

« 5 gestes qui sauvent »

Formation pratique aux permis de conduire

Tous secoureurs * Sur la route

[et le ministère des Transports]

10^{ème} mémoire

Volume 5

1989 – 1995

Par Didier BURGGRAEVE
Président du CAPSU

« On n'arrête pas une idée dont le temps est venu »

Victor HUGO

* **Secoureur** : Citoyen volontaire qui apporte les premiers secours à une personne en détresse avant l'arrivée des services et/ou personnes spécialisés (sapeurs pompiers, SMUR, médecin, infirmier...).

**Les « 5 gestes qui sauvent » et le
ministère des Transports**

« TOUS SECOUREURS » Sur la route

SOMMAIRE

- Dédicace	3
- Introduction (1988 – 1989)	4
- 1990	27
- 1991	56
- 1992	108
- 1993	120
- 1994	136
- 1995	146
- Témoignage de Serge ADAM.	153
- Annexes	191
- Documents	201
- Liste des mémoires sur les « 5 gestes »..	230
- Bibliographies	231

Dédicace*

**Ce volume 5 du 10^{ème} mémoire sur les
« 5 gestes qui sauvent »
consacré au ministère des Transports,
est dédié à :**

Serge ADAM

**Ancien directeur général du
Secours Routier Français**

**Nommé en 1983, il relancera la revue
« La Route », la commission médicale,
fera publier et diffuser le dépliant sur les
« gestes élémentaires de survie »
en cas d'accident de la route ;
aidera l'ASAR et le CAPSU dans leurs
actions bénévoles pour diffuser le
secourisme face aux accidents de la route
puis apportera son appui au projet des
« 5 gestes qui sauvent ».**

*** Chaque volume est dédié à une personnalité qui a apporté
son concours actif au concept des « 5 gestes ».**

Introduction

Ce nouveau volume – après le quatrième réalisé en janvier 2009 – vient compléter et détailler l'historique du combat mené pour l'apprentissage des « 5 gestes qui sauvent » aux candidats à un permis de conduire, afin de convaincre le ministère des Transports, objet de ce 10^{ème} mémoire qui doit comprendre huit volumes.

Dédié à **Serge ADAM**, ancien directeur général du Secours Routier Français, qui a pris une part active et importante dans cette action, il retrace – une partie – les plus significatives, des démarches effectuées directement ou par l'intermédiaire de parlementaires, auprès du ministère des Transports, directement concerné, pour la période allant de la fin 1989 à 1995.

La lettre du 3 septembre 1988 – page suivante – qui avait été envoyée à **Bernard CARTON**, alors député de la 7^{ème} circonscription du Nord, siège du CAPSU, également à l'époque vice président du Conseil Général du Nord, chargé des routes, rappelle la participation du Secours Routier Français et notamment de son directeur général, à la réception officielle de l'ASAR et de ses secouristes le 8 octobre 1988 à Lys lez Lannoy ; cérémonie au cours de laquelle M. **ADAM** offrira à l'équipe d'urgence de l'ASAR un matériel de désincarcération (matériel GALLEGO).

Monsieur **ADAM** participera également à l'inauguration de la quatrième rue au nom du **Professeur Marcel ARNAUD « Précurseur des SAMU »** à Leers, le lendemain, sous la présidence du **Professeur Maurice CARA** (Voir tome IV sur l'œuvre de **Marcel ARNAUD** qui apporte tous les détails).

Dans cette lettre de l'ASAR, il est question des bornes d'appel d'urgence (BAU). Le SRF nous en avait fait parvenir une qui fut exposée pour le public, occasion de rappeler l'importance de l'alerte, le premier des 5 gestes qui sauvent.

La voie rapide urbaine, dite « antenne sud », dont une sortie débouche sur Lys lez Lannoy, sera équipée de BAU et nous le devons à l'ASAR, à **Bernard CARTON** et au SRF qui, ensemble ont œuvré pour y arriver. Ce qui n'était pas évident à l'époque en milieu interurbain.

Nous reprenons avec ce volume 5 les actions menées à partir de 1990. Toutefois, déjà, au nom du CAPSU, j'avais proposé de décentraliser les services chargés de la sécurité routière, de Paris à Lille...

Comme on le lira dans les pages suivantes - ce qui permet de rendre hommage, à nouveau, au Sénateur Maire de Roubaix **André DILIGENT*** – qui nous connaissait bien et fera tout ce qu'il pourra pour nous aider (5 gestes mais aussi pour équiper l'équipe d'urgence de l'ASAR), cette demande, relancée ensuite, n'aura aucune suite car, souvent, ce qui est parisien le reste et le restera toujours ; sauf quelques exceptions.

* A qui a été dédié le 8^{ème} mémoire (2003) ainsi qu'à deux autres parlementaires, le député **Serge CHARLES** et la sénatrice **Dinah DERYCKE**, mémoire consacré au Parlement (liste en fin de volume).



ASSOCIATION DES SECOURISTES DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUBAIX

Fondée par Didier Burggraeve

Association animatrice de la Campagne Nationale "5 gestes qui sauvent"

Equipe d'Urgence en cas de catastrophe en France et à l'Etranger

Adresse Postale : A.S.A.R. - 59390 LYS-LEZ-LANNOY

" Pour Sauver une vie humaine, faire le maximum ne suffit pas, il faut la perfection ".

A.S.A.R.

- Information sur le Secourisme et la Prévention des accidents.
- Formation
- Recyclage
- Perfectionnement
- Secouristes actifs
- Postes de Secours
- Equipe d'urgence médicalisée en cas de catastrophe
- Diffusion Nationale de la brochure gratuite "5 gestes qui sauvent"
- Fiches techniques de Secourisme de Ranimation de Secours Routier de Sauvetage-Déblaiement
- Visites Techniques Voyages d'Etudes
- Journal de l'A.S.A.R. diffusion à tous les membres

ASSOCIATION
INDÉPENDANTE
ENTIÈREMENT
BÉNÉVOLE

Correspondants et
Délégués Régionaux
dans toute la France

Le 3 Septembre 1988

Monsieur Bernard CARTON,
Député du Nord,
Vice-Président du
Conseil Général du Nord,
Hôtel de Ville,
59100 ROUBAIX

Cher Bernard,

Je ne manque pas de te faire parvenir, après le document sur mon équipe (1984-1986) le n° 6 du journal de l'ASAR.

Il relate notre action bénévole au service de tous afin d'épargner des vies humaines et il y a fort à faire.

Tu recevras prochainement une invitation à participer à Lys lez Lannoy à la réception officielle de l'ASAR où nous recevrons des Dirigeants du Secours Routier Français. Le samedi 8 octobre à 16 h.

En te remettant ci-inclus un dépliant sur les bornes d'appel d'urgence (une borne sera exposée à la Mairie de Lys le 8 octobre - puis à Leers, Hem et Roubaix) je te demande de faire étudier la possibilité d'équiper rapidement l'antenne-Sud afin que les secours soient appelés rapidement (le premier des 5 gestes qui sauvent). Je réitérai cette demande, officiellement, à l'Hôtel de Ville et peut-être pourrai-je te présenter des responsables du Secours Routier Français à cette occasion ?

Je n'ai pas oublié l'aide que tu as apportée à mon équipe. Comme Député tu peux me faire recevoir par Michel DELEBARRE, Ministre des Transports car il est temps d'apprendre ces "5 gestes" aux nouveaux conducteurs et, de France, faire appliquer la formule à l'Europe !

Je te souhaite bon courage pour toutes tes responsabilités et je te prie de croire, Cher Bernard, en mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

005

Lors d'une émission de télévision, le ministre en charge des Transports (mais également de plusieurs autres attributions), **Pierre MEHAIGNERIE**, se dit favorable à la décentralisation de certains services de l'Etat...

Par une lettre en date du 7 novembre 1987, j'avais demandé au ministre de faire étudier la possibilité de décentraliser les services de la sécurité routière à Lille (ensuite à une heure de TGV de Paris) et je transmettais copie de ce courrier, à **André DILIGENT** le même jour ainsi qu'à **Pierre MAUROY**, en leur demandant de bien vouloir appuyer la démarche.

La réponse du ministre, le 5 janvier 1988, fera que, comme d'habitude, le courrier sera transmis au « service compétent ».... Sans aucune suite !

André DILIGENT répondra le 7 janvier 1988 en transmettant copie du courrier du ministre. Pas de réponse de l'ancien Premier ministre....

Il cosignera toutefois, devenu sénateur, la proposition de loi de la Sénatrice **Dinah DERYCKE** dix ans plus tard !

Relance le 9 avril 1988 adressée au ministre **MEHAIGNERIE**. Pas de réponse, peut-être à cause du dernier paragraphe (incongru) ?

Ou ses services n'avaient plus le temps de se préoccuper de cette suggestion, de cette demande. Nous arrivions à l'élection présidentielle !

Après les élections de 1988, fin de la cohabitation, nouveau gouvernement et donc nouveau ministre chargé des Transports.

Lettre, le 23 juillet 1988 au ministre (Nordiste) **Michel DELEBARRE**.

Malheureusement, cette proposition, alors qu'au départ c'est le ministre lui-même qui en avait parlé, s'est éteinte d'elle-même, hélas !

Lille aurait pu devenir, avec le siège des services nationaux de la sécurité routière, une métropole pilote en matière de sécurité routière.

Fin 1988, le secrétaire d'Etat aux Transports, **Georges SARRE**, met en place une commission d'experts en vue de réaliser un « livre blanc ».

Par une lettre datée du 16 novembre 1988, il confirme la nomination de **Pierre GIRAUDET**, alors président de la Fondation de France, pour présider cette commission.

En mars 1989, le bulletin de sécurité routière (que le CAPSU recevait alors) consacre totalement le document au livre blanc.

Pierre GRAFF, alors délégué interministériel à la sécurité routière, présente le document dans la publication (datée de mars 1989). On y trouve une lettre datée du 25 avril, de M. **GIRAUDET** au secrétaire d'Etat, pour lui rendre compte du déroulé des travaux.

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET LES SECOURS D'URGENCE

C. A. P. S. U.

Siège Social : ROUBAIX

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 7 Novembre 1987

Monsieur Pierre MEHAIGNERIE,
Ministre de l'Équipement, du
Logement, de l'Aménagement du
Territoire et des Transports,
246 Bld Saint-Germain,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Ministre,

Il y a quelques jours, à l'émission "L'heure de Vérité" sur Antenne 2, en réponse à une question posée à propos de la décentralisation, vous avez émis l'idée d'installer la Direction de la Sécurité et de la Circulation routières, donc les services du Comité Interministériel, en Province.

Si j'ai bien compris, il ne s'agit pour le moment que d'un projet et aucun choix définitif n'a été fait, même si vous avez cité la ville de Lyon.

Justement, il nous apparaît, au CAPSU, à travers nos travaux et nos actions, puisque nous connaissons bien ce département du Nord, au carrefour de l'Europe, que cette décentralisation devrait se faire à Lille pour de nombreuses raisons en rapport avec la Sécurité Routière.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, de bien vouloir prendre cette proposition en considération et la faire étudier. Je transmets le double de cette lettre à M. Pierre MAUROY, Ancien Premier ministre, Député-Maire de Lille et à M. André DILLIGENT, Sénateur-Maire de Roubaix qui, tous les deux, oeuvrent pour créer autour de Lille une métropole digne de ce Nom.

En souhaitant que cette affaire soit suivie avec sérieux et que j'en sois informé, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

Le Président,

007

Didier BURGGRAEVE

C.A.P.S.U.

Conseil d'Action pour la
Prévention des Accidents
et les Secours d'Urgence
Adresse Postale :
59390 LYS LEZ LANNOY

Le 7 Novembre 1987

Monsieur André DILIGENT,
Sénateur-Maire de Roubaix,
Hôtel de Ville,
59100 ROUBAIX

Monsieur le Sénateur-Maire,

Vous avez peut-être suivi la dernière émission
"L'heure de vérité" sur Antenne 2 il y a quelques jours
dont l'invité était Pierre MEHAIGNERIE.

A une question posée à propos de la décentralisation
des services de l'Etat et notamment de son Ministère, il a émis
l'idée de déplacer les services de la Sécurité routière en
Province. Il a toutefois cité Lyon.

Or, Lille me paraît un choix plus judicieux pour de
nombreuses raisons. Le premier département de France par sa
population, sa situation en regard justement de la Sécurité
routière (les efforts actuels du Conseil Régional, de la
CUDL...) et sa position au coeur de l'Europe.

Par une lettre que vous trouverez ci-inclus, je
demande à M. MEHAIGNERIE de bien vouloir prendre en considé-
ration ma proposition et de la faire étudier. J'ai tenu à
vous informer de ma démarche et j'espère que vous voudrez
bien l'appuyer auprès du Ministre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur-Maire,
en l'expression de ma Haute Considération.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

C.A.P.S.U.

Conseil d'Action pour la
Prévention des Accidents
et les Secours d'Urgence
Adresse Postale :
59390 LYS LEZ LANNOY

Le 7 Novembre 1987

Monsieur Pierre MAUROY,
Ancien Premier ministre,
Député-Maire de Lille,
Hôtel de Ville,
59000 LILLE

Monsieur le Premier ministre,

Vous avez peut-être suivi la dernière émission "L'heure de vérité" sur Antenne 2 il y a quelques jours dont l'invité était Pierre MEHAIGNERIE.

A une question posée à propos de la décentralisation des services de l'Etat et notamment de son Ministère, il a émis l'idée de déplacer les services de la Sécurité routière en Province. Il a toutefois cité Lyon.

Or, Lille me paraît un choix plus judicieux pour de nombreuses raisons. Le premier département de France par sa population, sa situation en regard justement de la Sécurité routière (les efforts actuels du Conseil Régional, de la CUDL...) et sa position au coeur de l'Europe.

Par une lettre que vous trouverez ci-inclus, je demande à M. MEHAIGNERIE de bien vouloir prendre en considération ma proposition et de la faire étudier. J'ai tenu à vous informer de ma démarche et j'espère que vous voudrez bien l'appuyer auprès du Ministre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, en l'expression de ma Haute Considération.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement,
de l'Aménagement du Territoire
et des Transports*


Paris, le - 5 JAN. 1988

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu la lettre que vous m'avez adressée à la suite de ma participation à l'émission "l'Heure de Vérité".

Le problème que vous avez soulevé a retenu toute mon attention et j'ai transmis votre correspondance au service compétent de mon ministère en lui demandant d'examiner vos observations avec le plus grand soin.

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



Pierre MEHAIGNERIE

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action pour
la Prévention des Accidents et les
Secours d'Urgence
59390 LYS-LEZ-LANNOY

010

Roubaix, le 7 janvier 1988



Cabinet du Sénateur-Maire

AD/ph

Monsieur BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action pour la
Prévention des Accidents et des Secours d'Urgence

A.S.A.R.

59390 LYS LEZ LANNOY

Cher Monsieur,

J'avais reçu, début décembre, lettre datée du 27 novembre de Monsieur MEHAIGNERIE accusant réception de votre souhait relatif au projet d'implantation des services de la sécurité routière en Province et particulièrement chez nous.

Je vous adresse à toutes fins utiles photocopie de cette lettre pour le cas où vous n'auriez pas reçu de votre côté une réponse directe.

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

Le Sénateur-Maire,

André DILIGENT

011

Le Ministre de l'Équipement, du Logement,
de l'Aménagement du Territoire
et des Transports

Paris, le 2 DEC. 1987

N/REF. : CAB/P - 3804/87

V/REF. : AD/FL/cv

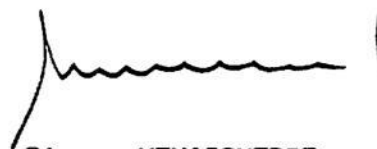
VILLE DE ROUBAIX
SECRETARIAT GENERAL
- 1. DEC. 1987
CABINET DU MAIRE

VILLE DE ROUBAIX
SECRETARIAT GENERAL
- 2 DEC. 1987
P.J.

Monsieur le Sénateur et cher ami,

Vous avez bien voulu me transmettre la lettre de
M. BURGGRAEVE, Président du Conseil d'Action pour la Prévention
des Accidents et des Secours d'Urgence (C.A.P.S.U.), concernant
le projet d'implantation des services de la sécurité routière en
Province.

Veillez agréer, Monsieur le Sénateur et cher ami, l'assu-
rance de mes sentiments les plus cordiaux.



Pierre MEHAIGNERIE

Monsieur André DILIGENT
Sénateur du Nord
Maire de ROUBAIX
Hôtel de Ville

ROUBAIX

012

M. Burggraeve propose de décentraliser à Lille les services de la Sécurité routière

Il y a quelques jours, lors de l'émission «L'heure de vérité» sur Antenne 2, dont l'invité était M. Pierre Méhaignerie, ministre en charge de la Sécurité routière, la décentralisation des services de son ministère a été évoquée. Le ministre s'est dit prêt à déplacer les services de la Sécurité routière en province. Lyon a été citée.

M. Didier Burggraeve, président du CAPSU, dans une lettre qu'il vient d'adresser au ministre saisit l'occasion. Aucun choix définitif n'a été fait pour le moment lui dit-il, même si vous avez cité Lyon. Nous pensons au CAPSU que cette décentralisation devrait se faire à Lille, pour de nombreuses raisons en rapport avec la Sécurité routière. Il demande au mi-

nistre de bien vouloir prendre sa proposition en considération et la faire étudier, demande que cette affaire soit suivie avec sérieux et qu'il soit tenu informé.

Le président du CAPSU a fait parvenir une copie de cette lettre à M. Pierre Mauroy ainsi qu'à M. André Diligent. Il leur précise :

«Lille me paraît un choix plus judicieux pour de nombreuses raisons. Le premier département de France par sa population, sa situation en regard justement de la Sécurité routière (les efforts actuels du conseil régional, de la C.U.D.L...) et sa position au cœur de l'Europe». M. Burggraeve demande à MM. Mauroy et Diligent d'appuyer sa démarche auprès du ministre.

10 NOV. 1987

M. Burggraeve : décentraliser la sécurité routière sur le Nord et non à Lyon

Il y a quelques jours, lors de l'émission «L'heure de vérité» sur Antenne 2 dont l'invité était M. Pierre Méhaignerie, ministre en charge de la Sécurité routière, la décentralisation des services de son ministère a été évoquée. Le ministre s'est dit prêt à déplacer les services de la sécurité routière en province. Lyon a été citée. M. Didier Burggraeve, président du CAPSU, dans une lettre qu'il vient d'adresser au ministre saisit l'occasion. «Aucun choix définitif n'a été fait pour le moment lui dit-il, même si vous avez cité Lyon. Nous pensons au CAPSU que cette décentralisation devrait se faire à Lille. Lille me paraît un choix plus judicieux pour de nombreuses raisons. Le premier département de France par sa population, sa situation en regard justement de la Sécurité routière (les efforts actuels du conseil régional, de la CUDL...) et sa position au cœur de l'Europe». M. Burggraeve demande à MM. Mauroy et Diligent d'appuyer sa démarche auprès du ministre.

DÉCENTRALISER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

M. Didier Burggraeve, président du CAPSU (Conseil d'action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence) dont le siège social est à Roubaix et le siège administratif à Lys-lez-Lannoy, relance sa proposition faite en novembre 1987 à M. Pierre Méhaignerie, alors ministre de l'Équipement et des Transports, de décentraliser de Paris à Lille les services de la Direction de la Sécurité et de la Circulation routières, et le Comité interministériel.

Pour le CAPSU, le Nord, au carrefour de l'Europe, premier département de France par sa population, sa situation justement en regard de la Sécurité routière (mortalité importante malgré des efforts importants depuis des années par le Conseil régional, le Conseil général et la C.U.D.L.) serait un bon choix pour décentraliser ces services. Le Nord pourrait devenir un département pilote en matière de Sécurité routière et c'est ce que souhaite le CAPSU. Par ailleurs, Lille est proche de Paris et de Bruxelles, choix donc apparemment plus judicieux que Lyon, ville annoncée au départ par M. Méhaignerie.

Par une lettre qu'il vient de faire parvenir au nouveau ministre des Transports, M. Michel Delebarre (justement un Nordiste) et vice-président de la Région, le président du CAPSU renouvelle sa proposition auprès de lui.

«Il y a tant à faire dans le Nord pour sauver des vies humaines sur nos routes et développer la prévention dans tous les domaines que Lille nous semble vraiment un bon choix», écrit M. Burggraeve qui rappelle qu'il avait demandé à MM. Mauroy et Diligent d'appuyer sa démarche auprès du ministre Méhaignerie (ce qu'avait fait M. Diligent).

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS
ET LES SECOURS D'URGENCE

C. A. P. S. U.

Siège Social : ROUBAIX

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 9 avril 1988

Monsieur Pierre MEHAIGNERIE,
Ministre de l'Équipement, du
Logement, de l'Aménagement du
Territoire et des Transports,
246 Bld Saint-Germain,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Ministre,

Par une lettre du 7 novembre 1987, je vous demandais de bien vouloir faire étudier la possibilité de décentraliser les services de la Sécurité routière à Lille.

Par votre réponse du 5 janvier 1988 dont je vous remercie, vous me faites savoir que cette suggestion a été transmise au service compétent de votre Ministère.

En prenant connaissance d'une récente interview, je lis que vous semblez confirmer le choix de Lyon pour cette décentralisation. Pouvez-vous me confirmer que la décision a été prise et voulez-vous préciser les raisons de ce choix ?

Vous trouverez sous ce pli la "lettre d'information" n° 5 du CAPSU qui traite notamment de la Sécurité routière, que je vous remercie de bien vouloir transmettre après en avoir pris connaissance à M. GRAFF que j'espère rencontrer à nouveau, notamment en ce qui concerne la formation des usagers de la route aux "5 gestes qui sauvent".

Je vous remercie d'accepter de me répondre avant que vous ne quittiez le Ministère.

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

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

014

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET LES SECOURS D'URGENCE

C. A. P. S. U.

Siège Social : ROUBAIX

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 23 Juillet 1988

Monsieur Michel DELEBARRE,
Ministre des Transports,
32 Av. du Président Kennedy,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Ministre,

Dès votre nomination, on vous a vu vous intéresser rapidement à la Sécurité Routière, notamment dans notre région, en remettant aux automobilistes des cassettes comprenant des conseils. Nous aurons donc probablement l'occasion de correspondre souvent avec vous et vos services car le fléau des accidents de la route est un sujet qui nous préoccupe depuis de très nombreuses années.

Aujourd'hui, je me permets de renouveler auprès de vous la proposition faite le 7 novembre 1987 à M. MEHAIGNERIE.

Ce dernier avait annoncé son idée de décentraliser les services centraux de la Sécurité Routière en Province. Le CAPSU lui demandait donc d'étudier la possibilité de choisir Lille pour plusieurs raisons que vous connaissez.

Très attaché vous-même à notre Nord où il y a tant à faire pour Sauver des vies humaines sur nos routes et développer la Prévention dans tous les domaines, Lille nous semble vraiment un bon choix.

Vous trouverez ci-inclus copie de la lettre du 7 novembre 1987, copies des lettres à MM DILIGENT et MAUROY afin d'appuyer cette proposition; de la réponse du 5 janvier 1988 de M. MEHAIGNERIE et de ma nouvelle lettre du 9 avril.

En espérant que vous voudrez bien vous attacher à ma démarche auprès de vous, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

Le Président,

015

Didier BURGGRAEVE

Le Secrétaire d'Etat
chargé des Transports Routiers et Fluviaux

Monsieur le Président,

Vous avez accepté, et je vous en remercie vivement, de présider la commission d'experts dont la mise en place a été décidée par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière le 27 octobre dernier et dont la composition est jointe à la présente lettre.

Cette commission est chargée de proposer au Gouvernement toute mesure susceptible d'améliorer la sécurité routière et devra en particulier réfléchir sur les moyens d'acquisition de progrès durables en la matière, ce qui implique, à mon sens, d'étudier tout particulièrement les problèmes liés au comportement du conducteur.

Il est clair que la commission doit se saisir de tous les sujets qui lui paraissent opportuns et pertinents pour avancer dans cette réflexion. Pour ma part, j'émetts d'ores et déjà le voeu qu'elle aborde des thèmes qui soulèvent des problèmes de société. Je citerais, par exemple, les dispositions à prendre envers les alcooliques chroniques titulaires d'un permis de conduire, le rôle des compagnies d'assurances dans le comportement infractionniste des usagers, la conciliation entre la pratique de vitesses limitées et les possibilités offertes par la technique, la compatibilité des règles du droit pénal avec le contentieux de masse lié aux infractions routières.

Je souhaiterais disposer du rapport final avant le débat parlementaire qui se tiendra à la session de printemps.

En vous remerciant de votre collaboration à cet enjeu majeur, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Georges SARRE

Monsieur Pierre GIRAUDET
Président de la Fondation de France
40 avenue Hoche
75008 PARIS

SECURITE ROUTIERE

ISSN 0299-1845

infos

N° 35 - MARS 1989

- LIVRE BLANC de la Sécurité Routière

017

PREMIER MINISTRE
Le Délégué Interministériel
à la Sécurité Routière



Ministère de l'Équipement, du Logement,
des Transports et de la Mer
Secrétariat d'État aux Transports Routiers et Fluviaux

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PARIS, LE

208, RUE RAYMOND-LOSSERAND
75775 PARIS CÉDEX 16 - TÉL. : (1) 45-39-25-70
TÉLEX EKIPRER 200366 F

Madame, Monsieur,

Le présent numéro de SR Infos est entièrement consacré au Livre Blanc de la Sécurité Routière.

Ce Livre Blanc est le résultat des travaux de la Commission mise en place par le Gouvernement pour rechercher les moyens d'améliorer la situation dans notre pays, en matière d'insécurité routière.

J'ai souhaité consacrer ainsi un numéro de SR Infos à ce document en raison de la qualité de la réflexion menée par la Commission, et de la pertinence de l'analyse du problème de la sécurité routière en France.


Pierre GRAFF

Le Président de la Commission
de la Sécurité Routière
-o-o-o-

Paris, le 25 avril 1989

Monsieur le Ministre,

Le Comité interministériel de la Sécurité Routière du 27 octobre 1988 a notamment constitué une Commission de la Sécurité Routière, dont la composition est donnée ci-après.

Par lettre du 16 novembre 1988 vous avez mis en place la Commission et lui avez fixé la mission de présenter au Gouvernement un "Livre Blanc" proposant toutes mesures de nature à améliorer la Sécurité Routière.

Depuis cette date la Commission a entrepris ses travaux; elle a notamment débattu au cours de nombreuses réunions plénières et de six séminaires d'une journée. Plusieurs groupes de travail, réunissant chacun trois ou quatre membres de la Commission et le Rapporteur ou son représentant, ont préparé la rédaction des principaux chapitres du "Livre Blanc".

Il a été procédé à de nombreuses auditions de personnalités compétentes dans les différents domaines en cause : constructeurs, assureurs, experts de l'Administration ou du secteur privé, spécialistes de l'infrastructure, des soins d'urgence, de l'accidentologie... Les représentants de plusieurs associations ont également été entendus. Ces concours nous ont été particulièrement précieux.

Comme le souhaitait le Gouvernement, la Sécurité Routière a été étudiée sous ses principaux aspects et notamment sous celui du comportement des conducteurs.

La Commission remet aujourd'hui au Gouvernement le résultat de ses travaux sous la forme d'un "Livre Blanc" qui en présente une synthèse aussi concise que possible.

.../...

Monsieur le Secrétaire d'Etat
Chargé des Transports Routiers et Fluviaux
Ministère de l'Equipement, du Logement,
des Transports et de la Mer
246, Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

L'ensemble des études a été conduit avec la préoccupation de prendre en compte à la fois :

- l'indiscutable valeur de l'automobile comme instrument de liberté et de progrès.
- le caractère inacceptable du niveau des accidents de la route dans notre pays ainsi que des conséquences tragiques qui en résultent pour les victimes et pour leurs proches.

Les mesures proposées ont été choisies dans une perspective d'efficacité, mais aussi de réalisme, de telle manière qu'elles puissent être comprises du public et reconnues par lui comme indispensables. Leur effet ne peut résulter que de l'action déterminée du Gouvernement et des principales Administrations de l'Etat, ainsi que de l'adhésion et de l'appui des collectivités locales, des milieux associatifs, des médias, et, d'une manière générale, de tous les relais d'opinion. Bien appliquées, elles paraissent à la Commission de nature à réduire notablement, à moyen terme, le nombre des morts et des blessés de la route.

Je tiens à remercier tout particulièrement les membres de la Commission qui ont activement participé à cet effort de réflexion et de synthèse : ce "Livre Blanc" est le résultat de leurs travaux ainsi que de la confrontation de leurs connaissances et de leurs expériences. Si nos études peuvent constituer un apport positif pour la Sécurité Routière, ce sera, pour l'essentiel, grâce à eux.

Le "Livre Blanc" doit beaucoup à M. GRAFF, rapporteur de la Commission, à ses collaborateurs immédiats - plus particulièrement Madame FEVRIER, M. PAUL-DUBOIS-TAINE, M. GAUVIN, M. LEDRU - ainsi, bien sûr, qu'à l'ensemble des services de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière, qui ont mis sans réserve à la disposition de la Commission leurs compétences et leurs moyens. Je leur adresse l'expression de notre reconnaissance.

La Commission souhaite que ses propositions puissent aider le Gouvernement à atteindre les objectifs d'amélioration de la Sécurité Routière qui constituent l'une des priorités de son action.

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



Pierre GIRAUDET

Parmi les membres de cette commission, nous connaissions bien **Christian GERONDEAU** (1), le Professeur **Claude GOT** (2), **Pierre MAYET** (3) et **M. GRAFF** (4).

C'est la quatrième partie du « livre blanc » qui nous intéressait plus particulièrement, dont le titre « Améliorer la rapidité et l'efficacité des secours aux blessés de la route » devait (nous l'espérions) apporter du nouveau !

Chacun se rendra compte à sa lecture où nous en étions encore en 1989 à ce sujet et la **formation** du grand public, c'est-à-dire des usagers de la route aux « gestes de survie » (et non une simple information théorique, rapide et superficielle limitée à l'alerte et à la protection des lieux). Qualifiée d'« illusoire » du fait de « une fois dans sa vie... les rudiments d'une formation », on ne s'orienterait donc pas dans cette direction !

Propos totalement contredits depuis par la réalité car les principaux organismes nationaux de formation au secourisme s'y sont mis : courte initiation (formation) de une à trois heures et, la plus connue maintenant, les « 3 gestes » face à l'urgence cardiaque de la Fédération française de cardiologie.

Le frein, pour ne pas dire le blocage des pouvoirs publics pour mettre en place une formation – pratique – obligatoire, pour tous les candidats à un permis de conduire, demeurera incompréhensible.

Car, en définitive, les arguments pour ne rien faire sont bien minces, toujours les mêmes au cours des décennies et selon les gouvernements, de gauche ou de droite, et des nombreux ministres successifs.

Ce qui est à rappeler à nouveau, c'est cette attitude curieuse voire désinvolte qui consiste, quand on est député ou sénateur, à appuyer par tous les moyens (questions écrites, lettres aux ministres) le projet des « 5 gestes » puis, quand on devient le ministre en charge (cas de **M. Louis BESSON** ou de **M. Bernard PONS**, ensuite de **Bernard BOSSON** tous trois d'un bord politique différent), n'être plus capables de porter le dossier. Et de reprendre les réponses des prédécesseurs.

1 – **Christian GERONDEAU**, à qui a été dédié le 9^{ème} mémoire (2005), premier délégué interministériel à la sécurité routière, aura été le pionnier. Il reste une référence dans ce domaine. Favorable aux « 5 gestes » comme il le mentionne dans son livre « La mort inutile » (1979), il aurait pu intervenir à ce sujet pour aller un peu plus loin que cette synthèse timide et partielle.

2 – Le Professeur **Claude GOT** se fit connaître par ses enquêtes et recherches sur le fléau de l'alcool au volant dans les années 70. Il fut reçu à Lys lez Lannoy, dans le cadre d'un débat sur ce thème, lors des journées de la Protection Civile en 1992, sous les auspices de l'ACMF.

3 – **Pierre MAYET**, le successeur de **Christian GERONDEAU**, a tenté de poursuivre le combat. Nous avons eu des échanges réguliers par courrier et nous avons un très bon souvenir de ce haut fonctionnaire, respectueux des engagements et des combats des associations, ce que nous n'avons plus trouver par la suite.

4 – **Pierre GRAFF** fut nommé également délégué à la sécurité routière. Fonctionnaire percutant et direct, il avait peu d'estime à l'égard des parlementaires (dont beaucoup soutenaient les « 5 gestes » et donc intervenaient souvent, ce qui l'obligeait à répondre !); et n'hésitait pas à tenter de déstabiliser ses interlocuteurs, en tergiversant, en passant d'un sujet à un autre, et, en tournant « autour du pot » comme savent si bien le faire les personnels des cabinets ministériels.

COMPOSITION DE LA COMMISSION DE LA SECURITE ROUTIERE

Président M. Pierre GIRAUDET

Membres

Mmes Christiane CELLIER
Présidente de la Fondation Anne Cellier

Geneviève JURGENSEN
Présidente de la Ligue contre la violence routière

MM. Marc DREYFUS
Procureur Général près la Cour d'Appel de Besançon

François GENTILE
Délégué Général de la Prévention Routière

Christian GERONDEAU
Président de l'Association pour la
Diffusion des Techniques de Sécurité Routière

Professeur Claude GOT
Chef de Service à l'Hôpital Ambroise Paré

Albert MALLET
Psychologue

Pierre MAYET
Vice-Président du Conseil Général
des Ponts et Chaussées

Gérard MILLER
Psychanalyste

Jean-Claude QUYOLLET
Préfet de la Région de Haute-Normandie

Bernard STIRN
Maître des Requêtes au Conseil d'Etat

Pierre SUDREAU
Ancien Ministre
Président de la Fédération des Industries Ferroviaires

Rapporteur M. Pierre GRAFF
Délégué Interministériel à la Sécurité Routière

QUATRIEME PARTIE

AMELIORER LA RAPIDITE ET L'EFFICACITE
DES SECOURS AUX BLESSES DE LA ROUTE

Limiter la gravité des conséquences de l'accident lorsque celui-ci n'a pu être évité, constitue un objectif majeur de toute action de sécurité routière : la rapidité et l'efficacité des secours doit permettre d'assurer les meilleurs soins aux blessés et d'éviter notamment les morts indues.

Schématiquement, la chaîne des secours se compose de trois maillons : l'alerte, les actions d'assistance, la prise en charge du blessé par les secours organisés. Toute action visant à améliorer l'efficacité des secours aux blessés doit nécessairement porter sur l'ensemble du processus.

1 - L'alerte.

Actuellement, les possibilités d'alerte sont multiples : les bornes d'appel d'urgence implantées sur une partie du réseau routier (50 % du réseau national est équipé ainsi que la totalité du réseau autoroutier) ou tous moyens téléphoniques existants, permettant de composer le "17" (police et gendarmerie), le "18" (services de secours et d'incendie) ou le "15" (SAMU) lorsqu'il existe.

Or on constate des délais d'alerte encore importants : 6 à 7 minutes sur routes nationales, avec des délais extrêmes de nuit pouvant atteindre 20 minutes.

Pour réduire ces délais, trois actions apparaissent prioritaires :

- La poursuite de l'équipement du réseau routier (routes nationales, mais aussi et surtout, principales routes départementales) en bornes d'appel d'urgence,
- Une meilleure information du public sur l'existence des moyens d'alerte disponibles et surtout sur leurs conditions d'utilisation (importance de la clarté et de la précision du message),

.../...

- Une complète coordination des différents intervenants : Police et gendarmerie, services de secours et d'incendie, SAMU, chacun d'entre eux devant se voir confier la mission et recevoir les moyens de prévenir immédiatement les autres. On y reviendra plus loin.

2 - L'assistance aux blessés.

Rares sont les personnes qui pratiquent à bon escient les gestes qui s'imposent. Or 10 % des morts sur la route le sont de manière indue : absence des gestes de survie ou gestes inadaptés aggravant la situation de l'accidenté.

Pour pallier cette carence, les solutions proposées sont nombreuses et complémentaires : formation de secouristes opérationnels, formations dispensées dans le cadre d'instances variées (éducation nationale, armées, entreprises, etc...). Ces formations ont leur utilité et doivent être poursuivies, surtout celles qui permettent la constitution d'équipes de secouristes "opérationnels" bien fournies et bien encadrées, très utiles en particulier pour les phénomènes de masse et les catastrophes.

Il serait toutefois illusoire de penser que "chacun de nous" ayant une fois dans sa vie reçu les rudiments d'une formation spécifique puisse être capable de réagir à bon escient à un accident de la route avec morts ou blessés : l'accident étant, par définition, un phénomène aléatoire et rare, le manque d'entraînement rend souvent inopérants, -quelquefois néfastes- les actes de bonne volonté.

C'est pourquoi il semble à la commission beaucoup plus réaliste et utile que puissent être menées des actions d'information consistant à faire connaître de manière permanente au public, -dans un premier temps, pour les jeunes, dans le cadre de l'examen du permis de conduire, puis de manière répétée par les médias- les dispositions à prendre pour provoquer, voire accélérer, l'arrivée des secours organisés : savoir alerter, savoir dégager les voies d'accès (bande d'arrêt d'urgence, notamment) et savoir protéger.

3 - L'action concertée des secours organisés.

La multiplicité des services chargés des secours, et plus encore l'absence de concertation entre eux, sont depuis longtemps dénoncés comme sources de confusion, d'accroissement des délais d'intervention et de surcoûts.

.../...

La loi du 6 janvier 1986 relative à l'Aide Médicale Urgente institue dans chaque département un "comité d'aide médicale urgente et des transports sanitaires" qui a pour mission de veiller à la qualité de la distribution de cette aide et à son ajustement aux besoins de la population. Elle prévoit, en outre, la création, dans certains hôpitaux, d'unités spécifiques -les SAMU- comportant un centre de réception et de régulation des appels doté d'un numéro unique : le "15". Ce numéro permet des transferts d'appels réciproques et devrait rendre possible la conférence téléphonique entre les principaux intervenants : services de secours et d'incendie, police et gendarmerie et, bien entendu, SAMU.

A l'heure actuelle il existe 53 comités départementaux d'aide médicale urgente et 34 Centres dotés du "15". Ce bilan, bien que constituant un progrès indéniable par rapport à la situation antérieure, n'est pas encore satisfaisant. C'est pourquoi la commission insiste sur l'urgence de la mise en application de la loi précitée et notamment sur :

- La généralisation du "15" pour l'alerte des SAMU,

- L'organisation et l'obligation d'une action réellement concertée entre les différents services chargés des secours (forces de l'ordre, services de secours et d'incendie, SAMU) par un échange d'informations systématique après chaque accident de la route.

Ce point est tout à fait essentiel, si l'on souhaite une réelle amélioration de l'efficacité des moyens de secours aux blessés de la route.

- Le renforcement et l'utilisation commune des moyens de transport nécessaires à la rapidité des secours.

*

* * *

En conclusion, la commission propose l'ensemble des mesures suivantes :

- poursuite de l'équipement du réseau routier en bornes d'appel d'urgence,
- meilleure information du public sur l'existence des moyens d'alerte disponibles et surtout sur leurs conditions d'utilisation,
- généralisation du "15" pour l'alerte des SAMU,
- organisation et obligation d'une action réellement concertée entre les différents intervenants (gendarmerie, police, services de secours et d'incendie, SAMU), ainsi que renforcement utilisation commune des moyens de transport nécessaires à la rapidité des secours.

.../...

Ce cinquième mémoire apporte tous les éléments pour permettre aux lecteurs de suivre le combat mené bénévolement durant cette période. Egalement, lire ou relire les arguments, souvent erronés, parfois à la limite de la mauvaise foi, utilisés dans les réponses aux parlementaires ou adressées directement au CAPSU.

Pendant ce temps qui passe sans que rien ne soit entrepris, ce sont des vies qui disparaissent. Malgré le renfort, au fil du temps, de personnalités ou d'organismes concernés par le secourisme, pour enfin approuver une démarche de formation dans le cadre de la préparation des candidats aux permis de conduire – donc obligatoire pour obtenir le permis, nous n'avons guère progressé.

Ce 10^{ème} mémoire, prévu en 8 volumes, ne concerne que le ministère des Transports.

Les démarches et relations avec les services de la sécurité routière ont été traitées dans le 9^{ème} mémoire.

Mais les incessantes démarches et relances n'ont pas concerné uniquement ce ministère. Il y avait et il y a toujours celui de l'Intérieur, un peu celui de la Santé ainsi que la saisine, soit du Premier ministre, soit du Président de la République quand tout traîne ou qu'il faut tenter de relancer le débat.

En complément des mémoires dédiés sur les « 5 gestes qui sauvent », depuis 1981, (Voir la liste en fin de volume), il est possible de se reporter aux bulletins du CAPSU qui rendent compte des démarches en cours.

En 2009 (voir en fin de volume) a été créé un référentiel (références bibliographiques du CAPSU) grâce auquel on pourra retrouver – à côté d'autres thèmes d'action du CAPSU – tout ce qui aura été publié sur les « 5 gestes qui sauvent ».

Devant le total blocage du pouvoir réglementaire à qui revenait le devoir d'agir, nous nous sommes alors dirigés vers la voie parlementaire. L'idée, suggérée par le député Bernard CARTON (non réélu ensuite) fut reprise par le député Patrick DELNATTE qui déposera, en 1997, la première proposition de loi pour la formation des candidats à un permis de conduire aux « 5 gestes qui sauvent ».

1990

De nombreux députés ont répondu à nos lettres mais ceux du département du Nord, siège historique des associations de secourisme puis du CAPSU et notamment de l'agglomération de Roubaix, prendront leur part.

Ainsi, **Bernard CARTON**, le député de la circonscription, posa une question écrite au ministre. Son courrier, daté du 2 mars 1990 fut adressé à l'ASAR mais non à l'adresse postale de l'association mais à la mairie*.

Le député et également vice président du conseil général, évoque bien un stage **pratique** (ce qui était souvent confondu lors des discussions notamment au sein de ce ministère avec les quelques consignes théoriques (diapositives) ou quelques minutes consacrées à ce sujet lors de la préparation des candidats au permis de conduire dans les autos écoles – ou les quelques pages dans les manuels).

Egalement, nous avons buté sur le nombre de vies que nous pourrions épargner par la généralisation de cette formation. D'abord sur la route. Les chiffres ont varié selon les sources, comme toujours. A l'époque, on pouvait espérer sauver la vie de 15 voire 20% des blessés en détresse qui ne peuvent attendre l'arrivée des secours.

Depuis, tout a changé et on a un consensus sur 10%, ce qui est toujours très important. Mais à ces accidentés en sursis, il faut ajouter tous ceux qui pourraient être sauvés par l'intervention d'un usager de la route formé aux « 5 gestes » lors des très nombreux autres accidents dont on peut être le témoin : les multiples et meurtriers accidents domestiques et des loisirs ; bref chaque fois que la vie d'une personne est en danger.

Ce qui est important dans la question écrite du député **Bernard CARTON**, c'est de mentionner les gestes de survie (Le terme de survie avait été repris pour la mise en place de la formation aux GES – gestes élémentaires de survie, en 1977-1978) et surtout « eux seuls », en reprenant les mots-clés d'alors (Alerter, baliser, ranimer, compresser et sauvegarder), corrigés ensuite (Ventiler à la place de ranimer et comprimer à la place de compresser).

Il fallait aussi directement relancer le nouveau ministre, **Michel DELEBARRE** de qui le député de notre circonscription pourrait peut être obtenir un rendez-vous direct (ce qui, il faut le savoir et l'intégrer dans toute action de ce genre, est impossible, sauf rencontre fortuite lors d'une visite dans la région – ce qui fut le cas avec le ministre suivant, **Bernard BOSSON**, voir plus loin).

La lettre du CAPSU au ministre, du 31 mars, revenait sur le gain en vies, ce que nous avait demandé un médecin au sein du cabinet du ministre précédent. Le chiffre de 1500 à 2000 (du fait de la mortalité effrayante à cette date) avait été cité par des spécialistes, réunis à Paris par le Secours Routier Français (Voir documents). Il valait mieux retenir ce chiffre, très important, que de citer notre propre estimation, toujours sujet à caution car venant de nous.

* De 1989 à 1995 je fus adjoint au maire chargé de la Protection Civile. Voir à ce sujet les 9 volumes consacrés à cette expérience (disponibles en lecture à la bibliothèque de Lys lez Lannoy).

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Bernard CARTONDéputé de Roubaix et de son agglomération
Vice Président du Conseil Général du Nord

Roubaix, le 02-03-90

Mr Didier BURGGRAEVE
A.S.A.R
31 rue J.B Lebas
59451 LYS LEZ LANNOY CEDEX**Monsieur,**

Pour faire suite à votre intervention sur le problème posé par l'introduction d'un stage de pratique de secourisme à l'examen du permis de conduire, je tiens à vous informer que je viens de saisir officiellement Mr le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports, et de la Mer, en lui adressant la question écrite suivante :

"Mr Bernard CARTON attire l'attention de Mr le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer sur l'intérêt qu'il y aurait, pour améliorer la sécurité des usagers de la route, à introduire un stage pratique de secourisme dans le cadre de l'examen du permis de conduire.

Il observe qu'on estime entre 25 et 30 % le pourcentage des victimes de la route qui seraient sauvées si chacun connaissait et appliquait les gestes élémentaires de survie, et eux seuls, : alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder.

Il lui demande si le moment n'est pas venu d'intégrer cette proposition à la politique de sécurité routière volontariste du gouvernement".

Je ne manquerai pas de vous communiquer la réponse du Ministre, dès qu'elle sera portée à ma connaissance.

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


BERNARD CARTON

028

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET LES SECOURS D'URGENCE

C. A. P. S. U.

Siège Social : ROUBAIX

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 31 mars 1990

Monsieur Michel DELEBARRE,
Ministre des Transports,
32 Avenue du Président Kennedy,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Ministre,

Tout doit être fait pour limiter les conséquences dramatiques des accidents de la route. Chacun de nous en est convaincu. Il y en aura toujours, hélas. Il reste beaucoup à faire. Il faut aller plus vite et plus loin.

Nous attendons tout d'abord votre réponse à notre proposition de faire apprendre, par un stage pratique de 5 heures, les "5 gestes qui sauvent". Cette mesure permettrait d'épargner la vie de 1500 à 2000 Français, chaque année, sur nos routes, à terme, chiffres révélés lors d'une réunion organisée par le Secours Routier Français à PARIS avec la participation de spécialistes des secours publics et de votre propre Ministère.

Sachons prendre la décision pour notre Pays sans nous en remettre constamment au choix éventuel Communautaire. Proposons un projet, nous Français, pour l'Europe, et démarrons tout de suite chez nous cette formation indispensable à tout usager de la route.

Mais l'essentiel de ce courrier concerne la ceinture de sécurité que nous préférons appeler de "protection".

La ceinture protège l'occupant d'un véhicule mais n'évite pas l'accident. Le choix d'un terme, plus compréhensif et plus percutant peut parfois aider ou à l'inverse freiner la démarche préventive.

.../...

029

En France, nous n'avons pas encore tranché sérieusement le problème de la ceinture. En 20 ans, nous n'avons pas réussi à convaincre tous les Français de la nécessité absolue de boucler sa ceinture.

Nous nous y sommes mal pris. Mauvaises ceintures (ventrales), peu pratiques (à régler en permanence), multiples déverrouillages, uniquement à l'avant, diverses obligations, la nuit et pas le jour etc.

On ne peut pas demander une adhésion totale si le choix n'est pas clair. Et aucune dérogation n'est valable. C'était hier. Aujourd'hui ?

Il n'y a plus de discussion sur l'efficacité de la ceinture. Son port est obligatoire. Mais la sanction n'est pas suffisante si elle n'est pas portée, notamment en ville.

En cas d'accident corporel, une clause doit être introduite dans tous les contrats d'assurances afin de prévoir une franchise (de 3 à 5000 F) si le passager (quel qu'il soit) ou le conducteur lui-même n'est pas porteur de la ceinture de protection.

Cette ceinture doit être portée par tous, y compris les forces de Police et de Gendarmerie (qui verbalisent les automobilistes), dans tous leurs véhicules. Elle doit être portée par les conducteurs de véhicules utilitaires ainsi qu'à l'arrière des véhicules.

La Campagne doit être : La ceinture portée par tous. Et la décision la plus rapide possible (le bref délai servant uniquement à préparer la clause pour les assureurs, le décret de votre Ministère, la Campagne Nationale, les instructions aux services de Police et de Gendarmerie).

Il est bien évident que chaque Ministre et celui en charge de la Sécurité routière en premier, se doit de montrer l'exemple et de boucler sa ceinture à l'arrière de sa voiture de fonction en toutes circonstances.

Nous pensons qu'il ne doit y avoir qu'une règle en la matière. Que de procurer une dérogation aux médecins, taxis, services d'urgence n'est absolument pas justifiée. Au contraire, ce sont des usagers de la ville qui circulent plus que les autres.

Il n'y a pas de cas particulier. La ceinture s'impose à tous.

Nous espérons que vous comprendrez le bien-fondé de notre lettre et nous espérons que vous voudrez bien saisir vos collègues de l'Intérieur et de la Défense Nationale afin que Policiers et Gendarmes adoptent la même attitude que tous les autres usagers de la route.

Ainsi, il n'y aura plus d'excuse pour qui que ce soit de s'affranchir par tel ou tel prétexte du port de la ceinture de protection.

030 Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en notre Haute Considération.

Le Président,

Didier BURCCRAVE

Comme chacun a pu le constater, devant la « difficulté » de décider, donc de retenir cette proposition (comme pour bien d'autres) le ministre en question – et d'autres – font alors diversion, tout en donnant l'impression d'être très intéressé et interpellé par le problème, en demandant l'inscription de cette question aux multiples débats de multiples réunions en tous genres qui doivent ou devraient avoir lieu à « Bruxelles ». Nous avons compris depuis longtemps la fuite en avant !

Toutefois, si ce courrier revenait sur le combat principal du CAPSU, les « 5 gestes qui sauvent », nous interpellions le ministre sur les ceintures de sécurité (de protection) à l'arrière des véhicules, autre décision que nous attendions depuis la mise en place des ceintures à l'avant !

Tout est résumé dans ce courrier. Pas de dérogation. Et tous les ministres, à l'arrière de leur véhicule de fonction, doivent la porter comme tout le monde ! Combien de fois ai-je pu interpellé en réunion publique tel ou tel élu, ou par courrier tel ou tel ministre !

Il y eut en cette année 1990 une opération baptisée « Drapeau blanc ». La presse locale* profitera de cette initiative pour publier l'essentiel de cette lettre (le 17 avril).

Le 23 mai, suite à un nouveau courrier envoyé au président de la République, lettre du chef de cabinet du secrétaire d'Etat. L'« heureuse initiative », saluée par le ministre **Georges SARRE** qui, ensuite, ne fera rien dans ce domaine, existait pourtant depuis 1967 et la brochure gratuite, depuis 1972 !

Ce n'est pas de la « bienveillance » que nous demandions, mais un examen sérieux du projet et une position claire, honnête, compétente, rapidement. Aucune suite, aucune réponse de la « direction de la sécurité et de la circulation routières » qui se contentait de classer les courriers et dossiers envoyés directement ou transmis par les ministres, le premier d'entre eux ou la présidence de la République.

Puis, ce « dossier » dans le placard devenant trop volumineux, telle une pièce de musée, il ne fallait surtout pas l'ouvrir ou en prendre connaissance (pour les nouveaux venus comme par exemple les « conseillers médicaux » auprès du délégué interministériel à la sécurité routière). Laisser aller mais, hélas, de ce fait, laisser mourir sur la route !

Le 28 mai, lettre très importante, non seulement d'un ancien ministre, mais d'un médecin de profession, redevenu député et surtout le président du groupe parlementaire RPR à l'assemblée nationale, **Bernard PONS**.

Le président du groupe – qui ne sait probablement pas, alors, que de très nombreux parlementaires RPR soutiennent ce projet, car on ne peut pas tout savoir – pose une question écrite (jointe à la lettre).

* Les journaux « Nord Matin », « Nord Eclair » et « La Voix du Nord » auront apporté un appui très important au projet et à la campagne des « 5 gestes qui sauvent », ensuite les deux derniers après la disparition du premier titre. Les journalistes qui nous avaient suivis et aidés, ont été cités et le seront encore dans les documents à venir ; tout avait commencé d'abord à la CRF de Roubaix (1), avec les ESPC de Wasquehal-Fiers, les équipes SOS puis l'ASAR et bien sûr l'association qui deviendra l'ADPS puis le CAPSU.

(1) – Voir Mémoires d'un Secouriste – volume 1 – 1965 – 1967 – (2010) puis les autres à venir.

« Drapeau blanc » : lettre au ministre

A l'occasion de l'opération « Drapeau blanc », M. Didier Burggraeve, président du CAPSU, nous transmet la lettre qu'il adresse au ministre des Transports (en charge de la Sécurité Routière), M. Michel Delebarre :

« Tout doit être fait pour limiter les conséquences dramatiques des accidents de la route. Nous attendons tout d'abord votre réponse à notre proposition de faire apprendre, par un stage pratique de 5 h, les « 5 gestes qui sauvent ». Cette mesure permettrait d'épargner la vie de 1.500 à 2.000 Français, chaque année, sur nos routes à terme, chiffres révélés lors d'une réunion organisée par le Secours Routier Français à Paris avec la participation de spécialistes des secours publics et de votre propre ministère (...)

Mais, l'essentiel de ce courrier concerne la ceinture de sécurité que nous préférons appeler de « protection ». Elle protège l'occupant d'un véhicule mais n'évite pas l'accident.

« En France, nous n'avons pas encore tranché sérieusement le problème de la ceinture. En 20 ans, nous n'avons pas réussi à convaincre tous les Français de la nécessité absolue de boucler leur ceinture. Mauvaises ceintures (ventrales), peu pratiques (à régler en permanence), multiples déverrouillages, uniquement à l'avant, diverses obligations, la nuit et pas le jour, etc. On ne peut pas demander une adhésion totale si le choix n'est pas clair. Et aucune dérogation n'est valable. C'était hier.

« Aujourd'hui ? Il n'y a plus

de discussion sur l'efficacité de la ceinture. Son port est obligatoire. Mais la sanction n'est pas suffisante si elle n'est pas portée, notamment en ville.

« En cas d'accident corporel, une clause doit être introduite dans tous les contrats d'assurances afin de prévoir une franchise (de 3 à 5.000 F) si le passager (quel qu'il soit) ou le conducteur lui-même n'est pas porteur de la ceinture de protection.

« Cette ceinture doit être portée par tous, y compris les forces de police et de gendarmerie (qui verbalisent les automobilistes), dans tous leurs véhicules. Elle doit être portée par les conducteurs de véhicules utilitaires ainsi qu'à l'arrière des véhicules.

(...)

17 AVRIL 1990

Secrétariat d'Etat
auprès du Ministre de l'Equipement,
du Logement, des Transports et de la Mer,
chargé des Transports Routiers et Fluviaux

Paris, le 23 MAI 1990

Le Chef de Cabinet

CAB/S3

Monsieur le Président,

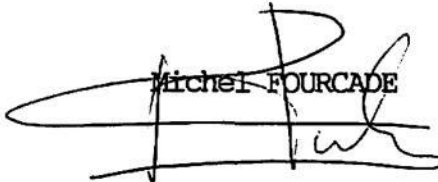
Par lettre du 14 avril 1990, vous avez adressé un courrier à la Présidence de la République pour l'informer de la brochure diffusée à près de 600.000 exemplaires, à titre bénévole, sur l'engagement de votre Association pour faire connaître aux usagers de la route les "5 gestes qui sauvent".

Le Cabinet du Président de la République a transmis immédiatement votre dossier à M. Georges SARRE, Secrétaire d'Etat chargé des Transports Routiers et Fluviaux, dont le problème relève de ses compétences ministérielles.

Le Ministre m'a chargé de vous féliciter pour vos actions et de vous remercier pour cette heureuse initiative en faveur de la sécurité routière, à laquelle il est tout particulièrement attaché.

Votre courrier a été communiqué au service de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, afin de faire examiner votre étude avec le maximum de bienveillance et je ne manquerai pas de vous tenir informé de la suite réservée aux mesures que vous nous proposez.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


MICHEL FOURCADE

Monsieur Didier BURGGRAVE
Président du C.A.P.S.U.
59390 LYS-LEZ-LANNOY

033

**Groupe du Rassemblement
pour la République**

PARIS, le 28 mai 1990

Le Président

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre lettre du 20 mai et de la brochure intitulée "CONduite à tenir lors d'un accident de la route - les cinq premières minutes - 5 GESTES QUI SAUVENT " qui l'accompagnait.

Je pense effectivement qu'une initiative pour diminuer les conséquences des accidents de la route est souhaitable.

Je viens de poser une question écrite à ce sujet au Secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux.

Je vous communique le texte de cette question qui paraîtra au prochain Journal Officiel "Questions" de l'Assemblée Nationale du 4 juin.

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

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



Bernard PONS.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action
pour la prévention des accidents
et les secours d'urgence

59390 LYS LEZ-LANNOY

PARIS, le 28 mai 1990

DÉPOSÉE LE
28 MAI 1990
0661 1440 E

QUESTION ECRITE

M. Bernard PONS appelle l'attention de M. le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Équipement du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux sur la réponse faite à une question écrite (n°3091) par laquelle il était demandé si une épreuve de secourisme ne devrait pas figurer à l'examen du permis de conduire afin que les automobilistes puissent être capables de donner les premiers soins à un accidenté.

Cette réponse (JO AN Questions du 5 décembre 1988) faisait état de l'intérêt d'un tel enseignement et précisait que de nombreuses discussions se poursuivaient notamment avec des membres du corps médical afin de déterminer les notions pouvant être acquises utilement par les 800 000 personnes qui obtiennent chaque année le permis de conduire et les conditions dans lesquelles cet enseignement pourrait être dispensé.

Elle précisait qu'un groupe de travail avait été constitué réunissant des médecins et des représentants des administrations concernées afin de rechercher une solution tenant compte de l'ensemble des avis émis sur ce problème.

Il lui signale qu'il a reçu récemment, d'une association ayant pour objet le secourisme routier, une brochure, dont il a sans doute connaissance, intitulée "Conduite à tenir lors d'un accident de la route - les cinq premières minutes - 5 gestes qui sauvent".

Il lui demande à partir de cette brochure, qui semble avoir été largement diffusée, si le Groupe de travail dont il était fait état dans la réponse précitée, a abouti à des conclusions en ce domaine, dans l'affirmative lesquelles, et de quelle manière pratique elles pourront être mises en oeuvre.



La réponse paraîtra au Jo du 6 août 1990. Rien de neuf, les discussions (qui ont démarré dès le début des années 70 et donc à nouveau après le changement de majorité en 1981) se poursuivent.... Mais les autos écoles agissent selon un programme (théorique), défini par un arrêté du 23 janvier 1989 ; nous en sommes toujours là en 2011 malgré le vote de l'article 16 adopté en juin 2003 pour faire plus, suite à l'amendement du député **Patrick DELNATTE**.

Un autre député, du même groupe, **Etienne PINTE** pose lui aussi une question écrite à la même date. Son texte cite précisément le CAPSU, les « 5 gestes » ainsi que le gain en vies espéré, les 1500 à 2000 vies, chiffre des « spécialistes » réunis par le SRF, dont un membre du cabinet du ministre des transports !

Comme nous l'avions vécu avant, et toujours depuis, une réponse type, donc la même qu'aux autres parlementaires, était envoyée ou paraissait au journal officiel.

Parmi les très nombreuses lettres que nous recevions, certaines sont surprenantes. Ainsi, celui qui deviendra ministre de la Défense, **Alain RICHARD**, alors député du Val d'Oise, nous fit part de ses impressions.

Ainsi (qui lui avait tenu ce langage ?) la formation au secourisme souffrirait (nous sommes en 1990) de l'« amateurisme important de tout un chacun » ! Mais qu'est-ce que cela voulait dire ?

C'est-à-dire qu'il paraît impossible voire dangereux de diffuser (à tous) les premiers gestes à effectuer ! A l'exception de l'alerte et du balisage des lieux (la protection) qui font l'objet de « consignes » ou de conseils théoriques déjà depuis très longtemps.

Il y a avait déjà, également, très longtemps que les contacts avaient été pris avec le secrétariat d'Etat mais comme nous avions des interlocuteurs ignorants du secourisme et de ce que nous faisons dans ce domaine dans notre pays depuis l'après guerre, jusqu'aux nouvelles formations (BNS) ainsi que la création des GES en 1978, le contenu de cette lettre confirmait le peu de cas que l'on faisait du sujet !

Le député de l'Essonne, **Pierre-André WILTZER**, du même groupe que M. **PONS** agira différemment. Il indique dans sa lettre du 1^{er} juin qu'il trouve la brochure concise pour les « 5 gestes primordiaux » à apprendre afin de savoir porter assistance aux personnes en danger.

Tout au long de ce long combat toujours en cours, très souvent nous aurons des observations positives voire des félicitations à propos de la conception de la brochure, très claire, simple, directe, évitant toute confusion ou interprétation.

Il pose donc lui aussi une question écrite au secrétaire d'Etat. Datée du 25 juin, elle est d'une précision rare. Le député prend soin de citer les programmes scolaires qui, en matière de secourisme, malgré des textes depuis 1958* en sont à l'état de carence. Quelques initiatives toutefois ici ou là dues aux professeurs eux-mêmes ou chefs d'établissement. Rien de bien concret en cette année 1990, en tout cas totalement insuffisant.

* Voir les bulletins du CAPSU qui font le point sur ce sujet, déjà abordé dans les mémoires précédents sur les « 5 gestes qui sauvent ».

JO AN "Q" N° 32 DU 6 AOUT 1990

REPONSE

Permis de conduire (examen)

29635. - 4 juin 1990. - M. Bernard Pons appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur la réponse faite à une question écrite (n° 3091) par laquelle il était demandé si une épreuve de secourisme ne devrait pas figurer à l'examen du permis de conduire, afin que les automobilistes puissent être capables de donner les premiers soins à un accidenté. Cette réponse (J.O., Assemblée nationale, débats parlementaires, questions, du 5 décembre 1988) faisait état de l'intérêt d'un tel enseignement et précisait que de nombreuses discussions se poursuivaient, notamment avec des membres du corps médical, afin de déterminer les notions pouvant être acquises utilement par les 800 000 personnes qui obtiennent chaque année le permis de conduire et les conditions dans lesquelles cet enseignement pourrait être dispensé. Elle précisait qu'un groupe de travail avait été constitué réunissant des médecins et des représentants des administrations concernées, afin de rechercher une solution tenant compte de l'ensemble des avis émis sur ce problème. Il lui signale qu'il a reçu récemment d'une association ayant pour objet le secourisme routier une brochure, dont il a sans doute connaissance, intitulée *Conduite à tenir lors d'un accident de la route. - Les cinq premières minutes. - 5 gestes qui sauvent*. Il lui demande à partir de cette brochure, qui semble avoir été largement diffusée, si le groupe de travail dont il était fait état dans la réponse précitée a abouti à des conclusions en ce domaine, dans l'affirmative lesquelles et de quelle manière pratique elles pourront être mises en œuvre.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année. Par ailleurs, le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi, l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

JO AN "Q" N° 32 DU 6 AOUT 1990

REPONSE

COPIE

Permis de conduire (examen)

29565. - 4 juin 1990. - M. Etienne Pinte attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur l'intérêt de la campagne de prévention des accidents de la circulation lancée par l'association C.A.P.S.U. (Conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence) dont l'objectif est d'apprendre les cinq gestes qui sauvent à tous les usagers de la route, ce qui pourrait, à terme, sauver 1 500 à 2 000 vies humaines chaque année et ceci en intégrant cinq heures obligatoires de stage pratique. Il lui demande quelle réponse il entend donner à cette très concrète proposition qui permettrait enfin d'aboutir à des résultats substantiels.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année. Par ailleurs, le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi, l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

PARIS, le 11 juin 1990

Le Rapporteur Général

AR/TG/NL

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu m'adresser votre dépliant "5 gestes qui sauvent" et je vous en remercie. Cependant, votre lettre appelle de ma part quelques remarques.

