

« 5 GESTES QUI SAUVENT »

**ALERTER
BALISER
RANIMER
COMPRIMER
SAUVEGARDER**

**Projet de formation pratique en 5 heures
des candidats aux permis de conduire**

**9^{ème} mémoire
2^{ème} partie**

1985 – 2005

Volume 2

Décembre 2005

Ce 9^{ème} mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » consacré aux services en charge de la sécurité routière comprend deux parties en 4 volumes, pour la période 1969 à 2005

**CAPSU : 59390 LYS LEZ LANNOY
www.capsu.fr**

La « fameuse » expérience menée en Charente Maritime était ainsi reprise régulièrement.

M. **Alain BOCQUET**, Député du Nord et Président du groupe communiste à l'Assemblée Nationale avait, le 22 septembre, posé une question écrite au ministre des transports (ci-après).

La réponse (journal officiel du 8 décembre), reprend les arguments habituels. Et apporte des précisions sur l'expérience :

« Une expérience pilote a été réalisée, en 1992, en Charente Maritime, dans le cadre de la formation au permis de conduire. Elle a montré, d'une part, la difficulté de recruter des enseignants compétents sur des programmes peut être trop ambitieux et, d'autre part, la nécessité du volontariat »...

Et le ministre précise que la délégation travaille « depuis deux ans » sur un projet d'arrêté pour la création d'une formation « premiers secours sur la route » (qui ne sera pas obligatoire pour les candidats au permis de conduire).

Et confirme ce que nous savions déjà : cette « nouvelle » formation est destinée aux titulaires de l'AFPS et fondée sur le volontariat ! Le résultat en sera quasi nul (à l'exception des Secouristes des associations ou de certains professionnels des secours).

Toutefois, « l'expérience de Charente Maritime » servira de prétexte pour affirmer qu'il n'était pas possible de mettre en place une telle formation, AFPS ou AFPS + PSR pour le permis de conduire !

Nous tenterons de le comprendre plus loin en décortiquant dans le détail cette « expérience », mais, ou on le faisait exprès ; ou nous avons au sein des différents services (délégation interministérielle et aux transports) un certain nombre de personnes, sinon incompetentes, incapables de comprendre quoi que ce soit !

Ces initiatives n'apporteront rien pour éduquer et former les usagers de la route ainsi que pour le développement de la diffusion du Secourisme. Il suffit de se reporter aux statistiques de formation !

Il faut rappeler qu'à cette date, en 1997, après la dissolution de l'Assemblée Nationale par le Président de la République, nous étions rentrés à nouveau dans une période dite de cohabitation.

Le nouveau premier Ministre (qui remplaça **Alain JUPPE***) fut **Lionel JOSPIN** (se reporter à sa question écrite en faveur des « 5 gestes » - voir année 1983) ; le nouveau ministre des transports, M. **Jean-Claude GAYSSOT*** et celui de l'Intérieur, M. **Jean-Pierre CHEVENEMENT***.

* Un document particulier devrait rappeler (en plus de ce qui a déjà été publié dans les mémoires précédents) ce qui s'est passé lors des contacts avec les premiers Ministres à propos des « 5 gestes qui sauvent ». Le 10^{ème} mémoire sera consacré totalement au ministère des transports et sera donc le complément du présent mémoire. Le 11^{ème} fera le bilan des relations avec le ministère de l'Intérieur.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

REponses DES MINISTRES

8 décembre 1997

ASSEMBLEE NATIONALE

4525

3708236018

Sécurité routière
(permis de conduire - secourisme - enseignement)

3470. - 22 septembre 1997. - M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la question particulière de la formation que devrait recevoir chaque usager de la route afin de connaître la conduite à tenir en cas d'accident, notamment la connaissance des premiers gestes à faire et qui peuvent sauver des vies humaines. La sécurité routière s'entend d'une bonne connaissance du code de la route, de la conduite mais aussi du comportement à adopter en cas d'accident. Aucune disposition n'est prévue aujourd'hui pour dispenser cet enseignement aux candidats au permis de conduire, ou tout au moins pour s'assurer qu'ils ont reçu un tel enseignement. En conséquence, il lui demande quelle est son appréciation sur cette question et les mesures qu'il compte prendre à ce sujet.

Réponse. - La formation des conducteurs comprend, depuis de nombreuses années, un apprentissage de la conduite à tenir en cas d'accidents de la route. Sur le plan réglementaire, la directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire impose, dans son annexe II, dans les « exigences minimales pour les examens de conduite », que l'épreuve de contrôle des connaissances comprenne des dispositions sur les « règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et les mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route ». La France, par ses articles R. 123 et suivants du code de la route, et l'arrêté du 31 juillet 1975 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire, est en conformité avec cette disposition. C'est à l'occasion de l'épreuve théorique générale du permis de conduire que la bonne assimilation de ces règles est vérifiée. Il peut également être indiqué que des études et des réalisations concrètes ont été menées depuis plusieurs années pour vérifier l'opportunité d'introduire des cours de secourisme routier dans la formation des conducteurs. Une expérience pilote a été réalisée, en 1992, en Charente-Maritime, dans le cadre de la formation au permis de conduire. Elle a montré, d'une part, la difficulté de recruter des enseignants compétents sur des programmes peut-être trop ambitieux et, d'autre part, la nécessité du volontariat. C'est pourquoi la direction de la sécurité et de la circulation routières du ministère de l'équipement, des transports et du logement et la direction de la sécurité civile du ministère de l'intérieur travaillent depuis deux ans sur un projet d'arrêté qui a pour objet la création d'une formation aux premiers secours sur la route. Cet arrêté, qui est aujourd'hui finalisé, n'impose pas une formation obligatoire à tous les candidats au permis de conduire. Il crée une formation spécifique (attestation de formation complémentaire aux premiers secours sur la route) destinée aux usagers de la route qui sont déjà titulaires de la formation de base aux premiers secours. Cette action est fondée sur le volontariat.

1998

Les actions du CAPSU se poursuivaient, avec la diffusion de la brochure (dont la 9^{ème} édition, en 1993, fut financée conjointement par l'ACMF, la société 3 M et un complément de l'ASAR – devenue ASSARN en 1993).

Nous recevions ainsi, par courrier, de très nombreuses demandes, des particuliers, parfois d'organismes, y compris la Croix Rouge Française, comme ce 8 juin 1998.

Dans « Capital Santé » de mai, on pouvait lire une information « Vous êtes témoin d'un accident ? », avec quelques conseils, notamment pour l'alerte des secours. Puis en proposant aux lecteurs de « devenir Secouriste ».

L'article proposait d'abord « l'initiation aux cinq gestes qui sauvent », ce qui était vraiment le cas, car, pour les « 5 gestes » il s'agit bien d'une initiation au Secourisme, seuls quelques gestes sont retenus. Toutefois il y avait confusion avec une autre initiative, relayée par la Croix Rouge et d'autres organisations, pour l'apprentissage de la conduite à tenir face au malaise cardiaque. Puis l'AFPS, dite « formation de base », avec « 18 heures de formation » (très loin des 10 heures ?)...

Mais il était réconfortant de lire que la formation AFPS « prolonge l'initiation aux gestes qui sauvent », c'est ce que nous disions nous-mêmes depuis toujours !

En cette année 1998, un nouveau projet de loi relatif à la sécurité routière devait être discuté au Parlement.

C'était pour nous une occasion unique de faire introduire la formation obligatoire aux « 5 gestes » d'autant plus que **Patrick DELNATTE**, député du Nord, venait de déposer une proposition de loi (cosignée par des dizaines de députés RPR et UDF*). A notre demande, il prépara un amendement afin de le présenter, en Commission des lois, au rapporteur (M. **René DOSIERE** Député de l'Aisne (1)) puis le défendre en séance à l'Assemblée.

Nous pouvons lire (ci-après) ce qui se passa en séance le 10 décembre 1998.

Patrick DELNATTE défendit son amendement. Il est l'auteur de la première proposition de loi afin de rendre systématique donc obligatoire la formation pratique aux « 5 gestes qui sauvent » pour les candidats aux permis de conduire. Il insista sur le « rôle essentiel » des premiers témoins et rappela le chiffre avancé en 1986 par le Secours Routier Français (lors d'une réunion avec un représentant du ministère des transports, et en présence du **Professeur LARENG** justement > voir annexes), qui avait avancé le chiffre de 1500 vies humaines à sauver sur nos routes (repris d'ailleurs ensuite par le **Docteur SOUBIRAN**).

Surtout, le député du Nord mit justement en avant (en face de celle, inopérante de Charente Maritime), l'expérience réalisée dans l'arrondissement de Lille (voir 1^{ère} partie), avec l'appui du Conseil Général du Nord (dont il était Vice-président), afin d'apprendre les « 5 gestes qui sauvent » (et non autre chose), enseignés par les moniteurs de la Croix Rouge Française.

* Voir le 8^{ème} mémoire consacré au Parlement

(1) - M. René DOSIERE fut nommé Président du Conseil National de la sécurité routière (créé en 2001 à la demande du CAPSU – voir plus loin).

Le rapporteur du projet de loi, M. **René DOSIERE** fait alors remarquer que les remarques de M. **DELNATTE** ainsi que de M. **ASCHIERI** (député du groupe des verts – groupe qui déposera, suite à ce blocage, la 2^{ème} proposition de loi), ont été examinées par la Commission (qui discute du projet de loi, le modifie éventuellement, l'adopte article par article, avec les amendements des députés).

Mais il ajoute « qu'elle s'est résignée à repousser l'amendement », sur la justification qu'un enseignement obligatoire n'obtiendrait pas l'adhésion des stagiaires, c'est-à-dire des candidats aux permis de conduire !

Comment comprendre un refus par cette remarque ? Alors qu'il y avait un consensus général au Parlement, après un accord quasi général parmi les organisations chargées des secours d'urgence (mais non de quelques fonctionnaires en charge de « guider » ou orienter la décision...). Et le rapporteur ajoute l'argument du coût supplémentaire !

Puis le ministre des transports (au courant puisque la position à prendre avait été discutée avec le cabinet) « partage » alors les propos du rapporteur et il cite « les experts » de la Commission nationale de Secourisme qui ont averti « qu'une formation limitée peut avoir des effets pervers » ! On aurait souhaité qu'ils aient l'honnêteté de préciser lesquels (afin notamment d'alerter sans délai la Fédération Française de cardiologie qui enseigne quelques gestes face à l'urgence cardiaque, en 3 heures – soit tout à fait une formation limitée) ! Avec des effets pervers ?

Puis, un député socialiste de Paris, M. **MARCOVITCH** (suppléant de M. **Daniel VAILLANT** entré au gouvernement et qui deviendra ensuite ministre de l'Intérieur) eut toutefois, lui, l'honnêteté de reconnaître qu'il était « difficile d'être contre cette idée », tout en se posant la question de la qualité de l'enseignement, de l'oubli des gestes dans le temps...

Patrick DELNATTE tenta d'apporter les réponses en confirmant que la formation serait dispensée par des organismes agréés. Il fut appuyé par un de ses collègues du groupe RPR, M. **Jean-Claude LEMOINE** ancien médecin de sapeurs pompiers qui mit en exergue la rapidité des secours et que ces gestes étaient faciles à retenir.

Mme **Catherine GENISSON** semblait d'accord et souhaitait simplement que nous soyons attentifs à la qualité de l'enseignement. La députée du Pas de Calais faisait partie du même groupe que M. **DOSIERE**, soit le groupe socialiste. Par contre, le député UDF **François ROCHEBLOINE** estima que la formation proposée n'était pas suffisante et surtout posa la seule question qui le préoccupait apparemment « qui la paiera » ? (Pages 18 et 19 au journal officiel).

Mais, les amendements proposés (RPR et Verts) n'ont finalement pas été adoptés.

