonstrations	: Didier BURGGRAEVE
Réunions d'information, recyclages	: Pierre DUHAMEL
Direction des secouristes actifs	: Jean-Marie VRECK
Responsable des Equipes d'Urgence	: Christian GHYS
Entraînements mensuels	: Ghislaine LAMBERT

SECOURIR ! C'est le plus bel acte qu'un être humain puisse accomplir !

LA PROTECTION CIVILE EST AUSSI L'AFFAIRE DES JEUNES

E. S. P. C.
Section de Wasquehal
et de Villeneuve
5, Rue Delerue
59 - WASQUEHAL

NOUVELLES ACTIVITES AUX EQUIPES DE PROTECTION CIVILE DE WASQUEHAL-FLERS :

Commission d'Etude "Accidents de la route"

Cette Commission a été créée le samedi 31 janvier 1970 à Wasquehal, au cours de la Soirée du Secourisme et de la Protection Civile organisée par les Equipes de Protection Civile.
Cette Commission est placée sous la Présidence d'Honneur de Guy LUX avec la participation de délégués d'associations de secours et des municipalités de Wasquehal et Flers.
Toute personne peut y faire partie. Il y aura 3 réunions par an pour la présentation des travaux, l'étude des suggestions et un débat général avec les membres et le public.

Président : Monsieur Pierre HERMAN, Député-Maire de Wasquehal

Adresser la correspondance : Mairie de Wasquehal ou

Mr le Secrétaire Général, Paul LALISSE, 179 Bld de la Liberté 59.LILLE
ou Secrétaire Général-adjoint, Didier BURGGRAEVE 251, rue J.Guesde 59.ROUBAIX

Comité de Jeunes pour la LUTTE CONTRE L'ALCOOLISME

Devant les dégats considérables de l'Alcoolisme en France et tout particulièrement dans le Nord, un comité de jeunes rattaché aux Equipes de Protection Civile, en liaison avec le Comité Départemental de Lutte contre l'Alcoolisme luttera, dans la mesure de ses moyens, de ses possibilités contre l'alcoolisme qui ravage partout (causes 30% minimum des accidents de la route, crimes, délits de toute sorte etc.

JEUNES ! VENEZ AVEC NOUS POUR EVITER QUE VOS CAMARADES DEVIENNENT ALCOOLIQUES

ON PEUT LE DEVENIR SANS LE SAVOIR ! FAITES DONC ATTENTION -

AIDEZ-NOUS ! MONTREZ QUE LES JEUNES AUSSI SONT CAPABLES DE S'OCCUPER D'UNE TELLE TACHE.

Président du Comité Anti-Alcoolique : Didier BURGGRAEVE.

Loisirs et Activités sportives :

Des sorties "d'amitié" dans le cadre des équipes de Protection Civile auront lieu (patinoire, théatre,) et sportives (équitation, cyclisme, etc)

En ce qui concerne le cyclisme, une série de randonnées sera organisée et les secouristes pourront se regrouper en une dizaine, une vingtaine ou plus en suivant un itinéraire précis. Ils seront accompagnés par un véhicule de secours (bien entendu !).

Responsable de cette activité complémentaire : Michel BURGGRAEVE.

Tous les jeunes peuvent se joindre à lui pour l'aider et préparer ces journées sportives.
Lui écrire : 251, rue Jules Guesde 59.ROUBAIX ou le voir à la M.J.C de Wasquehal

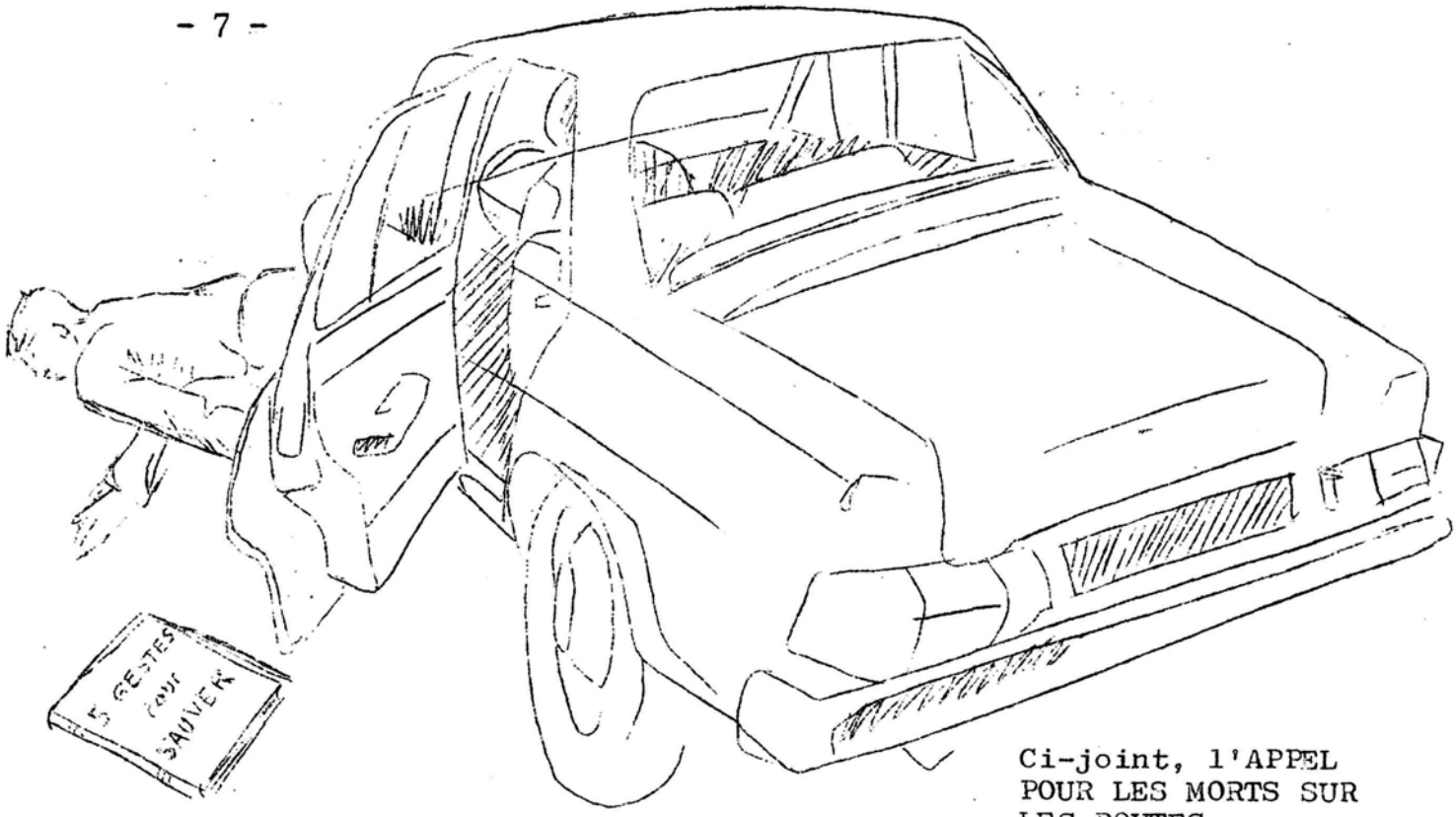
DEVENEZ SECOURISTE : VOYEZ LES EQUIPES DE PROTECTION CIVILE DE WASQUEHAL-FLERS.

PARLEZ-EN AUTOUR DE VOUS....

ET VENEZ NOUS VOIR.

VOUS POUVEZ ASSISTER A NOS REUNIONS MENSUELS - RENSEIGNEZ-VOUS !

MERCI POUR TOUT : LA PROTECTION CIVILE DE WASQUEHAL-FLERS



Ci-joint, l'APPEL POUR LES MORTS SUR LES ROUTES....

CA BOUGE POUR NOTRE PROJET !

Des centaines de Jeunes et d'Adultes ont répondu à l'appel lancé le 24 SEPTEMBRE 1967 par Didier BURGGRAEVE alors à la Brigade de Sapeurs-Pompiers de PARIS et repris maintenant par les Equipes de Protection Civile.

Cet Appel "POUR LES MORTS SUR LES ROUTES" aura reçu l'appui de nombreux parlementaires. Une pétition Nationale a été ouverte, d'abord sur un cahier, puis par des circulaires afin de recueillir 10.000 signatures en soutien au projet d'introduire des notions de Secourisme à l'examen du permis du conduire automobile.
Plus de 3000 personnes ont apposé leur signature et donc en l'attente de ces 10.000 paraphes la pétition reste ouverte à tous.
L'appel pour les morts sur les routes constituait le premier volet d'une campagne POUR SAUVER LES BLESSES DE LA ROUTE. Ce premier volet comprenant une série impressionnante de conférences s'est achevé le 24 septembre de cette année. Le second volet s'intitule :

5 GESTES POUR SAUVER

Il va se concrétiser par un Tour du Nord de tous les Clubs, Maisons de Jeunes, Foyers, Salles des fêtes etc; puis un Tour de FRANCE qui a démarré le samedi 26 septembre 1970 à AUMALE (Seine Maritime) - voir compte-rendu ci-après -

QUELS SONT CES 5 GESTES POUR SAUVER ?

1° - APPELER LES SECOURS (Mais comment et qui appeler)
2° - BALISER LA ROUTE (Pourquoi et avec quoi)
3° - STOPPER L'HEMORRAGIE (Comment procéder)
4° - SAUVER - SAUVEGARDER (Position de Sécurité, Sauvetage d'urgence)
5° - RANIMER (par le bouche à nez ou bouche)

CE SONT CES 5 GESTES QUE NOUS VOUDRIONS VOIR INTRODUIRE A L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

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 le sauver ".
Didier Burggraeve

Sécurité Routière

99. Propositions à envoyer à M. Jacques Baumel.

Débat sur la sécurité routière à la M.J.C.

Nombreux étaient les adultes et les jeunes qui avaient répondu à l'invitation des équipes de Protection Civile vendredi dernier à la M.J.C. de Croix, où avait lieu un débat sur la sécurité routière.

Les spectateurs assistèrent à la projection d'un film intitulé « Le geste qui sauve » et qui détaillait les missions de la Protection Civile, organisme dépendant du ministère de l'Intérieur et qui compte dans ses rangs des milliers de volontaires.

souligna la présence de M. Paul Desruelles, directeur général de l'A.C.N.F.

M. Lalisse donna tout de suite le ton au débat. Il déplora que les chauffeurs « meurtriers » ne soient pas punis plus sévèrement. M. Desruelles précisa le rôle de l'A.C.N.F.

Didier Burggraeve présenta « Les cinq gestes qui sauvent » pour lesquels il poursuit ses démarches afin qu'ils soient introduits à l'examen du permis de conduire automobile. Il parla no-

Au cours de cet intéressant débat.
(Ph. « La Voix du Nord »).

Ensuite, Didier Burggraeve, président des E.S.P.C. du Nord, présenta M. Paul Lalisse, directeur départemental adjoint honoraire de la Protection Civile, bien connu dans notre région et

tamment de la ceinture de sécurité. Il traita aussi de l'extincteur obligatoire dans la voiture, de la limitation de vitesse, de l'étalement des sorties d'usines.

Il souligna que trop de conducteurs prennent le volant en état d'ivresse, ce qui est la cause d'un accident sur trois.

***

Didier Burggraeve nous demande d'ajouter qu'il fera parvenir prochainement un résumé de ce débat à M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, qui s'occupe particulièrement des problèmes routiers.

Vendredi 15 janvier, à 20 h 30, M.J.C. de Croix, débat sur les cinq gestes qui sauvent, avec la participation de journalistes spécialisé.

179

YF/AK

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU LOGEMENT

CAB/SEL/20

REFER. N° 1.252/71

PARIS, LE 21 JANVIER 1971

HOTEL LE PLAY - 40, RUE DU BAC - VIIE

Monsieur,

Vous avez attiré mon attention sur le problème des accidents de la route, auxquels vous proposez une solution qui consisterait à inclure dans l'examen du permis de conduire les premiers soins à donner aux blessés de la route.

Je fais examiner vos suggestions par mes services et ne manquerai pas de vous faire parvenir ma réponse sur le fond du problème dès que possible.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Robert-André VIVIEN

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de "Secourisme"

251, Rue Jules Guesde

59 - ROUBAIX

SUPPLÉMENT AU N° 193 DE PROTECTION CIVILE ET SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

FEDERATION NATIONALE DE PROTECTION CIVILE

Reconnue d'utilité publique le 14 novembre 1969

N° 11

EDITORIAL

J'ETAIS l'autre jour à l'écoute des nouvelles transmises par un poste périphérique.

J'apprenais ainsi le nombre des permis de conduire délivrés en France au cours d'une seule année. Le chiffre annoncé de 3 millions m'a paru très élevé. S'il est exact, et somme toute il n'y a pas de raison d'en douter, il ne faut pas s'étonner des difficultés sans cesse croissantes de la circulation urbaine aussi bien que routière et l'on est en droit de se demander comment dans les années à venir, il sera possible de se mettre au volant sans avoir pris la précaution d'emporter avec soi casse-croûte et lecture et s'être armé d'une forte dose de courage et de patience.

L'informateur annonçait que les épreuves pour obtenir ce permis seraient rendues plus difficiles du fait qu'elles comprendraient une épreuve écrite portant sur le Code de la route et sur la signalisation mal connue de nombreux conducteurs.

Il n'est pas dans mon propos de discuter du bien-fondé d'une telle mesure, mais par contre, j'aurais aimé apprendre que le candidat devrait également subir un examen portant sur le secourisme. Je sais qu'en Allemagne fédérale, un tel projet avait été très sérieusement mis à l'étude et j'ignore la suite qui a pu lui être donnée.

Certes, à la réalisation d'une telle mesure, il y a une difficulté évidente, c'est celle de trouver suffisamment de moniteurs de secourisme pour assurer un tel enseignement, mais pourquoi n'en chargerait-on pas les moniteurs de conduite qualifiés après qu'ils auraient eux-mêmes reçu l'enseignement approprié. On pourrait même envisager un enseignement d'un niveau inférieur à celui du secourisme mais au moins suffisant pour savoir le geste qu'il convient de faire en présence d'un blessé et surtout celui qu'il ne faut pas faire. En premier lieu, il conviendrait que tous les conducteurs soient bien informés de la nécessité d'alerter, dans le plus court délai, les services d'intervention les plus proches du lieu de l'accident (gendarmerie, mairie, pompiers, etc...).

Je souhaiterais que la cohorte d'hommes de bonne volonté groupés au sein de nos associations s'emploient à se faire d'actifs propagandistes de cette idée au sujet de laquelle j'aimerais recevoir une nombreuse correspondance.

A la veille des fêtes de fin d'année, j'adresse pour 1971 tous mes vœux de bonheur et de santé pour eux et pour leur famille à tous ceux qui œuvrent avec tant de dévouement et de désintéressement pour la Protection civile et tous mes souhaits pour la prospérité de nos associations au service de la noble cause que nous servons.

Le président,
L. LEPRESTRE.

Rappelez-vous ! que les centres de transfusion sanguine ont besoin de sang.

Allez-y... invitez vos amis à vous suivre.

Votre sang peut sauver une vie.

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 5 Février 1971.

Monsieur Lucien LEPRESTRE,
Président de la
Fédération Nationale de
Protection Civile,
12, rue du 8 mai 1945
75 - PARIS 10ème

Monsieur le Président,

J'ai lu avec intérêt votre éditorial paru dans la revue 'Protection Civile et Sécurité Industrielle' du mois de décembre 1970 et je me permets, certain que vous le comprendrez, de vous donner au sujet de votre proposition quelques détails complémentaires.

Je m'efforce, depuis 4 ans, par de nombreuses démarches, pétitions, conférences, articles de Presse, etc, de sensibiliser l'opinion et nos responsables Nationaux sur l'utilité incontestable d'introduire des notions de Secourisme à l'examen du permis de conduire automobile.

Je puis vous dire qu'actuellement 60 députés me soutiennent dans cette action et que ce projet que j'ai soumis pour étude à différents Ministères sous l'autorité de M. Raymond MARCELLIN, Ministre de l'Intérieur, est en très bonne voie de réalisation.

D'autre part, je viens de soumettre récemment à M. Georges POMPIDOU, Président de la République, la Campagne récente intitulée '5 gestes qui Sauvent à l'examen du permis de conduire' en lui demandant son Haut Patronage.

.../...

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

.../...

Vous n'ignorez pas que ce problème a déjà été soulevé par la Commission Nationale de Secourisme en 1968 mais bien sûr trop brièvement.

Aussi, sur ma demande, cette proposition a t'elle été très étudiée par l'Union Nationale de Protection Civile et ses représentants Officiels; je veux parler de MM. LAURENT-PERUSSEL, Président National et REYNAERT, Secrétaire Général.

Je suis heureux donc de voir que vous souhaitez que cette idée soit soutenue par les militants de la Protection Civile et tout particulièrement de la F.N.P.C. Je tiens à vous signaler toutefois que cette idée, que personnellement j'approuve, ne correspond pas tout à fait à celle de certains dirigeants de l'Association de Protection Civile du Nord.

Je m'aperçois que vous ne concevez pas cette affaire tout à fait comme nous. Vous voulez que les gestes de secours soient enseignés par des Moniteurs auto-école qui viendraient de recevoir cette formation particulière, ce à quoi je m'oppose formellement.

Je ne pense pas que l'on puisse parachuter dans ce secteur particulier, où l'enseignement doit être sûr et suivi, des moniteurs 'tout fait' sous prétexte que pour le code ou la conduite automobile ils sont qualifiés !

Pourtant ce projet doit aboutir et il aboutira. Il n'est plus admissible en effet que, sur le bord de la route les témoins d'un accident restent impuissants, inactifs face aux blessés. Pour que cette scène habituelle disparaisse, il faut que chaque conducteur apprenne ces gestes qui Sauvent et c'est pourquoi j'ai lancé l'idée des '5 gestes qui Sauvent' dont vous avez peut être entendu parler à la radio car il ne faut pas aussi trop leur demander !

Je suis néanmoins heureux de savoir que cette initiative vous touche et que vous même vous la soutenez, tout au moins dans sa forme première.

Je souhaite vivement avoir l'Honneur de participer à la formation des futurs conducteurs qui ne peut, en définitive, être laissée qu'à des spécialistes. Le Sauvetage sur la route ne s'improvise pas. Le jeune conducteur devra profiter de l'expérience des Secouristes. Eux seuls la possèdent vraiment !

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments respectueux

Certes, je voulais le prévenir de mon initiative – récente (1967), qu'il ignorait probablement, mais l'avis plutôt favorable à l'époque du ministère de l'Intérieur a été contrecarré par ceux, négatifs, des services du ministère (de l'Equipement), puis des Transports.

Les réponses du ministre **Albin CHALANDON** étaient toujours les mêmes, comme en date du 17 février 1971 à M. **Benjamin CATRY**, député du Pas de Calais. Toutefois, il mettait maintenant « en avant » des « réticences des corps médicaux français et étrangers » (Lesquelles ? On ne saura jamais !). En tout cas pas des pays nordiques qui apprenaient déjà le secourisme à l'école... primaire ; ou des médecins Allemands puisque la mesure y était appliquée !

Parler du « transport » n'était pas très sérieux, puisqu'il s'agissait d'un acte totalement réservé aux services spécialisés.

J'étais toutefois reçu mi février à la « Mission interministérielle » (détails mentionnés dans le mémoire précédent). Il fallait que les pouvoirs publics comprennent mieux le projet des « 5 gestes » qui n'avait rien à voir avec les observations du ministre lors de ses réponses. Un article de presse en rendit compte, le même jour où d'autres informations sur les activités des ESPC étaient publiées.

Le député de la Gironde, **Bertrand DES GARETS**, lui-même secouriste, favorable à cette diffusion du secourisme, pensait lui aussi qu'il s'agissait de rendre obligatoire une telle formation (de secouriste), ce qui était impossible. Mais il était totalement d'accord sur l'objectif, dès sa lettre du 24 février 1971.