Les actions en faveur du secourisme sont par nature difficiles à développer en raison de l'amateurisme important de tout un chacun en ce domaine. Les multiples précautions prises par les professionnels qu'ils soient médecins ou pompiers prouvent la complexité de telles opérations. Il n'empêche que les deux premiers conseils que vous donnez sont en effet primordiaux.

L'action du Gouvernement est multiforme et contrairement à ce que vous laissez supposer, aucun ostracisme n'existe à votre endroit. La sécurité routière appelle la mobilisation de tous. Le Gouvernement agit en faveur de l'équipement de centres de secours d'urgence, où la résorption des lieux dits : "points noirs", mais aussi avec beaucoup de précaution en faveur du secourisme.

Voilà pourquoi je ne peux que vous conseiller de prendre contact avec le secrétariat d'Etat aux Transports routiers et Fluviaux.

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



Alain RICHARD
Député du Val d'Oise
Maire de Saint-Ouen-l'Aumône

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du C.A.P.S.U.
59390 - LYS LES LANNOY.

PIERRE-ANDRÉ WILTZER

Député de l'Essonne

REF. CD. CG. 90. IG. 345.

LONGJUMEAU,

Le 1er juin 1990

PJ - Ann. : 1 question écrite

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intérêt d'amener les Pouvoirs Publics à mettre en oeuvre une véritable pédagogie du secourisme, par une campagne nationale en direction du grand public, et plus précisément par l'intégration d'un enseignement spécifique aux programmes d'apprentissage de la conduite automobile.

C'est avec intérêt que j'ai pris connaissance des observations contenues dans votre correspondance, et de la brochure présentant de façon concise et didactique les 5 gestes primordiaux permettant de porter assistance aux personnes en danger.

Je vous prie de trouver ci-joint copie de la question écrite que, pour faire suite à votre démarche, j'adresse ce jour au Secrétaire d'Etat chargé des Transports Routiers et Fluviaux.

Souhaitant que puisse s'établir sur ce sujet le plus large consensus entre mes collègues parlementaires, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Pierre-André WILTZER

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du

Conseil d'Action pour la Prévention
des Accidents et les Secours d'Urgence
C.A.P.S.U.

59390 LYS-LES-LANNOY

040

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRÉSIDENTE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES

Permis de conduire (examen)

30570. - 25 juin 1990. - M. Pierre-André Wiltzer attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur l'intérêt de compléter le dispositif existant en matière de sécurité routière, par la mise en œuvre d'un plan d'éducation de la population dans le domaine du secourisme. Jusqu'à présent, basée essentiellement sur le renforcement des dispositions à caractère technique ou pénal, la lutte menée par les pouvoirs publics pour faire régresser le nombre et la gravité des accidents de la circulation devrait, pour atteindre plus précisément son objectif, s'accompagner de l'enseignement systématique des gestes permettant, en attendant les secours institutionnels, de porter une première assistance aux blessés de la route. Il est en effet intolérable, tant du point de vue de la solidarité que de celui de l'efficacité, que les témoins des accidents ne soient que des spectateurs impuissants, parce qu'incompétents, et ne puissent apporter, par leur concours immédiat, une chance supplémentaire de confort ou de survie aux victimes. Editée par le conseil d'action pour la prévention des accidents et des secours d'urgence (C.A.P.S.U.), la brochure intitulée « 5 gestes qui sauvent » présente à cet égard un indéniable intérêt en montrant de façon concise et didactique les comportements qui doivent être ceux de tous les citoyens, automobilistes ou non, devant un accident. L'enseignement de ces gestes, intégré aux programmes scolaires, à l'apprentissage de la conduite automobile et étendu par voie de campagne nationale d'information à toute la population, permettrait assurément d'économiser en partie la douleur, la détresse et les coûts sociaux qu'engendrent chaque année les accidents de la circulation. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui préciser s'il est disposé à mettre à l'étude, le plus rapidement possible, un plan national de promotion et de pédagogie du secourisme.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année. Par ailleurs, le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi, l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

Quelle réponse obtiendra ce député qui avait tout décrit dans sa question écrite et proposé de nombreuses pistes pour agir ? La réponse type, bien maigre.

Pierre-André WILTZER nous apportera son commentaire par une lettre du 29 août. Certes, il prendra au sérieux l'affirmation du ministre, suite à l'arrêté de 1989 (Aujourd'hui nous savons). Il pourrait poser la même question écrite en 2011. Il parle de la « population scolaire » pour laquelle tout était à entreprendre. Sa conclusion demeurerait optimiste : « s'imposera peu à peu comme une nécessité ».

Le secrétaire d'Etat, **Georges SARRE**, répond le 1^{er} juillet 1990 au directeur de cabinet de **Pierre MAUROY**. Il signe la lettre qui indique bien que ce problème relève des « compétences de notre ministère ». Mais jusqu'au bout, même après avoir été reçu à son cabinet, rien ne se fera !

Le 8 juin, le député de la Haute-Savoie, **Bernard BOSSON** (qui deviendra ministre des Transports par la suite) répond à notre courrier. Et, comme beaucoup d'autres de ses collègues du groupe centriste, notre projet de formation « recueille » son entière approbation. Il questionne donc le ministre en charge et transmet l'information à ses collègues de « l'Union du centre ».

La question, au JO du 11 juin, est courte mais pose le problème. La réponse type n'apporte rien de plus car les services du ministre, ses conseillers, lui-même, n'ont rien à dire, on reste dans le vague, on en reste à l'arrêté du 23 janvier 1989 qui doit tout régler.

Parmi les plus actifs, **Serge CHARLES**, député du Nord, pose une nouvelle question le 2 juillet en utilisant de nouveaux arguments dont l'attente des français à être formés (systématiquement) au secourisme. Par exemple lors de la préparation du permis de conduire. Réponse au JO en date du 24 septembre, page 4530, le texte administratif, figé.

Un autre député, de l'Isère, **Richard CAZENAVE**, nous fera parvenir le JO concernant les questions écrites du 23 juillet 1990, page 3475, où, outre la sienne, on trouvera celles des députés **CHANFRAULT**, **HOUSSIN**, **JACQUAT**. Ils obtiendront la même réponse. N'était-il pas possible, à travers ces diverses questions sur le même projet, de regarder sérieusement comment faire plus, faire mieux ?

Voir la réponse type à **M. Denis JACQUAT** que l'on peut retrouver sur le site internet de l'Assemblée Nationale.

Si le projet des « 5 gestes » était, sinon dans l'impasse, bloqué, la décision du port obligatoire de la ceinture de protection, à l'arrière, devient obligatoire à partir du 1^{er} décembre 1990. Après vingt années d'attente, nous y arrivions. De nombreuses vies seront sauvées et d'autres blessés le seront plus légèrement grâce à cette protection.

Suite à une relance, car il le faut sans arrêt et sans se décourager, un conseiller technique du président de la République écrit le 10 septembre que « vos » dossiers « doivent être examinés par le secrétaire d'Etat... ». Soit adressez-vous à lui et évitez de nous importuner avec vos gros dossiers (pleins de preuves d'un laisser aller, d'une certaine incompétence ou indifférence).

PIERRE-ANDRÉ WILTZER

Député de l'Essonne

REF. CD. CG. 90. IG. 516.

LONGJUMEAU,
Le 29 août 1990

PJ - Ann. : 1

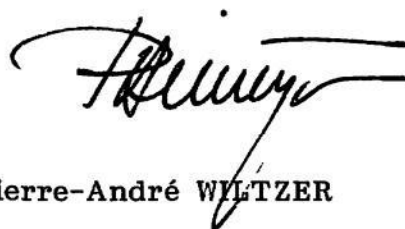
Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint la réponse que le Secrétaire d'Etat chargé des Transports Routiers et Fluviaux vient d'adresser à ma question écrite du 25 juin dernier, concernant l'intérêt de mettre en oeuvre un plan national de promotion et de pédagogie du secourisme.

Je constate avec intérêt que l'apprentissage des premiers gestes qui sauvent sera progressivement intégré aux programmes de formation à la conduite automobile, mais déplore que le Ministre n'ait pas jugé bon de traiter le problème de façon plus fondamentale, en cherchant à faire bénéficier la population scolaire de cette nouvelle forme d'éveil au civisme.

Les mesures annoncées traduisent néanmoins une prise de conscience de l'intérêt d'une solidarité active qui, je le suppose, s'imposera peu à peu comme une nécessité.

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



Pierre-André WILTZER

Monsieur Didier BUGGRAEVE
Président

Conseil d'Action pour la Prévention
des Accidents et les Secours d'Urgence
C.A.P.S.U.

59390 LYS-LEZ-LANNOY

043

*Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre de l'Équipement,
du Logement, des Transports et de la Mer,
chargé des Transports Routiers et Fluviaux*

Paris, le 11 JUIL. 1990

Reçu le 20 JUIL. 1990
12094
30

Monsieur le Directeur de Cabinet,

Par votre lettre du 20 juin 1990, vous avez appelé mon attention, sur les propositions dont vous a fait part M. BURGGRAEVE, Président du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence, concernant les gestes rudimentaires de secourisme qui pourraient être donnés aux candidats au permis de conduire.

M. BURGGRAEVE avait déjà adressé un courrier à la Présidence de la République le 14 avril qui nous l'avait transmis, ce problème relevant des compétences de notre ministère.

Ce dossier a immédiatement été communiqué à la direction concernée pour étude en demandant de nous donner les éléments de réponse.

A toutes fins utiles, je vous adresse le courrier d'attente envoyé à M. BURGGRAEVE le 23 mai 1990.

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


Georges SARRE

Monsieur Gérard WELZER
Délégué Général
Directeur de Cabinet de Pierre MAUROY
10 rue de Solférino
75007 PARIS

BERNARD BOSSON
ANCIEN MINISTRE
MAIRE D'ANNECY
DÉPUTÉ DE LA HAUTE-SAVOIE

PARIS, le - 8 JUIN 1990

N.Réf. CAB/AMA

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action pour
la Prévention des Accidents et
les Secours d'Urgence
C.A.P.S.U.
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 21 Mai dont j'ai pris connaissance avec la plus grande attention.


Votre proposition de faire suivre à tous les usagers de la route un stage pratique de 5 h. obligatoire pour la délivrance du permis de conduire et permettant l'apprentissage des "cinq gestes qui sauvent" recueille mon entière approbation.

C'est la raison pour laquelle je viens de poser une question écrite au Ministre de l'Équipement du Logement, des Transports et de la Mer dont vous trouverez ci-joint copie.

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

Parallèlement, j'alerte mes collègues du Groupe de l'Union du Centre auquel j'appartiens à l'Assemblée Nationale sur cette initiative.

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



Bernard BOSSON.

045

BERNARD BOSSON

ANCIEN MINISTRE
MAIRE D'ANNECY
DÉPUTÉ DE LA HAUTE-SAVOIE

PARIS, le

JOURNAL OFFICIEL DU 6 AOUT 1990
-----*Permis de conduire (examen)*

30004. - 11 juin 1990. - M. Bernard Bosson appelle tout spécialement l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur l'initiative prise par le comité d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence de former tous les usagers de la route aux « gestes qui sauvent » et de leur faire suivre un stage pratique de cinq heures, obligatoire pour la délivrance du permis de conduire. Il lui demande quelle suite il entend donner à cette proposition.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année. Par ailleurs, le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi, l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

Journal Officiel - 24 septembre 90

page 4530

Permis de conduire (examen)

30934. - 2 juillet 1990. - M. Serge Charles attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur la sécurité routière. Dans quelques semaines la grande transhumance d'été commencera avec son triste cortège d'accidents de la route. A côté des mesures techniques, réglementaires, répressives et des campagnes d'information, il conviendrait de rendre plus responsable les automobilistes. A cet effet, un enseignement pratique des gestes de premier secours ne pourrait-il pas être prévu dans le cadre de la formation pour l'obtention du permis de conduire ? Dans la mesure où les résultats d'un récent sondage ont révélé que les Français n'étaient pas hostiles à recevoir une formation de secouriste, il lui demande s'il a l'intention de retenir la suggestion qu'il vient de lui soumettre.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année. Par ailleurs, le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'accidents de la circulation et fait référence notamment aux balisages et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

Retraites complémentaires (caisses)

32048. - 23 juillet 1990. - M. Jean-François Mattel attire l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur la perte notable qu'entraînerait, pour ses cotisants et retraités, la liquidation de la Mutuelle de l'union des bouchers de France. Cette mutuelle gérait un régime de retraite complémentaire par répartition, pour plus de 8 600 cotisants. L'évolution de la consommation, la crise de la viande bovine et la concurrence des grandes surfaces ont conduit à une baisse du recrutement dans ce secteur d'activité ; une baisse des cotisants s'en est tout naturellement suivie pour atteindre, fin 1987, 5 300 personnes. Compte tenu du caractère exogène de cette baisse d'activité et étant donné les conséquences prévisibles de cette liquidation pour les adhérents, il lui demande s'il ne peut être envisagé un rapprochement de la mutuelle avec le régime d'Organic-Complémentaire, dont dépend la Carbof (Caisse vieillesse obligatoire de la profession) ou si le capital de la caisse autonome ne peut être amélioré par l'intervention de la solidarité nationale.

Etrangers (naturalisation)

32056. - 23 juillet 1990. - M. François Rochebloine appelle l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur les problèmes de fonctionnement de la sous-direction des naturalisations. En effet, il est de notoriété publique que cette administration n'a plus les moyens, financiers et humains, de remplir efficacement la mission qui lui incombe. Ainsi, il lui signale que les délais de traitement des dossiers sont excessivement longs et constituent un obstacle à l'acquisition de la nationalité française. La faiblesse des effectifs, jointe à l'augmentation continue des demandes, ne permet pas de résorber les 40 000 déclarations en souffrance, ce qui représente environ une année de travail, et encore moins de réduire les délais d'instruction. Malheureusement, les moyens mis en œuvre n'ont pas été à la hauteur des objectifs poursuivis. Le personnel n'est donc pas en mesure d'assurer sa mission de service public, et ce sentiment d'impuissance participe à la dégradation des conditions de travail. Aussi, il lui demande de lui indiquer quelles mesures il entend prendre pour donner les moyens nécessaires à ce service pour qu'il accomplisse au mieux sa mission.

TRANSPORTS ROUTIERS ET FLUVIAUX*Permis de conduire (examen)*

31712. - 23 juillet 1990. - M. Richard Cazenave attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur la nécessité de rendre plus responsables les usagers de la route. Parallèlement au développement des mesures répressives et des campagnes d'information, il semble impératif d'apprendre à tous comment se comporter face à des blessés dans l'attente des secours. C'est pourquoi il lui suggère que l'apprentissage du permis de conduire soit aussi l'occasion d'enseigner aux candidats les règles élémentaires de secourisme.

Permis de conduire (examen)

31836. - 23 juillet 1990. - M. Guy Chanfrault attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur la campagne nationale menée par le conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence. Cette association propose que soit inclus dans l'apprentissage du permis de conduire un stage pratique dans lequel le candidat apprendrait les cinq gestes qui lui permettraient de sauver un blessé ; il étudierait également les erreurs à ne pas commettre en cas d'accident. Il lui demande quelle mesure il compte prendre afin que la proposition de cette association puisse être intégrée dans la politique de prévention de notre pays.

Permis de conduire (examen)

31837. - 23 juillet 1990. - M. Pierre-Rémy Houssin demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, s'il est dans ses intentions de faire

apprendre les gestes élémentaires de secourisme aux candidats à l'examen du permis de conduire automobile. En effet, un tel enseignement pratique et obligatoire permettrait que de nombreuses vies soient sauvées.

Circulation routière (réglementation et sécurité)

31854. - 23 juillet 1990. - M. Marcel Dehoux attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, pour connaître le nombre de contrôles d'alcoolémie et de vitesse effectués un premier trimestre 90 dans l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, dans le département du Nord et dans celui de la Nièvre.

Transports routiers (personnels)

31857. - 23 juillet 1990. - M. René Drouin demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, dans quels délais le ministère compte procéder aux aménagements nécessaires dans la réglementation des transports routiers. En effet, d'après les informations qui lui sont parvenues, il a pu constater les faits suivants. Actuellement, les chauffeurs routiers font un nombre très élevé d'heures par mois (250-300 heures). Ces heures supplémentaires ne sont souvent pas portées sur le bulletin de salaire en tant que telles, mais dans une rubrique attente-roulage. De plus, et compte tenu des relations spécifiques patrons-employés dans le monde du transport, les contestations au sujet des heures supplémentaires ne se produisent souvent qu'après rupture du contrat de travail. Or si un employé peut ester dans un maximum de cinq ans après rupture, la preuve irréfutable des heures effectuées, à savoir les disques de roulage, ne sont détenus par l'entreprise qu'au plus un an après leur utilisation. En conséquence, il lui demande s'il envisage que : les disques soient conservés cinq ans et non plus un an par l'entreprise ; les boîtes noires d'horodatage soient vérifiées fréquemment pour prévenir les risques de fraude par l'employeur.

Circulation routière (limitations de vitesse)

31889. - 23 juillet 1990. - Mme Marie-Noëlle Lienemann attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur les accidents de la circulation survenant en agglomération du fait d'une vitesse excessive des véhicules. Certaines communes ont pris l'initiative de limiter la vitesse à 50 kilomètres à l'heure sur leur territoire. Elle lui demande s'il ne jugerait pas nécessaire de généraliser cette mesure.

Permis de conduire (examen)

32052. - 23 juillet 1990. - M. Denis Jacquat demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, s'il entend donner une suite favorable à la proposition du conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence d'inscrire au programme de l'examen du permis de conduire des cours de secourisme qui permettraient aux conducteurs sur les lieux d'un accident de porter les premiers secours aux victimes en attendant les équipes médicales.

TRAVAIL, EMPLOI ET FORMATION PROFESSIONNELLE*D.O.M.-T.O.M. (Réunion : handicapés)*

31714. - 23 juillet 1990. - M. André Thien Ah Koon demande à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle de lui faire connaître s'il envisage de créer et de mettre en place très rapidement, dans le département de la Réunion, une équipe de préparation et de suite du reclassement des travailleurs handicapés prévue par l'article 4 de la loi d'orientation n° 75-534 du 30 juin 1975. Malgré l'existence de cette loi, c'est l'A.N.P.E. qui, dans ce département a en charge le placement des handicapés en milieu ordinaire de travail, dans les mêmes conditions que les demandeurs d'emplois valides. Cette mission ne relevant pas de ses compétences, les résultats sont décevants.

9ème législature

Question N° : 32052	de M. Jacquat Denis (Union pour la démocratie française - Moselle)	QE
Ministère interrogé :	transports routiers et fluviaux	
Ministère attributaire :	transports routiers et fluviaux	
	Question publiée au JO le : 23/07/1990 page : 3475	
	Réponse publiée au JO le : 24/09/1990 page : 4530	
Rubrique :	Permis de conduire	
Tête d'analyse :	Examen	
Analyse :	Programmes. secourisme	
Texte de la QUESTION :	M Denis Jacquat demande a M le secretaire d'Etat aupres du ministre de l'equipement, du logement, des transports et de la mer, charge des transports routiers et fluviaux, s'il entend donner une suite favorable a la proposition du conseil d'action pour la prevention des accidents et les secours d'urgence d'inscrire au programme de l'examen du permis de conduire des cours de secourisme qui permettraient aux conducteurs sur les lieux d'un accident de porter les premiers secours aux victimes en attendant les equipes medicales.	
Texte de la REPONSE :	Reponse. - L'enseignement de notions elementaires de secourisme a l'intention des candidats au permis de conduire parait souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps medical afin de determiner les notions essentielles qui devraient etre acquises en la matiere par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque annee. Par ailleurs, le programme national de formation a la conduite, defini par l'arrete du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en presence d'accidents de la circulation et fait reference notamment aux balisages et aux gestes qui doivent etre executes immediatement. L'enseignement dispense dans les auto-ecoles devra etre conforme a ce programme. C'est pourquoi l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recycle a partir de cet automne et sur une periode de trois ans sous la responsabilite de la direction de la securite et de la circulation routieres.	

La sécurité à l'arrière des véhicules de tourisme

"L'efficacité des ceintures de sécurité est incontestable et a été prouvée par de nombreuses études scientifiques". Ainsi commence un dossier documentaire qui pourrait être l'oeuvre du ministère de l'Équipement et avoir été conçu pour conforter les thèses de M. Delebarre, ministre, élu régional aussi, mais cela n'a rien à voir.

Il est l'oeuvre du Centre régional de la consommation, 47 rue Barthélemy-Delespaul à Lille. Le C.R.C. qui vient de publier une enquête sur le prix de l'essence et s'est distingué par des analyses de prix, des études des rapports qualité-prix de différents produits et services, est même passé au-delà des frontières, s'intéresse par ce dossier à notre sécurité automobile.

Le port de la ceinture divise au moins par deux le risque d'être tué et c'est vrai pour les occupants des places arrière d'un véhicule automobile comme pour les passagers avant.

C'est une affirmation du rapport qui énumère les pays de l'Europe où le port de la ceinture à l'arrière est obligatoire : R.F.A., Suède, Autriche et Norvège. En attendant que le Benelux le rende obligatoire, le port de

la ceinture à l'arrière ne s'impose que dans un pays de la C.E.E. : R.F.A. Une directive de la C.E.E. prévoit le port de la ceinture à l'arrière pour le 1^{er} janvier 93.

Seule réticence : la ceinture n'est pas encore adaptée aux enfants de moins de 10 ans. On envisage de la remplacer par d'autres systèmes de retenue.

Le rapport du C.R.C. envisage tout cela et bien d'autres choses encore. Il donne l'arrêté du 9 juillet 90 qui rend le port de la ceinture obligatoire, en France, à l'arrière du véhicule, à compter du 1^{er} décembre 1990 et la directive européenne relative au problème. On peut noter qu'elle prévoit des dérogations possibles pour les chauffeurs de taxi, les livreurs, les services d'urgence. La fin du dossier est constituée par une revue de presse qui n'est qu'un éloge de la ceinture et une présentation de différents systèmes.

Le Centre régional de la consommation nous avait habitué à des choses plus convaincantes. Mais en nous alertant sur la sécurité automobile, il a fait son devoir de vacances.

ReR

AUTOMOBILE

Ceinture obligatoire à l'arrière à partir du 1^{er} décembre 1990

A partir du samedi 1^{er} décembre prochain, les passagers qui prendront place à l'arrière d'une voiture devront, sous peine de sanction, boucler leur ceinture de sécurité.

Comme pour la ceinture à l'avant, précise le Centre de documentation et d'information de l'assurance (CDIA), certaines personnes pourront obtenir des dérogations : passagers justifiant d'une contre-indication médicale, handicapés... Une dispense visera également les enfants de moins de dix ans. En ce qui les concerne, il est prévu un système de retenue homologué qui deviendra obligatoire dès le 1^{er} janvier 1992.

Il faut, par ailleurs, noter que cette mesure ne s'imposera qu'aux occupants des places effectivement équipées de ceintures à l'arrière. Les famil-

les nombreuses ne seront donc pas pénalisées.

Quant à l'assurance du conducteur, elle joue normalement pour indemniser les passagers blessés... même s'ils ont négligé de se sangler. La loi oblige, en effet, les assureurs à dédommager les passagers, sauf dans le cas où ils ont commis une faute « inexcusable, cause exclusive de l'accident ».

En revanche, les personnes qui n'utilisent pas leur ceinture risquent de ne percevoir qu'une indemnité réduite au titre de l'assurance individuelle-accidents dont elles pourraient éventuellement bénéficier : les assureurs se réservent généralement le droit de sanctionner les victimes qui, par imprudence, sont, même partiellement, responsables de leurs blessures.

Port de la ceinture arrière obligatoire au 1^{er} décembre

Le port de la ceinture arrière sera obligatoire à partir du 1^{er} décembre 1990 a annoncé, hier à Metz, Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports. L'arrêté a été publié ce matin au Journal Officiel, a précisé G. Sarre qui a indiqué que cette mesure pouvait sauver 400 vies par an. Le délai de 5 mois est nécessaire pour « bien préparer les Français à l'obligation de la ceinture arrière », a-t-il ajouté.

En outre, le ministre a annoncé qu'un système de retenue pour les enfants de moins de dix ans sera obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1992, le temps de mettre en place les circuits de commercialisation et de distribution. Cette mesure permettra d'épargner 200 vies.

28 JUL. 1990

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

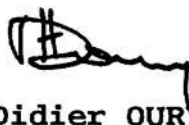
Le Conseiller Technique

Paris, le 10 Septembre 1990

Monsieur,

En réponse à votre nouveau courrier, je vous confirme que vos dossiers doivent être examinés par le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer, chargé des transports routiers et fluviaux.

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



Didier OURY

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du C.A.P.S.U.
59390-LYS-LEZ-LANNOY

Le secrétaire d'Etat était rattaché au ministre en titre. Son directeur de cabinet nous écrira le 10 septembre 1990 à propos de la ceinture de « sécurité ».

Réponse attendue concernant le port de la ceinture à toutes les places et pour tous (à respecter par le ministre lui-même ce qui n'était pas le cas).

Il était inutile de vouloir ou devoir nous convaincre de l'utilité et de l'efficacité de la ceinture – à toutes les places. Nous suivions ce dossier depuis les années 70, avant même que nous nous organisions ensuite au sein du CAPSU.

Cet échange me permet de rappeler que si les « 5 gestes » nous ont pris à tous un temps considérable, nous en avons un peu aussi pour d'autres démarches et actions.

Ce fut le cas pour le port de la ceinture, la protection des piétons, le problème des poids lourds en ville, etc., et tout particulièrement pour le fléau de l'alcool au volant*.

Le 13 novembre, c'est **Georges SARRE** qui écrit à **Henri CUQ**, député, qui suivait le dossier depuis longtemps et avait déposé une proposition de loi avec un autre député, **Michel BARNIER**, reprenant dans leurs propositions, relatives aux accidents de la route, une formation au secourisme.

Le ministre lui-même n'avait rien à dire d'autre et il recopiait les réponses aux députés parues au journal officiel, mot pour mot.

C'est ce qu'il fit le 30 novembre à la députée du Maine et Loire **Roselyne BACHELOT**.

Est-ce sérieux ?

La députée nous écrira, à la fin des années 90, qu'elle approuvait la proposition de loi de **Patrick DELNATTE**, son collègue RPR du Nord (qui sera traitée en détail dans le volume 6), mais elle ne la cosignera pas elle-même, indiquant alors qu'elle ne « signait jamais de propositions de loi ».

Puis, on le sait, elle deviendra, notamment, dans les années 2000, ministre de la Santé. Ce ministère est tout à fait concerné par ce projet, ne serait-ce que par sa participation aux structures mises en place par le ministère de l'Intérieur – direction de la défense et de la sécurité civiles – pour la définition des programmes et la diffusion du secourisme.

Mais, la ministre, recontactée, indiquera, soit que son ministère n'était pas concerné, soit que le problème était du ressort (uniquement) de celui de l'Intérieur (?).

Comprenne qui pourra....

* Objet d'un « dossier spécial » réalisé en 1993 avec le concours essentiel de notre ami **Georges VEDRINE**, récemment décédé, membre d'honneur du CAPSU.

Paris, le 10 SEP. 1990

Cabinet du Ministre

Monsieur le Président,

Vous avez appelé l'attention de Monsieur Michel DELEBARRE, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, sur la nécessité de faire du port de la ceinture de sécurité une stricte obligation, applicable en toute circonstance à tout usager quel qu'il soit.

L'efficacité du port de la ceinture n'étant plus à démontrer, le C.I.S.R. qui s'est tenu le 27 octobre 1988 a décidé de sa généralisation et a affirmé le caractère exceptionnel de la dispense du port de la ceinture.

A cette occasion il a été décidé que les catégories et agents qui bénéficient de l'exemption dans le cadre de leur fonction, ne pourront plus l'utiliser qu'à l'occasion de leurs missions d'urgence et dans des conditions rigoureusement réglementées par leur Ministère de tutelle.

J'ajoute que le décret du 4 décembre 1989 a posé l'obligation du port de la ceinture pour les conducteurs et passagers des places avant des camionnettes.

Par ailleurs, faisant suite au C.I.S.R. du 21 décembre 1989, un arrêté du 9 juillet 1990 étend l'obligation du port de la ceinture aux occupants des places arrière des véhicules, à compter du 1er décembre prochain.

Cette période transitoire sera mise à profit pour mener une vaste campagne nationale d'information et promouvoir ce dispositif de sécurité à l'arrière des véhicules.

S'agissant des dérogations à caractère médical elles sont désormais délivrées par les Commissions Départementales du permis de conduire afin d'éviter les certificats de complaisance.

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

Le Directeur du Cabinet


Jean-Cyril SPINETTA

Monsieur Bruno BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action
pour la Prévention des Accidents
et les Secours d'Urgence
59390 LYS-LES-LANNOY

053

Le Secrétaire d'Etat
auprès du Ministre de l'Équipement,
du Logement, des Transports et de la Mer,
chargé des Transports Routiers et Fluviaux

Paris, le 13 NOV. 1990

N/Réf. : CAB/P 909113

V/Réf. : 90.320.

Monsieur le Député,

Par courrier en date du 6 juillet 1990, vous m'avez fait part du souhait de M. BURGGRAEVE, de réaliser une importante campagne de promotion articulée autour des "5 gestes qui sauvent".

J'ai l'honneur de vous informer que l'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable.

A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Par ailleurs, le Programme National de Formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement.

L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi, l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

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

Monsieur Henri CUQ
Député des Yvelines
Assemblée Nationale
Palais Bourbon


Georges SARRE

PARIS

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement,
des Transports et de la Mer*

30 NOV. 1990

n/Ref: CAB/P. 908826

Madame le Député,

Par courrier en date du 7 juin 1990, vous m'avez fait part de la démarche effectuée auprès de vous par M. BURGGRAEVE, Président du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence (C.A.P.S.U.).

J'ai l'honneur de vous informer que l'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable.

A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Par ailleurs, le Programme National de Formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement.

L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi, l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

Je vous prie d'agréer, Madame le Député, l'expression de mes sincères hommages.

Madame Roselyne BACHELOT
Député de Maine et Loire
Vice-Présidente du Conseil
Régional des Pays de Loire
Palais Bourbon



Michel DELEBARRE

PARIS

1991

L'année commence par la publication au JO du 21 janvier de la réponse à la question écrite du député **Gérard SAUMADE**. On retrouvait dans cette question, le souhait d'aller au delà de mesures techniques ou de la répression, par de la formation, afin de savoir porter secours.

La réponse, enfin, comporte une nouveauté. Il est annoncé, « à titre expérimental », une formation « aux premiers gestes de secours » aux candidats « du » permis de conduire (c'est à dire uniquement le permis tourisme) en Charente Maritime. Durée de l'expérience, une année. Elle sera financée par la DSCR et devra permettre de déterminer les notions à intégrer dans la formation à la conduite.

Par ailleurs, suite à l'arrêté de janvier 1989, on se donnait trois ans pour achever la formation des 20 000 enseignants de la conduite pour diffuser ce qui était alors retenu, des notions théoriques sur l'alerte, le balisage, les premiers gestes.

On n'apprendra que beaucoup plus tard le détail de cette « expérience » (voir documents année 1992 et en fin de mémoire) qui n'avait rien à voir avec les « 5 gestes ».

Le « Figaro » publiait le 15 février un article sur la sécurité routière, revenant sur l'efficacité de l'obligation du port de la ceinture à l'arrière des véhicules (et sur la mise en place de la limitation de vitesse à 50 km/h en ville).

Rappelons que le ministre des Transports, **Louis BESSON**, était favorable, comme député, aux « 5 gestes » et qu'il avait effectué de nombreuses interventions pour appuyer le projet. Maintenant, les fonctionnaires de son ministère rédigeaient les réponses et lui faisaient savoir la position à prendre ! Contraire à la sienne !

On relevait pour 1990 : 10 289 tués, dans les six jours, soit environ 11 500 à 12 000 dans les trente jours.

Le 12 juin, **Pierre-André WILTZER**, député de l'Essonne, relancé suite à la réponse obtenue à sa question écrite, m'annonce écrire à nouveau à M. **SARRE** et me remet copie de sa lettre.

Nous relevions avec plaisir la citation de notre Maître, le **Professeur Marcel ARNAUD** (Marcel et non Michel indiqué par erreur) qu'il diffusait au cours de son enseignement, que l'on retrouvait dans son ouvrage « Précis de Secourisme routier » (éditions France Sélection) : « Sans être secouriste, connais au moins les gestes qui sauvent ».

Ces gestes, il s'agissait de la « diffusion d'un secourisme de masse » cité par le député.

Parfois, au journal officiel consacré aux questions écrites, on pouvait relever les questions de nombreux députés à propos des « 5 gestes » et ces questions émanaient de parlementaires de tous les bords politiques.

QUESTIONS ÉCRITES

Permis de conduire (examen)

AN(Q) - JO du 21.1.91

33618. - 17 septembre 1990. - M. Gérard Saumade attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur les propositions du Conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence (C.A.P.S.U.). Celui-ci a suggéré, à côté des mesures techniques, réglementaires, des campagnes d'information, de rendre plus responsables les usagers par un stage pratique obligatoire pour l'obtention du permis de conduire. Apprendre les « 5 gestes qui sauvent », thème de leur campagne nationale, tend à rendre les usagers de la route acteurs de la sécurité dans

la rue ou sur les routes. Ce projet est réaliste, et tient compte du peu de temps disponible de chaque candidat au permis de conduire. Il ne retient que l'essentiel, c'est-à-dire les gestes qui doivent permettre de protéger la vie des accidentés dans l'attente des secours spécialisés. En conséquence, il lui demande si la mise en œuvre de ces propositions pourrait être envisagée.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année. A titre expérimental, des notions relatives aux premiers gestes de secours seront proposées aux candidats du permis de conduire en Charente-Maritime, dès cet automne, et pendant une durée d'un an. Cette opération bénéficiera du concours financier de l'Etat et permettra de déterminer les notions à intégrer dans la formation de la conduite. Par ailleurs, le Programme national de formation à la conduite (P.N.F.), défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. Dans cette optique, un stage de formation à la mise en œuvre du P.N.F. est proposé à l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite depuis novembre 1990. Cette opération se déroulera sur une période de trois ans sous la responsabilité de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (D.S.C.R.).

Sécurité routière : la ceinture sauve

*Ceinture obligatoire à l'arrière et 50 km/h en ville
ont fait chuter les accidents mortels de 20 % en décembre.*

Bilan contrasté sur les routes françaises en 1990. En révélant, hier, dans son nouveau ministère logé à la Grande Arche de La Défense les statistiques finales des accidents, le ministre des Transports, Louis Besson, en compagnie du secrétaire d'Etat à la Sécurité routière, Georges Sarre, n'a pas voulu se féliciter des relatifs bons résultats 1990, même s'il a admis qu'ils étaient les meilleurs depuis trente ans (1987 excepté, pour les tués). « La mortalité routière, a-t-il dit, est intolérable, indigne d'un grand pays civilisé comme la France. Tout doit être fait pour rompre avec elle, car il ne s'agit pas d'une fatalité. »

Sérieusement, on ne voit pas très bien qui pourrait prendre à contre-pied les bons sentiments qui animent Louis Besson. Ses prédécesseurs avaient les mêmes et ceux qui lui succéderont ne varieront pas d'un iota dans ce discours. Ce qui apparaît plus alarmant, ce sont les analyses et commentaires que tirent les spécialistes de la sécurité routière de l'année écoulée.

10 289 tués (-2,3 %) et 225 860 blessés (-4,3 %), voilà brutalement le bilan 1990. Mais il est contrasté, car à un premier semestre en aggravation de l'ordre de 4 % a succédé un second semestre où le nombre des tués a décliné progressivement de 4,5 % en sep-

tembre-octobre, 10 % en novembre et 24 % en décembre. Taux de croissance de la circulation ralentie (+2,8 % contre +14,6 % l'an dernier) dû aux conditions climatiques et à la situation internationale et économique expliquent, selon les spécialistes, en partie ces résultats.

Mais ce sont surtout le port de la ceinture à l'arrière et le 50 km/h en ville annoncés en octobre, appliqués en décembre, qui ont eu un effet étonnant.

Moins 4 km/h enregistrés sur les vitesses moyennes, port amélioré aux places avant et bien accepté à l'arrière ont « suffi » à faire chuter en décembre le nombre de tués de 20 % et celui des blessés de 24 %. Le tiers des gains en accidents et blessés constatés en 1990 l'a été sur le seul douzième mois. Dans ces conditions, comment ne pas avoir adopté beaucoup plus tôt ces mesures, alors que les voitures françaises sont équipées de ceintures à l'arrière depuis plus de dix ans.

Les 90 vies que l'on se félicite d'avoir épargnées au ministère en prenant cette « courageuse » mesure auraient pu se transformer en un bon millier par an. Faites le compte, la sécurité routière qui joue encore à se faire peur avec la vitesse sur autoroute s'est réellement trompée de priorité.

Jacques CHEVALIER.

15 FEVR. 1991

Figaro



Pierre-André WILTZER
Député de l'Essonne

Longjumeau,
Le 12 juin 1991

REF. CD. CG. 91. IG. 392.

PJ - Ann. : 1 lettre


Monsieur le Président,

Dans votre lettre du 8 écoulé, vous me faites part de votre vive déception face à l'ajournement des décisions gouvernementales qui permettraient la mise en place d'un plan national de promotion et de pédagogie du secourisme.

Je vous rejoins tout-à-fait pour considérer que la formation des usagers de la route aux gestes de survie est un complément indispensable des dispositifs existant en matière de sécurité routière.

Je vous prie de trouver ci-joint copie de la lettre que j'adresse ce jour au Secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux pour lui demander de bien vouloir me faire connaître l'état de l'évolution des travaux auxquels il faisait allusion dans sa réponse à ma question écrite du 25 juin 1990.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Pierre-André WILTZER

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président

Conseil d'Action pour la Prévention
des Accidents et les Secours d'Urgence
C.A.P.S.U.
59390 LYS-LEZ-LANNOY

059



ASSEMBLÉE
NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ

Pierre-André WILTZER
Député de l'Essonne

Longjumeau,
Le 13 juin 1991

REF.CD.CG.91.IP.394.

Monsieur le Ministre,

Par question écrite (n°30570 du 25 juin 1990), je m'étais permis d'appeler votre attention sur l'intérêt de promouvoir un plan national de pédagogie au secourisme, et, plus particulièrement, d'étudier la possibilité d'intégrer la formation aux "gestes de survie" aux programmes d'apprentissage de la conduite automobile.

Votre réponse, datée du 6 juin 1990, m'avait rassuré sur les intentions du Gouvernement en la matière, puisqu'elle évoquait les discussions menées avec les membres du corps médical pour déterminer les notions essentielles à enseigner.

Elle faisait par ailleurs référence à la mise en oeuvre du programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, supposant le recyclage dès l'automne 1989 et sur une période de trois ans, des 20 000 enseignants de la conduite automobile.

Considérant que l'approche de la période estivale et des déplacements qu'elle engendre, confère aux problèmes de sécurité routière une acuité toute particulière, je serais désireux de savoir, un an après les indications que vous aviez bien voulu me communiquer, si ce dossier a évolué et si ce que le Professeur Michel ARNAUD appelait "la diffusion d'un secourisme de masse" est prochainement envisageable.

Vous remerciant par avance de votre réponse, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pierre-André WILTZER

Monsieur Georges SARRE
Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers
et Fluviaux
Cabinet
40 rue du Bac
75007 PARIS

060

Ainsi, sur la page ci-après retrouvons-nous, la question posée le 6 mai 1991 par le député **Albert FACON**, qui parle bien d'un « stage pratique » et alerte le secrétaire d'Etat sur l'importance de ne pas déresponsabiliser les témoins d'un accident de la route (puisque l'on ne leur a quasiment rien appris pour agir).

Puis celle de **Bernard BOSSON**, utile à relire car il deviendra ministre des Transports lors de la période suivante de cohabitation. Le député revient sur les discussions, un an après. En ce qui nous concerne, nous suivons les « discussions », les réflexions, durant la fin des années 60 !

Celle du député **Pierre BACHELET**, également le 1^{er} juillet. Il aborde bien un « enseignement spécifique de secourisme plus conséquent que les quelques rudiments existant à l'heure actuelle ». C'est important car les « 5 gestes » ont bien été conçus *spécifiquement* pour faire face aux accidents et aux blessés *de la route*. Et le député de rappeler la décision prise par un CISR en 1974*.

Gilles DE ROBIEN le questionne lui aussi le 8 juillet. La fin de la question est essentielle : « cela doit certainement constituer une des premières méthodes de lutte contre les accidents de la route ». Et demande au ministre quelles mesures il compte prendre pour aménager dans le futur un tel enseignement.

Quand il deviendra ministre des Transports en 2002, hélas, le député aura tout oublié et se laissera dicter sa conduite par son cabinet. Nous le verrons avec l'amendement **DELNATTE** en 2003.

15 juillet, la question de **M. HOUSSIN** et nette : « nécessité de prévoir » et « s'il compte enfin exiger l'enseignement des « 5 gestes qui sauvent » aux futurs automobilistes.

22 juillet, celle de **Marie-France LECUIR** pour « réexaminer » le dossier avec ce commentaire : « Les études sur cette question ont dû aboutir maintenant à un résultat » ! Non, toujours pas, on discute, mais avec qui et de quoi exactement ? Et la députée termine : « cette formation qui sauverait bien des vies humaines lors des accidents ».

29 juillet : **Richard CAZENAVE** relance sur les « études en cours ». Le même jour c'est **Elisabeth HUBERT** (qui deviendra ministre de la Santé en 1995). Elle nomme précisément les « 5 gestes qui sauvent » (et non gestes de survie, ce qui avait retenu en 1974 et pour le programme de formation). Puis **Michel NOIR** avec les mêmes arguments.

Mais, la fameuse décision, prise en 1974 par une majorité aujourd'hui dans l'opposition avait-elle une valeur ? Pourquoi appliquer les décisions des autres, surtout si c'est compliqué à mettre en œuvre ?

* CISR présidé par le Premier ministre, Jacques CHIRAC et décision d'une formation des candidats aux permis de conduire aux « gestes de survie », dossier présenté et soutenu par le premier délégué à la sécurité routière, Christian GERONDEAU. Après la publication des textes et du programme de formation des GES (gestes élémentaires de survie), d'une durée de 6 à 8 heures, la date d'application fut repoussée d'année en année et la décision jamais appliquée puis abandonnée par les nouveaux pouvoirs publics issus des élections de 1981.

à disposition de sociétés de technologie un chercheur par an ; les chercheurs de l'I.N.R.A. partent plutôt en détachement ou en disponibilité dans les entreprises du secteur agro-alimentaire, le nombre annuel des mises à disposition proprement dites est en moyenne de deux. Au total le flux actuel des mises à disposition d'entreprises industrielles de chercheurs d'E.P.S.T. est donc voisin de trente par an et le cumul depuis 1984 peut être chiffré à près de 250.

TRANSPORTS ROUTIERS ET FLUVIAUX

Permis de conduire (examen)

42635. - 6 mai 1991. - M. Albert Facon attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur la proposition faite par de nombreuses associations de secours d'urgence, à savoir intégrer dans le processus d'obtention du permis de conduire un stage pratique de secourisme et ceci afin d'éviter que de nombreux automobilistes ne se désresponsabilisent ou soient impuissants à agir devant un accident de la route. En conséquence, il lui demande ce que son ministère envisage en la matière.

Permis de conduire (examen)

45061. - 1^{er} juillet 1991. - M. Bernard Bosson appelle tout spécialement l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur les termes de la réponse apportée à sa question écrite n° 30004 du 11 juin 1990 concernant l'initiative prise par le Comité d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence de former tous les usagers de la route aux « gestes qui sauvent » et de leur faire suivre un stage pratique de 5 heures, obligatoire pour la délivrance du permis de conduire. Il lui demande de bien vouloir lui préciser un an après, où en sont les discussions avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Permis de conduire (examen)

45062. - 1^{er} juillet 1991. - M. Pierre Bachelet attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur l'intérêt d'envisager, dans le cadre de la formation dispensée pour l'obtention du permis de conduire, un enseignement spécifique de secourisme plus conséquent que les quelques rudiments existant à l'heure actuelle. La période estivale approchant, une recrudescence des accidents de la route est malheureusement, et comme chaque année, à prévoir. Des mesures sont régulièrement annoncées afin de réduire le trop grand tribut de morts et de blessés que nos compatriotes versent annuellement à la route. Une bonne connaissance des gestes qui sauvent permettrait certainement de diminuer sensiblement ce triste bilan. La proposition de formation aux « gestes de survie », pour reprendre la terminologie retenue à l'époque, avait été approuvée par un comité interministériel de la sécurité routière en 1974. Il lui demande donc d'envisager une plus grande vulgarisation du secourisme, au travers des épreuves du permis de conduire, en rendant acteurs de la sécurité les usagers de la route afin de leur permettre de connaître la conduite à tenir, lors d'un accident, face à des blessés et dans l'attente des secours.

Permis de conduire (examen)

45407. - 8 juillet 1991. - M. Gilles de Robien appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur l'intérêt de prévoir, dans le cadre de la préparation du permis de conduire, un enseignement spécifique de secourisme, ainsi d'ailleurs que s'était engagé à le mettre en place le comité d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence. Comme chaque année, la période estivale va connaître des flux routiers très importants, et malheureusement cela aura pour première conséquence une recrudescence des accidents. Renforcer la connaissance des conducteurs dans le domaine des « gestes de survie » permettrait d'améliorer sensiblement la situation, cela

doit certainement constituer une des premières méthodes de lutte contre les accidents de la route. En conséquence il lui demande quelles mesures il compte prendre pour aménager dans le futur un tel enseignement.

Permis de conduire (examen)

45794. - 15 juillet 1991. - M. Pierre-Rémy Houssin attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur la nécessité de prévoir dans le cadre de l'enseignement du permis de conduire une formation à la conduite à tenir en cas d'accident. Il lui demande donc s'il compte enfin exiger l'enseignement des « 5 gestes qui sauvent » aux futurs automobilistes.

Permis de conduire (examen)

46045. - 22 juillet 1991. - Mme Marie-France Lecuir demande à M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux de bien vouloir réexaminer le dossier « proposition de formation aux gestes de survie » approuvé par un comité interministériel de la sécurité routière en 1974. Les études sur cette question ont dû aboutir maintenant à un résultat, aussi elle souhaiterait qu'il se prononce sur la création de cette formation qui sauverait bien des vies humaines lors des accidents.

Permis de conduire (examen)

46230. - 29 juillet 1991. - M. Richard Cazenave attire à nouveau l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur la nécessité de rendre plus responsables les usagers de la route. Dans sa réponse n° 32052 parue au *Journal officiel* du 24 septembre 1990, il avait souligné que des études étaient en cours, relatives à un développement de l'enseignement de notions de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire. Par conséquent, il lui demande si ces discussions ont abouti et dans quelle mesure il entend donner suite à cette proposition.

Permis de conduire (examen)

46231. - 29 juillet 1991. - Mme Elisabeth Hubert appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur l'importance de la connaissance des techniques de secourisme dans les accidents de la route. L'apprentissage des « cinq gestes qui sauvent », selon la terminologie retenue par un comité interministériel de 1974, peut se faire grâce à un stage de cinq heures. Le bénéfice en termes de vie humaine et de coût social pour la collectivité peut se révéler tout à fait appréciable. Elle lui demande donc s'il compte s'engager dans une politique de prévention en mettant en place un tel stage lors de la délivrance du permis de conduire.

Permis de conduire (examen)

46232. - 29 juillet 1991. - M. Michel Noir appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur la proposition du conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence de former les usagers de la route aux « cinq gestes qui sauvent ». Il lui rappelle que cette proposition de formation aux « gestes de survie », terminologie retenue à l'époque, avait été approuvée par un comité interministériel de la sécurité routière en 1974. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître la position claire et précise du Gouvernement sur cette question.

Permis de conduire (examen)

47033. - 26 août 1991. - M. Jean Ueberschlag attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur l'enseignement obligatoire des cinq gestes qui sauvent à tous les candidats au permis de conduire, préconisé par l'asso-

Et le 26 août sur cette même page du journal officiel, la question de **Jean UEBERSCHLAG** qui sera constant dans ses démarches car il déposera, en septembre 2007, lors de nouvelle législature, une proposition de loi, reprenant, avec son accord, celle déposée par **Patrick DELNATTE** en 1997 puis en 2002, avec quelques aménagements, ce dernier ayant décidé de ne plus se représenter.

Recevant, à la mairie de Lys lez Lannoy*, la revue du comité de la sécurité routière, j'écrivais le 20 juillet directement au (nouveau) ministre en charge des transports, **Paul QUILLES**.

Dans ce numéro de la revue étaient mis en exergue les efforts de la ville pour la sécurité routière. Mais l'objet de la lettre était d'aborder avec le ministre les statistiques, notamment de la mortalité, chiffres seulement six jours après l'accident (auparavant uniquement dans les trois jours), alors que dans la plupart des pays européens notamment, la mortalité était retenue à trente jours, par un vrai comptage minutieux. Pas en France !

Nos chiffres ne reflétaient pas la réalité, il fallait chaque année ajouter 10 à 13% de tués en plus, ce que ne faisaient pas les services du ministère. C'était une vieille demande du CAPSU que je renouvelais au ministre. J'en profitais pour lui reparler des « 5 gestes ».

Puis le 5 août à son secrétaire d'Etat. Certes, nous étions en total désaccord ou nous ne nous comprenions pas concernant le projet des « 5 gestes » mais cela ne voulait pas dire qu'il ne faisait rien pour la sécurité routière. Nous avons obtenu une décision pour la ceinture à l'arrière, pour la limitation de vitesse en ville, ensuite le permis à points.

Je lui parlais de sécurité routière mais aussi des « 5 gestes », de l'attente interminable, du consensus obtenu sur ce concept (en 2011 pratiquement unanime).

Et nous fûmes reçus, **Philippe LAUWICK** et moi-même, lui me remplaçant à la présidence de l'ASAR, moi comme président du CAPSU et auteur des « 5 gestes », enfin, à son cabinet, à l'Arche de la Défense (1).

Avant cette rencontre, le député **Jean-Paul CALLOUD** nous transmettra une lettre du 13 août, du conseiller technique du secrétaire d'Etat, **Dominique BARTHELEMY** qui, d'une manière stupéfiante, écrira : « des mesures qu'il estime être simples à adopter » ; puis « ces mesures rencontrent les plus vives réserves du corps médical et des spécialistes du secours d'urgence ». Et la fin de la lettre voulait dire au député qu'il lui faudrait attendre, on l'informerait dès qu'une décision sera prise ! Comme rien n'aura été décidé, ce député ne recevra aucune information nouvelle.

* Adjoint au maire, chargé de la Protection Civile (donc de la sécurité routière), j'ai pu, en tant qu'élu avoir des contacts un peu plus faciles lors de mes démarches (si je compare les réponses obtenues ou non en tant que président de l'ASAR ou du CAPSU). Durant mon mandat, il y aura eu 4 campagnes de sécurité routière, chacune d'une durée de trois mois. Furent abordés : les piétons, le port du casque, le 50 km/h en ville et la ceinture de sécurité. Les accidents matériels et surtout corporels chutèrent d'une manière spectaculaire et durable, notamment les blessés graves.

(1) – Rappelons que l'action menée au sein des associations l'ont toujours été à titre totalement bénévole et que nos déplacements étaient payés par nous-mêmes ; ensuite, quand nous avions un peu d'argent dans nos caisses, il fut possible de rembourser les frais d'essence et de péage.

DÉPARTEMENT
du Nord

ARRONDISSEMENT
de Lille

Canton de Lannoy

VILLE DE

Lys - lez - Lannoy

31, Rue J.B. Lebas

B.P. 7 - 59451 Cédex

Tél. 20.75.27.07



Le 20 juillet 1991

Monsieur Paul QUILES,
Ministre de l'Équipement
et des Transports,
La Grande Arche,
92055 PARIS - La Défense

Monsieur le Ministre,

Je viens de prendre connaissance du dernier numéro de la revue du Comité de la Sécurité Routière.

J'ai lu votre message et je me réjouis qu'en page 16 il est fait l'écho des efforts de notre ville pour la Sécurité et la circulation routières.

Vous parlez de statistiques donc des chiffres des tués qui sont hélas encore très très nombreux dans notre Pays. Surtout, ces chiffres ne sont toujours pas les bons. Nous demeurons en France le seul Pays dans la Communauté à réaliser nos statistiques (pour ce qui est des décès) durant les 6 jours après l'accident - et non 30 jours - ce qui minimise le bilan annuel.

Comme je le fais maintenant depuis des années, je vous renouvelle aujourd'hui cette demande de réaliser en France, dès l'an prochain, des statistiques comme pour tous nos voisins afin que nous puissions détenir les vrais chiffres.

Je suis un militant bénévole depuis 1965 pour la Sécurité routière et c'est dès 1967 que j'ai proposé aux Gouvernements - et à vous-même il y a quelques années déjà quand vous étiez chargé des transports - d'apprendre aux usagers de la route la conduite à tenir lors d'un accident, ce que j'ai appelé les "5 gestes qui sauvent".

Vos services du Ministère doivent posséder des cartons de documents, mémoires, courriers. Il m'est impossible de revenir en arrière, j'y ai passé ma jeunesse ! Je vous remets sous ce pli un précieux document réalisé par le CAPSU et qui fait le bilan des démarches auprès du Gouvernement et de tous les Députés en 1990-1991.

.../...

En vous joignant un exemplaire de la brochure "5 gestes qui sauvent", diffusée gratuitement depuis 1972 à 600.000 exemplaires, je vous demande de bien vouloir faire réexaminer sérieusement ce dossier afin qu'une décision rationnelle soit prise.

Je vous remercie de transmettre le dossier du CAPSU à M. Georges SARRE - qui devait me répondre et qui ne l'a pas fait ! - à qui je vais à nouveau écrire en souhaitant le rencontrer à Paris en septembre.

Outre ce que je viens de vous dire, ce courrier avait pour but de vous rendre destinataire de notre bulletin municipal qui relate notre 3ème journée de la Protection Civile et qui fournit à nos concitoyens les chiffres des accidents qui sont en baisse constante et importante depuis nos campagnes de 1989.

Elu depuis cette date, j'ai mis en pratique les idées défendues depuis tant d'années mais le combat bénévole dans des structures associatives demeure nécessaire car le travail est immense et les administrations concernées ne nous aident pas toujours; parfois c'est le contraire !

Monsieur le Ministre, si vous lisez cette lettre et ce volumineux dossier, vous comprendrez combien il est difficile d'admettre qu'aucune décision n'a été prise !

Enfin, élus, nous avons un rôle d'exemple. C'est pourquoi j'invite les Ministres à porter la ceinture à l'arrière.

J'avais également demandé à Michel DELEBARRE et à Pierre JOXE, par son intermédiaire, à ce que les policiers mettent eux-mêmes la ceinture (ainsi que les gendarmes). Il n'y a aucune exception à la règle et c'est à cause de ces dérogations inutiles que nous avons en France un problème de port de la ceinture de Sécurité.

En espérant une décision de votre part, je puis vous garantir que nous poursuivrons à Lys lez Lannoy nos campagnes de Sécurité routière, la prochaine est prévue juste avant la rentrée scolaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Didier BURGGRÆVE

Adjoint au Maire chargé
de la Protection Civile

DÉPARTEMENT
du Nord

ARRONDISSEMENT
de Lille

Canton de Lannoy

VILLE DE

Lys - lez - Lannoy

31, Rue J.B. Lebas

B.P. 7 - 59451 Cédex

Tél. 20.75.27.07



Le 5 août 1991

Monsieur Georges SARRE,
Secrétaire d'Etat chargé
de la Sécurité Routière,
40 rue du bac,
75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

Comme bénévole au sein de plusieurs associations depuis 25 ans, puis dans ma Ville en tant qu'élu depuis 1989, je tente, par tous les moyens de faire évoluer ce que l'on appelle communément la Sécurité Routière.

A travers le bulletin municipal joint, vous constaterez que ces efforts ont été bénéfiques. Des campagnes sont entreprises par voie d'affiches, par la Presse, par des contacts avec les entreprises et les établissements scolaires. La toute prochaine sera consacrée à la fin de ce mois à la vitesse en ville.

Mais également, par le CAPSU dont je suis le Président, vous avez été destinataire de nombreuses questions écrites de Députés à propos de l'opportunité d'apprendre aux usagers de la route la conduite à tenir en cas d'accident, ce que nous appelons les "5 gestes qui sauvent".

Pour mémoire, vous trouverez inclus copie d'une réponse de votre Chef de Cabinet du 23 mai 1990 et la réponse type de vos services aux questions des Députés.

Egalement, je vous remets un document intitulé "Pour un Secourisme de masse" ainsi que "Apprendre les 5 gestes qui sauvent lors du permis de conduire" qui reprennent l'historique de cette action pour laquelle nous avons obtenu, depuis, un large consensus, la vie de 1000 à 1500 Français étant en jeu !

.../...

Persuadés que vous ne pouvez pas rester insensible à cette possibilité de Sauver des vies humaines sur nos routes, nous vous demandons, le Docteur Philippe LAUWICK, Président de l' A.S.A.R (Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix) et moi-même, de nous recevoir.

Nous serons à PARIS le mercredi 11 septembre. Pouvons-nous espérer vous rencontrer dans la matinée ?

En l'attente de votre réponse que j'espère positive, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de mes sentiments dévoués.

Didier BURGGRAEVE

Adjoint au Maire chargé
de la Sécurité Routière

Secrétariat d'Etat
aux Transports Routiers et Fluviaux

Paris, le 13 AOUT 1991

Le Conseiller Technique


CAB/S5

Monsieur le Député,

Par lettre en date du 13 juin 1991, vous avez attiré l'attention de M. Georges SARRE, Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux, sur le courrier que vous a transmis le Président du C.A.P.S.U. relatif à sa déception de ne pas voir aboutir plus rapidement des mesures qu'il estime être simples à adopter.

Je vous informe que ces mesures rencontrent les plus vives réserves du corps médical et des spécialistes du secours d'urgence. L'opportunité d'une mise en oeuvre éventuelle est encore à l'étude. Dès qu'une décision aura été prise, je ne manquerai pas de vous en informer.

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


Dominique BARTHELEMY

Monsieur Jean-Paul CALLOUD
Député de la Savoie
17 boulevard de la Colonne
73000 CHAMBERY

068

Le même conseiller technique écrit le même jour à M. **Pierre-André WILTZER**. Il évoque le « secourisme de masse » du **Professeur ARNAUD**. L'étude se poursuit...

Et ce même 13 août au député de la Moselle **Denis JACQUAT**. Réponse un peu différente puisque les « 5 gestes » sont nommés et que le ministre a « prescrit » un examen attentif de ce dossier.

Entretemps, le 27 août, le ministre **Paul QUILES** me répond lui-même à propos de l'établissement des statistiques. Mais il fallait répondre aux derniers courriers du conseiller technique envoyés aux députés. Impensable de ne rien dire.

Le 26 août, au député de la Savoie **Jean-Paul CALLOUD**, il fallait mettre le conseiller (très ignorant du sujet) un peu à la page... Il revenait en arrière avec ses « plus vives réserves ». C'est souvent le cas quand on n'a pas d'arguments.

Par la suite, nous avons pu apprendre donc comprendre. Un ou deux médecins sont rattachés comme conseillers médicaux auprès des services de la sécurité routière et on leur demande leur avis. Nous avons pu les rencontrer dans leurs bureaux ou lors de réunions. Ils savent dire tout et son contraire. Pas fiables du tout.

La lettre était cinglante. Cette remarque du conseiller était sans valeur mais elle avait eu l'effet d'une bombe. On trouvera toujours des gens contre le principe d'une formation généralisée. Ceux qui devront la suivre prétendront qu'ils n'ont pas de temps car préparer le permis, c'est long et coûteux. Pourtant, la formation aux « 5 gestes », prévue en 5 heures, peut se réaliser très correctement en 4 heures et la durée a donc été revue à la baisse.

Quant aux médecins, pour quels gestes ont-ils de « vives réserves » ? Pas l'alerte et la protection des lieux, les deux premiers. Il ne reste donc que les trois suivants, gestes uniquement destinés à maintenir en vie (en survie) les blessés en détresse ! Ces médecins de bureau devraient refaire un stage dans un SMUR puis un service d'urgence, voire avec les sapeurs pompiers, pour comprendre.

Il est vrai que les différents conseillers médicaux attachés au délégué interministériel n'ont pas brillé pour leurs initiatives ainsi que pour faire avancer valablement le débat. On évoque jamais du positif, on trouve des objections, on avance des prétextes.

S'agissant des vrais médecins de l'urgence, ceux des SMUR et SAMU ou des sapeurs pompiers, nous ne comptons plus les témoignages et nous en apportons quelques-uns au député de la Savoie.

Et dans le corps de la lettre du CAPSU nous retrouvons une des raisons de ce blocage total que nous connaissons, l'implication de plusieurs ministères qui se rejettent la responsabilité, éventuelle, de la décision.

Il fallait répondre aussi à M. **WILTZER**. La lettre, datée du 2 septembre est très directe et très détaillée. D'accord, quand on doit prendre une décision aussi importante, il faut réfléchir et faire le bon choix des gestes à retenir ; mais depuis dix ans (après l'abandon de la décision du CISR de 1974 au début des années 80), cela devenait insupportable.

Secrétariat d'Etat

Vu PAV

aux Transports Routiers et Fluviaux

Paris, le 13 AOUT 1991

Le Conseiller Technique


CAB/S5

Monsieur le Député,

Par lettre en date du 13 Juin 1991, vous avez attiré l'attention de M. Georges SARRE, Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux, sur la possibilité d'intégrer la formation aux "gestes de survie" aux programmes d'apprentissage de la conduite automobile et sur "la diffusion d'un secourisme de masse" du Professeur Michel ARNAUD.