Il est utile de relire l'intervention initiale de **Patrick DELNATTE** (pages 9 et 10 au journal officiel). Le député du Nord veut profiter de ce projet de loi pour faire prendre la décision de formation aux gestes qui sauvent, afin d'équilibrer le projet qui prévoyait des mesures répressives.

Dans cette déclaration lors de la discussion générale avant que le texte ne soit détaillé, article par article, avec les amendements éventuels, **Patrick DELNATTE** cite le CAPSU et défend précisément les « 5 gestes qui sauvent », ainsi que la décision du CISR de 1974 (voir année 1974, 1^{ère} partie).



CROIX-ROUGE FRANÇAISE

COMITE DE RENNES
Direction Locale de l'Urgence et du Secourisme
14, Rue dupont des Loges
35000 RENNES
Tel: 02.99.67.75.79.

Société ASAR
15 A, rue Paul Lafargue
59100 ROUBAIX

Rennes, 08 Juin 1998

Monsieur,

Suite à un article paru dans le magazine "Capital Santé" de mai 1998, sur la Croix-Rouge Française et le Secourisme, dans lequel l'Automobile Club de France propose de distribuer gratuitement la brochure "5 gestes qui sauvent", j'ai contacté Madame Ducorail afin d'obtenir un exemplaire de cette brochure, mais pour cause de rupture de stock, me conseille de vous contacter.

Dans l'espoir d'une suite favorable, veuillez agréer, Monsieur, mes sentiments meilleurs.

Mademoiselle ROUSSEL

Vous êtes témoin d'un accident ?

Gardez votre calme et appelez :

le 15 : centre médical d'urgence ;

le 18 : les pompiers.

Soyez bref et précis, indiquez clairement :

qui ? donnez votre nom et votre numéro de téléphone ;

où ? une adresse complète du lieu de l'accident ;

combien ? le nombre de victimes ;

quoi ? les circonstances de l'accident et l'état des victimes (état de conscience, saignement, douleur...).

Ne raccrochez qu'après y avoir été invité par les secours qui peuvent avoir besoin de renseignements complémentaires.

L'automobile club de France distribue gratuitement la brochure "5 gestes qui sauvent". Commandez-la au 01 47 04 31 30.

Marie Ducrest

À retenir

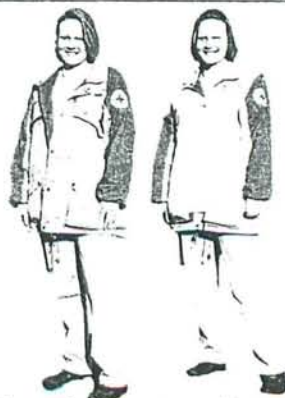
Comment devenir secouriste ?

Pour connaître les gestes qui sauvent, contactez un des 1 200 comités locaux ou appelez 08.36.67.15.15 ou composez sur Minitel le 3615 Croix-Rouge. Des formations sont proposées au grand public.

● **L'initiation aux cinq gestes qui sauvent** est gratuite, et débouche en une à trois heures sur un certificat intitulé "Un cœur, un souffle, une vie". Elle apprend à donner l'alerte, protéger le lieu de l'accident, mettre

un inconscient en position de sécurité, pratiquer un bouche à bouche et un massage cardiaque.

● **La formation de base** est payante (entre 350 et 600 F) et débouche en dix-huit heures sur une Attestation de formation



Uniforme de ville - Tenue d'intervention.

aux premiers secours (AFPS) et un Brevet européen des premiers secours. Cette formation prolonge l'initiation aux gestes qui sauvent et explique comment réagir face à une hémorragie, un malaise, une brûlure, une fracture.

CapitalSanté/Mai 1998 - 97

3ème séance du jeudi 10 décembre 1998

AVANT L'ART. 2

M. le Président - Les amendements 37 rectifié et 71 rectifié sont identiques.

M. Patrick Delnatte - Par l'amendement 71 rectifié, nous voulons inclure dans la formation l'apprentissage des cinq gestes qui sauvent. Dans l'accident mortel, les premiers instants sont cruciaux et les secours mettent quelques minutes ou quelques dizaines de minutes à arriver. Les premiers témoins ont donc un rôle essentiel. On pourrait ainsi sauver 1 000 à 1 500 personnes par an. Nous avons fait l'expérience avec la Croix Rouge dans des collèges du Nord. L'apprentissage est tout à fait simple.

→ **M. René BOSIÈRE, DR Socialiste de l'Aisne**

M. le Rapporteur - La commission a été très sensible aux propos de M. Delnatte et de M. Aschieri. Mais elle s'est résignée à repousser l'amendement. Rendre cet enseignement obligatoire n'assure pas l'adhésion de ceux auxquels il sera dispensé. On peut même dans certains cas aggraver la situation des blessés. En outre, cela signifie une augmentation des heures d'enseignement.

M. le Ministre - Je partage cet état d'esprit. L'idée est louable. Mais selon les experts de la commission nationale de secourisme, une formation limitée peut avoir des effets pervers. On peut peut-être inclure ces gestes de base dans la formation proposée en 5ème et en 3ème. Dénégative.

→ **Atte Soc de Paris (impl de M. D. VAILLANT)**

M. Daniel Marcovitch - Il est difficile d'être contre cette idée. Mais comment avoir des garanties sur la qualité de l'enseignement ? En outre, les gestes s'oublient vite. Il faut surtout apprendre à avoir des comportements moins dangereux.

M. Patrick Delnatte - Ces notions de secourisme font partie d'une démarche de formation générale. Elles seront enseignées par des organismes agréés. Même si des adaptations sont envisageables, c'est là une étape décisive.

— Député RPR
M. Jean-Claude Lemoine - Médecin des pompiers, je sais combien la rapidité du geste est souvent primordiale. Ces quelques gestes sont faciles à retenir, et en comprimant une carotide ou une fémorale on sauve une vie.

22^{ème} séance du jeudi 10 décembre 1998

— Député Soc. du Pas de Calais

19

M. Catherine Génisson - Cet amendement est intéressant. Simplement il faut être attentif à la qualité de l'enseignement.

— Député UDF de la Loire
M. François Rochebloine - Je crois aussi que la formation n'est pas suffisante et sera vite oubliée. De toute façon, qui la paiera ?

Les amendements identiques 71 rectifié et 37 rectifié, mis aux voix, ne sont pas adoptés.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Patrick Delnatte - Malgré certaines améliorations, la France est l'un des pays en Europe dont la sécurité routière est la moins bonne.

Avons-nous tout fait pour l'assurer ? Sommes-nous novateurs ? Ce texte est l'occasion d'un bilan.

Le Gouvernement s'est fixé pour objectif de diminuer de moitié en cinq ans le nombre de tués sur les routes. Cela nécessite des mesures fortes. Que proposez-vous pour y parvenir ?

Le débat est ancien entre partisans de la répression et de la prévention. Votre texte satisfait davantage le premier. Pour ma part, je pense qu'il faut trouver un juste équilibre.

Certes il faut combattre la vitesse excessive et l'alcool au volant. Mais certaines de vos dispositions posent problème.

Ainsi, étendre la responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise, n'est-ce pas ignorer les droits élémentaires de la défense du propriétaire de bonne foi ? Qu'en pensera le Conseil constitutionnel ?

Ne faut-il pas sanctionner la conduite sous l'emprise de stupéfiants comme la conduite en état alcoolique ? Pourquoi attendre qu'il y ait accident mortel pour pratiquer un dépistage ? Dans ma circonscription, limitrophe de la Belgique, de nombreux jeunes reviennent de boîte de nuit en voiture en ayant pris de la drogue. Rien de sérieux n'a été fait pour les sensibiliser sur les dangers qu'ils encourent et font courir aux autres.

M. François Rochebloine - Très bien !

M. Patrick Delnatte - La consommation de stupéfiants est une cause de plus en plus importante d'accidents chez les 18 à 35 ans. Avec des mesures simples, on peut faire beaucoup pour la prévention. Par exemple, une directive européenne impose l'installation de ceintures de sécurité pour les bus de transport scolaire d'ici 2001. Pourquoi ne pas aller plus vite ?

Il faut aussi moderniser le permis de conduire. En l'occurrence, il s'agirait, en reprenant d'ailleurs une proposition de loi que j'avais déposée, d'introduire, dans la formation des candidats aux permis de conduire, l'apprentissage des notions élémentaires de premiers secours, dites des "cinq gestes qui sauvent".

L'association "Conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence" mène un combat en ce sens depuis plus de trente ans. 1 000 à 1 500 personnes pourraient être sauvées chaque année si, sur les lieux d'un accident, au moins un des témoins connaissait ces cinq gestes. Cela nécessite un enseignement limité à l'urgence vitale et assimilable par tous, qu'un comité interministériel de la sécurité routière avait déjà recommandé en 1974.

Une telle mesure a déjà prouvé son efficacité en Suisse. Elle ne peut trouver sa pleine dimension que dans le cadre de l'apprentissage de la conduite, et est tout à fait réalisable. Son adoption permettrait à la France d'être, pour une fois, à l'avant-garde des pays de l'Union européenne. Elle fait d'ailleurs l'objet d'un large consensus dans cet hémicycle.

Le Gouvernement et notre assemblée s'enorgueilliraient à examiner sans esprit partisan les propositions qui leur sont faites en ce sens (*Applaudissements sur les bancs du groupe du RPR, du groupe UDF et du groupe DL*).

Il cite aussi l'expérience de la Suisse. Voilà ce qu'avait dit l'auteur de la première proposition de loi en faveur des « 5 gestes qui sauvent ». Nous pouvons le remercier.

Après lecture de cette séance du 10 décembre, il me fallait saisir directement le rapporteur, M. **DOSIERE** qui, curieusement ne nous avait pas consultés (?), mais s'était permis d'évoquer des réticences de la part de la sécurité civile... Qui avait-il rencontré ? Combien de personnes ?

C'est ce que je fis en date du 31 décembre 1998 (lettre ci-après- déjà publiée dans le 8^{ème} mémoire) afin de tenter une modification lors de la seconde lecture.

Tout est dit dans cette lettre accompagnée de nombreux documents (voir liste jointe à la lettre).

L'amendement de **Patrick DELNATTE** avait été cosigné par 50 de ses collègues !

Il fallait réfuter les observations du rapporteur, ce que je fis, une à une.

Mais le rapporteur pouvait-il, comme je lui le demandais « réexaminer totalement ce dossier car des vies sont en jeu » ?

En tout cas, je proposais au rapporteur de le rencontrer personnellement car j'avais pu, à plusieurs reprises, constater, lors d'entretiens directs avec mes interlocuteurs, comment leurs positions avaient pu évoluer.

Hélas, je ne rencontrerais jamais M. **DOSIERE**. Il me répondra de nombreux mois plus tard, (voir plus loin) tout en s'excusant du retard, sans apporter un seul argument qui aurait permis de comprendre le rejet de l'amendement.

Curieusement (lors d'un nouveau projet de loi sur la sécurité routière, en 2003), le groupe socialiste défendra à l'Assemblée et surtout au Sénat la formation aux « 5 gestes qui sauvent ».... Mais ces messieurs et dames étaient désormais dans l'opposition ! Il était trop tard, il fallait le faire en 1998 !

Ce qui s'était passé, et ce qui se passe quel que soit le gouvernement, c'était un « arrangement » avec le cabinet du ministre. Si ce dernier n'est pas favorable, il bloque et rejettera l'amendement en séance.

Toutefois, ce sont les députés qui ont le « dernier mot » donc l'Assemblée Nationale, favorable, puis le Sénat, pouvaient adopter l'amendement contre l'avis du gouvernement !