M. **René TOMASINI**, député de l'Eure, qui fut un des dirigeants de l'UDR, le 9 mars, me faisait savoir qu'il était informé de mes initiatives, du fait notamment des questions écrites posées par ses collègues du l'UDR. Dans sa lettre, il présente donc une synthèse de la situation, avec les positions des ministres de l'Equipement et de l'Intérieur. Optimiste, le député prévoyait que « compte tenu de l'évolution que je viens de vous retracer, le problème qui vous préoccupe trouvera sans doute une solution à une date relativement proche ».

Bien sûr, comme M. **Emile HALBOUT**, le 19 mars, d'autres députés m'avertissaient ou me confirmaient que ma proposition relative au permis de conduire, était du « domaine réglementaire », et non d'ordre législatif. C'était donc au gouvernement, aux pouvoirs publics d'agir ! Mais il ajouta « Cependant je pense que votre action aboutira ».

De plus en plus, les députés qui prenaient le temps de me répondre, m'informaient qu'ils étaient prêts à soutenir « toute proposition ». Mais une proposition de loi est une initiative parlementaire (député ou sénateur) afin d'élaborer un texte, c'est-à-dire une loi. Etait-ce réalisable ? A ce moment précis de l'action, je restais sur les conseils de plusieurs députés. Il s'agissait du domaine réglementaire et non de la loi. Comme M. **Marcel MASSOT,** député des Alpes de Haute Provence.

Les autres réponses du ministre étaient les mêmes. Les députés approuvaient eux de plus en plus, comme le 13 avril, M. **Pierre de MONTESQUIOU**, député du Gers. Il me fallait aussi corriger les inexactitudes exprimées dans les réponses du ministre. Je le faisais à M. **Paul BARBEROT**, l'un des plus actifs, le 14 avril. Tout est dit dans cette lettre. Le 22 avril, le député de l'Ain me répond et m'assure qu'il poursuivra à Paris ses interventions.

MINISTÈRE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P 3719/70
V/REF. SC/BC - 12/6483/70

17 FEV. 1971

RÉPONSE transmise pour information
Avec mes sentiments dévoués.

Monsieur le Député,

Vous avez appelé l'attention du Ministre des Transports sur la lettre que vous a adressée M. Didier BURGGRAEVE, demeurant 251, rue Jules Guesde à ROUBAIX concernant l'inclusion, dans l'examen du permis de conduire, d'épreuves relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire actuellement à l'étude, il est envisagé de donner la priorité aux connaissances de conduite qui constituent le facteur essentiel de la sécurité routière. La possibilité d'inclure dans les épreuves des notions sur les premiers soins à donner aux blessés est également étudiée, mais elle rencontre de grosses réticences des corps médicaux français et étrangers. Il est en effet très difficile de savoir si une petite blessure apparente ne comporte pas de graves lésions.

Ces praticiens font en effet remarquer que les blessés de la route sont le plus souvent des politraumatisés, atteints de lésions particulièrement graves ne relevant pas de notions élémentaires de secourisme et dont le seul transport exige les plus grandes précautions.

Malgré tout l'intérêt que présente la suggestion de votre correspondant, il est probable que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience, donc souvent maladroites, risquent de causer plus de dommages qu'elles n'en peuvent éviter.

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

Monsieur Benjamin CATRY
Député du Pas-de-Calais
Assemblée Nationale
Palais Bourbon

P A R I S
-=-=-=-=-

Albin CHALANDON

185

20 FEV. 1971

ROUBAIX

M. Didier Burggraeve reçu à Paris à la mission interministérielle de sécurité routière

Mardi dernier, au cours d'un séjour à Paris, M. Didier Burggraeve, président des équipes de Protection Civile du Nord, a été reçu à la Mission interministérielle de Sécurité Routière, rue de Varenne et a rencontré notamment la secrétaire générale de la Table ronde sur la Sécurité routière. Il a exposé son point de vue en ce qui concerne l'introduction de notions de secourisme à l'examen du permis de conduire et peut-être les cinq gestes qui sauvent.

Il ressort de cet entretien que ce projet n'a jusqu'ici pas été fort étudié. De ce fait, cette importante question sera portée à la connaissance des services de la Mission interministérielle. A la suite de différentes interventions de la part de Didier Burggraeve, plusieurs ministères avaient fait ressortir les difficultés d'une telle mesure. Mais l'orientation de ces ministères ne va pas dans le sens souhaité et c'est ce qui provoque ces nombreuses difficultés.

Lors de la prochaine réunion, la commission d'étude « Accidents de la route », ratachée aux équipes de Protection Civile du Nord, étudiera à nouveau la question et fera le point de la situation.

Correspondance pour cette commission : 5, rue Delerue à Wasquehal.

SESSION DE FORMATION DE SECOURISTES ROUTIERS

Les Secouristes diplômés désireux de se perfectionner et de se spécialiser en secourisme routier peuvent envoyer leur candidature aux E.S.P.C., 5, rue Delerue, à Wasquehal ou à l'occasion d'une séance réservée au sauvetage routier qui aura lieu le vendredi 5 février 1971, à 20 h., M.J.C. de Wasquehal.

Trente inscriptions maximum.

Il s'agit de la première session organisée dans le département. Les Secouristes actifs seront admis en priorité. Trente candidats maximum.

Un programme très complet, théorique et pratique, permettra d'aborder l'étude des causes de morts sur les routes, les atteintes des fonctions vitales, l'énergie cynétique, les problèmes physiques, le Secours routier, le sauvetage proprement dit, la désincarcération, l'oxygénothérapie d'urgence, etc...

9 nouveaux secouristes à Wasquehal

A Wasquehal a eu lieu l'examen pour l'obtention du brevet national de secouriste, délivré par le ministère de l'Intérieur. Neuf candidats ont été reçus à cet examen :

Pierre Agache (1939) ; Decaux Catherine (1952) ; De Revière Cyr (1951) ; Drelon René (1955) ; Pelsmaekers Laurence (1955) ; Rabot Monique (1947) ; Rasson Fabien (1956) ; Richez Paul (1951) ; Vanhove (Dominique).

La prochaine session se déroulera à Croix, M.J.C. et les cours se feront chaque mercredi, de 18 h 30 à 20 h 30. Premier cours et inscriptions : ce mercredi 3, à 18 h 30.

ACTIFS

Les E.S.P.C. comptent 14 nouveaux actifs qui recevront prochainement leur carte officielle, à l'occasion d'une remise qui aura lieu à la mairie de Wasquehal.

Renseignements : E.S.P.C. Wasquehal - Villeneuve-d'Ascq, 5, rue Delerue, Wasquehal, ou E.S.P.C. Croix, 93, rue J.-Jaurès, Croix.

186

ASSEMBLÉE NATIONALE

BERTRAND DES GARETS
DÉPUTÉ DE LA GIRONDE
CONSEILLER GÉNÉRAL
MAIRE DE SAINT-MÉDARD-DE-GUIZIÈRES

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 24 Février 1971

N/REF/BDG/DE/D.2.336

Monsieur Didier BURGGRAEVE
251 Rue Jules Guesde
59 ROUBAIX

Monsieur,

J'ai bien reçu votre correspondance du 18 courant à laquelle j'ai été particuliérement attentif étant bien conscient moi même de tout l'intérêt que pourrait présenter l'augmentation du nombre des secouristes permettant ainsi de prodiguer les premiers soins si nécessairesaux victimes d'accidents d'autos.

Etant moi même secouriste et ayant eu hélas à diverses occasions à intervenir dans des accidents de la route j'ai pu me rendre compte combien l'enseignement que j'avais reçu m'avait permis d'aider les accidentés avant l'intervention des secours officiels.

Je vous assure donc de mon entier soutien,et

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

33 - Saint Médard de Guizières - Tél. : Bureau 80 - Mairie 35

RT/MS

ASSEMBLÉE NATIONALE

RENÉ TOMASINI
DÉPUTÉ DE L'EURE
CONSEILLER GÉNÉRAL
MAIRE DES ANDELYS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 9 Mars 1971

Cher Monsieur,

Par lettre du 26 février, vous avez appelé mon attention sur l'action que vous menez depuis plusieurs années afin que des notions de secourisme soient exigées à l'examen du permis de conduire.

Je connaissais déjà les initiatives que vous avez prises à cet égard par plusieurs de mes amis parlementaires appartenant au Groupe U.D.R. auxquels vous vous êtes déjà adressé.

Sans doute, savez-vous déjà que M. LIOGIER, député U.D.R. de l'Ardèche, a interrogé à ce sujet M. le Ministre de l'Equipement et du Logement. Dans une réponse faite par celui-ci à une question écrite de M. LIOGIER (Q.E. n° 11098 - réponse J.O. Débats A.N. du 29 mai 1970 - jointe) il disait que malgré l'intérêt qu"offrirait l'inclusion dans les épreuves du permis de conduire d'un examen comportant des notions élémentaires de secourisme, l'administration ne pouvait envisager de retenir cette suggestion, du moins dans un proche avenir.

Depuis, la position du Gouvernement semble avoir évolué. En effet, M. le Ministre de l'Intérieur répondant à M. de BROGLIE, député de l'Eure (Q.E. n° 13780 - Réponse J.O. Débats A.N. du 3 octobre 1970 - jointe) faisait état du fait que la " table ronde " sur la sécurité routière avait formulé des propositions allant dans le sens que vous souhaitez.

Plus récemment encore, M. FAVREAU, Inspecteur Général de l'Administration , représentant M. le Ministre de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale à la journée nationale de prévention et de secours

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5 Rue Delerue
59 WASQUEHAL

188

.../...

routier organisée à Chateau-Salins le 15 novembre dernier disait que parmi les mesures envisagées pour renforcer la sécurité figurait l'obligation pour les candidats au permis de conduire de subir une épreuve complémentaire sur les premiers soins à donner aux blessés.

Mon collègue et ami M. FORTUIT, député U.D.R. de l'Essonne, vient d'ailleurs de poser une question écrite (Q.E. n° 16936 - J.O. Débats du 6 mars 1971 - jointe) se rapportant au même sujet à M. le Ministre de l'Equipement et du Logement.

Je pense que, compte tenu de l'évolution que je viens de vous retracer, le problème qui vous préoccupe trouvera sans doute une solution à une date relativement proche.

Veuillez agréer, je vous prie, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs et dévoués.

René TOMASINI

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 19 Mars 1971

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5, rue Delerue
59 WASQUEHAL

Monsieur le Président,

Je reçois votre lettre du 17 mars et suis particulièrement intéressé par votre proposition.

La décision pour tout ce qui concerne le permis de conduire n'est pas d'ordre législatif mais réglementaire.

Cependant je pense que votre action aboutira.

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

Emile HALBOUT Député de l'Orne

190

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 3 Avril 1971

Monsieur,

Je viens de recevoir votre lettre dont le sens généreux a retenu toute mon attention.

J'approuve votre suggestion et je soutiendrai volontiers toute proposition tendant à introduire dans les épreuves du permis de conduire une question sur les principaux gestes à accomplir lorsqu'on se trouve en présence d'un accident de la route.

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

Marcel Massot
Député des Alpes de Haute Provence

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Equipes de protection Civile
5 rue Delerue
59 - Wasquehal

191

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 13 AVRIL 1971

Cher Monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre du 6 avril et de la circulaire qui y était jointe.

Je suis absolument d'accord avec votre initiative d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire l'apprentissage de quelques gestes qui permettraient bien souvent de sauver une vie.

Je suis à votre disposition pour vous aider, et je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pierre de MONTESQUIOU
Député du Gers

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Moniteur national de secourisme
Equipes de Protection civile
5, rue Delerue - WASQUEHAL (Nord)

192

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 14 Avril 1971.

Monsieur Paul BARBEROT,
Député de l'Ain,
Maire de Bourg en Bresse,
6, rue Docteur Nodet
01 - BOURG-en-BRESSE

Monsieur le Député-Maire,

En 1969, vous avez bien voulu poser une question écrite à M. le Ministre de l'Equipement et du Logement concernant le projet d'introduire des notions de Secourisme à l'examen du permis de conduire.

Je tiens, au cas où je ne l'aurais fait à l'époque vous en remercier chaleureusement.

Depuis deux ans, je n'ai cessé à travers la France de répandre cette idée et je dois le dire elle a reçu partout un accueil très favorable. Plusieurs associations de Secours, de Protection Civile la soutiennent et une centaine de parlementaires.

Je relis à l'instant la réponse que vous avez fait M. Albin CHALANDON et je m'aperçois qu'il mentionne que "les cours de secourisme ne peuvent être donnés que par des médecins" ?

Je me permets de vous signaler que ça n'est absolument pas le cas ! Je m'étonne que M. le Ministre ignore l'existence de milliers de Moniteurs Nationaux de Secourisme qui forment, chaque année, dans notre Pays, des dizaines de milliers de Secouristes tout à fait bénévolement !

.../...

193

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

.../...

Mais, pour le problème qui nous préoccupe, il n'a jamais été question de faire de chaque automobiliste un Secouriste ! En effet, cela n'est pas possible. Mais ce qui l'est, c'est de faire de chaque conducteur une personne capable de maintenir la vie en attendant les secours spécialisés! C'est cela qui importe.

En effet, 50 % des victimes de la route décèdent avant leur arrivée à l'hôpital. Vous comprenez donc ce qui fait cruellement défaut ! Les ambulances spécialisées, les antennes médicales ne serviront à rien sans l'aptitude des témoins à prodiguer des gestes sauveurs.

C'est d'ailleurs ce que j'ai appelé récemment les '5 gestes qui Sauvent', Campagne que je viens de lancer avec l'appui de la Fondation de la Vocation.

Chaque candidat au permis devrait donc les apprendre. Cet enseignement serait dispensé gratuitement par les organismes de Secourisme qui existent et je viens de vous démontrer ce que les Moniteurs Nationaux ont déjà fait !

Je suis donc très heureux que vous ayiez saisi l'importance de ce Combat. C'est pourquoi je me permets de vous demander de bien vouloir reposer le problème à M. Albin CHALANDON compte tenu de ces nouveaux arguments; d'autre part, si ce n'est pas trop vous demander, d'appuyer cette proposition auprès de M. le Premier Ministre, ce que je demande d'ailleurs à plusieurs de vos collègues.

J'espère de tout coeur que ce projet aboutira et que bientôt, sur nos routes, de nombreuses vies humaines seront sauvés grâce à cette solution.

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

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme
spécialisé en Secours Routier

ASSEMBLÉE NATIONALE

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 22 Avril 1971

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

Monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre du 14 courant, par laquelle vous me rappelez ma question écrite d'Octobre 1969 sur le problème des Accidents de la Route et des notions de secourisme à exiger des candidats au permis de conduire.

Vous poursuivez votre action et souhaitez que de nouveau, j'intervienne auprès de Monsieur le Ministre. Je reprends donc contact avec PARIS et vous tiendrai informé de la suite que je donnerai à mes rencontres.

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

P. Barberot

Paul BARBEROT

195

Le 14 avril, le président du groupe parlementaire des Républicains indépendants, M. **Aimé PAQUET** me répond et me fait savoir qu'il interroge lui aussi le ministre.

Le 16 avril, M. **Albert DASSIE**, député de Loire Atlantique, indique « Avec plusieurs collègues, nous essayons de mettre au point une proposition de loi ». Ainsi, tout n'était pas si simple et clair entre ce qui était du domaine de la loi et du domaine réglementaire. Ce qui se confirma par la suite.

La lettre du 22 avril de M. **Raymond BOUSQUET**, député de Paris, à M. **CHALANDON**, afin de rectifier ces inexactitudes et de lui reposer autrement la même question confirme l'état d'esprit de l'époque. Mon projet avait pour but d'apprendre seulement les « 5 gestes », gratuitement.

M. **Jacques DELONG**, député de la Haute Marne, le 23 avril, m'informe qu'il a posé une question écrite au ministre de l'Equipement.

Il est important de retenir, parmi des dizaines, la lettre adressée le 20 avril à M. **Jean CHAMAND**, ministre des transports (à qui est dédié ce volume 1).

Un autre député de Paris, M. **Albert MARCENET**, me fait savoir le 29 avril qu'il contacte M. **Jacques BAUMEL**. Et M. **Aimé PAQUET**, président de groupe à l'Assemblée, reçoit une réponse du ministre en date du 29 avril, sans changement.

Mais M. **BARBEROT** continue d'agir et un article de presse (début mai) fait état de son intervention à l'Assemblée à la suite d'une question orale. C'est le ministre **Jacques BAUMEL** qui évoque la réforme du permis de conduire et il parle, à propos des candidats au permis « Ceux-ci recevront aussi au cours de leur instruction des notions simples de secourisme ». Nous étions d'accord, « simples » cela voulait dire les « 5 gestes » uniquement.

Outre les nouveaux contacts, je reprenais également les anciennes réponses, afin de relancer les députés. Par exemple, M. **Jean DURIEUX**, député du Nord, le 26 avril, qui me répondit dès le 4 mai et déposa immédiatement, le même jour, une question écrite au ministre « des transports ». Même les députés avaient du mal à départager les responsabilités, les prérogatives d'un ministère à l'autre. Mais dans sa question au ministre des transports, le député associait celui de l'Equipement et de la Santé.

Je n'avais pas oublié cette admirable **Madame PITET**, rencontrée à Paris lorsque j'étais à la Brigade. Et je lui écrivais le 6 mai pour l'informer du projet dont je lui avais parlé.

Le ministre des Transports, **Jean CHAMANT**, répond le 13 mai à M. **Christian PONCELET** (qui, comme député puis sénateur suivra durant de longues années le projet des « 5 gestes » en l'appuyant favorablement auprès des gouvernements successifs). Hélas, à nouveau, il transmettait à « l'Equipement ».

Puis c'est le président du Sénat lui-même, M. **Alain POHER,** par une lettre du 19 mai, qui soutient le projet. Des encouragements de sa part mais surtout « tout son appui pour l'œuvre... Cela fait quand même plaisir !

Tel député m'envoyait un petit mot pour me dire qu'il intervenait (25 mai de M. **RETHORE**, député de la Charente), ou tel autre posait une question écrite (M. **FOYER**), sans me prévenir auparavant.

ASSEMBLÉE NATIONALE

GROUPE des RÉPUBLICAINS INDÉPENDANTS

LE PRÉSIDENT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 14.4.1971

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de Secourisme
5, rue Delerue
59. WASQUEHAL.

Cher Monsieur,

Votre lettre du 7 avril m'est bien parvenue.

Votre idee me parait particulierement interessante.

J'en informe comme vous le souhaitez Monsieur le Ministre intéressé.

Je vous ferai part de son sentiment des qu'il me l'aura fait connaitre.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Cher Monsieur, a mes meilleurs sentiments.

A. PAQUET

Pour le cas où aucune suite n'aurait été donnée à mon intervention dans les deux mois à venir, veuillez me le signaler.

197

ASSEMBLÉE NATIONALE

ALBERT DASSIÉ
CONSEILLER GÉNÉRAL DE NANTES - I
DÉPUTÉ DE LOIRE-ATLANTIQUE

LE BOIS HUE
44 - NANTES-ST-JOSEPH
TÉL. 74.23.21

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 16 Avril 1971

AD/JJ. 7980

Cher Monsieur,

J'accuse réception de votre honorée du 13 Avril courant laquelle a retenu toute mon attention.

Avec plusieurs collègues, nous essayons de mettre au point une proposition de loi allant dans le sens précisé par votre précitée.

Vous serez tenu au courant du suivi.

Dans cette attente et restant à votre disposition,

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

Albert DASSIE

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5, rue Delerue
59 - WASQUEHAL

22 Avril 1971,

Raymond BOUSQUET
Ambassadeur
Député de Paris

Monsieur le Ministre et Cher Ami,

Monsieur Didier BURGGRAEVE, Moniteur Nationale de Secourisme spécialisé en secours routier, 251 rue Jules Guesde 59 - ROUBAIX vient d'être promu Lauréat de la Fondation de la Vocation pour la campagne qu'il a menée en faveur des premiers soins à apporter aux victimes d'accident de la route et intitulée les "5 gestes qui sauvent".

Dans un projet qu'il vient de soumettre à Monsieur le Premier Ministre, Monsieur Didier BURGGRAEVE souhaiterait qu'une épreuve de secourisme soit introduite à l'occasion de l'examen du permis de conduire. Cet enseignement serait dispensé gratuitement par les organismes de Secourisme qui existent.