Je vous informe que ces mesures rencontrent les plus vives réserves du corps médical et des spécialistes du secours d'urgence. L'opportunité d'une mise en oeuvre éventuelle est encore à l'étude. Dès qu'une décision aura été prise, M. le Ministre ne manquera pas de vous en informer.

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



Dominique BARTHELEMY

Monsieur Pierre-André WILTZER
Député de l'Essonne
2 avenue de la Gare
91160 LONGJUMEAU

070

Secrétariat d'Etat

aux Transports Routiers et Fluviaux

Paris, le 13 AOUT 1991

Le Conseiller Technique

CAB/S5

Monsieur le Député,

Par lettre en date du 15 juillet 1991, vous avez attiré l'attention de M. Georges SARRE, Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux, sur la proposition du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence de former les usagers de la route à la conduite en cas d'accident, intitulée "les 5 gestes qui sauvent".

Monsieur le Ministre vous remercie vivement de l'intérêt que vous portez à la sécurité routière et vous informe qu'il a prescrit à ses services un examen attentif de ce dossier. Il ne manquera pas de vous tenir informé de la suite qui lui sera réservée.

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



Dominique BARTHELEMY

Docteur Denis JACQUAT
Député de la Moselle
18 quai Paul Vautrin
57000 METZ

071

27 AOUT 1991

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement,
des Transports et de l'Espace*

CAB/P 9113308

Monsieur le Maire,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur les délais retenus pour la réalisation des statistiques relatives aux accidents de la circulation routière en France.

J'ai pris bonne note de votre intervention et ne manquerai pas de vous répondre dans les meilleurs délais.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Maire, l'assurance de mes sentiments distingués.



Paul QUILLES

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Adjoint au Maire de Lys-lez-Lannoy
Hôtel de Ville
59451 LYS LEZ LANNOY

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS
ET LES SECOURS D'URGENCE
C. A. P. S. U.

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 26 août 1991

Monsieur Jean-Paul CALLOUD,
Député de la Savoie,
17 Bld de la Colonne,
73000 CHAMBERY

Monsieur le Député,

Nous vous remercions vivement de votre lettre du 21 courant comprenant la réponse du 13 août de M. BARTHELEMY, Conseiller Technique de M. SARRE, à propos de notre projet des "5 gestes qui sauvent".

Cette lettre est honteuse et inadmissible. La publier dans les revues Nationales des Fédérations et Associations de Secourisme ferait un scandale !

Il est faux de dire que ces mesures rencontrent les plus vives réserves du corps médical et des spécialistes du secours d'urgence ! Car nous détenons les preuves contraires des vrais spécialistes de l'urgence en France et des secours et des Pays Etrangers !

Nous voudrions bien connaître ces médecins et ces spécialistes des secours d'urgence dont parle le Conseiller technique ? Nous revenons des années en arrière !

On ne peut plus nous répondre n'importe quoi, il nous faut des détails pour apprécier et argumenter. C'est pourquoi nous souhaitons que vous obteniez du Secrétariat d'Etat toutes informations précises.

Afin de vous donner des éléments complémentaires pour que vous puissiez valablement défendre ce projet, nous vous remettons ci-inclus un certain nombre de documents, qui ont été adressés aux Ministères concernés.

.../...

073

Tout d'abord quelques pages d'un volumineux mémoire qui reprend essentiellement le concept des "5 gestes" (pages 76 et suivantes). Vous noterez l'initiative d'un médecin (SAMU de Blois) dans la revue des SAMU sur l'éducation indispensable en matière de Secourisme à dispenser à la population ignorante; d'autres de l'Allier qui ont eux enseigné ces gestes à des enfants (alors que des soi-disants médecins de l'urgence estiment qu'ils ne peuvent pas être enseignés aux adultes qui passent leur permis de conduire) ?; un article du Médecin-Colonel PRIM (des Sapeurs-Pompiers) qui cite le Professeur américain SAFAR qui lui a fait avancer son Pays alors qu'en France nous allons dans le sens inverse et également le rappel de la décision d'un C.I.S.R de 1974 qui adopte la formule !

Une partie d'un dossier de Presse à la suite d'une réunion de présentation Nationale à PARIS en mai 1987 sous les auspices de l'Automobile-Club Médical de France. Pourquoi et comment appliquer les 5 gestes qui sauvent.

Spécialistes des secours d'urgence ?

Inclus un article de la Fédération Nationale de Protection Civile qui fait campagne pour diffuser ces gestes en France et qui retient notre proposition d'un enseignement court (quelques gestes).

Un article sur les gestes appris en Suisse depuis 1977 (nous sommes en 1991 et depuis environ 20 ans en France on discute !). Un autre article paru dans la revue du Comité de la Sécurité Routière (qui dépend du Ministère des Transports) et qui, page 13 d'un entretien avec un responsable de la Croix-Rouge Française précise : "L'enseignement des gestes d'urgence est une action qui favorise la prévention en évitant l'aggravation des accidents...A quand l'enseignement des gestes de secours dans le permis de conduire ?"

Nous ne pouvons donc admettre comme argument cette réticence qui ne peut se concevoir que d'une infime minorité d'éventuels médecins à la retraite et déconnectés du terrain. Car, les confrères de "ces médecins de l'urgence" écrivaient dans "Le Monde", dès 1972, tout le contraire ! Article joint.

Quant aux Pouvoirs Français ils se discréditent d'adopter une telle position. Pourtant M. GERONDEAU, premier délégué à la Sécurité routière en 1972 a soutenu l'idée à partir de 1974 (page 41); M. HERVE, Secrétaire d'Etat à la Santé en 1984 souhaitait cette formation des usagers et l'avait dit à son collègue des Transports (copie lettre à M. KUCHEIDA, Député); également M. le Préfet GRIMAUD au Cabinet de Gaston DEFFERRE m'écrit en 1981 "qu'en raison des importants avantages de cet enseignement, la question sera inscrite à un prochain C.I.S.R". Copie jointe.

Pourquoi en sommes-nous toujours là en 1991 ? Il y a deux réponses principales. D'abord, ce projet concerne plusieurs Ministères qui ne sont pas d'accord entre-eux sur le projet. Ensuite, c'est un ancien membre de la Direction de la Sécurité Civile qui parle "l'administration, se référant aux méthodes pédagogiques classiques, ne pouvant concevoir qu'on puisse enseigner efficacement seulement les "5 gestes"

en les isolant d'un programme plus lourd".

Pendant ce temps, des Français meurent sur nos routes à cause de l'incompétence de certains fonctionnaires qui ne savent pas bien présenter la question au Ministre qui, de ce fait, reporte à plus tard toute décision...

Une réunion de spécialistes des secours d'urgence - on comprend mal de ce fait la référence de M. BARTHELEMY - à l'initiative du Secours Routier Français (qui a fait l'objet d'un compte-rendu que nous détenons) a permis de constater le consensus entre les médecins de SAMU, les Sapeurs-pompiers, les représentants des associations de Secourisme et même du Ministère des Transports (?) sur un enseignement simple en cas d'accident de la route.

Lors de cette même réunion, le gain en vies humaines a été estimé entre 1000 à 1500 ! On ne peut donc comprendre la position des services de M. SARRE !

Monsieur le Député, notre réaction a été immédiate car nous ne pouvions pas accepter une telle réponse.

Lors d'une réunion de la Commission Nationale du Secourisme à la Direction de la Sécurité Civile à Levallois, j'ai, en séance plénière, posé la question au représentant du Ministère des Transports à propos de l'enseignement au permis de conduire. La représentante a répondu que le blocage actuel était dû à la longueur du programme présenté par la Sécurité Civile (à l'époque les gestes élémentaires de survie, base de formation de 8 à 10 h!). Alors que les "5 gestes", créés pour lutter contre la mortalité sur nos routes s'enseignent en 4 à 5 heures maximum.

Le choix des "5 gestes" aurait pu se faire dès cette date. Depuis les G.E.S ont été abandonnés dans le cadre de la nouvelle réforme du Secourisme. Il ne reste plus, en France, que les "5 gestes qui sauvent" comme programme valable et acceptable pour un enseignement de masse (800.000 candidats par an).

Nous vous demandons de prendre contact à nouveau avec M. SARRE afin que nous sachions qui sont ces médecins et ces spécialistes de l'urgence.

Egalement, nous vous remercions de demander à M. SARRE d'accepter de nous recevoir, lors de notre passage à PARIS, le Docteur LAUWICK Secrétaire du CAPSU et moi-même, le mercredi 11 septembre.

En vous remerciant encore d'approuver et de défendre cette proposition dont le seul but est d'épargner la vie de nos concitoyens, notamment sur nos routes, nous vous prions de croire, Monsieur le Député, en l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le Président,


Didier BURGGRÆVE

Instructeur de Secourisme

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS
ET LES SECOURS D'URGENCE
C. A. P. S. U.

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
 - Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 2 septembre 1991

Monsieur Pierre-André WILTZER,
Député de l'Essonne,
2 Avenue de la gare,
91160 LONGJUMEAU

Monsieur le Député,

Nous venons de recevoir votre courrier dont nous vous remercions comprenant la copie de la lettre du 13 août dernier du Conseiller Technique de M. Georges SARRE, M. Dominique BARTHELEMY.

Nous ne pouvons admettre ce qu'il écrit, car cela est faux et l'objet de notre lettre est de vous le prouver et de vous demander de relancer le Ministre afin qu'une étude sérieuse soit réalisée afin d'aller vers une décision, en France.

Auparavant, nous devons vous informer que la formation "gestes élémentaires de survie" mise en place en France à partir de 1977 et qui, un moment, devait être utilisée pour la formation des usagers de la route, a été abandonnée.

Nous savions que ce projet était voué à l'échec pour le permis de conduire car il était notamment trop long. Actuellement, une réforme du Secourisme est en cours et un autre programme a été conçu mais, comme le précédent, il n'est pas du tout adapté pour le permis de conduire.

Il ne reste plus que le concept des "5 gestes qui sauvent" élaboré en 1967 dans l'optique de l'assistance aux accidentés de la route et donc du permis de conduire. Ce concept, même si nous en sommes les créateurs, nous n'en sommes pas les propriétaires. Nous sommes d'accord pour que les Pouvoirs Publics reprennent le projet à son compte pour une formation obligatoire des candidats au permis de conduire. A condition toutefois de ne pas le dénaturer.

076

.../...

Autre remarque puisque le Professeur ARNAUD est cité et nous vous remercions de l'avoir fait.

Il s'agit tout d'abord du Professeur Marcel et non Michel ARNAUD, fondateur de la traumatologie routière, du Secourisme routier et précurseur des SAMU, en France. Il a approuvé, en son temps, notre action bénévole Nationale puisque notre brochure gratuite, diffusée à ce jour à 600.000 exemplaires avait reçu son agrément.

Alors quand M. BARTHELEMY parle de "vives réserves" du corps médical", nous sommes sceptiques ! Pourquoi ? Car il existe un très large consensus, pour ne pas dire unanimité, sur cette proposition. Ce consensus rassemble autant les vrais médecins de l'urgence que sont ceux des SAMU et des SMUR, que les Sapeurs-Pompiers et les Organismes de secours. Il y a peut-être quelques médecins d'un groupe de travail créé par l'Administration qui sont contre. Qui sont-ils ?

En conséquence, il n'est pas possible d'accepter cet argument sans que M. BARTHELEMY s'explique. Qui compose ce groupe de travail ? Quels médecins ? Depuis quand se réunissent-ils ? Quelles conclusions ?

Afin d'étayer nos dires, nous vous remettons des documents irréfutables.

Sur le plan du concept tout d'abord, vous trouverez quelques extraits d'un important mémoire sur les "5 gestes qui sauvent" avec, tout d'abord pourquoi les "gestes de survie" ne pouvaient pas convenir et des arguments pour un Secourisme de masse, de base, c'est à dire des gestes uniquement destinés à maintenir en vie les accidentés dans l'attente des secours. Il n'a jamais été question de faire de chaque conducteur un Secouriste !

Sur le plan des Pouvoirs Publics, des documents qui font réfléchir et font douter de la détermination du cabinet de M. SARRE à trouver une solution !

En effet, dès novembre 1974, ce projet reçoit un avis favorable lors d'un Comité Interministériel de la Sécurité routière, après nos contacts avec Christian GERONDEAU à l'époque. Hélas, les "5 gestes" ne sont pas retenus, ce projet n'émanant pas de l'administration. On crée donc un nouveau programme en 1977 : les gestes élémentaires de survie. Valable pour un enseignement scolaire il ne l'est pas pour un million de candidats au permis de conduire. C'est le blocage et l'impasse. Pendant ce temps, de 1000 à 2000 Français meurent sur nos routes entre l'accident et l'arrivée des secours. Ce n'est pas hélas nouveau, notre Maître le Professeur Marcel ARNAUD l'avait dit dès 1957 lors d'un Congrès de Chirurgie à PARIS d'où sa croisade par la suite, jusqu'à sa mort.

Et pourtant, le Préfet GRIMAUD attaché au cabinet de Gaston DEFERRE nous écrit en novembre 1981 : "qu'en raison des importants avantages qui devraient résulter de l'enseignement des GES (pour nous les 5 gestes), cette question serait inscrite à l'ordre du jour du prochain Comité Interministériel de la Sécurité routière, celui-là même qui en 1974 avait déjà donné son accord !

Or, ce Comité de la Sécurité est une émanation du Ministère des Transports !

Ces documents sont joints à ce courrier ainsi que la lettre du Premier ministre, Pierre MAUROY, à qui ce mémoire est adressé. Le Ministère de l'Intérieur est en effet chargé d'élaborer en France les programmes de Secourisme.

Le 4 janvier 1982, le Colonel LAGACHE écrit : "il est précisé (dernière réunion du CISR du 24 décembre 1981) que la délivrance du permis de conduire sera dorénavant, comme dans plusieurs pays étrangers, subordonnée à la présentation par le candidat de l'attestation aux GES (depuis abandonnée). La date d'entrée en vigueur sera fixée par entente entre le Ministère des Transports et le Ministère de l'Intérieur".

Cette décision, repoussée d'année en année, n'a donc jamais été prise !

Pourtant, ce n'est pas le Ministère de la Santé qui aura été réticent. Il a toujours été pour et ce, dès 1973 et le Secrétaire d'Etat à la Santé, M. HERVE, le confirmait (copie article de presse). Ce dernier l'avait fait savoir au Ministre de l'Intérieur de l'époque (mai 1984) M. Gaston DEFERRE.

La position actuelle est incompréhensible. La revue du C.I.S.R faisait, il y a de nombreux mois, paraître l'interview d'un responsable de la Croix-Rouge Française. Que disait ce responsable : "L'enseignement des gestes d'urgence (il ne parle plus des G.E.S) est une action qui favorise la prévention en évitant l'aggravation des accidents" et surtout "A quand l'enseignement des gestes de secours (gestes de survie n'est plus utilisé) dans le permis de conduire ?".

Et la Présidente de la Fédération Nationale de Protection Civile à l'époque (il y a 3 ans) dirigée maintenant par le Professeur Louis LARENG, fondateur du SAMU de Toulouse, appelle les 150 000 Secouristes de sa Fédération à s'investir dans une vaste campagne Nationale du "geste qui sauve" et propose un schéma : Alerte, observer...etc soit 6 gestes (mais comme observer ce n'est pas un geste mais un comportement) son projet rejoint le nôtre et les autres gestes ce sont effectivement les "5 gestes qui sauvent" !

Nous terminerons par deux documents. Une lettre de notre Maître, le Professeur Marcel ARNAUD, du 23 octobre 1976 dans laquelle il précise les conditions d'utilisation de la P.L.S (Position latérale de Sécurité pour les blessés inconscients) dont il est l'inventeur. C'est un document rare que devraient méditer ceux qui, aujourd'hui veulent réinventer ce qui existe depuis 30 ans !

Et la copie d'un article de Presse d'il y a quelques jours car si nous citons souvent Marcel ARNAUD, nous lui rendons hommage et souhaitons rappeler ce qu'il a fait pour la France et les Français.

078 Nous sommes persuadés que vous nous aiderez jusqu'au bout. On ne peut pas laisser pour compte sur le bord de la route 1000 à 2000 Français chaque année !

Ce chiffre a été avancé par des spécialistes lors d'une réunion de travail à PARIS sous l'égide du Secours Routier Français. Il est connu des Ministères concernés. Pourquoi alors tergiverser ?

Coût supplémentaire ? C'est faux puisque nous, qui pratiquons le Secourisme depuis plus de 20 ans, nous connaissons ce problème financier. La participation financière par candidat serait de 50 F.

Pas de structures associatives suffisantes pour former chaque année environ 800.000 candidats au permis de conduire ? Non, car les associations se sont préparées depuis plusieurs années. Cet enseignement serait dispensé par des associations agréées par le Ministère de l'Intérieur (donc par les Préfectures pour les départements) et non dans les autos-écoles.

Danger ? Il n'y a aucun danger à apprendre ces gestes à la population. Tout d'abord cette population est adulte puisqu'il faut 18 ans pour obtenir son permis de conduire. C'est le contraire qui est dangereux puisque non formés les témoins ne savent pas ce qu'il convient de faire d'où des morts par centaines avant l'arrivée des secours spécialisés. Enfin, nous n'apprenons que 3 gestes à accomplir sur la victime elle-même (en plus de l'alerte et du balisage des lieux) : Ventiler si l'accidenté ne respire plus, Comprimer en cas d'hémorragie externe et le placer sur le côté (en PLS) s'il est inconscient (sur le sol) ou placer correctement sa tête dans un véhicule afin d'éviter l'asphyxie. Ce sont des gestes POUR SAUVER des accidentés d'une mort certaine !

Nous devons quant à nous, à l'origine en France de ce concept, être conviés à participer aux réunions de travail. Nous attendons toujours les invitations.

En respectant les positions de chacun, nous aurions pu orienter les discussions dans un sens concret. Egalement tout groupe de travail ne doit pas comprendre que des médecins, il faut y inclure des Sapeurs-pompiers qui assurent la quasi-totalité du Secours Routier en France.

Monsieur le Député, c'est une juste Cause que nous vous demandons de défendre haut et fort et de saisir le Premier ministre directement (sans que ce dernier en revienne toujours à son Ministre en charge de la Sécurité routière qui nous reedit depuis de nombreuses années les mêmes choses) afin que nul ne meure, demain, sans avoir au moins été secouru tout de suite par un autre usager formé, maître de lui, solidaire. Ne pensez-vous pas qu'il y aurait plus de solidarité sur nos routes ?

"Conduis-les à bâtir ensemble" disait A. de Saint-Exupéry. Qu'attendons-nous ?

Nous vous prions de croire, Monsieur le Député, en l'expression de nos sentiments déçus.

Le Président,

Didier BURGGRÆVE

Instructeur de Secourisme

079

Nous poser des questions pour aller dans le détail, pas de problème. Affirmer qu'un projet est dangereux, c'est trop grave pour laisser passer.

Il fallait donc alerter l'opinion publique qu'en Allemagne (depuis 1969), en Autriche (depuis 1973), en Suisse aussi (depuis 1977) il y avait de dangereux irresponsables qui avaient rendu une telle formation, très proche des « 5 gestes » obligatoire !

Et nous confirmions au député de l'Essonne, ce 2 septembre 1991, que le « concept » des « 5 gestes » était à la disposition des pouvoirs publics, ce que nous avons déjà dit à **Christian GERONDEAU**, délégué interministériel à la sécurité routière (également durant une longue période directeur de la sécurité civile, les deux fonctions en même temps).

Il fallait, aussi, tenter de « recadrer » les propos de M. **BARTHELEMY** avant de le rencontrer directement au ministère puisque un rendez-vous était « en cours ».

La lettre de quatre pages rappelle aussi les contradictions permanentes des pouvoirs publics, autant des services de la sécurité routière que des ministères (concernés).

Pierre-André WILTZER réagit quelques jours plus tard car le 12 septembre, il nous répond en dénonçant « l'inexplicable inertie qui entoure le dossier du secourisme, élémentaire ». Bonne démarche à destination du ministre.... Afin de lui demander de reconnaître le secourisme comme « composante de la politique de sécurité routière ».

Dans la presse, on évoque la diminution des morts sur les routes (grâce à la ceinture à l'arrière) – article du 31 août 1991 ; et par un petit communiqué local, l'entretien prévu à Paris au cabinet du ministre par des « responsables de l'ASAR » (En fait le président du CAPSU et le président de l'ASAR, chacun agissant, soit pour faire connaître le concept, soit pour la diffusion et l'enseignement des « 5 gestes »).

Arrive la date du 11 septembre 1991 et le rendez-vous prévu avec M. **Dominique BARTHELEMY** conseiller technique, à l'Arche de la Défense (voir carte remise lors de l'entretien).

Des quelques notes prises lors de la discussion (avec un autre conseiller technique, sécurité routière, **Philippe BLONDEL**), il ressort :

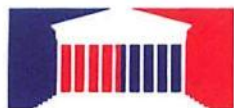
« Consultation de l'Ordre des Médecins – Opinion négative ? ».

« Médecins réticents : nommés le **Professeur BERTRAND**, conseiller médical à la DSCR et quelques autres (**Docteur MOUTERDE**). On cite le SAMU de Saint Etienne ».

« Logiciel sur les gestes d'urgence » ?

« Pas de formation hors du cadre de l'auto-école – concernant le permis de conduire ».

« Alerte et protection, ajoutés à la formation de base »



Pierre-André WILTZER
Député de l'Essonne

Longjumeau,
Le 12 septembre 1991

REF. CD. CG. 91. IG. 579.

PJ - Ann. : 1 lettre

Monsieur le Président,

Pour faire suite à votre correspondance du 2 écoulé, je vous prie de trouver ci-joint copie de la lettre que j'adresse ce jour au Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux pour relever l'inexplicable inertie qui entoure le dossier du secourisme élémentaire, et demander que soit enfin reconnu son intérêt comme composante de la politique de sécurité routière.

Vous en souhaitant bonne réception, et vous assurant de l'intérêt que je porte à ce dossier, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pierre-André WILTZER

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président

C.A.P.S.U.
59390 LYS-LEZ-LANNOY

081

Route : 961 morts mais... un des meilleurs mois de juillet

Le mois de juillet 1991 a été un des meilleurs de l'histoire de la Sécurité routière, poursuivant l'amélioration enregistrée depuis l'automne 1990, selon les chiffres communiqués par le secrétaire d'Etat aux Transports routiers et fluviaux, Georges Sarre.

Avec 961 morts, le résultat est en recul de 3,6 % sur juillet 1990 malgré une augmentation de 2,5 % du trafic, tandis que 13.376 accidents corporels (- 5 %) et 19.525 blessés (- 5,1 %) ont été recensés.

Il n'y avait jamais eu aussi peu d'accidents en juillet depuis que les statistiques ont été établies en 1956 et le nombre des blessés rejoint le niveau de 1959 et 1960 alors même que le trafic a été multiplié par trois.

C'est seulement la troisième fois en 20 ans que le bilan des tués est inférieur à mille morts en juillet, et

1991 ne le cède qu'à juillet 1987 (949 morts), a également souligné le ministre, tout en appelant les automobilistes à rester prudents et en assurant que « le gouvernement maintiendra une politique active pour que le bilan de l'année soit inférieur à 10.000 morts ».

Sur les douze mois écoulés depuis août 1990, « l'objectif » est déjà atteint avec 9.605 tués, soit 10 % de moins que pendant les douze mois précédents et plus de mille vies humaines épargnées.

Bouclez-la !

L'amélioration est encore plus sensible depuis le début de 1991, avec 5.210 morts sur les 7 premiers mois de 1991, soit 11,6 % de moins que sur la même période de 1990, pour un nombre d'accidents corporels et de blessés en recul de 13 %. 1990 s'étant soldé par 10.289 tués, le record de 1987 (9.855 morts) devrait être nettement battu si l'amélioration se poursuit au rythme actuel.

M. Sarre a estimé que « le net décrochage » constaté depuis novembre dernier était lié à la mobilisation sur le thème « Faisons la route ensemble » et à l'instauration en décembre 1990 du port obligatoire de la ceinture à l'arrière des véhicules et de la limitation de vitesse à 50 km/h en ville.

« Nous pourrions faire encore beaucoup mieux » a-t-il toutefois souligné, après avoir constaté que l'amélioration de juillet est moins sensible que les mois précédents. Le ministre a notamment regretté que 25 % seulement des passagers bouclent leur ceinture à l'arrière, et a assuré que les forces de l'ordre s'efforçaient de faire rentrer cette règle dans les habitudes.

Il a rappelé que dès le 1^{er} janvier 1992, les enfants de moins de 10 ans devraient obligatoirement être installés sur des dispositifs de retenue spécifiques ou permettant l'utilisation de la ceinture en toute sécurité.

Après avoir visité le Var où le bilan s'est lourdement aggravé en juillet (54 morts contre 33 en juillet 1990), M. Sarre a enfin réaffirmé que la modération de la vitesse et le port du casque par les motards continueraient d'être l'objet d'une vigilance particulière des pouvoirs publics.

"Petits excès"

Par ailleurs, le Journal Officiel a publié hier le décret réformant la répression des excès de vitesse, qui distingue officiellement les "petits excès" des grands excès de vitesse.

Dorénavant, précise le décret, les conducteurs dépassant la vitesse maximale de moins de 30 km/h sur autoroute (vitesse limite 130 km/h) et de moins de 20 km/h sur les autres parties du réseau routier seront passibles d'une amende forfaitaire de 900 F (ramenée à 600 F en cas de paiement dans les trois jours) et non plus d'un passage devant tribunal pouvant se solder par une suspension de permis.

10 SEPT. 1991

LYS

Les gestes qui sauvent

Les responsables de l'Association des secouristes de l'agglomération roubaisienne (ASAR) seront reçus à Paris par un conseiller de Georges Sarre le 11 septembre. Didier Burgraeve et Philippe Lauwick défendront le projet des 5 gestes qui sauvent : enseigner systématiquement au public ce qu'il faut faire en cas d'accident. La plupart des témoins sont en effet complètement démunis ne serait-ce que pour utiliser les téléphones d'urgence sur les routes. D'après l'ASAR, les derniers blocages avant la mise en place de ce projet, ne seraient que d'ordre administratif. Ce ne sont pas les plus minces à dépasser.

DOMINIQUE BARTHELEMY

Conseiller Technique
chargé des Relations avec le Parlement et les Élus
au Cabinet du Secrétaire d'État
aux Transports Routiers et Fluviaux

Tél. : 40.81.76.74

Arche de la défense
92055 PARIS-LA DÉFENSE Cedex 04

« Réticences pour le coût » (50 Francs ?).

« Fournir références concernant le gain en vies humaines estimé à 1000-1500 »

« Va prévoir une réunion contradictoire ou un groupe de travail ».

Par une lettre du 23 septembre (dont copie avait été envoyée au Secours Routier Français) en tant qu' élu local (et non CAPSU et ASAR), un point rapide est fait suite à l'entretien.

Il se fait qu'après cet entretien, nous étions allés au Secours Routier Français, rencontrer le nouveau président et le nouveau directeur général* en compagnie de M. le **Professeur Maurice CARA** nommé président de la commission médicale (et nous avons déjeuné tous ensemble pour débattre des « 5 gestes » et de ce que pouvez faire le SRF pour nous aider).

Le **Professeur Maurice CARA**, il faut le rappeler, était totalement acquis à notre cause, la sienne pour ainsi dire, si l'on se réfère à sa carrière professionnelle exceptionnelle. Et le SRF était bien devenu « le fer de lance » de ce secourisme de masse. Normal du fait des liens tissés dès sa création avec le **Professeur ARNAUD**.

Il est important de rappeler ici le rôle joué par le SRF et tout particulièrement par **Serge ADAM** dès qu'il a été nommé directeur général en 1983.

Etaient donc joints à cette lettre, copies des articles parus dans la revue « La Route » :

(Les originaux ont déjà été utilisés pour un autre mémoire. D'où la qualité relative des photos).

- Table ronde : L'alerte et les premiers gestes » au salon de l'auto 1986 ;
- Accidents de la route : une alerte plus rapide et précise éviterait des centaines de morts ;
- Les 5 gestes qui sauvent ;
- Les GES font parler d'eux au parlement (Question écrite du député – puis ministre – **Louis BESSON**) ;
- La Belgique enseigne aussi les gestes qui sauvent.

Le ministre (en charge) – puisque M. **SARRE** était secrétaire d'Etat auprès de lui (chargé des transports routiers et fluviaux) ; répond à l' élu, le 3 octobre.

Il s'agit des statistiques que nous n'arrivions pas à fixer à trente jours, sujet « encore à l'étude »... C'est la troisième « solution » qui fut retenue (l'utilisation d'un coefficient). Mais comment font les autres pays ?

Le ministre **Paul QUILES** reconnaissait que les chiffres ne seraient pas exacts, précis. C'est pourquoi, aujourd'hui, les chiffres fournis (établis à 30 jours avec un coefficient) ne reflètent toujours pas la mortalité exacte. Pour 4000 tués, estimation actuelle, il faudrait majorer ce chiffre de plusieurs centaines.

DÉPARTEMENT
du Nord

ARRONDISSEMENT
de Lille

Canton de Lannoy

VILLE DE

Lys - lez - Lannoy

31, Rue J.B. Lebas

B.P. 7 - 59451 Cédex

Tél. 20.75.27.07



Le 23 Septembre 1991

Monsieur Dominique BARTHELEMY,
Conseiller Technique,
Secrétariat d'Etat aux Transports,
Arche de la Défense,
92055 PARIS-LA-DEFENSE Cédex 04

Monsieur,

Pour faire suite à l'entretien que nous avons eu, le Docteur LAUWICK et moi-même à votre bureau le 11 Septembre dernier en compagnie de M. BLONDEL, je vous fais parvenir les documents dont nous avons parlé.

Il s'agit d'articles parus dans la revue du "Secours Routier Français", Organisme qui oeuvre comme vous le savez depuis très longtemps afin d'équiper routes et autoroutes de bornes d'appel d'urgence.

Après notre entretien dont nous vous remercions, nous avons été reçus par le nouveau Président du Secours Routier et le Directeur général M. LUCCT, également en compagnie de M. le Professeur Maurice CARA, Fondateur du SAMU de PARIS et qui connaît bien les problèmes qui nous préoccupent.

Le Secours Routier Français va mettre en chantier une étude ponctuelle confirmant ce que nous avançons, à savoir que la connaissance de ces "5 gestes" (puisque aujourd'hui en France il n'y a plus d'autre programme), permettrait d'épargner la vie de centaines de vies humaines, d'où le chiffre de 1000 à 2000 avancé en 1986 lors du salon de l'auto.

En toute honnêteté, aucun Ministre ne peut rester indifférent à de tels chiffres. Je vous fais confiance afin que M. SARRE en ait une perception réelle, compte-tenu du consensus que nous avons évoqué.

Il est bien évident que nous sommes disponibles, le Docteur LAUWICK et moi-même, afin de participer à un groupe de travail sur cette question afin que nous puissions débattre des réticences du Professeur BERTRAND.

084


.../...

A mon avis, les Sapeurs-pompiers devraient y participer ainsi que le Secours Routier Français que nous pouvons considérer comme le fer de lance du Secourisme de masse, pour les usagers de la route, depuis l'abandon des gestes élémentaires de survie par les Pouvoirs Publics.

Concernant l'opinion négative de l'Ordre des Médecins, des précisions nous seraient utiles. Comment cette institution pourrait-elle aller à l'encontre de voeux exprimés lors d'Assises sur le trafic ou les accidents de la route ?

Je vous confirme enfin, que si ces documents ne sont pas retrouvés par vos services, je tiens à votre disposition un certain nombre de documents historiques sur cette Campagne Nationale qui a débuté il y a presque 24 ans (le 24 septembre 1967 pour être précis).

En souhaitant être tenu au courant régulièrement de ce que vous envisagez, je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments distingués.

Didier BURGGEARVE

Maire-Adjoint

Auto 1973

Table ronde L'alerte et les premiers gestes

Jean Gaudens

Si, en France, on dispose de moyens organisés pour secourir et traiter les accidentés de la route, on ne sait pas émettre l'alerte qui les déclencherà.

Circonstance aggravante pour l'état du blessé, les Gestes Élémentaires de Survie qui le maintiendraient en vie ne sont pas ou mal appliqués.

Ce constat, issu d'une analyse de la Commission Médicale du Secours Routier Français, présidée par le Professeur Cara, s'appuie sur les dossiers REAGIR.

La confirmation de l'existence de ces problèmes ne pouvait laisser le SRF indifférent. Son Directeur Général, Serge Adam, conviait, le 7 octobre, un groupe de réflexion représentant toutes les parties prenantes à se pencher sur l'Alerte et les Premiers gestes » à accomplir sur les lieux d'un accident.

Les quelques exemples qui suivent illustrent le fond du problème.

Mauvais message :
du temps et des vies perdues

Retard dans l'alerte :

- un pompiste prévenu 20 minutes après l'accident n'avise les secours que 80 minutes plus tard.
- Alors qu'une borne d'appel est placée à 50 m de là : 50 minutes sont gâchées avant de lancer l'alerte.

Le message imprécis :

- Aucune précision sur le lieu : 22 minutes s'écoulent entre la réception de l'appel et l'arrivée des secours.

Sous-estimation de la gravité :

- Aucune mention dans l'alerte : l'accident fait trois morts et deux blessés.

Non-intervention :

- Un conducteur impliqué dans un accident adresse des gestes de détresse à quatre automobilistes. Ils ne s'arrêtent pas : on relève un mort et deux blessés.



Le Secours Routier Français était représenté à cette table ronde par MM. les Professeurs CARA et SERRE, le Docteur ANTONIETTI et M. ADAM, Directeur général.

L'alerte :
il faut pouvoir identifier
le problème

Sur les 10 000 dossiers patiemment constitués par les IDSR (Inspecteurs Départementaux de la Sécurité Routière), 7 500 ont été introduits sur un système informatique et forment la base REAGIR.

Dans les 2/3 des départements, les dossiers ne font pas référence au problème de l'alerte, ce qui laisse envisager que les 200 cas relevés dans les départements concernés risquent d'être largement sous-estimés.

Une action d'information est à envisager vis-à-vis du public : lors d'une manifestation regroupant 5 000 personnes, il a été constaté que bien peu identifiaient et savaient utiliser les bornes d'appel d'urgence.

Alerter :
Le choix des armes pour
sauver

Quatre possibilités se présentent
pour contacter les secours.

Le 15 — En attendant la généralisation de ce moyen, 20 départements sont reliés à ce centre téléphonique qui met en liaison demandeur de secours et SAMU départemental.

— « Nous devons être informés, le plus vite possible, par les premiers témoins sur l'état et le nombre des blessés, disent les médecins appartenant à ce service. En faisant cette première régulation médicale de l'appel, nous pouvons envoyer les secours appropriés, anticiper sur l'accueil hospitalier du blessé ».

Le 17 — La communication aboutit à la police.

Le 18 — Il met en contact avec les services de secours et d'incendie.

— « La régulation médicale de l'appel, c'est très bien, mais n'est-il pas délicat d'attendre d'un citoyen non formé des précisions qui mettront en œuvre un service hospitalier plutôt qu'un autre, s'inquiètent les représentants des sapeurs-pompiers ».

Les bornes d'appel d'urgence — Elles jalonnent les réseaux auto routier et routier. L'action du Secours Routier Français est impliquée dans l'implantation et l'entretien des bornes équipant les routes nationales et départementales. Elles mettent l'utilisateur en liaison avec un coordinateur de secours (un gendarme le plus souvent), ce qui évite de chercher qui contacter.

Ultime précision, ces bornes ont fait un progrès considérable : on peut désormais les rappeler et mettre en relation le service qui a besoin d'informations et le demandeur de secours.

Il est à signaler que l'utilisation d'une B.A.U. est gratuite, que les numéros d'urgence (15 - 17 - 18), peuvent être composés à partir d'une cabine publique sans avoir à engager ni monnaie, ni carte magnétique.



Les premiers gestes :
décisifs pour la survie

10 % des accidentés qui sont morts sur la route, le sont de manière indue, par l'absence de Gestes Elémentaires de Survie, gestes simples qui, par exemple, pourraient empêcher un blessé de se vider de son sang à la suite d'une banale hémorragie du cuir chevelu.

Aussi indispensable que le geste qui sauve, il faudrait également enseigner le geste à ne pas accomplir : trop souvent l'accidenté est extrait de sa voiture dans des conditions catastrophiques.

Il est à recommander de respecter

l'axe tête-cou-tronc, afin de ménager le rachis et libérer les voies aériennes supérieures.

Il est préférable d'enseigner un peu à tout le monde, que beaucoup à quelques-uns.

L'enseignement des g.e.s. :
de l'école à l'auto-école

Dans la réforme du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement de la Conduite, l'examen des moniteurs d'auto-école, 60 heures sont consacrées à la Sécurité Routière. Il serait normal d'y inclure le processus d'alerte et l'apprentissage des Gestes Elémentaires de Survie.

Ces gestes sont également au cœur des efforts du Ministère de la Santé, dans l'éducation du public. Cette action est notamment dirigée vers les établissements d'enseignement primaire et secondaire, les appelés du contingent. Dans la pratique, il convient de noter que chaque accident représente un cas spécifique où chacun doit appliquer ce qu'il a appris, dans les meilleures conditions possibles pour le blessé.

Les trois consignes essentielles : protéger, alerter et secourir, figurent dans la plaquette éditée par le Secours Routier Français « Accident de la route, que Faire ? ». En terme de secours, notamment, la plaquette fournit les instructions qui évitent de compromettre l'état du blessé et peut-être, de le sauver.

A l'issue de la Table Ronde, tout le monde insiste sur la nécessité de mobiliser le public afin d'obtenir :

- Une alerte rapide et précise.
- Une connaissance des Gestes Elémentaires de Survie et leur application le plus souvent possible.

Les principaux participants à cette Table Ronde étaient : Mr PANABIERE (DSCR), Mr CANET et Mme MAAS (Ministère de l'Intérieur), les docteurs LALANDE et ANTONIETTI (Ministère de la Santé), Messieurs les professeurs CARA, SERRE et LARENG, le docteur GIROUD, le Colonel JUNIERE (Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris), Mr ADAM (Directeur Général), Mr LUCOT (Directeur Général Adjoint).

Accidents de la route : une alerte plus rapide et précise éviterait des centaines de morts

En apprenant aux témoins d'accidents « à protéger, alerter et faire les gestes de survie », on pourrait diminuer de 1 000 à 2 000 le nombre des victimes de la route

« Trop de gens sont morts sur la route en 1986 parce que l'alerte n'a pas été assez rapide ou assez précise. » Telle est la conclusion qui ressort d'une table ronde organisée dans le cadre du Salon de l'auto par le Secours routier français (SRF) sur le thème « L'alerte et les premiers soins en présence d'un accident de la route ».

Un accident se produit à 0 h 15. Un témoin fait signe à quatre conducteurs. Aucune ne s'arrête, et c'est le cinquième automobiliste qui donnera l'alerte, douze minutes après l'accident. Bilan : un mort, deux blessés.

Un pompiste est prévenu d'un accident vingt minutes après la collision. Il ne prévient les secours que... quatre-vingts minutes après l'accident. Bilan : un mort.

Des riverains amènent chez eux des blessés légers, leurs donnent à boire puis préviennent les secours. Bilan : un mort et cinq blessés.

Une borne d'appel est à 50 m du lieu d'un accident. Le blessé est quand même transporté dans la voiture d'un témoin. Il meurt en arrivant à l'hôpital.

Un automobiliste signale la chute d'un motard sans préciser le lieu. La police cherche vainement à l'endroit présumé. La victime est retrouvée morte trois heures plus tard.

Un véritable sottisier ! Une sorte de liste noire aussi. Car ce sont les accidentés qui, finalement, pâtissent de la non-utilisation des bornes d'appel, de l'imprécision des renseignements fournis par les témoins, de la sous-estimation de la gravité des blessures, et, pis, de la



non-assistance à personne en danger. Et pourtant !

Les Français savent-ils que dans les cabines téléphoniques à carte, de plus en plus nombreuses, il est possible sans carte d'appeler le 15 (1), le 17 (la gendarmerie) ou le 18 (les pompiers) ? Savent-ils, comme l'ont rappelé M. Adam, directeur du Secours routier français, et le Pr. Cara, président de la commission médicale du SRF et fondateur du SAMU de Paris, que l'on enregistre chaque année entre 1 000 et 2 000 morts qui auraient pu être évitées si l'alerte avait été donnée plus tôt ?

Le Pr Cara a souligné que sur les lieux de l'accident, « il faut apprendre aux gens à protéger, alerter et faire les gestes de survie ». Protéger les blessés, mais aussi se protéger soi-même. On évalue en effet à 300 ou 400 le nombre de

personnes qui meurent chaque année dans ce que les spécialistes appellent les « suraccidents », parce qu'elles n'ont pas suffisamment signalé leur présence sur les lieux d'un premier accident.

Enseigner l'alerte

Alerter. Et bien alerter ! La France dispose, hors autoroutes, de 2 600 bornes d'appel. Mais une telle infrastructure ne suffit pas. Quand un témoin compose un numéro d'urgence, encore faut-il qu'il donne des précisions sur le lieu et surtout la nature de l'accident. Autant d'informations qui permettent aux pompiers ou au SAMU d'envoyer sur place les secours les plus appropriés. C'est ce qu'a signalé le Dr Giroud, du



SAMU de Pontoise, en disant qu'il fallait « enseigner l'alerte ». Une enquête de la direction de la Sécurité et de la Circulation routières au ministère des Transports montre ainsi que 80 % des témoins ne donnent pas suffisamment d'informations par téléphone aux équipes d'intervention.

Quant aux gestes de survie, ils sont, bien sûr, nécessaires, mais les témoins ne doivent pas faire n'importe quoi. Le médecin-colonel Junière, des Sapeurs-pompiers de

Paris, estime en effet, qu'il convient de « limiter ces gestes au minimum ». Pour lui, « ces gestes constituent parfois un risque aggravant par rapport à une non-intervention ». Et de citer les extractions intempêtes de victimes de leur véhicule ou des manipulations inadéquates de blessés qui peuvent laisser de graves séquelles.

La France — les différents intervenants l'on reconnu — possède un dispositif de secours d'urgence de grande qualité. Même si, parfois, ses différents acteurs

s'opposent, SAMU contre pompiers ? « Une querelle de clocher qui n'existe pas à Paris », remarque le colonel Junière, des Sapeurs-Pompiers de Paris.

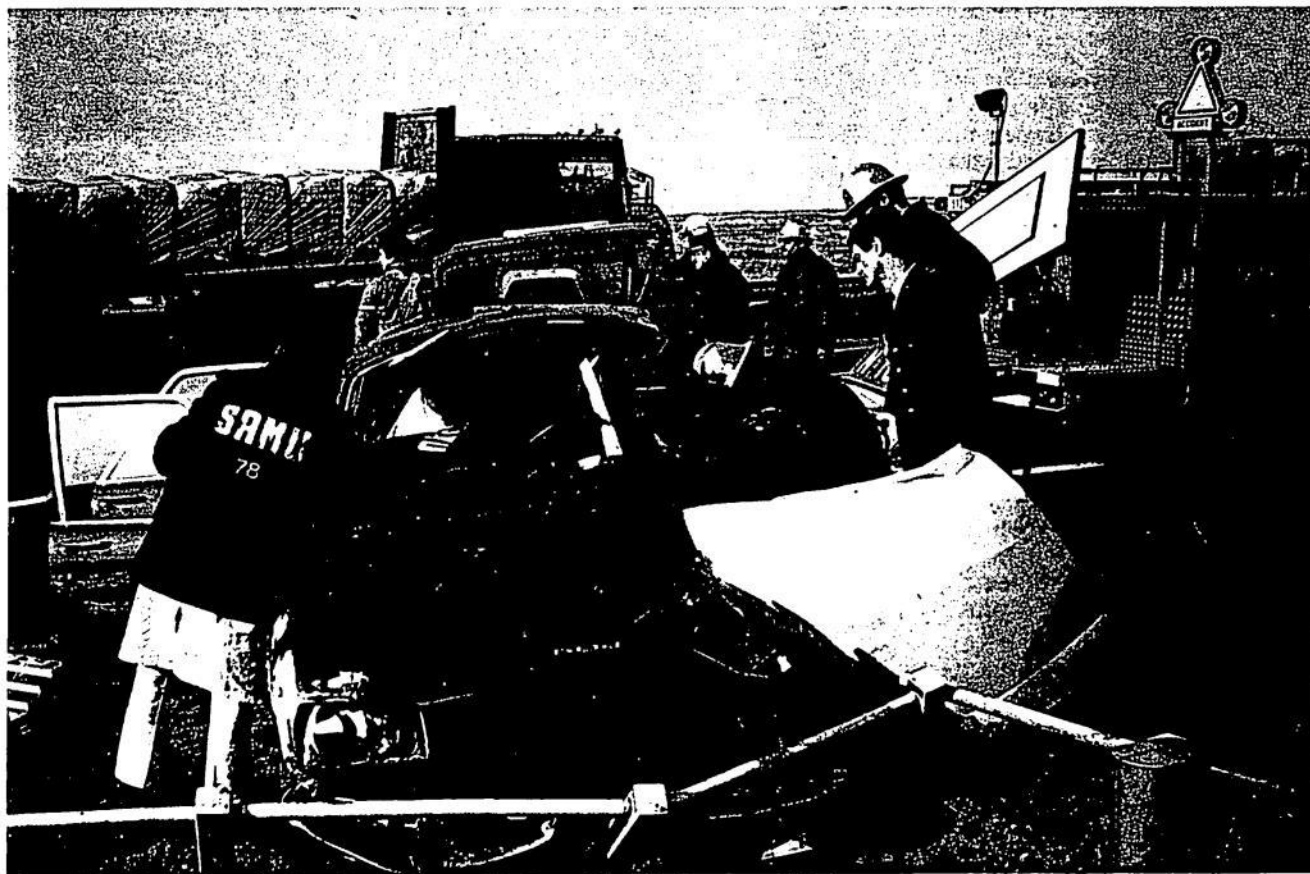
Mais d'autres problèmes d'organisation existent. Et plusieurs participants ont souligné les méfaits de l'absence de « centre 15 » dans la majorité des départements français. Seuls vingt d'entre eux disposent aujourd'hui d'un tel centre. « Dans quarante départements, insiste le Dr Giroud, l'installation d'un « centre 15 » ne présenterait aucune difficulté. »

C'est le Dr Lalande, représentant le ministère de la Santé, qui a tempéré le pessimisme du responsable du SAMU de Pontoise : « Les décrets sur les « centres 15 » sont encore à l'arbitrage. Mais cinq centres devraient ouvrir très prochainement. Ces centres se multiplient rapidement et ils continueront de s'étendre. »

Jean-Michel BEZAT

(1) Structures départementales chargées de recevoir sur un numéro téléphonique unique — le 15 — l'ensemble des appels médicaux urgents et de déclencher l'intervention des moyens les plus appropriés à chaque cas (médecin traitant, médecin de garde, SAMU, pompiers, ambulancier privé, etc.).

Cet article est paru dans le QUOTIDIEN DU MEDECIN et est reproduit avec son aimable autorisation.



Les "5 gestes qui sauvent"

« Nous saluons l'action constante de **Didier BURGGRAEVE** qui préconise ces gestes qui sauvent, ce qui n'est qu'une autre expression des Gestes Élémentaires de Survie, dont le **Secours Routier assure la promotion** ». **L'auto journal du 15.06.1987 a repris cette campagne de l'ASAR.**

Une récente réunion de spécialistes comprenant des médecins du S.A.M.U., des représentants des sapeurs-pompiers et divers organismes a permis de confirmer que la connaissance par les usagers des premiers gestes à faire en cas d'accident de la route permettrait de diminuer de 1 000 à 2 000 le nombre des victimes de la route chaque année.

Ce sont l'A.S.A.R. (association des secouristes de l'agglomération de Roubaix) et le C.A.P.S.U. (conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence) qui sont à l'origine de la proposition d'enseigner les "5 Gestes qui sauvent". Cet enseignement aurait pour but de maintenir en vie les accidentés en attendant les secours. Il serait pratique et durerait cinq heures. Il serait obligatoire lors du permis de conduire.

1^{er} geste : Alerter les secours

L'alerte est un geste capital, c'est pourquoi le **Secours Routier Français** installe sur les routes nationales et départementales des **bornes d'appel d'urgence** qui permettent d'alerter les Sapeurs-Pompiers ou le Samu par l'intermédiaire de la police ou de la gendarmerie. L'intervalle entre deux bornes est d'environ 4 km sur les routes équipées et de 2 km sur les autoroutes.

Pour les utiliser, il suffit d'appuyer sur le bouton, d'attendre la réponse et de parler devant l'appareil.

Il faut alors donner :

- le lieu de l'appel



- le lieu de l'accident
 - le nombre de véhicules impliqués
 - le nombre éventuel de blessés, leur état
 - les dangers éventuels (feu, camion citerne, victimes coincées ...)
- L'appel, qui aboutit à un poste de gendarmerie, de C.R.S. ou de police, sera répercuté auprès du S.A.M.U., des Sapeurs-Pompiers, etc ...

2^{ème} Geste ; Baliser les lieux de l'accident

Ce geste évite des "sur-accidents" qui provoquent d'autres blessés ou aggravent beaucoup l'état des blessés. Il faut utiliser largement à l'avance, dans les deux sens de la circulation, en ville et sur les routes, des triangles de présignalisation et les feux de détresse des véhicules sur place.

Il faut également :

- couper le contact du ou des véhicules qui sont accidentés

- serrer le frein à main ou caler le véhicule si la chaussée est en pente
- rappeler sur place l'interdiction de fumer.

3^{ème} geste : Ranimer

Il s'agit, en l'attente des secours, de pratiquer la **Ventilation Artificielle**, afin de maintenir en vie l'accidenté. On peut pratiquer le bouche à nez ou le bouche à bouche. Pour cela, la tête du blessé doit être renversée vers l'arrière afin de dégager la gorge et assurer ainsi le passage de l'air.

4^{ème} Geste ; Comprimer la ou les plaies

Il s'agit de placer des pansements compressifs afin que le blessé ne se vide pas de son sang. On peut comprimer toute hémorragie avec un linge propre, un paquet de compresses ou un simple mouchoir. Il ne faut jamais faire de garrot.

1986

76,6 % des accidents mortels ont eu lieu en-dehors de toute agglomération.

5^{ème} Geste : Sauvegarder

Il faut sauvegarder la vie du blessé inconscient en le plaçant sur le côté ; car sur le dos, il risque l'inondation pulmonaire, donc l'asphyxie. Le blessé est alors placé en "Position Latérale de Sécurité" (PLS).

La PLS se fera avec le concours d'autres secouristes ou de témoins. Elle se pratique alors à trois ou quatre.

La rotation au sol doit se faire par un mouvement d'ensemble, d'un bloc, en respectant l'axe du corps. Le blocage tête-pieds doit se faire doucement et en même temps. Il est bon de savoir qu'en cas d'accident, il ne faut ni relever le blessé, ni l'asseoir, ni le faire marcher, ni lui donner à boire. Sur le lieu de l'accident, le secouriste doit dédramatiser la situation à l'encontre du blessé et des témoins.

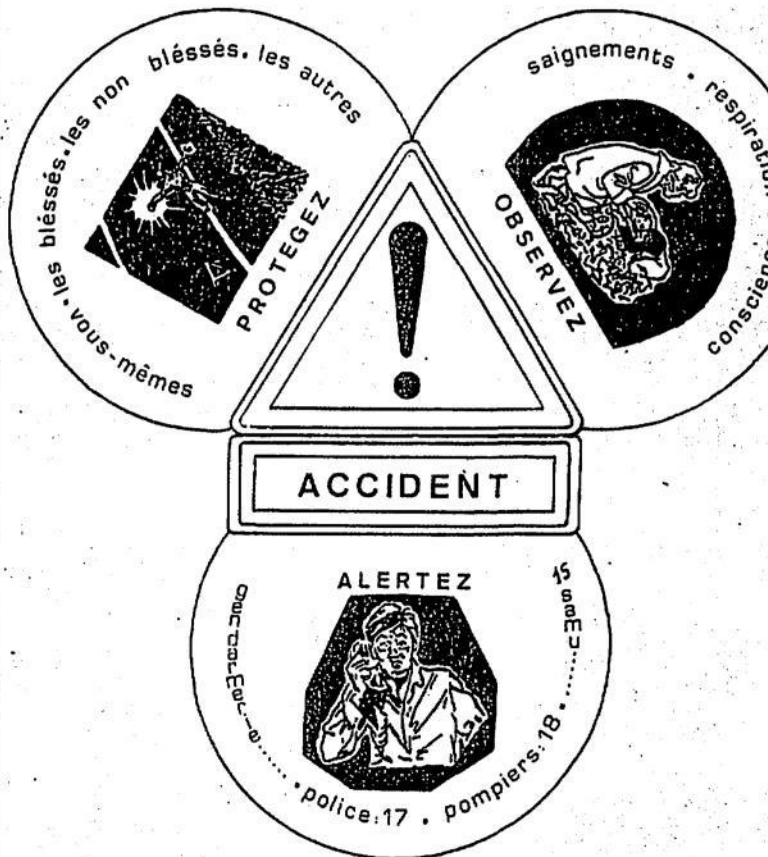
Il doit donner autour de lui l'image :

- 1) d'un homme d'action.
C'est-à-dire non pas un personnage qui parle un peu plus haut que les autres, mais qui agit sans défaillance.
- 2) d'un homme qui persévère.
C'est-à-dire un homme qui ne s'arrête pas face aux difficultés.
- 3) d'un homme qui sait prendre des initiatives afin de diriger convenablement les opérations de secours dans l'attente du relais officiel.

L'enseignement de ces cinq gestes doit être un enseignement pratique, sans complications, sans mots médicaux pour être à la portée de tout public. Les mots-clés : Alerter - Baliser - Ranimer - Compresser - Sauvegarder doivent dire quelque chose de concret. Ainsi, on se rappelle ce que l'on doit faire et ce que l'on peut faire en cas d'accident de la route.



TEMOIN



GARDEZ VOTRE CALME

1986

Le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie, la Bretagne, et la Région Rhône-Alpes ont les plus forts pourcentages d'accidents mortels.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

- Protéger les victimes contre le feu
- DONNER L'ALERTE en utilisant les BORNES D'APPEL d'URGENCE

FLASHES

Les GES font parler d'eux au Parlement

Réponse parue au journal officiel
(Assemblée nationale questions écrites)

Permis de conduire (examen)

9462 - 6 octobre 1986 - M. Louis Besson appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, sur l'intérêt qu'il y aurait, pour améliorer la sécurité des usagers de la route, à introduire une formation de secourisme dans le cadre des épreuves du permis de conduire. Il est incontestable en effet que la connaissance par les conducteurs d'un minimum de gestes qu'il convient de faire - et surtout de ne pas faire - en présence d'accidentés de la route apparaît souhaitable et de nature à participer à la réduction du nombre de tués sur la route. A ce sujet une initiative associative propose une formation d'une durée de quatre à cinq heures sur les « 5 Gestes qui sauvent » (alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder) et il lui demande de bien vouloir lui faire connaître ses intentions sur cette suggestion. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Réponse - Il n'est pas contestable que la connaissance par les conducteurs d'un minimum de gestes qu'il convient de faire - et surtout de ne pas faire - en présence d'accidentés de la route apparaît souhaitable et de nature à contribuer à la réduction du nombre de tués sur la route. L'orientation prise en matière de réforme du permis de conduire, notamment une plus grande précocité de certains apprentissages, conduit à penser que c'est dès l'adolescence que l'apprentissage des comportements à adopter en cas d'accident devrait intervenir et que le lieu privilégié de son acquisition est tout naturellement le collège. Tel est bien le sentiment du ministère de l'éducation nationale qui a mis en place progressivement depuis 1978, dans les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel, l'enseignement des gestes élémentaires de survie. A l'effet de confirmer cette orientation, le ministère de l'éducation nationale a diffusé récemment à tous les enseignants une brochure intitulée « L'Education à la sécurité dans les écoles et les collèges ». Ce document rassemble tous les textes en vigueur relatifs à l'enseignement des règles générales de sécurité, des règles de circulation routière et de secourisme. Il invite tous ceux qui exercent une responsabilité au sein du système éducatif à intensifier leurs efforts afin de développer l'éducation à la sécurité, et notamment l'enseignement pratique des gestes élémentaires de survie. Cet enseignement se généralise au fur et à mesure que sont formés des enseignants dont la compétence est attestée par le brevet de secourisme. Parallèlement,

grâce à un effort budgétaire important, 300 collèges français sont équipés chaque année de mannequins de démonstration. Par ailleurs, il y a lieu de préciser que si la connaissance pratique des gestes de survie n'est pas testée aux épreuves du permis de conduire, des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque sont dispensées par les enseignants de la conduite et font l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire. Ces questions portent notamment sur le balisage et la signalisation de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie. De même, dans le cadre de la réforme des permis de conduire des véhicules lourds, une connaissance pratique des consignes relatives à l'évacuation des passagers sera exigée des candidats au permis D. Récemment, la France a abordé lors des discussions européennes portant sur l'élaboration de la seconde directive sur le permis de conduire communautaire la question de l'enseignement relatif aux comportements à adopter à l'égard des victimes d'accidents de la circulation. Il y a tout lieu de penser que dans le cadre des connaissances minimales exigées pour l'obtention du permis de conduire, des notions élémentaires sur le comportement à tenir en présence d'un accident, comme l'alerte et la protection des lieux d'un accident, seront envisagées. Les actions très positives menées par les associations de secourisme sont actuellement confortées par les initiatives locales qui se développent dans de nombreux départements sous l'impulsion des équipes pluridisciplinaires du programme « réagir ». C'est ainsi qu'un effort remarquable est entrepris pour l'information des usagers de la route qui se traduit sous la forme de dépliants disponibles dans divers lieux publics et rappelant les principaux gestes de secours. Parallèlement, le secours routier français patronné par le ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports a édité un dépliant sur ce thème qui fait l'objet d'une très large diffusion au plan national. Enfin, le comité interministériel de la sécurité routière (C.I.S.R.) du 11 février 1987 vient de décider l'élaboration d'un programme national de formation à la conduite automobile et une réforme corrélatrice du permis de conduire les véhicules légers (B). Dans le cadre de ce travail, des discussions sont engagées entre mes services et ceux du ministère de l'intérieur (direction de la sécurité civile) afin d'examiner comment et à quelles conditions une telle formation aux gestes élémentaires de survie peut être intégrée à ce programme.

La Belgique enseigne aussi les gestes qui sauvent

Extrait du « Journal »
TOURING SECOURS N° 9
(1er mai 1987)

Nous avons noté dans le journal TOURING SECOURS N° 9 du 1er mai 1987, l'article sur les gestes qui sauvent, qui accompagne les formations RCP (Réanimation Cardio-pulmonaire) entreprises par la Croix Rouge de Belgique et la ligue Cardio-Belge.

« Trois minutes pour sauver une vie :

Lancée en octobre 1986, la campagne R.C.P. a déjà remporté un succès considérable, puisque près de 1.000 séances de 3 heures ont déjà été organisées. Près de 7000 personnes ont ainsi pu être initiées à cette technique de réanimation. Ou plutôt de résurrection, car la R.C.P. se pratique sur une victime dont les rythmes cardio-respiratoires sont inexistantes. Dans cet état, la victime, n'est plus capable d'aucune réaction autonome, elle est virtuellement décédée.

Si personne n'intervient au cours des 3 premières minutes suivant l'arrêt des fonctions cardiaques et respiratoires, les cellules du cerveau subiront des dommages irréparables.

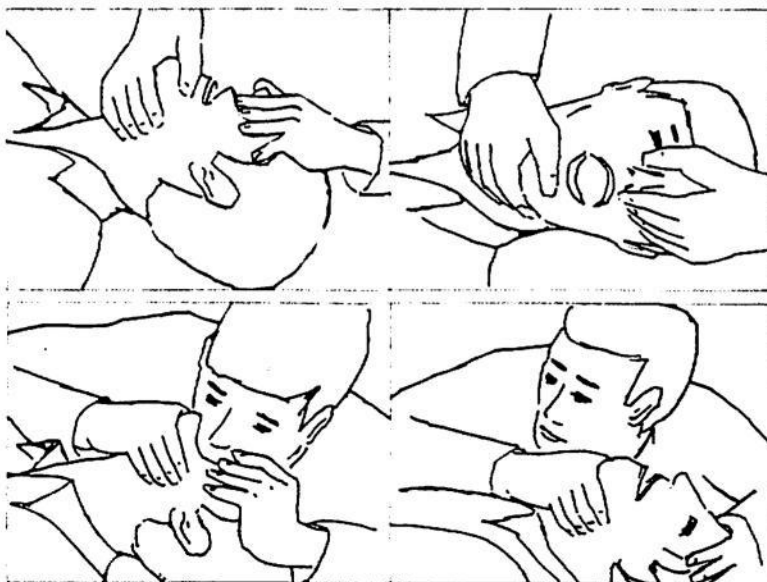
D'où le slogan Trois minutes pour sauver une vie. La campagne R.C.P. s'adresse tant aux adultes qu'à la population scolaire de plus de 16 ans.

A l'heure actuelle, l'application la plus fréquente de cette réanimation cardio-pulmonaire concerne les victimes de mort subite mieux connue sous le nom d'infarctus du myocarde.

Rappelons que les accidents cardio-vasculaires sont la première cause de décès dans nos pays industrialisés.

Soulignons aussi qu'il est de nombreux cas où l'application de la réanimation cardio-pulmonaire dans les instants qui suivent l'arrêt des fonctions vitales peut sauver la vie.

SI LA RESPIRATION NE REPREND PAS APRÈS CES GESTES, PRATIQUEZ LE BOUCHE-A-BOUCHE



Tout en créant un climat sécurisant, la connaissance par une grande partie de la population de la technique de R.C.P. devrait faire régresser le nombre de décès par infarctus du myocarde comme l'ont prouvé les expériences menées aux U.S.A. et dans les pays scandinaves. Dans certains cas, comme à Oslo, le

pourcentage des survivants qui ont bénéficié sans retard d'une réanimation par un témoin s'élève à 36 %, alors que le pourcentage des survivants qui ont dû attendre l'arrivée des secours spécialisés ne s'élève qu'à 8 % ».

Enfants

Les catégories d'âge les plus touchées.

- sur 252 piétons de 0 à 14 ans tués sur la route en 1985, 144 (soit 57 %) avaient entre 3 et 8 ans.
- sur 10 221 piétons de 0 à 14 ans blessés sur la route en 1985, 5 796 (soit 57 %) avaient entre 6 et 11 ans.
- les jeunes de 6 à 11 ans représentent à eux seuls plus de 45 % des tués et blessés de 0 à 14 ans.