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 31 décembre 1998

Monsieur René DOSIERE,
Député de l'Aisne,
Rapporteur du projet de loi
sur la sécurité routière,
75355 PARIS

Monsieur le Député,

Vous êtes le rapporteur du projet de loi sur la sécurité routière défendu par le ministre des transports.

A ce titre, vous avez participé aux débats, tant en commission qu'en séance le 10 décembre dernier au cours desquels M. Patrick DELNATTE, Député du Nord, a proposé un amendement en vue d'intégrer dans ce projet la formation des futurs usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident selon le concept (Français) des 5 GESTES QUI SAUVENT que nous défendons pour notre part depuis 1967 !

Notre groupe, qui anime en France cette campagne avait fait parvenir à tous les députés, le 24 septembre 1997 (date anniversaire), le texte de la proposition de loi déposée par M. Patrick DELNATTE, avec une lettre explicative du CAPSU ainsi qu'une brochure dont nous assurons la diffusion gratuite en France depuis 1972 (625 000 exemplaires).

Nous avons peu d'éléments pour le moment pour nous permettre de comprendre pourquoi l'amendement de M. DELNATTE (co-signé par 50 autres députés) a été repoussé.

Selon un compte-rendu simplifié nous avons toutefois noté votre intervention :

"La commission a été très sensible aux propos de M. DELNATTE et de M. ASCHIERI. Mais elle s'est résignée à repousser l'amendement. Rendre cet enseignement obligatoire n'assure pas l'adhésion de ceux auxquels il sera dispensé. On peut même dans certains cas aggraver la situation des blessés. En outre, cela signifie une augmentation des heures d'enseignement".

.../...

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention
- déclarée en Préfecture du Nord -
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY

M. DELNATTE vous a fait parvenir des documents réunis par le CAPSU (dossier 30 ans de campagne) et qui rappellent toute la genèse de cette affaire.

Nous souhaitons vivement que vous repreniez l'étude de cette question essentielle car la mise en application de cette mesure permettrait d'épargner la vie de plusieurs centaines de Français chaque année, à terme, ce qui avait été évalué par divers spécialistes en 1986 à environ 1500-2000 personnes.

Comme vous le verrez dans les quelques pages extraites d'un ouvrage sur le Secourisme routier agréé par le Ministère de l'intérieur (et qui date de 20 ans !), le coût pour la collectivité d'un tué sur la route est énorme. Le chiffre de 790 000 F de 1977 doit être évidemment réévalué pour 1998.

Ce que nous devons comprendre c'est que la formation systématique - donc obligatoire - d'environ 700 000 personnes par an pourrait coûter aux stagiaires (et non à l'Etat) > 700 000 personnes par 150 F soit un total d'environ 100 MF. Alors que 9000 tués (chiffre 1998 en tenant compte des morts après les 6 jours) à 1 M.F par tué (coût 1998 évalué en niveau bas) - cela se passe de commentaires [9000 MF].

Il n'est donc pas question d'aborder le coût exorbitant de la mortalité routière et de le mettre en parallèle avec un coût dérisoire (150 F) payé par le candidat lui-même (à fixer par décret) pour compenser les frais d'organisation et de formation des associations de Secourisme agréées.

Ce qui est essentiel et que nous savons en France depuis les années 60 par le Professeur Marcel ARNAUD, créateur du Secourisme routier et inventeur de la traumatologie routière (et qui avait apporté son approbation à cette campagne et à la brochure qui le mentionne) c'est que :

environ la moitié des morts ont lieu dans
l'heure qui suit l'accident !

C'est le point-clé du concept des "5 gestes". Permettre donc à tout témoin de maintenir en vie la ou les accidentés qui vivent encore - mais dont la vie est menacée, dans l'attente de l'arrivée des secours publics spécialisés (Sapeurs-Pompiers et S.M.U.R).

Vous avez dit à l'Assemblée Nationale :

"Rendre cet enseignement obligatoire n'assure pas l'adhésion de ceux auxquels il sera dispensé".

Or, depuis plus de 20 ans, nous savons que c'est précisément le contraire.

Par exemple, un sondage associatif (Union Nationale de Protection Civile - 1970) publié dans un mémoire (1982) adressé aux pouvoirs publics, confirmait déjà :

"Souhaitez-vous l'enseignement de base du Secourisme routier (obligatoire) pour les candidats au permis de conduire"

Pour : 88,7 %
Contre: 11,3 %.

Eléments repris dans le dossier du CAPSU - mars 1997 "29 ans de campagne" également adressé aux pouvoirs publics (Ministères concernés et Premier ministre).

Mais plus récemment, à la demande de la Croix-Rouge Française, un sondage réalisé par un institut (C.S.A) précisait (voir document joint du 22.5.1998) :

- 95 % des Français voudraient que ces gestes soient enseignés à l'école
- 86 % qu'ils deviennent obligatoires pour tous
- 67 % qu'ils fassent au moins partie intégrante de la formation à la conduite automobile

avec ce commentaire :

"Pas d'initiation aux gestes qui sauvent, pas de permis".

D'ailleurs, lorsque des formations sont assurées - que ce soit les "5 gestes" ou des formations en milieu du travail ou les formations selon les programmes de la Sécurité civile, la totalité des participants ne se pose pas cette question. Ils intègrent tous l'absolue nécessité d'une telle formation en tant que citoyen.

Les expériences menées dans des autos-écoles confirment l'état d'esprit des candidats au permis de conduire. En ce qui concerne les jeunes dans les C.E.S par exemple, c'est l'unanimité (voir documents joints).

Vous avez dit aussi :

"On peut même dans certains cas aggraver la situation des blessés".

Nous ne savons pas d'où vous tenez cet "argument" mais, en 1998, il est totalement dépassé.

On pouvait à la rigueur l'utiliser il y a 40 ans lorsque les témoins faisaient n'importe quoi - car ils étaient ignorants de tout - faute déjà de la non-implication des pouvoirs publics pour diffuser des consignes claires -.

Depuis, nous disposons de tous les moyens pour former le public à des gestes pour sauver d'une mort certaine (ce qui risque d'aggraver l'état du blessé c'est donc de NE RIEN FAIRE), car, outre la formation indispensable à l'alerte et à la protection des lieux (balisage de l'accident) et des victimes, il n'y a que 3 cas, 3 situations qui réclament une intervention immédiate :

- Lorsque la victime est en détresse respiratoire ou ne ventile plus
- Lorsque le blessé saigne abondamment
- Lorsque ce blessé, inconscient (piéton, utilisateur d'un deux-roues) est sur le dos

ces 3 gestes UNIQUEMENT !

On ne peut pas "aggraver" la situation de ces blessés qui vont justement mourir si l'on ne fait rien !
C'est donc exactement le contraire !

D'ailleurs, dès les années 70, le Secours Routier Français (SRF), financé en partie par le Ministère des transports donnait déjà quelques conseils (ainsi que la C.R.F) - page 13 en annexe.

Puis, un nouveau dépliant, largement diffusé par le S.R.F avec l'aval du Ministère aurait pu s'appeler (il suffit de le lire) les 5 GESTES QUI SAUVENT !
On ne peut dire aujourd'hui le contraire d'hier !

La diffusion de ces dépliants au grand public, utile certes, est restée insuffisante car il n'y avait pas de formation pratique (avec des exercices), ce que nous proposons avec les "5 gestes" (stage pratique de 5 heures, organisé et contrôlé par les associations de Secourisme agréées par le Ministère de l'intérieur).

Concernant l'enseignement du Code de la route et de ce qu'il convient de faire en cas d'accident, nous en restons strictement à une vision théorique de cette conduite à tenir donc insuffisante et inapplicable dans les faits.

La brochure "5 GESTES QUI SAUVENT" que nous vous remettons à nouveau (625 000 exemplaires diffusés gratuitement en France) résume et rappelle la conduite à tenir face à un accident de la route qui ne pourra être pratiquée réellement par les usagers de la route, quels qu'ils soient, qu'à l'issue d'un stage pratique, limité à ces 5 gestes et donc limité dans le temps.

En 1974, un Comité interministériel de la sécurité routière avait décidé la mise en place d'un tel enseignement pour les candidats aux permis de conduire (c'est dire l'incohérence aujourd'hui des arguments présentés par divers fonctionnaires et donc repris par le Ministre des transports).

Mais le programme élaboré (gestes élémentaires de survie) doublait le temps nécessaire pour la formation et n'était pas tout à fait adapté à l'accident de la route. Puis, suite à un désaccord entre le Ministère de l'intérieur et celui des transports, ce projet (et cette décision) ont été hélas abandonnés.

Vous avez dit :

"En outre, cela signifie une augmentation des heures d'enseignement".

Vous comprenez maintenant que le projet des "5 GESTES QUI SAUVENT" répond (depuis l'origine) à ce souci car nous n'avons jamais voulu qu'en plus d'une vingtaine d'heures nécessaires pour se préparer au permis (VL) il faille en plus une formation au Secourisme trop longue (malgré le projet actuel du Ministère des transports de proposer à des volontaires une formation dite "premiers secours sur la route" d'environ 10 h s'ajoutant à une formation dite AFPS de déjà 10-12 heures !).

.../...

5 heures sont suffisantes. Toutes nos expériences passées et actuelles le prouvent.

Vous pourrez prendre connaissance de la note récapitulative du CAPSU, parue en 1984, indiquant que directeurs et médecins de SAMU sont tout à fait pour cet enseignement du public (comme d'ailleurs les Sapeurs-Pompiers - et des documents en ce sens ont aussi été adressés aux pouvoirs publics - mais sont-ils ?).

Outre les SAMU de Lille, Blois, Garches, Nancy, Tours, ce sont les inventeurs eux-mêmes du SAMU en France qui ont, depuis la fin d'années 60 réclamés la diffusion de ce Secourisme de masse (Professeur Marcel ARNAUD et ses disciples comme par exemple le Professeur Maurice CARA, fondateur du SAMU de Paris ou le Professeur Louis SERRE, fondateur du SMUR et du SAMU de Montpellier pour ne citer qu'eux).

Il est regrettable, vous en conviendrez, qu'après avoir lu la lettre du 3.4.1984 signée du Ministre de l'intérieur Gaston DEFFERRE et adressée à un député, M. Louis BESSON, aujourd'hui Ministre et qui disait :

"Mes préoccupations rejoignent ainsi celles de votre correspondant et j'ai demandé au Ministre des transports de faire étudier une modification des textes réglementaires afin d'exiger des candidats au permis de conduire l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie"

nous en soyons toujours aujourd'hui à nous interroger sur l'intérêt d'une telle mesure qui, même si elle ne devait sauver qu'un seul accidenté de la route vaudrait la peine d'être mise en place !

Nous avons obtenu au sein de notre association depuis de nombreuses années un consensus sur ce projet car des appuis, encouragements et de multiples interventions ont été le fait de Députés de tous les bords politiques.

Les Députés aujourd'hui de la majorité reprochant alors au Gouvernement de traîner ou de ne pas se rendre compte de l'utilité de cette mesure. Ce que ceux de l'opposition actuelle pourraient désormais confirmer...

Sur le plan des grandes associations Nationales de Secourisme, outre la Croix-Rouge Française dont le Président, en 1986, dans la revue du C.I.S.R (Ministère des transports) posait la question : "A quand l'enseignement du Secourisme au permis de conduire" et l'expérience concrète conduite dans le département du Nord (7500 collégiens formés aux 5 gestes qui sauvent - articles de presse joints) - d'ailleurs grâce à l'appui de M. Patrick DELNATTE alors Vice-Président du Conseil Général du Nord, la seconde association Française (F.N.P.C) a tenté elle aussi de convaincre en 1985 et 1986 les pouvoirs publics afin de lancer une vaste opération auprès du grand public et sa proposition s'intitulait à : "Six gestes pour la survie" c'est à dire nos "5 gestes" car "observer", repris dans cette proposition n'est pas un geste de secours proprement dit (voir document joint).