Les médecins ne sont pas seuls habilités à enseigner le secourisme puisque des milliers de Moniteurs Nationaux de Secourisme, répartis sur tout le territoire, sont investis d'une telle mission et forment des dizaines de milliers de secouristes chaque année.

A n'en pas douter les ambulances modernes et les antennes de réanimation ne suffisent pas et il me semble qu'un tel projet conduisant à l'introduction d'une épreuve de secourisme à la faveur de l'obtention du permis de conduire serait susceptible d'apporter quelque soulagement au fardeau de l'hécatombe routière au double point de vue de la souffrance des diverses victimes de la route et de l'énorme charge financière pesant sur la collectivité.

J'attacherais beaucoup de prix à connaître votre position sur cet important problème et souhaiterais que l'initiative de Monsieur BURGGRAEVE soit couronnée de succès et puisse donner à chaque Français les rudiments susceptibles de l'amener, le cas échéant, à sauver un autre Français.

En vous remerciant je vous prie de croire, Monsieur le Ministre et Cher Ami, à l'expression de ma haute considération avec mes sentiments fidèles.

Monsieur Albin CHALANDON
Ministre de l'Equipement
et du Logement
246, Boulevard St Germain
Paris 7e

199

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 23 AVRIL 1971

Cher Monsieur,

Votre aimable lettre du 13 avril a retenu toute mon attention et je vous en remercie.

Votre idée est excellente et, par la question écrite dont copie jointe, je la soumets à M. le Ministre de l'Equipement. Je ne manquerai pas de vous tenir au courant de la réponse (qui peut venir cependant après un délai assez long, de six semaines à trois mois en moyenne).

Veuillez agréer, Cher Monsieur, mes sentiments très distingués.

Jacques DELONG
Député de la Haute Marne

PJ 1

Monsieur Didier BURGRAEVE
Moniteur National de Secourisme
Equipe de Protection Civile
5 rue Delarue
59 WASQUEHAL

200

ASSEMBLÉE NATIONALE

COPIE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

25 AVRIL 1971

PARIS, le

QUESTION ECRITE

M. DELONG expose à M. le Ministre de l'Equipement que compte-tenu du nombre et de la gravité des accidents de la route une réforme de l'examen du permis de conduire s'impose. Il serait en effet souhaitable que chaque titulaire du permis de conduire possède des notions élementaires de secourisme. Il est trop fréquent de voir après un accident de la route des personnes ne sachant que faire ou prenant des initiatives dangereuses. M. DELONG demande à M. le Ministre de l'Equipement s'il n'estime pas utile d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un examen, sommaire certes, portant sur les principaux gestes à connaître pour p rter secours aux blessés.

Jacques DELONG
Député de la Haute Marne

201

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 20 Avril 1971.

Monsieur Jean CHAMANT,
MINISTRE des Transports,
32, Av. du Pr Kennedy
75 - PARIS 16ème

Monsieur le MINISTRE,

La route est de plus en plus meurtrière. Pour l'année écoulée, plus de 15.000 personnes ont été tuées et 330.000 blessées dont un nombre impressionnant de Jeunes.

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

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

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

.../...

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

.../...

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

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

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

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

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

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

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

Je vous prie de croire, Monsieur le MINISTRE, en ma haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme
spécialisé en Secours Routier

MINISTÈRE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P 1327/71

29 AVR. 1971

Monsieur le Président et cher Ami,

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

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire actuellement à l'étude, il est envisagé de donner la priorité aux connaissances de conduite qui constituent le facteur essentiel de la sécurité routière. La possibilité d'inclure dans les épreuves des notions sur les premiers soins à donner aux blessés est également étudiée, mais elle rencontre de grosses réticences des corps médicaux français et étrangers, car il est très difficile de savoir si une petite blessure apparente ne comporte pas de graves lésions.

Ces praticiens font, en effet, remarquer que les blessés de la route sont le plus souvent des politraumatisés, atteints de lésions particulièrement graves ne relevant pas de notions élémentaires de secourisme et dont le seul transport exige les plus grandes précautions.

?

Malgré tout l'intérêt que présente la suggestion de votre correspondant, il est probable que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience, donc souvent maladroites, risquent de causer plus de dommages qu'elles n'en peuvent éviter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et cher Ami, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Aimé PAQUET
Président du groupe des
Républicains Indépendants

Assemblée Nationale
Palais Bourbon

P A R I S
-=-=-=-=-

Albin CHALANDON

204

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

AM/DC/Div.

PARIS, le 29 avril 1971

Monsieur,

J'ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de votre lettre du 2 avril dernier et de l'appel pour les morts sur les routes.

Je trouve votre suggestion excellente, et je me propose de la transmettre à Monsieur Jacques BAUMEL, Ministre chargé des relations publiques du Gouvernement.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Albert MARCENET
Député de Paris

Monsieur Didier BURGRAEVE
251, rue Jules Guesde

59 - ROUBAIX

205

Débat, hier, à l'Assemblée nationale, sur les mesures prises -- ou annoncées -- en matière de sécurité routière

(DE NOTRE REDACTION PARLEMENTAIRE)

- 8 MAI 1971

A partir d'une question orale de M. Paul Barberot, député P.D.M. de l'Ain, M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, a été amené hier, à l'Assemblée nationale, à préciser la politique du gouvernement en matière de sécurité routière.

Rappelant qu'une mission interministérielle avait été créée pour coordonner l'action des différents ministères intéressés, M. Baumel a expliqué les mesures que le gouvernement a prises — ou qu'il s'apprête à prendre — pour ce qui est de l'infrastructure, des véhicules, des secours aux blessés et de l'information du public.

La suppression des « points noirs »

Les points noirs qui sont constitués surtout par des carrefours dangereux sont responsables à eux seuls de 15 % des accidents. 300 points noirs ont été supprimés en 1970 et 250 le seront en 1971.

Pour la signalisation horizontale, l'effort de 1970 sera poursuivi en 1971. A la fin de la présente année, toutes les routes qui enregistrent plus de 4.000 véhicules par jour auront reçu une signalisation axiale (bandes jaunes) et latérale (bandes blanches). Toutes les routes qui supportent plus de mille véhicules par jour recevront, quant à elles, une signalisation axiale.

Pour la signalisation verticale, M. Baumel a insisté sur la nécessité de développer la signalisation internationale qui devrait être effective dans toute la France en 1972.

Le contrôle technique des véhicules

S'assurer périodiquement de la « santé » des véhicules pose des questions délicates. Qui va contrôler ? Qui va payer ? Quels véhicules seront soumis au contrôle et selon quelle périodicité ? Une étude sur ce sujet a été demandée à l'organisme national de sécurité routière. Les résultats seront connus en juillet et des propositions concrètes suivront.

Mais des mesures partielles ont d'ores et déjà été prises. C'est ainsi que M. Baumel annonce que la pose des indicateurs d'usure sur les pneus neufs sera obligatoire au 1er janvier 1972.

Les conclusions de l'expérience sur la limitation de vitesse entreprise sur 13.000 kilomètres de route viennent d'être connues. Elles seront rendues publiques bientôt.

« Ce n'est pas la panacée », a reconnu M. Baumel. Il a ajouté néanmoins que cette limitation aboutissait à un gain important de sécurité : en effet, on a enregistré une diminution de 10 % du nombre des victimes pour une augmentation de 6 % du trafic.

M. Baumel a précisé aussi que le fichier des mauvais conducteurs entrerait en service à la fin de l'année 1971.

La réforme du permis de conduire

L'examen pour l'obtention du permis de conduire sera réformé pour promouvoir de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes d'enseignement de la conduite. Dès septembre prochain, la partie code sera passée par écrit avec un système de diapositives.

Par ailleurs, au moment de l'examen, les aptitudes visuelles des candidats seront vérifiées. Ceux-ci recevront aussi au cours de leur instruction des notions simples de secourisme. Pour l'amélioration des secours aux blessés, 5.000 bornes d'appel seront construites au cours du VIe Plan et la médicalisation des secours sera intensifiée.

Quatre-vingts hôpitaux sont déjà équipés de liaisons radio avec les ambulances et ce programme se développera.

En conclusion, M. Baumel reconnait qu'en 1970, et par rapport à 1969, le nombre d'accidents a augmenté de 2,7 %. Mais le nombre des décès a diminué de 1 %.

Cependant, si le bilan est favorable pour la rase campagne, il demeure tragique pour la circulation urbaine. En effet, le nombre des accidents en villes a progressé de 4,9 % et le nombre des morts de 4,3 %. Le gouvernement a donc décidé de mener des actions particulières dans le secteur de la circulation urbaine.

Une question de M. Peugnet sur les personnels de l'intendance universitaire

D'autres questions ont été évoquées au cours de cette même séance. C'est ainsi que M. Alfred Peugnet, député socialiste du Pas-de-Calais, a interrogé le gouvernement sur les mesures qu'il compte prendre pour donner satisfaction aux revendications des personnels de l'intendance universitaire.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat à l'Education nationale, a répondu qu'une grève avait récemment éclaté dans ce secteur, alors que le gouvernement était en discussion avec les syndicats représentant ces personnels.

Pour M. Billecocq, la solution au problème ne réside pas uniquement dans l'accroissement des effectifs. Il importe aussi de moderniser les moyens et les méthodes de gestion.

Gérard MINART

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 26 Avril 1971.

Monsieur Jean DURIEUX,
Député du Nord,
Assemblée Nationale,
Palais BOURBON,
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu, par une lettre en date du 3 octobre 1969 me faire savoir que vous approuviez pleinement ma Campagne en faveur des blessés de la route et je vous en remercie vivement.

Depuis cette date, je n'ai cessé par tous les moyens possibles de diffuser ma proposition d'introduire une épreuve pratique de Secourisme à l'examen du permis de conduire et je dois dire que j'ai reçu partout un accueil très favorable.

Vous savez que notre Pays paie très cher en ce domaine de la route. En 1970, 15.000 tués, 330.000 blessés, 30.000 handicapés à vie.

50 % des victimes de la route décèdent avant leur arrivée à l'hôpital. Des secours plus rapides, sur place, sont pour elles pleins d'espérance et c'est malheureusement ce qui fait actuellement cruellement défaut.

.../...

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

.../...

Des ambulances modernes, des antennes mobiles de réanimation ne serviront à rien si la vie n'a pas été maintenue entretemps c'est à dire avant leur arrivée.

Ceux qui seront destinés à jouer ce rôle capital sont les conducteurs. Il faut qu'ils apprennent les gestes qui Sauvent.

C'est l'objet de ma Campagne qui progresse énormément actuellement sur le thème '5 gestes qui Sauvent'.

Je pense que vous voudrez bien vous associer à ce Combat que je mène depuis 4 ans, c'est pourquoi je me permets de vous demander d'avoir la gentillesse d'appuyer cette proposition auprès de M. le Premier Ministre à qui je viens d'adresser une correspondance.

Je vous remercie vivement à l'avance et je souhaite de tout coeur que très bientôt, sur nos routes, de nombreux Français seront sauvés grâce à cette solution.

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

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme
spécialisé en Secours Routier

ASSEMBLÉE NATIONALE

Jean DURIEUX
DÉPUTÉ du NORD

59 - LES RUES-des-VIGNES

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 4 Mai 1971

REF/JD/CD.

Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 26 Avril, qui a retenu toute mon attention.

Je m'associe bien volontiers à votre action, en déposant ce jour sur le Bureau de l'Assemblée Nationale une question écrite, dont je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le texte.

Dès que la réponse de Monsieur le Ministre des Transports, me parviendra, je ne manquerai pas de vous la communiquer.

A votre disposition, veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués et dévoués.

P.J.

Jean DURIEUX

Monsieur Didier DURGGRAEVE
Equipe de Protection Civile
5 Rue Delerue
59 WASQUEHAL

209

4 Mai 1971

QUESTION ECRITE

M. DURIEUX expose à M. le Ministre des Transports que, selon les statistiques officielles, les accidents de la route ont, au cours de l'année 1970, coûté la vie de 15.000 personnes, 330.000 étant blessées, dont 30.000 qui resteront handicapés pour le restant de leurs jours.

Compte-tenu du fait que 50 % des victimes de la route décèdent avant leur transfert à l'Hôpital, il lui demande s'il n'estime pas, qu'en accord avec ses collègues, le Ministre de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale et le Ministre de l'Equipement et du Logement, des mesures devraient être prises afin que le plus grand nombre possible d'automobilistes soient capables de donner les premiers soins qui sauveraient la vie des blessés, et en particulier, s'il ne lui semble pas indispensable qu'une connaissance suffisante du secourisme soit comprise parmi les épreuves imposées pour l'obtention du permis de conduire d'un véhicule automobile.

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 6 Mai 1971.

Madame Raymond PITET,
Secrétaire Général de la
Fédération Nationale de
Sauvetage,
28, rue Lacroix
75 - PARIS 17ème

Chère Madame,

Je n'ai pas oublié votre lettre du 22 janvier 1968 qui me faisait savoir qu'en 1921 à CALAIS l'idée d'inclure des notions de premiers secours à l'examen du permis de conduire avait été avancée.

Je regrette seulement que jusqu'à ce jour aucun organisme n'ait pu faire progresser considérablement cette affaire comme je me le suis employé depuis 4 ans avec un groupe de Jeunes.

Je viens justement d'apprendre que M.Jacques BAUMEL a signalé ce mardi à l'Assemblée Nationale que dès septembre 1971 des notions de Secourisme seront exigés des futurs conducteurs.

Il me serait très agréable de rester en contact avec vous et votre Fédération envers qui j'ai, comme par le passé, tout autant de confiance et d'admiration.

Je vous prie de croire, Chère Madame, en mes sentiments respectueux.

211

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LE MINISTRE

32, AVENUE DU PRÉSIDENT-KENNEDY
PARIS XVIe - TÉL. : 527-51-90
527-98-30

CAB. C.P. 11.909

PARIS, LE 13 MAI 1971

Monsieur le Président et Cher Ami,

Vous avez bien voulu me signaler une proposition faite par M. Didier BURGGRAEVE, moniteur national de secourisme, spécialisé en secours routier, qui souhaiterait que des questions portant sur les principaux gestes à connaître pour sauver les blessés de la route soient incluses dans les épreuves du permis de conduire.

Je dois vous préciser que l'examen de cette suggestion relève de mon Collègue de l'Equipement qui a sous sa tutelle la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

En conséquence, je transmets votre lettre, pour attribution, à M. CHALANDON, Ministre de l'Equipement et du Logement, par courrier de ce jour.

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

Jean CHAMANT

Monsieur Christian PONCELET
Vice-Président
de la Commission de la Production
et des Echanges
Député des Vosges
ASSEMBLEE NATIONALE
PALAIS BOURBON
PARIS

212

MB/NK

SÉNAT

LE PRÉSIDENT

République Française

PARIS, le 19 mai 1971.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5, rue Delerue
59 - WASQUEHAL

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 5 mai qui m'a beaucoup touché.

La croisade que vous avez entreprise avec une foi et un dévouement qui vous honorent doit pouvoir porter ses fruits et contribuer à rendre moins meurtrières des routes que chacun de nous finit par appréhender d'emprunter.

Soyez sûr que vous avez tout mon appui pour l'oeuvre que vous accomplissez et si je puis vous aider d'une quelconque façon, n'hésitez pas à vous mettre en rapport avec mon cabinet. De toute manière, je fais en sorte, ainsi que vous le souhaitez, que des lettres et des cartes postales de soutien vous parviennent.

Avec mes félicitations pour votre initiative courageuse, je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus cordiaux.

Alain POHER

213

ASSEMBLÉE NATIONALE

PARIS, le 25 5 71

Cher Monsieur

J'ai bien reçu votre intéressante question au Gouvernement.

Bien vivement vous

Raphaël.

EPREUVE DE SECOURISME POUR LE PERMIS DE CONDUIRE ?

(« J.O. », 28 mai 1971.)

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

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

Mais l'essentiel était de faire évolution la position du gouvernement, sur des bases sérieuses, c'est-à-dire par rapport au projet présenté et non en extrapolant ! Ou ils me faisaient parvenir la réponse du ministre (comme M. **DELONG**, début juin) en ajoutant à la main « J'aurai voulu obtenir ce que vous souhaitez ».

M. **DASSIE**, qui m'avait parlé d'une proposition de loi, obtenait dès le 28 mai une réponse à sa question écrite posée le 27 avril. C'était plus rapide, il y avait la réponse-type !

M. **Bernard PONS**, médecin de profession, député mais devenu secrétaire d'Etat à l'Agriculture me répond le 1er juin (le deuxième secrétaire d'Etat à le faire...) qu'il trouve la proposition « fort intéressante » et qu'il la transmet à M. **BAUMEL** « aux fins d'examen approfondi ».

Quant à M. **DURIEUX**, il obtient évidemment du ministre la même réponse, mot à mot. Ce sont les seuls arguments du ministre, mais ils sont inexacts, ce n'était pas la réalité, il y avait une totale confusion, volontaire ou non ?

J'avais reçu aussi l'appui de l'ancien président du Conseil, M. **Guy MOLLET**, qui s'était adressé au Premier ministre, qui avait transmis à son ministre en charge. La réponse de ce fait fut repérée par la presse qui la publia le 2 juin. Le 4 juin, par un communiqué de presse au journal « Nord Eclair », je me permettais d'apporter des précisions.

J'avais obtenu du SNPC le nombre de moniteurs de secourisme diplômés, recensés. Je rappelais qu'il s'agissait d'une formation pratique, que les seuls gestes appris (5 seulement !) étaient uniquement destinés à sauver le blessé en détresse qui serait probablement mort à l'arrivée des secours ! Et je mettais en exergue les divergences entre, notamment, ce ministère et celui de l'Intérieur (à l'époque plutôt favorable), sans parler de M. **BAUMEL**, ni du ministère de la Santé qui, en 1973 me fera parvenir une lettre officielle pour approuver le projet des « 5 gestes qui sauvent » !

M. **Alain CHALANDON** répond ensuite le 14 juin à M. **Christian PONCELET**, puisque sa démarche, effectuée auprès de M. **CHAMANT** lui avait été transmise.

Parmi les circulaires diffusées – comme pour « l'appel », je recevais parfois en retour les signatures du député et de l'un de ses proches. Ce fut le cas pour le député du Rhône, M. **Joseph RIVIERE**.

Le 21 juin, M. **Claude ROUX,** député de Paris intervient lui aussi. M. **Pierre RUAIS**, membre de la « Table Ronde » m'informe, le 23 juin, qu'il avait été « demandé » (dans un des rapports réalisés) que « des consignes claires et simples soient largement diffusées » et « qu'à partir de 12 ans » il y ait une éducation de base dans ce domaine.
Les consignes sont quasiment toujours les mêmes aujourd'hui (questions théoriques) lors de la formation au Code de la route. Quant aux jeunes, une nouvelle loi, en 2004, relative à la sécurité civile, a, une nouvelle fois, rendu obligatoire, l'enseignement du secourisme. Nouvelle répétition depuis 50 ans. Mais les parlementaires d'aujourd'hui ignorent ce qui a déjà été fait, demandé, avant eux.

Madame **Jacqueline THOME-PATENOTRE**, députée et ancienne ministre, mettait le doigt sur une des raisons des difficultés rencontrées, l'implication de plusieurs ministères et elle cite, dans sa lettre du 1er juillet, ceux de la Santé, des Transports et de l'Intérieur. Elle avait vu juste.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PARIS, le 14 JUIN 1971

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

(Application de l'Article 139 du Règlement)

CCJIE

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écrites

Réponse insérée { à la suite du compte rendu intégral de la séance du 28 MAI 1971
au *J. O.* du ..... (fascicule spécial des Débats parlementaires)

Permis de conduire (secours aux blessés).