03 OCT. 1991

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement,
des Transports et de l'Espace*

CAB/P9113308

Monsieur le Maire,

Je vous remercie de tout l'intérêt que vous portez à la sécurité routière depuis de nombreuses années.

L'adoption par la France de la définition internationale du tué sur la route (personne décédée au cours d'un accident de la route ou des suites de l'accident dans un délai de 30 jours) est encore à l'étude dans le cadre d'un groupe de travail interministériel.

Trois solutions sont actuellement envisageables :

- la première consiste à effectuer un contrôle supplémentaire sur l'état des blessés hospitalisés 30 jours après l'accident. Cette solution se traduit par une augmentation très sensible de la charge de travail des forces de police et de gendarmerie, qui effectuent déjà un contrôle 6 jours après l'accident. Le suivi est d'autant plus complexe que, dans ce laps de temps, des accidentés peuvent avoir été transférés dans d'autres structures d'accueil.

- la deuxième consiste à ne contrôler l'état des blessés hospitalisés que 30 jours après l'accident. Cette solution qui se traduit par une légère augmentation de la charge de travail des forces de police et de gendarmerie présente deux inconvénients :

. elle retarde le recueil des données, les résultats ne seront disponibles que 50 jours après la fin d'un mois donné (contre 25 jours actuellement),

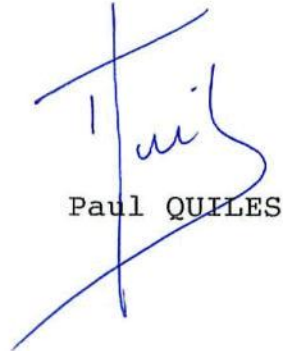
. elle ne résoud pas les difficultés liées aux éventuels transferts.

.../...

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Adjoint au Maire de Lys-lez-Lannoy
Hôtel de Ville
59451 LYS-LEZ-LANNOY

- la troisième consiste à effectuer le seul contrôle à 6 jours et à utiliser un ou plusieurs coefficients correcteurs (suivant le type d'usagers par exemple). Cette solution, qui nécessite des études et expérimentations complémentaires pour valider les coefficients, est certainement la plus simple. Au niveau international, elle permet d'effectuer des comparaisons globales, mais elle ne permet pas de réaliser des études très fines.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Maire, l'assurance de mes sentiments distingués.



Paul QUILLES

Le 23 octobre, **Georges SARRE** répond directement au député **Pierre-André WILTZER**.

On apprend que si le projet (gestes de survie) adopté en 1974, devenue GES en 1977 (textes) a été abandonné (parce qu'il alourdissait les conditions d'obtention d'un permis de conduire), il n'a « **jamais été oublié** ».

Et on confirme au parlementaire que les deux premiers gestes ont été « intégrés depuis plusieurs années dans le programme de formation à la conduite » (1).

Le ministre confirme que pour les « trois gestes suivants » de nombreux spécialistes (du corps médical), donc pas seulement des techniciens – conseillers de la sécurité routière, sont « pour le moins réservés » quant à la capacité d'apprendre aux nouveaux conducteurs « en quelques heures » des gestes qui sont techniques et peuvent se révéler dangereux (!).

Quels sont ces trois gestes (dangereux) ?

La méthode du « bouche à bouche » ou du « bouche à nez », afin de **ventiler** en cas d'arrêt de la ventilation (respiration). C'est plutôt un geste pour assurer la survie, pour éviter d'être mort à l'arrivée des secours !

Puis empêcher l'hémorragie externe (ou les saignements multiples sur le corps) de continuer, soit **comprimer** la ou les plaies qui saignent ! Est-ce dangereux ?

Enfin, la mise en position latérale de sécurité du blessé inconscient, sur la chaussée, qui va s'étouffer de par sa position sur le dos, par l'obstruction des voies respiratoires supérieures (bouche, arrière gorge) ... soit **sauvegarder** la vie (garder sauve) !

L'affaire était donc confiée au « médecin conseil » (2).

Il n'y eut aucune décision de ce ministre (à qui on doit aussi, puisqu'il n'a rien fait pour l'empêcher, la disparition du SRF).

Par contre, le 18 novembre, en écrivant à M. **FLOCH**, le secrétaire d'Etat reprend la lettre type avec le « paraît souhaitable » et les « discussions qui se poursuivent ».

Le même jour, une autre lettre est adressée au député de la Gironde, **Jean VALLEIX**. Seul le premier paragraphe est différent ; ainsi qu'au député de la Savoie **Jean-Paul CALLOUD**.

(1) – Ce qui date en effet de 1989, et qui a rendu invraisemblable la position du ministre des Transports après l'adoption de l'amendement DELNATTE en 2003 destiné à mettre en place « une sensibilisation aux gestes de premiers secours » ; puisqu'il était répondu qu'elle était « déjà » en place, depuis 1989, soit avant l'adoption de l'amendement qui deviendra l'article 16 de la loi !

(2) - Nous avons eu l'occasion d'en rencontrer plusieurs. Ils ont joué hélas un rôle contraire au sein de cette structure. Réticent, pourquoi ? Soit ils ne connaissaient rien au secourisme, soit la proposition ne venait pas de leur part ou ils n'y avaient pas participé. Le dossier était classé dans un placard !

*Le Secrétaire d'Etat
aux Transports Routiers et Fluviaux*

Paris, le 23 OCT. 1991

CAB/S5

**Pierre André WILTZER
COURRIER ARRIVE
LE 25.10.91.**

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me faire part de votre étonnement à la réception de la lettre d'attente signée par un de mes collaborateurs, M. Dominique BARTHELEMY.

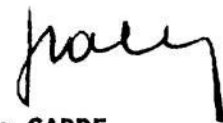
Je tiens d'ores et déjà à vous apporter les précisions suivantes : ce dossier, qui date en effet de plusieurs années, n'a jamais été oublié. Les deux premiers gestes, sur les cinq cités dans cette proposition, ont été intégrés depuis plusieurs années dans le programme de formation à la conduite.

Pour ce qui concerne les trois gestes suivants, je vous confirme que de nombreux spécialistes du corps médical sont pour le moins réservés quant à la capacité d'apprendre aux nouveaux conducteurs, en quelques heures, des gestes qui sont techniques et peuvent se révéler dangereux.

Ceci étant, le dossier n'a pas été refermé. J'ai demandé au médecin-conseil de la Direction de la Sécurité Routière, M. le Professeur BERTRAND, Chef de Service du Samu de Saint-Etienne, de reprendre ce dossier et d'étudier avec ses collègues la possibilité d'intégrer dans le programme de formation des conducteurs, tout ou partie des propositions de M. BURGGRAEVE.

Des propositions me seront remises, et dès qu'une décision aura été prise, je ne manquerai pas de vous en informer.

En vous priant de croire à ma détermination en ce domaine, je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Georges SARRE

**Monsieur Pierre-André WILTZER
Député de l'Essonne
2 avenue de la Gare
91160 LONGJUMEAU**

097

Paris, le 18 NOV. 1991

N/REF : CAB/P9112908

Monsieur le Député-Maire,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la nécessité d'introduire des notions de secourisme dans la formation à la conduite.

L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire me paraît souhaitable.

A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Par ailleurs, je vous rappelle que depuis le 1er juin dernier et suite au décret n° 90-1048 du 23 novembre 1990 et à l'arrêté du 5 mars 1991, l'enseignement dispensé dans les auto-écoles doit être conforme aux objectifs pédagogiques retenus par le Programme National de Formation (P.N.F.). Le P.N.F. consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement.

Afin de rendre effective l'application de ce programme un stage de trois jours entièrement gratuit et organisé par la direction de la sécurité et de la circulation routières est proposé à tous les enseignants de la conduite exerçant dans notre pays.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Député-Maire, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Jacques FLOCH
Député de Loire-Atlantique
Maire de REZE
Hôtel de Ville
44400 REZE

Georges SARRE

098

Paris, le 18 NOV. 1991

V/REF : 91-01874
N/REF : CAB/P9113527

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me faire part de la proposition de M. BURGGRAEVE, Président du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence (C.A.P.S.U.).

L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire me paraît souhaitable.

A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Par ailleurs, je vous rappelle que depuis le 1er juin dernier et suite au décret n° 90-1048 du 23 novembre 1990 et à l'arrêté du 5 mars 1991, l'enseignement dispensé dans les auto-écoles doit être conforme aux objectifs pédagogiques retenus par le Programme National de Formation (P.N.F.). Le P.N.F. consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement.

Afin de rendre effective l'application de ce programme un stage de trois jours entièrement gratuit et organisé par la direction de la sécurité et de la circulation routières est proposé à tous les enseignants de la conduite exerçant dans notre pays.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments distingués.

Monsieur Jean VALLEIX
Député de la Gironde
Maire du BOUSCAT
Délégué de la France
au Conseil de l'Europe
et à l'U.E.O.
Palais Bourbon
75355 PARIS

Très à vous



Georges SARRE

099

V/REF : JB/HA
N/REF : CAB/P9111100

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me transmettre la lettre que vous a fait parvenir M. BURGGRAEVE, Président du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence (C.A.P.S.U.).

L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable.

A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Par ailleurs, je vous rappelle que depuis le 1er juin dernier et suite au décret n° 90-1048 du 23 novembre 1990 et à l'arrêté du 5 mars 1991, l'enseignement dispensé dans les auto-écoles doit être conforme aux objectifs pédagogiques retenus par le Programme National de Formation (P.N.F.). Le P.N.F. consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement.

Afin de rendre effective l'application de ce programme un stage de trois jours entièrement gratuit et organisé par la direction de la sécurité et de la circulation routières est proposé à tous les enseignants de la conduite exerçant dans notre pays.

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

Monsieur Jean-Paul CALLOUD
Député de la Savoie
Palais Bourbon
75355 PARIS

Amicalement

Georges SARRE

Le SRF était entré dans la tourmente au même moment et les turpitudes du délégué interministériel, **DENIZET** et du cabinet du ministre, ont abouti à sa disparition (voir témoignage de M. ADAM dans ce mémoire).

Le 2 décembre, lettre à M. **Denis JACQUAT** député de la Moselle. Réponse type.

Le député **WILTZER** nous écrit le 6 décembre pour nous transmettre la lettre (la même) qu'il a reçue, datée du 2, du ministre.

Le ministre ne fait que dire et redire qu'un enseignement (élémentaire) – comme nous le demandions – de secourisme lui « paraît souhaitable ». Mais que faisait-il vraiment pour le concrétiser ?

Puis, au journal officiel du 16 décembre, publications des réponses aux députés **Richard CAZENAVE** (sa question écrite du 29 juillet) et **Elisabeth HUBERT** (même jour), la députée du Maine et Loire ayant cité les « 5 gestes qui sauvent » dans son texte.

C'était désormais « l'expérience en Charente Maritime » qui conditionnerait la décision à prendre (quels gestes retenir).

Nous n'avions pas été associés à ce projet. Nous l'avions appris par les réponses apportées aux députés. C'est regrettable, surtout quand on lit le bilan établi par les deux médecins à l'origine de l'initiative qui auraient pu être très intéressés par notre propre expérience de formation aux « 5 gestes » (dans les écoles, collèges, lycées et autos écoles).

Le député de la Haute Savoie, **Bernard BOSSON**, achève cette année 1991 avec sa lettre du 24 décembre.

Nous avons compris qu'il n'y aurait pas de « groupe de travail » mais seulement quelques médecins qui discuteraient entre eux.

Paris, le

02 DEC. 1991

V/REF : 2102/07/91/PG/AA
N/REF : CAB/P9113440

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me transmettre la lettre que vous a adressée M. BURGGRAEVE, Président du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence (C.A.P.S.U.).

L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire me paraît souhaitable.

A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Par ailleurs, je vous rappelle que depuis le 1er juin dernier et suite au décret n° 90-1048 du 23 novembre 1990 et à l'arrêté du 5 mars 1991, l'enseignement dispensé dans les auto-écoles doit être conforme aux objectifs pédagogiques retenus par le Programme National de Formation (P.N.F.). Le P.N.F. consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement.

Afin de rendre effective l'application de ce programme un stage de trois jours entièrement gratuit et organisé par la direction de la sécurité et de la circulation routières est proposé à tous les enseignants de la conduite exerçant dans notre pays.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments distingués.

Monsieur Denis JACQUAT
Député de la Moselle
Conseiller Général
Conseiller Municipal de METZ
Hôtel de Ville
57000 METZ


Georges SARRÉ



ASSEMBLÉE
NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ

Pierre-André WILTZER
Député de l'Essonne

Longjumeau,
Le 6 décembre 1991

Réf. CD.CG.91.IG.802.

PJ - Ann. : 1 document

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la copie de la réponse du Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux à ma lettre du 12 septembre 1991, par laquelle je l'interrogeais sur l'évolution des travaux relatifs à l'intégration des notions de secourisme aux programmes de formation à la conduite automobile.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pierre-André WILTZER

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président

C.A.P.S.U.

59390 LYS-LEZ-LANNOY

103

Paris, le 02 DEC. 1991

V/REF : CD.CG.91.IP.394
N/REF : CAB/P9113397

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intégration de notions de secourisme dans les programmes de formation à la conduite.

L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable.


A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Par ailleurs, je vous rappelle que depuis le 1er juin dernier et suite au décret n° 90-1048 du 23 novembre 1990 et à l'arrêté du 5 mars 1991, l'enseignement dispensé dans les auto-écoles doit être conforme aux objectifs pédagogiques retenus par le Programme National de Formation (P.N.F.). Le P.N.F. consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement.

Afin de rendre effective l'application de ce programme un stage de trois jours entièrement gratuit et organisé par la direction de la sécurité et de la circulation routières est proposé à tous les enseignants de la conduite exerçant dans notre pays.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments distingués.

Monsieur Pierre-André WILTZER
Député de l'Essonne
Palais Bourbon
75355 PARIS


Georges SARRE

Permis de conduire (examen)

46230. - 29 juillet 1991. - M. Richard Cazenave attire à nouveau l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur la nécessité de rendre plus responsables les usagers de la route. Dans sa réponse n° 32052 parue au *Journal officiel* du 24 septembre 1990, il avait souligné que des études étaient en cours, relatives à un développement de l'enseignement de notions de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire. Par conséquent, il lui demande si ces discussions ont abouti et dans quelle mesure il entend donner suite à cette proposition.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, à titre expérimental, des notions relatives aux premiers gestes de secours sont actuellement proposées aux candidats au permis de conduire de Charente-Maritime. Cette opération bénéficie du concours financier de l'Etat. Le bilan de cette action devra permettre de déterminer précisément les notions à intégrer dans la formation à la conduite. Par ailleurs, depuis le 1^{er} juin dernier et suite au décret n° 90-1048 du 23 novembre 1990 et à l'arrêté du 5 mars 1991, l'enseignement dispensé dans les auto-écoles doit être conforme aux objectifs pédagogiques retenus par le programme national de formation (P.N.F.). Le P.N.F. consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence, notamment, au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. Afin de rendre effective l'application de ce programme, un stage de trois jours entièrement gratuit et organisé par la direction de la sécurité et de la circulation routières est proposé à tous les enseignants de la conduite exerçant dans notre pays.

Permis de conduire (examen)

46231. - 29 juillet 1991. - Mme Elisabeth Hubert appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur l'importance de la connaissance des techniques de secourisme dans les accidents de la route. L'apprentissage des « cinq gestes qui sauvent », selon la terminologie retenue par un comité interministériel de 1974, peut se faire grâce à un stage de cinq heures. Le bénéfice en termes de vie humaine et de coût social pour la collectivité peut se révéler tout à fait appréciable. Elle lui demande donc s'il compte s'engager dans une politique de prévention en mettant en place un tel stage lors de la délivrance du permis de conduire.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, à titre expérimental, des notions relatives aux premiers gestes de secours sont actuellement proposées aux candidats au permis de conduire de Charente-Maritime. Cette opération bénéficie du concours financier de l'Etat. Le bilan de cette action devra permettre de déterminer précisément les notions à intégrer dans la formation à la conduite. Par ailleurs, depuis le 1^{er} juin dernier et suite au décret n° 90-1048 du 23 novembre 1990 et à l'arrêté du 5 mars 1991, l'enseignement dispensé dans les auto-écoles doit être conforme aux objectifs pédagogiques retenus par le programme national de formation (P.N.F.). Le P.N.F. consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence, notamment, au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. Afin de rendre effective l'application de ce programme, un stage de trois jours entièrement gratuit et organisé par la direction de la sécurité et de la circulation routières est proposé à tous les enseignants de la conduite exerçant dans notre pays.

BERNARD BOSSON
ANCIEN MINISTRE
MAIRE D'ANNECY
VICE-PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION
DES MAIRES DE FRANCE
DÉPUTÉ DE LA HAUTE-SAVOIE

PARIS, le 24 DEC. 1991

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du C.A.P.S.U.
59390 LYS LES LANNOIS

N/Réf.CAB/AMA

Monsieur le Président,

Je reprends contact avec vous à la suite de ma lettre du 27 juin 1991 et de la question écrite que j'ai posée au Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux, pour lui demander de me préciser l'état des discussions avec le concours de membres du corps médical visant à déterminer les notions essentielles de secourisme qui devraient être acquises par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année.

Vous trouverez ci-joint la réponse qui vient d'être apportée à ma démarche.

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



Bernard BOSSON.

PJ : 1.

1992

En février, nous apprenons que le bilan des tués pour l'année 1991 était de **9617** (établi toutefois selon les critères en cours – dans les six jours).

Soit plus de 10 000 (mais nous en étions à 20 000 vingt ans plus tôt !).

Ces bons résultats furent attribués à la limitation de vitesse en ville, ramenée enfin à 50 km/h et à l'obligation du port de la ceinture à l'arrière des véhicules. Combat de vingt années en ce qui nous concerne pour la ceinture !

(Article de presse ci-dessous).

France 15 FEVR. 1992

Sécurité routière : bilan des tués le plus bas depuis 31 ans

Le bilan des accidents de la route pour 1991 s'établit à 9.617 tués, en baisse de 6,5 % par rapport à 1990, et ce chiffre est le plus bas depuis trente et un ans, selon les services du secrétaire d'Etat à la sécurité routière Georges Sarre.

En tout, 148.890 accidents ont provoqué en outre 205.968 blessés, soit 19.892 de moins qu'en 1990 (- 8,8 %).

Cela signifie qu'en moyenne chaque semaine il y a eu près de 400 victimes épargnées dans les accidents de la route par rapport à l'année précédente, soit environ 13 tués et 383 blessés de moins, a souligné M. Sarre.

Jamais depuis 1960, il n'y a eu si peu de tués. La « meilleure année était 1967, avec 9.855 accidents mortels, et le chiffre de 1991 est tout juste meilleur ». On souligne au gouvernement que ce chiffre de 1991 est constaté alors que la circulation globale sur les routes a été multiplié environ par quatre.

L'amélioration de la sécurité, selon M. Sarre, a résulté d'un « effort continu », et notamment de la décision du 1er décembre 1990 sur la vitesse limitée à 50 km/h en ville et le port de la ceinture à l'arrière. Selon lui, « le résultat a été immédiat, un véritable saut qualitatif a été accompli, et les résultats de 1991 en découlent entièrement ».

M. Sarre a souligné que « les progrès n'ont pas été ponctuels, mais constants tout au long de l'année, sauf au mois d'août, marqué par un léger recul lié aux vacances ».

On rappelle qu'en 1972, 16.617 décès étaient survenus sur les routes en France.

Les démarches auprès des ministères ou du Premier ministre (en plus des parlementaires) nous valaient parfois des réponses directes (sinon les courriers étaient transmis aux ministres, à charge pour eux de répondre eux-mêmes).

S'agissant des « mémoires » sur les 5 GESTES QUI SAUVENT, dont le premier a été réalisé en 1981, ils ont toujours été adressés aux trois ministères concernés et en désaccord, ainsi qu'également au Premier ministre.

Le 10 août de cette année 1992, le chef de cabinet du nouveau Premier ministre, **Pierre BEREGOVOY**, ne déroge pas à la règle (malgré le fait qu'il s'agit d'une décision interministérielle et que le sujet devrait être abordé à une prochaine réunion – suivant notre demande réitérée à de nombreuses reprises – du comité interministériel de la sécurité routière présidée par le Premier ministre) ; il transmet courrier et documents joints au secrétaire d'Etat.

« Pour un examen attentif ». Il s'agit de formules toutes faites, utilisées fréquemment.

Le 21 août, suite à cette démarche, le chef de cabinet du ministre indique transmettre lui-même le dit mémoire, en interne, aux « services compétents », c'est-à-dire à ceux qui nous ont déjà répondu par la négative.

Ce qu'il faudra retenir de cette année 1992 c'est la fameuse « expérience » menée en Charente Maritime à l'initiative de deux médecins qui ont obtenu le concours financier de l'Etat.

Un article de presse, à l'occasion des « entretiens de La Rochelle » sur la prévention des risques, daté du 24 octobre 1992 (ci-dessous) résume le projet. Une association sera créée spécialement pour mettre en place une formation au secourisme aux usagers de la route.

Samedi 24 octobre 1992

■ Sécurité

Apprendre à conduire et à secourir

Les 3es entretiens de La Rochelle se sont achevés, hier, au terme de cinq jours de débats et de rencontres. Ingénieurs, experts, médecins et spécialistes de la prévention des risques ont abordé tous les aspects de la sécurité humaine : au travail, à la maison ou durant les loisirs. L'intervention, jeudi après-midi, des responsables d'AE-SUR (association pour l'enseignement du secourisme aux usagers de la route), concernait la sécurité sur la route.

L'association, créée à La Rochelle, a formé près de 800 candidats au permis de conduire depuis le début de

l'année. Guidée par les docteurs Yves Dupuich et Jean-Pierre Dulloust, elle propose une formation de 8 heures d'apprentissage des techniques du secourisme aux candidats au permis de conduire qui le souhaitent.

Un plan qui devrait concerner 1200 personnes, cette année. Au programme : attitude à avoir sur les lieux d'un accident, gestes d'urgence à faire, etc. Prochain rendez-vous avec La Rochelle pour les participants aux Assises européennes sur la prévention des risques et la sécurité dans les conditions de vie et de travail, en octobre 1994.

Paris le 10 Aout 1992

LE CHEF DE CABINET

Références à rappeler :
CAB III/2 - PE/OB
R112343.1.1

Monsieur le Président,

Monsieur le Premier Ministre a pris connaissance avec le meilleur soin du courrier que vous lui avez adressé.

Soyez assuré que Monsieur Pierre Bérégovoy a pris note des éléments d'information dont vous avez bien voulu lui faire part concernant votre projet.

A sa demande, j'ai transmis votre correspondance à Monsieur Georges Sarre, Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux, en lui demandant de faire procéder à l'examen attentif de votre dossier.

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



François LAUMONIER

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents
et les Secours d'Urgence

59390 LYS-LEZ-LANNOY

Secrétariat d'Etat
chargé des Transports Routiers et Fluviaux

Paris, le 21 AOUT 1992

Le Chef de Cabinet

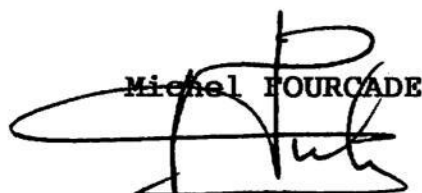
CAB/S8/CN

Monsieur le Président,

Les Services du Premier Ministre ont adressé à Monsieur Georges SARRE, Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux, votre mémoire intitulé les "5 gestes qui sauvent" pour lequel vous souhaitez qu'il soit retenu dans le cadre de l'enseignement de la conduite automobile.

Je vous informe que j'ai transmis votre correspondance, pour examen, aux services compétents et je ne manquerai pas de vous tenir informé de la suite qui lui sera réservée.

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


Michel FOURCADE

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action pour
la Prévention des Accidents et les
Secours d'Urgence (C.A.P.S.U.)
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Si la démarche sera ensuite abandonnée et surtout non retenue par les pouvoirs publics, « l'expérience pilote » est relatée lors de ces « assises » du 22 octobre.

Le document des docteurs **DUPUICH** et **DULIOUST**, que nous avons pu obtenir, expose le projet dans ses détails et nous y retrouvons nos propres arguments exprimés au cours des vingt années précédentes :

- Rappel de la mise en place des « GES » au moment où **Christian GERONDEAU** est directeur de la sécurité civile, en 1981 (mais la décision avait été prise en novembre 1974. Il était alors le premier délégué interministériel à la sécurité routière).
- Le projet, élaboré en 1990, porte sur la formation de 1200 candidats.
- Il reprend le « PAS » et retient 6 heures de formation.
- On retrouve les « 5 gestes » mais on aborde néanmoins les traumatismes et les brûlures.
- Les auteurs veulent insister essentiellement sur les deux premiers « points », soit protéger et alerter (?).
- Le coût est estimé à 150 F par candidat (soit environ 23 € comme nous l'avons proposé avec le député **DELNATTE** également au cours des années 90). Mais gratuit pour les participants du fait de la participation financière accordée à l'association pour cette expérience.
- La formation est réalisée par des moniteurs de secourisme (et non par les formateurs des autos écoles). Ce que nous demandons.
- Observation sur la « faible motivation des responsables des autos écoles » (peut-être pour inciter leurs élèves à suivre la formation). Ou manque d'intérêt ou de motivation des candidats eux-mêmes, soucieux uniquement d'apprendre le Code de la route et à conduire ?

Les résultats de l'enquête menée auprès des établissements d'enseignement est intéressante car elle confirme que 80% d'entre eux souhaite que cette formation aux premiers secours (sur la route) soit réalisée par un « moniteur de secourisme extérieur à l'entreprise ».

C'est ce que nous avons proposé depuis le début (années 70).

Toutefois, cette expérience, avec six heures, n'a permis de « former » les candidats qu'aux deux premiers gestes. Même si d'après les articles de presse on évoquait d'autres gestes...

Les auteurs abordent l'intérêt d'une « première approche » en milieu scolaire. (Mais nous le disons et le demandons depuis 1968 – voir les bulletins du CAPSU – soit bien avant la création du CAPSU).

Ils souhaitent que leur travail local soit étendu à plusieurs départements tests. A ce propos, jamais l'ASAR ni le CAPSU n'ont été contactées pour tester les « 5 gestes qui sauvent », dans le département du Nord, de la même manière*.

Surtout, ils estiment – comme nous – que cet enseignement doit être obligatoire, donc pour les 800 000 futurs titulaires d'un permis de conduire, chaque année.

On trouvera ci-après les 5 pages de « l'expérience pilote de Charente Maritime », présentée lors des « assises sur la prévention et la sécurité », le 22 octobre 1992.

Du côté du ministère, après l'entretien de septembre 1991, rien. D'où la lettre du 29 décembre.

En cette fin d'année 1992, la presse estimait que nous aurions moins de 9000 tués. Après la vitesse en ville et la ceinture à l'arrière, la mise en place du « permis à points » aura un impact certain sur le comportement des automobilistes et autres usagers de la route. (Article « La Voix du Nord » du 29.12.1992 ci-dessous).

En 1993, nouvelle majorité législative, gouvernement de cohabitation et donc nouveaux ministres, nouveaux interlocuteurs !

* Seul le conseil général du Nord a pris l'initiative, en 1997, de former les collégiens de l'arrondissement de Lille aux « 5 gestes qui sauvent », formation gratuite assurée par les moniteurs de la Croix-Rouge Française. Et nous le devons au député du Nord, de la circonscription du CAPSU et vice président du conseil général à l'époque, le Docteur Michel GHYSEL, avec l'appui du député Patrick DELNATTE.

MOINS DE MORTS SUR LES ROUTES

Le passage en-dessous du seuil des 9 000 tués par an pourrait être bientôt atteint

Frôlant naguère les 10.500, le nombre de morts sur les routes de France est en passe de descendre dans les prochaines semaines en dessous de la barre des 9.000, en rythme annuel, a indiqué, hier, Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux Transports routiers.

Selon le ministre, cette baisse s'explique essentiellement par l'introduction du permis à points qui, ajoutée à la campagne de sensibilisation entreprise depuis plus de quatre ans par le gouvernement, a modifié le comportement des automobilistes.

Selon le bilan de novembre de la sécurité routière, 51 vies ont encore été sauvées par rapport à novembre 1991, ce qui représente une baisse de 6,1 %.

Mais il y a encore eu le mois dernier 12.797 accidents corporels (-2,5%), au cours desquels 788 personnes ont été tuées et 17.333 blessées (-4,1 %).

Ces chiffres, a souligné M. Sarre, sont encore exorbitants même si 528 vies ont été sauvées et 7.713 blessés évités par rapport aux cinq mois de la période juillet-novembre 1991,

c'est-à-dire depuis l'introduction, en juillet, du permis à points.

Décroissance régulière

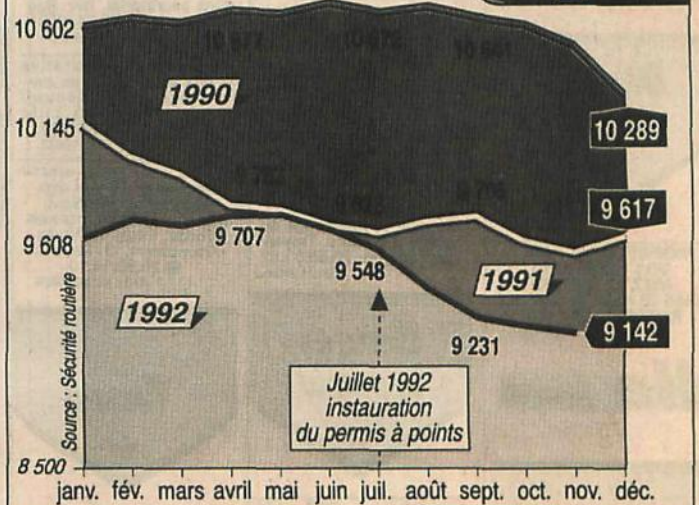
Sur douze mois consécutifs, de novembre 1991 à novembre 1992, le nombre des tués est passé pour la première fois en dessous du cap des 200.000 (199.264 exactement). Mais celui du nombre des tués est encore de 9.142, ce qui semble interdire qu'il puisse passer sous la barre des 9.000 avant le 31 décembre.

Avec une décroissance régulière du nombre des morts, le passage en dessous du seuil des 9.000 morts, selon Georges Sarre, pourrait vraisemblablement être atteint au mois de février, à condition que les automobilistes continuent à se montrer moins téméraires au volant et que les conditions climatiques des prochaines semaines ne soient pas trop mauvaises.

En dix ans, a souligné le ministre, le nombre des tués sur 12 mois consécutifs aura été réduit de plus d'un quart (-3.175 tués, soit -25,8 %) et celui du nombre des blessés aura diminué de plus de 120.000, ce qui représente

Evolution du nombre de tués

(bilan sur 12 mois, constaté à la fin de chaque mois)



AFP infographie - Laurence Saubadu

une baisse de 38 %, alors que le trafic a plus que doublé.

Mais les Français, malgré cette nette amélioration, ne sont pas

pour autant devenus les « bons élèves » de l'Europe et il y a toujours, dans l'Hexagone, presque deux fois plus de tués qu'en Grande-Bretagne.

~~A . E . S . U . R .~~

~~Enseignement du Secourisme~~

~~20, rue Léonce Vieljeux~~

~~17000 LA ROCHELLE~~

~~46.41.11.03~~

Docteur Yves DUPUICH
Docteur Jean-Pierre DULIOUST

NOTIONS DE PREMIERS SECOURS ET PERMIS DE CONDUIRE

EXPERIENCE PILOTE DE CHARENTE-MARITIME

Assises Européennes sur la Prévention des Risques et la Sécurité
La Rochelle. Jeudi 22 octobre 1992

Nous pouvons tous demain être confrontés à la situation de l'accident routier, que nous en soyons responsable, victime légère, simple témoin, ou découvreur au hasard de notre route.

Quoi faire et comment le faire sur les lieux d'un accident?

La France de 1992, ce sont 25 millions de véhicules automobiles, 36 millions de permis de conduire dont 800 000 nouveaux permis chaque année. Mais aussi 10 000 morts et 200 000 blessés sur la route.

L'idée est déjà ancienne de profiter du permis pour sensibiliser les conducteurs à la notion de porter secours.

En décembre 1981, M. Christian GERONDEAU, alors directeur de la Sécurité Civile au Ministère de l'Intérieur, adresse un courrier aux Préfets à propos d'une attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie pour tous les candidats au permis de conduire, qui deviendrait obligatoire à partir du 1er octobre 1982... (10 ans déjà!)

En novembre 1990 (je cite) : "Le Gouvernement estime toujours souhaitable... (ce même type d'enseignement) ...et prévoit de recycler sur 3 ans les 20 000 enseignants de la Conduite pour permettre aux 800 000 candidats annuels d'acquérir ces notions, notamment les gestes qui doivent être exécutés immédiatement après un accident ".

Dans cette même année 1990, sur un projet conçu par le Docteur Yves DUPUICH en collaboration avec la Préfecture (Programme REAGIR), le Ministère des Transports donne son accord pour une expérience pilote en Charente-Maritime au titre du Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routières (PDASR) 1991 et 1992.

L'aide financière du Ministère et du Conseil Général de Charente-Maritime autorise la formation gratuite de 1200 candidats, formation dont se charge, sous convention, l'association A.E.S.U.R. que nous avons créée à cet effet.

L'expérience pilote de Charente-Maritime a débuté en janvier 1991.

BUT

L'enseignement vise à apprendre aux candidats au permis de conduire comment se comporter face à un accident de la circulation, dans leurs attitudes comme dans leurs gestes.

CONTENU :

D'une durée de 6 heures, il comporte 3 grandes parties : Protéger, Alerter, Secourir.

1) Comment protéger les personnes et les lieux et comment éviter le "sur-accident"

Et aussi quand peut-on réaliser un dégagement en urgence?

2) Le chapitre "Alerter" comporte 2 volets, le bilan et l'alerte.

Le bilan, c'est-à-dire comment apprécier l'état des victimes pour transmettre les éléments recueillis aux services de secours.

L'alerte : qui appeler, et quels types de renseignements fournir aux services spécialisés, pour optimiser le secours.

3) Secourir

Quels sont les gestes simples et pratiques à réaliser sur une victime dans l'attente des secours en présence d'une hémorragie, d'une perte de connaissance, d'un arrêt respiratoire, d'un problème osseux ou articulaire, ou encore d'une brûlure.

Nous avons voulu que cet enseignement insiste surtout sur les 2 premiers points, Protéger et Alerter, car les résultats des enquêtes REAGIR ont montré que 10% des morts et des blessés aggravés sont liés à des sur-accidents ou des alertes erronées, incomplètes ou mal données.

FINANCEMENT :

Le coût d'une formation-type dans cette opération pilote a été estimé à 150 francs par candidat.

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières a financé 205 formations.
Le Conseil Général de Charente-Maritime en a financé 1000.

REALISATION DE L'OPERATION

Elle est proposée à **tous** les candidats au permis de conduire en Charente-Maritime, sous forme d'un libre choix volontaire, puisqu'aucune réglementation officielle n'est actuellement en vigueur.

Elle repose donc sur la motivation des responsables des Auto-Ecoles pour sensibiliser leurs élèves et les inciter à suivre cette formation.

Les cours sont réalisés par des moniteurs de secourisme.

Dès qu'une Auto-Ecole a regroupé 8 à 12 élèves, l'enseignement commence, le plus souvent dans les locaux même de l'auto-école, en général en 3 fois 2 heures (ou 2 fois 3 heures).

A la fin des cours, les élèves répondent à une liste de 10 questions (type choix multiples) portant sur l'ensemble du programme.
Deux questions supplémentaires permettent aux élèves de donner leurs appréciations sur l'enseignement.

Enfin, l'élève reçoit et conserve un livret que nous avons conçu et réalisé avec Les CODES ROUSSEAU, et qui reprend l'ensemble du programme.

A ce jour (octobre 1992), 780 candidats tous permis (A, B, C, D,) ou en Apprentissage Anticipé de la Conduite ont été formés.

Nous pensions terminer la formation de 1200 personnes en une année mais la faible motivation, apparemment paradoxale, des responsables d'Auto-Ecoles ne nous a pas permis de tenir ce délai.

Seulement 25% des Auto-Ecoles de Charente-Maritime se sont engagées dans cette opération, avec conviction. Malgré cela, elles rencontrent parfois des difficultés à motiver certains de leurs élèves.

EVALUATION : RESULTATS sur les 800 candidats déjà formés.

Contrôle des connaissances en fin de cours

Sur les questions portant sur la Protection et l'Alerte, nous obtenons 97% de réponses exactes.

Sur les questions portant sur les Gestes de secourisme, nous descendons à 70% de réponses exactes.

Ces résultats sont encourageants, car ils correspondent à l'objectif fixé, c'est-à-dire insister dans la formation sur l'aspect Protection et Alerte devant un accident.

Indice de satisfaction

En ce qui concerne la pertinence du programme, c'est à 98% que les élèves se déclarent satisfaits de l'enseignement et estiment qu'il leur a été "profitable" ou "très profitable".

Cet indice de satisfaction est lui aussi excellent mais il est à tempérer, compte-tenu du fait que les personnes qui suivent ces cours sont volontaires.

ENQUETE AUPRES DES AUTO-ECOLES

En septembre 1992, nous avons adressé à tous les responsables un questionnaire portant sur :

- leurs motivations à la participation ou la non-participation à cette opération.
- l'intérêt et le devenir de cet enseignement
- le coût
- la qualité des personnes réalisant l'enseignement.

Résultats préliminaires

100% estiment cet enseignement utile et 79% le trouvent bien adapté à leur auto-école.

8 sur 10 pensent qu'il doit être réalisé par un moniteur de secourisme extérieur à l'entreprise. Deux auto-écoles sur 10 aimeraient le confier à leur propre moniteur formé (et recyclé ensuite).

97% souhaitent voir continuer cet enseignement, sous forme obligatoire pour les 3/4 d'entre eux.

65%, enfin, estiment qu'il doit faire l'objet d'un contrôle de connaissances lors de l'examen du Code de la Route.

L'AVENIR

Aujourd'hui, nous pouvons constater :

- la bonne acquisition par les élèves des notions de protection et d'alerte face à l'accident,
- le sentiment d'utilité de cet enseignement par les auto-écoles et les élèves,
- le souhait qu'il soit poursuivi, rendu obligatoire et contrôlé à l'examen du permis, ce qui est cohérent avec le PNF (Programme National de Formation).

L'avenir, ce sont trois objectifs :

1) Il faut réaliser une première approche de sensibilisation globale à la sécurité en milieu scolaire.

On le sait, les jeunes sont très attentifs et très réceptifs aux messages concernant tout ce qui peut aider et préserver la vie.

2) Il faut réfléchir à des actions de rappel, dans la vie active et sociale.

3) Mais dès maintenant, pour donner à l'expérience que nous venons de vous exposer une ampleur numérique plus importante et permettre une évaluation plus approfondie, il nous paraît nécessaire de demander au Ministère des Transports (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières) d'étendre cette expérience à plusieurs départements-tests :

- en rendant cet enseignement obligatoire,
- en intégrant le contrôle des connaissances sur le secours dans l'examen du permis,
- dans le but d'une généralisation future aux 800 000 permis annuels.

Plusieurs pays en Europe y réfléchissent sérieusement d'ailleurs.

Une vie sauvée un jour justifie pleinement quelques heures d'enseignement en plus dans une formation à la conduite.

En somme, il faut INFORMER, PERSUADER... et ENSEIGNER
l'esprit, la lettre et le geste du SECOURS

Car c'est comme la culture : il en restera toujours quelque chose !

oooooooooooooooooooo

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET LES SECOURS D'URGENCE

C. A. P. S. U.

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 29 décembre 1992

Monsieur Georges SARRE,
Secrétaire d'Etat aux Transports,
Arche de la Défense,
92055 PARIS-LA-DEFENSE Cédex 04

Monsieur le Ministre,

Vos services viennent d'annoncer qu'il y aurait en 1992 environ 9300 tués sur les routes de France. Ce chiffre est en effet en diminution et satisfait un militant de la sécurité routière que je suis depuis plus de 20 ans.

Toutefois, vous le savez, il y aura encore plus de 10 000 morts en réalité car les chiffres sont ceux des six premiers jours après l'accident !

Je vous pose donc à nouveau la question. Allez-vous, à partir de 1993, faire réaliser les statistiques comme tous les Pays Européens en prenant en compte la mortalité dans le mois des accidents ?

D'autre part, j'avais été reçu à votre cabinet le 11 septembre 1991. Depuis, plus rien ! Ce n'est pas très encourageant pour des bénévoles ?

En juillet dernier, je faisais parvenir au Premier ministre un important document sur les "5 gestes qui sauvent" - 25 années de campagne - afin de réclamer une décision Française en la matière.

Son Chef de Cabinet me précisait le 10 août qu'il transmettait ce mémoire à vous-même. Votre Chef de Cabinet m'indiquait le 21 août que ce dossier était transmis aux "services compétents". Il y a des années que ces "services compétents" étudient et sont incapables de donner un avis cohérent en la matière et vous de décider !

Qu'allez-vous nous répondre avant votre départ ?

En cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

119

1993

A la date du 8 mars 1993, un arrêté interministériel (Intérieur et Santé) est publié qui met en place une « formation aux activités de premiers secours routiers ».

Rien à voir avec les seuls « 5 gestes » mais, incroyable, cette formation destinée essentiellement aux sapeurs pompiers ou aux secouristes engagés et entraînés des associations, sera reprise comme « seule formation valable » par les services de la sécurité routière.... Peut être pour prétendre ou affirmer que les seuls « 5 gestes », ce n'est pas sérieux ?

La formation au secourisme routier, car c'est de cela qu'il s'agissait, était prévue en trente neuf heures (minimum) et ne pouvait être suivie que par les secouristes déjà titulaires de la formation « premiers secours en équipe ».

Comment les services de la sécurité routière ont-ils pu reprendre cette formation et la comparer aux « 5 gestes » ? Vraiment incompréhensible.

Erreur ? Volonté de dévaloriser le projet des « 5 gestes » en démontrant que, pour s'intéresser aux accidentés de la route il faut vraiment une formation « spécialisée » ?

Une forme de malveillance à notre égard, soit pour nous décourager ou nous déstabiliser ?

Je crois plutôt que cet épisode rejoint la citation de Napoléon qui a dit :

« N'attribuez jamais à la malveillance ce qui s'explique très bien par l'incompétence ».

Le (nouveau) ministre, **Bernard BOSSON** (qui avait posé une question écrite en 1990 est alors annoncé dans l'agglomération du siège du CAPSU.

Le 27 mai, il avait envoyé une lettre circulaire concernant le programme « REAGIR » auquel plusieurs bénévoles du CAPSU avaient participé.

En juillet, la presse revient sur le bilan (définitif) des accidents de la route pour 1992. On confirme que « 95 % des accidents relèvent d'un facteur humain », ce qui n'a pas changé depuis qu'on nous en parle (fin des années 60).

Dans les commentaires on retrouve évidemment le fléau de l'alcool au volant, autre combat permanent du CAPSU.

Le 13 septembre, nouvelle lettre au nouveau Premier ministre, **Edouard BALLADUR**, déjà contacté en juillet.

Il fallait le prévenir que les ministères que l'on dit « concernés » n'étaient pas d'accord et qu'à cause de ce problème, le projet n'avancait pas.

Occasion de joindre à l'envoi le « dossier spécial » sur l'alcool au volant réalisé pour le CAPSU (avec le concours essentiel de **Georges VEDRINE**).

**Arrêté du 8 mars 1993 relatif à la formation
aux activités de premiers secours routiers**

NOR : INTE9300195A

Le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique et le ministre de la santé et de l'action humanitaire,

Vu le décret n° 91-834 du 30 août 1991 modifié relatif à la formation aux premiers secours, notamment son article 14-1 ;

Vu le décret n° 92-514 du 12 juin 1992 relatif à la formation de moniteur des premiers secours et modifiant le décret n° 91-834 du 30 août 1991 relatif à la formation aux premiers secours ;

Vu l'arrêté du 8 novembre 1991 modifié relatif à la formation aux premiers secours ;

Vu l'arrêté du 8 juillet 1992 relatif aux conditions d'habilitation ou d'agrément pour les formations aux premiers secours ;

Vu l'arrêté du 18 décembre 1992 relatif à la liste d'aptitude des membres des jurys d'examen des premiers secours.

Arrêtent :

CHAPITRE I^{er}

Organisation et déroulement de la formation

Art. 1^{er}. - Il est créé un certificat de formation aux activités de premiers secours routiers qui sanctionne la connaissance des aspects particuliers en matière d'accidents de la route et l'acquisition des techniques spécifiques à la prise en charge des victimes de ces accidents.

Art. 2. - La formation des candidats à ce certificat est assurée par les organismes publics habilités et les associations agréées dans les conditions fixées par l'arrêté du 8 juillet 1992 susvisé.

Art. 3. - La formation aux activités de premiers secours routiers est donnée sous la direction d'un médecin avec le concours de titulaires du brevet national de moniteur des premiers secours et de la carte officielle en cours de validité ainsi que du certificat de formation aux activités de premiers secours routiers.

La formation est dispensée par deux moniteurs à des groupes de dix auditeurs maximum.

Art. 4. - Le programme de cette formation comprend dix modules dont l'intitulé, l'objectif et la durée figurent en annexe du présent arrêté.

CHAPITRE II

**Examen du certificat de formation
aux activités de premiers secours routiers**

Art. 5. - Le préfet fixe les dates des sessions d'examen du certificat de formation aux activités de premiers secours routiers, désigne les centres d'examen et arrête la composition des jurys. Il convoque les candidats.

Art. 6. - Pour être admis à subir les épreuves de l'examen du certificat de formation aux activités de premiers secours routiers, le candidat doit être :

- âgé de dix-huit ans au moins ;
- titulaire du certificat de formation aux activités de premiers secours en équipe.

Art. 18. - Le directeur de la sécurité civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 mars 1993.

Le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de la sécurité civile.

J. LEBESCHU

Le ministre de la santé et de l'action humanitaire.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de la santé.

J.-F. GIRARD

ANNEXE

**PROGRAMME DU CERTIFICAT DE FORMATION
AUX ACTIVITES DE PREMIERS SECOURS ROUTIERS**

(Trente-neuf heures minimum, essentiellement pratiques avec manœuvres récapitulatives de jour et de nuit) pour un groupe de dix participants

R 1. - *L'équipe de secours routier (durée : trois heures)*

Module d'information sans évaluation comprenant :

- la démonstration d'une intervention d'une équipe de secours routier sur un accident simulé ;
- la rencontre avec cette équipe de secours routier qui présente son matériel et ses véhicules ;
- la présentation de l'organisation des secours et de l'aide médicale urgente en matière d'accidents de la route ; présentation des différents partenaires intervenants (secouristes, sapeurs-pompiers, police, gendarmerie, service mobile d'urgence et de réanimation, service d'aide médicale urgente et autres services hospitaliers, ambulanciers privés, équipement, etc.).

Madame, Monsieur,

Avec plus de 10 000 autres inspecteurs départementaux de sécurité routière, vous avez concouru au succès du programme REAGIR.

La réalisation de 20 000 enquêtes en équipes pluridisciplinaires, sur les accidents mortels de la circulation a entraîné une importante mobilisation des administrations et des partenaires locaux.

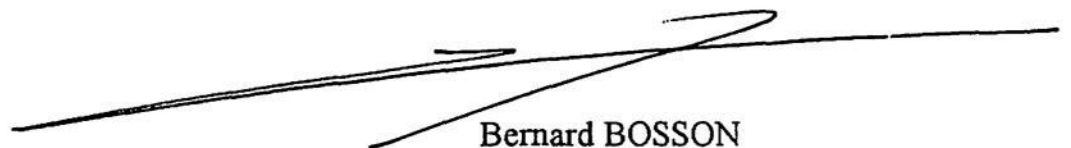
Cette mobilisation locale et les multiples actions de prévention réalisées à partir des enquêtes REAGIR ont ainsi fortement contribué à la diminution significative des tués sur la route. Elle a aussi participé à l'évolution favorable de l'opinion publique.

Nombreuses sont les propositions formulées dans vos enquêtes qui ont trouvé une concrétisation au plan national. Parmi les plus récentes, je citerai l'obligation du contrôle technique pour les véhicules de plus de cinq ans, la généralisation du port de la ceinture et l'obligation d'utilisation de système de retenue pour le transport des enfants en voiture.

A l'occasion du dixième anniversaire du lancement du programme REAGIR, je tiens à vous exprimer mes plus vifs remerciements pour le travail réalisé.

Les statistiques de 1992, 9082 tués et 198 104 blessés sur la route, bien qu'encourageantes, sont encore là pour nous rappeler que notre tâche est loin d'être terminée.

Je sais pouvoir compter sur votre compétence et votre motivation pour continuer la lutte contre l'insécurité routière, en vous assurant Madame, Monsieur, de mes sentiments les meilleurs.



Bernard BOSSON

9.083 morts, 198.104 blessés

Des routes moins meurtrières en 92... mais le bilan reste très lourd

LES routes de France ont été moins meurtrières l'an dernier : les accidents ont fait 9.083 morts et 198.104 blessés, soit 634 morts et 7.884 blessés de moins qu'en 91, selon un rapport publié hier par la Sécurité routière.

L'allègement du risque routier est dû essentiellement à une meilleure application de la limitation de la vitesse en ville (50 km/h depuis décembre 90) et à l'entrée en vigueur du permis à points en juillet 92.

Mais l'amélioration reste « fragile », estime la Sécurité routière qui a constaté avec inquiétude une remontée des vitesses sur route ces derniers mois et qui craint que le rôle « pédagogique » du permis à points ne s'estompe.

Bien que meilleur qu'en 91, le bilan 92 des accidentés reste élevé : chaque jour, la route a fait en moyenne 26 morts et 560 blessés. Désireuse d'éviter « la banalisation » de ce type de bilan, la Sécurité routière souligne que chaque Français parcourra en moyenne, en 55 ans de conduite, 780.000 km. Il aura 9 à 11 accidents matériels, 1 risque sur 5 d'être blessé et 1 risque sur 120 d'être tué.

Nul besoin d'être un grand voyageur : 65 % des accidents corporels ont lieu à moins de 15 km de chez soi, sur des trajets

quotidiens, considérés comme « sans risques », avertit le rapport.

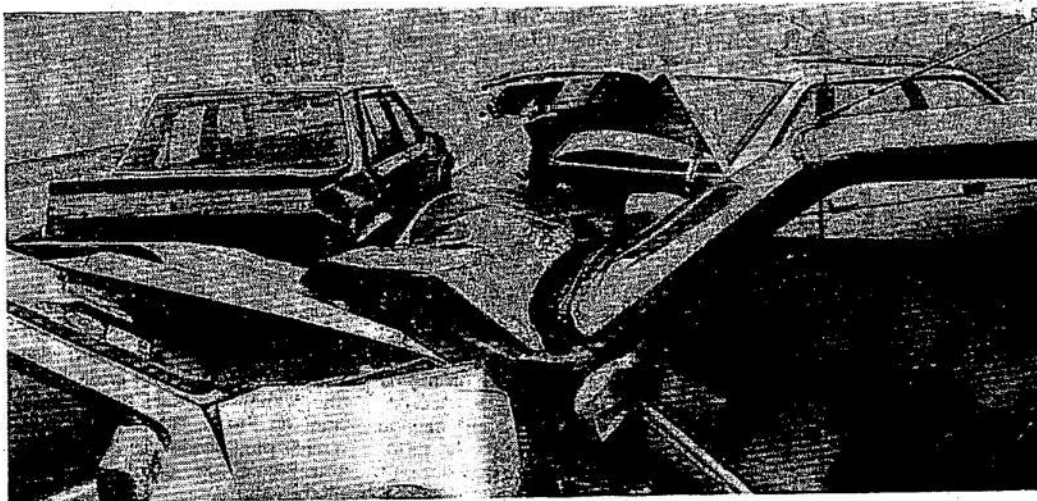
Le matériel n'est pas non plus en cause, puisque les trois quarts des accidents mortels sont dus à l'alcool, une vitesse excessive, l'absence du port de la ceinture ou du casque : 95 % des accidents relèvent d'un facteur humain, selon le rapport.

Mieux vaut emprunter l'auto-route : pour 100 millions de km parcourus, le risque mortel est de 2,8 tués sur route nationale, soit quatre fois plus que sur autoroute (0,8 tué), où il n'y a ni cyclistes, ni motards, ni carrefours. Sur autoroute, la vitesse est souvent la cause de l'accident, car 40 % des accidents y frappent des véhicules seuls, sans autre usager en cause.

Insécurité et vacances

L'insécurité routière est souvent synonyme de vacances : la journée la plus meurtrière de 92 a été le samedi 18 avril (50 tués), jour de grands départs des vacances de Pâques, tandis que le plus grand nombre de blessés (850) est survenu le samedi 29 août, jour de grands retours de vacances d'été. Comme en 91, le week-end le plus meurtrier reste celui du début juillet (34 tués par jour).

En revanche, les deux jours au bilan le plus faible sont le mardi



18 février (5 tués) et le mercredi 30 décembre (330 blessés), deux journées de congés scolaires et de plein hiver, au trafic moins dense, avec des conducteurs plus prudents en raison de la météo.

Grâce à la diminution des accidents corporels et des tués l'an dernier, la collectivité a économisé 5,2 milliards de francs. Les accidents ont coûté 120 milliards par an (65 milliards pour les accidents corporels et 55 pour les

dégâts matériels et frais administratifs).

Ce coût représente 2.000 F par habitant et par an, ou 5.600 F par ménage et par an, souligne la Sécurité routière. Selon le Commissariat au Plan, le coût pour la collectivité d'un mort sur la route est en moyenne de 3,6 millions de francs.

Les Français, qui ont parcouru l'an dernier 450 milliards de km sur le réseau routier (soit 13.500 km par voiture), ont aussi perdu 80 millions d'heures dans les en-

combres, soit 220.000 heures par jour. Sans compter les trajets en ville.

La vitesse reste la principale infraction sanctionnée (1,275 millions de cas, pour moitié en ville), suivie par l'alcool (120.000 infractions), les feux et stops franchis (275.000 et 106.500) le non-port de la ceinture (610.500) ou du casque (168.090). Au total, 2,545 millions d'infractions sanctionnées, auxquelles s'ajoutent les 8,4 millions d'infractions au stationnement.

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS
ET LES SECOURS D'URGENCE
C. A. P. S. U.

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 13 septembre 1993

Monsieur Edouard BALLADUR,
Premier ministre,
57 rue de Varenne,
75700 PARIS

Monsieur le Premier ministre,

Par un courrier en date du 21 juillet 1993, je me permettais de vous faire parvenir un dossier sur le projet Français des "5 GESTES QUI SAUVENT" concept d'apprentissage de masse de la conduite à tenir face à un accident de la route que nous devrions enseigner systématiquement aux candidats aux permis de conduire.

Ce projet demeure en l'état car les Ministères concernés ne sont pas d'accord sur ce qu'il faut apprendre ou pas lors de cette formation. Les "5 gestes" font pourtant l'objet d'un consensus depuis longtemps. Devant ce blocage, c'est vers vous que nous nous tournons afin que vous puissiez provoquer un réexamen complet.

Mais le CAPSU oeuvre aussi contre un autre fléau pour lequel des mesures complémentaires donc plus sévères sont à prendre : L'ALCOOL AU VOLANT.

Vous trouverez sous ce pli le dossier que nous venons de constituer sur la campagne que nous avons menée et ce que nous proposons.

Egalement, le document de travail et d'information du CAPSU dans lequel vous verrez que les Pouvoirs Publics ne tiennent que rarement leurs engagements, dans le cas présent de nous écouter sérieusement et de nous inviter à participer aux commissions ou groupes de travail pour lesquels nous sommes compétents et représentatifs.

Je vous remercie personnellement du temps que vous voudrez bien consacrer à ce nouvel envoi et, restant à la disposition de vos services, je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, en ma très Haute Considération.

Le Président,

124

Tout en renouvelant notre disponibilité et notre accord, par avance, pour participer à une commission sur cette question ou groupe de travail (puisqu'il devait s'en créer un, spécialement à ce sujet).

Le relais de la presse, tout au moins au niveau de l'agglomération où le CAPSU avait son siège, parfois au niveau départemental ou régional, était primordial, notamment pour renseigner les lecteurs qui suivaient depuis longtemps notre combat.

Articles de presse du 16 septembre 1993 (suite lettre au Premier ministre) et relance pour la décentralisation des services de la sécurité de Paris à Roubaix (et non à Lille comme demandé précédemment) du 10 février :

LYS-LEZ-LANNOY 16 SEPT. 1993

CAPSU : nouvelle lettre au Premier ministre

Le Conseil d'action pour la prévention et les secours d'urgence (CAPSU) dont le siège est à Lys-les-Lannoy vient à nouveau d'écrire au Premier ministre M. Edouard Balladur. Son président, Didier Bruggaevae, revient sur son précédent envoi du 21 juillet à propos des « 5 gestes qui sauvent » et écrit notamment : « Ce projet demeure en l'état car les ministères concernés ne sont pas d'accord sur ce qu'il faut apprendre ou pas lors de cette formation. Les

« 5 gestes » font pourtant l'objet d'un consensus depuis longtemps. Devant ce blocage, c'est vers vous que nous nous tournons afin que vous puissiez provoquer un réexamen complet ».

M. Bruggaevae évoque ensuite l'autre action d'envergure du CAPSU, celle relative à l'alcool au volant. Il remet à M. Balladur un dossier sur le travail réalisé par les membres du CAPSU et leurs propositions. Il précise également au Premier ministre : « Vous verrez que les pouvoirs publics

ne tiennent que rarement leurs engagements, dans le cas présent, de nous écouter sérieusement et de nous inviter à participer aux commissions ou groupes de travail pour lesquels nous sommes compétents et représentatifs ».

Le CAPSU espère ainsi pouvoir travailler dans de bonnes conditions avec le ministère des transports pour les « 5 gestes qui sauvent » et avec le ministère de la justice pour les mesures contre l'alcool au volant.

Sécurité routière :

Le CAPSU souhaite une décentralisation sur Roubaix

M. Didier Bruggaevae, président du CAPSU (Conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence), association basée à Lys-les-Lannoy, a rédigé un nouveau courrier... Cette fois-ci, il a écrit à M. Michel Delebarre, ministre de la Fonction publique. Il lui demande, comme à ses prédécesseurs, de décentraliser les services de sécurité routière actuellement à Paris. Et plutôt que de les faire venir à Lille, commune déjà bien « équipée », il propose de les installer à Roubaix.

M. Bruggaevae ne précise pas dans ce courrier les raisons de sa démarche mais manifeste le souhait d'être associé aux conséquences de la décision, avec d'autres partenaires, si elle devait être prise.

10 FEVR. 1993

Un député, **Jean-Jacques WEBER**, posera une question écrite, au ministre des Transports, le 27 septembre (la réponse paraîtra au JO le 24 janvier 1994).

Il évoque un stage pratique de cinq heures (donc il s'agit des « 5 gestes »). Mais, comme indiqué plus haut, le ministère apporte une réponse invraisemblable.

Il parle de « secourisme routier » et donc de l'arrêté du 8 mars 1993, « véritable formation sérieuse dans ce domaine ». (Réservée pourtant aux professionnels !).

Il revient ensuite sur un arrêté de.... 1959 pour l'apprentissage des comportements à adopter en présence d'un accident de la circulation...

Comment comprendre que nous en revenions à simplement une telle réponse après cette question écrite de septembre 1993 ?

La relance du Premier ministre fera réagir le ministre des transports puisque, le 13 octobre, il fait simplement savoir qu'il transmet le mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » au « directeur de la sécurité et de la circulation routières ».

Il est utile de relire la question écrite, de la même personne, certes en 1990 député puis en cette année 1993 ministre (des Transports) et sa lettre du 8 juin 1990 !

Nous en arrivons au passage, dans l'agglomération (notamment à Hem, commune d'action de l'ASAR et du CAPSU, et Wasquehal, lieu de création des ESPC en 1969) du ministre des Transports, **Bernard BOSSON**.

Au nom de l'ASAR (devenue ASSARN – région Nord), démarche de son président, **Philippe LAUWICK** auprès de Madame le Maire de la ville de Hem pour remettre en main propre une lettre au ministre.

Réponse du ministre au président de l'ASSARN le 2 novembre.

Un ministre n'est jamais visible. Parfois il n'a pas le temps de voir sa propre famille. Alors un président d'une association de secouristes, même avec l'appui d'une élue de son parti politique, pourquoi serait-ce possible ?

Mais à Wasquehal, le président du CAPSU ira directement à la rencontre du ministre venu inaugurer la gare rénovée afin de pouvoir mieux desservir la ligne TGV. Le samedi 16 octobre 1993.

Il se passera là un moment historique qu'il faut rappeler et détailler.

Après l'inauguration officielle, les discours, tous les officiels se rassemblent et discutent.

Il y avait, outre le préfet du Nord (département et région), de nombreux maires et surtout les députés des circonscriptions autour de Wasquehal dont le maire, **Gérard VIGNOLE**, était le député ; mais surtout le député et maire de Marcq en Baroeul, **Serge CHARLES**, ainsi que le sénateur et maire de Roubaix **André DILIGENT**. Et le député de Roubaix, le **Docteur Michel GHYSEL**.

Que s'est-il passé ?

10ème législature

Question N° : 6077	de M. Weber Jean-Jacques (Union pour la démocratie française et du Centre - Haut-Rhin)	QE
Ministère interrogé :	équipement, transports et tourisme	
Ministère attributaire :	équipement, transports et tourisme	
	Question publiée au JO le : 27/09/1993 page : 3144	
	Réponse publiée au JO le : 24/01/1994 page : 387	
Rubrique :	Permis de conduire	
Tête d'analyse :	Formation des conducteurs	
Analyse :	Stage obligatoire de secourisme	
Texte de la QUESTION :	M. Jean-Jacques Weber attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la place qui devrait être réservée pour l'obtention du permis de conduire, à l'enseignement du secourisme. Un stage pratique de cinq heures suffirait en effet à l'apprentissage des premiers gestes de secourisme. Aussi, il lui demande s'il envisage de rendre obligatoire ce stage pratique avant la délivrance du permis.	
Texte de la REPONSE :	L'enseignement du secourisme routier a fait l'objet d'une large concertation à l'issue de laquelle les ministères compétents (intérieur et santé) ont défini, aux termes des dispositions réglementaires fixées par l'arrêté du 8 mars 1993 relatif à la formation aux activités de premiers secours routiers, paru au Journal officiel de la République française du 21 mars 1993, les critères d'une véritable, formation sérieuse dans ce domaine. Il convient de souligner, en ce qui concerne la formation des conducteurs, que le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1959, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation, en faisant référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. Ces éléments font naturellement partie des contenus de formation imposés dans le cadre des diverses validations prévues par le livret d'apprentissage dont chaque élève conducteur doit être obligatoirement titulaire aux termes de l'article R. 123-2 du code de la route et font l'objet d'une évaluation à l'occasion de l'épreuve théorique générale de l'examen du permis de conduire.	

*Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Tourisme*

13 OCT. 1993

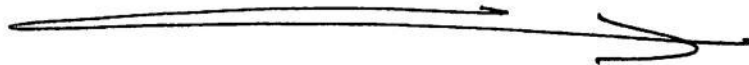
E/CET/93/72162/

Monsieur le Président,

Par lettre du 21 Juillet 1993, adressée à Monsieur le Premier Ministre qui me l'a transmise, vous avez bien voulu soumettre un document, concernant un projet destiné à sauver des vies lors des accidents en général, et particulièrement adapté à l'usage des futurs conducteurs.

Je fais parvenir votre courrier au Directeur de la Sécurité et de la Circulation routières afin qu'il vous soit répondu dans les meilleurs délais.

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



Bernard BOSSON

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du C.A.P.S.U.
59390 LYS LEZ LANNOY

BERNARD BOSSON

ANCIEN MINISTRE
MAIRE D'ANNECY
DÉPUTÉ DE LA HAUTE-SAVOIE

PARIS, le

JOURNAL OFFICIEL DU 6 AOUT 1990
-----*Permis de conduire (examen)*

30004. - 11 juin 1990. - M. Bernard Bosson appelle tout spécialement l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur l'initiative prise par le comité d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence de former tous les usagers de la route aux « gestes qui sauvent » et de leur faire suivre un stage pratique de cinq heures, obligatoire pour la délivrance du permis de conduire. Il lui demande quelle suite il entend donner à cette proposition.

Réponse. - L'enseignement de notions élémentaires de secourisme à l'intention des candidats au permis de conduire paraît souhaitable. A cet effet, de nombreuses discussions se poursuivent avec le concours de membres du corps médical afin de déterminer les notions essentielles qui devraient être acquises en la matière par les 800 000 personnes qui obtiennent le permis de conduire chaque année. Par ailleurs, le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation et fait référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. L'enseignement dispensé dans les auto-écoles devra être conforme à ce programme. C'est pourquoi, l'ensemble des 20 000 enseignants de la conduite sera recyclé à partir de cet automne et sur une période de trois ans sous la responsabilité de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

BERNARD BOSSON
ANCIEN MINISTRE
MAIRE D'ANNECY
DÉPUTÉ DE LA HAUTE-SAVOIE

PARIS, le - 8 JUIN 1990

N.Réf. CAB/AMA

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action pour
la Prévention des Accidents et
les Secours d'Urgence
C.A.P.S.U.
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 21 Mai dont j'ai pris connaissance avec la plus grande attention.


Votre proposition de faire suivre à tous les usagers de la route un stage pratique de 5 h. obligatoire pour la délivrance du permis de conduire et permettant l'apprentissage des "cinq gestes qui sauvent" recueille mon entière approbation.

C'est la raison pour laquelle je viens de poser une question écrite au Ministre de l'Équipement du Logement, des Transports et de la Mer dont vous trouverez ci-joint copie.

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

Parallèlement, j'alerte mes collègues du Groupe de l'Union du Centre auquel j'appartiens à l'Assemblée Nationale sur cette initiative.

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


Bernard BOSSON.

130

*Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Tourisme*

2 - NOV. 1993

AMA/CD

Monsieur le Président,

Madame MASSART, Maire de Hem, m'a bien remis votre lettre du 15 octobre dernier par laquelle vous me faites part de votre souhait de me rencontrer afin de me présenter la campagne "5 gestes qui sauvent".

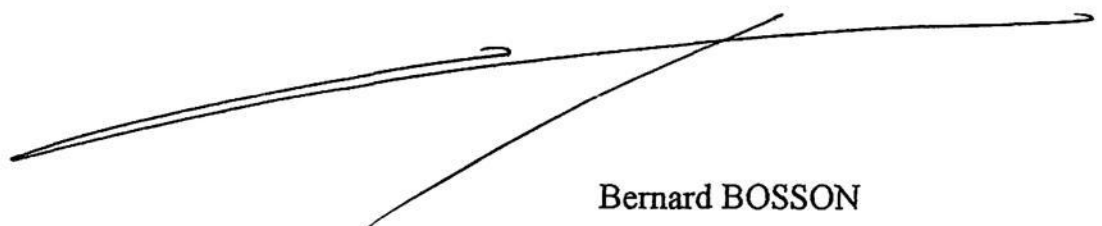
C'est avec intérêt que j'ai pris connaissance du dossier joint à votre correspondance.

Malheureusement, je me dois de vous indiquer qu'un emploi du temps actuellement fort chargé ne me permet pas de vous accorder, dans les meilleurs délais, l'entretien que vous sollicitez.

Aussi, pour marquer l'intérêt que je porte à vos actions en matière de secourisme routier, ai-je demandé à M. BERARD, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, de bien vouloir, lui-même ou l'un de ses proches collaborateurs, vous recevoir.

Je vous invite donc à vous rapprocher de son Secrétariat (tél. : 40 81 80 70).

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



Bernard BOSSON

Docteur Philippe LAUWICK
Président de l'Association des
Sauveteurs Secouristes Actifs
de la Région Nord
15 A, rue Paul Lafargue
59100 ROUBAIX

Avec la brochure bleue, reconnaissable, « 5 gestes qui sauvent » dernière édition 1993 (financée par l'ACMF et une participation de l'ASSARN et de 3M Santé afin d'assurer un tirage de 25 000 exemplaires), je m'avance vers ces personnalités.

Passant devant **André DILIGENT**, je lui montre la brochure. Comprenant immédiatement l'intérêt d'en parler au ministre « responsable » qu'on avait ainsi « sous la main », il me l'a prend et me demande de le suivre....

Nous arrivons à la hauteur du député maire **Serge CHARLES**.

André DILIGENT s'arrête et lui dit : « Tu connais mieux que moi le sujet ». Il lui remet la brochure et nous allons voir ensemble le ministre **BOSSON**.

Et, le député **CHARLES** qui, depuis de nombreuses années, écrivaient aux ministres pour les « 5 gestes » ou posaient des questions écrites dira textuellement au ministre pour évoquer le projet :

« Monsieur le ministre, si vous ne rendez pas cette formation obligatoire, elle ne se fera jamais » !

Le ministre avait écouté les propos tenus. Il me demanda simplement ce que je faisais (dans la vie). J'avais bien sûr une profession (chargé de la sécurité dans une grande entreprise) car les activités associatives étaient bénévoles.

C'est vrai que certaines associations, régies pourtant selon la loi de 1901, très importantes, disposent de « permanents », parfois d'un personnel administratif important. Ce n'était pas notre cas. C'est dans un autre état esprit que nous avons toujours agi pour le secourisme et la prévention des accidents.

Evidemment, le maire et député qui recevait dans sa ville le ministre, **Gérard VIGNOLE**, avait été contacté. Il demanda un « dossier ».

Il m'écrivait alors le 5 novembre en transmettant le courrier envoyé au ministre afin de lui « remémorer ce dossier », car il savait* (un peu) l'histoire de ces « 5 gestes ».

La réponse, nous l'obtiendrons en date du 29 novembre 1993 du (nouveau) directeur de la DSCR (délégué interministériel), **Jean-Michel BERARD** :

Une « large concertation » avait abouti au (fameux) arrêté de 1993.

Cette lettre ne pouvait que déconsidérer, décrédibiliser le signataire et les services dont il avait la charge et son conseiller médical de l'époque.

* Les ESFC (Equipes de Secours Protection Civile) ont été créées en 1969 à Wasquehal (pour les communes de Wasquehal et Flers), première association qui agira pour animer la campagne des « 5 gestes pour sauver » puis des « 5 gestes qui sauvent ». Le député maire était à l'époque Pierre HERMAN, remplacé ensuite par Gérard VIGNOLE.

Gérard VIGNOBLE
Député du Nord

Paris, le 5 novembre 1993

Vice-Président de la Commission Supérieure
du Service Public des Postes et Télécommunications

Président du Groupe d'Amitié
FRANCE-PAYS-BAS

Membre de la Commission de la
Production et des Echanges

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président
A S A R
59390 LYS LEZ LANNOY

Réf. : GV/BS/BA/455

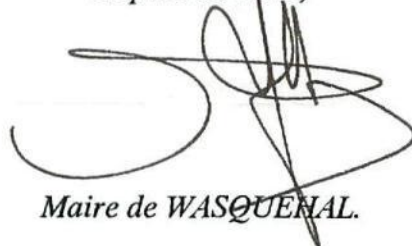
Monsieur le Président,

Votre courrier en date du 16 octobre 1993 concernant la campagne nationale des "5 gestes qui sauvent" a retenu toute mon attention.

Vous trouverez ci-joint copie du courrier que j'adresse à M. Bernard BOSSON, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme pour lui remémorer ce dossier et je ne manquerai pas de vous tenir informé des réponses qu'il sera en mesure de me faire parvenir.

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

Gérard VIGNOBLE,
Député du Nord,



Maire de WASQUEHAL.

Correspondance à adresser : ASSEMBLEE NATIONALE - 126 rue de l'Université - 75355 PARIS
ou MAIRIE DE WASQUEHAL - B.P. 69 - 59442 WASQUEHAL CEDEX

Gérard VIGNOBLE
Député du Nord

Paris, le 5 novembre 1993

Vice-Président de la Commission Supérieure
du Service Public des Postes et Télécommunications

Président du Groupe d'Amitié
FRANCE-PAYS-BAS

Membre de la Commission de la
Production et des Echanges

*Monsieur Bernard BOSSON
Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme
La Grande Arche
92055 PARIS LA DEFENSE cedex 04*

Réf. : GV/BS/BA/454

Monsieur le Ministre,

Mon attention a été attirée par M. Didier BURGGRAEVE sur le dossier qu'il a fait parvenir au Premier Ministre et qui vous a été transmis par les services de l'Hôtel Matignon, au sujet de la campagne nationale des "5 gestes qui sauvent".

Au vu du dossier de correspondance, dont vous trouverez ci-joint copie, il semble que le sujet que M. BURGGRAEVE développe ne vous soit pas inconnu et qu'il soit dorénavant du domaine de vos attributions ministérielles.

En vous remerciant d'examiner ce dossier avec bienveillance, et de me tenir informé des suites qu'il vous sera possible de lui donner,

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

*Gérard VIGNOBLE,
Député du Nord,*

Maire de WASQUEHAL.

Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme

■
Direction de la Sécurité
et de la Circulation Routières

Paris le, 29 NOV 1993


Monsieur le président,

J'ai bien reçu le dossier en date du 21 juillet 1993, que Monsieur le Premier Ministre m'a transmis, par lequel vous appelez l'attention sur l'intérêt d'introduire dans la formation en vue de l'obtention du permis de conduire un apprentissage des cinq gestes qui sauvent.

Ce problème a fait l'objet d'une large concertation à l'issue de laquelle les ministères compétents (Intérieur et Santé) ont défini, aux termes des dispositions réglementaires fixées par l'arrêté du 8 mars 1993 relatif à la formation aux activités de premiers secours routiers paru au Journal officiel de la République Française du 21 mars 1993, les critères d'une véritable formation sérieuse dans ce domaine.

J'ajoute qu'en ce qui concerne la formation des conducteurs, il convient de souligner que le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation, en faisant référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. Ces éléments font naturellement partie des contenus de formation imposés dans le cadre des diverses validations prévues par le livret d'apprentissage dont chaque élève conducteur doit être obligatoirement titulaire aux termes de l'article R123-2 du Code de la Route.

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


Jean-Michel BERARD

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'action
Pour la prévention des
accidents et les secours d'urgence
59390 LYS-LES-LANNOY

1994

Le député maire de Wasquehal nous écrit le 18 janvier afin de nous transmettre la lettre datée du 4 que lui a fait parvenir son ami ministre en charge des Transports, **Bernard BOSSON**.

Signée par lui – et non d'un membre de son cabinet (mais en général les ministres ne lisent pas les courriers qu'ils signent, sauf exception vraiment exceptionnelle – ils n'en ont pas le temps !), le ministre cite précisément les « 5 gestes qui sauvent ».

Mais il reprend uniquement les termes de courriers précédents, eux signés par ses collaborateurs ! Avec l'arrêté de 1993 sur le secourisme routier destiné aux professionnels (sapeurs pompiers) et aux secouristes actifs et entraînés des associations agréées.

En février, un premier bilan des accidents de la route pour 1993 donne « 31 morts de moins » selon l'article de presse (ci-dessous).

De nouvelles mesures avaient été prises ou allaient l'être : retrait de points pour certaines infractions (pas de port de la ceinture ou du casque) ; le taux maximum d'alcoolémie (toléré et non « légal ») passerait de 0,8 à 0,7 gr et on reparlait d'un délit pénal pour les excès de « très grande vitesse ».

Route

Accidents en 1993

10 FEVR. 1994

31 morts de moins

Le nombre des tués sur les routes de France est resté pratiquement stationnaire en 1993 : 9.052 personnes ont perdu la vie l'an dernier dans un accident de la circulation, soit 31 (ou -0,3%) de moins qu'en 1992, a annoncé hier la Sécurité routière.

Même si ce chiffre permet à la France d'afficher un bilan en baisse pour la cinquième année d'affilée, il marque une rupture par rapport aux années précédentes qui avaient enregistré des reculs plus nets du nombre de tués.

Pour les accidents corporels et les blessés, les progrès sont plus sensibles : 189.010 blessés en 1993, soit 9.084 de moins qu'en 1992, un recul de 4,6 %. Le nombre d'accidents corporels a reculé de 4,1 % (-5.862) à 137.500 cas enregistrés.

Alors que le début de 1993 avait vu se poursuivre la baisse enregistrée depuis la mise en place du permis à points en juillet 92, la période estivale a été marquée par une nette dégradation de la situation.

Après l'émotion consécutive à l'accident de l'A10, les résultats ont eu tendance à s'améliorer en fin d'année, avec une mobilisa-

Nouvelles mesures

Plusieurs nouvelles mesures seront applicables avant l'été, comme le retrait d'un point du permis de conduire pour défaut de port de ceinture de sécurité ou de casque pour un motard.

Le taux autorisé d'alcoolémie passera à 0,7 gramme par litre contre 0,8. Par ailleurs, un nouveau délit pénal a été créé pour les «**grands excès de vitesse**», c'est-à-dire ceux qui dépassent de 50 km/h la vitesse autorisée.

La conduite accompagnée à partir de 16 ans est promue. Les limitations de vitesse pour les jeunes conducteurs seront désormais modulées selon les réseaux et applicables pendant deux ans : 80 km/h sur route et 110 km/h sur autoroute au lieu de 90 km/h sur tous les réseaux pendant un an. Les jeunes ayant bénéficié de la conduite accompagnée ne seront pas obligés de respecter ces limitations.

La dernière mesure concerne la «**responsabilisation des propriétaires**». Les contrôles de vitesse pouvant désormais être effectués en zone dangereuse avec une photo de l'arrière du véhicule seulement, si le propriétaire de la voiture prétend qu'il n'était pas au volant à ce moment-là, il devra donner le nom du conducteur, à défaut de quoi c'est lui qui recevra l'amende.

Gérard VIGNOBLE
Député du Nord

Paris, le 18 janvier 1994

Vice-Président de la Commission Supérieure
du Service Public des Postes et Télécommunications

Président du Groupe d'Amitié
FRANCE-PAYS-BAS

Membre de la Commission de la
Production et des Echanges

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président
ASAR
59390 LYS lez LANNOY

Réf. : GV/BS/BA/617

Monsieur le Président,

Comme convenu dans mon précédent courrier daté du 5 novembre 1993, je vous fais parvenir la réponse de M. Bernard BOSSON, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme au sujet de votre dossier.

Vous en souhaitant bonne réception,

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

Gérard VIGNOBLE,
Député du Nord,



Maire de WASQUEHAL.

Correspondance à adresser : ASSEMBLEE NATIONALE - 126 rue de l'Université - 75355 PARIS
ou MAIRIE DE WASQUEHAL - B.P. 69 - 59442 WASQUEHAL CEDEX

04 JAN. 1994

N/Ref : CAB/CP/93/75095
V/Ref : GV/BS/BA/454

du Monsieur le Député-Maire et cher ami,

J'ai bien reçu votre lettre en date du 5 novembre 1993 par laquelle vous appelez mon attention sur le dossier que Monsieur Didier BURGAEVE a constitué sur l'intérêt d'introduire dans la formation en vue de l'obtention du permis de conduire un apprentissage des cinq gestes qui sauvent.

Ce problème a fait l'objet d'une large concertation à l'issue de laquelle les ministères compétents (Intérieur et Santé) ont défini, aux termes des dispositions réglementaires fixées par l'arrêté du 8 mars 1993 relatif à la formation aux activités de premiers secours routiers paru au Journal officiel de la République Française du 21 mars 1993, les critères d'une véritable formation sérieuse dans ce domaine.

J'ajoute qu'en ce qui concerne la formation des conducteurs, il convient de souligner que le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles en présence d'un accident de la circulation, en faisant référence notamment au balisage et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. Ces éléments font naturellement partie des contenus de formation imposés dans le cadre des diverses validations prévues par le livret d'apprentissage dont chaque élève conducteur doit être obligatoirement titulaire aux termes de l'article R123-2 du Code de la Route.

Je vous prie de croire *du* Monsieur le Député-Maire et cher ami, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

M. B.

Bernard BOSSON

Monsieur Gérard VIGNOBLE
Député du Nord
Maire de Wasquehal
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
75355 PARIS

Le 3 juillet, lettre de rappel au député maire de Wasquehal afin de revenir sur la rencontre avec le ministre du 16 octobre 1993 dans sa ville.

Et la réponse du ministre du 4 janvier.

Il fallait en effet ne pas connaître grand-chose au secourisme pour écrire une telle lettre.

A nouveau, et je l'écrivais au député, nous constatons l'ignorance au sein de certains ministères, notamment celui des Transports (et de son conseiller médical).

Puis, quand on ne sait plus quoi dire, on transmet le dossier à l'autre ministère (Intérieur) qui, en fait, responsable du secourisme, devrait s'en occuper lui-même.

Hélas, on retrouve au sein du ministère de l'Intérieur la même optique s'agissant d'une décision d'application dans le cadre des permis de conduire > c'est du ressort du ministère des Transports !

Durant l'été, le 4 août exactement, paraissait un article (Le Figaro) imposant, comprenant un entretien avec le ministre des Transports (pages suivantes).

Le ministre s'y exprime en disant « il y a encore trop d'accidents », il évoque ses projets qui consistent à agir vigoureusement contre la vitesse et l'alcool au volant.

On notera la comparaison avec plusieurs pays d'Europe, malgré le défaut de comptage pour la France (9568 tués dans les six jours) à comparer aux 3995 du Royaume Uni.

Mais un article ne nous avait pas échappé en cette fin d'année 1994.

Le bulletin de la FNPC (Fédération Nationale de Protection Civile) « Liaison », sur une page, publia en effet un texte intitulé :

« Quand les premiers secours seront-ils intégrés dans la formation au permis de conduire ? ».

L'article expose l'action menée au sein de la RATP à Paris pour la formation au secourisme.

Cette action très valable rejoignait celle entreprise par le SRF avec M. **Serge ADAM**, bien avant, afin de former les agents des DDE, constamment sur les routes, aux gestes élémentaires de survie.

Toutes les initiatives sont bonnes à prendre. Elles se multiplièrent par la suite, permettant au grand public d'apprendre « quelques gestes essentiels » sans avoir l'obligation de suivre une formation « officielle », plus longue, parfois coûteuse, où les gestes de survie, les vrais, sont alors dilués dans d'autres conduites à tenir.

S'adresser à la masse de la population, c'est avoir l'obligation de réduire le message à ce qui est indispensable. Sur la route, les « 5 gestes ».

Campagne Nationale des "5 gestes qui sauvent"

Action Nationale permanente d'information du grand public
animée par Didier Burggraeve depuis le 24 Septembre 1967

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route
au moment du permis de conduire

Campagne organisée par l'Association des Secouristes de l'agglomération de Roubaix
avec correspondants et délégués en France et à l'Etranger

Adresse Postale: A.S.A.R. - 59390 LYS-LEZ-LANNOY

Le 3 juillet 1994

Monsieur Gérard VIGNOBLE,
Député du Nord,
Mairie de Wasquehal,
B.P. 69,
59442 WASQUEHAL Cédex

Monsieur le Député,

Lors de la venue à Wasquehal le 16 octobre dernier de M. Bernard BOSSON, Ministre des Transports, j'ai espéré le rencontrer afin de l'informer de la campagne des "5 gestes qui sauvent" et lui demander de faire avancer ce projet.

Nous avons eu une brève conversation en compagnie de plusieurs parlementaires présents, qui, comme vous, connaissent bien cette action bénévole puisqu'elle a pris le départ à ROUBAIX en 1967 et est animée désormais par l'ASSARN et le CAPSU au plan National.

J'ai donc également remis à votre intention différents documents sur les contacts en cours avec les pouvoirs publics en vous demandant de bien vouloir intervenir auprès de Bernard BOSSON puisque vous vous connaissez. Evidemment vous l'avez fait et je vous en remercie vivement.

Hélas, quand l'on prend connaissance de sa réponse en date du 4 janvier 1994 (qui a été diffusée pour information aux membres du CAPSU) on ne peut qu'être déçu et inquiet.

Car le conseiller qui a fait signer cette lettre à son Ministre ne connaît rien au Secourisme.

.../...

ALERTER



BALISER



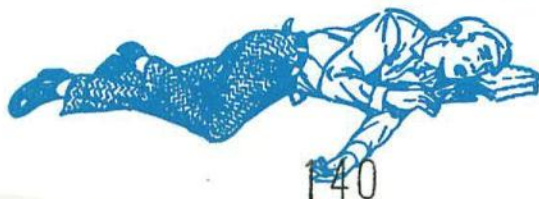
RANIMER



COMPRESSER



SAUVEGARDER



Brochure gratuite "5 gestes qui sauvent" agréée par le Professeur Marcel ARNAUD

Philippe LAUWICK - Délégué Régional Nord-Picardie et Coordinateur National
Pierre BLAHA - Délégué Régional Est
Jean-Marie MAGNENOT - Délégué Régional Centre
Pierre FAURE - Délégué Régional Parisienne
Thierry STORY - Délégué Régional Rhône-Alpes
Thierry PEYRONNY - Délégué Régional Normandie-Bretagne

Il évoque l'arrêté du 8 mars 1993 relatif aux "premiers secours routiers" et se permet d'ajouter "véritable formation sérieuse dans ce domaine".

Vous trouverez ci-joint cet arrêté qui s'adresse non pas au grand public et donc aux candidats aux permis de conduire mais à des Secouristes entraînés voire professionnels.

Car cette formation, en dix modules, ne peut se réaliser qu'en 39 HEURES minimum et à condition d'être déjà titulaire du certificat de formation aux activités de premiers secours en équipe (40 heures ?) après obtention du BNPS (environ 15-20 heures de formation).

Il est décourageant de constater que l'entourage du Ministre confond enseignement de masse donc réduit à l'essentiel et la formation des Secouristes.

Egalement, le Ministre évoque le programme national de formation à la conduite etc.

On sait aujourd'hui que la place réelle et concrète laissée au Secourisme et précisément à la conduite à tenir en cas d'accident de la route est plus que réduite et, en tout cas ne correspond pas du tout à ce qui est demandé depuis 25 ans !

Nous croyons savoir que le Ministère de M. BOSSON estime que c'est au Ministère de l'Intérieur (Direction de la Sécurité Civile) de se charger de ce dossier, d'élaborer un programme spécifique puis de le piloter.

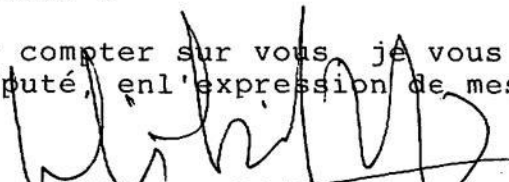
Or, nous savons aussi que le Ministère de l'Intérieur attend des Transports qu'il lui demande d'élaborer un tel programme.

Dans ces conditions nous risquons fort de n'aboutir à rien alors que pendant ce temps il y a sur nos routes - pour ne parler que de ce carnage - des centaines de morts illégitimes.

Le CAPSU, lors de sa réunion du 2 juillet, a souhaité que vous réagissiez à cette réponse inacceptable. Mais comment faire maintenant pour que les 5 GESTES QUI SAUVENT deviennent le projet Français et que les pouvoirs publics prennent enfin la décision du stage pratique obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.

5 gestes, 5 heures de formation pratique, uniquement les gestes pour alerter les secours, éviter un autre accident et empêcher les accidentés de mourir sur place résumés dans la plaquette jointe diffusée gratuitement par l'ASSARN. Il ne faut pas être spécialiste pour comprendre la différence !

Sachant pouvoir compter sur vous, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Didier BURGGRÆVE
Président du CAPSU.

Le ministre des Transports commente les dernières

statistiques encourageantes de la Sécurité routière

Dans un entretien au « Figaro », il rappelle qu'un automobiliste est tué toutes les 58 minutes et révèle ses projets pour mieux lutter contre la vitesse et l'alcool au volant.

Bernard Bosson :

Il y a encore trop d'accidents

Les Français deviendraient-ils raisonnables au volant, ou la diminution du nombre des tués sur les routes constatée en juin ne constitue-t-elle qu'un phénomène passager ? La question est posée après l'annonce par le ministre des Transports de chiffres considérés comme particulièrement encourageants par les responsables de la Sécurité routière (*nos dernières éditions d'hier*) : avec « seulement » 704 morts recensés en juin contre 816 pour la même période de l'an passé, le nombre des victimes de la circulation a diminué de 13,7 % en 1994, tandis qu'en régressant de 2 283 personnes pour s'établir à 15 428, le nombre des blessés a, pour sa part, diminué de 12,9 %.

Toujours pour ce même mois, les forces de l'ordre ont recensé un total de 11 628 accidents corporels sur les routes, soit 1 405 de moins que l'an dernier à la même époque, ce qui représente une diminution globale de 10,8 %. Survenant après celle du même ordre constatée le mois précédent, cette baisse de l'ensemble des indicateurs « consolide la tendance générale à l'amélioration » qui s'est amorcée au début de l'année, si l'on en croit la Sécurité routière. A la fin juin, la moyenne annuelle des victimes de la route repasse, en effet, nettement en dessous de la barre des 9 000 personnes, s'établissant à un nombre total de 8 719 tués, soit exactement 2 000 de moins qu'au cours de la même période annuelle de 1990.

La Sécurité routière espère que cette tendance sera durable, résultant d'une « prise de conscience collective » des automobilistes. Mais ses responsables admettent que ce réalisme aurait alors été favorisé à la fois par les campagnes de communication menées par les pouvoirs

publics et par les mesures plus sévères décidées ces derniers mois : le retrait d'un point sur le permis de conduire pour défaut du port de la ceinture promu au printemps, puis la diminution annoncée du taux légal d'alcoolémie dans le sang (même si ce n'est que le mois passé que celui-ci a été ramené de 0,8 à 0,7 gramme par litre de sang) auraient généré un effet de salutaire prudence.

Reste à savoir si cette sagesse des automobilistes sera durable, ou si elle n'est due qu'à une éphémère « peur du gendarme ». Le même processus pernicieux avait été malheureusement constaté après l'instauration du permis à points voici deux ans : alors que dans les six premiers mois d'application, les résultats avaient été spectaculaires (une diminution globale de plus de 10 % des accidents mortels avait été enregistrée), la tendance s'était atténuée, puis inversée, le bilan annuel 1993 revenant finalement à un niveau de stabilité inquiétant : alors que 1,2 million de points avaient été retirés, on a, en effet, compté pratiquement autant de morts sur les routes l'an dernier (9 052) qu'en 1992 (9 083). Le nombre de tués en voiture de tourisme a même légèrement remonté l'an dernier (+ 1,9 %) tandis que celui des victimes d'accident de camion s'est élevé de 10,6 % par rapport à l'année précédente. Plus significatif encore, une nette augmentation des accidents causés par infraction apparaissait, 72 % de ceux-ci étant imputables à la vitesse.

En répondant à nos questions, Bernard Bosson, ministre des Transports, explique pourquoi il espère que, cette fois-ci, une véritable prise de conscience s'est amorcée.

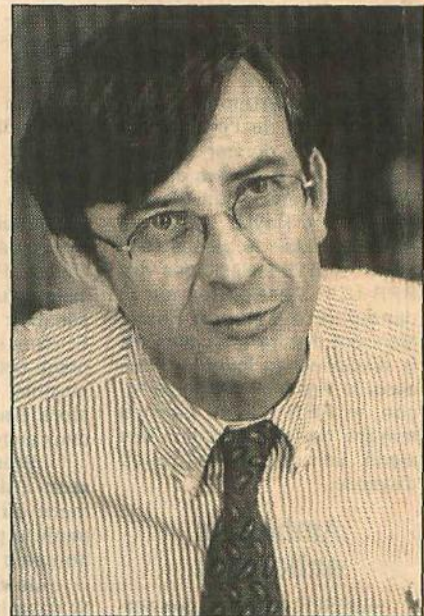
LE FIGARO. – Pensez-vous que les chiffres encourageants publiés par la Sécurité routière vont se confirmer ces prochains mois ?

Bernard BOSSON. – Je le crois très profondément. Cette amélioration porte sur une longue période, qui s'étend du 1^{er} juillet 1993 au 30 juin dernier. Elle constitue le meilleur résultat jamais obtenu depuis 1934, c'est-à-dire depuis que l'on tient des statistiques en France à ce sujet. Cela signifie qu'il y a eu une prise de conscience de la part des automobilistes, qui viennent de démontrer que la mort sur la route n'est pas une fatalité. On peut prendre le volant dans la joie, pour rouler vers la vie et non pas vers le risque et le drame. Je voudrais également souligner

qu'un tel résultat confirme que les efforts en ce domaine paient. Et qu'il faut donc continuer à en faire, pour que de nouveaux progrès soient enregistrés. Car ces chiffres encourageants ne doivent pas cacher ce qui reste un massacre : on compte toujours actuellement sur les routes de France un accident toutes les 3 minutes, un blessé grave toutes les 12 minutes, et un mort toutes les 58 minutes, de jour comme de nuit et 365 jours par an.

– Si cette prise de conscience ne durait pas, jusqu'où faudrait-il aller dans la répression ?

– Bons ou mauvais chiffres, je crois qu'il y aura, de toute façon, d'autres choses à faire avant d'en venir à la répression, qui me paraît être la dernière des so-



Bernard Bosson : « La répression me paraît la dernière solution à appliquer. »
(Photo Marmara/ Le Figaro)

lutions à appliquer. Si l'on atteint les résultats d'aujourd'hui, c'est parce que tout le monde a fait des efforts, y compris les automobilistes. Avant de punir, je crois qu'il faut poursuivre les actions de sensibilisation, de responsabilisation et d'enseignement destinées aux conducteurs.

Excès de vitesse

Maintenant, s'il faut en venir à appliquer une répression accrue, on viendra d'abord à une nouvelle baisse du taux d'alcoolémie, sans doute à 0,6 gramme par litre de sang. Mais voyons d'abord ce que va donner la nouvelle limite à 0,7 g. Si, comme cela paraît possible, elle fait baisser de moitié le nombre des morts dus à l'alcool sur les routes – ce qui représenterait largement plus de 2 000 personnes sauvées chaque année –, on la gardera probablement de manière définitive.

Ensuite, on sera amené à renforcer les sanctions face aux excès de vitesse, principale cause des accidents graves. On pourra, bien sûr, multiplier les contrôles. Mais j'estime qu'il sera alors beaucoup plus dissuasif d'adopter le principe de responsabilisation du propriétaire du véhicule. Il n'y aurait plus de contrôle d'identité après constatation des infractions, le propriétaire du véhicule étant systématiquement



Avec « seulement » 704 morts recensés en juin contre 816 pour la même période de l'an passé, le nombre des victimes de la circulation a diminué de 13,7 % en 1994, tandis qu'en régressant de 2 283 personnes pour s'établir à 15 428, le nombre des blessés a, pour sa part, diminué de 12,9 %. (Photo AFP)

quement considéré comme responsable, ce qui augmenterait très sensiblement l'efficacité des radars. Dans les autres grands pays démocratiques où une telle loi a été appliquée – Allemagne, Grande-Bretagne, en particulier –, les résultats ont été spectaculaires. Il va de soi que la mise en place d'un tel principe nécessiterait une vaste réflexion menée avec l'ensemble des parties concernées. Elle pourrait se faire dans le cadre d'une commission nationale dont j'envisage la création à la rentrée.

Net retentissement

– Vous laissez ainsi espérer une réglementation et un contrôle de la circulation routière plus « intelligents ». Qu'est-ce que cela représente concrètement ?

– D'abord, de la formation et de la responsabilisation, de la prise de conscience. Toutes les classes de troisième en France ont bénéficié cette année d'une action de sensibilisation à la sécurité routière, qui a

eu un net retentissement jusqu'au niveau des parents. L'an prochain, il faudra disposer d'un brevet de sécurité routière dès 14 ans pour piloter un cyclomoteur. Pour les adultes, d'autres campagnes de sensi-

Les morts sur les routes d'Europe

Allemagne : 9 895. Belgique : 1 649. Danemark : 576. Espagne : 6 201. France : 9 568. Irlande : 441. Italie : 6 627. Pays-Bas : 1 235. Portugal : 3 542. Royaume-Uni : 3 995.

Chiffres 1993. Source : Direction générale des transports.

bilisation devraient être menées. Comme elles ont permis de faire comprendre que l'alcool est dangereux au volant, il faut qu'elles fassent prendre conscience du danger de la vitesse. Amener les conducteurs à réaliser que lorsque l'on fixe une

limite à celle-ci, on choisit en réalité le nombre de morts que l'on va devoir admettre sur les routes : lorsque les États-Unis ont relevé les limites de 88 km/h (55 miles/h) à 105 km/h (70 miles/h) sur certaines de leurs routes, le nombre des tués a augmenté de 18 % par an.

Ensuite, cela nécessite l'établissement d'un dialogue de plus en plus profond entre utilisateurs et pouvoirs publics, comme cela s'est déjà traduit par la création d'un « M. Motard » dans chaque département et d'une boîte aux lettres dans laquelle chacun peut exprimer ses griefs, poser ses questions, ou signaler tel élément lui semblant dangereux.

Enfin, cela passe par des limitations de vitesse plus réalistes, et par des contrôles « visibles » : je suis contre l'idée de cacher les gendarmes comme s'ils cherchaient avant tout à piéger les automobilistes. Il faut qu'ils exercent leurs contrôles aux endroits dangereux, bien en vue des conducteurs pour que ceux-ci ralentissent à temps, ce qui est le principal.

Propos recueillis par
Jean-Paul CROIZÉ

Un plus pour la F.N.P.C. avec la RATP

Quand les premiers secours seront-ils intégrés dans la formation au permis de conduire ?

Dans le cadre de la formation au métier de machiniste et conducteur de bus à la RATP, les agents suivent obligatoirement depuis la fin de 1993 un enseignement spécifique d'une durée de dix-huit heures sur la sécurité.

Avec une initiation aux gestes de premiers secours sur les victimes d'accidents et un apprentissage aux techniques de la lutte anti-incendie, les futurs machinistes bénéficient d'une initiative encore unique en France menée en partenariat étroit avec la Fédération Nationale de la Protection Civile (FNPC) et la Sécurité Civile.

Le 10 décembre 1993, ce sont ainsi des diplômes et attestations inhabituels qui ont été remis aux jeunes machinistes par le professeur Louis LARENG, président de la FNPC et Robert JUNG, directeur du département bus à la RATP, et Monsieur Daniel CANEPA directeur de la Sécurité civile.

Cette formation devrait s'enrichir, dès le début de mai 1994, d'un module supplémentaire sur la prévention du risque routier. Son but est clair : sensibiliser les conducteurs aux dangers de la route et les amener à pratiquer un type de conduite « civique, responsable, solidaire des autres » selon Jean-Claude COUIGNOUX, responsable conseil et formation incendie-secourisme au

département bus de la RATP et administrateur à la FNPC.

Le projet d'amener les conducteurs de transports en commun, et aussi de poids-lourds, vers le secourisme a pris forme en 1990 à la RATP et à la FNPC. De par leur profession, ceux-ci sont non seulement sur les routes, transportent des voyageurs et côtoient tous les types d'accident, mais ils disposent de radio-téléphone et autres CB. Un atout d'importance puisque les conséquences humaines d'un accident dépendent souvent de la rapidité de l'arrivée des secours.

Un premier projet a été refusé, fin 1992, par la Protection Civile car il n'augmentait pas les sept heures allouées à la sécurité dans la formation des machinistes, bien que les rendant obligatoires. « Une durée trop courte pour apprendre à faire face à la gravité des accidents », selon elle.

C'est le 1^{er} septembre 1993 que tous les feux verts seront donnés pour que cette formation s'installe dans le schéma d'apprentissage du métier. Aux six semaines de formation machiniste, succèdent le module sécurité incendie, connaissance des feux, des agents extincteurs, des réglementations, etc..., et les quatre modules de base des premiers secours (protection et alerte, dégagement, bilan et surveillance, hémorragie). Trois mois plus tard, les agents reviennent pour une semaine

de formation complémentaire dont deux jours pour suivre les six derniers modules premiers secours (victime inconsciente, détresse ventilatoire, arrêt cardio-ventilatoire, malaises, plaies et brûlures, traumatismes ostéo-articulaires). Un recyclage est prévu tous les trois ans à la régie.

Cette formation, unique en Europe, en Allemagne et en Suisse, seules six heures sont consacrées aux premiers secours, est encore en phase d'élaboration pratique.

L'objectif visé est, selon Jean-Claude COUIGNOUX, « de rendre obligatoire les trois volets de cet apprentissage, au titre de la formation initiale, aux conducteurs routiers affectés au transport de voyageurs ou de marchandises, aux conducteurs de taxi, aux enseignants de la conduite, aux inspecteurs du permis de conduire. Et, à titre expérimental, de la proposer à des candidats volontaires au permis véhicules légers dans quelques départements ».

A terme, cette démarche pourrait s'inscrire dans une approche européenne de la conduite. D'ores et déjà, des réseaux de transports en commun français et étrangers, suivent de très près ce qui n'est plus tout-à-fait une expérience, encore une opération-pilote, mais dans un avenir proche peut-être une obligation. La réponse appartient aux pouvoirs publics.

Patrice Moingeon Dreuil

1995

Le 2 février, **Patrick DELNATTE*** nous fait parvenir la « réponse très positive » du ministre **Bernard BOSSON**, du 19 janvier.

L'entrevue – acceptée – n'aura jamais lieu !
Aucun contact du directeur de la sécurité et de la circulation routières (1).

Le 3 février, relance du député de Wasquehal, car pas de nouvelles (à sa démarche) du ministère des transports !

Puis, comme nous en avons l'habitude, élection présidentielle, changement de gouvernement donc de ministres et de tous les cabinets.

De nouveaux conseillers qui « découvrent » le sujet et il faut recommencer à nouveau démarches, expliquer, argumenter, relancer !

Mais c'est **Bernard PONS** qui devient le ministre en charge des Transports. Il avait posé une question écrite, comme député certes, médecin de profession, mais aussi président du groupe RPR à l'Assemblée Nationale.

Lettre le 26 août comprenant, dans le bulletin du CAPSU (appelé à l'époque dossiers du CAPSU ou lettre d'information) un courrier de la direction de la sécurité civile afin de questionner les associations, en vue d'une « formation de masse ».

Le nouveau ministre n'avait pas seulement posé une nouvelle question écrite. Depuis 1972, selon nos archives, il s'était intéressé à ce projet et l'avait soutenu. Occasion de le lui rappeler – si éventuellement il avait le temps de lire la lettre, ce qui était peu probable.

Mais, sans réponse, il était normal de relancer le ministre, ce qui fut fait en date du 18 novembre.

Ce dixième mémoire, avec ce volume 5, ne relate ce qui concerne le ministère des Transports. En même temps, d'autres contacts étaient établis avec le ministère de l'Intérieur, avec celui de la Santé (2).

Quelle déception de ne déceler aucune évolution dans les mentalités de nos « élites » administratives. Puissent-ils méditer la citation de **QUINTILIEN**, ci-dessous :

« Celui qui est indécis pour commencer, est tardif pour agir »

* Suppléant du député **Serge CHARLES**, décédé subitement en 1994, **Patrick DELNATTE** prendra alors le relais, suite à un entretien à sa permanence à la mairie de Marcq en Baroeul. Il poursuivra cette action, dans le prolongement de son prédécesseur, jusqu'à sa retraite parlementaire en 2007.

(1) – C'est en décembre 2005 que le CAPSU a mis fin à toutes relations avec ces services, car il n'y avait pas de dialogue et de prise au sérieux de ce dossier. Tout est expliqué dans le 9^{ème} mémoire (2005).

(2) – Pour ce qui concerne le ministère de la Santé, le bulletin du CAPSU revient lors de chaque parution sur tout ce qui s'est passé avec ce ministère depuis les premiers contacts et échanges. Pour le ministère de l'Intérieur, le onzième mémoire lui sera totalement consacré.

Patrick DELNATTE

Député du Nord

Vice-Président du Conseil Général

Marcq-en-Baroeul,
Le 2 février 1995

Monsieur BURGGRAEVE
Résidence Auteuil, B

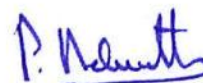
59390 LYS LEZ LANNOY

Réf. à rappeler. :
PMD/SR/PS
95-02-06

Cher Monsieur,

En complément à ma lettre du 2 janvier dernier, je vous fais parvenir copie de la réponse très positive faite par Monsieur Bernard BOSSON, au sujet de vos propositions de formation au secourisme dans le cadre des épreuves du permis de conduire.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Cher Monsieur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Patrick DELNATTE

PJ - Ann. : 1

19 JAN. 1995

N/REF. : CAB/CP/94/101937
V/REF. : PMD/SR/LA 94-12-81

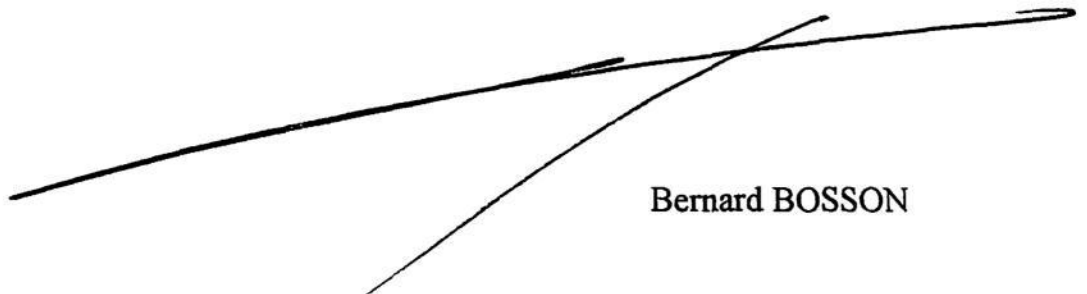
Monsieur le Député et cher ami,

Vous avez appelé mon attention sur les propositions de Monsieur Didier BURGGRAEVE visant à introduire une formation au secourisme dans la préparation aux épreuves du permis de conduire.

C'est bien volontiers que, pour répondre à votre souhait, je demande à Monsieur le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières d'organiser l'entrevue sollicitée par l'intéressé.

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

Amicalement,



Bernard BOSSON

Monsieur Patrick DELNATTE
Député du Nord
Vice-Président du Conseil général
Hôtel de Ville
103, avenue Foch
BP 4029
59704 MARCQ-EN-BAROEUL CEDEX

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS
ET LES SECOURS D'URGENCE
C. A. P. S. U.

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
 - Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 3 février 1995

Monsieur Gérard VIGNOBLE,
Député du Nord,
Mairie de Wasquehal,
B.P. 69,
59442 WASQUEHAL Cédex

OBJET : Projet des "5 GESTES QUI SAUVENT"

Monsieur le Député,

Nous nous permettons de vous relancer, suite à notre échange de correspondances :

- Votre lettre du 5.11.1993 suite au dossier qui vous avait été remis lors de la venue à WASQUEHAL de M. BOSSON, avec copie de celle que vous adressiez également au ministre.
- Votre lettre du 18.1.1994 accompagnée de la réponse de M. BOSSON du 4.1.1994.
- Courrier en date du 3 juillet 1994 avec différents documents à la suite de la confusion entre "Secourisme routier" et le secourisme de masse (quelques gestes) pour le grand public et non pour des volontaires ou un public intéressé (attestation ou brevet nécessaires pour des activités).

Nous souhaiterions connaître la position précise du ministre des transports sinon toute évolution est impossible et nous ne pouvons pas dialoguer.

Avec nos remerciements, nous vous prions de croire, Monsieur le Député, en nos sentiments les meilleurs.

Le Président,

Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence

Objectif principal: Création en France d'un ministère de la Protection Civile
Président d'honneur: Paul REYNAERT (†) "Pionnier de la Protection Civile"

Le 26 août 1995

OBJET

Formation des usagers
de la route aux
"5 GESTES QUI SAUVENT"

Monsieur Bernard PONS,
Ministre des Transports,
Arche de la Défense,
Paroi Sud,
92055 PARIS LA DEFENSE Cédex 04

Monsieur le Ministre,

Je vous prie de trouver sous ce pli le n° 14 des
"Dossiers du CAPSU" dont une grande partie de l'acti-
vité de ses membres bénévoles est consacrée à la
prévention des accidents de la route.

J'attire votre attention sur la lettre du 12 décembre
1994 adressée au directeur de la sécurité civile et
qui demeure valable dans son contenu, notamment en ce
qui concerne un avis des associations de secourisme
dans tous les départements afin de les associer à la
décision à prendre et de la préparer, pour une formation
de masse au secourisme.

Il serait intéressant d'obtenir le point de vue sur
cette question de votre collègue, Jean-Louis DEBRE,
ministre de l'intérieur, qui a cette direction sous
sa responsabilité.

Vous aviez, depuis longtemps, comme parlementaire, approu-
vé et appuyé cette campagne des "5 gestes qui sauvent",
particulièrement auprès de vos prédécesseurs au ministère.

Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence

Objectif principal: Création en France d'un ministère de la Protection Civile
Président d'honneur: Paul REYNAERT (†) "Pionnier de la Protection Civile"

- 2 -

Probablement, votre formation de médecin vous a t'elle aidé à comprendre l'intérêt d'une telle mesure à l'échelle d'un Pays.

Un document essentiel intitulé "25 ans de campagne", de juillet 1992, a été remis à M. CANEPA. Il reprend de nombreux arguments afin de compléter un premier mémoire réalisé en 1981.

Je vous ajoute ci-inclus, outre un exemplaire de la brochure gratuite (diffusion et formation assurées par l'ASSARN - 625 000 exemplaires); un récent article de presse et copie de votre question écrite à votre prédécesseur (4 juin 1990) et de sa réponse du 6 août, ainsi que de votre lettre du 28 mai 1990.

J'espère qu'avec la compréhension dont vous avez toujours fait preuve dans cette affaire (depuis très longtemps), vous pourrez, aujourd'hui en charge de la sécurité routière, faire avancer ce projet dont le seul but est d'épargner des vies humaines.

Seule une formation courte, de 5 heures, essentiellement pratique, peut être utilisée afin de préparer tous les candidats aux différents permis de conduire à la conduite à tenir lors d'un accident de la route.

Il n'y a plus d'obstacle sérieux, il ne demeure que des réticences administratives.

Il est évident que le CAPSU est prêt à vous apporter son concours. Veuillez croire, Monsieur le Ministre, en mes sentiments les meilleurs.

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention
- déclarée en Préfecture du Nord -
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY

Didier BURGGRAEVE
Président

C.A.P.S.U.

**Conseil d'Action pour la Prévention des
Accidents et les Secours d'Urgence**

Objectif principal: Création en France d'un Ministère de la Protection Civile
Président d'honneur: Paul REYNAËRT (†) "Pionnier de la Protection Civile"

Le 18 novembre 1995

Monsieur Bernard PONS,
Ministre des Transports,
Arche de la Défense,
Paroi Sud,
92055 PARIS LA DEFENSE Cédex 04

Monsieur le Ministre,

Vous n'avez pas répondu à mon courrier en date du
26 août publié dans le n° 15 des "dossiers du CAPSU"
que vous trouverez ci-inclus.

Apprendre aux usagers de la route comment se comporter
en présence d'un accident de la route avec des victimes,
c'est les responsabiliser, les rendre plus solidaires
entre eux et, par voie de conséquence, plus conscients
des risques encourus.

Il y a alors une incidence sur les comportements et
l'impact n'est pas négligeable.

Evidemment, un secourisme de masse, réduit aux gestes
d'urgence afin de sauver des vies en danger immédiat
permettra d'épargner de nombreux morts.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire,
Monsieur le Ministre, en mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

Témoignage – pages suivantes - de Monsieur Serge ADAM

Ancien directeur général du Secours Routier Français.

Mes associations ont toujours été très liées au Secours Routier Français et tout particulièrement l'ASAR, créée en 1979, et le CAPSU, créée en 1975 sous un autre nom. Mais ce fut bien plus tard que je prenais conscience du rôle qu'il avait joué, en aidant le **Professeur Marcel ARNAUD** à lancer son « cri d'alarme » en 1957 et à mener ses actions pour créer le « secourisme routier », développer une nouvelle discipline, la « traumatologie routière » avec la définition d'un blessé particulier sur les routes, le « polytraumatisé » ; mais aussi et surtout d'avoir été le « précurseur » de nos SMUR et SAMU avec le concours de personnalités médicales exceptionnelles, dont le **Professeur Paul BOURRET** (premier SMUR appelé GMUR pour médicaliser les secours aux blessés de la route sur les lieux mêmes des accidents à Salon de Provence en 1957) ; le **Professeur Louis SERRE** (Premier SAMU, après son propre SMUR, afin de prévoir et coordonner les interventions médicalisées qui, de la route, s'étendirent aux autres détresses), à Montpellier, en 1963.

Dans le tome III sur l'œuvre de **Marcel ARNAUD**, dédié à **Robert DEJOUR**, qui lui fut très proche, je raconte comment j'ai pu le rencontrer en 1968 alors que j'étais à la Brigade de sapeurs pompiers de Paris, lors d'une réunion à Nanterre organisée par le célèbre animateur de télévision **Guy LUX**, touché en plein cœur par la mort de sa fille dans un accident de la route et qui, dans les colonnes du journal « France Soir » (d'où mon contact) voulait lancer des actions et des campagnes pour faire face au fléau des accidents de la route. (Voir en fin de volume les bibliographies).

Il me paraît utile de publier une partie du texte consacré au SRF dans ce tome III car il retrace le chemin fait ensemble. Les quatre pages (ci-après) précèdent ainsi le témoignage de M. **Serge ADAM**.

Après son texte, plusieurs documents ou courriers confirmeront les relations étroites que les associations ASAR et CAPSU ont eues avec le SRF. Quelques commentaires sont ajoutés pour la compréhension du lecteur.

Dans les tomes sur l'œuvre du **Professeur ARNAUD** (cinquième et dernier prévu au second semestre 2011), ainsi que dans les mémoires sur les « 5 GESTES QUI SAUVENT » (10 mémoires depuis 1981), comme dans les bulletins du CAPSU, d'autres documents historiques ont été publiés ainsi que les échanges entre l'ASAR, le CAPSU et le SRF.

Dans le tome III, **Serge ADAM** apportera un premier témoignage à propos du SRF. Celui inséré dans ce volume 5 en est ainsi le complément.

Il est possible d'affirmer, nous en avons toutes les preuves, que deux organismes auront aidé, depuis le début, jusqu'à sa mort, **Marcel ARNAUD**, l'ACMF (Automobile Club Médical de France) avec le **Docteur André SOUBIRAN** et le SRF avec son fondateur, **Marc EYROLLES** aidé de **Robert DEJOUR**.

Le Secours Routier Français

(Extraits du tome III - septembre 2003 - sur l'œuvre de **Marcel ARNAUD**)

Par son titre même, le S.R.F. avait vocation à traiter de l'ensemble du problème angoissant des accidents de la route. Créé en 1954, sa revue « La Route » le fut par Robert DEJOUR, fin 1961.

Dans son numéro 3, du 2^{ème} trimestre 1962, on y trouve le compte-rendu (après les premières assises nationales, en 1959, à Paris), d'assises régionales, à Salon de Provence (ci-après), organisées par le Professeur BOURRET.

Si les assises nationales furent créées dans le cadre de l'ACMF, ces assises régionales le furent sous les auspices du Secours Routier Français.

Comme j'ai pu le dire le 17 août 1997 à Marseille pour l'hommage rendu à Marcel ARNAUD pour le 20^{ème} anniversaire de sa disparition, en présence du Docteur André SOUBIRAN, Président de l'ACMF, fidèlement présent, avec le Professeur Pierre JOLIS, devant le Docteur NEUVEUX, deux anciens collaborateurs de Marcel ARNAUD, hélas personne du S.R.F. du fait de sa disparition (voir plus loin le texte de M. Serge ADAM), ce sont ces deux organismes, l'ACMF et le SRF qui auront aidé le plus directement et durablement le Professeur ARNAUD dans son oeuvre.

Ainsi, à ces assises de Salon, ville pilote avec « l'antenne de réanimation » de Paul BOURRET, on retrouve côte à côte André SOUBIRAN et Marcel ARNAUD et la présence du Professeur SICARD (qui préfaça l'ouvrage « les blessés de la route » publié en 1961).

L'objectif premier du S.R.F. fut le développement de postes d'appel téléphonique sur le territoire, afin d'alerter rapidement les secours en cas d'accident de la route (voir texte de M. ADAM).

On lira, (page 26 de la revue), le texte sur les « premiers secours et le ramassage des blessés » du Docteur CASAL, qui permet de se replonger dans cette époque où chacun cherchait des solutions afin de sauver des vies sur les routes.

Le Docteur SOUBIRAN m'avait fait parvenir copie d'une lettre qu'il avait reçue du Directeur du S.R.F., M. LE TOURNEUR HUGON, du 8.2.1966, afin de le solliciter pour qu'il participe au Comité médical mis en place sous la Présidence du Professeur ARNAUD.

Mon premier vrai contact date donc de décembre 1968 où j'avais rencontré M. DEJOUR à la réunion organisée par Guy LUX.

Les documents dont je dispose, du S.R.F, proviennent essentiellement des archives du Professeur ARNAUD, du Professeur SERRE ou obtenus par mes nouveaux contacts en 1981.

« La Route » (n° 59) du 1^{er} trimestre 1977 (donc peu avant la mort de Marcel ARNAUD), publiait le compte-rendu du 1^{er} congrès des SAMU (ci-après).

(Les documents cités ne sont pas joints à nouveau, seul le texte est repris).

Ce 1^{er} congrès s'était déroulé, début février 1977, à Clermont-Ferrand, sous la Présidence du Professeur ARNAUD avec le Professeur LARENG, de Toulouse, Président du syndicat national de l'aide médicale urgente.

Le Professeur Louis LARENG a créé à Toulouse la même organisation que celle de ses confrères, notamment le SAMU de Louis SERRE, le premier, le modèle. Le Professeur SERRE m'avait indiqué que le Professeur LARENG était venu le voir, afin qu'il lui explique comment il s'était organisé.

Il est nécessaire de confirmer à ce stade de l'historique de l'œuvre de Marcel ARNAUD, que les deux disciples directs et incontestables que furent Paul BOURRET et Louis SERRE, parmi les plus proches, (présents tous les deux à Marseille le 18 août 1987), ont bien été les créateurs, l'un, du premier SMUR (à Salon de Provence), l'autre du SMUR et surtout du premier SAMU (tel qu'on l'a conçu ensuite), à Montpellier, en 1963.

Ils ont été aidés par des médecins sapeurs-pompiers, notamment Pierre DUFRAISSE (voir tome I), Charles PRIM ou Michel HERAUT pour ne citer que les plus connus et les plus actifs.

Dans ce même numéro 59 de « La Route », on trouvait l'éditorial de Robert DEJOUR (pages 11 et 12), consacré à l'aggravation des accidents de la route, c'est à dire une remontée de la fréquence et de la gravité, après de premiers résultats depuis la nomination, en juin 1972, de Christian GERONDEAU, comme « délégué à la sécurité routière », rattaché au Premier ministre, nouveau poste créé à la suite d'une « Mission interministérielle ».

J'avais été reçu en 1971 à la « Mission » afin de présenter le projet des « 5 gestes qui sauvent », puis par Christian GERONDEAU, dès 1972.

10 ans après le projet des « 5 gestes », Robert DEJOUR justifie, par son éditorial, ce combat qui était le nôtre, que nous nous appelions ARNAUD, SERRE, SOUBIRAN, JOLIS, DEJOUR ou BURGGRAEVE !

Peu importe notre métier ou notre formation, universitaire ou pas, l'important était d'agir pour Sauver des vies !

Et ses deux derniers paragraphes (« attestation des connaissances des gestes de survie – 3 ans de cogitation pour le décret d'application »), pour un abandon en 1984 !, est un cinglant démenti à ceux qui ont prétendu, durant des années, qu'il « n'était pas possible, voire dangereux », d'apprendre au grand public les premiers gestes de secours sur la route quand il écrit :

« ...alors que tous les membres de notre Commission Médicale jugent indispensable d'exécuter les gestes impératifs de survie, en attendant les secours organisés ».

La revue « La Route » a donc été, pendant de nombreuses années, le relais des idées de Marcel ARNAUD et la revue qui a diffusé le Secourisme routier dont il fut le créateur.

On retrouvait dans « La Route », les schémas ou photos, réalisés par le Professeur ARNAUD et ses proches collaborateurs, d'où est sortie une collection de diapositives, ensuite diffusée par la Protection Civile pour la formation dans les écoles départementales.

L'alerte, donc les bornes d'appel, fut aussi le combat permanent de Robert DEJOUR et du Secours Routier car il était déjà et demeure aujourd'hui le **1^{er} geste qui sauve !**

J'avais repris contact avec le S.R.F en 1981 (lettre du 18 juin, ci-après), en écrivant au Directeur de « La Route », souhaitant recevoir cette revue.

Les équipes de Secouristes que j'avais créées en 1972 puis en 1975 dans l'agglomération de Roubaix et Tourcoing, avaient été rassemblées en une seule structure, l'A.S.A.R.

Sans réponse, j'écrivais directement du Président du S.R.F., M. EYROLLES, le 26 décembre. C'est le Directeur du S.R.F qui me répondit le 13.1.1982 et qui m'apprenait la mort de Robert DEJOUR.

Il voulait bien confirmer que les « 5 gestes » correspondaient « à l'enseignement du Professeur ARNAUD ». Comment être insensible au « En nous associant à votre campagne », puisque le S.R.F avait œuvré et continuait à le faire afin de sauver des vies sur les routes de France, par tous les moyens, et notamment les premiers secours.

Je répondais à M. GRAVEREAUX rapidement afin de lui faire connaître notre propre action, locale, par la formation des Secouristes, Nationale par le projet des « 5 gestes », en lui remettant le tout premier mémoire que j'avais eu le temps d'écrire, sans brouillon et directement à la machine à écrire mécanique.

Par ma nouvelle lettre du 15 mars 1982, j'alertais le Directeur du S.R.F du grave problème de la PLS « seul », qui n'a jamais été solutionné. La situation s'est même détériorée depuis la « nouvelle PLS » en 2001 ! Je lui faisais part également de ma participation à une réunion de la C.N.S.

Il y eut peu d'échanges en cette année 1982, mais j'ai pu obtenir le dernier numéro de « La Route », réalisé par Robert DEJOUR !

C'est M. Serge ADAM, nouveau Directeur Général du S.R.F. qui reprit contact avec moi par une lettre du 24 décembre 1984.

Pierre MAYET, délégué interministériel à la sécurité routière, que j'avais rencontré (alors au cabinet du Ministre des transports, Bld Saint-Germain, qui avait remplacé Christian GERONDEAU, qui, lui, avait eu ses bureaux d'abord rue de Varenne puis dans des locaux spécifiques, avenue Marceau), lui avait conseillé de prendre contact avec moi.

Il faut rappeler que pendant la toute première période où des services consacrés spécifiquement à la sécurité routière se sont structurés (d'abord une « mission interministérielle », après une « table ronde », puis en 1972 la « délégation à la sécurité routière »), nous étions écoutés, reçus ; on nous répondait, on nous interrogeait. Bref, il y avait un dialogue. On le doit d'abord à Christian GERONDEAU. Pierre MAYET agira de même. Puis les choses se sont dégradées progressivement avec les délégués successifs.

M. ADAM redémarra « La Route », et le n° 1 d'une nouvelle série « printemps 1984 » comprenait un éditorial du Président, M. Marc EYROLLES et, page 2, un rappel de l'action du SRF par M. ADAM. Je proposais à M. ADAM de le rencontrer à Paris (à la faveur d'un stage de formation professionnelle dans la région parisienne).

Notre première rencontre eut lieu le 14 janvier 1985 et il faisait très froid, notamment sur Paris, ce qui posait des problèmes au fonctionnement régulier du RER.

M. ADAM préparait un dépliant sur la conduite à tenir en cas d'accident de la route. Je lui remettais des informations plus précises sur la campagne des « 5 gestes » et je lui proposais qu'il reprenne ce titre déjà connu (et approuvé par Marcel ARNAUD). Lettre du 23 janvier 1985.

Avec l'arrivée de M. ADAM, les contacts avaient donc repris avec le S.R.F. Quoi de plus normal avec un organisme qui avait tant aidé Marcel ARNAUD !

La publication de « La Route » était reprise. Cette revue permettrait donc à nouveau de faire connaître les actions du Secours Routier et le nouveau projet de dépliant sur les premiers gestes à effectuer par les témoins des accidents de la route.

Ce nouveau départ coïncidait avec l'inauguration de la 1^{ère} rue au Nom du précurseur des SAMU. La campagne des « 5 gestes qui sauvent » se poursuivait. Ce titre pouvait être repris par le SRF, ainsi que par les pouvoirs publics. Je l'avais déjà proposé à Christian GERONDEAU. Je le faisais donc à nouveau auprès du SRF, en vue de la sortie du dépliant.

Par sa lettre du 20.2.1985, M. ADAM confirmait la sortie prochaine du dépliant, encouragée par M. MAYET. Le titre des « 5 gestes » n'a pas pu être retenu car il existait le programme officiel des G.E.S (gestes élémentaires de survie), depuis 1977, toujours en application.

Le dépliant reprenait les « 5 gestes ». Il visait uniquement l'accident de la route (ce qui était précisément l'objectif des « 5 gestes », depuis l'origine, en 1967 !). En utilisant « gestes élémentaires de survie », on confirmait que ces mêmes « 5 gestes » étaient bien ceux à retenir pour l'accident de la route mais on faisait référence au programme spécifique qui comprenait d'autres gestes.

C'est ce même programme des GES qui avait été validé pour la formation des candidats aux permis de conduire. Puis ce projet (pourtant l'objet d'une décision d'un CISR de novembre 1974), fut abandonné !