.../...

Dans un article plus récent, la F.N.P.C posait la question (novembre 1994) :

"Quand les premiers secours seront-ils intégrés dans la formation au permis de conduire ?".

Un article paru dans la revue du S.R.F en 1987 apporte une conclusion édifiante à ce débat à réouvrir au sein de votre commission :

"Des enquêtes ont montré que le Français ne sait pas quoi faire sur les lieux d'un accident. Il ne sait pas donner l'alerte, il sait encore moins assurer les premiers soins"

"D'autant plus que les risques de décès doublent si les secours ne sont pas mis en oeuvre dans les 15 minutes qui suivent l'accident"

"L'alerte est le premier geste qui sauve"

"On peut conserver la vie des gens qui sont en train de la perdre"

"mais les spécialistes estiment à environ 2000 le nombre de personnes qui meurent chaque année faute de gestes élémentaires de survie. Seuls 40 à 50 % des décès interviennent dans les premiers instants"

"Seul le premier témoin aura les moyens de la pratiquer (compression) avec succès"

"Il suffit de connaître à peine 5 gestes"

"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"

"Les Français doivent apprendre, c'est une évidence"...

Depuis 1987, avons-nous perdu du temps ?

Certes, la décision prise par un C.I.S.R en 1974 a été annulée. Le S.R.F a diffusé son dépliant et a formé les agents des D.D.E à la conduite à tenir en cas d'accident de la route dans l'attente d'une nouvelle décision des pouvoirs publics.

Le CAPSU a diffusé sa brochure, poursuivi sa campagne par des formations dans les écoles, autos-écoles, des conférences (gratuitement) et tenté de convaincre les pouvoirs publics de mettre en place l'enseignement sur la base des "5 gestes" proposition acceptable dans le cadre des permis de conduire.

La dernière fiche jointe à ce dossier (Pourquoi les 5 gestes qui sauvent) résume nos arguments et répond aux questions parfois posées par vos collègues parlementaires.

Nous vous demandons de réexaminer totalement ce dossier car des vies sont en jeu.

Les pouvoirs publics prétendent vouloir utiliser tous les moyens pour faire baisser cette mortalité toujours effrayante que nous avons sur nos routes.

Comment comprendre qu'ils n'utilisent pas cette solution,

complémentaire aux dernières mesures préconisées, afin de sauver d'abord des vies que nous perdons bêtement car notre population n'est toujours pas formée en 1998 ?
Tout en sachant que cette formation aura un impact sur les mentalités, sur le comportement des usagers de la route, car la formation au Secourisme, à ces 5 gestes, va les rendre plus responsables car désormais co-responsables de la vie d'autrui en attente de l'arrivée des secours.

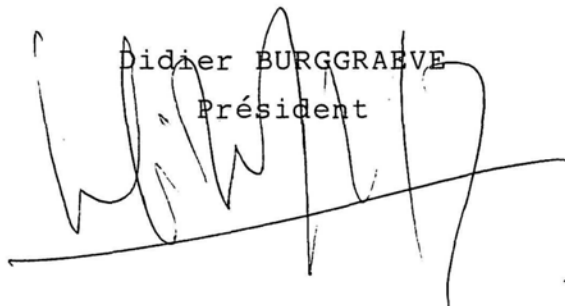
Les quelques objections présentées ne pèsent pas lourd dans la balance. Dans cette affaire, les pouvoirs publics sont en total décalage avec son opinion publique.

Le CAPSU demeure à votre disposition pour répondre à toutes vos questions et vous produire tout document afin que vous puissiez revoir, avec M. Patrick DELNATTE, la possibilité de reproposez cet amendement, éventuellement complété afin de répondre aux interrogations de vos collègues (temps de formation, coût, gestes (5 uniquement - 2 de pré-secours et 3 en cas de détresse de la victime) c'est à dire uniquement destinés à sauver les blessés d'une mort certaine; garanties de qualité de l'enseignement (projet pédagogique précis, stage pratique organisé et contrôlé uniquement par les associations de Secourisme rassemblées au sein des organismes ou fédérations Françaises agréés par le Ministère de l'intérieur (et non par les enseignants de la conduite qui doivent se concentrer sur le Code de la route, la sécurité routière et la conduite).

Afin de lever toute incompréhension et ne rien laisser dans l'ombre, nous souhaiterions vous rencontrer, par exemple lors d'une de vos permanences dans votre ville puisque nous sommes basés à Lys lez Lannoy, et même sommes à la disposition de la commission qui peut, si elle le désire, nous entendre.

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

Didier BURGGRAEVE
Président



PIECES JOINTES :

- Premières pages (11,12,15,16 et 17) du "Précis de Secourisme routier" du Professeur Marcel ARNAUD paru en 1971
Ainsi que les pages "les premiers secours" qui se passent de commentaires (p. 123 à 132).

[Le Professeur Marcel ARNAUD est le créateur en France du Secourisme routier dans les années 60 et de la traumatologie routière, à l'époque une nouvelle discipline.

Neuro-chirurgien réputé, il a consacré le reste de sa vie, après sa retraite hospitalière (1961-1977) aux secours à apporter aux "blessés de la route" depuis le "public" jusqu'à la médicalisation. Il a ainsi été le précurseur des SMUR (le premier en 1957 à Salon de Provence par son élève le Professeur Paul BOURRET) puis des SAMU].

- Sondage paru le 22.5.1998 dans "Le Parisien" par C.S.A pour la Croix-Rouge Française
- Conseils du S.R.F dans les années 70
- Dépliant du S.R.F "Accident de la route, que faire ?"
- Mesures pour la sécurité routière publiées (revue D.S.R de décembre 1974) suite au C.I.S.R du 28.11.1974 dont la "mise en place en 1975 d'un enseignement des gestes de survie pour les candidats aux (et pas seulement V.L) permis de conduire"
- Dossier du CAPSU sur le Secourisme (1984) comprenant l'accord de directeurs de SAMU, des questions de députés en faveur des 5 GESTES QUI SAUVENT et la fameuse lettre du 3.4.1984 de M. Gaston DEFFERRE Ministre de l'Intérieur.
Dossier comprenant déjà des expériences de formation dans des CES (en 1984 !).
- Expérience début 1998 dans les collèges de l'arrondissement de Lille menée par la C.R.F pour l'enseignement des 5 GESTES QUI SAUVENT avec l'aide financière du Conseil Général du Nord
- Campagne pour les "6 gestes pour la survie" de la Fédération Nationale de Protection Civile (1985) dont le Président actuel est le Professeur Louis LARENG, présent lors du lancement de cette campagne.
- Article paru en 1994 dans la revue de la F.N.P.C (Premiers secours et permis de conduire)
- Article du S.R.F - 1987 - sur la chaîne des secours
- Résumé "Pourquoi les 5 GESTES QUI SAUVENT" note CAPSU

- Un exemplaire de la brochure 5 GESTES QUI SAUVENT édition 1993 - ACMF.

1999

Il fallait agir en attente de la seconde lecture à l'Assemblée (retour du texte du Sénat) avant l'adoption définitive.

Dès le 4 janvier, j'écrivais aux deux députés qui s'étaient battus pour les « 5 gestes », **Patrick DELNATTE** bien sûr mais également son collègue du groupe des verts et député des Alpes Maritimes, M. **André ASCHIERI**.

Au député du Nord, je souhaitais apporter des réponses, des arguments, afin de corriger – pour ne pas dire contredire – les propos tenus lors de la discussion à l'Assemblée Nationale, soit par le rapporteur du projet de loi M. **DOSIERE**, qui, souvent est suivi par ses collègues, soit par le ministre des transports, M. **GAYSSOT**.

Car, en effet, les propos étaient erronés. Les arguments venaient pourtant « des services ». Pour prétendre auprès des députés qu'il y avait quelque chose en cours (de valable), donc qu'il était inutile de voter une disposition (c'est-à-dire la formation aux « 5 gestes qui sauvent »), on prétendait que la nouvelle formation « premiers secours sur la route » avait été créée dans ce but, et répondait ainsi à l'attente du Parlement (?).

Après la formation « premiers secours routiers », de 50 heures ! (« seule formation sérieuse en la matière »), et la bévue du délégué interministériel à la sécurité routière (mais il avait signé la lettre), on recommençait avec « premiers secours sur la route » soit un total d'heures de formation compris entre 20 et 25 heures !

Ma lettre du 4 janvier à **Patrick DELNATTE** avait cet objectif, comme celle adressée le même jour à M. **ASCHIERI** qui, sincèrement, croyait à cette idée et aux « 5 gestes qui sauvent ». C'est d'ailleurs grâce à lui que les députés verts déposèrent ensuite, suite à l'échec de l'amendement au projet de loi, une proposition de loi pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent », en acceptant le texte que je leur proposais.

Oui, le ministère des transports, le délégué interministériel et ses services faisaient « fausse route ». Nous étions en 1998. Aujourd'hui, en 2005, et c'est très décevant de devoir l'écrire, nous avons la confirmation que nous avons totalement raison !

Au même moment (voir question écrite de M. **MELENCHON** du 4.2.1999 ci-après), se poursuivait la mise en place du « brevet de sécurité routière », obligatoire pour la conduite d'un cyclomoteur. Or, la formation, de 3 heures, coûtait (payée par les candidats eux-mêmes) prix 1997 : 300 francs (45 €). Et on affirmait à l'Assemblée Nationale (le ministre, le rapporteur, tel ou tel député mal informé) que le coût de la formation aux « 5 gestes » ne pouvait pas, ne pourrait pas, être pris en charge par les candidats à un permis de conduire, du fait déjà du coût élevé de cette préparation ? Alors que la formation aux « 5 gestes, stage pratique de 5 heures avec 12 à 15 candidats, a été fixée – et indiquée aux pouvoirs publics, à 23 € (150 francs), par candidat !

Discuter, réfléchir, échanger, etc, d'accord. Mais pas de faux arguments, de mensonges !

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 4 janvier 1999

Monsieur Patrick DELNATTE,
Député du Nord,
9 Place de la Victoire,
59200 TOURCOING

Cher Monsieur le Député,

Pour faire suite à mon envoi par fax du 31 décembre, je vous prie de trouver sous ce pli comme convenu le courrier détaillé adressé à M. René DOSIERE, Député de l'Aisne, rapporteur du projet de loi sur la sécurité routière à l'Assemblée Nationale.

Autant dans la lettre explicative que dans les documents joints vous y trouverez vous-même de nombreuses réponses pour les arguments, hélas erronés, présentés lors du débat parlementaire ou plus récemment par le Ministère des transports.

Je vous ferai réponse rapidement, point par point, à la lettre que vous avez reçue du Ministre M. GAYSSOT qui rejoint celle adressée à M. BOCQUET et la réponse à la question écrite de M. Jack LANG.

Le Ministère reste fixé à la formation "premiers secours sur la route" qui, comme vous le savez, n'a rien à voir avec un Secourisme de masse pour 700 000 personnes par an !

Cela me fait penser à la discussion et donc le différend que nous avons eu avec ce même Ministère et notamment le délégué interministériel à la sécurité routière qui avait prétendu à l'époque que la seule formation sérieuse en la matière était la formation de Secourisme routier (50 h). Depuis, cet argument incroyable a été abandonné et le Ministère s'est rangé à nos observations. Je crois plutôt qu'il a peur de s'engager dans une formation qui demande beaucoup de travail donc beaucoup d'efforts pour sa mise en place.