17923. — M. Jacques Delong expose à M. le ministre de l'équipement et du logement que, compte tenu du nombre et de la gravité des accidents de la route, une réforme de l'examen du permis de conduire s'impose. Il serait, en effet, souhaitable que chaque titulaire du permis de conduire possède des notions élémentaires de secourisme. Il est trop fréquent de voir après un accident de la route des personnes ne sachant que faire ou prenant des initiatives dangereuses. Il lui demande s'il n'estime pas utile d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un examen, sommaire certes, portant sur les principaux gestes à connaître pour porter secours aux blessés. (*Question du 27 avril 1971.*)

Réponse. — L'un des plus importants facteurs de la sécurité routière étant le bon comportement des conducteurs sur la route, les réformes en cours du permis de conduire accordent la priorité à la pratique de la conduite. L'introduction dans les épreuves de cet examen de notions sur les premiers soins à donner aux blessés est également étudiée, mais elle suscite déjà l'hostilité des corps médicaux français et étrangers. Ces praticiens affirment qu'il est presque impossible de savoir si un blessé apparemment léger n'a pas subi de graves lésions internes.

Ils font, en effet, remarquer que, très souvent, les blessés de la route sont des polytraumatisés, atteints de lésions particulièrement graves, dont le seul transport exige des précautions qui relèvent de la compétence du médecin ou de secouristes professionnels. Malgré tout l'intérêt que présente la suggestion de l'honorable parlementaire, il est vraisemblable que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience, risquent d'être plus dommageables qu'utiles.

Pour Information, avec les compliments de
Jacques DELONG
Député de la Hte-Marne

J'ai eu aussi pour offerte
a Jue pas fortaitre

S.P. 6

Publié

216

ASSEMBLÉE NATIONALE

1 - JUIN 1971

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le

(Application de l'Article 139 du Règlement)

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écrites

28 MAI 1971

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

Permis de conduire (secours aux blessés).

17939. — M. Dassié expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que, pour l'année écoulée, plus de 15.000 personnes ont été tuées et 330.000 blessées à la suite d'accidents de la route. Bon nombre d'entre elles auraient pu être sauvées par des gestes de secourisme. Il faudrait que dans chaque voiture quelqu'un puisse porter les premiers secours. Pour y arriver, il est nécessaire d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un petit examen sur les principaux gestes à connaître pour essayer de sauver les blessés. Cet enseignement pourrait être dispensé gratuitement par les organismes de secourisme qui existent. Il lui demande s'il envisage, et sous quelle forme, une telle disposition. (*Question du 27 avril* 1971.)

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

S.P. 6

217

Le Secrétaire d'Etat
à l'Agriculture

Paris, le - 1 JUIN 1971

CAB - L 4 FPA/PL

9045

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre correspondance par laquelle vous m'avez fait part d'une suggestion tendant à incorporer une épreuve de secourisme à l'examen du permis de conduire.

Vous estimez qu'on pourrait ainsi arriver à sauver de la mort un certain nombre d'accidentés de la route.

Votre proposition me paraît fort intéressante et je m'empresse de la transmettre, aux fins d'examen approfondi, à mon collègue, M. Jacques BAUMEL, dont les services étudient plus particulièrement toutes les mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

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

Bernard PONS

Monsieur Didier BURGGRAEVE

251, rue Jules Guesde

59 ROUBAIX.

ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le - 2 JUIN 1971

(Application de l'Article 139 du Règlement)

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écrites

Réponse insérée { à la suite du compte rendu intégral de la séance du 1 JUIN 1971
au *J. O.* du ..... (fascicule spécial des Débats parlementaires)

Permis de conduire.

18197. — **M. Durieux** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que, selon les statistiques officielles, les accidents de la route ont, au cours de l'année 1970, coûté la vie de 15.000 personnes, 330.000 étant blessées, dont 30.000 qui resteront handicapées pour le restant de leurs jours. Compte tenu du fait que 50 p. 100 des victimes de la route décèdent avant leur transfert à l'hôpital, il lui demande s'il n'estime pas qu'en accord avec ses collègues, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale et le ministre de l'équipement et du logement, des mesures devraient être prises afin que le plus grand nombre possible d'automobilistes soient capables de donner les premiers soins qui sauveraient la vie des blessés et, en particulier, s'il ne lui semble pas indispensable qu'une connaissance suffisante du secourisme soit comprise parmi les épreuves imposées pour l'obtention du permis de conduire d'un véhicule automobile. (*Question du 7 mai* 1971.)

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

Bien sentiments

Jean DURIEUX
Député du Nord
59 - LES RU...

S.P. 6

219

S. O. S. CODE DE LA ROUTE

DIDIER BURGGRAEVE

ROUBAIX

" INCLURE DANS L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE LES PREMIERS SOINS A DONNER AUX BLESSÉS DE LA ROUTE "

- 2 JUIN 1971

Permis de conduire : M. Chalendon n'est pas favorable à un examen obligatoire de secourisme

M. Guy Mollet avait récemment suggéré que les épreuves théoriques du permis de conduire soient complétées par un examen obligatoire de secourisme.

M. Chalendon vient de répondre par la négative.

« L'un des plus importants facteurs de la sécurité routière étant le bon comportement des conducteurs sur la route, dit-il, les réformes en cours du permis de conduire accordent la priorité à la pratique de la conduite.

« L'introduction dans les épreuves de cet examen de notions sur les premiers soins à donner aux blessés est également étudiée, mais elle suscite déjà l'hostilité des corps médicaux français et étrangers. Ces praticiens affirment qu'il est presque impossible de savoir si un blessé apparemment léger n'a pas subi de graves lésions internes.

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

« Malgré tout l'intérêt que présente la suggestion proposée il est vraisemblable que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience risquent d'être plus dommageables qu'utiles. »

153 MORTS et près de 5.000 blessés sur les routes de la Pentecôte

CENT cinquante-trois morts, 4.678 blessés, tel est le bilan officiel des 2.882 accidents de la circulation constatés par la police et la gendarmerie sur l'ensemble de la France au cours du week-end de la Pentecôte, période comprise entre le samedi 29 mai, 0 h., et le lundi 31 mai, 24 h. L'an dernier, pour la même période, il y avait eu 2.341 accidents qui avaient fait 121 morts et 3.743 blessés.

On compte donc, cette année, 32 morts et 935 blessés de plus, soit une augmentation de près de 25 % du nombre des victimes et cela, malgré tous les avertissements et la mise en place des services de sécurité routière.

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

ARTICLE RESERVE A NORD ECLAIR.

5 DEC 1971

Au Sujet d'une épreuve pratique de Secourisme au Permis de conduire (article Nord Eclair)

Didier BURGGRAEVE répond au Ministre de l'Equipement :

Le Ministre de l'Equipement, M. Albin CHALANDON avait récemment répondu à une question posée par M. Guy MOLLET au sujet de l'introduction d'une épreuve de Secourisme au permis de conduire.
Didier BURGGRAEVE, en contact avec M. Guy MOLLET pour cette affaire avait fait adresser une question écrite au Premier Ministre, récemment appuyée par d'autres parlementaires de divers groupes de la majorité et de l'opposition.
Il vient de demander aux Députés concernés par les démarches adressées au Ministre de l'Equipement de lui adresser des détails et des informations complémentaires que le Ministre semble ignorer.
en particulier :

- l'existence en France d'environ 8000 Miniteurs Nationaux de Secourisme, car le Ministre avait mentionné dans son intervention que seuls les médecins pouvaient enseigner le Secourisme;
- qu'il s'agirait non pas de notions théoriques mais bien d'une épreuve pratique enseignée par des Moniteurs qualifiés; enseignement qui serait contrôlé par un petit examen;
- qu'un dépliant serait remis à chaque candidat, gratuitement, rappelant les gestes appris;
- que ces gestes ne pourraient en aucune façon aggraver l'état du ou des blessés mais qu'au contraire le fait de ne pas intervenir entraînerait à coup sûr la mort de la victime;

.../...

221

- que le Ministère de l'Equipement ne semble pas avoir le même avis que d'autres Ministères intéressés et que les arguments dont il se recommande ne sauraient effacer à eux seuls l'opportunité et la valeur d'une telle mesure.

N.B : A la suite de l'article paru à ce sujet dans Sélection du mois de juin, plusieurs centaines de personnes ont déjà adressé lettres, cartes ou signatures en soutien à ce projet au Secrétariat '5 gestes qui Sauvent à WASQUEHAL'.

Est-ce possible
de passer cet article
au même endroit que celui
indiquant la réponse de CHALANDON ?

MERCI.

14 JUIN 1971

MINISTÈRE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P 1654/71

Monsieur le Député,

Mon collègue des Transports m'a transmis votre lettre relative aux propositions de M. Didier BURGGRAEVE, qui souhaite l'inclusion dans l'examen du permis de conduire d'épreuves relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

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

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

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

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

Monsieur Christian PONCELET
Député des Vosges
Assemblée Nationale
Palais Bourbon

P A R I S
-=-=-=-=-

Albin CHALANDON

223

10.000 SIGNATURES POUR ALLER VOIR LE MINISTRE DE L'INTERIEUR !

Responsable de cette pétition :

SIGNEZ POUR SOUTENIR LE PROJET D'INTRODUIRE LES 5 GESTES QUI SAUVENT PARMI LES EPREUVES DU PERMIS DE CONDUIRE AUTOMOBILE.

16 JUIN 1971

	NOMS	Prénoms	adresses	Possède Permis	Signatures
1	RIVIERE	JOSEPH	TARARE 69	oui	J. Rivière
2	RIVIÈRE	Mag	69 TARARE	oui	[illegible]
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

ASSEMBLÉE NATIONALE

REPUBLIQUE FRANÇAISE *050 POSTES CG 3161

11. 6.71 -75 - PARIS - 31

Monsieur Didier Burggraeve
Equipes de Protection civile
5 rue Delerue
59 Wasquehal

"Quand la vie d'un Homme est en danger,
Tout doit être fait pour tenter de la Sauver " Didier BURGGRAEVE

5 GESTES QUI SAUVENT A LA PORTEE DE TOUS !

1°) Appeler les Secours - 2°) Baliser la route - 3°) Stopper les hémorragies
4°) Dégager pour Sauver et Position de Sauvegarde - 5°) Ranimer.

FAITES ADRESSER A ' 5 GESTES QUI SAUVENT ' 59 - WASQUEHAL
des lettres avec des signatures, de toute la France
des cartes postales ou des cartes de visite.

JEUNES et ADULTES, TOUS ENSEMBLE NOUS ARRIVERONS A FAIRE EN SORTE QUE
15.000 tués - 330.000 blessés - 30.000 handicapés (1970) ne soient plus
QU'UN MAUVAIS SOUVENIR !

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 21 Juin 1971

Cher Monsieur,

Je ne saurais trop appuyer votre initiative qui est particulièrement digne d'intérêt et j'interviens dans le sens que vous souhaitez auprès du Ministre des Transports.

Croyez, je vous prie, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

Claude ROUX
Député de Paris

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5, rue Delerue
59 - WASQUEHAL

225

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 23 JUIN 1971

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 17 courant concernant les accidents de la circulation et plus particulièrement les secours à apporter aux blessés.

Vous préconisez notamment que, dans le cadre des épreuves du permis de conduire, chaque conducteur ait à apprendre les gestes élémentaires qui peuvent sauver une vie en attendant les premiers secours.

Je suis heureux de vous faire connaître, en tant que membre de la Table Ronde de la Sécurité Routière, que nous avons étudié cet important problème. La Commission, dans un de ses derniers rapports, demande que des consignes claires et simples soient largement diffusées en matière de secours aux blessés et que les enfants à partir de 12 ans, puissent subir une éducation de base dans ce domaine.

La Commission recommande en outre que les candidats au permis de conduire reçoivent, lors de leur apprentissage sur la conduite automobile, cette information de base sur les secours aux accidentés.

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

Pierre RUAIS
Député de Paris

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Moniteur National de Secourisme
5, rue Delerue
59 - WASQUEHAL

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'êtr très utile en cas d'accident car, comme vous le dites, bien de 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 int ressés, car à mon avis, cela relève tant du Ministre de la San 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 sentiment les meilleurs. et vos dieux

Jacqueline Thome-Patenotre

Monsieur Didier BURGRAEVE
Moniteur National de Secourisme
5, rue Delerue
59 - WASQUEHAL

227

M. **BOSCHER** me faisait parvenir le 8 juillet la réponse du ministre en précisant « Je regrette de n'avoir pu obtenir un meilleur résultat ». Sa question du 28 mai était bien posée (maintenir la vie dans l'attente des secours spécialisés). Franchement, la réponse du ministre était très à côté de la plaque !

Le 22 juillet, M. **DES GARETS** pense que l'opposition des corps médicaux certainement fondée (empêche la poursuite de votre initiative intéressante ».
On ne savait toujours pas qui étaient ces médecins français et étrangers ? On ne le saura jamais ! La réponse du ministre, toujours la même, en date du 15 juillet, n'avait rien à voir avec les « 5 gestes qui sauvent ».

Un député (hélas il s'agit d'un double et il n'y a pas de signature ni d'en tête pour l'identifier) écrira quand même le 30 juillet : « En observant strictement la ligne de conduite tracée dans votre lettre par les représentants du corps médical, un profane ne devrait pratiquement intervenir d'aucune manière en face des accidents de la circulation Je pense que ceci va également trop loin... ».

Et c'est effectivement cette théorie qui a été la cause de milliers de morts inutiles, non seulement sur les routes, mais face à d'autres détresses après un accident. Donc, on ne faisait rien !

Grâce à la Fondation de la Vocation, des articles paraissaient sur mon initiative, suivis de nombreuses lettres de soutien et des signatures. Ainsi, une page entière dans France dimanche en juillet (300 signatures).
En lisant cet article, je constatais que les commentaires (« complémentaires » de la journaliste, de bonne intention), compliquaient le message ou étaient inexacts. De ce fait, il faut, pour éviter toute erreur qui nous est alors reprochée à nous, soit de fournir le texte à utiliser, soit relire l'article avant parution, ce qui est hélas impossible avec la presse nationale.

Il fallait répondre au ministre, corriger ses erreurs. Ma lettre du 30 août à M. **PAQUET** contredit la réponse type. La médicalisation des secours (aux accidentés de la route), expérimentée par le **Professeur BOURRET** à Salon à partir de 1957, progressait. Mais si c'était pour constater la mort de ces mêmes blessés, à quoi bon ? Le député de l'Isère, comme ses autres collègues, transmettra mes remarques au ministre. (lettre du 2 septembre).

Même si je n'avais plus de « nouvelles » de M. **BAUMEL** ou de la « Mission interministérielle », je continuais à informer le secrétaire d'Etat. Et par ma lettre du 2 septembre, je lui faisais parvenir copie d'une lettre de la Croix Rouge de Belgique qui avait lancé une campagne nationale pour la connaissance des « gestes qui sauvent ». (Voir lettre du 31 août de la Croix Rouge de Belgique et en annexe le détail de la brochure – La campagne dura 4 mois et en 6 heures, la formation reprenait les 5 gestes, même si on traitait d'autres détails, ce qui peut expliquer la durée de la formation, prévue en 6 heures).

Pourquoi, à la lecture des réponses du ministre de l'Equipement M. **CHALANDON** au journal officiel, donc à la vue de tous, les organismes nationaux de secourisme ou d'autres services ministériels intéressés directement par cette question (Intérieur et Santé), n'intervenaient pas pour rectifier les erreurs d'interprétation de ce ministère à propos de l'enseignement du secourisme ?

Le 9 septembre, j'écrivais à nouveau au ministre des Transports, M. **Jean CHAMANT**, qui transmettait les questions à son collègue de l'équipement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Michel BOSCHER
Député, Maire d'Evry
Conseiller Général de l'Essonne

Membre et Questeur
du Conseil d'Administration
du District de la Région parisienne

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Référence à rappeler :
29.897/71

PARIS, le 8 juillet 1971

Cher Monsieur,

Vous voudrez bien trouver sous ce pli la réponse de M. le Ministre de l'Equipement et du Logement à la question écrite que je lui avais posée à la suite de notre échange de correspondances.

Je regrette de n'avoir pu obtenir un meilleur résultat..

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Moniteur national de secourisme
5, rue Delerue
59 WASQUIHAL

229

ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le 28 JUIN 1971

(Application de l'Article 139 du Règlement)

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écrites

Réponse insérée { à la suite du compte rendu intégral de la séance du 25 JUIN 1971
au *J. O.* du ..... (fascicule spécial des Débats parlementaires)

Permis de conduire.

18613. — **M. Boscher** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que le nombre élevé d'accidents de la route entraînant des dommages corporels, qui demeurent quasi constants malgré les mesures de limitation de vitesse, amène à poser à nouveau le problème des connaissances requises des candidats au permis de conduire. En particulier, il lui demande si un minimum de connaissances en matière de secourisme, permettant au conducteur confronté à des blessés graves de les maintenir en vie dans l'attente des secours spécialisés, ne devrait pas être requis de ces candidats. (*Question du* 28 *mai* 1971.)

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

S.P. 6

ASSEMBLÉE NATIONALE

BERTRAND DES GARETS
DÉPUTÉ DE LA GIRONDE
CONSEILLER GÉNÉRAL
MAIRE DE SAINT-MÉDARD-DE-GUIZIÈRES

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 22 Juillet 1971

N/REF/BDG/DE/D.7.1199

Monsieur Didier BURGGRAEVE
251 Rue Jules Guesde
59 ROUBAIX

Monsieur,

Je vous prie de vouloir bien trouver ci-joint un courrier de M. Albin CHALANDON Ministre de l'Equipement et du Logement faisant suite à mon intervention en votre faveur.

Je regrette trés vivement l'opposition des corps médicaux certainement fondée mais qui empêche la poursuite de votre initiative intéressante.

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

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

B. des Garets

PJ.1

33 - Saint Médard de Guizières - Tél. : Bureau 80 - Mairie 35

231

MINISTÈRE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

15 J

CAB/P 2360/71
V/Réf. : BDG/DE/D.7.1093

Monsieur le Député,

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

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

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

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

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

Monsieur Bertrand des GARETS
Député de la Gironde
Assemblée Nationale
Palais Bourbon

PARIS

Albin CHALANDON

232

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 30 juillet 1971

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 juillet répondant à l'intervention que m'avait demandé de faire M. Didier BURGGRAEVE, demeurant 251, rue Jules Guesde à Roubaix.

Vous avez sans doute raison quant au fond. Il n'est pas possible d'exiger de la part des candidats au permis de conduire des connaissances de secourisme. Ce qui serait par contre, à mon avis, faisable, c'est de leur faire donner par des moniteurs quelques indications spécifiant plutôt ce qu'il ne faudrait pas faire.

En observant strictement la ligne de conduite tracée dans votre lettre par les représentants du corps médical, un profane ne devrait pratiquement intervenir d'aucune manière en face des accidents de la circulation.

Je pense que ceci va également trop loin et, à défaut d'apprendre ce qu'on peut faire, on pourrait au moins essayer d'inculquer à ces candidats deux ou trois notions précisant les erreurs à ne pas commettre.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Monsieur Albin CHALANDON
Ministre de l'Equipement
et du Logement
246, Boulevard Saint-Germain
75 - PARIS 7e

233

Sur la route des vacances

CES 5 GESTES

peuvent vous sauver

LA VIE

DANS quelques jours, vous allez prendre la route des vacances. En 1970, il y a eu 15.087 tués et 330.000 blessés sur cette route. Il y en aura autant cette année. Personne n'est à l'abri de l'accident.

Or, beaucoup de ces morts tragiques pourraient être évitées : sur 100 tués, 10 seulement meurent sur le coup, et 60 meurent en attendant les secours. Parmi eux beaucoup auraient pu être sauvés si on avait fait quelque chose pour eux.

Le bouche à nez est toujours mieux que le bouche à bouche

Un garçon de 22 ans, Didier Burgraeve, moniteur national de secourisme, est parti courageusement en guerre contre l'abandon des blessés sur la route.

Il veut vous apprendre à tous cinq gestes capitaux qui pourraient sauver la vie de ces blessés, en attendant l'arrivée des secours.

Voici ces cinq gestes. Apprenez-les, retenez-les.

Si vous voyez un blessé éjecté par la portière ou le toit ouvert, qui a perdu connaissance et qui est étendu sur le dos, ne le laissez pas ainsi. Je sais qu'on vous a dit qu'il ne fallait jamais toucher un blessé, c'est vrai, il faut le faire le moins souvent possible, mais là c'est

une question de vie ou de mort.