Quand on examine la première édition de la plaquette de 1985, ci-après, on retrouve quasiment le concept des « 5 gestes ». Le fait que chaque témoin devra les connaître et être capable de les appliquer sans un ordre chronologique précis. Si l'alerte a été donnée, les témoins se préoccupèrent de la protection des lieux et des victimes à secourir face aux seules extrêmes urgences que sont l'état d'asphyxie ou l'arrêt ventilatoire, soit l'hémorragie ou les hémorragies externes graves.

La sortie de ce dépliant était très importante. Il s'agissait de la seule campagne sur les gestes à accomplir par les premiers témoins, c'est à dire le public – comme disait Marcel ARNAUD – après celle des « 5 gestes ».

Son contenu, préparé donc approuvé par le Professeur Louis SERRE, proche collaborateur de Marcel ARNAUD, confirmait ainsi l'actualité et la pertinence des « 5 gestes ».

La décision de 1974 prise lors d'un Comité interministériel de la sécurité routière de former les candidats aux permis de conduire aux « gestes de survie » avait été reportée puis abandonnée en 1983 ! L'initiative du SRF relançait cette nécessité absolue de la formation des usagers de la route. C'était aussi le prolongement de l'œuvre du Professeur ARNAUD.

Je recevais, pour le Professeur SERRE, en vue de l'inauguration, le 28 avril 1985, de la 1^{ère} rue, à Lys lez Lannoy, une lettre manuscrite du Président Marc EYROLLES (publiée dans le tome I), datée du 22 avril.

Le fondateur du Secours Routier Français lui rendait un hommage éclatant et émouvant :

« Vous aurez la chance et l'honneur de pouvoir dire bien haut l'estime et l'admiration qu'ont suscité l'œuvre de Marcel ARNAUD. Cet homme si bon s'est dépassé pour servir ceux qui souffrent, pour apprendre aux autres à sauver les accidentés. Il était venu me voir en 1956 au Secours Routier, inquiet....Et le Professeur ARNAUD, sans hésiter, m'a offert sa collaboration aussi active que bénévole... ».

Le Secours Routier Français

Période du 1^{er} juin 1983 au 30 juin 1990

par Serge ADAM (I G P E F e. r.)

Rappel Historique

Le Secours Routier Français a été créé par Marc EYROLLES, qui était alors Président du TOURING CLUB FRANÇAIS. Au titre de ce Touring Club, il avait été confronté au problème quasiment quotidien des véhicules automobiles de l'époque dont les parcours étaient soumis à de nombreuses avaries de toutes sortes, et qui enregistraient fréquemment crevaisons, pannes etc...

La **Direction des Routes** du Ministère des Transports, ou de l'Équipement (*le nom a changé plusieurs fois*)

Depuis fort longtemps la Direction des Routes, et notamment peu après la fin de la deuxième guerre mondiale, a développé la recherche de coordination des actions d'entretien et de construction des Routes de l'Etat, c'est-à-dire du réseau des Routes Nationales et des Autoroutes. Naturellement c'est dans cette recherche d'actions les plus valables concernant la Sécurité Routière que l'analyse des accidents de la route a été mise en place, renforcée et qu'elle a fini par se développer de façon importante grâce à l'informatisation des données.

Le SETRA

Dans le cadre des actions à mener sur le réseau routier, la Direction des Routes a créé le S.E.T.R.A. (*Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes*) héritier d'ailleurs du S.S.A. (*Service Spécial des Autoroutes*). Ce service comprenait plusieurs Directions (telles que : CHAUSSÉES,

INFORMATIQUE, OUVRAGES D'ART, ET ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE). Les actions conduites par ce service ont été remarquables dans tous les domaines qui viennent d'être cités, et le contact avec les étrangers à l'occasion de congrès mondiaux, ou de rencontres informelles était bénéfique pour tous, pour eux comme pour les Français.

C'est alors que, nommé au SETRA en 1978, à la tête de la Direction des EQUIPEMENTS DE LA ROUTE, j'ai eu à m'occuper de tout ce qui pouvait être utile, sécurisant pour les conducteurs de véhicules automobiles (*légers, poids lourds ou motocycles*) ou pour les piétons. L'analyse fine des accidents de la route, déterminant les zones accidentogènes, la recherche de solution pour un problème nouveau apparaissant dans l'hexagone, l'amélioration tant en milieu urbain qu'en rase campagne constituaient le programme de nos recherches. Ma direction comprenait 53 personnes dont 22 Ingénieurs, et nous intervenions pour l'ensemble du réseau routier de l'Etat, mais aussi, à la demande, pour les collectivités locales (*Départements et Communes*).

C'est à ce moment-là que j'ai eu (*enfin, dirais-je*) le contact avec les Associations qui oeuvraient dans le domaine de la Sécurité Routière notamment. C'étaient la Croix-Rouge, la Croix Blanche, les Sapeurs Pompiers, le service de la Protection Civile, la Prévention Routière, etc.... mais aussi les SAMU qui venaient de se créer, et naturellement le Secours Routier Français ! Au cours des réunions de mise au point des actions d'équipement de la route avec des bornes d'appel d'urgence, j'ai rencontré M. Michel GRAVEREAUX, M. DEJOUR lequel nous parlait des actions du SRF dans le domaine de la formation au secourisme routier, auquel j'étais très sensible. Le nom du Professeur ARNAUD, que je n'ai pas connu, était fréquemment cité. Pour les Bornes d'Appel c'était la Direction des Routes du Ministère qui finançait le SRF chargé de mettre en oeuvre, sous l'autorité du Ministère, les réseaux de bornes d'appel sur les autoroutes non concédées et sur les RN.

Et tous les jours notre rôle était de rechercher et d'amplifier toutes les actions possibles qui seraient en mesure de diminuer les accidents de la Route et leurs conséquences.

LES RELATIONS ENTRE LE SETRA ET LES ASSOCIATIONS DIVERSES, acteurs de la Sécurité Routière.

Je travaillais pour l'Etat depuis 1948, mais c'est seulement au SETRA que j'ai eu le contact avec les acteurs (*constructeurs d'automobiles Français*), les associations d'usagers de la route qui réagissaient à l'insécurité routière : tous ceux qui étaient à la tête d'une association de victimes d'accidents de la route, ainsi que tous ceux qui cherchaient à améliorer la formation au secourisme des Français... J'ai alors essayé de prendre en compte leurs désirs dans nos études, ce qui était nouveau en grande partie, et ce qui n'était pas évident.

Nomination au Secours Routier Français

C'est au printemps de l'année 1983 que j'ai reçu un appel téléphonique de M. FEVE, Directeur des Routes à l'époque, me disant qu'il venait de rencontrer M. EYROLLES, lequel cherchait quelqu'un pour remplacer M. GRAVEREAUX qui, à 76 ans, désirait prendre sa retraite. Je me souviens encore avoir répondu brièvement à Michel FEVE que ce poste de Directeur du Secours Routier Français ne m'intéressait pas, car je connaissais les actions qui étaient menées par Michel GRAVEREAUX.

Il me demanda de voir Marc EYROLLES qui avait d'autres idées de développement du S R F. C'est donc ce que j'ai fait et cette entrevue a été très positive, puisque aussitôt j'ai donné mon accord à Michel FEVE afin d'être détaché au SRF. Ceci a été effectif dès le mois de juin 1983.

Là, en très peu de temps, puisque je connaissais déjà le SRF, j'ai organisé des réunions de son Conseil d'Administration, et ai lancé un certain nombre d'actions.

En particulier j'ai ressuscité la revue « LA ROUTE » qui ne paraissait plus depuis le décès de M. DEJOUR, puis je me suis impliqué dans la formation des secouristes au Brevet de spécialité « SECOURISME ROUTIER », créée par le SRF quelques années plus tôt, mais que le SRF ne maîtrisait plus depuis le décès de M. DEJOUR. C'est ainsi que je me suis retrouvé à la Commission Nationale du Secourisme, au Ministère de l'Intérieur.

Il est certain que ma nomination au SRF a été connue rapidement, car dès l'automne 1983 j'ai reçu une demande d'entrevue d'un homme que je ne connaissais pas, mais ancien pompier et impliqué dans des actions de protection civile en France ou à l'étranger : c'était Didier BURGGRAEVE, accompagné d'un jeune généraliste de sa région, Docteur en médecine à Roubaix, Philippe LAUWICK. Je crois que j'ai compris le message qu'ils désiraient faire passer, et que j'ai cherché à promouvoir « **les gestes qui sauvent** ».

J'ai d'ailleurs, avec le concours de médecins et professeurs, réalisé une plaquette sur les Gestes Élémentaires de Survie, qui a reçu un très bon accueil, me semble-t-il.

C'est alors que j'ai remis en service le **Comité Médical du SRF**, lequel avait servi de tribune à Marcel ARNAUD (*que je n'ai pas eu le bonheur de connaître*) lorsqu'il prêchait dans le désert Français pour le développement des SAMU et du secourisme routier. Et je suis resté en bonne relation avec Didier BURGGRAEVE, même s'il ne participait pas à nos travaux, mais je pense avoir soutenu ses actions, telles que :

- L'inauguration de plusieurs rues « MARCEL ARNAUD ».
- La célébration de la dixième année de la disparition de Marcel Arnaud, à Marseille, en 1987.
- L'achat de matériel créé par M. GALLEGO pour les désincarcérations dans les véhicules accidentés.

Et nos contacts se sont poursuivis même après mon départ du SRF, dont je vais expliciter les raisons !

L'assassinat du S. R. F.

Tout ce qui a été développé au SRF l'était dans le cadre défini en Conseil d'administration et en Assemblée Générale, et les actions nouvelles, portant particulièrement sur le secourisme routier ont été très nombreuses ! Si je n'en cite qu'une, c'est en partant du principe que dans la chaîne des secours, le premier maillon c'est L'ALERTE. Qui peut donner l'alerte au bord de la route quand nous sommes en rase campagne ? C'est le premier arrivé sur les lieux, et naturellement il y a beaucoup de chance que ce soit un Français moyen, n'ayant jamais suivi de cours de secourisme (*et à mon avis même si nous avons progressé dans ce domaine mon assertion reste encore valable*).

Mon raisonnement se poursuivait par la définition de ce Français arrivant sur les lieux du drame : il y a beaucoup de chance que ce soit un grand « rouleur » qui passe beaucoup de temps sur la route, ou un ouvrier exerçant son métier dans les travaux publics, et très souvent sur des chantiers routiers.

N'ayant pas d'autorité sur les entreprises de travaux Publics, je me suis dit « commençons par des gens que je connais bien » les ouvriers de l'ETAT ou des Départements. Et tout ceci s'est mis en place, avec l'accord de la Direction des Routes du Ministère, et grâce à la Protection Civile, en particulier Ida GUINOT. L'agent formateur, que j'ai estimé très compétent a été Paul FRANCHETERRE, et je crois que nous avons formé en trois années près de 40 000 ouvriers ou responsables des chantiers du Ministère !

Mon principe était de former aux gestes simples, en évitant surtout les erreurs ou les omissions de ces témoins qui doivent donner l'ALERTE.

Une telle action était peu onéreuse (*oui, ce sont mes souvenirs de la guerre qui m'ont toujours incité à développer ce qui était peu cher mais efficace*) donc à rentabilité très forte. Je pense que l'efficacité a été au rendez-vous, car on m'a cité le sauvetage de particuliers en bord de route par du personnel que nous avons formé.

Naturellement tout ce que je développais faisait référence au service du ministère «DIRECTION DE LA CIRCULATION ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRES », mais son Directeur M.DENIZET ne le ressentait peut-être pas de la même façon...

C'est pourquoi il a voulu détruire (*et il a réussi!!!*) ce qui fonctionnait si bien Cela s'est fait en 1989/90, et devant le peu de soutien de personnes ou d'organismes qui pourtant avaient une opinion favorable sur les actions que le SRF menait, je suis parti finir ma vie active dans le « privé ».

C'était une option qui ne me déplaisait pas mais qui arrêta tout ce que le SRF avait lancé...

Mais comment ce Directeur a-t-il pu réussir ce massacre ?

Je l'ignorais à l'époque, mais je l'ai appris ultérieurement : comme le Directeur des Routes, Jean BERTHIER, réclamait pour que le service hivernal (*la politique et le traitement des chaussées en hiver*) revienne dans sa Direction alors qu'il dépendait de DENIZET, celui-ci lui a dit, je suis d'accord mais le Secours Routier Français qui fait beaucoup pour la sécurité routière sera mieux dans ma Direction ! Naturellement il s'était bien gardé de dire que c'était pour l'assassiner.

Alors, qu'a-t-il fait pour y arriver ?

Il a d'abord demandé un contrôle de la Cour des Comptes sur l'association (*il faut se rappeler que cet énarque était auparavant au Ministère des Finances*) et comme le S R F reçoit des crédits de l'ÉTAT, cela pouvait sembler normal. Mais, quand l'énarque qui est venu pour effectuer ce contrôle est resté 70 jours au SRF à tout fouiller et à utiliser des « recettes » bien au point pour «découvrir» les fraudes des entreprises, parce qu'il ne trouvait

rien et que sa mission était de détruire le SRF, cela m'a semblé curieux !

J'explique ce que je dénonce : un soir vers 19h, il est venu me voir dans mon bureau et tout de go m'a dit qu'il avait terminé de vérifier les comptes d'une certaine année et ... qu'il manquait un million de francs !!! J'ai alors éclaté de rire en voyant le piège qu'il me tendait. Et, le lendemain matin il m'a dit qu'il n'y avait plus d'erreur !

Il n'empêche que sa mission s'est terminée sur un rapport que je n'ai jamais eu le droit de voir (*et pourtant c'est la moindre des choses de demander « au contrôlé » son avis sur la première mouture du rapport*).

Il faut savoir que DENIZET avait tout de même fait très fort, puisque peu de temps après le contrôle de soixante-dix jours, j'ai reçu un membre de l'Inspection des Finances, venu pour inspecter !!! Je lui ai dit alors qu'il pouvait vérifier tout ce qu'il voulait mais qu'il ne pouvait rien me demander du fait du passage du précédent énarque. Sa surprise fut grande, car jamais il ne venait vérifier derrière la Cour des Comptes, et il est reparti.

Il faut comprendre que de tels procédés ne sont pas normaux, et qu'ils mettent ceux qui sont « visés » dans une situation d'inquiétude, même s'ils ne sont coupables d'aucune malversation.

Je m'inquiétais naturellement pour l'avenir du S R F, et à juste raison. Et mon souci c'était d'abord le personnel du S R F que je n'ai pas pu sauver, et aussi la mémoire de M. Marc EYROLLES, honnête homme qui ne méritait pas ce qu'on a fait à « son Secours Routier Français ». Il a été le créateur des premiers postes téléphoniques le long des routes, puis des bornes d'appel oranges, que tous appelaient les bornes du Secours Routier Français !

J'ai pourtant essayé de trouver des « secours » : j'ai notamment fait appel au Pr LARENG, qui est allé voir le ministre, et qui n'a pas réussi.

C'est donc pourquoi je suis parti dans une entreprise privée, pour la fin de ma carrière active, et que peu de temps après le personnel a été licencié. Les locaux et les fonds qui restaient au SRF (*car il n'y avait naturellement pas de déficit, et c'est aussi ce qui pouvait attirer les envieux*) ont été attribués à une Association créée de toutes pièces à cet effet, mais qui n'assurait pas du tout les mêmes tâches. Cette association œuvre, je crois, pour le contrôle des auto-écoles.

Les premiers secours

Complètement fanatique pour ce que nous pouvions faire en améliorant les gestes de premiers secours, aussi bien pour les accidentés de la route que pour des problèmes sur les lieux du travail, ou domestiques, outre les actions de formation vers le personnel des DDE, j'avais réussi à remettre au travail la Commission Médicale du SRF, présidée par un professeur reconnu et compétent, le Professeur CARA, créateur du SAMU de Paris. Nous avions aussi dans cette commission le Pr JOLIS, le Pr SERRE, le Pr SICARD et le Dr SOUBIRAN

Il me semble que tous les acteurs de la Sécurité Routière auraient dû soutenir et amplifier ce que nous étions quelques-uns à lancer. Il est vrai que certaines choses ont été réalisées, mais il n'empêche que même maintenant on peut trouver un bilan Français pas très positif (*cf. l'article du journal « LE FIGARO » du 26 mars 2011, sous le titre « LA FRANCE EN RETARD SUR LA FORMATION AUX PREMIERS SECOURS »*).

Un livre sur Marcel ARNAUD

C'est à l'issue d'une des réunions de la Commission Médicale du Secours Routier Français que j'ai demandé au Professeur SERRE son avis sur l'écrivain qui pourrait faire un livre en l'honneur du Docteur ARNAUD. Sa réponse sans ambiguïté aucune a été rapide : s'il l'accepte, le plus compétent et le plus avisé serait le Dr SOUBIRAN.

J'ai donc demandé à l'intéressé de faire ce livre, et il l'a accepté. J'ai alors réuni des documents originaux provenant du Pr SERRE, du Dr NEUVEUX, etc... et le Dr SOUBIRAN a entrepris le travail d'écrivain dont tout le monde connaissait la réussite, mais dont j'ignorais personnellement le sérieux, je dirai même l'acharnement dans la mise au point de l'écriture.

Ayant précédemment écrit un livre sur « le baron LARREY » il a commencé pour Marcel ARNAUD, par un parallèle entre ces deux hommes : l'un allant chercher les Blessés sur le champ de bataille (*avant que celle-ci ne se termine, ce qui était alors interdit*) afin de les sauver, et le second décidant d'aller chercher l'accidenté de la route « au pied de l'arbre ». Il est vrai que toute la politique de Marcel ARNAUD, sans oublier ceux qui l'ont soutenu et complété dans ses actions, c'était de sortir le médecin de l'Hôpital, ce qui a eu pour effet la création des SAMU.

Il faut bien comprendre que ceci n'était pas du tout évident puisque dans la même période de temps, les Allemands restaient à la politique « du mur » de l'hôpital. Ils décidaient que le blessé devait être amené rapidement à l'Hôpital, dans leur mur (*par un hélicoptère, en général*) pour être pris en charge et traité de la meilleure façon qu'il soit. Heureusement les deux thèses n'étaient pas contradictoires mais complémentaires, puisque les SAMU ont réussi, en France, à avoir des hélicoptères - et ce ne fut pas très facile - et les Allemands sont finalement, dans la plupart des cas, sortis de leur mur d'hôpital !

Malheureusement, ses soucis concernant la défense de la mémoire de son père attaquée par de KEARNEY lui ont pris beaucoup de son temps libre, et il m'a avoué quelques mois avant sa mort qu'il ne pourrait finir cet ouvrage. Comme j'étais déjà parti du SRF, que j'étais pris dans le tourbillon du quotidien en entreprise et que j'avais tourné la page du SRF, je ne me suis pas soucié de retrouver les archives du Dr SOUBIRAN !

Celles-ci ont été retrouvées par le Docteur LAUWICK qui a succédé au Dr SOUBIRAN à la tête de l'Automobile Club Médical de France : il a emmené les dites archives retrouvées chez lui (*j'ai constaté que ce n'était qu'une partie de ce qui avait été donné par mes soins au Docteur SOUBIRAN*). Mais quelques années plus tard, toujours invité par l'ACMF, aux assises de Médecine et du Trafic, j'ai convaincu le Dr LAUWICK de reprendre l'idée d'un livre à la mémoire de Marcel ARNAUD, faisant également honneur à la mémoire d'André SOUBIRAN.

Ce livre devait à mon sens être simple, mais incitatif pour les jeunes qui les orienterait vers le secourisme ou les métiers de sapeur pompier, de protection civile, etc... Avec l'accord de Ph. LAUWICK, à qui j'ai pu faire comprendre qu'il ne pourrait pas lui-même exploiter les archives (*il voulait le faire pendant ses vacances*), je me suis donc consacré pendant presque deux années à l'examen des documents écrits par André SOUBIRAN, et des documents qui avaient été retrouvés : c'était un gros travail, que je ne regrette pas, car il m'a permis de constater le sérieux de cet écrivain qui n'hésitait pas à reprendre 3, 4 voire six fois le même paragraphe !

Le début du livre existe donc, et fort bien fait, à la manière des précédents livres d'André SOUBIRAN. Au cours de deux réunions avec les membres de la commission médicale de l'A. C. M. F., il a été défini que le document à écrire serait :
« L'HISTOIRE DE LA MÉDECINE ET DES SECOURS ROUTIERS ».

Ce devait être un livre conséquent, volumineux, donc coûteux, repartant des origines de la médecine, ce qui n'aurait pas donné beaucoup de place pour parler des actions de Marcel ARNAUD !

J'ai exprimé mon désaccord sur deux points de cette orientation : je ne pensais qu'à un hommage à Marcel ARNAUD et à André SOUBIRAN, avec un livre simple, peu cher, afin de toucher les jeunes et à en convertir un très grand nombre « aux gestes qui sauvent ». Néanmoins le rédacteur de ce livre étant désigné par l'ACMF, M. Denis de BOUSINGEN, je l'ai reçu à mon domicile, je lui ai fait part de toutes mes actions et de mes idées sur ce livre, et il m'a promis de me revoir avant son impression.

Je n'ai jamais eu de ses nouvelles, sauf quand je l'ai revu au cours d'un congrès (*et il m'a dit qu'il n'avait pas besoin de me revoir !*), puisle livre est paru en 2010. Comme on ne me l'a pas offert, je l'ai acheté : j'ai été déçu par son contenu qui ne correspond pas entièrement ni à ce que je désirais, ni à ce que l'ACMF avait décidé en 2009 !

Donc, à mon sens, il reste des possibilités pour quelqu'un qui voudrait écrire sur Marcel ARNAUD, les archives intéressantes sont encore à l'ACMF.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Et, j'ajoute que constamment la participation du S R F dans les recherches, les réunions, les congrès, auxquels nous avons été présents devait se remarquer par des prises de position positives, j'en citerai quelques exemples. Cela a été aussi bien les Congrès de la Croix-Rouge que les Congrès de l'A. T. E. C. (*association technique de l'environnement et de la circulation*) où j'étais membre du jury de concours de journalistes, et où les secours aux victimes ont posés les problèmes de l'ALERTE et des premiers secours !

Ces actions ont porté leurs fruits , tant en France qu'à l'étranger, certes de façon trop faible, mais cela aurait pu être amplifié à l'échelle européenne, et plus rapidement comme nous l'avions étudié.

CONCLUSION

L'aventure du Secours Routier Français a constitué une page très riche dans l'histoire du développement de l'automobile et des actions menées pour en diminuer les conséquences fâcheuses, aussi bien par les pouvoirs publics, que par les diverses associations privées. Il convient de rendre l'hommage qu'il mérite à M. Marc EYROLLES, à l'origine de cette association, qui me conseillait et approuvait toutes les actions que je menais avec beaucoup de force et de détermination dans le cadre du S R F.

Il faut regretter qu'un tel acharnement ait eu lieu envers cette association qui a toujours fait preuve d'une gestion honnête et d'une efficacité dans les domaines qu'elle abordait, alors que, dans cette même période, l'A. R. C. a perduré pendant des années, permettant à CROZEMARIE de s'enrichir !

6 avril 2011.

DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT LE SECOURS ROUTIER FRANÇAIS

- * Article paru dans la revue du « Comité de la sécurité routière » (ministère des Transports) n° 3 – septembre 1974, qui présente les actions du SRF.
- * Photocopie retrouvée dans les archives du **Professeur Louis SERRE** tirée de « La Route » (1972) et le présentant à Paris avec le **Professeur Marcel ARNAUD** pour présenter les prochaines « sessions » de formation au secourisme routier, devant une borne d'appel du SRF.
- * Article de « La Route » signé de **Marcel ARNAUD** (non daté) dont le contenu rappelle l'enseignement théorique et pratique du créateur du secourisme routier.
- * Lettre de l'adjoint de M. **ADAM** (M. **LUCOT**), le 7 mai 1985, présent à Lys lez Lannoy à l'inauguration (par le **Professeur SERRE**) de la première rue au nom du « précurseur » des SAMU.
- * Lettre à M. **ADAM**, au nom de l'ASAR, le 8 mars 1986, revenant sur les modifications du programme des GES, toutefois toujours au-delà des seuls « 5 gestes ». La « reprise » de relations avec le SRF se poursuivront jusqu'à sa disparition.
- * Article (ci-dessous) paru dans « La Route » n° 7 de juillet 1986.

Didier Burggraeve **Profession de foi : Secouriste !**

Tout a commencé le jour où, à 12 ans, il est témoin d'un accident. Ainsi débute sa vocation... et l'article que lui consacre la Croix du Nord-Magazine du 16-18 mai 1986.

A 16 ans, il suit des cours de Secourisme et reçoit en 1971 le Prix de la Vocation.

Depuis longtemps, il se bat pour faire intégrer la compagnie « Les Cinq Gestes qui sauvent » au programme du permis de conduire.

En 1979, il crée l'Association ASAR dont le but est la formation et les exercices de secourisme dans l'agglomération de Roubaix.

Les accidents de la route restent sa grande préoccupation : « Il y a 12 000 morts chaque année sur les routes. Des centaines pourraient être sauvés si quelqu'un avait eu la réaction adéquate dès les premiers instants ». Son association compte aujourd'hui 250 adhérents et vit de leurs cotisations et de quelques subventions municipales. Créateur infatigable, il lance en 1982 le Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence. Travaillant autour de thèmes précis, son rôle tend à limiter les dégâts et... à porter Secours.

AU SERVICE DES USAGERS DE LA ROUTE : **LE SECOURS ROUTIER FRANÇAIS***

Le Comité National du Secours Routier Français, Association sans but lucratif, a été créé à l'initiative du Touring Club de France, il y a maintenant vingt ans.

Il s'est donné pour mission de porter assistance, sous toutes les formes, aux usagers de la route.

Il leur assure une aide rapide quand ils se trouvent en difficulté, mais c'est surtout en cas d'accident corporel qu'il leur apporte un secours efficace et aussi diligent que possible.

11 000 POSTES TÉLÉPHONIQUES D'APPEL

A l'origine, le Secours Routier Français pour hâter le dépannage des automobilistes avait obtenu l'utilisation du téléphone chez 11 000 particuliers (une plaque « Secours Routier Français » indiquait les maisons où étaient ces postes).

Le Secours Routier Français a installé, sur les routes, des bornes d'appel directement reliées à la Gendarmerie.

Il a réalisé au titre de l'« Opération 5 000 » l'implantation sur les routes les plus fréquentées et les plus dangereuses, d'une borne automatique tous les 4 km environ.

D'autre part, l'installation de bornes d'appel sur les itinéraires Paris-Strasbourg et Mâcon-Chamonix ainsi que sur les liaisons Blois-Orléans-Vierzon, est maintenant achevée.

Pour cette année, 500 bornes sont prévues au titre du Ministère de l'Équipement sur les itinéraires suivants :

— Boulogne-Amiens; Maubeuge-Paris; Laon-Vitry-le-François; Saint-Dizier-Beaune; Langres-Belfort; Chartres-Nantes; Le Mans-Rennes; Paris-Orléans; Vierzon-Limoges; Montargis-Roanne.

D'autre part, un programme de plusieurs centaines de bornes à financer par les collectivités locales, et concernant notamment la Lorraine et la Vallée de Loire et le centre doit venir en complément pour 1974. Le nombre de bornes d'appel téléphonique en service sur l'ensemble du territoire sera ainsi porté à plus de 1 500.



Cette chaîne d'alerte va permettre de sauver de nombreuses vies humaines car le quart d'heure gagné dans l'arrivée des secours, c'est très souvent le salut pour les grands blessés ou les grands traumatisés.

Chaque année, le Secours Routier distribue environ 500 000 notices sur la conduite à tenir en cas d'accident.

La Commission médicale du S.R.F. organise régulièrement des cours de secourisme routier, avec le concours des professeurs les plus qualifiés et de moniteurs spécialisés. S'il existe, en France, un million de secouristes détenteurs du brevet de la Protection Civile, il convient de les orienter vite et bien vers les soins à donner aux blessés de la route.



PLUS DE 2 MILLIONS DE KILOMÈTRES DE PATROUILLE

Les fourgonnettes du Secours Routier Français ont effectué, en 1973, plus de deux millions de kilomètres de patrouilles, ainsi répartis :

- **Gendarmerie :**
328 400 km parcourus; 4 593 interventions; 276 blessés secourus.
- **C. R. S. :**
1 770 400 km parcourus; 31 194 interventions; 338 blessés secourus (826 transports à l'hôpital).
- **Préfecture de Police :**
68 000 km parcourus; 4 097 interventions; 28 blessés secourus; 13 transports à l'hôpital.

★ 1, rue Méhul
75002 PARIS — Tél. 742.16.18



En ce qui concerne les « gestes de survie », le Secours Routier Français se propose d'entreprendre avec une équipe itinérante (médecins, moniteurs, matériel approprié) un tour de France dans le but d'informer le public.

Ajoutons que le Secours Routier Français a mis à la disposition des Gendarmes, des C. R. S. et des Services de Police et de Protection Civile, des voitures-ambulances pour le transport des blessés, mais il lui faut maintenant tenir compte de la modernisation des parcs automobiles et de la demande de plus en plus exigeante des services médicaux qui veulent des véhicules plus confortables et perfectionnés capables de donner les premiers soins : réanimation, oxygénation, etc...

Depuis sa création en 1954 — depuis c'est-à-dire 20 ans — le Secours Routier Français a secouru des milliers de blessés et des centaines de milliers d'usagers de la route.

En réduisant le temps d'intervention, il économise des vies humaines et empêche les blessés graves de devenir des infirmes à vie. ■



Pour un meilleur secours aux blessés de la route

LE SECOURISME ROUTIER

LA COMMISSION MEDICALE DU SECOURS ROUTIER FRANÇAIS organise durant l'année 1972 des cours complets de SECOURISME ROUTIER réservés aux possesseurs du BREVET NATIONAL DE SECOURISME pour l'attribution de l'option « SECOURISTE ROUTIER ».

Succès croissant des cours de secourisme du Secours Routier Français

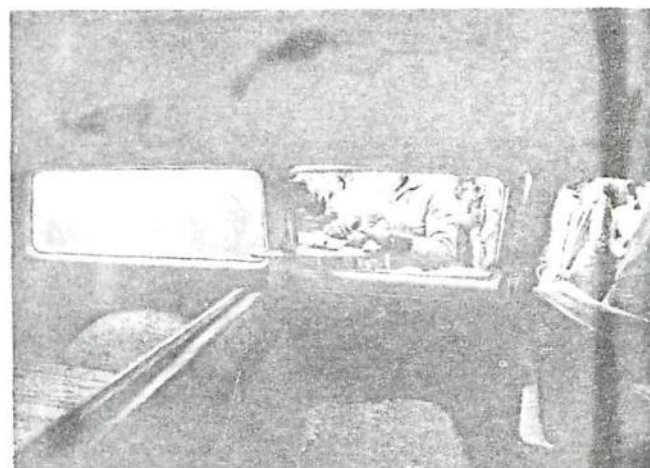
sous la direction du professeur Marcel ARNAUD
et du Professeur Louis SERRE.



- 1^{re} session : du 21 au 26 février
- 2^e session : du 17 au 22 avril
- 3^e session : du 5 au 10 juin
- 4^e session : du 4 au 9 septembre
- 5^e session : dates restant à fixer.

Pour tous renseignements, s'adresser au Comité National Secours Routier.

Service Propagande : 99, boulevard Arago - Paris-14^e - Tél. 587.28.60.



Photos R. Friedlander

FLASH SUR LA « PERSONNALITÉ DU POLYTRAUMATISÉ DE LA ROUTE »

Le polytraumatisé est une victime « unique en son genre » (Alain Patel) : Certes, il s'agit d'un blessé porteur de *dégâts multiples*, mais il s'agit essentiellement d'une victime qui exprime la multiplicité de ses lésions sous l'emprise dominante de réactions pathogènes majeures : réactions qui interfèrent, qui superposent, qui entremêlent leurs malfaisances aux propres effets des pluri-dommages initiaux.

Cette véritable « maladie traumatique générale » d'explosion immédiate est d'ordre pluri-disciplinaire dans sa pathogenèse ; elle est parfaitement expliquée par l'étude des troubles métaboliques généraux qui se superposent et s'intriquent et qui résultent des pluri-souffrances viscérales consécutives aux événements physiques des drames.

L'entité pathologique globale qu'est le « polytraumatisé » (et sa très particulière personnalité) est l'expression de ce *désarroi structurel et réactionnel multiple*. Il est sans commune mesure avec les altérations métaboliques isolées et observées chez les autres types de blessés de la vie courante.

La motivation originelle du polytraumatisé de la route est directement dépendante du mécanisme de projection que déclenche sur tout mobile la vitesse (et libre dans son habitacle), son stop brutal, sa décélération instantanée. $E = \frac{1}{2} M \times V^2$ en est l'implacable résultante (écrasante dominante de la « vitesse »).

Deux effets bio-physiques essentiels s'emparent de l'homme ainsi chargé d'énergie propulsante et que vient contrarier fortuitement (accident) sa rencontre avec des obstacles (rencontres en cours de route ou en fin de course) : des *impacts directs* aux *endroits déchirés* ou aux *points de frappe*, motivateurs de contusions, plaies et fracas directs, et des *impacts indirects* motivateurs de *phénomènes de rebonds*, de contrecoups et d'extensions répercussives aux vertèbres et aux viscères. Ces derniers impacts sont générateurs des situations immédiates les plus graves.

Une telle « personnalité », diversifiée par l'inégalité de ses aptitudes (usure, antécédents pathologiques) à négocier l'agression et par les variations infinies de la physique et de la géographie des drames qui l'atteignent, motive de *très personnels moyens de secours et de soins* (abordage, dégagement, cueillette, immobilisation et brancardage) sous couvert de réanimation, et de manœuvres manuelles très personnalisées.

Une notion essentielle domine enfin ce « personnage », c'est son *extrême sensibilité* (dommageable) à toute tentative de mobilisation le concernant (mobilisation lors des secours, du transport, du déshabillage, des examens, des brancardages, des déplacements intra-hospitaliers).

FLASH SUR PRINCIPES ET TECHNIQUES DE LA « SAISIE » ET DES « MANIPULATIONS » DES POLYTRAUMATISÉS

Rappel fondamental (initial) : *traction axiale* essentielle à la *rigidification rigoureuse crâne-bassin* surtout (éventuellement crâne-pieds). Variations si victimes « dégagées » et gisantes ou si victimes encore « engagées » et assises.

Dans tous les cas : *Premier geste = Saisie séance tenante* et de toute urgence (à visée finale *ventilatoire*) de la tête : *protection* préalable du rachis cervical (doux) et de la moëlle (en possible danger) par *traction* (à 4 ou 5 kg) avant le *renversement-bascule* de la tête en arrière (libérateur du clapet anti-respiratoire qu'est la base de la langue chez les inconscients).

La « poignée » est la tête — Refuser absolument toute saisie-traction par un membre supérieur (cf. le souvenir des présentations de l'épaule en obstétrique). La « prise » la meilleure (et la moins dangereuse) est *occipito-mentonnaire* (occipito-palatine si fracas mandibulaire).

Deuxième « poignée » de saisie : les *pieds* (10 à 12 kg) pour les gisants au sol (ou dégagés). Traction à maintenir pendant tous les instants de *mobilisation* des polytraumatisés (instants les plus dangereux). Cette traction axiale est, en outre, favorable aux dégâts osseux du membre inférieur, puisqu'elle est conforme au principe même de leur traumatologie.

Entre ces deux « poignées » bipolaires et extrêmes de saisie, la manipulation (maintenue, puis manœuvre) du polytraumatisé *nécessite évidemment des appuis intermédiaires*. Ceux-ci sont réalisés par l'aide de 4 mains ou mieux (si cela est possible) par l'*empoignade directe* des victimes *enroulées* dans leurs vêtements, auparavant préparées pour leur « saisie ».

Les manœuvres, toujours sécurisées par *traction axiale*, seront sobres : le minimum de soulèvement, le maximum de *roulement* ou de *glissement directs* (de sol à brancard ou de siège à brancard). Le brancard va à la victime.

Le Secourisme-routier est l'art de *subtiliser* les polytraumatisés graves aux environnements où ils se trouvent pour les installer en *position de sauvegarde* sur leurs brancards évacuateurs, sans qu'ils s'en aperçoivent (biopathologiquement parlant, sous-entendu).

Docteur Marcel ARNAUD.



COMITÉ NATIONAL DU SECOURS ROUTIER FRANÇAIS

Association déclarée (loi de 1901)
n° SIREN : 784 2060 88

PARIS, le 7 Mai 1985

JPL/SC

Monsieur BURGGRAEVE Didier

A.S.A.R.

59390 LYS LEZ LANNOY

Monsieur,

Je tiens à vous remercier personnellement de l'excellent accueil que vous m'avez réservé et à vous féliciter pour le vivant hommage rendu grâce à vous au Professeur ARNAUD.

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

Jean-Pierre LUCOT
Directeur Général Adjoint

Premier Ministre.
Ministère des Transports.
Ministère de l'Intérieur.
Ministère des P. et T.
Ministère de la Défense.
Ministère de la Santé.

174

Association Française
des Automobilistes.
Union Routière de France.
Syndicat National
de l'Aide Médicale
Urgente.



ASSOCIATION DES SECOURISTES DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUBAIX

Fondée par Didier Burggraeve

Association animatrice de la Campagne Nationale "5 gestes qui sauvent"

Equipe d'Urgence en cas de catastrophe en France et à l'Étranger

Adresse Postale : A.S.A.R. - 59390 LYS-LEZ-LANNOY

"Pour Sauver une vie humaine, faire le maximum ne suffit pas, il faut la perfection".

A.S.A.R.

Le 8 mars 1986

- Information sur le Secourisme et la Prévention des accidents.
- Formation
- Recyclage
- Perfectionnement
- Secouristes actifs
- Postes de Secours
- Equipe d'urgence médicalisée en cas de catastrophe
- Diffusion Nationale de la brochure gratuite "5 gestes qui sauvent"
- Fiches techniques de Secourisme de Ranimation de Secours Routier de Sauvetage-Déblaiement
- Visites Techniques Voyages d'Études
- Journal de l'A.S.A.R. diffusion à tous les membres

ASSOCIATION
INDÉPENDANTE
ENTIÈREMENT
BÉNÉVOLE

Correspondants et
Délégués Régionaux
dans toute la France

Monsieur Serge ADAM,
Secours Routier Français,
50 Quai Louis Blériot,
75016 PARIS

Cher Monsieur,

Je n'ai pas oublié le SRF et je reçois avec plaisir et intérêt son bulletin (je viens de recevoir le n° 8 mais je ne retrouve pas le n° 7 ?).

Vous savez que le programme des GES a été modifié. C'est une première étape que nous réclamions depuis des années (voir mon mémoire sur les 5 gestes) puisque pour nous ce Secourisme grand public doit être uniquement pratique et réduit à l'essentiel c'est à dire aux gestes qui peuvent sauver tous les jours sur les routes de France.

Il reste encore des matières théoriques annexes à retrancher de ce programme, à retirer le retrait du casque et à exiger que la P.L.S se fasse à 3 et non seul. Nous en reparlerons.

Je suis heureux de vous remettre sous ce pli notre modeste journal, le n° 2 qui devait vous être adressé plus tôt et le n° 3 qui vient de sortir. Outre à propos des 5 gestes vous aurez une idée de notre action et notamment de notre récente Mission à Mexico.

Sur Mexico vous trouverez quelques articles de Presse ainsi que sur la venue à Lys lez Lannoy du Docteur SOUBIRAN le 18 août 1985, date anniversaire de la disparition du Professeur ARNAUD.

Et je vous informe avec grand plaisir que, suivant l'exemple de Lys lez Lannoy et à notre demande, la Ville d'Hem, près de Roubaix, vient de donner le Nom d'une rue au Professeur ARNAUD. Une cérémonie aura lieu, probablement le 15 juin (vous y serez invité) Présidée par le Docteur SOUBIRAN.

La diffusion de votre dépliant est une bonne initiative que je salue. Mais il faut aller plus loin. Etudes et discussions se poursuivent (inclus réponse récente à une question écrite du Ministre des Transports).

.../...

.../...

La 4ème partie de mon mémoire fera le point sur les "5 gestes" d'ici la rentrée et notre Campagne médias-Parlementaires va reprendre d'ici quelques semaines.

En vous remerciant de tous vos efforts pour que la route soit plus sûre et moins meurtrière, en vous demandant de croire à mon dévouement désintéressé et à mon attachement unique et inébranlable à une seule Cause, la vie humaine, je vous prie de croire, Cher Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

DOCUMENTS CONCERNANT LE S.R.F. (suite)

* Lettre du CAPSU du 17 mai 1986 à **Serge ADAM**. Nous attendions la position de la commission médicale du SRF après une réunion tenue au ministère des Transports et un nouveau dépliant était en préparation.

* Réception des secouristes de l'ASAR à Lys lez Lannoy en présence du SRF (M. ADAM et le **Professeur CARA**) puis inauguration le lendemain d'une nouvelle rue « **Professeur Marcel ARNAUD – Précurseur des SAMU** » dans la commune voisine de Leers. Et demande d'équiper la voie rapide urbaine de bornes d'appel d'urgence. Articles de presse ci-dessous :

- 7 OCT. 1988

- 1 OCT. 1988

Samedi 8 octobre :

Grande journée pour le Secours Routier

Une borne d'appel d'urgence comme celles que l'on peut voir au bord des autoroutes et routes, en France, sera exposée à la mairie de Lys-lez-Lannoy durant une semaine et coïncidera avec la réception des secouristes par le maire, M. Maurice Codron, le samedi 8 octobre à la salle des fêtes.

Exposée également dans la salle Paul-Bert le samedi après-midi durant la réception de l'ASAR, la borne d'appel sera ensuite placée dans le hall d'accueil de l'hôtel de ville. Des dépliants explicatifs seront à la disposition du public ainsi que la brochure gratuite « 5 gestes qui sauvent ».

Après Lys-lez-Lannoy, la borne d'appel d'urgence sera exposée à Leers, à Hem et Roubaix.

Les secouristes de l'ASAR invitent les enseignants à profiter de cette occasion pour venir quelques minutes découvrir la borne d'appel et la manière, extrêmement simple de s'en servir (puisqu'il suffit d'appuyer sur un bouton).

Lys-lez-Lannoy recevra enfin le 8 octobre deux personnalités du Secours Routier Français : le professeur Maurice Cara, président du Comité médical et M. Serge Adam, son directeur général. Par ailleurs, le président de l'ASAR, M. Didier Burggraeve a eu récemment la satisfaction d'apprendre que le Secours Routier Français doterait à cette occasion l'équipe d'urgence de son association d'un matériel de désincarcération, utile tant pour le Secours Routier et dans d'autres situations de catastrophe.

Ce week-end à Lys et à Leers Hommage au professeur Marcel Arnaud

A Lys-lez-Lannoy ce samedi après-midi la réception des nouveaux secouristes par le maire, M. Codron, sera l'occasion à nouveau de rendre un hommage mérité à l'œuvre exemplaire du professeur Marcel Arnaud, fondateur de la traumatologie routière et de son corollaire, le secourisme routier. Précurseur des SAMU, le professeur Marcel Arnaud a présidé le Comité médical du Secours routier français durant de nombreuses années, et c'est son successeur, le professeur Maurice Cara qui est cette année l'invité d'honneur des secouristes de l'ASAR.

Le professeur Cara sera accompagné de M. Serge Adam, le directeur-général de cet organisme qui a la responsabilité en France de l'implantation des bornes d'appel d'urgence - et de leur entretien - sur les routes et autoroutes. Ces personnalités ne viendront pas les mains vides puisque un matériel de désincarcération sera offert

à l'équipe d'intervention de l'ASAR.

Au cours de l'après-midi, dans la salle Paul Bert, où seront exposées les caisses de matériel de l'équipe d'urgence, M. Burggraeve aura l'occasion de rappeler l'action du secours routier et la nécessité d'apprendre au public la conduite à tenir en cas d'accident de la route dont le premier geste demeure l'alerte, notamment par les bornes d'appel.

Dimanche matin c'est la ville de Leers avec son maire, M. Demonchaux, et le professeur Cara, qui rendront un hommage à la mémoire du professeur Arnaud, d'abord par l'inauguration, à 11 h, d'une allée au nom du précurseur des SAMU, en présence de nombreuses personnalités, puis par une réception à l'hôtel de ville, à 11 h 15.

Beaucoup de médecins, sapeurs-pompiers, secouristes auront le cœur et l'esprit à Lys et Leers ce week-end.

□ **BORNES.** — Président de l'association des secouristes de l'agglomération roubaisienne, Didier Burggraeve vient d'écrire au député Bernard Carton, qui est aussi vice-président du conseil général chargé des infrastructures routières : à ce titre, il lui demande que la portion actuelle de l'Antenne Sud soit équipée de bornes d'appel d'urgence, comme sur les autoroutes ou les routes nationales. Ces B.A.U. permettent un gain de temps considérable entre le moment de l'accident et l'arrivée des secours.

CONSEIL D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET LES SECOURS D'URGENCE

C. A. P. S. U.

Siège Social : ROUBAIX

- Accidents de la route - Accidents domestiques et des loisirs - Incendies, Explosions, Accidents professionnels -
- Information - Formation des jeunes et du grand public, médias - Organisation des secours -
- Défense Civile, Création d'un MINISTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE -
- Risques majeurs, Catastrophes, Plans de secours -

Le 17 mai 1986

Monsieur Serge ADAM,
Directeur Général du
Secours Routier Français,
50 Quai Louis Blériot,
75016 PARIS

Cher Monsieur,

J'espère que vous avez bien reçu mon envoi du 12 avril dernier.

J'ai lu avec intérêt le N° 9 de "La Route" et votre éditorial auquel je souscris totalement, notamment en ce qui concerne les objectifs de Sécurité routière, l'alcool au volant étant en premier plan.

Vous abordez également le prochain Congrès de l'ATEC qui doit avoir lieu à PARIS du 9 au 13 juin.

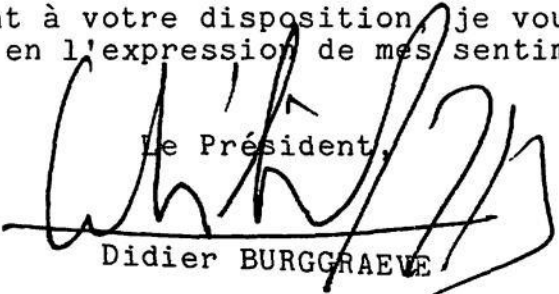
C'est également la table ronde relative aux secours aux blessés qui nous intéresse. Comment pourrions-nous y participer ?

La Commission Médicale du S.R.F. a t'elle émis un avis complémentaire à la suite de la réunion au Ministère des Transports, votre nouveau projet de dépliant et nos propres propositions ?

La lettre relative aux "5 gestes" qui vous a été adressée également le 12 avril a été insérée dans notre publication interne au CAPSU qui vient de sortir afin d'informer tous nos membres.

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

Le Président,


Didier BURGGRAEVE

178

PS : Notre réunion ASAR prévue en juin est reportée à septembre.

DOCUMENTS CONCERNANT LE S.R.F. (suite)

* Article dans « La Route » - octobre 1988 suite au départ de son fondateur ainsi qu'un hommage à M. **Marc EYROLLES**.

* Autre article dans le même numéro d'octobre 1988 qui retrace l'hommage rendu à Leers et la réception des secouristes ainsi que les activités de formation du SRF.

* C'est M. **Jean-Pierre LUCOT**, adjoint de M. **ADAM** qui prendra la suite, peu de temps donc, après le « départ » du directeur général. Nous lui écrivons en septembre 1991 suite à une rencontre dans les locaux du SRF à Paris.

Le SRF aidera l'ASAR en dotant son équipe d'urgence bénévole d'intervention en cas de catastrophe de sacs à dos qui seront remis lors d'une réception officielle à la mairie de Roubaix.

Nous demandions au SRF de nous aider à présenter des chiffres, afin de confirmer ceux fournis en 1986, sur le nombre de vies qui pourraient être épargnées par la connaissance généralisée des « 5 gestes ».

A cette lettre étaient jointes copies de courriers de parlementaires afin de les informer de démarches en cours, notamment à destination du ministère (de tutelle du SRF) des Transports.

Ci-après une partie des pièces jointes :

- Question écrite du député **Jean-Yves COZAN** du 24 juin 1991 ;
- Lettre du 3 juillet 1991 du député **Jean-Pierre LAPAIRE** ;
- Lettre de l'ancien ministre **Jean ROYER** du 15 juillet 1991 au secrétaire d'Etat **Georges SARRE** ;
- Lettre du 29 juillet 1991 de **François BAYROU** au ministre en titre, **Paul QUILLES**.
- Lettre du 12 septembre 1991 du député **Jean LAURAIN** avec sa question écrite au JO du 9 septembre.

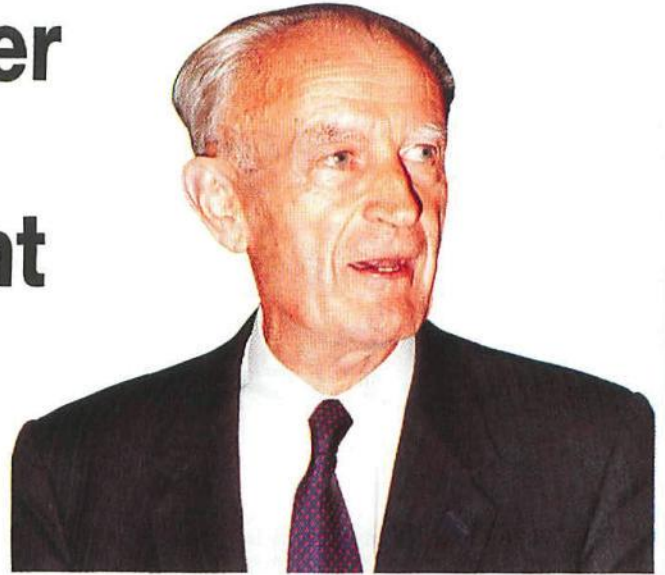
*Mais, nous ne le savions pas, le SRF vivait ses derniers instants !
Un gâchis !*

ÉDITORIAL

Le Secours Routier Français a un nouveau Président

Monsieur Marc EYROLLES ayant présenté sa démission, le Conseil d'Administration lui a conféré l'honorariat et le titre de Président Fondateur.

Il a élu à la présidence Monsieur Raoul MOREAU, Préfet honoraire, Président d'honneur d'Aéroport de Paris et de la Société de l'Auto-route Paris-Normandie.



Appelé à la présidence du Secours Routier Français à la suite de la démission de son fondateur, M. Marc EYROLLES je mesure l'ampleur de la tâche accomplie et la responsabilité qui m'incombe de la poursuivre et si possible de la développer.

Pressentant l'essor de l'automobile, M. Marc EYROLLES s'était attaché par la création de cette Association en 1953, à venir en aide aux automobilistes en difficulté.

C'est pourquoi il a œuvré si efficacement à la mise en place d'un système d'alerte et de moyens d'intervention pour assurer la rapidité des secours, rapidité essentielle pour les accidentés comme l'ont montré les études conduites par la Commission Médicale du Secours Routier Français.

Largement entrepris sur les routes nationales, amorcé sur les chemins départementaux où il devrait connaître un essor certain sous l'impulsion des Conseils Généraux, le réseau d'alerte devrait d'autant s'étendre que, créé pour améliorer les conditions de secours il peut désormais être associé à une meilleure exploitation du réseau routier grâce aux techniques avancées de communication.

Par ailleurs, parallèlement à son concours à la formation poussée de secouristes, le Secours Routier Français a l'ambition de diffuser auprès du grand public et notamment de ceux que leur profession appelle sur les routes, sa connaissance de ces Gestes Élémentaires de Survie, si précieux en présence d'accidentés.

Dans le cadre des efforts déployés par les pouvoirs publics pour améliorer la Sécurité Routière, voici les axes de l'action que le Secours Routier Français se propose de poursuivre.

Raoul MOREAU
Préfet honoraire
Président du Secours Routier Français

NOTE DE LA RÉDACTION

Nous prions nos lecteurs d'excuser l'interruption momentanée de la parution de notre revue, pour des raisons indépendantes de notre volonté.

Nous pensons que ce numéro double vous intéressera et vous fera oublier ce petit retard.

Et pour 1989 nous vous présentons nos vœux les plus chers en vous souhaitant ainsi une très bonne année pour vous, votre famille, votre travail et naturellement notre œuvre commune qui nous rassemble tous :

Hommage rendu à M. Marc Eyrolles Président fondateur

— Une réception a été organisée, le 16 mars 1988, au siège du Secours Routier Français pour honorer M. Marc EYROLLES, son Président Fondateur qui avait présenté sa démission le 18 février précédent.

Parmi les nombreuses personnalités présentes, on remarquait M. Pierre GRAFF, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, M. BERTHIER, Directeur des Routes ainsi que ses prédécesseurs, MM. COQUAND et DREYFUS, M. FEVE ayant dû s'excuser.

M. MOREAU, le nouveau Président du Secours Routier Français a rendu hommage à l'action de son fondateur, M. Marc EYROLLES, en retraçant l'histoire de l'organisme.

Il a rappelé que l'initiative de M. Marc EYROLLES était issue de l'idée de venir en aide aux automobilistes en difficulté sur la route soit en panne, soit par accidents, en mettant à leur disposition un moyen d'alerte : le téléphone de particuliers de bonne volonté, signalé par des panneaux appropriés ; dispositif renforcé par des patrouilles assurées par des véhicules fournis par le Secours Routier, la remise de 230 fourgonnettes sur le Parvis de Notre Dame aux services de Police, Gendarmerie et Sapeurs Pompiers illustre, en 1954, cette action.

Et pendant des années, ce fut une action incessante avec le concours du premier Directeur, M. LE TOURNEUR HUGON, pour solliciter ces abonnés du téléphone susceptibles de développer le réseau d'alerte et pour mobiliser les moyens financiers nécessaires à la vie de l'Association. L'appel à la générosité publique par une émission télévisée en 1968 en fut la manifestation la plus spectaculaire.

Une autre initiative importante fut la création d'une Commission Médicale avec le concours d'éminents spé-

cialistes qui mirent notamment en relief combien la rapidité des soins pouvait atténuer les conséquences des accidents, d'où l'intérêt d'une prompt alerte, des premiers gestes au profit des accidentés et la qualité des équipes d'intervention.

Les travaux de cette Commission ont contribué à la création des SAMU et constituent le support de l'action de secourisme, élémentaire à conduire auprès de ceux qui travaillent sur la route et plus généralement auprès du grand public, action qui reste un objectif permanent de l'Association.

Les Bornes d'Appel d'urgence, reliées directement et gratuitement à la Gendarmerie ou à la Police ont remplacé les bonnes volontés des riverains usagers du téléphone. De

plus en plus perfectionnées, leur maintenance est devenue infiniment plus fiable.

Financées par l'Etat, elles représentent à ce jour, un équipement de base de la moitié du réseau routier national. Certains départements y ont également recours. Elles doivent peu à peu couvrir tout le réseau.

C'est une œuvre considérable lancée et accomplie sous l'impulsion du Président EYROLLES. Sa réussite s'est traduite dans l'implantation du siège du Secours Routier Français : à l'origine dans les locaux du Touring Club de France puis de l'Ordre de Malte, ensuite avenue de New York avant de s'installer dans ses murs Quai Blériot.

M. Marc EYROLLES a bien mérité des usagers de la route.



Un nouvel hommage au Professeur Marcel Arnaud

Les 8 et 9 octobre 1988, l'A.S.A.R. (Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix) a rendu un nouvel hommage au Professeur Marcel ARNAUD, précurseur des S.A.M.U.

Tout d'abord, le samedi 8 octobre, en Mairie de Lys-lez-Lannoy, après réception officielle par M. Maurice CODRON, Maire de cette ville, et remise des diplômes de secourisme acquis récemment, il y eut présentation de l'équipe « URGENCE-INTERVENTION » de l'A.S.A.R.

Puis, 3 médailles de l'Encouragement au Dévouement furent remises à 3 membres de cette Association et l'Association des Secouristes de l'Île-de-France a procédé à la remise d'un matériel (TIRFOR) permettant aux secouristes de bouger les véhicules accidentés.

Enfin, notre Directeur Général a remis à M. Didier BURGGRAEVE, Président de l'A.S.A.R., un matériel « GALLEGO » permettant la désincarcération des blessés, accidentés de la route.

Le Professeur Maurice CARA, Président de la Commission Médicale, présent à cette cérémonie, a inauguré le Dimanche 9 octobre, l'allée du Professeur Marcel ARNAUD, dans la Commune de Leers, en présence de M. Bernard CARTON, Député du Nord, et de M. Lucien DEMONCHAUX, Maire de Leers.

Après avoir dévoilé la plaque de la rue de l'honneur du Professeur ARNAUD, le Professeur CARA a rappelé l'action de ce chirurgien de Marseille qui a consacré les vingt dernières années de sa vie au « Secourisme Routier » en général.

Il a eu le grand mérite de mettre en valeur la différence entre les blessés, accidentés de la route (qui **sont des projectiles** dans le véhicule) et les autres malades, qui, même blessés, sont des victimes ayant **reçu** un projectile.

En 1957, 2/3 des blessés graves mouraient « avant l'arrivée à l'hôpital ».

Le Professeur ARNAUD a étudié le problème de l'ALERTE, a préconisé les bornes d'appel du Secours Routier Français et a tout fait pour développer les « Gestes Élémentaires de Survie ».

Il est mort au champ d'honneur du SECOURISME, au cours d'une session de « SECOURISME ROUTIER ».



M. le Maire de Leers a fait remarquer que cette voie (l'Allée Professeur-Marcel-Arnaud) est voisine du Square Raoul-Follereau qui s'est tant dévoué au service des lépreux.

Ainsi, après l'inauguration de la première rue en avril 1985 à Lys-lez-Lannoy, la deuxième à Hem, la troisième à Roubaix, ce quatrième hommage au Professeur Marcel ARNAUD est dû à l'action de Didier BURGGRAEVE, Président de l'A.S.A.R., qui garde une vive reconnaissance pour ce Maître qui nous a tant appris.

M. BURGGRAEVE a annoncé que la ville de Marseille, dont le Professeur VIGOUROUX (élève et successeur du Professeur ARNAUD) est Maire, a accepté de donner ce nom à l'une de ses rues.

Un nouvel hommage en perspective et ce n'est que justice. ■



Le secourisme routier

Conférence de presse du 26 avril 1988 du SRF

Le Secours Routier Français poursuit sa formation de la mention « Secourisme Routier » et une session a eu lieu au printemps 1988. Les résultats suivants ont été obtenus : 17 reçus sur 20 présentés.

Les candidats venaient de toute la région parisienne. Les cours du soir avaient lieu au Secours Routier Français et les exercices pratiques à la caserne Duplex grâce à l'aimable autorisation des autorités militaires et aux prêts

de véhicules par la Préfecture de Police.

Nous avons été informés qu'une secouriste formée à cette session en 1987 par le Secours Routier Français se trouvait dans le train accidenté à la gare de Lyon ré-

cemment. Légèrement blessée, elle a activement participé aux secours d'urgence et nous a déclaré avoir retrouvé immédiatement les gestes et réflexes acquis au cours de la session de formation.

Dans le cadre de la session de printemps du secourisme routier, le 26 avril 1988, le Secours Routier Français a organisé une conférence de presse à Paris sur les bords de Seine avec démonstration de désincarcération d'un blessé par les stagiaires. Le thème était celui d'une conductrice non ceinturée heurtant un poteau métallique et coincée dans son véhicule. L'alerte a été donnée par un témoin de l'accident au moyen d'une borne d'appel à la Gendarmerie. Celle-ci a organisé le départ et l'envoi d'une équipe de sauveteurs munis du matériel nécessaire et adapté à la situation. A l'arrivée sur les lieux, le chef d'équipe a constaté l'accident et la présence de la blessée. Il a toutefois effectué une recherche rapide pour vérifier qu'un passager n'ait pas été éjecté ou qu'un piéton n'ait pas été également impliqué. Puis, chaque équipe a assuré le rôle qui était le sien : balisage, protection-incendie, calage du véhicule. Un sauveteur a pu pénétrer dans le véhicule accidenté par une portière arrière pour soutenir la blessée en attendant son dégageement.

La « césariation » du véhicule c'est-à-dire sa découpe pour ôter le toit est intervenue aussitôt grâce à une cisaille GALLEGO. Lorsque le toit fut retiré, les protections ont été mises en place pour protéger les tôles mises à vif et plusieurs équipes ont pu saisir la victime en différents points pour la soulever directement et l'extraire du véhicule,

ceci en s'aidant d'un plan d'arrêt et en la déposant sur un matelas « coquille ».

Ainsi, cet exercice a été extrêmement profitable aux secouristes stagiaires car il a eu lieu en présence des représentants de la police, du SAMU 75, de la Croix-Rouge et de la FNPC. Il a également permis aux journalistes de mieux appréhender le problème, et l'*Argus Automobile* en a rendu

compte dans son N° du 12 mai 1988.

En conclusion, il est nécessaire d'insister sur le caractère méritoire des moniteurs nationaux de secourisme. Deux d'entre eux ont d'ailleurs été formé au secourisme routier par le SRF. ■



Le secourisme pour les moniteurs d'auto-école

L'École Nationale des Conseillers en Éducation Routière (ENCER) poursuit son effort dans le but de former et de recycler les moniteurs d'auto-école. C'est ainsi qu'en 1987, dans le cadre du BEPECASER, tous les candi-

dates ont reçu sous le pilotage du Secours Routier Français l'enseignement du BNS (38 candidats reçus sur 39 présentés). Puis, les 1^{er} et 8 février 1988, deux journées de formation aux GES ont été dispensées en recy-

clage de formations de moniteurs d'auto-école. Cette action est tout naturellement à poursuivre et le Secours Routier Français pourra répondre à toutes les demandes qui lui seront adressées. ■

DÉPARTEMENT
du Nord

ARRONDISSEMENT
de Lille

Canton de Lannoy

VILLE DE

Lys - lez - Lannoy

31, Rue J.B. Lebas
B.P. 7 - 59451 Cédex

Tél. 20.75.27.07



Le 23 Septembre 1991

Monsieur Jean-Pierre LUCOT,
Directeur-Général du
Secours Routier Français,
50 Quai Louis Blériot,
75016 PARIS

Cher Monsieur,

Nous vous remercions, le Docteur LAUWICK et moi-même de l'accueil que vous nous avez réservé lors de notre passage à PARIS le 11 septembre.

C'est avec grand plaisir que j'ai appris que le S.R.F - et vous y êtes probablement pour quelque chose - avait accepté de nous aider à nous équiper de sacs à dos (Groupe d'intervention catastrophe). Ce geste ne sera pas inutile de votre part, vous pourrez vous en rendre compte sur place à Roubaix le 19 octobre où nous aurons le plaisir de vous recevoir.

J'en viens maintenant à notre conversation avec le Président du S.R.F à propos des "5 gestes qui sauvent".

Je vous remets ci-inclus copie de ma lettre à M. BARTHELEMY, Conseiller Technique de M. SARRE qui nous a reçus avant notre réunion au S.R.F.