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

Didier BURGGRAEVE

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention
- déclarée en Préfecture du Nord -
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY



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 4 janvier 1999

Monsieur André ASCHIERI,
Député des Alpes Maritimes
Assemblée Nationale,
75355 PARIS 07 SP

Monsieur le Député,

A la lecture de votre lettre du 25 février 1998 et suite à votre rencontre avec le Ministre des transports, nous pensions qu'il y avait un espoir pour que notre projet des 5 GESTES QUI SAUVENT puisse être enfin retenu par les pouvoirs publics.

Nous croyons que vous avez fait le maximum afin d'aider M. Patrick DELNATTE lors du dépôt d'un amendement en vue d'ajouter au projet de loi sur la sécurité routière cette formation aux 5 GESTES QUI SAUVENT pour tous les candidats aux permis de conduire.

Mais les arguments utilisés pour repousser cette idée qui pourtant a recueilli depuis longtemps un très large consensus sont décevants car nous revenons bien en arrière...

Nous venons d'écrire à M. DOSIERE, Député de l'Aisne, rapporteur du projet de loi devant votre Assemblée afin de faire le point sur la discussion et ce qu'il a dit le 10 décembre.

Vous trouverez cette longue lettre explicative ci-inclus ainsi que de nombreux documents qui doivent le faire changer d'avis.

Avant que ce texte ne revienne en seconde lecture à l'Assemblée, nous vous demandons d'agir par tous les moyens auprès du Ministre afin qu'il comprenne qu'il fait fausse route et que ce refus est une grave erreur qui vous sera par la suite reprochée.

J'espère aussi rencontrer Guy HASCOET pour lui en parler.

En vous souhaitant une excellente année 1999, pour la sécurité routière et pour nos 5 GESTES QUI SAUVENT, nous vous prions de croire, Monsieur le Député, en nos sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention

- déclarée en Préfecture du Nord
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY

Retour

11LEG[1999]

Brevet de sécurité routière

Ministère de dépôt: Equipement

Question écrite N° 13890 du 04/02/1999 page 340 avec réponse posée par MELENCHON (Jean-Luc) du groupe SOC.

M. Jean-Luc Mélenchon attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le brevet de sécurité routière (BRS). En effet, ce brevet est obligatoire depuis le 17 novembre 1997 pour la conduite des cyclomoteurs pour les jeunes de quatorze à seize ans. Aussi, il souhaite savoir si des études ont été menées pour mesurer les premiers effets de cette mesure, et en particulier si elle a permis de faire baisser de manière significative le nombre d'accidents pour cette catégorie d'âge.

Ministère de réponse: Equipement - Publiée dans le JO Senat du 29/04/1999 page 1419.

Réponse. - Depuis la parution de l'arrêté du 20 juin 1997 rendant obligatoire à compter du 17 novembre 1997 la détention du brevet de sécurité routière pour les jeunes nés après le 17 novembre 1983 et souhaitant conduire un cyclomoteur entre quatorze et seize ans, 55 000 jeunes ont passé le brevet de sécurité routière. Rapporté au nombre de véhicules vendus, ce chiffre permet d'avancer que le dispositif de formation obligatoire instauré par ce décret est respecté. Pour ce qui est de l'efficience de la mesure, seules sont disponibles des informations quantitatives et agrégées sur la sinistralité de cette catégorie. Les statistiques ci-après de l'Observatoire national de sécurité routière, pour les dix premiers mois des années 1997 et 1998, font apparaître une diminution du nombre de tués et de blessés après la mise en place du brevet de sécurité routière chez les cyclomotoristes âgés de quatorze à seize ans. (NOTA Voir tableau page 1419). Pour établir et préciser la relation de cause à effet entre la mise en place du brevet de sécurité routière (BSR) et ces statistiques, la direction de la sécurité et de la circulation routières a demandé à l'Institut national de recherche des transports et de la sécurité de mener une étude sur le sujet en 1999. Par ailleurs, les assureurs se sont engagés à exercer auprès de leurs clients leur devoir de conseil en rappelant aux souscripteurs de contrats qu'au cas où le véhicule est utilisé par un mineur de quatorze à seize ans celui-ci doit être détenteur du brevet de sécurité routière.

24 SEP. 1997

Sécurité routière

Trois heures de pratique obligatoire Cyclomoteurs : brevet à 14 ans

Dès le 17 novembre, les jeunes devront suivre une formation pratique.
Photo: Jean-Pierre FILATRIAU

Dès le 17 novembre, les jeunes de 14 ans devront suivre trois heures de formation pratique en circulation afin d'obtenir le nouveau Brevet de sécurité routière (BSR) pour conduire un cyclomoteur de moins de 50 cm³, annoncé hier la Sécurité routière.

Depuis près de deux ans, le BSR était délivré aux jeunes conducteurs de cyclomoteur sur simple présentation de l'attestation scolaire de sécurité routière que les jeunes passent en classe de 5^e. Initiée dans le cadre de la loi sur les transports, la réforme de la conduite d'un cyclomoteur entre maintenant dans sa deuxième phase avec l'obligation faite aux jeunes de tester leurs compétences en situation réelle. Le nouveau BSR sera obligatoire pour tous les jeunes ayant 14 ans à partir du 17 novembre. Ce brevet sera nécessaire jusqu'à 16 ans, sachant qu'après, un permis AL (pour les deux roues à motorisation légère) est nécessaire pour piloter un

Tarif variable

Reste la question du coût de cette formation. Lors de la présentation du nouveau BSR, il y a deux ans, le ministère des Transports avait annoncé un coût de l'ordre de 250 à 300 francs. Toutefois, il semble que le prix payé pourrait évoluer selon le lieu de formation.

La position des constructeurs est par ailleurs réservée. L'obligation d'une formation pratique « dissuadera un certain nombre de jeunes de 14 à 16 ans de choisir le cyclomoteur et aura des conséquences très limitées sur l'apprentissage réel de la sécurité routière », estiment-ils

Pourtant, tous les moyens ont été utilisés afin d'avertir le rapporteur. Par exemple, M. **Jack LANG**, ancien ministre, saisissait-il lui-même directement M. **DOSIERE** rapporteur du projet de loi, quelques jours après ma longue lettre détaillée du 31 décembre 1998.

Par un courrier en date du 8 février 1999, il écrivait « conscient de l'enjeu de la situation, je suis intervenu auprès de Monsieur **René DOSIERE**, Député de l'Aisne, Rapporteur du Projet de Loi n° 302-97/98 sur la sécurité routière, en lui demandant de bien vouloir examiner votre requête avec une particulière attention... ».

La lettre du 3 février de l'ancien ministre de l'Éducation Nationale est très claire et expose le problème. Certes, il y a quelques inexactitudes. Ce n'est, bien évidemment, pas, la Commission Nationale du Secourisme, qui, en 1973, a élaboré le programme des « cinq gestes qui sauvent ». Les « 5 gestes » datent de 1967, le programme des « gestes élémentaires de survie » (voir 1^{ère} partie) date de 1977-1978 (abandonné en 1991) ; remplacé par une seule formation à cette date, l'AFPS, ensuite complétée par une formation spécialisée pour les professionnels (secours routiers, en 50 heures), puis une autre formation complémentaire s'ajoutant à l'AFPS (premiers secours sur la route, en 15 heures environ).

Dans tous ces programmes, seul celui des « 5 gestes » représente un Secourisme « de masse », cité par le ministre dans sa lettre.

Mais, comment en seconde lecture, prétendre le contraire que lors des discussions et affirmations de la première lecture ? Il faut savoir reconnaître ses torts, admettre que l'on s'est trompé... C'était une démarche impossible qui aurait remis en cause le cabinet du ministre des transports et la position de la délégation interministérielle à la sécurité routière !

Et ce débat avait lieu au moment d'une réunion d'un CISR, le 2 avril, à l'issue de laquelle on proclama que la sécurité routière serait « grande cause nationale en l'an 2000 » !

Mais, dans le communiqué du service de presse du premier Ministre (ci-après), pas un mot pour tenter d'améliorer le comportement des témoins d'un accident grave de la route afin de maintenir en vie les blessés ! Des phrases, des redites. Des engagements (par exemple lutter plus efficacement contre les comportements irresponsables), alors que la proposition de loi afin de sanctionner la conduite de véhicules sous l'emprise de stupéfiants était bloquée (ce fut le cas durant les cinq années de la législature)...

On faisait le bilan de la mortalité sur les routes en 1998 : 8437 tués ! (Dans les six jours), ce qui faisait tout de même environ 9500 morts...

Après l'adoption de la nouvelle loi pour la sécurité routière, le rapporteur, **René DOSIERE**, me répond enfin, le 10 juin (à ma lettre du 31 décembre).

Le député met en avant, après l'audition de « certains professionnels de la sécurité civile et du secourisme (mais pourquoi n'a-t-il pas aussi auditionné le premier responsable du projet des « 5 gestes qui sauvent » ?), des « effets pervers », notamment du fait d'une formation trop limitée dans le temps, et sans « recyclage » également dans le temps....

ASSEMBLÉE NATIONALE

LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

10 FÉV 1999

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 08 FÉV. 1999

Monsieur le Président,

Vous avez de nouveau appelé mon attention, dans votre correspondance du 18 janvier dernier, sur vos préoccupations relatives à la nécessité de mettre en place une formation pratique de secourisme dans le cadre de la délivrance du permis de conduire.

J'en ai pris connaissance avec attention et vous remercie de cette communication.

Aussi, conscient de l'enjeu de la situation, je suis intervenu auprès de Monsieur René DOSIERE, Député de l'Aisne, Rapporteur du Projet de Loi n°302-97/98 sur la sécurité routière, en lui demandant de bien vouloir examiner votre requête avec une particulière attention. Vous trouverez ci-joint la copie de la correspondance que je lui adresse ce jour.

Soyez assuré que je ne manquerai pas de vous tenir personnellement informé de la suite qui sera réservée à mon intervention.

Je reste à votre disposition et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations distinguées.


Jack LANG

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président
Association de Bénévoles pour une action
nationale de prévention
Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents
et les Secours d'Urgence
59390 LYS LEZ LANNOY

ASSEMBLÉE NATIONALE

LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

10 FÉV 1999

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 03 FÉV 1999

Monsieur le Député,

Dans une correspondance dont vous trouverez ci-joint la copie, Monsieur Didier BURGGRAEVE, Président du Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence, me fait part de ses préoccupations relatives aux secours d'urgences lors des accidents de la route. Il appelle notamment mon attention sur la nécessité d'introduire une formation pratique de secourisme dans le cadre de la préparation du permis de conduire.

En effet, de récentes études nous démontrent que 10% des victimes d'accidents de la route décèdent sur le lieu même de l'accident et 50 % meurent avant leur admission en centre hospitalier. Aussi, les témoins de tels drames sont les seules personnes pouvant intervenir immédiatement et efficacement.

Aussi, en 1973, la Commission Nationale du Secourisme avait élaboré un programme intitulé « les cinq gestes qui sauvent » visant à acquérir des notions essentielles de secours aux accidentés de la route, à travers un enseignement bref, pratique, limité à l'urgence vitale et assimilable par tous.

Depuis, des actions de formation dans ce domaine ont été mises en place à différents niveaux.

Tout d'abord dans le cadre de la délivrance du permis de conduire, un contrôle théorique des mesures à prendre, en présence d'un accident de la route, a été institué par les articles R.123 du code de la route et par l'arrêté du 31 juillet 1975.

Par ailleurs, des actions de formation intitulées « Premiers secours sur la route » ont été mises en place pour les personnes déjà titulaires de l'Attestation De Formation de Premiers Secours (AFPS). Malheureusement, ces formations d'une durée totale de 20 à 25 heures sont réservées à un nombre de personnes relativement restreint.

Aussi, Monsieur BURGGRAEVE propose de mettre en place un programme de formation plus large destiné à l'ensemble des personnes titulaires du permis de conduire.