Les secours dans le meilleur des cas n'arriveront pas avant 10 minutes. Et d'ici là il risque d'être étouffé si vous ne faites rien, soit par son sang, soit même parce que sa langue n'étant plus maintenue par les muscles relâchés glissera en arrière.

Couchez-le doucement sur le côté, en chien de fusil un genou fléchi, pour qu'il soit stable et qu'il ne risque pas de retomber sur le dos.

DEUXIEME GESTE : SI LE BLESSE EST RESTE DANS SA VOITURE, EN PRINCIPE VOUS LE LAISSEZ EN PLACE, A MOINS QUE VOUS ESTIMIEZ QUE LA VOITURE RISQUE DE PRENDRE FEU. LA, AUCUNE HESITATION N'EST PERMISE. VOUS DEVEZ LE DEPLACER.

Pour le faire sans lui faire courir de danger, manœuvrez, d'un seul bloc, la tête, le cou et le tronc, c'est-à-dire que vous devez le tirer sans plier ni la tête sur le cou, ni le cou sur le thorax, ni le thorax sur le bassin. Ne vous occupez pas des jambes. Déposez-le tout de suite sur le sol le plus près possible, puis portez-le ensuite si possible à quatre. Le premier saisissant la tête, une main sous le menton, la seconde sous la nuque en tirant légèrement sur la tête.

LE SECOND SAUVETEUR SAISIT LES CHEVILLES, LES DEUX AUTRES PLACENT LEURS AVANT-BRAS, L'UN SOUS LES CUISSES ET LES JAMBES, L'AUTRE SOUS LE TRONC. LE BLESSE EST ENSUITE TRANSPORTE BIEN A PLAT.

Attention, ne faites jamais le bouche à nez à une personne qui respire encore faiblement.

— Ne laissez jamais SUR LE DOS un blessé évanoui

S'il a sa connaissance, il sera couché sur le dos, tête basse et pieds surélevés, sur une couverture que vous rabatterez sur lui. S'il a perdu connaissance, comme je vous l'ai déjà dit, couchez-le en chien de fusil sur le côté.

Troisième geste : Si le blessé saigne abondamment, découvrez sa blessure et évitez autant que possible le garrot. C'est un procédé dangereux. Le sang ne circule plus. C'est la gangrène possible, des milliers de blessés ont été amputés par l'unique faute de garrots trop serrés. Chaque fois qu'il ne s'agit pas d'une grosse artère sectionnée (par exemple l'artère fémorale, dans la cuisse), utilisez le pansement compressif. Ayez-en un dans votre voiture. Vous le trouverez chez tous les pharmaciens : son nom est le coussin hémostatique d'urgence Thuasme.

Quatrième geste : Si le blessé ne respire plus, pratiquez la respiration artificielle. Faites le bouche à nez de préférence au bouche à bouche, car vous devez toujours rejeter la tête en arrière (par un mouvement réflexe, la langue reviendra spontanément en avant), sinon l'air ne passerait pas, et il est plus facile de souffler dans le nez que dans la bouche d'une personne qui a la tête rejetée vers l'arrière.

ATTENTION SURTOUT DE NE PAS FAIRE DE BOUCHE A NEZ, NI DE BOUCHE A BOUCHE A UNE PERSONNE QUI RESPIRE ENCORE.

236

Didier Burgraeve (au fond sur la photo) voudrait que l'enseignement des « 5 gestes qui sauvent » soit rendu obligatoire. Il a besoin de vous.

Avant tout : baliser la route

Cinquième geste : La première des choses à faire avant d'entreprendre quoi que ce soit, c'est d'appeler les secours et de les appeler convenablement. Pensez à ce que vous avez à dire avant d'appeler. Soyez clair. Et appelez le bon numéro.

Si vous êtes à Paris : Police Secours n° 17.

Sur l'autoroute : Le secours routier. Aucun numéro à faire, vous n'avez qu'à décrocher.

Sur les autres routes : Les renseignements : n° 12, qui vous donneront immédiatement le numéro de la gendarmerie, surtout si vous prenez la précaution de préciser : priorité, accident de la route.

ENFIN, AJOUTE DIDIER BURGRAEVE, PENSEZ A BALISER LA ROUTE ! QU'ON NE VOIT PLUS DE DRAMES ATROCES COMME CETTE FEMME SUR LE CORPS DE LAQUELLE PLUSIEURS VOITURES SONT PASSEES AVANT QUE L'UNE D'ELLES NE S'ARRETE.

• Par Sylvaine BATAILLE

Le meilleur moyen c'est de placer votre voiture sur le côté et d'éclairer pleins phares l'accident. Ou mieux encore, placez un triangle phosphorescent de signalisation. Tous les conducteurs devraient en avoir un dans leur coffre.

Didier Burgraeve a une grande ambition : rendre obligatoire l'enseignement des notions de secourisme. Pour présenter son dossier à l'Assemblée Nationale afin qu'une loi soit votée en faveur des « 5 gestes qui sauvent » il doit réunir 10.000 signatures.

Déjà 5.000 personnes ont répondu spontanément à son appel. Vous pouvez l'aider à sauver les 15.000 tués annuels de la route. Il vous suffit d'envoyer un papier signé de vous à Wasquehal (59), 5, rue Delerue.

237

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1 Décembre 1970

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

Le 30 Août 1971.

Monsieur Aimé PAQUET,
Député de l'Isère,
Président du Groupe des
Républicains Indépendants,
38 - SAINT-VINCENT-de-MERCUZE

Monsieur le Président,

Vous m'avez transmis, début mai, la réponse que M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Equipement vous a faite, suite à la démarche que vous aviez effectuée en faveur du projet des 5 gestes qui Sauvent à l'examen du permis de conduire.

Je vous remercie de l'intérêt que vous avez bien voulu porter à cet important problème.

Je pense que vous voudrez bien avoir la gentillesse de vous faire mon interprête auprès de M. CHALANDON afin de lui communiquer quelques indications particulièrement importantes.

Dans sa réponse, le Ministre parle du transport des blessés de la route ! Nous sommes entièrement d'accord avec lui pour reconnaître et affirmer qu'il est du ressort des spécialistes.

.../...

238

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

.../...

Les gestes qui Sauvent, que je préconise, ne pourraient aggraver l'état des accidentés. Placer un pansement compressif pour arrêter le sang qui coule, faire le bouche à bouche à un sujet qui ne respire plus, voilà qui est à la portée de chacun d'entre nous.

Ne rien faire dans ces cas là et c'est la mort du sujet. Par contre, les "lésions particulièrement graves" des blessés de la route passent au second plan, d'une part car il est difficile de les déceler sur place, d'autre part du fait qu'elles regardent uniquement les médecins.

Cette solution permettrait de Sauver des centaines de vies humaines et c'est pourquoi vous m'y voyez aussi attaché.

50 % des morts surviennent, est-il besoin de vous le rappeler, avant que les victimes n'atteignent l'hôpital. A l'origine de ce triste résultat le manque de secours sur place !

La médicalisation des secours, accentuée depuis peu ne donnera aucun résultat si l'on ne prévoit pas les premiers secours. Les médecins spécialisés ne serviront à rien si, avant qu'ils n'arrivent sur les lieux du drame la vie des blessés n'a pas été maintenue.

Certain que vous ne resterez pas insensible à ce grave problème, je suis sûr que vous ne manquerez pas d'intéresser tout spécialement M. Albin CHALANDON.

Avec mes remerciements réitérés, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en ma Haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme
Moniteur de Secours Routier

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Aimé PAQUET
Conseiller Général
Député de l'Isère

PARIS, le 2 Septembre 1971

Monsieur DIDier BURGGRAEVE
5. Rue Delerue
59 - WASQUEHAL

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 30 Août.

Elle a retenu toute mon attention.

Par ce même courrier, je fais le nécessaire et ne manquerai pas de vous tenir informé du résultat de mes démarches.

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

A. PAQUET

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 2 Septembre 1971.

Monsieur Jacques BAUMEL,
Secrétaire d'Etat auprès
du Premier Ministre,
69, rue de Varenne
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli la photocopie d'une lettre reçue aujourd'hui même de la Croix-Rouge de Belgique.

Je suis certain que vous serez très intéressé par ce document et je vous en souhaite bonne réception.

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

Didier BURGGRAEVE

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

241

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

CROIX-ROUGE DE BELGIQUE

Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi
et la Présidence d'Honneur de S.M. la Reine

DIRECTION GENERALE

1050 BRUXELLES, LE 31 août 1971
Chaussée de Vleurgat 98
Téléphone : 47.10.10

Annexe : 1
Réf. : Ens. Ext 246 AC/GD
A RAPPELER DANS VOTRE REPONSE

Monsieur D. BURGGRAEVE
EQUIPES DE PROTECTION CIVILE
Rue Delerue, 5

59 WASQUEHAL (FRANCE)

Monsieur,

Nous avons l'honneur d'accuser bonne réception de votre estimée du 23 août dernier.

En effet la Croix-Rouge de Belgique a mené de mars à fin juin une campagne intitulée "Les gestes qui sauvent".

Cette campagne consistait en l'organisation par nos sections locales de 3 leçons de 2 heures à l'intention du grand public; au cours de ces dernières les 4 principes fondamentaux d'une intervention en cas d'un accident de la route étaient enseignés à savoir :

- Prévenir les dangers immédiats
- Prévenir l'asphyxie
- Prévenir la mort par hémorragie
- Prévenir correctement le "900".

A l'issue de la troisième leçon une brochure fut remise aux participants. Par courrier séparé nous vous envoyons la brochure en question.

Cette campagne obtint un réel succès auprès du public. Il ne nous est malheureusement pas encore possible de vous donner le bilan de cette activité, compte tenu de ce que tous les renseignements ne sont pas encore en notre possession.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour le Directeur Général,

A. CLARCK,
Chef de Service.

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 9 Septembre 1971.

Monsieur Jean CHAMANT,
MINISTRE des Transports,
32, Av. du Président KENNEDY
75 - PARIS 16ème

Monsieur le MINISTRE,

Je vous avais adressé, le 20 avril 1971, une correspondance afin d'attirer votre attention sur le problème au combien préoccupant des accidents de la route et de vous signaler ce que je préconise afin d'épargner le plus de vies humaines.

Il s'agit, vous le savez bien maintenant, de rendre obligatoire, avec le passage du permis de conduire automobile, une épreuve pratique de Secourisme, simple et assimilable par tous, les '5 Gestes qui Sauvent'.

J'ai été très heureux de recevoir tout récemment, par l'intermédiaire de M. Pierre VOLUMARD, la lettre que vous avez bien voulu lui envoyer en lui faisant part de votre sentiment.

Je suis particulièrement honoré de voir que vous rejoignez mes préoccupations et que vous êtes partisan vous aussi de cette mesure qui pourrait permettre de Sauver des centaines de vies humaines, chaque année.

.../...

243

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

.../...

J'ai adressé, à M. le Premier Ministre, le contenu de mon projet et il le fait actuellement étudier par ses services.

Il serait particulièrement opportun que vous lui fassiez part, si vous le voulez bien, de votre sentiment en la matière ce qui ne pourra que plaider en faveur de cette initiative, sachant toute l'infuence que vous avez auprès de lui.

Cette proposition est soutenue par près de 200 parlementaires et a été favorablement accueillie par tous les groupes parlementaires à l'Assemblée Nationale.

De plus, cette formule a donné des résultats concluants en Allemagne et tout dernièrement en Belgique.

J'envisage de rencontrer d'ailleurs à ce sujet, à Pâques 1972, avec 10.000 signatures, M. Raymond MARCELLIN, Ministre de l'Intérieur, afin qu'il se fasse mon interprête auprès du Gouvernement, cette mesure étant, vous le savez, du domaine règlementaire.

Je vous remercie encore de l'intérêt que vous avez porté à ce problème et, tout en espérant votre aide, je vous prie de croire, Monsieur le MINISTRE, en ma Haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme
Moniteur de Secours Routier

Je trouvais incohérent qu'il ne puisse traiter lui-même de la sécurité routière du fait de son titre ministériel. Mais je le remerciais d'avoir pris position en faveur des « 5 gestes, et de l'avoir écrit, noir sur blanc (ce qui arrive rarement) en réponse au député **Pierre VOLUMARD**. Persuadé que la mesure était du domaine réglementaire, comme on me l'avait écrit à plusieurs reprises, je concentrais donc tous mes efforts sur l'exécutif, même si j'appelais les parlementaires à m'épauler.

Mes « critiques, étaient mises à l'étude, comme l'écrira le ministre, le 11 septembre, au président du groupe des Républicains indépendants.

Et c'est le 24 septembre, jour anniversaire du lancement de la campagne nationale pour ce projet, (la 4ème année), que M. **Paul BARBEROT** m'informait que son président de groupe, M. **Eugène CLAUDIUS-PETIT**, lui avait demandé de suivre cette question. Le député de l'Ain posa alors une nouvelle question écrite.

L'abondance des échanges à utiliser pour ce premier volume m'oblige à arrêter ce témoignage à cette date. Le volume 2, reprendra le cours des actions de l'année 1972 et traitera, probablement des années 1972, 1973, 1974.

Conclusion

Puisque ce premier volume du 10ème mémoire, consacré au ministère des transports, est dédié à M. **Jean CHAMANT**, il me semble important de préciser que nos échanges se sont poursuivis quelques années plus tard, lors de la relance régulière des parlementaires.

Ainsi, le 19 septembre 1977, je relançais l'ancien ministre. Mais, entre temps, la petite brochure « 5 gestes qui sauvent » avait été éditée (avec l'agrément et les encouragements du **Professeur Marcel ARNAUD** dont je ne manquais pas de mentionner les références avec fierté au début de la brochure).

En 1974, et grâce à **Christian GERONDEAU**, le CISR (Comité interministériel à la sécurité routière) décidera de rendre obligatoire une formation aux « gestes de survie » aux candidats aux permis de conduire... Tout est expliqué dans le 9ème mémoire.

Sans réponse de M. **CHAMANT**, je lui faisais suivre un petit mot le 2 décembre 1977 :

« Monsieur le Ministre,

J'espère que vous avez reçu ma lettre du 19 septembre dernier que je me suis permis de vous adresser avec quelques documents afin d'attirer votre attention sur l'urgence qu'il y a d'introduire dès que possible, parmi les épreuves du permis de conduire, un enseignement de Secourisme (les gestes qui sauvent) ; ceci afin de mettre un terme à cette situation regrettable que nous connaissons depuis des années : la mort absurde de milliers de Français sur les routes faute de secours rapides et corrects des premiers témoins. Inclus voyez l'exemple de la Suisse. Puis-je compter sur votre aide pour ce Combat humanitaire que je mène depuis plus de 10 ans. Merci ».

MINISTÈRE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P 1327/71

11 SEP. 1971

Monsieur le Président et cher Ami,

Vous avez bien voulu me transmettre une nouvelle correspondance de M. Didier BURGGRAEVE, demeurant 5, rue Delerue à WASQUEHAL, en réponse à ma lettre du 29 avril 1971, relative aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Je soumets à un examen attentif les critiques de votre correspondant et ne manquerai pas de vous faire connaître, sans tarder, les observations qu'elles appellent de ma part.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et cher Ami, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Albin CHALANDON

Monsieur Aimé PAQUET
Président du Groupe des
Républicains Indépendants
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
PARIS

246

ASSEMBLÉE NATIONALE

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 24 Septembre 1971

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Equipes de Protection Civile
5, rue Delerue

-59- WASQUEHAL -

Monsieur,

Au début du mois, au retour de mes vacances, j'ai reçu votre lettre concernant les problèmes de la Sécurité Routière et de l'action que vous menez en ce sens pour que se développe la formation du Secourisme en FRANCE.

J'avais pris contact avec Monsieur Claudius PETIT, notre Président de Groupe à ce sujet et j'ai eu confirmation d'avoir à suivre cette question Aussi, je pose une question écrite et je ne manquerai pas de vous informer de sa parution au J.O.

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

P Barberot

Paul BARBEROT

247

Le 19 Septembre 1977

Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY.

+ Phot. s/ lettre du 30.8.71.
+ livret "5 Gtes"
+ art. S.R. et tract jaune.

Monsieur Jean CHAMANT
Ancien Ministre
Député de l'Yonne
24 rue Boissière
75116 PARIS

Monsieur le Ministre,

Vous avez été l'un des premiers à approuver ma proposition d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un exercice pratique de Secourisme afin de limiter les conséquences désastreuses des accidents de la route.

Aujourd'hui encore, trop de Français meurent sur nos routes alors que 50% de ceux qui y perdent la vie pourraient probablement y échapper si les premiers témoins étaient instruits sur la conduite à tenir et les gestes à faire.

Afin de tenter d'y remédier, je mène Campagne depuis 10 ans et notamment auprès des Pouvoirs Publics.

Comme il ne suffit pas de critiquer ou de vouloir sans proposer, j'ai écrit un petit livret intitulé "5 Gestes qui Sauvent" qui résume à mon sens ce que tout automobiliste devrait savoir afin d'être capable de maintenir la vie d'un blessé grave dans l'attente des secours.

Car il s'agit bien que de notions de premiers secours qui correspondent aux deux urgences fondamentales du Secourisme c'est à dire le risque hémorragique et le risque d'asphyxie. Pour tous les autres cas il s'agit d'attendre. Ceci est clair et c'est dans cet esprit que nous limiterons les dégâts sur nos routes.

J'ai réfuté, un à un, les arguments contraires de l'Administration. Ce projet n'avait pas été bien compris.

Il a enfin été agréé par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, en novembre 1974.

Je voulais, par cette lettre, vous tenir informé de l'évolution de ce Combat et aussi vous demander d'appuyer mes nouvelles propositions auprès de M. le Ministre de l'Intérieur.

.../...

.../...

Mes contacts un peu partout me permettent de savoir qu'il existe une volonté dans le public de connaître le comportement à adopter en cas d'accident. Des sondages l'ont d'ailleurs prouvé.

Or, si nous sommes à peu près d'accord sur le contenu du programme et s'il reste encore quelques questions de détail à régler, il est regrettable que cette formation n'ait pu se mettre en place, comme cela avait été envisagé, pour le 1er janvier 1976, puis 1977.

Je pense que vous approuverez vraisemblablement mon inquiétude et que vous voudrez bien vous faire mon interprêtre auprès de M. le Ministre de l'Intérieur.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

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

Le 5 décembre, l'ancien ministre des Transports, sénateur de l'Yonne, me confirmait ce qu'il avait déjà exprimé dès 1971 :

« Je suis pleinement d'accord avec votre suggestion ».

Il me rappelait aussi que sa réalisation dépendait du gouvernement puisque les textes relatifs au permis de conduire étaient de « caractère réglementaire et non législatif ».

Le 22 juin 1978, je répondais à M. **CHAMANT**, certes tardivement (mais je menais alors deux grands combats de front : celui des « 5 gestes qui sauvent » et celui contre le fléau de l'alcool au volant).

Je m'inquiétais de la non application de la décision du CISR de novembre 1974 (présidé par le Premier ministre en personne, M. **Jacques CHIRAC**), qui traînera encore, pour être abandonnée au début des années 80 avec le changement de majorité !

« Rien n'est plus agaçant que de discuter avec quelqu'un qui sait de quoi il parle »

V.H.

SÉNAT

Jean CHAMANT
Sénateur de l'Yonne
Maire d'Avallon
Président du Conseil Général
Président du Conseil Régional de Bourgogne
Ancien Ministre

6, rue Masseran. 75007 PARIS

République Française

Paris, le 5 décembre 1977

Réf. à rappeler :

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre par laquelle vous attirez mon attention sur l'intérêt qu'il y aurait à introduire, parmi les épreuves du permis de conduire, un enseignement de secouriste.

Je suis pleinement d'accord avec votre suggestion, mais sa réalisation dépend du Gouvernement puisque les textes qui régissent les dispositions relatives au permis de conduire sont de caractère réglementaire et lon législatif.

Veuillez croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Résidence du Parc d'Auteuil B
59390 LYS-Lez-LANNOY

251

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 22 juin 1978

Monsieur Jean CHAMANT,
Sénateur de l'Yonne
Ancien Ministre
6 rue Masseran
75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

J'ai bien reçu, en son temps, votre lettre du 5 décembre 1977 relative à l'introduction parmi les épreuves du permis de conduire d'un exercice pratique de Secourisme.