J'espère donc que le S.R.F pourra diligenter une étude afin de confirmer nos propos.

Je vous joins également quelques récentes réponses de Députés avec qui le CAPSU est en relation. Une autre Campagne est prévue, probablement avant la fin de l'année, à destination de tous les Sénateurs.

J'avais fait parvenir au Professeur CARA, le 29 juillet, un épais dossier faisant le point de notre démarche Nationale auprès des Députés. Il me semble important que M. le Président du Secours Routier prenne connaissance de ce document.

En vous disant à très bientôt, je vous prie de croire, Cher Monsieur, en mes meilleurs sentiments.

Didier BURGGRAEVE

Maire-Adjoint

184

PARIS, le Lundi 24 Juin 91

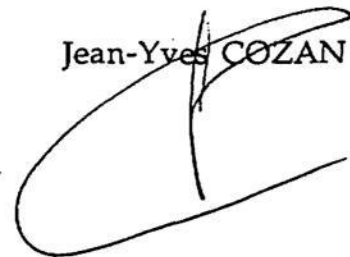
QUESTION ECRITE

Monsieur Jean-Yves COZAN attire l'attention de Monsieur le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, sur l'action qu'il est nécessaire de mener auprès de la population en ce qui concerne l'apprentissage et l'information relatifs aux gestes de survie.

Depuis les positions prises par un Comité Interministériel de la Sécurité Routière en 1974, aucune mesure effective et efficace n'a été prise pour attirer l'attention des usagers de la route sur les gestes simples mais nécessaires qui peuvent sauver la vie d'une grande partie des blessés de la route.

Il lui demande de lui indiquer les mesures concrètes qu'il envisage de prendre à cet effet.

Jean-Yves COZAN





Jean-Pierre LAPAIRE
Député du Loiret
Maire de Saint-Jean de Braye

3 juillet 1991

Cabinet du Député
45, rue de la Mairie
45800 - SAINT-JEAN DE BRAYE

Téléphone : 38.84.13.12.
Télécopie : 38.84.13.36.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action
pour le Prévention des Accidents
et les Secours d'Urgence
C.A.P.S.U
59390 - LYS-LEZ-LANNOY

2.91.1336.
Réf. à rappeler : 036.14.1287.

Monsieur le Président,

Vous avez appelé mon attention sur la formation des usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident.

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention des termes de votre courrier en date du 8 juin 1991.

Très sensible à cette question, je vous informe intervenir auprès de Monsieur Georges SARRE, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, chargé des Transports routiers et fluviaux, et vous communique ci-joint une copie du courrier que je lui adresse.

Par ailleurs, je vous informe procéder à un examen très attentif des remarques contenues dans votre courrier dans le cadre de mon groupe parlementaire.

Bien entendu, je ne manquerai pas de vous tenir informé des réponses qui me seront données et des suites qui seront réservées à mes démarches.

Dans cette attente et demeurant à votre disposition,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.


Jean-Pierre LAPAIRE.

P.J. : copie du courrier adressé à Monsieur Georges SARRE, Secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux.

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Je me permets d'attirer votre attention sur la proposition du Conseil pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence (CAPSU) de former les usagers de la route "aux gestes qui sauvent" et faire suivre aux futurs conducteurs un stage pratique de cinq heures, obligatoire pour la délivrance du permis de conduire.

En effet, une telle formation permettrait certainement de sauver de nombreuses vies humaines.

C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir m'indiquer si le Gouvernement entend répondre favorablement à cette intéressante proposition.

Vous en remerciant à l'avance, je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire d'Etat, à l'assurance de ma haute considération et de mes sentiments les meilleurs.

Le Député-Maire,

Jean ROYER

Monsieur Georges SARRE
Secrétaire d'Etat aux
Transports routiers et
fluviaux
40 rue du Bac
75700 PARIS

FRANÇOIS BAYROU

DÉPUTÉ DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES
CONSEILLER GÉNÉRAL DE PAU-SUD
CONSEILLER MUNICIPAL DE PAU**COPIE**

Pau, le 29 juillet 1991

Monsieur Paul QUILES
Ministre de l'Équipement, du
Logement, des Transports et de
l'Espace

Grance Arche

92055 PARIS LA DEFENSE

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et Secours d'Urgence m'a récemment fait part de son inquiétude face à l'absence de toute mesure concrète concernant une formation des usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident.

Il considère, en particulier, que la réponse apportée à ce sujet par vos services (question écrite n° 30422 parue au Journal Officiel de l'Assemblée Nationale du 6 août 1990, page 3832) est nettement insuffisante.

Une position plus affirmée, allant au delà des quelques enseignements prévus dans le cadre de l'arrêté du 23 janvier 1989, est souhaitée.

Il m'a paru de mon devoir d'attirer votre attention sur ce dossier. 1300 à 2000 vies humaines (selon les conclusions présentées par les études réalisées en matière de sécurité routière) ne sont-elles par en jeu ?

Je vous remercie de l'intérêt que vous prêterez à ma démarche et je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma profonde considération.


François BAYROU

Références : 91/1139

Objet : Formation des usagers de la route sur la conduite
à tenir en cas d'accident



Jean LAURAIN
Ancien Ministre
Député de la Moselle
1 rue de la Haye
57000 METZ
Tél 87 32 55 75

Metz, le 12 septembre 1991

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président

C.A.P.S.U.
59390 LYS LES LANNOY

Réf. 91/N° 1355/JL/DG/DV

Monsieur le Président,

Comme suite à votre correspondance et pour répondre à votre souhait, j'ai l'honneur de vous faire parvenir sous ce pli photocopie de la Question Ecrite que j'ai déposée à l'Assemblée Nationale, relative au code de la route.

(Parution au Journal Officiel N° 35 - Assemblée Nationale - Questions Ecrites - Débats Parlementaires - du 09 Septembre 1991).

Dès qu'une réponse me parviendra, je ne manquerai pas de vous la communiquer.

Dans l'attente,

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

Jean LAURAIN



ASSEMBLÉE
NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ

Jean LAURAIN
DÉPUTÉ DE LA MOSELLE

1, Rue de la Haye
57000 METZ
Tél. 87 32 55 75

JOURNAL OFFICIEL N° 35

Assemblée Nationale
Questions Ecrites
Débats Parlementaires

du 09 Septembre 1991

Permis de conduire (examen)

47473. - 9 septembre 1991. - M. Jean Laurain appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sur la nécessité d'intégrer le secourisme dans l'enseignement du code de la route. Le programme national de formation à la conduite, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, consacre une large place aux comportements utiles face aux accidents de la circulation et fait référence notamment aux balisages et aux gestes qui doivent être exécutés immédiatement. Une association ayant pour objet le secourisme routier a édité une brochure intitulée *Conduite à tenir lors d'un accident de la route - les cinq premières minutes - les cinq gestes qui sauvent*. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer ses intentions dans ce domaine et de lui préciser la place qu'il compte donner au secourisme routier dans la formation à la conduite.

ANNEXES

Pour illustrer cette période 1989 – 1995, quelques articles de presse qui compléteront utilement le contenu de ce mémoire :

Δ – Lors d'un conseil des ministres, on évoque les « chauffards », le futur « permis à points » et toujours le fléau de l'alcool au volant.

« La Voix du Nord » du 20.4.1989.

Δ – Article du 4.7.1989 : « Mobilisation générale pour le corps préfectoral »

Δ – Des « TIG » (Travail d'intérêt général) pour les délinquants de la route. « Nord Eclair » du 4.8.1989.

Expérience qui consiste à faire prendre conscience, dans le cas présenté, des conséquences d'un accident de la route.

Intervenir avec les sapeurs pompiers ou être au service d'accueil des blessés aux urgences d'un hôpital, rejoint ce qui se passe lors de la formation aux « gestes qui sauvent », car on aborde la survie des blessés et non les bobos de tous les jours ou tout ce qui peut attendre les secours.

Δ – Articles de presse – copies -(13.8.1991), en Charente Maritime sur l'expérience menée pour la formation des candidats au permis de conduire (Voir dans documents, le manuel « code rousseau » réalisé spécialement).

D'après les articles, on n'aborde pas seulement l'alerte et la protection puisqu'on peut lire sur le tableau : « produit toxique, strangulation, pendaison », ce qui n'a rien à voir avec l'accident de la route et les blessés que l'on est susceptible de rencontrer.

Δ – Article paru dans « Equipement magazine » qui relate la formation aux GES mise en place dans les DDE par le Secours Routier Français.

Cet article indique que « Au moins 10% des accidentés de la route succombent.... alors qu'une action très simple suffirait à les sauver ».

Le témoignage d'un animateur sur leur intervention réelle en mars 1986, confirme tout ce que nous disons et savons. Le secourisme sauve des vies.

CONSEIL DES MINISTRES

Dépistage de l'alcoolémie renforcé, augmentation des amendes, permis à points...

CHAUFFARDS :

LE GOUVERNEMENT RENFORCE LA RÉPRESSION

Le gouvernement est parti en guerre contre les chauffards, en approuvant hier en Conseil des ministres un projet de loi visant à renforcer la répression des chauffards et retenant l'idée d'un permis à points qui entrera en vigueur fin 1991 ou début 1992.

Ce texte constitue le premier volet du plan gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière décidé par

le comité interministériel sur la sécurité routière du 27 octobre dernier, il devrait être discuté au Parlement entre le 10 et le 15 mai.

En premier lieu, l'alcool au volant sera dépisté d'une manière beaucoup plus systématique. Ce dépistage était jusqu'à présent effectué au moindre accident matériel et en cas d'infractions importantes (telles que excès de vitesse, non respect des feux de cir-



L'alcool au volant sera dépisté de manière plus systématique.

(Ph. A.F.P.)

culatation ou franchissement d'une ligne continue), il sera étendu au fait de ne pas avoir mis la ceinture de sécurité ou, pour les motards, à celui de ne pas porter le casque.

Ensuite, les infractions dites de quatrième et cinquième classes seront plus sanctionnées; les amendes seront largement augmentées.

C'est ainsi que le montant maximum d'une infraction de quatrième catégorie — excès de vitesse et non respect d'un stop ou d'un feu de circulation — sera porté de 2.500 à 3.000 F. Celui d'une infraction de cinquième classe — conduite sans permis ou sans assurance — passera de 5.000 à 6.000 F.

En cas de récidive, le montant maximum sera porté de 10.000 à 12.000 F.

Paiement immédiat des amendes

En raison de son caractère pédagogique escompté, le paiement immédiat des amendes dont le principe est déjà prévu, en droit, depuis 1985, sera favorisé.

Dans cet esprit, pour une infraction donnant lieu au paiement d'une amende forfaitaire, celle-ci pourra être légèrement minorée si elle est acquittée dans un délai de 72 heures. Le taux de cette minoration sera fixé ultérieurement par un décret d'application.

Le projet de loi prévoit la possibilité, pour un juge, d'annuler purement et simplement le permis de conduire d'une personne qui a conduit sous le coup d'une suspension de permis.

Capital de points

Enfin le gouvernement a retenu l'idée d'un nouveau permis affecté d'un certain nombre de points qui

seront progressivement retirés en cas d'infractions. Celui-ci devra être repassé par l'automobiliste qui aura épuisé son capital de points.

Dans l'esprit du gouvernement, ce permis, qui entrera en application fin 1991 ou début 1992, doit avoir un aspect pédagogique et faire réfléchir les auteurs d'infractions. Il permettra d'identifier plus précisément les auteurs d'infractions à répétition et de mieux différencier les sanctions.

Ce permis — le texte approuvé hier ne le mentionne pas — devrait compter six points; le coût en points de chaque infraction sera défini plus tard, par un décret d'application. Mais on sait déjà que le nombre de points de ce permis devrait être épuisé par deux délits (alcool, délit de fuite, homicide involontaire) ou par 3 à 6 contraventions.

Jusqu'à présent, indique-t-on de bonne source, les barèmes retenus sont à peu près les suivants : trois points pour une conduite en état d'ivresse — et donc une annulation du permis en cas de récidive —; deux ou trois points pour excès de vitesse, selon l'importance du dépassement constaté; deux à trois points pour les franchissements de lignes continues et non respect des stops.

Le capital de points sera automatiquement reconstitué à l'issue d'un délai de trois ans sans infraction, et des stages de recyclage devront permettre de reconstituer, dans des conditions encore à définir, une partie du capital-points entamé.

Le nombre de points de chaque permis sera inscrit sur le fichier national des permis de conduire, géré par le ministère de l'Intérieur et dont l'informatisation en cours sera terminée en 1991 — ce qui explique que ce permis ne sera officialisé que dans environ trois ans.

Sécurité routière :

Mobilisation générale pour le corps préfectoral

Le Premier ministre, Michel Rocard, a appelé lundi les Préfets à «la mobilisation générale» et «à une vigoureuse reprise en main» à propos de la sécurité routière estimant que «notre dispositif de contrôle et de répression est profondément défaillant».

M. Rocard, qui s'adressait aux Préfets au ministère de l'Intérieur, a avancé comme objectifs «de réduire du tiers le nombre d'accidents» et «d'épargner environ 3.000 vies chaque année» d'ici deux ans.

Le Premier ministre a affirmé que l'application des instructions données par circulaire à la fin de l'année dernière n'est, pour les quatre premiers mois de 1989, «de façon globale, pas à la hauteur de ce qu'attend le gouvernement».

Et après avoir comparé avec les quatre premiers mois de 1988, le Premier ministre s'est étonné que le nombre d'infractions relevées pour excès de vitesse n'ait augmenté en moyenne que de «2,7% soit moins que le trafic» et que dans «tel ou tel département le taux de classement des procès verbaux soit supérieur à 80%».

M. Rocard s'est fermement opposé aux «interventions de complaisance». «C'est une instruction qui ne souffre aucune exception» a-t-il déclaré.

«Personnellement responsables»

Pour le Premier ministre «la mobilisation insuffisante» a entraîné une «augmentation des vitesses moyennes et du nombre de morts» (près de 14% pour les quatre premiers mois de 1989 par rapport à 1987).

«Je vous enjoins aujourd'hui de la façon la plus

nette d'accorder à la sécurité routière une réelle priorité», a-t-il indiqué avec fermeté aux Préfets en les considérant «personnellement responsables» de sa mise en oeuvre.

Le but du Premier ministre est de rejoindre dans les deux ans la moyenne «des pays comparables», ce «qui représenterait environ 3.000 vies épargnées chaque année». «Pour cela, il suffit d'obtenir que les conducteurs français respectent la réglementation routière comme leurs homologues européens. Cela peut paraître ambitieux dans un tel laps de temps, mais je suis convaincu que c'est à notre portée», a souligné M. Rocard.

Après avoir signalé que, selon les spécialistes, «plus de 500.000 conducteurs prennent chaque jour le volant en dépassant les limites d'alcoolémie», il a affirmé qu'il fallait «inciter et obliger les conducteurs français à avoir un comportement digne d'une société civilisée».

Partisan «d'introduire une véritable rupture dans le fonctionnement de notre système de contrôle», le chef du gouvernement a insisté, par ailleurs, sur la nécessité de «courtoisie» et du «rôle pédagogique» des forces de l'ordre afin d'éviter «les dérapages ponctuels».

«Nous ne sommes pas face à une fatalité» a poursuivi M. Rocard en soulignant que la lutte contre l'insécurité routière avait «épargné près d'un millier de vies pendant la deuxième partie de l'année 1988». «Notre détermination, votre détermination peut faire reculer de façon radicale l'insécurité routière».

4 JUIL. 1989

AUTOMOBILISTES CONDAMNÉS... A TRAVAILLER

Les trois premières peines de Travail d'Intérêt Général sont entrées en application à Valenciennes. Deux « tigistes » partagent la vie des sapeurs-pompiers et un troisième est brancardier à l'hôpital.

C'EST en présence du Préfet de Région Jean-Claude Arousseau qu'ont été présentés à Valenciennes, les trois premiers automobilistes condamnés, pour des délits de circulation, à des peines de Travail d'Intérêt Général.

Ces « peines éducatives », mises en application depuis le début de juillet, font partie du plan

gouvernemental destiné à améliorer la sécurité sur les routes.

Il comprend des mesures d'information et de sensibilisation, avec une formation pour les jeunes conducteurs, et de répression et de contrôle, par une augmentation des effectifs de police et de gendarmerie en vue de multiplier les contrôles inopinés.

C'est dans ce cadre qu'avec la campagne nationale « Faisons

la route ensemble », les contrôles sur route ont augmenté et que les suspensions de permis de conduire se font plus rapidement. Dans le même temps, les peines de substitution comme les Travaux d'Intérêt Général sont encouragées.

Conjurer répression et prévention

Répression et Prévention donc sont appelées à se conjuguer pour jouer le rôle pédagogique dévolu aux Travaux d'Intérêt Général pour les contrevenants. M. Arousseau en rappelle les objectifs « essentiellement pédagogiques, pour sensibiliser les contrevenants aux risques qu'ils prennent et qu'ils font prendre aux autres, en les mettant directement en contact avec des accidents de la route, des accidentés ou avec la détresse des familles. »

Libre de choisir ou de refuser un TIG, le condamné doit être affecté dans des services de secours, de gendarmerie, de police sur les lieux mêmes des accidents ; dans les services d'urgence des hôpitaux ou dans les centres de rééducation. Il peut encore participer : soit à des opérations de sensibilisation destinées aux jeunes, soit à la rétention des alcooliques dans les commissariats, soit encore à l'établissement d'enquêtes « REAGIR », effectuées pour déterminer les causes d'un accident.

Dans le département : 85 postes de TIG

Dans le département, l'objectif de 85 postes de TIG a été fixé par le Préfet de Police. Répartis dans les ressorts territoriaux des sept

Tribunaux de Grande Instance du département (Avesnes, Cambrai, Douai, Dunkerque, Hazebrouck, Lille et Valenciennes), ils sont déjà tous pourvus, après que divers organismes et services eurent été sollicités, notamment dans les hôpitaux, les cliniques, le SAMU ; le service accident de la Police ; le Service Départemental d'Incendie et de Secours ; les associations de paralysés.

D'ores et déjà, 13 sont pourvus chez les sapeurs-pompiers ; 23 dans les hôpitaux : au C.H.R de Lille, aux Centres Hospitaliers de Valenciennes, Roubaix et Dunkerque ainsi qu'à l'hôpital maritime de Zuydcoote ; 14 dans les services de police et de gendarmerie ; 6 dans les commissions de Suspension des Permis de Conduire à la préfecture et dans les sous-préfectures et 29 dans les organismes divers en relation avec la Sécurité Routière comme la Croix-Rouge (19 postes proposés), l'Institut Médico-Légal ou le Centre de Rééducation « L'Espoir » à Hellemmes.

A raison de 150 à 200 heures en moyenne pour une peine de Travail d'Intérêt Général, plus de 800 automobilistes « délinquants de la route » devraient ainsi faire cette expérience au cours de cette année. En « espérant parvenir à frapper les esprits pour substituer à la peine de prison ou à l'amende une mesure autrement plus efficace » M. Arousseau allait ensuite se rendre compte sur place de l'impact de cette politique sur les trois premiers Tigistes Valenciennois.

Invités à donner leur sang

Récidivistes de la conduite en état d'ivresse ou de l'excès de vitesse (comme tous les « Tigistes

Accidents : le Nord plus « sûr » que l'ensemble de la France

L'objectif du Premier Ministre est de « faire l'économie de 3.000 vies humaines sur les routes de France dans les deux ans ». A ce titre, le Nord enregistre un bilan meilleur que l'ensemble du pays.

Ainsi on a dénombré, en 1988, 5.311 accidents dans le département soit 0,7% de moins qu'en 1987 contre 2,9% de plus pour l'ensemble de la France. L'an dernier, on a déploré dans le Nord 239 tués, soit 0,4% de moins qu'en 1987 contre plus 0,7% au niveau national ; soit encore une moyenne de 9,5 morts pour 100.000 habitants, alors qu'au niveau national la moyenne est de 19. D'autre part, 1.550 blessés graves ont été recensés dans la même période.

Les statistiques montrent que 90% des accidents et 70% des mortels sont recensés en milieu urbain. Mais, 50% des tués sont victimes d'accidents qui surviennent dans des communes de moins de 5.000 habitants. Comme on peut rouler plus vite en rase campagne, les accidents y sont plus graves. Sur 100 victimes 24 sont des piétons, 15 sont des conducteurs de deux-roues et 61 des automobilistes.

Par arrondissement, celui de Lille compte le plus grand nombre d'accidents et de victimes mais, compte tenu de sa forte population, reste proportionnellement, le plus sûr du département avec 8 tués pour 100.000 habitants. A l'inverse, les arrondissements de Dunkerque et de Cambrai enregistrent le plus grand nombre de mortels avec une moyenne de 14 à 15 pour 100.000 habitants.

Les chiffres font aussi ressortir les chaussées les plus dangereuses : le réseau routier autour de Cambrai ; les routes nationales en agglomération, dans l'arrondissement de Cambrai ; les routes nationales en rase campagne dans l'Avesnois ; les chemins départementaux dans l'arrondissement de Dunkerque et, enfin, les chemins départementaux hors agglomération dans l'arrondissement de Lille.



En portant secours aux victimes de la route, les « tigistes » seconderont les professionnels et sentiront à quel point est précieuse une vie humaine. (Archives N.E. - Photo Pierre Duhamel).

routiers»), deux d'entre eux pour des peines de 160 et 240 heures sont affectés à la caserne des sapeurs-pompiers de Valenciennes où ils partagent le quotidien des soldats du feu, d'interventions en interventions. Le troisième, quant à lui, est brancardier au service des urgences du Centre Hospitalier de Valenciennes à raison de 120 heures.

Tous trois jugés et condamnés le 9 juillet dernier, ils accomplissent déjà leur peine, répondant ainsi à la nécessité de marquer l'opinion avant les grands départs pour les vacances, période traditionnellement critique en matière d'insécurité routière.

Le Préfet de Région fait en outre appel aux délinquants de la route, les priant d'offrir leur sang

au Centre Régional de Transfusion dont les réserves, en cette

période de forte demande, sont au plus bas.

Secours: le code charentais

Apprendre à secourir et à conduire : une expérience pilote en Charente-Maritime



Secourir: l'apprentissage pour les élèves des auto-écoles de Charente-Maritime • photos Stéphane Izad.

Trop de morts sur les routes du département en raison d'un mauvais déclenchement des secours.

Après avoir analysé les statistiques des accidents, deux médecins rochelais ont décidé de prendre le taureau par les cornes et de proposer aux auto-écoles un cycle formation aux secours original — et gratuit — destiné aux futurs titulaires du permis de conduire.

Depuis quelques mois, certains apprentis automobilistes de Charente-Maritime ont la possibilité, grâce à l'aide logistique du ministère des Transports et

du conseil général, d'apprendre à lancer l'alerte et à faire les premiers gestes d'urgence en cas d'accidents. Le fameux «code Rousseau» a même édité un manuel spécial pour l'occasion.

Mais les auto-écoles se font encore tirer l'oreille pour prévoir ces cours théoriques et pratiques à leur programme.

Toutefois, si cette expérience pilote est positive, il n'est pas exclu qu'elle soit ensuite généralisée à tout le pays.

Secours: le code de bonne conduite

Expérience pilote dans le département: une formation aux secours pour les apprentis-conducteurs

Deux médecins du département ont conçu un cycle de formation aux premiers gestes à prodiguer en cas d'accident, destiné notamment aux élèves des auto-écoles. L'expérience a démarré avec l'aide du ministère des Transports et du conseil général. Elle pourrait ensuite être étendue à toute la France.

Hubert LIZÉ

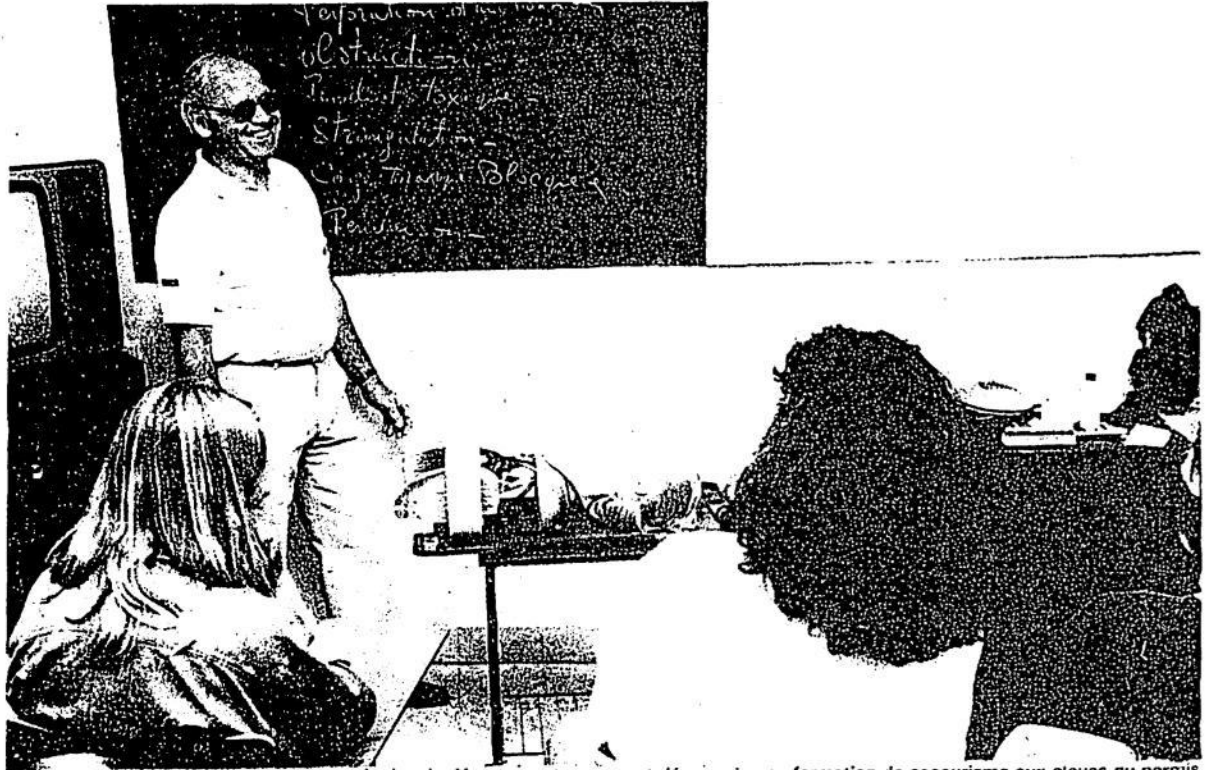
700 à 1000 morts, 12000 à 20000 blessés graves chaque année sur les routes françaises en raison d'un mauvais déclenchement des secours. Cette analyse effectuée d'après l'étude des enquêtes REAGIR n'a guère étonné Yves Dupuich, médecin réanimateur à l'hôpital Saint-Louis de La Rochelle et son confrère Jean-Pierre Dulicoust, médecin généraliste.

«Notre longue expérience de SAMU témoigne que beaucoup de gens sont désarmés lorsqu'ils passent un message d'alerte. D'où, une perte de temps entre le moment de l'accident et l'arrivée des équipes de secours. D'où l'idée des deux praticiens de proposer un «bagage minimum» aux candidats au permis de conduire, une formation spécifique aux premiers gestes de secours à prodiguer en cas d'accident.

Formation gratuite

Parce que, chaque usager de la route devrait aussi être capable de protéger les lieux, les victimes et les témoins d'un accident, de soustraire un blessé à un risque extrême pour sa vie, de faire le bilan de son état, d'alerter avec précision les services de secours spécialisés - SAMU, pompiers - et de faire les premiers gestes d'urgence en attendant leur arrivée.

L'Association pour l'enseignement du secourisme aux usagers de la route (AESUR) a mûri son projet pendant plus d'un an avant de lancer l'expérience. Il a fallu d'abord convaincre les



Comme ici à La Rochelle, plusieurs auto-écoles du département proposent désormais une formation de secourisme aux élèves du permis de conduire • photo Stéphane Izad.

autorités administratives. Chose faite fin 90 avec à la clef la signature d'une convention financière avec le ministère des Transports et le conseil général de Charente-Maritime et l'inscription de l'opération au plan départemental action et sécurité routière.

Objectif sur un an: former - gratuitement - de 1600 à 2000 personnes, sachant que 12000 permis sont délivrés chaque année en Charente-Maritime et qu'une grosse centaine d'auto-écoles se partagent le marché.

Un code Rousseau des secours

Il a fallu surtout mettre au point un enseignement accessi-

ble à tous. Chaque stage d'une durée de six heures est mené par des moniteurs de secourisme encadrés par des médecins et professionnels de la santé. Le programme insiste particulièrement sur la protection des victimes et le déclenchement de l'alerte, en s'appuyant sur des notions de secourisme simples, pratiques et limitées à l'essentiel: attitude devant l'hémorragie, la perte de connaissance, l'arrêt respiratoire, l'atteinte osseuse.

L'ensemble des cours est basé sur l'apprentissage du geste après une démonstration commentée par le moniteur. Il s'articule autour d'un manuel conçu de façon claire et volontairement vulgarisatrice. «Nous nous sommes efforcés d'em-

ployer le langage de tous les jours, quitte à faire des entorses à l'orthodoxie du parler médical», explique l'un des toubib.

Pour ce faire, l'association s'est adressée à des spécialistes de l'éducation routière, les éditions «Codes Rousseau», auteurs du fameux code sur lequel nous avons presque tous appris à conduire. Tiré à 15000 exemplaires, le fascicule «Porter secours» regroupe l'ensemble des notions enseignées durant la formation.

Illustré de nombreuses photos couleurs, il n'a rien d'un manuel rébarbatif et pourrait même devenir un best-seller si l'expérience est concluante en Charente-Maritime. L'armée

française l'a d'ores et déjà adopté.

Reste maintenant à convaincre les principaux intéressés, à savoir les auto-écoles, les transporteurs (l'expérience s'applique déjà aux candidats au permis poids lourds et pourrait être proposée aux chauffeurs routiers). L'AESUR a informé les 115 auto-écoles du département, organisé des réunions, mais jusqu'ici seuls une quinzaine ont mis sur pieds des stages. «Beaucoup ne semblent pas encore sensibilisés à la question; d'autres sont un peu noyés sous les nombreuses réformes de l'enseignement du permis de conduire, ils oublient d'y penser».

Côté élèves, l'accueil est particulièrement favorable chez les

jeunes de 16 ans en apprentissage anticipé de la conduite. Aucun diplôme officiel ne sanctionne encore la formation mais un contrôle d'évaluation des connaissances est réalisé à l'issue des stages. «À l'avenir, on pourrait imaginer une possibilité de regagner des points plus vite lorsque le permis à points sera mis en place», suggère le Dr Dulicoust.

Si elle est positive, l'expérience tentée en Charente-Maritime pourrait à terme être étendue à d'autres départements. L'université de Poitiers envisage de passer commande pour les futurs visiteurs médicaux. A échéance plus lointaine, il n'est pas exclu que l'idée charentaise soit généralisée dans toute la France.

LES G.E.S. : ELEMENTAIRES ET

Au moins 10% des accidentés de la route succombent à des blessures très banales, alors qu'une action très simple suffirait à les sauver : la mise en œuvre des « gestes élémentaires de survie », les « GES ». L'idéal serait d'inculquer ces notions de premier secours à toute la population française. L'efficacité commande de former d'abord ceux qui travaillent sur la route, ceux qui s'y déplacent : ils ont entre vingt et cinquante fois plus d'occasions que d'autres d'être les premiers témoins d'un accident de la route.

Le Pr Arnaud, du Secours Routier Français (SRF), avait mis au point les notions essentielles de l'intervention médicale auprès des accidentés de la route (il est le père de la formation et de la mention « secourisme routier »). Nommé à la Direction générale du SRF en 1983, Serge ADAM perçoit les possibilités offertes par la présence quotidienne sur le terrain des cinquante mille agents d'exploitation de l'Equipement, les GES sont alors inscrits au programme des actions de formation du ministère de l'Equipement.

Plus de deux cents agents reçoivent alors un enseignement technique et pédagogique dans les CIFP, sous la direction de M. Francheterre, animateur national de la Fédération nationale de la Protection civile. Rentrés dans leurs DDE, ils commencent à démultiplier la formation qu'ils ont reçue (voir E. Mag. N° 6, page 20).

DDE DE L'AISNE, DEUX ANS PLUS TARD

Former en deux ans et vingt sessions 380 agents de terrain, 81 agents de parc et 120 administratifs : la DDE de l'Aisne n'aurait pu atteindre une telle performance sans la foi d'un animateur et une équipe de direction convaincue.

« Ma motivation, explique M. Butruille, le Directeur départemental, s'inscrit dans le souci plus général de la prise en charge par tous les agents de la DDE des problèmes d'hygiène et de sécurité. Nommé permanent-sécurité en juin 83, M. Mo-

dric, animateur GES, avait déjà montré l'intérêt qu'il portait à ce thème. La circulaire de 1984 l'a incité à poursuivre son action et à l'étendre à l'ensemble de la maison. En matière de GES et de secourisme, nous avons monté des actions lourdes grâce à l'aide des sapeurs pompiers, avec comme cible prioritaire les personnels d'exploitation, pour la sécurité des usagers de la route et leur propre sécurité. Monsieur Modric a su monter un réseau de gens convaincus : les délégués sécurité mis en place dans chaque subdivision, dans chaque cellule. Des correspondants sécurité existent aussi dans les brigades d'intervention ».

UN ANIMATEUR TOUT TERRAIN

Ce jour-là, Pierre Modric achevait sa tournée des subdivisions à Château-Thierry.

- « C'est l'accident d'un camarade de travail, fauché par une voiture sur un chantier, qui a déclenché mon intérêt pour le secourisme. C'était il y a quinze ans.

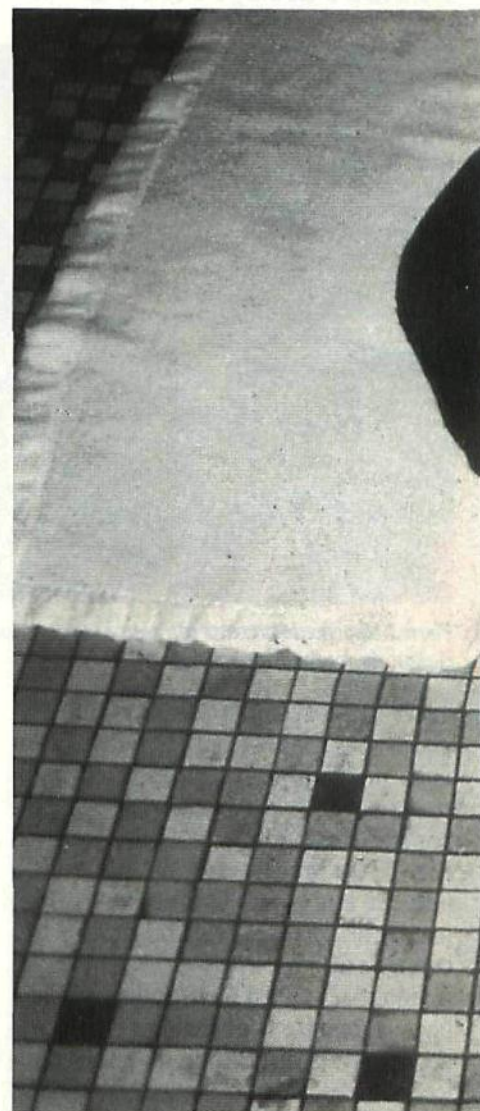
- Pensez-vous pouvoir amener aux GES les 50% d'agents encore non initiés de la DDE ?

- Avant de procéder au recyclage des gens déjà formés (18 mois après leur stage), je dois, à la mi-janvier, organiser une session pour ceux qui n'étaient pas disponibles ou convaincus lors de mon passage dans leur subdivision. Je pense pouvoir encore « récupérer » un tiers des agents restants.

- Votre action se limite-t-elle à l'enseignement des GES ?

- A la fin de chaque session, j'oriente les gens intéressés vers le Brevet national de secouriste. Je suis moi-même en passe d'accéder au monitorat, ce qui me donnera la qualification requise pour l'enseignement sanctionné par le BNS. »

Mettre en pratique, en moins d'une semaine, ce que l'on a appris et sauver du même coup deux vies humaines, c'est l'expérience vécue par cinq agents de la DDE de l'Aisne : MM. Rassemont, Fayot, Théron, Penez et Lhotte.



Ils racontent leur aventure avec leur délicieux accent du Nord :

« Le 6 mars 86, nous ramassons des branches élaguées sur la RN 44. La signalisation temporaire était en place, M. Fayot organisait la circulation alternée avec le « K10 ». Une voiture immatriculée dans la Marne s'était arrêtée devant lui, quand un poids lourd hollandais arriva à si vive allure que la collision était inévitable.

Quand j'ai compris ce qui allait se passer, intervient M. Fayot, j'ai couru me mettre à l'abri. Le camion heurte la voiture et la pousse contre la glissière (sur une distance de 39 m, relatera plus tard



le rapport de police). Aussitôt, le réservoir d'essence logé à l'arrière prend feu. Remis de notre première émotion, nous nous précipitons vers les places des deux occupants à l'avant. Bien que blessée à la tête, la passagère est consciente et nous la sortons assez facilement par la vitre latérale. A l'arrière de la voiture, le feu ronge déjà le compartiment du coffre. Deux extincteurs sont vidés. Ils ralentissent l'avance des flammes mais ne les éteignent pas. Par la radio de notre camion, nous avons déjà prévenu le Parc qui a relayé notre appel au centre de secours. Le conducteur porte lui aussi une blessure au crâne. Affalé sur le volant, il ne réa-

git pas à nos appels. L'incendie a maintenant gagné la banquette arrière. Pour extraire l'homme, nous montons sur le capot de la voiture dont le pare-brise a sauté et, d'un coup de serpe, nous tranchons la ceinture de sécurité qui le retient. C'est à ce moment que, sous l'effet de la chaleur, les pneumatiques arrière explosent ».

Quand les gendarmes, le SAMU et les pompiers arrivent, les deux occupants de la voiture sont tranquillement allongés sur l'herbe et discutent avec leurs sauveteurs. Contacté, le service des urgences de l'hôpital de Laon nous confirme que l'accident n'eut d'autres conséquences que les

petites plaies constatées.

Sans le courage, les réflexes que donne une formation, l'issue aurait été tout autre.

Alors, opération réussie ? Bilan satisfaisant ? Serge Adam est conscient du chemin qui reste à parcourir : « l'effort ne doit pas se relâcher. Surtout, je constate qu'une dizaine de DDE n'ont encore envoyé aucun agent au stage de « formation de formateur ». Puisse cet article dans *Equipe* Magazine leur faire prendre conscience de leur responsabilité. » □

Jean GRAUDENS

DOCUMENTS

* **Le dépliant du SRF**, réalisé avec le concours minutieux du Professeur Louis SERRE « Accident de la route Que faire ? les gestes élémentaires de survie ».

Hélas, le SRF (dépendant notamment (financièrement) du ministère des Transports) ne pourra pas nommer ce dépliant les « 5 gestes qui sauvent » - ce qui aurait été plus précis, plus clair. Mais ce sont bien les 5 gestes que l'on trouve dans ce dépliant et c'était là l'essentiel.

La PLS, achevée, était la bonne (la méthode pour positionner le blessé sur le côté à discuter).

C'est bien comprimer la plaie et non le garrot qui était indiqué face à l'hémorragie. Le ministère des Transports fera référence, lors des réponses aux questions écrites à ce dépliant (ce qui équivalait à approuver les 5 gestes).

L'ASAR et le CAPSU diffuseront ce dépliant (en complément de la brochure des « 5 gestes ») à plusieurs milliers d'exemplaires dans toute l'agglomération de Roubaix.

* **Télex adressé** le 10.10.1986 à l'AFP par le SRF en vue d'une conférence sur « l'alerte et les premiers gestes ».

Tout est résumé dans ce télex (voir par ailleurs l'article qui paraîtra dans la revue « La Route » du SRF (Année 1991).

*La citation du **Professeur SERRE** : « C'est avant l'arrivée des secours que l'on peut pratiquer les gestes d'attente qui peuvent maintenir en vie ceux qui étaient en train de la perdre ».*

*Et les propos du **Professeur CARA**, des Sapeurs Pompiers de Paris, d'un représentant de la DSCR (« les gestes élémentaires de survie feront partie de la formation des moniteurs d'auto école »).*

*Quant au ministère de l'Intérieur, sa représentante citera les établissements scolaires (« au cœur de nos efforts »). C'était en 1986 !
Le **Docteur GIROUX** ira dans le sens des seuls « 5 gestes » en précisant : « Il vaut mieux enseigner peu à tout le monde que beaucoup à quelques-uns », reprenant ainsi nos arguments (et ceux de l'INRS) des années 70 !*

ACCIDENT DE LA ROUTE



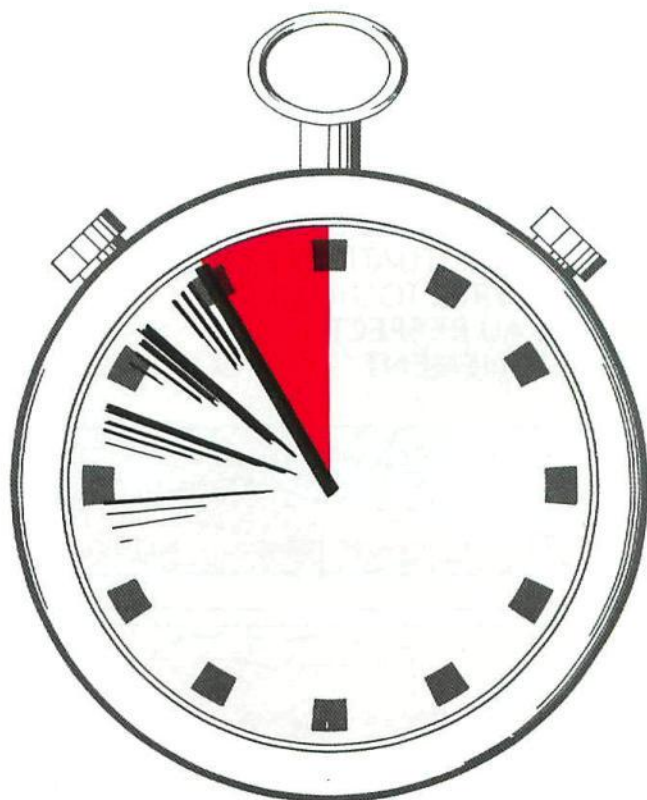
QUE FAIRE?

les gestes
élémentaires
de survie

SECOURS ROUTIER FRANÇAIS



**chaque minute
compte !**



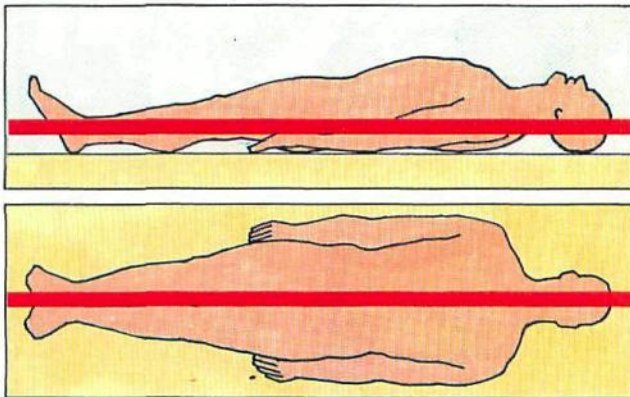
CECI N'EST PAS
UN ORDRE CHRONOLOGIQUE.

IL VOUS APPARTIENT,
EN CAS D'ACCIDENT, DE DÉCIDER
DU GESTE À ACCOMPLIR
EN PRIORITÉ.

Dans un accident...

la vie d'un blessé dépend de quelques gestes simples.

- GARDEZ VOTRE SANG-FROID
- EMPÊCHEZ DES TÉMOINS INCOMPÉTENTS D'EFFECTUER DES MANŒUVRES DANGEREUSES OU INUTILES
- REMUEZ LE BLESSÉ LE MOINS POSSIBLE, MAIS, SI LA SITUATION L'EXIGE, VOUS DEVREZ TOUJOURS VEILLER AU RESPECT DE L'ALIGNEMENT "TÊTE-COU-TRONC".



CAS LES PLUS FRÉQUENTS

- LE DÉGAGEMENT DU BLESSÉ DE LA CHAUSSÉE (tirez-le par les pieds si vous êtes seul).
- LE DÉGAGEMENT D'UN BLESSÉ D'UN VÉHICULE, S'IL EST EN FEU OU EN DÉSÉQUILIBRE.
- LA MISE EN POSITION LATÉRALE DE SÉCURITÉ (blessé inconscient qui risque de s'étouffer par aspiration de sang ou de vomissements).

PROTÉGER

C'est baliser les lieux de l'accident pour en éviter un second plus grave.

COMMENT?

- Disposez votre véhicule en éclairant le véhicule accidenté, feux de détresse allumés.
- Postez à 200m, dans les deux sens, une personne qui fera des signaux de ralentissement, lumineux la nuit. (Lampe électrique, linge blanc...)
- Coupez le contact du véhicule accidenté et serrez le frein à main.
- Évitez les attroupements inutiles et dangereux, et ne pas fumer!

ALERTER

C'est prévenir ou faire prévenir.

QUI? La Gendarmerie (numéro d'appel local)
La Police n° 17
Le SAMU n° 15 (ou numéro départemental)
Les Pompiers n° 18

COMMENT? Par borne d'appel
Par cabine téléphonique publique
Par téléphone privé

MESSAGE A DONNER Le lieu de l'appel
Le lieu de l'accident (sens de circulation)
Le nombre éventuel de véhicules accidentés
Le nombre de blessés, en dehors ou à l'intérieur de leur véhicule et leur état apparent.



SECOURIR

C'est observer le blessé :

- Son état de conscience
- Sa respiration
- Ses saignements

Puis, en l'absence de toute personne compétente,

C'EST AGIR. (Voir l'intérieur du dépliant.)

le blessé: est-il conscient ?

IL RÉPOND À VOS QUESTIONS.
IL RESPIRE.



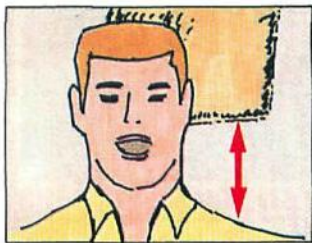
Allongez-le sur le dos et recouvrez-le

IL NE RÉPOND PAS A VOS QUESTIONS.
IL RESPIRE.



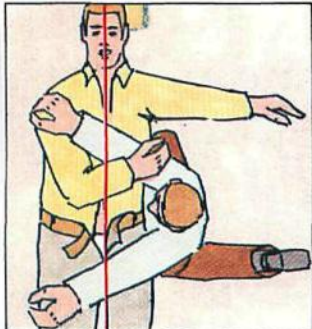
Mettez-le en position latérale de sécurité.

EN PRINCIPE, TROIS PERSONNES SONT NÉCESSAIRES POUR CETTE TECHNIQUE,
mais si vous êtes seul, il faut agir vite !

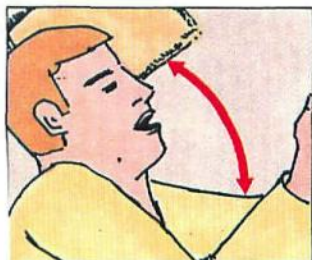


COMMENT ?

- Disposez un coussin de fortune contre la tête
 - à distance de l'épaule
 - du côté vers lequel on va tourner le blessé



- Étendez du même côté son bras à angle droit
- Saisissez l'épaule et la hanche opposées et faites-le basculer d'un bloc en veillant à l'alignement "TÊTE-COU-TRONC"
- Pliez le genou supérieur qui va venir buter au sol.



- Ramenez l'ensemble "TÊTE-COUSSIN" légèrement en arrière.
- EN ATTENDANT LES SECOURS,
SURVEILLEZ :
- la respiration
 - l'apparition des vomissements

respire-t-il ?

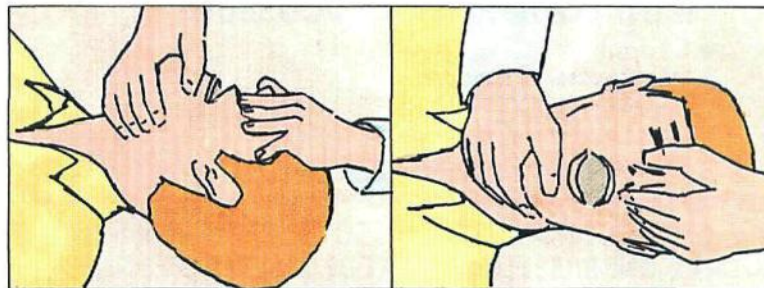
IL NE RÉPOND PAS À VOS QUESTIONS.
IL NE RESPIRE PLUS.



Assurez-vous que rien ne gêne le passage de l'air.
DEUX GESTES IMPORTANTS A FAIRE.

- Recherchez dans la bouche s'il n'y a pas un corps étranger (bonbon, appareil dentaire, caillot...)
- Basculez avec précaution la tête en arrière, en plaçant une main sous la nuque, l'autre sur le front (blessé assis sur son siège ou étendu au sol).

SI LA RESPIRATION NE REPREND PAS APRÈS CES GESTES,
VOUS DEVEZ PRATIQUER LE BOUCHE-A-BOUCHE.



La main sur le front continue à maintenir la tête en arrière, le pouce et l'index pinçant les narines.

L'autre main saisit le menton en avant et ouvre la bouche.

Inspirez profondément la bouche grande ouverte et placez-la autour de celle du blessé.



Insufflez l'air au maximum.
Sa poitrine se soulève.

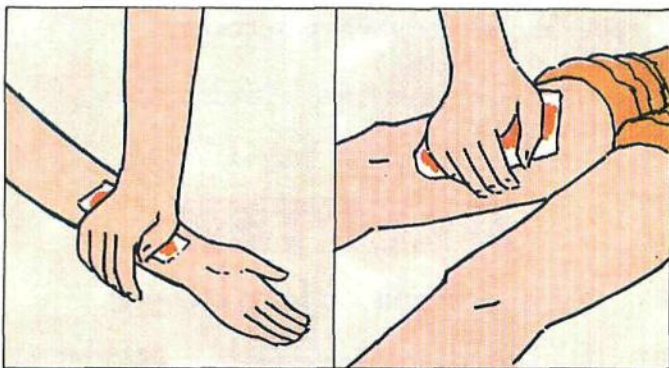
Enlevez votre bouche.
Sa poitrine s'affaisse.

FAITES CECI 15 FOIS PAR MINUTE, RYTHME D'UNE RESPIRATION NORMALE.

saigne-t-il?

Si le blessé saigne abondamment (sang giclant par saccades)

- Allongez-le en respectant l'alignement **"TÊTE-COU-TRONC"**.
- Rassurez-le.



- Découvrez l'endroit qui saigne.
- Appuyez sur la plaie directement avec la main ou mieux avec un linge propre en relâchant de temps en temps (10 minutes).

Si le sang continue de couler, appuyez encore plus fort.

EXCEPTIONNEL

Pour le cas d'un membre arraché, pratiquez d'office un garrot et inscrivez à côté l'heure à laquelle il a été posé.

NE JAMAIS

- ÉVACUER UN BLESSÉ SANS ATTENDRE LES SECOURS
- ABANDONNER UN BLESSÉ APPAREMMENT MORT
- DONNER A BOIRE OU A MANGER
- RETIRER LE CASQUE D'UN MOTOCYCLISTE

SAUF S'IL VOMIT OU NE RESPIRE PLUS

CETTE MANŒUVRE DÉLICATE DOIT S'EFFECTUER A DEUX : l'un retire le casque en veillant à l'alignement **"TÊTE-COU-TRONC"** tandis que l'autre soutient la tête puis la pose au sol.

Selon le cas, placez le blessé en POSITION LATÉRALE DE SÉCURITÉ ou pratiquez le BOUCHE-A-BOUCHE.

MINI-ÉQUIPEMENT A POSSÉDER

- Ce dépliant
- Une trousse de secours
- Un extincteur
- Une couverture de survie
- Des pièces de monnaie pour téléphoner (1 F, 2 F, 5 F)

CECI NE CONSTITUE PAS UN COURS DE SECOURISME, MAIS UNE BASE ÉLÉMENTAIRE DE GESTES A EFFECTUER.

Il vous faut apprendre ou actualiser ce que vous devez faire. Des cours très simples sont donnés (en 8 heures) par :

LA CROIX-ROUGE
LES SAPEURS-POMPIERS
LA PROTECTION CIVILE
LES ASSOCIATIONS DE SECOURISME, DE MONITEURS ET INSTRUCTEURS DE SECOURISME
LA CROIX-BLANCHE
L'ORDRE DE MALTE
L'INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SÉCURITÉ (INRS)
LE SECOURS ROUTIER FRANÇAIS
LES CENTRES D'ENSEIGNEMENT SAMU, etc.

Édité par LE SECOURS ROUTIER FRANÇAIS
48, avenue de New-York 75116 PARIS
Tél: (1) 723.37.61 - Télex: 630.125

10 OCT. 1986

Monsieur le Rédacteur en Chef

A F P
AGENCE FRANCE PRESSE
11 PLACE DE LA BOURSE
75002 PARIS

COMMUNIQUE DU SECOURS ROUTIER FRANCAIS

POUR DIFFUSION IMMEDIATE

MARDI 7 OCTOBRE 1986, SUR LA TOILE DE FOND DU SALON DE L'AUTOMOBILE DE PARIS, UN GROUPE DE REFLEXION COMPOSE DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES ETAIT CONVIE PAR LE SECOURS ROUTIER FRANCAIS

A SE PENCHER SUR L'ALERTE ET LES PREMIERS GESTES A ACCOMPLIR SUR LES LIEUX D'UN ACCIDENT DE LA ROUTE.

L'ALERTE

LA BASE DE LA REFLEXION EST FOURNIE PAR LES ENQUETES. (REAGIR, SUR LES 10000 DOSSIERS CONTENUS, 5700 ONT FAIT L'OBJET D'UNE ETUDE NATIONALE A PARTIR D'UN SYSTEME INFORMATIQUE. DANS PRES DE 200 CAS, LE PROBLEME DU DELAI DE L'ALERTE EST EVOQUE. 80% DES DOSSIERS NE FAISANT PAS ETAT DE CE PROBLEME, IL EST PERMIS DE PENSER QUE LA SITUATION EST PLUS GRAVE. PLUS PREOCCUPANT ENCORE, DE NUIT, ALORS QUE LES ACCIDENTS SONT PLUS FREQUENTS (58% DU TOTAL) SUR UNE CIRCULATION A 20% DU TRAFIC, LE DELAI DE L'ALERTE EST DOUBLE, QUEL QU'EN SOIT LE LIEU OU IL SE DERoule (ROUTES, AUTOROUTES) .

COMMENT ALERTER ? 3 NUMEROS D'APPEL D'URGENCE GRATUITS SONT A

LA DISPOSITION DES USAGERS: LE 15 (SAMU), LE 17 (COMMISSARIAT DE POLICE) ET LE 18 (SERVICE DE SECOURS DES SAPEURS POMPIERS),

IL FAUT NOTER QUE POUR LE MOMENT, LE 15 N'EST OPERATIONNEL QUE DANS 20 DEPARTEMENTS.

LE DOCTEUR LALANDE (MINISTERE DE LA SANTE) ANNONCE QUE CONFORMEMENT A LA LOI, IL SERA ETENDU A L'ENSEMBLE DE LA FRANCE.

- LES BORNES D'APPEL D'URGENCE, ET NOTAMMENT LE RESEAU DE 2600 BORNES IMPLANTE SUR ROUTES NATIONALES ET DEPARTEMENTALES EST UN MOYEN RAPIDE, EFFICACE ET GRATUIT POUR ALERTER LES SECOURS ET QUI EVITE DE CHERCHER QUI CONTACTER. L'ALERTE ABOUTIT, LE PLUS SOUVENT, A

UNE GENDARMERIE QUI RETRANSMET L'APPEL CONJOINTEMENT AUX SERVICES DE SECOURS ET AUX SERVICES MEDICAUX. (SERGE ADAM, DIRECTEUR DE S.R.F.)

LE PROFESSEUR SERRE PRECISE: " LES BORNES ONT FAIT DES PROGRES CONSIDERABLES. ON PEUT LES RAPPELER ET METTRE LE DEMANDEUR DE SECOURS EN CONTACT AVEC LES DIFFERENTS SERVICES. C'EST AVANT L'ARRIVEE DES SECOURS QUE L'ON PEUT PRATIQUER LES GESTES D'ATTENTE QUI PEUVENT MAINTENIR A VIE CEUX QUI ETAIENT EN TRAIN DE LA PERDRE.

LES PREMIERS GESTES

- MEME SI L'ALERTE ET L'ARRIVEE DES SECOURS SONT RAPIDES, DES GENS MEURENT D'UNE SIMPLE HEMORRAGIE DU CUIR CHEVELU QU'ON N'AURA PAS SU ARRETER A TEMPS (PROFESSEUR CARA, PRESIDENT DE LA COMMISSION MEDICALE DU S.R.F.).

- TRES SOUVENT , L'ACCIDENTE EST DEJA EXTRAIT DE SA VOITURE QUAND NOUS ARRIVONS . IL FAUT PROHIBER LES GESTES NEFASTES ET SIMPLEMENT S'APPLIQUER A CONSERVER L'AXE TETE - COU - TRONC POUR PROTEGER LE RACHISME ET LIBERER LES VOIES SUPERIEURES (COLONEL JUNIERE)

- DANS LA REFORME DU CAPES, EXAMEN DES MONITEURS D'AUTO - ECOLE, 60 HEURES SONT CONSACREES A LA SECURITE ROUTIERE. LE PROCESSUS D'ALERTE ET DES GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE EN FERONT PARTIE (MONSIEUR PANABIERE D.S.C.R.)

- L'ENSEIGNEMENT DES G.E.S. SONT AU COEUR DE NOS EFFORTS DANS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES ET DES APPELES DU CONTINGENT (MME MAAS, MINISTERE DE L'INTERIEUR)

- IL VAUT MIEUX ENSEIGNER " PEU " A TOUT LE MONDE QUE " BEAUCOUP " A QUELQUES UNS (DOCTEUR GIROUX)

- TOUTES CES ACTION SONT RAPPELEES DANS LA PLAQUETTE ALERTE-PROTEGER- SECOURIR - LES G.E.S. MENTIONNES PEUVENT ETRE L'OBJET D'UN APPRENTISSAGE FACILE.
(SERGE ADAM, SECOURS ROUTIER FRANCAIS)

SALUTATIONS DISTINGUEES.

DOCUMENTS (suite)

* Autre article paru dans « La Route » en janvier 1988 intitulé :

« La chaîne des secours »

Dans le corps de l'article on cite toutefois le MCE qui n'est pas à retenir pour les blessés de la route. On ne peut agir que sur la ventilation.

L'article évoque « 5 gestes » mais l'explication est incorrecte (on ne doit pas parler des points de compression ; cet article paru en 1988 présente très bien la « chaîne des secours » et le rôle « capital » du premier témoin. On y retrouve beaucoup de nos arguments. C'était bien d'être relayés par un organisme national ayant déjà une longue histoire dans ce domaine, d'où son nom.

* Tiré à part de la revue « TEC » de janvier – février 1988 :

« Le secourisme à mains nues »

M. ADAM expose les GES.

Le **Professeur ARNAUD** nous avait suggérés et même incités à éviter d'utiliser le mot « soins », réservé aux corps médical et paramédical et non à des secouristes, voire à des « secoureurs » ; de le remplacer par secours (ce qui a été retenu désormais par la plupart des intervenants sur le sujet).

Dans cet article, les « 5 gestes » sont passés, dans l'ordre, en revue, de l'alerte (geste capital répétait sans cesse **Marcel ARNAUD**), à la protection des victimes et des secoureurs (2^{ème} geste) ; et le ABC de Secourir (abandonné ensuite, hélas).

La fin de son texte résonne fort aujourd'hui, plus de vingt années plus tard ! : « Il est grand temps que, en France, un large mouvement se dessine en ce sens »..... « le Secours routier français y jouera son rôle ». Hélas, c'est bien l'Etat, par ses services jaloux de sa réussite, qui enterrera définitivement cette association exemplaire.

Les pionniers cités, à part les « élèves », étaient, dans l'ordre, par rapport au **Professeur ARNAUD** et au secourisme : **SERRE**, **JOLIS**, ce dernier l'élève du **Professeur CARA** (Voir les tomes sur **Marcel ARNAUD**).

également une bonne partie des routes. La France dispose du premier réseau du monde de bornes d'appel d'urgence.

Une borne d'appel d'urgence est un téléphone main libre. Il suffit de presser un bouton pour être en communication avec un poste de secours le plus proche, et cela 24 heures sur 24. Ces bornes oranges, hautes de 2 mètres, jalonnent les autoroutes (tous les deux km). 3 100 bornes sont implantées sur les routes départementales et nationales, parfois même sur des communales. L'objectif du Secours Routier Français, qui les a créées en 1970, est de couvrir le plus parfaitement possible tout le réseau routier de l'hexagone. L'utilisation de ces bornes est gratuite. C'est le moyen le plus facile, et surtout le plus rapide pour contacter les secours.

Ces bornes constituent un progrès considérable. En effet, comment trouver un téléphone sur une route déserte la nuit ? Et une fois face au téléphone (après combien de temps perdu), il faut savoir que les numéros d'urgence peuvent être composés gratuitement, sans insertion préalable de monnaie ou de carte. Mais surtout, il faut composer, par conséquent connaître, le numéro des secours que l'on veut joindre. La gendarmerie, l'hôpital, les Pompiers ? Le n° 15, numéro d'alerte des médecins, sensé simplifier le dilemme, ne fonctionne que dans 30 départements.

Reste la borne orange. Il subsiste alors un problème, et de taille. Les Français ignorent tout des bornes d'appel d'urgence. Des enquêtes, réalisées en Corrèze et en Seine Maritime, ont permis de constater que 9 Français sur 10 ne savent pas ce qu'est une borne d'appel d'urgence. Seul un accident sur 3 est signalé à l'aide de ces bornes.

Cette méconnaissance entraîne des aberrations. On a vu des témoins passer devant 18 bornes avant de donner l'alerte. L'accident de Beaune a été signalé avec 10 minutes de retard, alors qu'il y avait une borne à 200 mètres. Des délais de 30 minutes, voire d'une heure, sont monnaie courante, alors que les 15 premières minutes peuvent être les 15 dernières d'un accidenté.

Le système des secours routiers est parfaitement au point. Le problème, c'est qu'il faut le mettre en branle.



L'alerte est le premier geste qui sauve. Mais elle ne doit pas être donnée en dépit du bon sens.

Le témoin doit avant tout se protéger d'un accident. On a vu trop de sauveteurs se faire faucher par manque de précaution. Il faut impérativement baliser l'accident avec un triangle. Chaque année, 300 ou 400 personnes meurent de cette façon stupide.

LE MESSAGE : TROP SOUVENT INCOMPLET

L'alerte doit être rapide, elle doit aussi faire passer un message clair et précis, qui sera utilisable par les sauveteurs. Trop souvent, le message est flou, voire erroné.