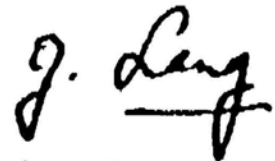
A cet effet, il souhaiterait réhabiliter le programme des « cinq gestes qui sauvent ». Ce programme National « de masse » permettrait d'enseigner en 5 heures, par des exercices pratiques, les mesures d'urgences à prendre lors d'accidents de la route.

.../...

A l'instar de la Suisse, qui a mis en place un tel enseignement, dans le cadre de la délivrance du permis de conduire, Monsieur BURGGRAEVE désirerait qu'une formation pratique courte mais suffisante, adaptée aux accidents de la route et à la portée de tous, puisse être enseignée à un maximum de personnes en France.

Compte tenu de l'importance et de l'enjeu de ce sujet, Je vous serais reconnaissant de bien vouloir examiner sa requête avec une attention particulière.

Je vous remercie de bien vouloir me tenir informé de la suite qui pourra être réservée à ma démarche et vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'expression de mes salutations distinguées.



Jack LANG

Monsieur René DOSIFRE
Député
Rapporteur du Projet de loi sur la sécurité routière
Mairie de Laon
Place du Général Leclerc
02001 LAON CEDEX

Nos Réf. PARL/99 JL-DG-DC

Service de Presse

COMMUNIQUE

**Réunion du Comité Interministériel de Sécurité Routière
du vendredi 2 avril 1999**

La sécurité routière, grande cause nationale en l'an 2000

8 437 tués sur la route en 1998, 168 535 blessés dont 34 977 blessés graves, ce lourd bilan confirme la détermination du Gouvernement de combattre l'insécurité routière.

Le Comité interministériel de sécurité routière du 2 avril 1999, sous la présidence du Premier ministre, a fait le bilan de l'état d'avancement des mesures décidées lors du précédent C.I.S.R.. Il a pris acte que les décisions prises ont été mises en œuvre ou engagées. La loi sur la sécurité routière sera adoptée avant l'été.

En confirmant sa décision de maintenir un rendez-vous annuel autour de la sécurité routière, le Gouvernement inscrit son action dans la durée, avec l'objectif de réduction de moitié de la mortalité routière en cinq ans.

Il a pris des décisions selon les quatre axes suivants :

- améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions ;
- faire de la sécurité routière une grande cause nationale ;
- améliorer la sécurité des infrastructures ;
- mettre en place des plans de prévention aux risques routiers dans les services de l'Etat et les entreprises.

Améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions

Progression de 10% des contrôles de sécurité routière

Le Comité Interministériel de sécurité routière a décidé de renforcer la présence des forces de l'ordre sur la route, élément fondamental pour changer les comportements.

Assurés par des unités spécialisées et des unités territoriales polyvalentes, les contrôles routiers devront progresser globalement de 10% (en temps passé, en utilisation des appareils de contrôles et en nombre de contrôles effectués).

La sécurité routière doit être une priorité des unités polyvalentes et les unités spécialisées seront renforcées de 250 effectifs supplémentaires.

Augmentation de 25% des crédits consacrés aux équipements de contrôle

Selon un plan triennal, un renforcement de l'équipement des forces de l'ordre en radars mobiles laser et d'éthylomètres est décidé, avec un budget de 160 MF. Cela représente une augmentation des crédits consacrés au matériel d'environ 25%.

Des contrôles mieux coordonnés et plus ciblés

Un plan annuel des contrôles de sécurité routière définissant la politique des contrôles à réaliser par les forces de police et de gendarmerie sera mis en place, dans chaque département, sous l'autorité du préfet, en associant l'ensemble des services de l'Etat concernés. Il sera réalisé, à partir d'une analyse des caractéristiques propres des accidents de chaque département, une amélioration des outils statistiques et un approfondissement des connaissances de l'insécurité routière servant d'appui à ces analyses.

Amélioration du système de sanction

Le paiement par chèque des amendes forfaitaires sera généralisé avant la fin de l'année sur l'ensemble du territoire.

Faire de la sécurité routière une « grande cause » nationale en l'an 2000

En l'an 2000, la sécurité routière sera déclarée « grande cause » nationale.

Une journée nationale de rassemblements et d'échanges sera le point fort de cette mobilisation.

Une présence régulière de la sécurité routière sera assurée par des campagnes nationales plus ciblées et utilisant un ton plus direct.

Dès 1999, les moyens pour la communication seront renforcés (+15 MF).

Une campagne nationale sera lancée avant l'été.

Une politique locale dynamisée, des partenariats confortés et une action interministérielle offensive serviront également d'appui à la « grande cause » nationale ».

Améliorer la sécurité des infrastructures.

Les accidents résultent généralement de la conjugaison de plusieurs facteurs. Si 95 % des accidents mortels sont liés à un problème de comportement, dans 40 % des cas un problème d'infrastructure intervient également.

Un contrôle de sécurité des projets neufs sera effectué à partir de l'an 2000 sur le réseau de l'Etat. Une concertation avec les collectivités territoriales sera engagée pour réaliser ce contrôle sur les projets routiers départementaux et communaux.

La sécurité routière sera l'un des critères prioritaires pour choisir les opérations inscrites au titre des prochains contrats de plan.

Sur le réseau de l'Etat un programme pluriannuel de traitement des obstacles latéraux et un programme pluriannuel d'installation de dispositifs de protection des motards seront élaborés courant 1999 pour une mise en œuvre à compter de l'an 2000.

Mettre en place des plans de prévention aux risques routiers

Plus de 50 % des décès répertoriés comme accidents du travail sont dus à des accidents de la route, soit 1 200 personnes par an.

L'État doit donner l'exemple. Un plan de prévention des risques routiers devra être mis en place dans un délai de trois ans dans les services de l'État. Dès 1999, une formation continue pour l'ensemble des personnels du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement pouvant conduire un véhicule administratif, sera mise en place.

L'Etat, avec les assurances et les caisses d'assurance maladie, encouragera la mise en oeuvre de plans de prévention des risques routiers dans l'ensemble des entreprises.

une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour

Il a également décidé d'engager une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour avec les organisations représentatives des différentes catégories d'usagers de la route dont les conclusions seront présentées avant la fin octobre 1999.

CONTACT PRESSE

DSCR: Marie OLIVE-OTTO
Siham FAHMI-
FRIEDERICKS

☎ 01 40 81 80 75
01 40 81 80 33

☎ 01 40 81 80 98
01 40 81 80 98

Adresse E-Mail:

☎
☎
srpresse@dscr.equipement.gouv.fr

La sécurité routière : une grande cause nationale

LES CHIFFRES

Le bilan de 1998 :

• 8 437 tués ; = 6 jours

• 168 535 blessés, dont
34 977 dans un état grave ;

Les déplacements liés
à l'activité professionnelle
représentent chaque année,
directement
ou indirectement 1 200 tués.

LES MESURES DE 1997

Parmi les mesures adoptées
par le CISR de novembre
1997 :

• ont été mises en œuvre :
la meilleure prise en compte
des cyclistes dans le code
de la route, des outils aux
enseignants pour préparer
l'Attestation de sécurité
routière, la contravention
de 5^e classe pour les vitesses
excédant de 50 km/h
la vitesse réglementaire ;

• figurent notamment dans
le projet de loi : le délit
de récidive de grand excès
de vitesse, la responsabilité
pécuniaire du propriétaire
du véhicule, l'obligation de
formation complémentaire
des conducteurs novices
infractionnistes, le dépistage
obligatoire des drogues
illicites pour les conducteurs
impliqués dans un accident
mortel.

Le Comité interministériel
de sécurité routière (CISR)
s'est réuni, le 2 avril 1999, sous
la présidence du Premier ministre.
Il a fait le point sur les mesures
engagées depuis novembre 1997.
Leur application fera l'objet
d'un suivi. Objectif : lutter plus
efficacement contre
les comportements irresponsables.

Le bilan annuel des accidents de la
route s'est aggravé en 1998.
L'analyse de ces chiffres montre qu'il
est dû, pour l'essentiel, au relâchement
du comportement des conducteurs. En
cause : la vitesse excessive et l'alcoolé-
mie. Aussi le Gouvernement s'est-il
donné pour priorité d'agir sur ces com-
portements. Une fois adopté le projet de
loi sur la sécurité routière (voir LG
n° 40), la France disposera en effet d'un
dispositif législatif et réglementaire suf-
fisant. "Reste à obtenir que chacun le res-
pecte" a insisté Jean-Claude Gayssot,
ministre des Transports, à l'issue du
CISR. C'est le sens des décisions adop-
tées le 2 avril.

• La sécurité routière, déclarée "grande
cause nationale" en l'an 2000

Un important travail d'information et de
prévention est prévu : journée natio-
nale de rassemblement ; actions de
mobilisation, individuelles ou par
groupes ; projets "label vie" (voir LG
n° 59) ; campagnes de communication
- au ton plus incisif - sur les risques
routiers ; efforts de sensibilisation ciblés
sur les jeunes (15 MF redéployés sur les
crédits du ministère de l'Équipement) ;
mise en place de programmes natio-
naux et locaux orientés sur la lutte
contre l'alcool au volant... Les partena-
riats de la sécurité routière prendront
davantage d'ampleur avec le milieu
scolaire (diffusion de documents dans
60 000 écoles primaires, introduction
d'un volet "sécurité routière" dans les
contrats éducatifs locaux), avec les
milieux de la jeunesse et des sports

(création de 500 emplois-jeunes), de la
santé, notamment pour la prévention de
l'alcoolisme.

• Le renforcement des contrôles

La présence des forces de l'ordre sur les
routes sera renforcée surtout aux
endroits les plus dangereux, la nuit et
pendant les week-ends. Ce qui se tra-
duira par une augmentation de 10 % en
1999 du nombre d'heures consacrées à
la surveillance du trafic et aux
contrôles, par l'affectation de 250 mili-
taires supplémentaires dans les unités
spécialisées de la gendarmerie natio-
nale. Ces contrôles seront mieux ciblés
en fonction des situations locales.

De plus, les ministères de l'Intérieur et
de la Défense mettront en œuvre un
programme triennal de renouvellement
et d'accroissement des équipements de
contrôle (160 MF). La généralisation
d'ici à la fin de l'année du paiement par
chèque des amendes forfaitaires
rapprochera, par ailleurs, l'infraction
commise de sa sanction.

La sécurité des infrastructures

L'État systématisera le contrôle de sécu-
rité pour ses nouveaux projets à partir
du second semestre 2000. Cela, dès la
phase de conception, et une visite de
contrôle sera réalisée avant mise en
service par un expert indépendant du
maître d'œuvre. Le Gouvernement
prévoit une concertation avec les
Associations des présidents de conseils
généraux et des maires de France pour
les contrôles des projets routiers dépar-
tementaux et communaux. Deux pro-
grammes de sécurité pluriannuels
seront mis en place à partir de 2000
(traitement des obstacles latéraux sur
les routes nationales et installations de
dispositifs de protection des motards).
Enfin, l'État encouragera les entre-
prises à mettre en place des plans de
prévention pour leurs personnels
comme il le fera pour ses propres
services. ■

Sécurité-Routière

Principales décisions du comité interministériel de sécurité routière
(ENCADRE)

PARIS, 2 avr (AFP) - Voici les principales décisions prises vendredi lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR).

Contrôles et sanctions

- Progression globale de 10% du temps passé en utilisation des appareils et en nombre de contrôles effectués par les forces de l'ordre. Dès 1999, les effectifs des unités spécialisées seront augmentés de 250.

- 160 millions de francs -24,39 millions d'euros- (100 MF pour la gendarmerie et 60 MF pour la police) consacrés dans un plan triennal à l'achat de radars mobiles à laser et d'éthylomètres, soit une hausse de 25% des crédits consacrés au matériel de contrôle des forces de l'ordre.