Un travail très important dans le domaine du Secourisme et mon Combat pour lutter contre l'alcool au volant m'ont empêché de vous en remercier et de vous répondre plus tôt.

Vous savez l'importance que j'attache à la réalisation rapide de ce projet afin d'épargner sur nos routes des centaines de vies humaines.

A un moment où l'opinion publique et le Gouvernement prennent conscience véritablement de l'énormité du fléau que constituent les accidents de la route, il ne semble plus permis de tarder à mettre en route cette formation indispensable à tout usager de la route.

Les statistiques sont claires : 50 % de ceux qui meurent sur nos routes n'ont pas été secourus à temps (ils décèdent entre le moment de l'accident et leur arrivée en milieu hospitalier). Dans ce chiffre il n'est pas tenu compte des 10 % de tués sur le coup. Ce qui prœuve l'importance de ce problème.

Des efforts ont été fait et se poursuivent, notamment les bornes d'appel des secours sur les routes, la mise en place des S.A.M.U et bientôt un numéro National de l'Aide Médicale d'Urgence afin de médicaliser tous les secours d'urgence concernant les détresses graves.

Mais tous ces efforts ne serviraient à rien si, dans leur attente, les témoins ne sont pas capables de maintenir la vie des accidentés. J'ai mis pratiquement 10 ans pour en convaincre les Pouvoirs Publics.

Il a été créée une "Attestation d'aptitude aux gestes élémentaires de survie" qui devait être réclamée de tous les candidats au permis de conduire au 1er janvier 1976 ? Nous ne connaissons pas encore la date de l'exigibilité ?

.../...

.../...

Accepteriez-vous de poser la question à M. le Ministre de l'Intérieur de qui dépend l'organisation de cet enseignement.

Par ailleurs, le programme de formation est prévu en 6 à 8 heures c'est à dire d'une durée égale à la formation "Sauveteur-Secouriste du travail" organisée dans les entreprises, qui procure aux intéressés admis une carte de Secouriste du travail et dont le programme de formation est plus étoffé par rapport à l'initiation aux gestes de survie.

Egalement, puisqu'il y aurait entre un million et un million 200.000 candidats à former chaque année un temps de formation trop long constituerait un handicap.

Ce programme comporte l'essentiel en matière de secours. Mais il comporte aussi des attitudes qui ne devraient pas figurer dans ce programme d'initiation (ex. réglage et déverrouillage d'une ceinture de sécurité - qui est le rôle du moniteur d'auto-école lors de la formation pratique ou par ailleurs les accidents électriques).

On peut toujours ajouter quelques chose à un programme mais dans le cas qui nous occupe ce choix peut être évité. En effet, après l'existence de cette initiation, toute personne peut se présenter au Brevet National de Secouriste et aux diverses autres spécialités du Secourisme.

Pour ces raisons, je trouve convenable et possible, si l'on adopte une pédagogie pratique, une formation en 4 h. De ce fait, nous pourrions former le double de candidats par rapport au projet actuel. Si l'on tient compte de l'organisation du Secourisme en France actuellement il est impossible de préparer chaque année plus d'1 million de personnes. Et c'est probablement pour cette raison que l'enseignement obligatoire, d'abord fixé au 1er janvier 1976 puis 1977 n'a pas été l'objet d'une décision définitive.

Je pense que vous voudrez bien faire connaître ces éléments importants à M. le Ministre de l'Intérieur.

Je vous remercie par avance de votre obligeance et je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Président Départemental

DOCUMENTS

Parmi les documents en annexe de ce volume 1, examinons le petit opuscule (dimensions 9 centimètres sur 12,5) diffusé par un club alpin Italien, en 1965, retrouvé dans les archives du Professeur Louis SERRE :

On y trouve des conseils en cas de gelures, contusions, fractures... mais surtout la conduite à tenir face à une détresse, voire un arrêt de la ventilation. Et une seule méthode est présentée, la ventilation orale par le bouche à bouche. Il était bien démontré, page 10, que la tête devait être renversée en arrière, afin de libérer le fond de gorge, et de bien élever le menton vers le haut, afin que la langue soit également dégagée du fond de gorge, pour le passage de l'air (pour faciliter la ventilation), ou pour rendre efficace la ventilation en cas d'insufflations par le secouriste. Cette technique de la « prise du menton », bien expliquée dans les formations dans les années 60-70 a ensuite été « oubliée », puis vient de revenir avec les mises à jour des formations actuellement ! (?). A l'époque, dans les formations au secourisme, que ce soit le SST ou le BNS, plusieurs méthodes « manuelles » étaient toujours au programme !

Dans les archives du Professeur Marcel ARNAUD, j'ai retrouvé également un article paru dans la « Revue Automobile Médicale » de l'ACMF (Automobile Club Médical de France), du 25 juin 1963 (annoté de sa main) écrit par le Professeur André SICARD sur les « Premiers soins à donner à un blessé de la route » :

Que dit l'éminent professeur ? Il détaille ses commentaires suite à un film réalisé sur les secours aux blessés de la route.
Dès le premier paragraphe (Que doit faire...), à part le « ramassage » dont on ne devrait pas parler car du ressort exclusif des secours publics (mais des transports improvisés avaient lieu par les témoins exaspérés d'attendre ces dits secours au-delà de 30 à 45 minutes... voire plus !), les premiers conseils sont ceux que nous allions véhiculer nous-mêmes (les moniteurs de secourisme) quelques années plus tard (car le texte date quand même de 1963 !).

Par contre, nous confirmerons que les victimes doivent être laissées dans leur véhicule, sauf si il y a pour elles un « danger de mort », le véhicule qui risque de chuter dans un ravin ou qui prend feu.
Pour l'alerte, il y avait beaucoup de progrès à faire dans notre pays...
Pour la ventilation, le Professeur SICARD insistait sur le « bouche à bouche » et pour bannir les méthodes dites manuelles...
Il disait qu'il fallait éviter le garrot et plutôt comprimer la plaie. Mais le garrot a été remis au goût du jour...
*Les fractures, brûlures et autres contusions étaient secondaires. Mais, ce que nous devons retenir c'est qu'il affirmait bien « **en ne faisant que des gestes simples, prudents, logiques, il (le témoin) ne fera courir aucune risque au blessé et permettra d'attendre l'arrivée du secours médical. Ce doit être son seul rôle, mais c'est là un rôle très important** ».*
Ce texte s'achevait en recommandant le petit guide de la CRF (voir ci-après).

Si les fonctionnaires du ministère de l'Equipement avaient lu cet article, cela leur aurait éviter de faire signer à leur ministre des courriers et des réponses au journal officiel, autant inappropriés que déjà dépassés !

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO SOCCORSO ALPINO

NOZIONI DI PRONTO SOCCORSO

ad uso delle GUIDE alpine

1965

rile e fasciare. Se sanguina ancora sovrapporre una seconda fasciatura più stretta. *In presenza di una emorragia arteriosa* (sangue rosso viso, che esce a fiotti) *stringere un laccio* (o corda, bretelle, cintura, fazzoletti) un palmo sopra la ferita, per non oltre due ore e ogni quarto d'ora aprirlo per pochi minuti.

Per forte perdita di sangue, ristorare con caffè o tè caldo molto zuccherati.

Per ferite gravi di muscoli, tendini, articolazioni disinfettare e coprire con garza sterile. Poi *immobilizzare e trasportare come in caso di frattura di braccio o di gamba.*

Frattura

SINTOMI: Dolore acuto, impossibilità di usare l'arto leso, gonfiore o deformità.

CURA: Trasportare *soltanto quando l'arto leso è stato immobilizzato.*

a) Imbottire con panni, ovatta, maglie ecc.

b) Adagiare su un'assicella.

Respirazione artificiale

Composta di espirazioni rapide e inspirazioni lente (15 al minuto). Il paziente sarà sdraiato colla schiena al suolo, aperti colletti e cintura, sci sotto la schiena (se sulla neve), liberare dalla neve naso e bocca. La testa va girata di fianco.

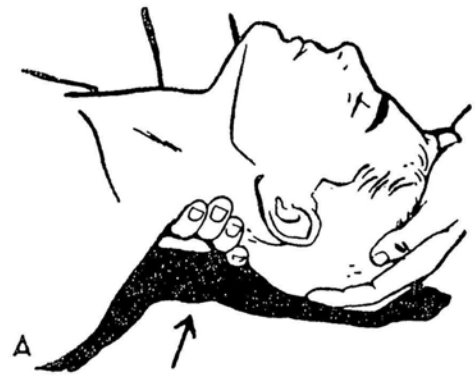
1° *tempo:* espirazione (rapida): afferrati i polsi del paziente si portano sopra il petto, appoggiandovisi con tutto il peso del corpo rapidamente.

2° *tempo:* inspirazione *(lenta):* sempre tenendo i polsi afferrati, si distendono le braccia del paziente in fuori e in alto fino a far raggiungere loro il suolo, nella posizione del crocefisso.

Respirazione bocca - bocca

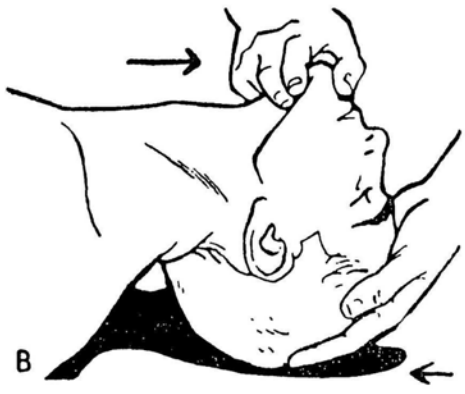
1) Pulizia del cavo (neve terra).

2) Mettere il malato sdraiato con pancia in giù o per lo meno di fianco con il viso rivolto di fianco. (A)



3) Coricarsi di fianco parallelamente al malato, meglio se in un piano sottostante. Sollevare la mandibola con la mano destra. (B)

4) Chiudere con la mano il naso.



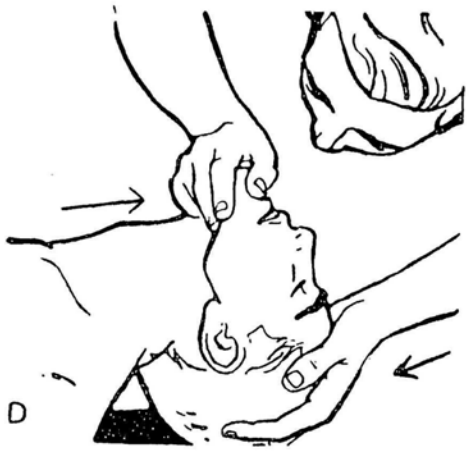
11

5) Mettere un fazzoletto tra bocca e bocca.

6) Espirare e inspirare aria almeno 30 volte al minuto. (C)

12

7) Abbandonare la faccia, ma mantenere la testa del paziente nella medesima posizione. L'espirazione avviene automaticamente. (D)



13

Respirazione bocca - naso

1) 2) e 3) come la precedente.

4) Chiudere la bocca del paziente, fare una profonda inspirazione, applicare la propria bocca al naso del paziente, insufflare finché il torace del aziente non s'innalza.

5) Abbandonare la faccia ma mantenere la testa del paziente nella medesima posizione.

6) L'aspirazione avviene automaticamente.

7) Insufflare nuovamente ad aspirazione cessata.

N.B. - *Praticare i primi 10 atti respiratori velocemente e poi continuare a ritmo più lento.*

Soffocamento (Valanga) Annegamento

CURA: Massaggio sul cuore con alcool, dare schiaffi e pizzichi all'infortunato; infine far compiere la respirazione artificiale.

Non far bere se il soggetto è incosciente: *non* fare la respirazione artificiale se vi sono fratture di torace o di braccia.

14

Revue automobile médicale
25 juin 1963

Premiers soins à donner à un blessé de la route

Professeur André SICARD,
Chirurgien de l'Hôpital de la Salpêtrière,
Président de la Société Française de Médecine du Trafic

La Télévision Française entre dans la campagne contre les accidents de la route. Un film a été tourné pour enseigner au public ce qu'il faut faire pour porter un secours efficace aux blessés de la route.

Notre éminent ami, le Professeur André Sicard, a été chargé d'écrire le commentaire de ce film.

A l'heure où l'on parle de plus en plus d'une formation secouriste à donner aux médecins, nous croyons intéressant de présenter à nos lecteurs ces conseils qu'ils pourront, à leur tour, commenter à leurs malades automobilistes.

● *Que doit faire l'automobiliste témoin d'un accident sur la route ?*

Le témoin d'un accident sur la route est souvent seul, éloigné de tout secours immédiat, et c'est des décisions qu'il va prendre et des gestes qu'il va accomplir dont peut dépendre le sort immédiat ou lointain des victimes. Un geste maladroit peut avoir des conséquences vitales ou fonctionnelles très graves.

Que de fois a-t-on vu une blessure s'aggraver ou une fracture se compliquer parce que le blessé a été ramassé dans de mauvaises conditions, sans parler des quelques morts que l'on aurait sans doute pu éviter si les premiers soins avaient été correctements donnés !

Le témoin doit avant tout conserver son sang-froid et éviter l'affolement.

Sa première préoccupation est de s'assurer que le véhicule accidenté ne risque pas d'aggraver les conséquences de l'accident. Pensez à arrêter le moteur en fermant le contact et, si vous ne le pouvez pas, débranchez la batterie, Vérifiez si le véhicule n'est pas en équilibre instable et ne risque pas de basculer au cours d'une manœuvre destinée à en sortir les blessés.

Ne fumez pas et ne laissez pas fumer si de l'essence est répandue sur le sol.

Prenez, en un mot et d'abord, toutes les dispositions nécessaires pour qu'un premier accident n'en entraîne pas un second.

Vous devez ensuite vous occuper des victimes. C'est non seulement un devoir moral, mais aussi, ne l'oubliez pas, une obligation légale.

— Si elles se trouvent à l'intérieur du véhicule et ne peuvent sortir d'elle-mêmes, il faut les extraire avec d'infinies précautions et les allonger sur le bord de la route.

— Si elles ont été éjectées, laissez-les à l'endroit où elles se trouvent, ne les touchez pas, ne les remuez pas, à moins, bien entendu, d'un inconfort trop grand ou d'un risque d'incendie.

Alertez maintenant le plus rapidement possible la gendarmerie.

● *Le témoin est bien souvent embarrassé pour le faire.*

Les grands axes routiers sont dotés de quelques téléphones que l'on trouve aussi dans la plupart des postes d'essence, mais il importe de développer cet équipement et de faciliter les numéros d'appel.

S'il y a des blessés graves, ce qui compte avant tout, c'est la rapidité de l'alerte.

La gendarmerie est seule qualifiée pour connaître et informer le centre chirurgical d'urgence le plus proche qui assurera les secours les plus prompts et les plus efficaces.

Autour des blessés, les témoins ne cessent maintenant d'affluer, écartez-les avec autorité.

Songez à couvrir les blessés s'il fait froid.

Assurez-vous qu'ils respirent bien. S'ils sont violets, s'ils vomissent, placez la tête sur le côté, maintenez la bouche ouverte en repoussant en avant la mâchoire, saisissez au besoin la langue

257

entre deux doigts pour la maintenir en dehors. Desserrez les vêtements.

Restez auprès d'eux et réconfortez-les s'ils sont conscients, mais surtout ne les bougez pas,

laissez-les allongés tête basse,

ne soyez pas tentés de les asseoir, de les adosser à un arbre ou à un mur,

imposez-leur une immobilité absolue.

C'est la meilleure façon d'éviter l'aggravation du choc. Ainsi votre rôle sera aussi humain que prudent.

Ne cherchez pas à les transporter dans une maison de voisinage, dans une pharmacie, ou chez un médecin. Cela ne servirait à rien, pourrait être dangereux et ferait parfois perdre du temps.

● *Quand le blessé réclame à boire, que doit-on faire ?*

Résister à son désir. C'est formel. Vous ne savez pas quelles sont ses blessures et vous risquez de le faire vomir. De plus, ne commettez surtout pas la sottise de sortir de votre trousse de pique-nique le petit flacon de cognac. Il n'en faut pas davantage pour aggraver l'état du blessé et pour conclure à un état d'ivresse si une analyse de sang est pratiquée à l'hôpital.

● *Si le blessé ne respire plus, doit-on faire de la respiration artificielle ?*

Gardez-vous en bien. Car, s'il y a des fractures de côtes ou des fractures des membres supérieurs, vous aggraverez les blessures. Une seule chose à faire : la respiration dite « bouche à bouche ». Après avoir pincé le nez de la victime, vous insufflez dans sa bouche l'air que vous venez d'inspirer profondément. Vous la laissez expirer et vous recommencez.

Le procédé peut paraître choquant, mais on peut affirmer que certaines victimes considérées comme mortes ont pu être ainsi réanimées en attendant les appareils d'oxygénothérapie amenés par l'ambulance.

● *Quelle doit être l'attitude du témoin devant une hémorragie ?*

Eviter le plus possible le garrot, surtout le garrot de fortune qui fait souvent plus de mal que de bien.

Il faut comprimer la plaie, la comprimer fortement avec les doigts ou avec un mouchoir propre en attendant l'arrivée du secours médical.

● *Et lorsqu'il y a une fracture ?*

L'immobiliser provisoirement avec ce que l'on trouve : une planche, une tige rigide. L'immobilisation d'une fracture diminue la douleur et le choc.

● *En présence d'une brûlure ?*

Empêchez la victime de courir.

Ne vous servez surtout pas d'un extincteur chimique.

Essayez plutôt d'étouffer les flammes avec une couverture en le roulant sur le sol.

Laissez les vêtements car, en les enlevant, vous risqueriez d'arracher la peau.

● *Mais croyez-vous qu'un témoin non compétent puisse accomplir correctement tous les gestes que vous venez d'exposer ?*

Certes, son savoir ne sera pas toujours à la hauteur de sa bonne volonté, mais, en ne faisant que des gestes simples, prudents, logiques, il ne

fera courir aucun risque au blessé et permettra d'attendre l'arrivée du secours médical. Ce doit être son seul rôle, mais c'est là un rôle très important.

L'erreur, la grande erreur est d'utiliser une voiture de passage pour transporter un blessé sans précautions suffisantes. S'il s'agit d'un petit ou d'un moyen blessé, ce sera évidemment sans danger, mais un tel blessé peut également attendre sans inconvénient l'arrivée d'une ambulance.

En revanche, s'il s'agit d'un grand blessé, un ramassage incorrect et un transport dans un véhicule inadapté aggraveront son état, accentueront le choc, le rendront irréversible et risqueront de compliquer une fracture.

Même si la blessure ne paraît pas sérieuse, il faut connaître la fréquence des polytraumatismes et aussi les blessures profondes et inapparentes qui peuvent s'aggraver rapidement en cas de transport mal effectué.

C'est, en particulier, le cas des fractures de la colonne vertébrale dont le pronostic est si différent suivant que la moelle est ou non lésée. Ce sont des fractures instables, difficiles à reconnaître sur les lieux mêmes de l'accident. Dans l'ignorance où l'on se trouve, il faut toujours songer à ce drame qui se joue dans la colonne vertébrale, à quelques millimètres près de déplacement.

On ne dira jamais assez qu'un grand blessé doit toujours être transporté couché et être remué le moins possible. Le brancard à lames démontables pouvant être glissées sous le blessé permet de le ramasser en toute sécurité dans la position qu'il occupe et dans les situations les plus défavorables.

La tête peut elle-même, si cela est nécessaire, être immobilisée. C'est dans cette même position, par une sangle spéciale, qu'il est placé dans la voiture d'ambulance.

Il y trouvera l'appareil permettant de l'oxygéner pendant le transport et même des flacons de sang qui permettront, dans les cas très graves, de commencer la perfusion avant l'arrivée à l'hôpital.

● *Mais peut-on le faire si on ne connaît pas le groupe sanguin du blessé ?*

On peut toujours, dans les cas extrêmes, perfuser du sang de donneur universel, mais il est préférable de trouver dans le portefeuille ou le sac du blessé la carte officielle de son groupe sanguin que tout le monde devrait posséder avec ses papiers d'identité.