Dans 95 % des cas, l'adresse du lieu de l'accident est transmise correctement. En revanche, 60 % des blessés ne sont pas repérés, et par conséquent, ils ne sont pas annoncés. Quant à la gravité des blessures, le témoin est dans 75 % des cas incapable de l'estimer. Pour être efficace, le message doit mentionner : le lieu de l'appel, le lieu de l'accident, le sens de la circulation, le nombre éventuel de

véhicules impliqués et de blessés. La précision du message (ou sa non précision) pose un problème crucial : celui de l'envoi de secours adaptés aux blessés.

Il faut donc fournir un énorme effort pour informer l'usager de la présence, et de la fonction d'une borne. C'est ce à quoi s'attache le Secours Routier Français. Pour cela, il dispose de divers moyens : campagne de sensibilisation des médias, et de l'opinion, colloques, réunions diverses, publication de plaquettes...

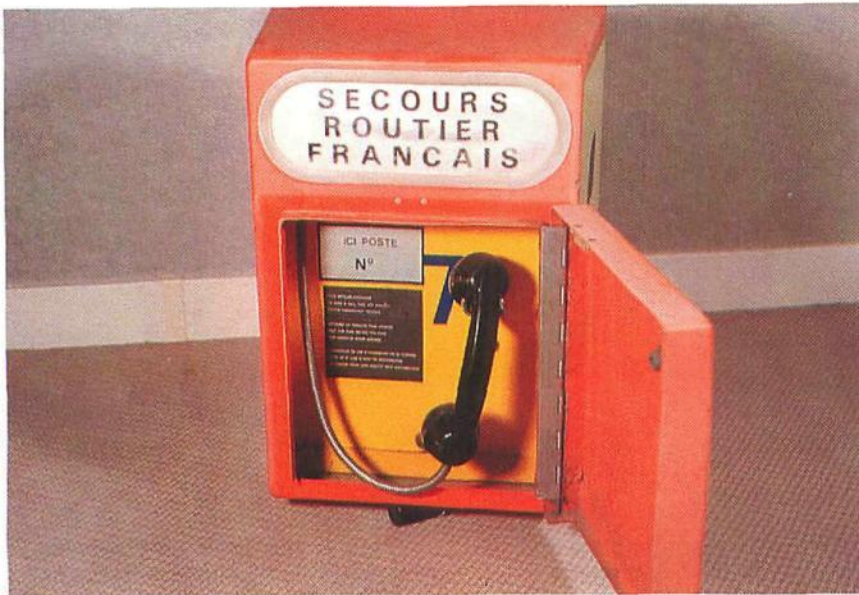
LES GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE

Entre l'alerte et l'arrivée des secours, s'insèrent les gestes élémentaires de survie. On peut conserver la vie des gens qui sont en train de la perdre.

Il est difficile de chiffrer avec précision les morts indues, mais les spécialistes estiment à environ 2 000 le nombre des personnes qui meurent chaque année faute de gestes élémentaires de survie. Seuls 40 à 50 % des décès interviennent dans les premiers instants. Les deux

REPARTITION DANS L'ESPACE

	accidents corporels	usagers impliqués	tués	blessés graves	blessés légers	indemnes
Autoroute	2 099	6 932	294	1 195	2 373	3 070
Route nationale	16 923	48 306	2 580	9 872	16 078	19 776
Chemin départemental	40 042	101 690	4 245	22 459	35 920	39 066
Chemin communal	6 628	13 764	457	3 069	4 677	5 561



- 1 protéger, pour éviter le suraccident.**
- 2 alerter, le premier geste qui sauve.**
- 3 secourir.**

Des consignes essentielles, et pourtant ignorées de la majorité des Français.

tiers des blessés graves qui ont survécu quelques instants au choc pourraient être sauvés.

Une déchirure du cuir chevelu est une plaie tout à fait bénigne. Pourtant, si on ne comprime pas l'hémorragie immédiatement, elle entraîne la mort en 15 minutes. Or, en zone rurale, les secours mettent en moyenne 20 minutes à arriver. Cela montre l'importance vitale de connaître les gestes élémentaires de survie, car cette compression d'hémorragie, seul le premier témoin aura les moyens de la pratiquer avec succès. Un geste simple, à la portée de n'importe quel secouriste. Oui mais voilà, les Français dans leur majorité ne sont pas des secouristes. Pourtant, il suffit de connaître à peine 5 gestes : libération des voies aériennes supérieures, bouche à bouche, points de compression des hémorragies, position latérale de sécurité, et massage cardiaque externe, pour sauver une vie. Les gestes élémentaires de survie doivent être enseignés, car ils peuvent sauver. Les Allemands intègrent les cours de premiers secours dans l'enseignement de la conduite. Un exemple que les Français feraient bien de suivre...

Une fois sur 20, des premiers soins apportés par des secouristes ont été efficaces. Une fois sur 20, c'est bien mais il faut augmenter ce pourcentage. Il faut donc que le plus grand nombre de Français ait accès à des cours de secourisme. Il est préférable d'enseigner un peu à tout le monde, que beaucoup à quelques uns.

Aussi indispensable que le geste qui sauve, il faut également enseigner le

geste à ne pas accomplir. Trop souvent, des gestes accomplis avec la meilleure volonté du monde, aggravent les blessures. On voit encore des témoins prendre l'initiative de transporter eux mêmes le blessé vers l'hôpital le plus proche. Mais le transport sanitaire est un métier, qui n'est pas à la portée de n'importe quel secouriste.

On voit aussi des accidentés extraits de leurs véhicules dans des conditions catastrophiques. Une fois sur 20, des blessés sont déplacés n'importe comment par des personnes incompetentes, avec des risques d'aggravation.

Les Français doivent apprendre, c'est une évidence.

LA TROUSSE DE SECOURS : PAS ENCORE DANS LES MŒURS

Une idée va peut-être faire son chemin dans les années qui viennent : celle du kit de secours.

Une petite trousse de secours, qui serait obligatoire dans une voiture, au même titre que le triangle ou l'extincteur. Cette trousse comprendrait en gros une lampe, des pansements hémostatiques pour stopper une hémorragie, des ciseaux, pour déshabiller le blessé, éventuellement une couverture de survie.

Un équipement simple, complétant utilement les gestes élémentaires de survie. Pour l'instant, on n'en est pas encore là.

CONCLUSION

La mort sur la route n'est pas une fatalité. Le Secours Routier Français lutte activement pour faire accepter cette évidence. Dans une plaquette qu'il a éditée, intitulée « Accidents de la route, que faire ? », le Secours Routier rappelle les trois consignes essentielles : protéger, alerter et secourir. ■

REPARTITION DANS LE TEMPS

- 60 % des accidents ont lieu la semaine
40 % ont lieu le week-end.
- 52 % des accidents ont lieu la nuit
48 % ont lieu le jour ; la nuit, il n'y a que 20 % du trafic.
- le jour
36 % des accidents mortels ont lieu le matin
64 % ont lieu l'après-midi
- la nuit
8 % des accidents mortels se produisent à l'aube
38 % se produisent entre 0 et 5 heures
54 % en soirée.

Le secourisme à mains nues

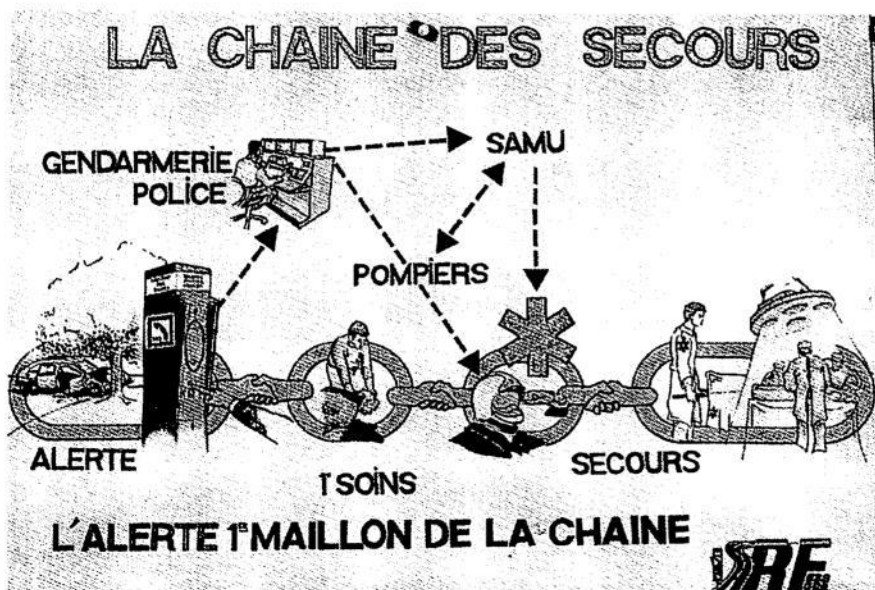
Dans le n° 72 de la revue TEC (sept.-oct. 1985) j'ai déjà présenté l'importance de l'alerte pour les accidents de la route et l'intérêt des bornes d'appel d'urgence. Il convient de revenir rapidement, sur ce problème qui est toujours d'actualité, car un certain nombre de choses ont bien évolué depuis trois années. Mais il importe surtout de développer maintenant ce que j'appelle le 2^e maillon de la chaîne des secours, celui qui, en dehors de l'alerte, c'est-à-dire après ou avant, permet aux blessés graves d'attendre dans de bonnes conditions les secours organisés et médicalisés.

Ce second maillon de la chaîne des secours porte le nom de « premiers soins » (1) et que l'on peut appeler « secourisme à mains nues » car il ne nécessite aucun matériel.

CE QUE CHACUN DEVRAIT CONNAITRE...

Même si le nombre d'accidents de la route a fortement diminué, notamment en 1987, et même si comme cela est probable il doit encore baisser considérablement, il n'en reste pas moins que malgré les efforts de tous, il subsistera toujours, en France, un certain nombre d'accidents, donc de victimes. Par exemple, si la France est passée en 1987 sous la barre des 10 000 tués à la suite d'accidents de la route, il faut garder un peu de modestie en comparant ce chiffre aux 5 000 victimes en Grande-Bretagne !

Toutes les politiques de prévention, de formation, d'information sont à approfondir, à développer. Dans l'amélioration des véhicules, une très grande part a déjà été accomplie. Il reste des développements possibles (généralisation de l'antibloquage des



roues, des détections externes — verglas —, etc.) et les constructeurs s'y emploient, et les mettront en œuvre, cela est certain.

Améliorer l'infrastructure, c'est le programme ambitieux, mais réaliste, qui vient d'être présenté par M. Pierre Mehaignerie, ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménage-

ment du Territoire et des Transports. Ce programme, accepté en Conseil des ministres le 10 février 1988, porte sur un grand nombre de kilomètres nouveaux d'autoroutes et de routes aménagées à 2x2 voies. Il ne sera parfait en France que s'il est relayé, complété par des programmes équivalents dans les régions, les départements et les communes.



(1) En Allemand « Erste Hilfe » ; en anglais « First Aid ».

Mais en dehors de tout ceci, c'est-à-dire outre les actions classiques sur la trilogie :

- véhicules,
- infrastructure,
- conducteur,

il est évident que la chaîne des secours a un rôle important, indispensable, essentiel même pour la survie des blessés graves.

Il faut préciser tout d'abord aux lecteurs de TEC que la France a mis en place une des meilleures organisations qui existe au monde et que beaucoup de pays nous envient, nous copient pour l'ensemble des services :

- police, gendarmerie,
- sapeurs-pompiers
- SAMU, SMUR.

Mais ces services organisés, spécialisés et souvent médicalisés ne peuvent intervenir que si l'alerte est donnée et leur action n'est souvent efficace qu'à la suite de ce qui a été réalisé par le premier témoin : les premiers soins.

Le Secours routier français, grâce à son président fondateur, Marc Eyrolles, a compris depuis plusieurs décennies ce qu'il convenait d'apprendre à tous. Il a remis des véhicules de secours aux services de police, de gendarmerie, aux associations départementales de protection civile, à la Croix-Rouge, aux sapeurs-pompiers. Les SAMU n'existaient pas et ainsi peut-on dire que l'action du SRF a été à l'origine de la création des services d'aide médicale urgente.

Le professeur Arnaud, qui présidait la Commission médicale du SRF, avait aussi préconisé (dès 1957 au congrès de chirurgie) la prise en charge rapide et médicalisée des blessés de la route, sur les lieux mêmes de l'accident. Il a fallu des années pour faire admettre cette théorie qui paraît pourtant aujourd'hui si naturelle. Elle s'oppose à ce que les Allemands appellent la « Théorie de la porte » : ils pensent que la responsabilité des services hospitaliers ne peut être mise en cause si les agents, les médecins ne franchissent pas la porte de l'hôpital pour aller chercher les blessés.

Une récente affaire, malheureuse, a montré en France que cette théorie est infondée juridiquement et que l'opinion française ne la comprendrait pas.

L'école française (c'est-à-dire la théorie des SAMU) a été reconnue et copiée dans de nombreux pays étrangers. Mais le professeur Arnaud avait déjà été plus loin et il avait dit et écrit (2) que même si les secours (bien) organisés arrivent très vite, une grande partie des blessés graves n'a pu attendre les 10 ou 20 minutes nécessaires.

C'est pendant cette période, si courte mais si vitale, que le premier témoin a un rôle important à jouer.

QUI EST LE PREMIER TÉMOIN ?

En dehors de quelques endroits privilégiés (les points noirs, les sections noires) qui d'ailleurs sont évolutifs car les administrations concernées (Directions départementales de l'Équipement, Services départementaux et communaux) cherchent natu-



(2) Un excellent film existe à ce sujet, où lui-même, acteur convaincant et remarquable, donne une bonne leçon ; ce film date de 1965 !

rellement à les résorber, les accidents se produisent en des lieux très divers et à toute heure, c'est-à-dire de façon aléatoire.

Le premier témoin qui est décrit ci-après doit jouer un rôle important et ce premier témoin, ce peut être vous, ou moi, c'est n'importe qui.

Dans ces conditions, ce qu'il convient de connaître et de savoir faire sur les lieux d'un accident, devrait être en possession de chaque Français. Ceci signifie que cet enseignement, si peu important en nombre d'heures mais si essentiel, devrait être fait par l'Éducation nationale. Pour diverses raisons inconnues ou critiquables, cet enseignement n'est pas obligatoire.

Le Secours routier français, continuant son rôle de précurseur dans ce domaine comme dans d'autres, a déjà formé des formateurs et des agents du MELATT, des moniteurs d'auto-écoles, des élèves des écoles, des agents d'entreprises. Il poursuit cette action, la développe, l'amplifie et est prêt à répondre à toutes demandes.

EN QUOI CONSISTE EXACTEMENT « LE SECOURISME A MAINS NUES » ?

C'est simple mais cela s'apprend. Il y a d'ailleurs un programme officiel (décret n° 77.17 du 4 janvier 1977 du ministère de l'Intérieur) qui porte sur les gestes élémentaires de survie.

Alerter

Si l'on revient rapidement sur ce point (cf. revue TEC n° 72) il importe de préciser qu'encore maintenant en 1988, les problèmes en ce domaine viennent de 2/3 ou 3/4 des alertes, qui ont été tardives ou imprécises. Cela ressort des enquêtes REAGIR faites après des accidents graves. On ne naît pas en sachant donner l'alerte et malheureusement 90 % des écoliers ou étudiants qui quittent les établissements scolaires ne l'ont pas appris.

Protéger

Il faut protéger la victime, se protéger soi-même, protéger les sauveteurs, etc.

Secourir

Il s'agit là, en gros, de faire en sorte que la victime continue à respirer et ne perde pas trop de sang par hémorragies. Comment ? **C'est simple mais cela s'apprend** en réalisant les gestes qui sauvent (et non en lisant un livre ou même en regardant un film sur ce sujet) :

- c'est mettre le blessé en P.L.S. (position latérale de sécurité), en dégagant les voies respiratoires,
- c'est arrêter un saignement important et grave,
- c'est faire respirer le blessé, s'il est inconscient et ne respire plus (technique du bouche à bouche, par exemple).

Une plaquette, qui peut être adressée à tout lecteur qui en fera la demande, et un film existent. Ce film, « Les cinq premières minutes » (sous entendu pour qu'elles ne soient pas les cinq dernières pour le blessé), a été réalisé à l'initiative du SRF par l'Armée et il est remarquable.

« Le Secourisme à mains nues », ce n'est pas du secourisme mais pourtant c'est important, c'est essentiel, c'est vital.

Plusieurs pays nous donnent l'exemple : la Suisse qui a inscrit cet enseignement comme obligatoire pour l'examen du permis de conduire, le Québec, la Belgique qui font tout pour son développement.

Il est grand temps que, en France, un large mouvement se dessine en ce sens et les pionniers (3) qui prêchent depuis longtemps sans toujours recevoir l'accueil mérité sont prêts à aider, à conseiller, à travailler à cette réalisation.

Je le souhaite ardemment et le Secours routier français y jouera son rôle. ■

(3) Il faut citer, au risque naturellement d'en oublier, le professeur Jolis, le professeur Cara, le professeur Serre, c'est-à-dire tous les successeurs, élèves ou collaborateurs du professeur Arnaud, Didier Burggraave, Paul Francheterre, et les membres de la Croix-Rouge française, de la Fédération nationale de protection civile, et toutes les Associations départementales de protection civile en général, ainsi que beaucoup d'autres.



Des résultats concrets... (un exemple parmi d'autres)

Une personne au moins doit la vie à un agent ayant appliqué les principes que j'essaye de promouvoir.

Ainsi, M. André Cary, éclusier à Doulcon (près de Dun-sur-Meuse) a été initié aux GES par des animateurs présents à la session de Pont-à-Mousson en avril 1985.

Quelques semaines après, à Verdun, il est témoin de la chute d'un cyclomotoriste, ne portant pas de casque, qui gît, inconscient, sur la route. Sa tête

est repliée sur la poitrine et présente des blessures apparentes.

M. Cary procède alors à un nettoyage de la bouche et une mise en PLS (position latérale de sécurité). Puis il exerce une compression directe, avec un tee-shirt, sur l'hémorragie qui s'était produite au niveau du cou. Pendant ce temps, un second témoin a donné l'alerte et l'équipe médicale arrive sur place très rapidement, appréciant l'intervention efficace de M. Cary.

S. ADAM
(Secours routier français)

DOCUMENTS (suite)

* Face avant d'une pochette diffusée par la préfecture du Nord reprenant les « 3 bons réflexes » avec le P.A.S.

Le P.A.S (Protéger – Alerter – Secourir) fut repris très longtemps, même après la suppression des GES.

Cette suppression a été une grave erreur. Il fallait plutôt alléger les GES et les amener aux « 5 gestes ». La création de l'AFPS a brouillé le message précédent. Il est par ailleurs négatif de modifier les consignes et les titres, surtout s'ils commencent à être connus du grand public !

* Un petit guide (guide des gestes qui sauvent) diffusé avec le concours de la « Prévention Routière », outre pour proposer un « marteau de survie », extincteur et trousse de secours, on y trouve nos « 5 gestes ».

* Tableau réalisé par l'INRS pour présenter d'une manière simplifiée la conduite à tenir en cas d'accident (au travail).

On remarque que l'INRS – depuis les années 70 – ne parle plus du garrot mais uniquement du pansement compressif (et des points de compression – s'agissant d'une formation de 10 heures pour des SST (Sauveteurs Secouristes du Travail).

Après le changement radical du programme, en 1971 (pour alléger la théorie et assurer une formation essentiellement pratique), d'autres points seront allégés puis le MCE ajouté.

Le P.A.S était également repris.

* Programme de formation des SST à partir de 1994 (publié dans la revue de l'ANIMS « Secourisme Revue »).

Afin de former plus de volontaires, la durée avait été largement diminuée et les commentaires – comme nous le faisons avec la formation aux « 5 gestes » étaient constants lors des démonstrations pratiques.

A l'issue de la formation, pratique (démonstrations commentées puis exercices par les participants) il y avait un « contrôle », à part, pour s'assurer du « bon comportement » du futur SST. Le recyclage obligatoire a été mis en place (testé dans le Nord dès 1971).

UN ACCIDENT

3 BONS REFLEXES

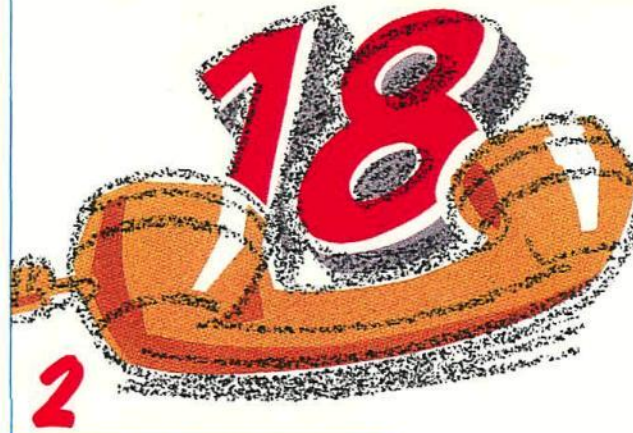


PROTEGER

moi, les autres

- je me gare hors de la chaussée
- j'allume les feux de détresse (warning)
- j'éclaire l'accident

→ JE SIGNALAIS POUR EVITER UN 2^e ACCIDENT

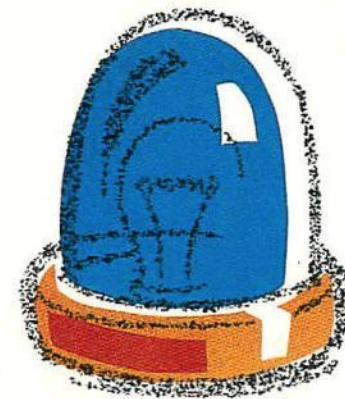


ALERTER

18 ou le 15 (Lille)

- le numéro et l'endroit d'où j'appelle
- le lieu de l'accident (repères), les véhicules
- le nombre et l'état des victimes (sont-elles coincées?)
- je guide les secours

→ JE NE RACCROCHE JAMAIS LE PREMIER



SECOURIR

si je sais seulement

- dans tous les cas je rassure, je couvre
- je ne déplace pas le blessé (sauf feu)
- s'il saigne abondamment, j'appuie fortement sur la plaie

→ JE FAIS CONFIANCE AUX SECOURS

PROTEGER, ALERTE, SECOURIR, 3 actions à faire DANS L'ORDRE en cas d'accident. N'oubliez pas de couper le contact, de maintenir les témoins hors de la chaussée. Et surtout ne fumez **JAMAIS** sur les lieux de l'accident. Les gestes élémentaires de survie, cela s'apprend.



L E N E C E S S A I R E

VITAL

LE GUIDE DES GESTES QUI SAUVENT

RECOMMANDE PAR



LA PREVENTION ROUTIERE

Vous venez d'acquérir le "VITAL", conçu d'après une étude des besoins exprimés ou latents des automobilistes. Par cet achat, vous avez déjà accompli un premier geste de sécurité.

Avec la Prévention Routière, qui a recommandé le marteau de survie disponible dans ce coffret, nous souhaitons sincèrement que nous n'ayez jamais à vous en servir.

Ce guide est à considérer comme un outil supplémentaire et complémentaire au marteau de survie, à l'extincteur et à la trousse de secours. Lisez attentivement les consignes qui y sont mentionnées, et réservez-lui une place dans votre véhicule, dans la boîte à gants par exemple.

MARTEAU DE SURVIE UNE SITUATION COMPLEXE, UN GESTE SIMPLE

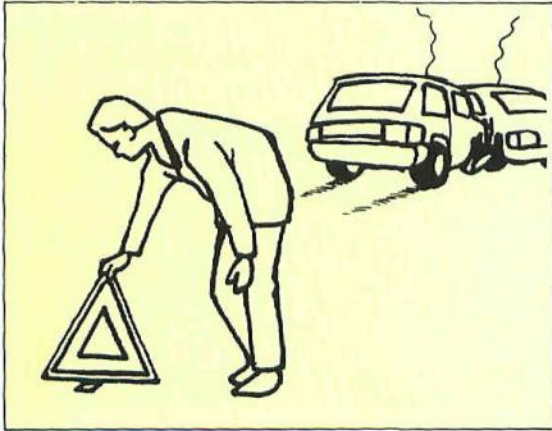


- 1) Vous libère de la ceinture en cas d'accident.
- 2) Brise les vitres bloquées.

Le marteau de survie est un instrument simple, donc fiable. Il est destiné essentiellement à permettre au conducteur, aux passagers ou au témoin d'un accident de **libérer** une ou plusieurs personnes bloquées dans une voiture dont les issues seraient bloquées à la suite, par exemple, d'un retournement. Il faut savoir que les vitres des véhicules ainsi accidentés ne se brisent pas toujours sous le choc et qu'elles peuvent être bloquées dans la tôle froissée. **Le marteau de survie**, fixé à portée de main (en cas d'obscurité, il dispose d'un repère phosphorescent) peut s'extraire

1. VOUS DEVEZ PROTÉGER

- en vous garant de manière à **ne pas gêner la circulation**,
- en **balisant la route** afin d'éviter le sur-accident : disposez un balisage 200 mètres en amont et 200 mètres en aval, par tous moyens disponibles : des triangles rouges, des véhicules en stationnement en bordure de route avec leurs feux de détresse... en demandant aux gens de faire des gestes

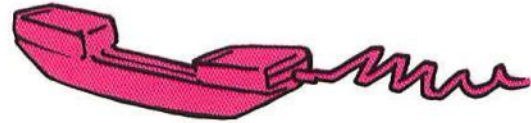


- 200 mètres
- Feux de détresse
- Contact coupé

aux automobilistes pour **ralentir la circulation**,

- en **empêchant de fumer**,
- en **coupant le contact** de tous les véhicules,
- en utilisant votre **extincteur** ou tout autre moyen comme couvertures, sable... en cas de **début d'incendie**.

2. VOUS DEVEZ ALERTER



- en composant le **18** : sapeurs pompiers,
- en composant le **17** : police,
- en composant le **15** : samu.

Précisez alors :

- le lieu précis de l'accident,
- la nature de l'accident
- le nombre de victimes,
- si des personnes sont **incarcérées** dans leur véhicule,
- nombre de voitures accidentées,
- l'existence d'un incendie.

3. VOUS DEVEZ SECOURIR

Très important :

Si vous n'avez pas de notions de secourisme, ne déplacez pas les blessés, ne les touchez pas. Rassurez-les en leur parlant s'ils sont conscients. Demandez aux automobilistes qui ralentissent ou qui s'arrêtent, s'il y a des secouristes parmi eux.

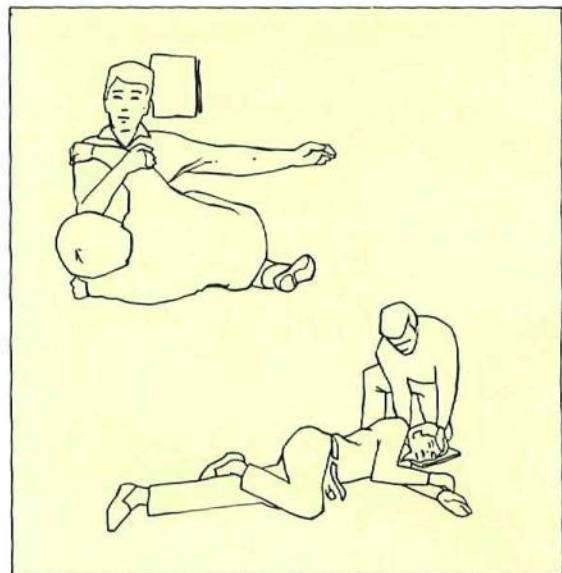
Il se peut qu'aucune personne présente sur les lieux n'ait de notions de secourisme :

EN CAS D'URGENCE SEULEMENT ET EN L'ABSENCE D'UN MÉDECIN OU D'UN SECOURISTE,

vérifiez les 3 points suivants :

1. LE BLESSÉ A PERDU CONSCIENCE :

● Il faut le positionner latéralement en le mettant sur le côté, afin d'éviter une éventuelle obstruction de ses voies ventilatoires.



- Nettoyez la bouche du blessé
- Prévoyez avant le retournement un coussinet (veste, pull-over...)
- Agenouillez-vous près du corps du blessé
- Faites pivoter lentement le blessé vers vous, d'un bloc, sans à-coups et sans torsion
- Ramenez avec précaution l'ensemble coussinet-tête vers l'arrière, sans excès
- Vérifiez à nouveau que la bouche du blessé ne comporte aucun élément (salive, sang, vomissements...)

PROTEGER → ALERTER

SECOURIR

EXAMEN DE LA VICTIME

SAIGNEMENT
ABONDANT

- * COMPRESSION MANUELLE
- * PENSÉE COMPRESSIF
- * POINT DE COMPRESSION

LA VICTIME NE REPOND PAS
AUX QUESTIONS

LA VICTIME EST
INCONSCIENTE

SON ABDOMEN ET
SON THORAX NE SE
SOULEVENT PAS

ELLE NE
RESPIRE
PAS

VENTILATION
ARTIFICIELLE

SON ABDOMEN ET SON
THORAX SE SOULEVENT
ON PERCOIT L'HALEINE

ELLE
RESPIRE

MISE EN
POSITION
LATERALE
DE
SECURITE

ELLE SE PLAINT OU
REPOND AUX QUESTIONS

LA VICTIME EST
CONSCIENTE

ELLE NE PEUT EFFECTUER
CERTAINS MOUVEMENTS

IL PEUT
S'AGIR
D'UNE
FRACTURE

IMMOBILISATION

ELLE PRESENTE
DES
BRULURES

EMBALLAGE

ELLE PRESENTE
DES
PLAIES

PENSER
A
EVITER
L'ETAT
DE CHOC

PROGRAMME DE FORMATION DES SAUVETEURS-SECOURISTES DU TRAVAIL

(à partir du 1^{er} janvier 1994)

La durée de la formation est de 10 heures auxquelles il faut ajouter, si nécessaire, le temps pour traiter les risques particuliers de

l'entreprise et de la profession (chapitre V) ainsi que la durée du contrôle du comportement, face à un accident simulé.

CHAPITRE I. LE SAUVETAGE-SECOURISME DU TRAVAIL

- Présentation du moniteur et des participants (si possible par le médecin du travail),
- Les accidents du travail dans l'établissement ou dans la profession,
- Intérêt de la prévention des risques professionnels,
- Qu'est-ce qu'un sauveteur-secouriste du travail ?

- Présentation du programme "conduite à tenir en cas d'accident" :
 - protéger, examiner, faire alerter, secourir,
 - la méthode de recherche des risques persistants et celle d'examen rapide d'une victime seront reprises au cours de chaque séance pratique.

CHAPITRE II. RECHERCHER LES RISQUES PERSISTANTS POUR PROTÉGER

Face à une situation d'accident, le sauveteur-secouriste du travail doit être capable :

De reconnaître, sans s'exposer lui-même, les risques persistants éventuels qui menacent la victime de l'accident et/ou son environnement

- Identifier les sources de risques réelles ou supposées dans la situation concernée

Persiste-t'il un risque :

- d'écrasement
- d'incendie ou d'explosion
- autre.
- d'électrification,
- d'asphyxie,

- Repérer les personnes qui pourraient être exposées aux risques identifiés.

De supprimer ou isoler le risque, ou soustraire la victime au risque sans s'exposer lui-même au risque.

- Définir les actions à réaliser permettant la suppression éventuelle du (des) risque(s) identifié(s).
- Repérer les matériels spécifiques permettant cette suppression.
- Assurer ou faire assurer, par la personne la plus apte et pour une suppression permanente, la mise en œuvre de ces matériels.
- Faire en sorte de rendre impossible, lorsque la suppression du risque identifié ne peut être envisagée de manière réaliste, l'exposition de quiconque à ce risque.
- En cas d'impossibilité de suppression ou d'isolement du (des) risque(s) identifié(s) reconnaître les situations dans lesquelles il pourra, sans risque pour lui-même dégager la victime.

Eléments de sauvetage dans ces situations ou selon les risques propres à l'entreprise.

CHAPITRE III. EXAMINER LA VICTIME ET FAIRE ALERTER

Face à une situation d'accident, le sauveteur-secouriste du travail doit être capable :

D'examiner la (les) victime(s) avant et pour la mise en œuvre de l'action choisie en vue du résultat à obtenir.

Reconnaître, suivant un ordre déterminé, la présence d'un ou plusieurs des signes indiquant que la vie de la victime est menacée.

Est-ce que la victime :

- saigne abondamment ?
- répond aux questions ?
- respire ?
- a le cœur qui bat ?

Associer au(x) signe(s) décelé(s) le(s) résultat(s) à atteindre.

Dans le cas où il y a manifestation de plusieurs signes, définir l'ordre de priorité des résultats à atteindre.

De faire alerter, ou alerter en fonction de l'organisation des secours dans l'entreprise.

Identifier, en fonction de l'organisation de l'entreprise, qui alerter et dans quel ordre.

Choisir, parmi les personnes présentes et selon des critères prédéfinis, celle qui est la plus apte pour déclencher l'alerte.

Définir les différents éléments du message d'alerte qui permettront aux secours appelés d'organiser leur intervention.

Donner à la personne choisie les consignes et les informations pertinentes pour assurer une transmission efficace du message d'alerte.

Organiser l'accès des secours sur les lieux de l'accident, le plus près possible de la victime.

CHAPITRE IV. SECOURIR

Face à une situation d'accident, le sauveteur-secouriste du travail doit être capable :

D'effectuer l'action (succession de gestes) appropriée à l'état de la (des) victime(s).

- Déterminer l'action à effectuer pour obtenir le résultat à atteindre, que l'on a déduit de l'examen préalable.
- Mettre en œuvre l'action choisie en se référant à la technique préconisée.
- Vérifier, par observation de la victime, l'atteinte et la persistance du résultat attendu, jusqu'à la prise en charge de la victime par les secours spécialisés.

a) La victime saigne abondamment :

- compression manuelle locale,
- pansement compressif,
- compression manuelle à distance, sous-clavière et inguinale.

b) La victime ne répond pas, ne respire pas, son cœur ne bat pas :

- réanimation cardio-respiratoire (massage cardiaque externe associée au bouche-à-bouche).

c) La victime ne répond pas, ne respire pas mais son cœur bat :

- dégagement des voies respiratoires,
- méthode bouche-à-bouche,
- méthode de Heimlich.

d) La victime ne répond pas, elle respire :

- mise sur le côté, tête basse,
- couvrir la victime,
- assurer une surveillance : circulation, conscience, respiration jusqu'à l'arrivée des secours médicalisés.

e) La victime présente des brûlures provoquées par :

- le feu ou la chaleur : arroser pour éteindre et refroidir,
- des substances chimiques : arroser abondamment.

f) La victime parle mais ne peut effectuer certains mouvements :

Quels que soient les signes, agir comme s'il y avait fracture, éviter de déplacer et respecter les déformations éventuelles :

- membre supérieur,
- membre inférieur,
- colonne vertébrale,

g) La victime présente des plaies :

- plaies graves,
- plaies nécessitant des soins particuliers (selon leur localisation),
- plaies simples.

Au cours de chaque séance pratique rappeler les méthodes d'examen et la justification des gestes enseignés.

CHAPITRE V. SITUATIONS INHÉRENTES AUX RISQUES SPÉCIFIQUES

- à la profession (bâtiment, industrie chimique, etc.)
- à l'entreprise

Conduites à tenir particulières :

- face à certains types de saignements abondant (compression

manuelle à distance à la base du cou, le garrot),

- face à un malaise.

Le contenu de ce chapitre et le temps éventuellement nécessaire au delà des 10 heures seront déterminés à l'initiative du médecin du travail.

CHAPITRE VI. ORGANISATION DE LA FORMATION

La formation est essentiellement pratique, les explications du programme sont données pendant et à l'occasion de l'apprentissage des gestes.

Il est souhaitable de scinder le programme en 5 séquences d'une durée de 2 heures chacune (+ le temps nécessaire pour traiter le chapitre V en cas de besoin)

1^{re} séquence : chapitres I, II, III

2^e séquence : chapitre IV, paragraphes a et c,

3^e séquence : chapitre IV, paragraphe b,

4^e séquence : chapitre IV, paragraphes d, et e,

5^e séquence : chapitre IV, paragraphes f, et g.

Ce découpage est indicatif, il peut varier en fonction du nombre et du niveau des stagiaires, ainsi que des contraintes propres à l'entreprise. Il est admis de regrouper plusieurs séquences sur une même demi-journée, ou sur une journée si cela s'avère nécessaire.

CHAPITRE VII. CONTRÔLE DU COMPORTEMENT

Ce contrôle du comportement n'est pas inclus dans les 10 heures du programme.

Composition du jury

Le jury doit comprendre au moins deux personnes parmi :

- le médecin du travail qui présidera les travaux du jury,
- un représentant de la Caisse régionale d'assurance maladie,
- le moniteur qui a assuré la formation,
- un autre moniteur SST.

De plus, un représentant de la direction de l'entreprise (ingénieur ou agent de sécurité notamment) et un membre du CHSCT pourront assister au contrôle du comportement en qualité d'observateur.

Modalités du contrôle du comportement

La notion de contrôle du comportement doit prévaloir sur celle d'examen qui revêt un caractère trop scolaire dans le cadre d'une action qui vise à promouvoir un enseignement accessible à tous. Le jury doit éviter de conférer un caractère trop solennel à ce contrôle.

Les candidats à condition qu'ils ne constituent pas une gêne, peuvent être présents dans la salle après ou avant leur passage.

Le candidat sera placé devant une situation d'accident plausible et matérialisée.

Il devra agir en fonction du plan d'intervention. Il ne sera pas posé de questions théoriques.

Un seul cas d'accident doit suffire pour noter le candidat, il portera obligatoirement sur une des grandes urgences :

a) arrêt des saignements abondants :

- compression manuelle locale
- pansement compressif
- compression manuelle à distance

b) méthode de réanimation cardio-respiratoire :

- massage cardiaque externe associé au bouche-à-bouche

c) méthode de réanimation respiratoire :

- méthode orale : bouche-à-bouche

d) perte de connaissance :

- mise en position de sécurité, sur le côté

Le moniteur qui a assuré la formation pourra préparer, à l'intention du jury, une série de cas concrets d'accident pouvant se produire dans l'entreprise.

Admission des candidats

Pour obtenir le certificat de SST, le candidat devra(*), face à un accident simulé (**):

1) Rendre impossible l'exposition de quiconque au(x) risque(s) persistant(s) décelé(s)

et

assurer ou faire assurer la suppression permanente du (des) risque(s) ou, si la suppression est impossible et que la victime est toujours soumise au(x) risque(s), la dégager, à condition qu'il puisse le faire sans risque pour lui-même.

2) Rechercher la présence des signes indiquant que la vie de la victime est en danger.

3) Appeler (***) ou faire appeler les secours

et

mettre en œuvre l'action (succession de gestes) appropriée à l'état de détresse vitale constaté sur la victime.

En outre, jusqu'à l'arrivée des secours, vérifier l'atteinte et la persistance du résultat visé et la non-apparition de tout nouveau signe éventuel de détresse.

(*) La durée totale de l'intervention ne doit pas dépasser trois minutes.

(**) Les situations choisies seront des situations d'accidents simples, comportant au moins une source de risque persistant et telles que la victime présente un des signes de détresse vitale ; d'autre part, elles devront permettre de vérifier la totalité des trois critères ci-dessus.

(***) Il suffira que le candidat fasse la preuve qu'il a pensé à alerter ou faire alerter ; on n'exigera pas qu'il développe les différentes capacités relatives à l'alerte figurant dans le programme.

Les appréciations du jury doivent porter principalement sur le comportement des candidats face à l'accident et non sur des connaissances théoriques ou sur la perfection dans l'exécution du geste hors de tout contexte.

Seront admis (A) les candidats ayant fait preuve d'une bonne maîtrise de la situation et ayant correctement exécuté les gestes appropriés.

Seront éliminés (E) les candidats qui n'auront pas montré une maîtrise suffisante de la situation et dont les gestes auraient aggravé l'état de la victime.

CHAPITRE VIII. RECYCLAGE

Ils doivent être obligatoirement annuels.

DOCUMENTS (suite)

* Article (ci-dessous) concernant une information du B.I.T (non datée).

L'important c'est que le BIT insiste sur le rôle primordial du premier témoin. Ce qui est exposé pour les accidents du travail était évidemment valable pour les accidents de la route. Le SST a un « rôle capital dans l'augmentation des chances de survie » et, par la suite, il a été démontré donc prouvé, par des chiffres, que les entreprises qui avaient des secouristes avaient moins d'accidents ou que leurs conséquences étaient moins graves.

BIT

La rapidité des premiers secours

Le Bureau international du Travail s'est livré à une étude dont les conclusions seront publiées par les soins de son service de Sécurité et Hygiène. Parmi les informations fournies, on notera que chaque année dans le monde, 200.000 personnes meurent d'un accident du travail et que 120 millions sont victimes de lésions dans l'exercice de leur profession. Les auteurs de l'étude font observer que la rapidité des premiers secours joue un rôle capital dans l'augmentation des chances de survie, le raccourcissement de la durée des soins médicaux ultérieurs et la diminution des atteintes permanentes à l'intégrité physique des intéressés. **A titre d'exemple, relevons que la victime d'un arrêt respiratoire provoqué par un choc électrique a 75% de chances de parvenir à une guérison complète si la respiration artificielle a lieu dans les trois minutes qui suivent, alors qu'au bout de quatre minutes cette possibilité n'est plus que de 50%, et qu'elle est réduite à 25% passé cinq minutes.** D'où la nécessité, pour les entreprises employant un minimum de 20 personnes, **de former leur personnel aux soins d'urgence, et à celles dont les effectifs s'élèvent à plus de 500 salariés, de disposer d'une équipe permanente de santé du travail, à l'appui du personnel ayant reçu la formation préconisée.** Un renforcement de la législation du travail, comprenant l'inclusion de ces mesures, est absolument nécessaire dans tous les pays, selon les experts du BIT. □

DOCUMENTS (suite)

Comme on pourra le lire dans l'exposé des médecins à l'initiative de « l'expérience de Charente Maritime » > Voir 1992 ; une brochure avait été réalisée spécialement, avec les « Codes Rousseau », remise aux participants, appelée « Porter secours ».

La préface du **Professeur Michel SABATHIE** apporte une justification à cette initiative et conforte en même temps tout ce que nous avons fait nous-mêmes dans cette direction.

Le « bagage minimum » dont il parle, ce sont les « 5 gestes ».

La brochure, de 36 pages, détaille le P A S que nous connaissons.

Comme nous sommes tous d'accord depuis trente ans pour l'alerte et la protection des lieux, ce qui nous intéresse ce sont quels gestes retenir pour la survie de la victime ? Et eux seuls, sinon le message sera brouillé.

La partie secourir évoque cinq cas : L'hémorragie, la perte de « conscience », l'arrêt respiratoire, les os, les articulations et les brûlures.

Des photos illustrent la pose d'un garrot, des points de compression (carotide, sous clavière, humérale, iliaque et fémorale). Il ne s'agit pas de secourisme de masse.

La manœuvre d'Heimlich est présentée page 31 puis les fractures et brûlures. Cette présentation va au-delà des GES tels qu'ils avaient été définis à l'époque.

On retrouve les « 5 gestes » dans le programme mais hélas il y a eu une extension à d'autres gestes qui ne devaient pas être retenus.

S'agissant de blessés de la route, certains gestes n'ont pas à figurer dans un programme simplifié. Ils sont à retenir pour la formation aux premiers secours (aujourd'hui appelée PSC1 – Prévention et secours civiques) qui a remplacé l'AFPS, dont la durée de formation est de 10 à 12 heures (contre 4 heures pour les « 5 gestes »).

Malgré ces observations, ce qu'ont voulu faire ces deux médecins rejoignait totalement les actions multiples de l'ASAR – ASSARN – et des associations précédentes, depuis 1969 soit deux ans après la création du concept des « 5 gestes ».

PORTER SECOURS



C **DES**
R **USSEAU**
•

PREFACE

par le Professeur Michel SABATHIÉ
UNIVERSITE DE BORDEAUX II

Lorsque les auteurs m'ont demandé une préface pour cet ouvrage, j'ai immédiatement accepté car il est évident que ce manuel est, au plus haut point, utile.

L'expérience des auteurs, en effet, rejoignait totalement la mienne mais aussi celle de tous ceux qui ont touché et vu de près la réalité horrible de l'accident : il est indispensable d'informer au maximum les conducteurs sur leur rôle personnel devant un accident. Nous avons tous vu trop de blessés mourir par suite d'un retard ou d'un défaut de précision dans l'alerte ou même par suite d'un "suraccident" que l'on n'a pas su éviter. Notre impuissance médicale, lorsque "c'est trop tard", nous pousse à tout faire pour essayer d'économiser quelques centaines de ces 12 000 vies fauchées en un an, et quelques milliers de ces innombrables blessés dont on ne parle pas assez. Devant cela, les auteurs de ce livre ont agi, en informant et en enseignant. Qu'ils en soient remerciés au nom des victimes qu'ils auront contribué à écarter d'un sort malheureusement passé dans une inconsciente et aveugle banalité.

Tout conducteur doit, dans un proche avenir, posséder dans sa mémoire et dans ses mains un "bagage minimum" concernant l'attitude à adopter lors d'un accident. C'est quasiment toujours un autre conducteur qui en est le premier témoin. Il pourra et devra donc, conscient de ses responsabilités, jouer un rôle capital dans les premières minutes qui sont cruciales. Parfois même, il évitera qu'un seul accident ne se transforme en drame multiple. Et ceci avec efficacité mais aussi modestement, parfois même en s'abstenant d'un geste inopportun car il aura été informé. Ce manuel est assez clair pour agir en ce sens.

Puissent les consignes précises et les schémas si explicites que renferme ce livre rester gravés dans la mémoire des innombrables conducteurs de notre pays. Le travail et surtout la conviction des auteurs doivent, à mon sens, participer au combat livré pour diminuer notre inadmissible hécatombe routière.

Peut-être même les conducteurs ainsi informés par ce manuel, ayant une fois joué un rôle actif et utile à la suite d'un accident (ayant vu et touché ce que voient et touchent quotidiennement les professionnels), pourront-ils transformer leur "philosophie personnelle de la route". Leur expérience ainsi vécue, aidée par les enseignements de ce livre, me semble pouvoir participer indirectement à l'indispensable modification des comportements, sans laquelle le chiffre des victimes ne pourra pas diminuer.

SOMMAIRE

1	PROTEGER LA PROTECTION LE DEGAGEMENT EN URGENCE	8 10
2	ALERTER LE BILAN L'ALERTE	14 16
3	SECOURIR L'HEMORRAGIE LA PERTE DE CONSCIENCE L'ARRET RESPIRATOIRE LES OS ET LES ARTICULATIONS LES BRULURES	20 24 29 32 36

TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE DOIVENT SAVOIR

**PROTEGER
ALERTER
SECOURIR**

Ces gestes sont à faire dans un ordre prioritaire :

PROTEGER les lieux et les personnes, sans s'exposer soi-même à des risques inutiles.

ALERTER ou faire alerter, en communiquant de façon précise toutes les informations utiles et le bilan de l'état apparent de chaque blessé, pour déclencher une intervention rapide et adaptée des secours spécialisés.

SECOURIR en sachant agir devant les situations graves et urgentes.

N.B. Cet ordre peut être bouleversé s'il y a danger extrême et immédiat pour la vie du blessé (dégagement en urgence absolue).

**TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE
DOIVENT ETRE
SOLIDAIRES ET RESPONSABLES**

5

L'HEMORRAGIE

DEFINITION

L'hémorragie externe est l'écoulement de sang à l'extérieur du corps.

Elle est très fréquente lors des accidents de la route.

Une perte abondante de sang peut entraîner une détresse circulatoire vitale.

On en distingue schématiquement 3 types, face auxquels l'usager de la route doit savoir agir :

- la "véritable" hémorragie,
- le saignement,
- l'écoulement de sang par l'oreille ou le nez.

CONDUITE A TENIR

1 La "véritable" hémorragie

Dûe à la rupture d'un vaisseau à débit sanguin important (artère ou veine). Elle doit être systématiquement recherchée car elle peut être masquée par les vêtements.

Elle nécessite de la personne présente une intervention d'urgence, variable selon les difficultés à stopper l'hémorragie ou accéder à la plaie.

a) Commencer par **une compression locale**



Appuyer fermement avec la main, protégée par un gant, sur l'endroit qui saigne. Puis comprimer la plaie avec un mouchoir, un tissu ou des compresses.

20



Maintenir ce pansement avec un lien large (foulard, écharpe, cravate), suffisamment serré pour que le sang cesse de couler.

MEMOIRES REALISEES SUR LES 5 GESTES QUI SAUVENT

- 1^{ER} mémoire** : 25 pages – Août 1981 « Les 5 gestes essentiels, les 5 gestes qui comptent »
A la mémoire du Professeur Marcel ARNAUD.
- 2^{ème} mémoire** : 25 pages – Avril 1982 « Alerter, Baliser, Ranimer, Compresser, Sauvegarder »
A la mémoire du Professeur Marcel ARNAUD.
- 3^{ème} mémoire** : 60 pages – Décembre 1984
« Apprendre les 5 gestes qui sauvent lors du permis de conduire »
A la mémoire du Professeur Marcel ARNAUD.
- 4^{ème} mémoire** : 62 pages – Juillet 1992 « 5 gestes qui sauvent - 25 ans de campagne » 1967 – 1992.
- 5^{ème} mémoire** : 130 pages – Mars 1997 « 5 gestes qui sauvent - 29 ans de campagne ».
- 6^{ème} mémoire** : 196 pages – Février 1998 « 30 ans de campagne » 1967 – 1997.
Dédié à Paul REYNAËRT, Marie-André SCHWINDENHAMMER et Pierre BLAHA.
- 7^{ème} mémoire** : 315 pages – Décembre 1999 « 5 gestes pour sauver 1000 vies sur les routes de France ». 32 ans d'actions et de démarches 1967 - 1999
A la mémoire du Professeur Marcel ARNAUD.
- 8^{ème} mémoire** : 390 pages – Mars 2003
« Conduite à tenir face à l'accident de la route et aux 2 urgences vitales.
Les partis politiques et les groupes parlementaires : RPR, UDF, PS, PC, Verts »
1967 – 2002. *A la mémoire du Professeur Marcel ARNAUD*
Dédié à trois parlementaires : Serge CHARLES, Député RPR ; André DILIGENT Sénateur UDF ; Dinah DERYCKE Sénatrice PS, du Nord.
- 9^{ème} mémoire** : 1^{ère} partie 480 pages 1969 – 1985 Septembre 2005
2^{ème} partie 520 pages 1985 – 2005 Décembre 2005
« Les 5 gestes qui sauvent et les services de la sécurité routière (Délégués Interministériels, CISR, DSCR)
Dédié à Christian GERONDEAU, premier délégué interministériel à la sécurité routière (1972) et premier directeur de la sécurité civile (1975).
- 10^{ème} mémoire** : « Les 5 gestes qui sauvent et le ministère des Transports »
- Volume 1** *Dédié à l'ancien ministre des Transports Jean CHAMANT*
« Le droit de secourir » 1968 – 1971 271 pages – Juillet 2007.
- Volume 2** *Dédié à Pierre BLAHA, membre d'honneur du CAPSU*
« Savoir pour Sauver » 1971 – 1975 306 pages – Mars 2008.
- Volume 3** *Dédié au Médecin Colonel de sapeurs pompiers Charles PRIM*
« Stopper la mort » 1976 – 1982 326 pages – Septembre 2008.
- Volume 4** *Dédié à Jacques BARROT, ancien ministre, ancien député, à la date de publication au sein de la commission européenne à Bruxelles.*
« Le devoir du citoyen » 1983 - 1989 424 pages – Janvier 2009.

Voir les bibliographies sur les « 5 GESTES QUI SAUVENT »
Bibliothèque et Vidéothèque du CAPSU
Références bibliographiques
Bulletins de l'association, n° 1 à 46 (Novembre 2010)
Lettres électroniques.

BIBLIOGRAPHIE DIDIER BURGGRAEVE

**Articles, écrits publiés
(Mémoires d'activités, mémoires thématiques et sur les
« 5 gestes qui sauvent », documents ESPC, FFSS, ASAR,
CAPSU).**

Dans l'ordre de publication :

- * **5 gestes qui sauvent** Alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder **1972-1993**
Conduite à tenir face à l'accident de la route. Brochure gratuite. 1^{ère} et 2^{ème} éditions
Ed NEIR et Ed Air inter) 3^{ème} édition 1974 (Ed AGF). 4^{ème} édition 1982 (Ed TONUS),
5^{ème} édition 1984 (Ed CONTINENT Wasquehal), 6^{ème} édition 1985 (Ed PROMODES),
(Alerter – Baliser – Ventiler – Comprimer – Sauvegarder).
7^{ème} édition 1988 (Ed ACMF), 8^{ème} édition 1990 (Ed ACMF), 9^{ème} édition 1993 (Ed ACMF
3M Santé et ASSARM). [Total : 625 000 exemplaires.](#)
- * **Une Vocation de Secouriste** Chapitre I Période 1965-1967 **avril 1977**
- * **Servir le Secourisme** Chapitre II Période 1966-1968 **juillet 1977**
- * **Le départ** Chapitre III Période 1968 **octobre 1977**
- * **La passion du secours** Chapitre IV Période 1967 **décembre 1977**
- * **L'appel** Chapitre V Période 1967-1968 **mars 1978**
- * **« Le Secourisme en mouvement » et « L'organisation des secours »
textes parus dans revue des « Anciens de Nainville ».** **1978**
Les gestes de survie, la mise en place des SMUR et SAMU.
- * **Propos sur le Secourisme routier** **juillet 1978**
Résumé du concept élaboré par le Professeur Marcel ARNAUD.
- * **Comprendre et agir** Chapitre VI Période 1968 **août 1978**
- * **Résolu et tenace** Chapitre VII Période 1968 **janvier 1979**

- * « **Propos sur le Secourisme routier** » et « **Pour une formation opérationnelle du Secouriste** », « **Le Secourisme en bandes dessinées** » « **Le Secourisme en mouvement** »
Revue « **Anciens de Nainville** » (textes de 1978) 1979

- * **Cinq gestes** Chapitre VIII Période 1968-1969 juin 1979

- * **mémoire sur le SMUR de Roubaix** septembre 1979
Mise en route du SMUR de Roubaix en 1979 et problèmes de la coordination.

- * **Développer le Secourisme** Chapitre IX Période 1969 septembre 1979

- * **mémoire sur l'organisation des secours à Roubaix** mars 1980
Mise en exergue des « multi-secours » et de la concurrence entre le public et le privé.

- * **Choisir l'audace** Chapitre X Période 1969-1970 mai 1980

- * **mémoire sur l'alcoolisme** août 1980
Agir pour faire reculer ce fléau, notamment auprès de la jeunesse.

- * **mémoire « Plaidoyer pour sauver des vies humaines »** octobre 1980
Introduire le MCE dans la formation des Secouristes de base.

- * **L'épopée de Wasquehal** Chapitre XI Période 1969 avril 1981

- * **mémoire sur le SECOURISME (1^{er})** août 1981
Les 5 gestes essentiels, les 5 gestes qui comptent. Enseignement essentiellement Pratique à introduire parmi les épreuves des permis de conduire.

- * **L'action locale** Chapitre XII Période 1967-1970 décembre 1981

- * **mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » (2^{ème})** avril 1982
Alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder. 2^{ème} partie.

- * **Sentinelle du Secourisme** Chapitre XIII Période 1967-1970-1980 août 1982

- * **mémoire « Pour un Ministère de la Protection Civile »** novembre 1982
Arguments pour rassembler au sein d'une seule entité toutes les prérogatives en matière de Protection Civile (prévention et organisation des secours).

- * **U.N.P.C** Chapitre XIV Période 1968-1971 mars 1983

- * **ADPS (CAPSU) – Premier bilan (1982-1983)** décembre 1983

- * **Paul REYNAËRT** Chapitre XV Période 1970-1975 décembre 1983

- * **Equipe d'urgence en cas de catastrophe** 1980-1983 1984

- * **Apprendre les 5 gestes qui sauvent lors du permis de conduire. Mémoire 3^{ème} partie (3^{ème} mémoire)** décembre 1984

- * **Equipe d'urgence de l'ASAR** 1984-1986 1987

- * **Programme d'action du CAPSU** 1987

- * **Les principes du Secourisme routier** novembre 1989
 La doctrine du Professeur Marcel ARNAUD.
 Texte du Professeur Marcel ARNAUD sur ce Secourisme particulier
 Dédicace de son ouvrage de 1961 « les blessés de la route » le 17.4.1970
 Fiche de formation ASAR. Hommage au Professeur ARNAUD

- * **Les 5 gestes qui sauvent** 1967 – 1992 juillet 1992
 25 ans de campagne. 4^{ème} mémoire.

- * **Dossier spécial ALCOOL AU VOLANT CAPSU** juin 1993

- * **Une expérience d'élus à Lys lez Lannoy** tome I année 1989 1995

- * **Une expérience d'élus à Lys lez Lannoy** tome II année 1990 1995

- * **Une expérience d'élus à Lys lez Lannoy** tome III année 1991 1995

- * **5 gestes qui sauvent** mars 1997
 5^{ème} mémoire. 29 ans de campagne.

- * **Marcel ARNAUD Le PHARE des secours d'urgence en France.** Tome I. 126 pages. juillet 1997
Dédié au Professeur Paul BOURRET, Fondateur du 1^{er} SMUR en 1957.

- * **5 gestes qui sauvent** février 1998
 6^{ème} mémoire. 30 ans de campagne.

- * **Marcel ARNAUD La Providence des blessés de la route.** Tome II. 163 pages. janvier 1999
Dédié au Médecin-Colonel de sapeurs-pompiers Pierre DUFRAISSE.

- * **5 gestes pour sauver 1000 vies sur les routes de France.** 7^{ème} mémoire. 32 ans d'actions et de démarches. 1967 – 1999. décembre 1999

- * **Tome 1 Action du CAPSU** 1982-1985 Premier bilan. Rapport annuel 2000

- * **Tome 2 Action du CAPSU** 1986-1987 Bulletins n° 1 à 5. **2000**
- * **La formation des Secouristes de catastrophe** **septembre 2000**
Inclus dans Dossier de formation n° 1 du GRIC (200 pages) sur « Connaissances sur les tremblements de terre » + tirage à part.
- * **Tome 3 Action du CAPSU** 1988-1991 Bulletins n° 6 à 11. **2001**
- * **Tome 4 Action du CAPSU** 1991-1996 Bulletins n° 12 à 16. **2002**
- * **Tome 5 Action du CAPSU** 1996-1998 Bulletins n° 17 à 22. **2003**
- * **5 gestes qui sauvent** **mars 2003**
Conduite à tenir face à l'accident de la route et aux 2 urgences vitales.
8^{ème} mémoire. 1967 – 2002. Les partis politiques et les groupes parlementaires.
Dédié à Serge CHARLES, André DILIGENT et Dinah DERYCKE, Parlementaires.
- * **Connaissances sur les victimes des catastrophes** **avril 2003**
Inclus dans Dossier de formation n° 2 du GRIC (330 pages) + tiré à part.
- * **Tome 6 Action du CAPSU** 1999-2002 Bulletins n° 23 à 30. **juin 2003**
- * **Marcel ARNAUD Fondateur de la traumatologie routière** **sept. 2003**
Précurseur des SMUR et SAMU. Tome III. 269 pages.
Dédié à Robert DEJOUR du Secours Routier Français.
- * **Les Secouristes de catastrophe** **avril 2005**
Création de l'équipe d'Urgence de l'ASAR en 1979 (département du Nord)
Octobre 1980 : secours en cas de catastrophe majeure à l'étranger.
Groupe d'Intervention Catastrophe (1991). Organisation, Formation, Logistique.
GRIC du CAPSU (1999). Bilan et commentaires. Bibliographies.
- * **5 gestes qui sauvent** **sept. 2005** **1^{ère} partie (480 pages - Recto Verso)**
2 volumes - Délégation à la sécurité routière (1972), Comité interministériel.
CNSR (Conseil National de la sécurité routière). **9^{ème} mémoire** 1969-1985.
Dédié à Christian GERONDEAU, premier délégué à la sécurité routière.
- ♦ **5 gestes qui sauvent** **décembre 2005** **9^{ème} mémoire 2^{ème} partie**
2 volumes (504 pages) – 1985 – 2005.
- * **Tome 7 Action du CAPSU** 2003-2005 Bulletins n° 31 à 36. **janvier 2006**
Bibliothèque municipale de Lys lez Lannoy.

* **Marcel ARNAUD - L'Apôtre des blessés de la route**
Tome IV - 329 pages.
Dédié au Professeur Louis SERRE, Fondateur du 1^{er} SAMU, en 1963.

décembre 2006

◆ **5 gestes qui sauvent : 10^{ème} mémoire >**
ministère des Transports :

Volume 1 – 270 pages (1968 – 1971) Dédié à M. Jean CHAMANT, ancien ministre juillet 2007

Volume 2 – 306 pages (1971 – 1975) Dédié à Pierre BLAHA, membre d'honneur mars 2008

Volume 3 – 326 pages (1976 – 1982) Dédié au Médecin Colonel Charles PRIM Août 2008

Volume 4 - 424 pages (1983 – 1989) Dédié à M. Jacques BARROT, ancien ministre
Janvier 2009

◆ **Tome 8 Action du CAPSU 2006 – 2008** Bulletins n° 37 à 42.
Bibliothèque municipale de Lys lez Lannoy.

Novembre 2008

- Bulletin du CAPSU n° 43 – Avril 2009.
- Bulletin du CAPSU n° 44 – Septembre 2009.
- Bulletin du CAPSU n° 45 - Mai 2010.
- Bulletin du CAPSU n° 46 – Novembre 2010.

© Didier BURGGRAEVE et CAPSU – 04.2011

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES DU CAPSU

(Textes, articles et documents édités par le
CAPSU - Type de document, date)

© création 2009

158 références

Opinions, propositions, projets, études, courriers...
exprimés dans les publications du CAPSU : notes,
bilans, comptes-rendus, bilans d'activités, mémoires,
bulletins de l'association.

Nombre de thèmes : 20

[Alcool au volant – Accidents de la route – Accidents domestiques –
5 gestes qui sauvent – Ceintures de sécurité (Protection) – Catastrophes,
organisation des secours – Création CAPSU (Association des moniteurs,
ADPS) – Feux de forêts – Incendies – Médicalisation des secours aux
blessés de la route – Ministère de la Protection Civile – Noyades –
Numéro d'appel unique des secours – Programme d'action du CAPSU –
Réforme du Secourisme – Risques majeurs – Statistiques accidents –
Statistiques secourisme – Secourisme de catastrophe –
Secourisme routier]

Personnalités : 6

Professeur Marcel ARNAUD – Paul REYNAËRT –
Pierre BLAHA – Haroun TAZIEFF –
Professeur Louis SERRE – Georges VEDRINE.