- Mise en place d'un plan annuel des contrôles de sécurité routière dans chaque département où sera désigné un policier responsable sécurité routière auprès de chaque direction départementale de sécurité publique.

- Publication annuelle des contrôles effectués.

- Généralisation du paiement par chèque des amendes forfaitaires.

→ donc
chiffres
montants,
> 30 jours.

Communication

- La sécurité routière déclarée "grande cause nationale" en l'an 2000.

- Dès 1999, augmentation de 15 MF des moyens de communication de la sécurité routière et lancement d'une campagne dès le début de l'été.

Partenariats

- Sensibilisation des enseignants et des élèves.

- Création d'emplois jeunes liés à l'amélioration de la sécurité routière (objectif de 500 nouveaux emplois).

- L'âge requis pour être accompagnateur en formation de conduite accompagnée ramené de 28 à 25 ans, sous réserve d'un stage spécifique.

- Formation proposée aux titulaires du permis B qui accèdent directement à la conduite des motos de 125 cm³.

Infrastructures

- Contrôle de sécurité pour les projets routiers neufs de l'Etat systématisé à partir du second semestre 2000.

- La sécurité routière critère prioritaire dans les opérations inscrites dans les plans Etat-région.

- Dans le courant 1999, mise en place de deux programmes pluriannuels concernant la suppression ou l'isolement des obstacles latéraux (arbres, poteaux, murs...) sur le réseau national et installation de dispositifs de protection des motards.

- Le ministère de l'Équipement et des transports présentera conclusions et propositions avant fin octobre 99 sur l'instauration d'une obligation d'allumer les feux de croisement le jour.

René DOSIERE
Député de l'Aisne

Monsieur Didier BURGGRAEVE

Président du CAPSU

59390 LYS LEZ LANNOY

15 JUIN 1999

Laon, le 10 juin 1999

Monsieur le Président

Permettez-moi avant tout d'excuser le retard de ma réponse mais j'ai préféré attendre que le texte sur la sécurité routière ait été adopté par les deux Chambres.

Votre courrier, ainsi que le dossier complet qui y était annexé, ont retenu toute mon attention.

Avant tout, je souhaite vous rassurer sur un point capital : s'agissant d'un sujet aussi important, délicat et juridiquement très encadré que la sécurité des personnes, le débat se devait d'être sérieux, réfléchi ainsi qu'ouvert. Ce fut le cas.

J'ai été sensible aux arguments que vous avez avancés et l'idée de départ est, je le reconnais, plus que louable, d'autant que la route tue en France beaucoup plus qu'ailleurs en Europe, à l'exception de la Grèce, du Portugal et du Luxembourg.

Néanmoins les auditions que j'ai menées et les entretiens que j'ai eus avec certains professionnels de la Sécurité civile et du secourisme m'ont conduit à penser que ce que vous préconisez pourrait entraîner des effets pervers dans la mesure où cette formation aux premiers secours, trop limitée dans le temps et sans obligation de remise à niveau - au moins tous les deux ans - pourrait avoir des conséquences préjudiciables dans certaines circonstances.

De plus, tant à l'Assemblée Nationale qu'au Sénat, je n'ai pu que constater que les opinions sur les « 5 gestes qui sauvent » furent et continuent d'être très partagées.

Toutefois, si l'on veut faire en sorte que le nombre de tués sur les routes baissent considérablement, outre les mesures prévues par le projet de loi, un réel travail de fond doit être engagé quant à la pratique des premiers gestes de secours.

C'est pourquoi, le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement saisira prochainement l'Observatoire National du Secourisme afin qu'une politique concertée et efficace soit mise en oeuvre.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'R' followed by the name 'DOSIERE' in a cursive script.

René DOSIERE.

Il aurait été normal de lui demander tout de suite comment font les autres pays qui ont mis en place depuis très longtemps une telle formation ! Il pouvait s'en inquiéter auprès d'eux. Dans les documents du CAPSU, sans qu'il ait à le faire, il pouvait déjà y trouver l'essentiel des réponses...

Quant aux « opinions très partagées » au Parlement (Assemblée et Sénat), c'était de sa part une curieuse observation du fait du consensus quasi général qui y régnait. Il suffit, pour s'en confirmer, de prendre connaissance du 8^{ème} mémoire ! Qui avait-il interrogé ? Avait-il lu la proposition de loi de **Patrick DELNATTE** ?

La fin de sa lettre est incompréhensible. Malgré ce refus de prendre en compte une telle formation, il prétend qu'un « réel travail de fond doit être engagé quant à la pratique des premiers gestes de secours ».

Et il achève sa lettre en annonçant que le ministère des transports saisira prochainement l'Observatoire National du Secourisme (qui avait remplacé la Commission Nationale), afin « qu'une politique concertée et efficace soit mise en œuvre ». C'était en juin 1999. Rien n'aura été entrepris jusqu'à la fin de la législature en 2002.

Il était nécessaire que je contredise le dit rapporteur car, dans sa lettre, qu'avait-il de précis, quels arguments forts pour craindre la mise en place d'une telle formation pratique ? Rien ! Des objections basées sur des « effets pervers » sans les expliquer et les prouver, ou des « conséquences préjudiciables dans certaines circonstances » sans les nommer. En réalité, la seule conséquence dramatique était la mort d'un blessé non secouru par les témoins sur place après un accident de la route et qui sera mort à l'arrivée des secours publics !

Je revenais auprès de M. **DOSIERE** sur la promesse du « réel travail de fond au sujet de la « pratique des premiers gestes de secours » (donc bien avec une formation pratique et non uniquement par quelques questions théoriques). Ce fut donc ma lettre du 24 juin.

On affirmait que la seule formation possible était celle à l'AFPS ! On sait aujourd'hui où nous a conduit une telle affirmation !

La Sénatrice **Dinah DERYCKE*** avait regretté elle aussi cette position du ministère des transports. Elle prit contact avec la déléguée interministérielle, nommée à la suite du nouveau gouvernement, Mme **Isabelle MASSIN**.

Cette dernière lui communiqua copie d'une lettre du 3 juin 1999 adressée au ministre de l'Intérieur, M. **Jean-Pierre CHEVENEMENT** (ci-après), dans laquelle elle l'interpelle sur une « formation simplifiée aux premiers secours », suite au débat lors de l'adoption de la loi sur la sécurité routière, en avançant que le refus du Parlement était dû au « caractère réglementaire de cette mesure ».

C'est vrai que, à bout d'arguments valables, ministre et rapporteur ont avancé ce prétexte ! Il n'était pas vraiment recevable et la position des Commissions des lois, à l'Assemblée comme au Sénat, peu de temps après, afin de valider les dépôts de propositions de loi, apportèrent un démenti formel à cette affirmation, utilisée comme objection afin d'empêcher le débat sur le sujet !

* Elle déposa ensuite une proposition de loi pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent », au nom du groupe socialiste, au Sénat (ce fut la 3^{ème} proposition, après celle de Patrick DELNATTE cosignée par des députés RPR et UDF, et celle des députés verts). Mais surtout, elle s'impliquera activement dans ce combat, étonnée au départ de cette lenteur, puis révoltée des absurdités des cabinets et même des propos du ministre GAYSSOT.

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 24 juin 1999

Monsieur René DOSIERE,
Député de l'Aisne,
B.P. 138,
02005 LAON Cedex

Monsieur le Député,

La lettre que nous vous avons adressée le 31.12.1998, accompagnée de nombreux documents explicatifs et indiscutables, a été publiée dans le dernier bulletin du CAPSU et adressée, pour leur information, à MM ASCHIERI et DELNATTE qui ont été à l'Assemblée Nationale à la pointe des initiatives afin de faire avancer la connaissance du projet des "5 gestes qui sauvent", c'est à dire son contenu exact et sa finalité.

Nous étions inquiets de ne pas recevoir de réponse de votre part. Mais hélas, l'administration, dont c'est le travail, ne daigne même pas nous répondre !

Beaucoup d'observations qui ont été faites à l'Assemblée comme au Sénat à propos des "5 gestes" sont inexactes. C'est pourquoi nous apprécions votre paragraphe quand vous écrivez :

"un réel travail de fond doit être engagé quant à la pratique des premiers gestes de secours".

A condition que les services concernés s'y prêtent, ce qui est loin d'être le cas actuellement !

Il est facile de repousser une proposition (et l'exposé des motifs de M. DELNATTE était pourtant clair et précis) sous de vieux prétextes, utilisés déjà à tort par le passé et que l'on nous ressort aujourd'hui.

Tout a été dit depuis 30 ans et il n'y a plus, aujourd'hui, d'objection sérieuse au projet des "5 gestes qui sauvent" car :

- risque d'aggravation des blessés ?

Pas avec les "5 gestes", car, outre l'alerte et la protection
.../...

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention

- déclarée en Préfecture du Nord -
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY

des lieux de l'accident (balisage), la ventilation, la compression des hémorragies et la mise en P.L.S empêchent les blessés en détresse de mourir sur place !
C'est donc en ne faisant rien (comme actuellement) que des accidentés meurent et cette situation est intolérable.

- coût ?

Un permis de conduire coûte environ 5000 F.
Une formation aux "5 gestes" est estimée à 150 F !
Mais quel est le coût d'un tué supplémentaire sur la route ?

Il faut que les "professionnels de la sécurité civile et du Secourisme" qui sont contre cette mesure avancent des arguments sérieux.

Il est impossible d'apprendre à 7/800 000 personnes par an la formation classique actuelle du Secourisme dite AFPS. Le temps de formation est de 12-15 heures, c'est trop élevé. Nous n'avons pas les moyens matériels et humains pour assumer.

D'autre part, dans ce programme AFPS, il existe des matières qui n'ont rien à voir avec l'accident de la route, qui ne correspondent pas aux détresses vitales pour lesquels tous les usagers de la route doivent être formés !

Rien n'empêche, à tous ceux qui le souhaiteraient, de prolonger cette formation de base, commune à tous, par des formations complémentaires et ce n'est pas ce qui manque en France.

Quant à la remise à niveau, c'est un faux prétexte. Il n'existe pas de recyclage en France.
Par exemple, environ 300 000 AFPS sont délivrées chaque année...mais il n'y a aucune "remise à niveau".

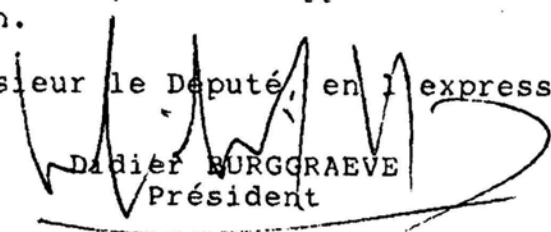
On peut donc considérer également que cette formation AFPS est discutable, qu'elle peut être "préjudiciable" aux futures victimes d'autant plus que ce programme comprend l'apprentissage du massage cardiaque externe !

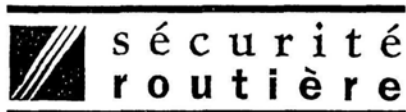
La position de blocage systématique des pouvoirs publics, notamment au niveau de certains services, est grave. Il n'y a aucune évolution de sa part. Ou c'est l'AFPS, le 1er programme existant, ou c'est rien et les usagers de la route pourront mourir en toute tranquillité !
C'est scandaleux !

Nous vous alertons sur cette situation de blocage. Ceux qui, aujourd'hui, sont contre les "5 gestes qui sauvent" sont très minoritaires aujourd'hui... à part quelques fonctionnaires qui, pour le moment, peuvent toujours empêcher le projet d'être retenu par les Ministres compétents.

Nous vous proposons de transmettre les documents que vous aviez reçus, en tant que rapporteur, au Directeur de la défense et de la sécurité civiles qui préside l'Observatoire National du Secourisme que vous citez, afin d'apporter d'autres éléments à sa réflexion.