● *Les centres chirurgicaux munis de telles antennes mobiles bien équipées sont-ils en nombre suffisant ?*

Les Pouvoirs Publics ont compris l'importance du problème et de gros efforts sont actuellement accomplis, mais il reste encore beaucoup à faire.

● *Les conseils que vous venez de donner seront certainement très utiles et permettront d'éviter les fautes que vous avez exposées.*

Je l'espère, mais il est bien entendu que ces principes ne sont pas rigides. Les circonstances, les lieux de l'accident peuvent les rendre inapplicables. Chacun doit agir suivant sa conscience et son bon sens.

Un dernier conseil : tout automobiliste devrait posséder, avant de prendre la route, le petit guide présenté par la Croix-Rouge Française aux Editions Flammarion qui, par quelques phrases pertinentes, indique fort bien ce qu'il faut faire en présence d'un accident.

259

Le bulletin n° 10, de mai 1964, de l'ONSER (Organisme national chargé des études sur la sécurité routière) apportait des précisions sur les victimes des accidents de la route :

L'étude, réalisé en 1960, précise que 58 % des décès avaient lieu pendant l'heure qui suit l'accident.
Le risque élevé de la « place du mort » c'est-à-dire du passager avant (il n'y avait pas de ceintures à l'époque). Nous savions donc déjà de quoi mourraient ces accidentés de la route. Ce que le Professeur ARNAUD avait déjà indiqué dans son cri d'alarme au Congrès de chirurgie en 1957 puis avec son livre « Les blessés de la route », publié en 1961.

En 1965, les éditions Flammarion rééditées un livret assez étoffé, d'un peu plus de 30 pages, au nom de la Croix Rouge française, intitulé :

« Que faire en présence des ACCIDENTS DE LA ROUTE »,
dont les auteurs, MM. N. VIEUX, R. JACQUET et P. JOLIS, étaient des pionniers de la diffusion du secourisme.

Si la première partie concerne vraiment les gestes « vitaux » (asphyxie, hémorragie, incendie), avec l'alerte et le balisage des lieux, hélas, ensuite, de nombreux autres aspects du secourisme de base sont abordés : plusieurs points de compression, le garrot, fractures, luxations, brûlures, les méthodes manuelles pourtant proscrites pour les blessés de la route (titre de l'ouvrage), les plaies... bref le message du départ était brouillé avec ces autres aspects secondaires. Nous voyons bien qu'en 1965, pour cette troisième édition, même les précurseurs, les pionniers, les médecins de l'urgence, n'étaient pas au clair avec ce qu'il fallait largement diffuser au public.

J'avais pris l'habitude de dater mes lectures. J'ai lu cet opuscule la première fois en date du 23.3.1970, c'est-à-dire quelques jours avant de suivre le stage d'une semaine de formation de « moniteur de secourisme routier » avec le Professeur ARNAUD.

Les erreurs de diffusion, malgré cette 3ème édition, seront de maintenir les méthodes manuelles pour des accidentés (page19, la méthode « Nielsen ») et de conserver la consigne 'évacuer le blessé vers l'hôpital (qu'en cas d'urgence) sans attendre l'ambulance !

La Croix Rouge de Belgique me fit parvenir la petite brochure intitulée « ACCIDENT... Que dois-je faire ? » et, en 22 pages, avec les pages intérieures des couvertures, les « 5 gestes » étaient présentés, mais, en plus le « choc ».
Sa parution date 1969. C'est sur cette base qu'aura lieu la « campagne » belge.

Si on retire les conseils pour les plaies, brûlures et d'autres problèmes comme l'électrocution, l'empoisonnement (?), l'enseignement pratique pouvait se réaliser en 4 ou 5 heures au maximum, comme pour les « 5 gestes ».

Edité après celui de « Flammarion », il est beaucoup plus proche de la réalité et de ce qu'il faut apprendre au grand public, c'est-à-dire aux usagers de la route.

ONSER

Bulletin No. 10
Mai 1964

ETUDE DETAILLEE D'ACCIDENTS DE LA ROUTE
III - LES VICTIMES

P. DUFLOT
Assistant: F. HOFFMANN.

Une enquête détaillée d'accidents survenus dans 10 départements a été effectuée en 1960. Les résultats présentés dans ce bulletin concernent les délais de secours aux accidentés, l'état des victimes suivant diverses caractéristiques, la distribution des différents types de blessures.

Les conclusions que l'on peut en tirer sont les suivantes:

- Le délai moyen des secours est d'autat plus élevé que la zone où a eu lieu l'accident est moins urbanisée. Les plus longs délais s'observent au début et à la fin du jour.
- 58% des décès ont lieu pendant l'heure qui suit l'accident.
- Le risque d'être tué pour un passager placé à l'avant d'un véhicule est deux fois plus élevé que pour un passager placé à l'arrière.
- Le taux de mortalité est le plus élevé pour les collisions latérales, mais le pourcentage de personnes indemnes est le plus faible pour les collisions frontales.
- Un accident est deux fois plus grave lorsque les vitesses résultantes de véhicules augmentent de 50 km/h à 100 km/h.
- L'examen de la distribution de blessures pour les différents types d'usagers fait apparaître la vulnérabilité de la tête et de la face. On constate que les piétons et les utilisateurs de véhicules à deux roues sont très vulnérables aux membres inférieurs. Les occupants de voitures particulières et les poids lourds présentent une recrudescence des lésions au niveau des régions centrales du corps.
  La répartition des blessures varie en fonction de la place occupée par la victime, mais pas en fonction du type d'impact.
  Tous les décès sont imputables à une ou plusieurs blessures mortelles.
- Enfin, il est présenté une analyse purement statistique relative à la fréquence d'apparition simultanée de 2 types de blessures.

CROIX-ROUGE FRANÇAISE

QUE FAIRE EN PRÉSENCE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

PAR

N. VIEUX R. JACQUET P. JOLIS

Agréé par le Ministère de l'Intérieur
et par le Ministère de la Santé publique et de la population

ÉDITIONS MÉDICALES FLAMMARION

COLLECTION DES MANUELS D'ENSEIGNEMENT
DE LA CROIX-ROUGE FRANÇAISE
publiée sous la direction du Pr. Agr. JEAN CROSNIER

Que faire en présence des accidents de la route

PAR

N. VIEUX R. JACQUET P. JOLIS

Illustrations de A.-M. POMENTE

3e ÉDITION
— 1965 —

ÉDITIONS MÉDICALES FLAMMARION
20, rue de Vaugirard, PARIS-VIe

263

QUE FAIRE EN PRÉSENCE D'UN ACCIDENT DE LA ROUTE ?

(Conduite à tenir dans tous les cas)

Que vous soyez témoin ou que vous arriviez sur les lieux tout de suite après l'accident :

DANS TOUS LES CAS :

Gardez votre sang-froid.

Si vous ne savez pas quoi faire, allez au moins chercher du secours.

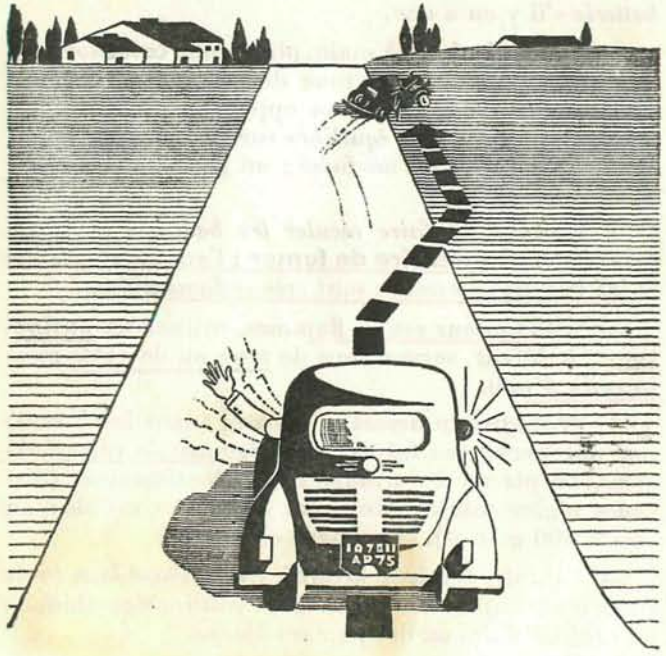
I. — ARRÊTEZ CORRECTEMENT VOTRE VÉHICULE :

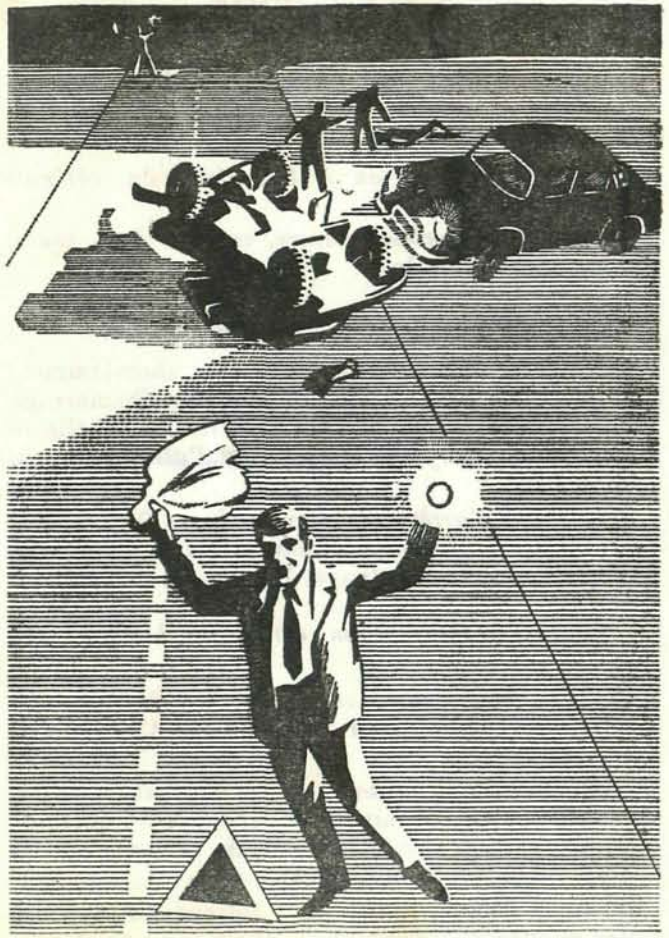
— Rangez-vous sur le *bas-côté* après avoir fait les **signaux** réglementaires ;

— Arrêtez votre moteur, serrez les *freins ;*

— Ne faites pas de *manœuvre brutale ;*

— Laissez les personnes émotives dans la voiture ; éloignez les enfants, placez-les sous surveillance.





Comment « baliser » un accident (ici, de nuit).

2° **Victimes éjectées :**

Les laisser **telles quelles** sans les remuer ; n'intervenez que pour les blessés qui saignent beaucoup (voir ci-dessous), ceux qui étouffent (pages 14 et 15) ou ne respirent plus (page 18), ou encore si un blessé *inconscient vomit* (page 15). 3R

Les couvrir, les caler, les réconforter par des paroles rassurantes.

Ne pas donner à boire (sauf exceptions signalées plus loin).

Ne jamais donner d'alcool à boire (sans exception).

A. — Saignement (hémorragie)

Trois cas peuvent se présenter.

1° *Ne pas toucher* aux *petites plaies*, aux petites coupures, lorsque le sang coule peu abondamment.

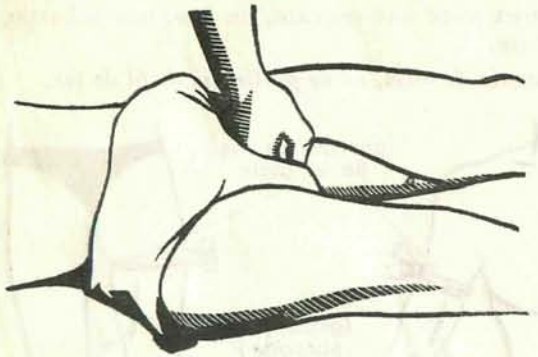
2° Si l'écoulement est *plus abondant*, faire un *pansement compressif :* un mouchoir propre plié est maintenu fortement sur la plaie par un foulard, un bas, une cravate, ou même appuyé à la main.

3° Si un **gros jet** de sang **saccadé** jaillit d'une plaie du cou ou d'un membre (*grosse hémorragie artérielle*), **agir très vite,** car une telle hémorragie peut tuer en quelques minutes :

— ou la plaie siège au cou, à l'aisselle ou à l'aine : comprimer l'artère (pages 10 et 11) ;

— ou la plaie siège plus bas sur un membre : mettre un garrot (page 12).

— Si la plaie se trouve tout en haut de la *cuisse* ou à l'*aine*, allonger le blessé sur le dos et comprimer au milieu du pli de l'aine, avec le *poing fermé*, en pesant de tout son poids, *bras tendu* :



Évacuation

Ces blessés sont évacués **d'extrême urgence** vers le *Centre hospitalier* le plus proche, par la **première** grande voiture ou camionnette qui passe.

On les y allonge tête basse ; il faut *continuer à appuyer à la main ou au poing*, même si cela est très fatigant.

Si possible, avertir par téléphone l'hôpital vers lequel est dirigé le blessé.

Signaler l'*extrême urgence* dès la porte de l'hôpital.

Ayez toujours sur vous votre Carte Nationale de Groupe Sanguin

E. — Le visage est fracassé

Le blessé risque d'être étouffé par le sang, surtout s'il est inconscient.

Allongez-le *sur le côté*, en « chien de fusil », *tête basse*, face tournée vers le sol.

S'il *est gêné pour respirer* (il ronfle, il vomit, il devient violet) :

— Ouvrez la bouche et maintenez-la ouverte par un tampon ou un mouchoir roulé, placé sur le côté (attention qu'il ne l'avale pas : ficelle de sécurité).

— Tirez la langue en la saisissant entre deux doigts, avec un mouchoir.

— Évacuez d'urgence dans la première voiture convenable, dans la position ci-dessous, en continuant à surveiller le blessé pendant le transport.

I. — Victime inanimée, et ne respirant plus : asphyxie

Il peut s'agir des occupants d'un véhicule tombé à l'eau et qu'on a pu dégager, de personnes intoxiquées à l'intérieur d'un véhicule défectueux ou ayant commencé à brûler, ou de blessés ayant reçu un choc sur la tête.

L'asphyxié ne respire plus ; il faut de *toute urgence :*

— l'allonger sur le dos, *desserrer très vite les vêtements* autour du cou ;

— lui *ouvrir la bouche* et la **nettoyer** *très rapidement* avec les doigts coiffés d'un mouchoir pour en faire sortir le sang ou les mucosités ;

— pratiquer le *plus tôt possible* une méthode de **respiration artificielle** (quinze à vingt mouvements par minute).

Méthode de bouche-à-nez

Basculez la tête en arrière, une main sur le front, l'autre sous le menton, le pouce fermant la bouche.

Plaquez votre bouche autour du nez de l'asphyxié, soufflez fort, reprenez votre souffle et recommencez.

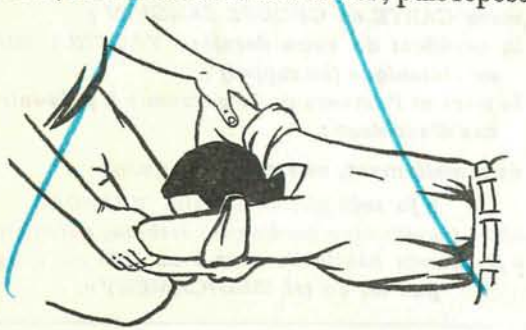
Respiration artificielle de Nielsen

La victime est allongée à plat-ventre sur le sol. Commencez par l'expiration.

Expiration (pour faire sortir l'air des poumons) : appuyez *bras tendus* sur le dos de la victime, au niveau des omoplates ; puis cessez la pression ;

Inspiration (pour faire entrer l'air dans les poumons) :

saisissez les bras du sujet, près des coudes, et tirez-les à vous, sans décoller la tête du sol ; puis reposez-les.



266

4. — ALERTEZ LES SECOURS PUBLICS

Qui alerter ?

En campagne : la Gendarmerie.

En ville : Police-Secours (le 17 au cadran du téléphone automatique) ou le Commissariat de Police.

Dans certains cas particuliers :

Incendie (voitures en flammes) : les Pompiers (le 18 au cadran du téléphone automatique).

Noyade : Pompiers ou Brigade fluviale.

Comment ?

— par un automobiliste ou un motocycliste qui passe ;

— par une borne téléphonique du Secours Routier, d'une station-service, d'un poste de secours ou d'un téléphone privé voisin.

Préciser : le lieu exact (en indiquant des repères de voisinage) ;

— le nombre et la position des véhicules ;

— le nombre probable des victimes ;

— les détails techniques importants : moteur en flammes, blessés coincés...).

Si vous ne savez pas quoi faire, donnez au moins l'alerte.

L'ÉVACUATION

L'évacuation (transport du blessé vers l'hôpital) sera effectuée, le plus souvent, par les soins des Secours publics que vous aurez appelés. Elle ne sera faite par vous qu'en cas d'*urgence*, en roulant rapidement, mais *prudemment* (cahots et coups de frein sont très nocifs pour le blessé).

Ces **urgences** se résument à **deux cas :**

1. *L'hémorragie grave* (voir page 9).

a) Un blessé dont l'*artère est comprimée à la main* sans qu'on puisse mettre de garrot est évacué allongé dans la **première** grande voiture ou *camionnette* qui passe. On le garde *tête basse* et on maintient la compression pendant toute la durée du transport.

b) Le blessé qui a peut-être une *hémorragie interne* (voir page 13) et le blessé *porteur d'un garrot* sont évacués également **d'extrême urgence** vers un hôpital.

2. Le blessé *gêné pour respirer*, mais respirant encore.

a) S'il est inconscient, on l'évacue couché sur le côté, en « position de sécurité » (voir page 15).

b) S'il est conscient, dans la position où il « se sent le mieux ».

Cas particulier : l'asphyxié (respiration arrêtée) se traite *sur place*.

Dans tous les autres cas :

— Faire *attendre* en interdisant de remuer le blessé.

— Le laisser *tête basse* ; l'encourager et le **couvrir** (surtout par temps froid).

ACCIDENT ...

Que

dois-je faire?

CROIX-ROUGE DE BELGIQUE

VOUS DEVEZ CONNAITRE
VOTRE GROUPE SANGUIN
IL PEUT Y ALLER DE VOTRE VIE!

de plus en plus,
aujourd'hui, les jeunes donnent du sang.
pourquoi?
parce que donner du sang
est une forme nouvelle de générosité.
le sang est indispensable
dans la médecine et la chirurgie.
donner son sang,
c'est aider à combattre la mort.
avoir sauvé une vie humaine est une
source de joie.
donner du sang ne demande qu'un
effort minime.
même pour des personnes très occupées :
rien qu'un quart d'heure tous les trois mois.

soyez jeune et moderne
devenez donneur de sang

Conditions : — être en bonne santé,
— être âgé de 21 à 65 ans.

N'ATTENDEZ PAS...
Adressez-vous
au Centre de Transfusion Sanguine.

TOUS RENSEIGNEMENTS
CROIX-ROUGE DE BELGIQUE
98, chaussée de Vleurgat — Bruxelles 5.
Téléphone : 02/47.10.10.

CROIX-ROUGE DE BELGIQUE

Accident de la route...
Que dois-je faire?

Les usagers de la route doivent connaître les gestes d'urgence, simples mais parfois vitaux, qu'il faut accomplir lors d'un accident.

Ces gestes sont notamment ceux qui permettent :
— d'arrêter correctement une hémorragie grave
— de pratiquer efficacement la respiration artificielle
— de prévenir l'état de choc
— d'éviter que les blessés, ceux qui les secourent et les autres usagers de la route, deviennent les victimes d'un nouvel accident.

Les brefs conseils qui suivent ne sauraient remplacer un enseignement de secourisme ni dispenser de faire appel à du personnel de secours qualifié.

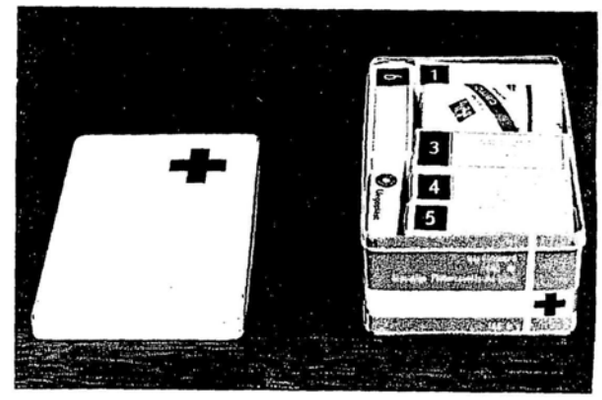
La Croix-Rouge de Belgique organise de nombreuses sessions de formation de secourisme et les usagers de la route peuvent s'adresser à cette institution pour recevoir gratuitement cet enseignement.

AUTOMOBILISTES,
La loi vous protège!

La loi prévoit que les véhicules mis en circulation après le 15 juillet 1968 doivent être équipés d'une trousse de secours comportant un matériel déterminé.

La Croix-Rouge de Belgique a mis au point une trousse qui répond aux prescriptions de la loi et qui a été agréée par l'Association Pharmaceutique Belge.

Cette trousse, en vente chez votre pharmacien au prix de 160 francs, représente une dépense minime en contrepartie de la sécurité qu'elle apportera à vous-même, à vos proches, à vos passagers.



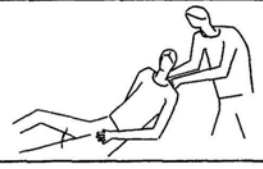
RECOMMANDATIONS PARTICULIERES

ce que vous constatez	ce qu'il faut craindre	ce que vous faites	comment?
un accident sur la route	des blessés	— vous arrêter — vous ranger — porter secours	— ne pas freiner brusquement — indiquer votre intention à l'aide du feu indicateur de direction et du feu stop — ralentir progressivement — vous ranger le plus loin possible de l'axe de la chaussée — s'il fait nuit ou si la visibilité est mauvaise, garder allumés les feux de position et éclairer le lieu de l'accident à l'aide de vos feux de croisement — serrer votre frein à main — arrêter votre moteur — porter secours si nécessaire, sinon repartir immédiatement pour que votre véhicule ne soit pas une gêne pour les opérations de secours éventuelles et une source d'accident pour les autres usagers
le lieu de l'accident n'est pas signalé	— sont dès lors exposés à un nouvel accident : — les blessés éventuels — les autres usagers de la route — les sauveteurs et vous-même	signaler correctement et efficacement l'accident	— de part et d'autre du lieu — à bonne distance : • min. 30 m sur route normale • min. 100 m sur autoroute — à l'aide du signal n° 14 (triangle avec « ! ») ou 14 a (triangle évidé) (l'usage de l'un de ces triangles sera obligatoire à partir du 15.6.69) — à l'aide de lampes ou feux clignotants — par gestes, etc...
les portières du véhicule sont bloquées		les débloquer sans secousses	— à l'aide d'un solide levier (manche de cric, démonte-pneu, pied de biche, etc...)
le contact est toujours enclenché	court-circuit incendie explosion	désenclencher	— tourner la clé de contact ou déconnecter la batterie ATTENTION : ne pas rétablir un contact qui serait déjà coupé !

RECOMMANDATIONS PARTICULIERES

ce que vous constatez	ce qu'il faut craindre	ce que vous faites	comment?
odeur d'essence fumées flammes	incendie explosion	— prévenir l'incendie ou l'explosion — étouffer les flammes	— ne pas utiliser d'eau — jeter du sable sur l'essence répandue — étouffer les flammes avec du sable ou avec une couverture — interdire de fumer — arrêter les moteurs
le véhicule accidenté est sur un sol en pente	il pourrait se déplacer intempestivement	— serrer le frein à main — caler les roues	— cales, pierres
la voiture accidentée est en équilibre instable	secousses douloureuses pour les victimes; accident aux sauveteurs	immobiliser la voiture	— à la main, avec l'aide de témoins — madrier ou cales
la voiture est couchée sur le flanc ou retournée	équilibre instable	immobiliser la voiture	— comme ci-dessus — ne pas tenter de redresser, sauf pour dégagement si nécessaire
le public se précipite	nouvel accident manipulations intempestives des victimes	— montrer de l'autorité — écarter le public — répartir les tâches	
le véhicule prend feu, odeur de brûlé, les passagers ne peuvent sortir tout seuls	asphyxie explosion brûlures	— sortir d'urgence les passagers	**si vous êtes seul** — reculez le dossier des sièges — placez-vous à côté du blessé — glissez vos bras sous les aisselles en faisant basculer le blessé vers vous — saisissez les avant-bras avec vos deux mains — penchez-vous en arrière en pliant les genoux et tirez le blessé à l'extérieur **si vous êtes plusieurs** — même technique — l'aide soutient le bassin et les jambes de la victime

RECOMMANDATIONS PARTICULIERES

ce que vous constatez	ce qu'il faut craindre	ce que vous faites	comment?
pas de danger d'incendie ou d'explosion	rien	laisser les victimes dans le véhicule	
le blessé reste allongé sur la route et court un danger immédiat	un nouvel accident (incendie, arrivée d'un autre véhicule)	tirer le blessé sur le bas-côté de la route	 — procédez comme page 7 ou placez-vous à la tête de la victime, glissez une main sous sa tête, empoignez les vêtements sous la nuque et tirez
pas de danger immédiat	rien	— laisser la victime allongée sur le sol	
une victime inconsciente ou blessée au visage	que le blessé soit étouffé par le sang ou que sa langue lui glisse dans l'arrière-gorge	l'installer en position latéro-ventrale, sur le côté le moins blessé	— écartez un bras du corps — placez-vous ensuite du côté opposé au bras étendu — pliez la jambe de votre côté — saisissez l'épaule et la hanche de votre côté et retournez la victime
une victime qui ne respire plus	la mort immédiate par asphyxie	— pratiquer immédiatement la respiration artificielle de bouche à bouche	voir page 18
du sang coule par une ou plusieurs plaies	une trop grande perte de sang : hémorragie importante	appliquer un ou plusieurs pansements compressifs (cartouche de pansement ou linge propre). Si l'hémorragie est très grave, mettre un garrot **Attention :** Le garrot est un moyen exceptionnel dont l'application exige une surveillance médicale et l'évacuation urgente vers un hôpital	appliquez la cartouche de pansement en serrant bien **technique :** — ouvrez l'enveloppe — saisissez de chaque main les deux globes de la bande — écartez les mains, le tampon-compresse se déploie — appliquez, sans toucher des doigts, ni la plaie ni la face interne du tampon-compresse qui recouvrira la plaie — déroulez les bandes et nouez les deux bouts pour fixer le tampon **ou :** — appliquez le linge sur la plaie en comprimant à l'aide des doigts — attendez les secours

Avec le concours DU CONSEIL SUPERIEUR DE LA SECURITE ROUTIERE

Un conseil DE LA CROIX-ROUGE

Ne laissez jamais le blessé seul!...

AMBULANCE

tél. : 900

ou .....

POMPIERS

tél. : 900

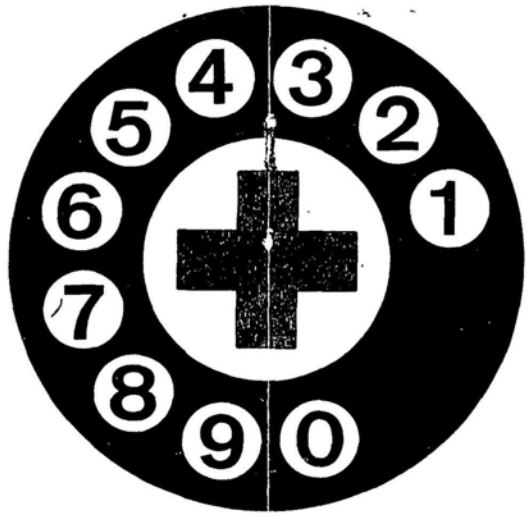
ou .....

POLICE

tél. : .....

GENDARMERIE

tél. : .....



MEDECIN

tél. : .....

PHARMACIEN

tél. : .....

DEPANNAGE

tél. : .....

ASSURANCE

tél. : .....

police n° : .....

Les 300 postes de secours de la Croix-Rouge de *Belgique sont nuit et jour à votre disposition.*

RECOMMANDATIONS PARTICULIERES

ce que vous constatez	ce qu'il faut craindre	ce que vous faites	comment?
la victime est pâle, elle a froid, sa peau est glacée et parfois couverte de sueurs	la mort par aggravation de l'état de choc	allonger la victime tête basse, entourée de couvertures, ne rien lui donner à boire ! SURTOUT PAS D'ALCOOL !	— remuez la victime le moins possible
plaie légère	l'infection	désinfecter la plaie et protéger-la par un pansement	— lavez-vous soigneusement les mains — désinfectez la plaie avec du mercurochrome ou autre désinfectant — appliquez une cartouche de pansement
plaie grave	l'infection	comme pour les plaies légères. Si nécessaire, appliquer plusieurs cartouches de pansement	— comme pour les plaies légères, sauf désinfection — appliquez plusieurs cartouches de pansement — *transportez de toute urgence*
la victime flambe	des brûlures graves et état de choc	— empêcher la victime de se déplacer — éteindre les vêtements en feu — combattre l'état de choc en couchant la victime, tête basse, et en la couvrant	— renversez la victime sur le sol — *roulez-la dans une couverture* — lorsque le feu est éteint, maintenez la victime et surélevez-lui les pieds — attendez les secours
brûlures	l'infection	protéger les brûlures par l'application de cartouches de pansement ou de triangles stériles	— lavez-vous les mains — appliquez les cartouches de pansements — attendez les secours
brûlure chimique	une hémorragie si brûlure très profonde	diluer le produit chimique	— lavez abondamment la surface atteinte, pendant un quart d'heure, à l'eau claire, en évitant que cette eau ne s'étende sur la peau saine — appliquez ensuite une cartouche de pansement

RECOMMANDATIONS PARTICULIERES

ce que vous constatez	ce qu'il faut craindre	ce que vous faites	comment?
la victime inconsciente peut encore être en contact avec un conducteur de courant	l'électrocution	supprimer le contact **ensuite :** pratiquer la respiration artificielle dite « bouche-à-bouche » **important :** ne jamais toucher une victime en contact avec une source électrique sans avoir pris des précautions de protection personnelle **DANGER DE MORT**	coupez le courant **si impossible :** — *mettez des gants épais en laine ou en caoutchouc* — saisissez un morceau de bois — isolez-vous du sol en vous posant les pieds sur un tabouret en bois ou tout autre objet en bois sec — ôtez le fil électrique en contact avec la victime **ensuite :** *pratiquez le « bouche-à-bouche »*
rien au début peut-être après quelque temps : la victime peut présenter des: — vomissements — douleur — malaise général — inconscience *tout dépendra de la cause d'intoxication qui peut être alimentaire, cutanée ou respiratoire*	*empoisonnement*	— *reconnaître la voie d'introduction et identifier le poison* — appeler le médecin — téléphoner au centre anti-poisons 02/45.45.45 — donner les premiers soins — *garder le poison si possible ainsi que les vomissements*	étendez la victime sur le côté dans un endroit calme et aéré **si convulsions :** empêchez la victime de se mordre la langue en introduisant entre les mâchoires un objet résistant entouré d'un mouchoir **si arrêt respiratoire :** pratiquez le « bouche-à-bouche », réchauffez la victime en cas de choc **important :** — si la victime a ingéré des dérivés du pétrole (essence, détachants, solvants) : ne faites ni vomir, ni tousser — si la victime a avalé des acides : — agissez très vite — *faites boire de l'eau ou du lait* — si on n'a pu donner à boire immédiatement après l'accident, s'abstenir — si la victime a avalé des alcalis (par exemple : soude caustique) : faites-lui boire de l'eau vinaigrée ou des jus de fruits **dans les autres cas :** jamais de lait, ni de jaunes d'œufs, ni de substances grasses sans l'avis du médecin

RECOMMANDATIONS GENERALES

que pouvez-vous faire?	exemples :
PREVENIR LES DANGERS IMMEDIATS	— baliser le lieu de l'accident — arrêter le moteur, éviter un incendie — mettre le blessé à l'abri d'un danger IMMEDIAT
FAIRE LES GESTES VITAUX POUR SAUVEGARDER LA VIE	— pratiquer la respiration artificielle — arrêter l'hémorragie
PREVENIR LES DANGERS QUI SUBSISTENT	— améliorer le balisage — empêcher l'intervention intempestive de sauveteurs non avertis et maladroits
FAIRE APPEL AU 900	— en charger un témoin — vérifier si l'appel a effectivement été lancé
AIDER LES SECOURISTES QUALIFIES	— protéger les plaies — prévenir l'état de choc

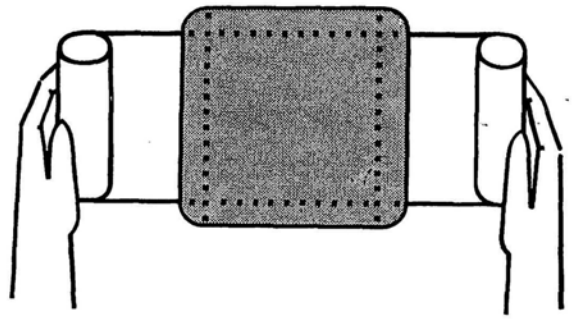
que NE pouvez-vous PAS faire?

Vous ne pouvez jamais DEGAGER ou DEPLACER un blessé qui ne court pas un DANGER IMMEDIAT.

Toute manipulation d'un blessé est cause de douleur et parfois d'aggravation des lésions : IL NE FAUT S'Y RESOUDRE QUE S'IL Y A UN DANGER IMMEDIAT POUR LA VIE DES VICTIMES.

RECOMMANDATIONS PARTICULIERES

ce que vous constatez	ce qu'il faut craindre	ce que vous faites	comment?
déformation d'un membre os sortant d'une plaie avec peut-être un écoulement de sang	luxation entorse fracture	— immobiliser l'endroit — mettre la victime dans une position confortable en vue de soulager la douleur — arrêter éventuellement l'hémorragie s'il y a lieu	— couchez la victime — arrêtez l'hémorragie s'il y a lieu (voir plus haut) — immobilisez en mettant des objets rigides (planchettes, journaux, attelles) le long du membre fracturé ou non — fixez-les à l'aide de bandes de cambric — attendez les secours **important :** empêchez la victime de mouvoir le membre présentant un gonflement ou une déformation



Remarque :

En cas de chute et lorsque la victime reste étendue sans connaissance, ne la bougez pas. S'il y a arrêt respiratoire, pratiquez la respiration artificielle dite « bouche-à-bouche ».

Ces quelques notions de soins d'urgence, en cas d'accident, vous permettront d'éviter toute aggravation de l'état général d'une victime.

Il existe de nombreuses autres techniques que vous pouvez acquérir en suivant les cours de secourisme organisés par les sections locales de la CROIX-ROUGE DE BELGIQUE, 98, chaussée de Vleurgat, Bruxelles 5.

REANIMATION RESPIRATOIRE D'URGENCE

La réanimation respiratoire doit se faire d'urgence à toute victime en arrêt respiratoire ou en détresse respiratoire grave.

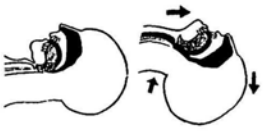
A. Constatation de l'arrêt respiratoire

— absence de mouvements respiratoires visibles ou audibles;
— cyanose ou coloration violacée des ongles, des lèvres ou de la face;
— immobilité du thorax, confirmée en plaçant la main à la base de la poitrine de la victime;
— absence de buée sur un objet brillant placé devant la bouche (miroir, verre de montre ou de lunettes);
— éventuellement, absence de pouls.

B. Principes d'intervention

Dégager les voies respiratoires:

— placer la tête sur le côté;
— avec le doigt (éventuellement coiffé d'un mouchoir) dégager rapidement la bouche des corps étrangers qui l'encombrent : sang, terre, vomissements, débris dentaires...
— immédiatement après, placer la tête de la victime en hyper-extension (le plus loin possible en arrière). Cette attitude, qui devra être tenue de façon continue pendant la respiration artificielle, dégage les voies respiratoires obstruées par la langue, permettant ainsi l'entrée et la sortie de l'air.



C. Description de la méthode bouche-à-bouche
Position de la victime

a) sur le dos;
b) assise, pour la victime trouvée dans un véhicule. Dans ce cas, ne jamais la sortir de la voiture, sauf en cas de danger immédiat, mais la placer assise, la tête reposant sur le dossier du siège.

Technique

Après avoir dégagé les voies respiratoires de tout obstacle se trouvant dans la bouche et mis la tête en hyper-extension :

— d'une main, saisir le menton et remonter la mâchoire inférieure;
— de l'autre main, pincer les narines;
— inspirer profondément;
— appliquer la bouche transversalement sur la bouche de la victime de façon hermétique;
— insuffler l'air, tout en vérifiant la dilatation du thorax, (insuffler moins fort s'il s'agit d'un enfant);
— se redresser;
— insuffler à nouveau lorsque le thorax est abaissé.

N.B. Continuer jusqu'à l'arrivée des secours spécialisés, même si, après un certain temps d'application de la méthode, aucun résultat apparent n'est obtenu. Le rythme est de 12 à 15 insufflations par minute, soit le rythme respiratoire normal.

D. Méthode bouche-à-nez

Cette méthode peut se pratiquer dans le cas où la bouche présente des blessures. Elle est tout aussi efficiente.

Technique

La même que pour le bouche-à-bouche :

— mettre la tête en hyperextension;
— maintenir la bouche fermée, en serrant les dents les unes sur les autres;
— appliquer hermétiquement la bouche sur le nez de la victime;
— insuffler.

E. Insufflation avec canule

Pour éviter tout contact intime avec la victime, l'insufflation d'air expiré peut se faire à l'aide d'une canule. Cette dernière évite également la chute de la langue en arrière et assure le passage de l'air.

La canule comprend deux tubulures. Introduire une tubulure, **la courbure vers le bas,** sur la langue, dans la bouche de la victime. Ensuite, tourner la canule de façon à ce que la tubulure accroche la langue et empêche celle-ci de glisser vers l'arrière-gorge. L'autre tubulure sert de tuyau d'insufflation. Serrer les mâchoires sur la canule afin d'éviter toute perte d'air par les commissures des lèvres.

Insuffler régulièrement, environ 12 à 15 fois par minute.

Cette notice répond aux prescriptions de l'Arrêté Royal du 15 mars 1968, article 71, § 3,2 (Moniteur du 28 mars 1968).

Il vous faut

DANS VOTRE VOITURE

- Un secouriste : **VOUS.**
- Une trousse de secours.

  La trousse de secours de la Croix-Rouge est en vente au prix de 160 F dans les pharmacies

et nous vous suggérons aussi :

- Un extincteur
- Un câble de dépannage
- Des ceintures de sécurité
- Des craies grasses jaunes
- Un signal triangulaire n° 14
- Une lampe clignotante

POUR VOTRE SECURITE

D/1969/0665/5

CROIX-ROUGE DE BELGIQUE
98, chaussée de Vleurgat — Bruxelles 5
Tél. 02/47.10.10

N° d'Index : B S/7

IMPRIMERIE VAN MUYSEWINKEL
52, R. DU BON PASTEUR, BRUX. 14

BIBLIOGRAPHIE « 5 GESTES QUI SAUVENT » 2007

- 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
- mémoire **9** (2ème partie) – 1985 – 2005. 520 pages. — Dèc. 2005

mémoire *pour l'obtention du brevet de moniteur de conduite (Rendre un stage pratique de secourisme obligatoire lors de la formation au permis de conduire). J.L. BARRY.* — *1994*

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 40 (septembre 2007)

► **Propositions de loi** (1ère en 1997, 2ème en 1999, (AN) 3ème en 1999, 4ème en 2000 (Sénat)

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

* 1er, 2ème et 3ème mémoires, ont été mis sur le site Internet du CAPSU en 2006. 4ème mémoire sur le site en 2007. 5ème mémoire prévu en 2008.