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


Didier BURGCRÆVE
Président



PREMIER MINISTRE

■
La Déléguée Interministérielle
à la Sécurité Routière
■

La Défense le, **3 JUIN 1999**

Monsieur le Ministre,

Au cours des discussions qui ont présidé à l'adoption de la Loi « Sécurité Routière », a été régulièrement évoquée la nécessité d'une formation simplifiée aux premiers secours qui serait imposée à l'ensemble des candidats au permis de conduire. L'amendement qui avait été déposé dans ce sens n'a pas été retenu en raison du caractère réglementaire de cette mesure.

Je me suis engagée à entreprendre une réflexion et à engager une concertation sur ce sujet qui est l'objet d'initiatives disparates qui ne tiennent pas compte de la dimension économique du problème. Beaucoup ignorent délibérément la réglementation actuelle.

En matière de secourisme, l'autorité compétente est constituée par les ministères de l'Intérieur et de la Santé qui disposent d'un organisme consultatif : la Commission Nationale du Secourisme (devenue l'Observatoire National du Secourisme).

Une réforme du secourisme a eu lieu en 1991. Une formation de base aux premiers secours en a découlé, il s'agit de « l'Attestation de Formation aux Premiers Secours (AFPS) » officialisée par le décret n° 91-834 du 30 août 1991 qui lui impose une durée minimale de douze heures.

Elle a été complétée, en ce qui concerne le secours routier qui pose des problèmes particuliers, par une « formation complémentaire aux premiers secours sur la route » d'une durée de huit heures. Cette nouvelle formation est le résultat d'un consensus entre la délégation interministérielle à la sécurité routière, la direction générale de la santé, la direction de la défense et de la sécurité civiles et les associations de secouristes représentatives au plan national.

Monsieur Jean-Pierre CHEVENEMENT
Ministre de l'Intérieur
Place Beauvau
75008 PARIS

282

Sur les recommandations des experts de la commission nationale de secourisme, les ministres concernés ont estimé qu'il était dangereux, pour les victimes, d'accorder un crédit à une unité de valeur de portée inférieure en durée et en objectifs pédagogiques.

Avec le même souci et pratiquement avec les mêmes arguments, la commission européenne (DG VII) a écarté la possibilité d'un tel projet de formation obligatoire aux gestes élémentaires de survie pour les candidats au permis de conduire.

Pourquoi former les seuls conducteurs alors que l'accident de circulation implique tous les témoins potentiels : cyclistes, piétons ?..

Le problème du premier secours déborde largement le cadre de la sécurité routière et concerne, de fait, tous les accidents. Je souligne qu'un besoin de même nature concerne les accidents domestiques.

L'Observatoire National du Secourisme, successeur de la Commission Nationale du Secourisme a été installé le 23 mars 1999 par le Directeur de la Défense et de la Sécurité Civiles. Ses missions ont été redéfinies et il comprend trois commissions : emploi, formation et coordination. La délégation interministérielle à la sécurité routière y est représentée.

Je souhaite saisir cet organisme qui dépend de votre ministère en lui demandant :

- de définir s'il y a lieu de mettre en place une formation obligatoire aux premiers secours pour les seuls candidats au permis de conduire, alors que ce problème concerne tous les accidents qu'ils soient provoqués par la circulation routière, par la vie domestique ou par les activités de loisirs ;
- de confirmer que l'Attestation de Formation aux Premiers Secours (A.F.P.S.) constitue le socle indispensable et non réductible de toute formation aux premiers secours ;
- de préciser s'il y a lieu ou non de revoir les conditions dans lesquelles sont préparés l'AFPS et son complément aux premiers secours sur la route, définis par le décret du 30 août 1991 et par l'arrêté du 16 mars 1998.

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


Isabelle MASSIN

Mais, si effectivement, la formation des usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident (dans notre cas les « 5 gestes qui sauvent »), était bien du domaine réglementaire, pourquoi donc ce « pouvoir réglementaire », c'est à dire les services, le ou les ministères concernés n'ont-ils rien fait depuis 30 ans ?

Et la direction de la sécurité civile n'a pu que confirmer à la déléguée interministérielle que la « seule formation valable » était bien l'AFPS !

Dinah DERYCKE sollicita une rencontre directe avec Mme **MASSIN**. La réunion eut lieu le 21 juin, en présence du « nouveau » conseiller médical de la déléguée, le Docteur **CHEVALIER** et du responsable du secourisme à la DDSC, M. **PRUDHOMMEAUX**, ainsi qu'un représentant du Secrétariat d'Etat à la santé.

Le compte rendu de cette réunion me fut faxé dès le lendemain (ci-après original).

On notera le « surcoût » important (estimé à 800 francs !) avancé, alors que, de la gratuité dans les années 70 (en ce qui concerne la formation aux « 5 gestes »), nous avions accepté une participation estimée à 23 €.

On constatera la pertinence de la réponse de la sénatrice du Nord, du groupe socialiste, c'est-à-dire du parti dont les ministres au pouvoir ont été issus !

Ce document est une pièce historique qui prouve combien nous sommes « dirigés », pour ne pas dire commandés, par les fonctionnaires !

En ce qui concerne l'expérience menée en Charente Maritime, on ne peut qu'être déçouventancé de l'observation de Mme **MASSIN**, pourtant déléguée interministérielle (nous sommes alors en 1999 et « l'expérience » est abordée dans des réponses à des questions écrites de députés depuis plusieurs années).

Je répondais sans délai à la sénatrice, pour la remercier, relever la pertinence de ses remarques à la déléguée interministérielle. Une question orale avait été posée au ministre des transports au Sénat et inscrite à l'ordre du jour la semaine suivante.

Je rencontrais rapidement son assistant parlementaire, à Lys lez Lannoy* (le 23 juin) et lui remettais de nombreux documents (texte du **Professeur ARNAUD** sur les « gestes qui sauvent », le fameux dépliant du SRF, la page 22 de la revue de la CRF « enseigner 4 gestes essentiels en 1 heure : Alerte, protéger, PLS et bouche à bouche » (Formation mise au point par les médecins formateurs de la Croix-Rouge), notre propre expérience dans le département du Nord (7500 collégiens formés aux « 5 gestes » par la CRF, etc. Mais la sénatrice était convaincue.

Le 23 juin, je réalisais une note pour la sénatrice afin de lui apporter d'autres arguments aux propos tenus (ci-après). En effet, les questions posées au ministre de l'Intérieur contenaient en elles-mêmes les réponses (négatives) ! Puis, le 24 juin, je faxais à **Dinah DERYCKE*** 5 pages afin de corriger toutes les affirmations avancées lors de l'entretien avec la déléguée.

* Dinah DERYCKE, sénatrice, était également conseillère municipale de Lys lez Lannoy et avait son domicile dans cette ville, ce qui facilita nos contacts et nos nombreux rendez-vous. La sénatrice avait, elle aussi, présentée au Sénat (après la première lecture à l'Assemblée) un article additionnel en faveur de la formation aux « 5 gestes qui sauvent » (séance du 10 février 1999 – discussion publiée dans le bulletin n° 24 du CAPSU, en juillet 1999).
> voir ci-après la reprise de la dite discussion au Sénat en date du 10 février 1999.

DINAH DERYCKE

SÉNAT

SENATRICE DU NORD

TÉLÉCOPIE

DESTINATAIRE :

M. Didier BURGGRAEVE - PDT
CAPSU

EXPÉDITEUR :

Dinah DERYCKE
Cabinet parlementaire

SOCIÉTÉ / FONCTION

DATE :

22/06/99

NUMÉRO DE TÉLÉCOPIE :

03.20. 82-17-15.

NOMBRE DE PAGES (IÈRE PAGE INCLUSE) :

3

NUMÉRO DE TÉLÉPHONE :

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE ÉMETTEUR :

03.20.80.97.34.

RE :

NUMÉRO DE TÉLÉPHONE:

03.20.80.84.51./03.20.20.92.99.

URGENT POUR AVIS COMMENTAIRES REPONSE **ConfIDENTIEL**

NOTES/COMMENTAIRES :

Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-joint la note que j'ai rédigée suite à la rencontre que nous avons eu avec Mme Massin, directrice de la sécurité routière.

Comme vous pouvez l'observer, excepté l'argument portant sur la PLS qui semble avoir été mis de côté, les autres n'étaient pas vraiment novateurs.

Suite à cette entrevue, Dinah va sensiblement réorienter sa question à M. Gayssot (qui sera posée finalement le mardi 29 prochain) afin d'avoir la réponse la plus pertinente possible. Nous vous la ferons bien sûr parvenir.

Dans l'attente d'une prochaine rencontre, je vous prie de croire, Monsieur Burggraeve, à l'expression de mes salutations respectueuses.

Bertrand MOREAU
Assistant parlementaire



**Rencontre avec Mme MASSIN
Directrice de la Sécurité Routière
21.06.1999**

Présents : Mme MASSIN. M. P. CHEVALIER, conseiller technique "santé" de Mme Massin et urgentiste. M. J.M. PRUDHOMMEAUX, chef de la section du secourisme et des sauvetages spécialisés du ministère de l'Intérieur. Un représentant du secrétaire d'Etat à la santé. Un chargé de mission auprès de Mme Massin. Dinah DERYCKE. Bertrand MOREAU

Mme MASSIN et ses conseillers nous brossent un argumentaire habituel sur l'inopportunité d'inclure une formation relative aux premiers secours au sein de permis de conduire :

- ordre réglementaire
- Alerter et baliser sont déjà inclus dans la formation du PNS
- 5 heures ne suffisent pas pour inculquer un savoir précis permettant d'agir efficacement en présence de victimes (PLS, ventilation, compression), d'autant plus qu'absence de recyclage (6 mois après l'AFPS, 70% de la formation est oubliée).
- La réglementation relative au secourisme a établi un socle de 12 heures incompressible. La Commission Nationale de Secourisme avait admis qu'une formation inférieure ne serait pas judicieuse.
- Une formation complémentaire à l'AFPS ciblée sur les secours à porter aux victimes d'accident de la route a été mise au point.
- Peu de lien entre la formation acquise au cours de passage du permis et la réalité des accidents (seuls 20% des victimes nécessitent une PLS; ventilation artificielle ou compression).
- L'Education Nationale met en place avec le ministère de la santé notamment un programme de formation des enseignants en secourisme. Cette formation a été intégrée dès 1995 dans les programmes officiels de l'Education Nationale. La Somme est un département pilote en la matière. Le représentant du ministère de l'Intérieur a confirmé que tous les acteurs responsables sont d'accord pour qu'une formation au secourisme se déroule dans le cadre scolaire (une unité de valeur).
- Surcoût important (800 francs) pour les candidats, source d'une inégalité dans l'insertion dans la société (de plus en plus de jeunes conduisent sans permis).
- Ecoles de conduite très réticentes à ce que des associations participent à la formation à la conduite (même pour l'aspect "secourisme").

En conclusion, si tous admettent la nécessité de développer une certaine culture du secourisme et s'accordent sur la qualité des principes avancés par nos propositions, ils pensent néanmoins que le permis de conduire n'est pas une bonne occasion pour recevoir cette formation. L'école serait le lieu idéal pour suivre une formation secouriste.

SÉNAT

Dinah a répondu à chacun des arguments en les dénonçant. Elle a fait remarquer que la PLS ne semblait plus être une pomme de discorde et ils n'ont en effet pas émis les inquiétudes qu'ils avaient l'habitude d'exprimer sur ce point.

Sur le temps de formation insuffisant, Dinah a précisé que le programme des 5 gestes qui sauvent est beaucoup moins lourd que celui de l'AFPS.

Elle a ajouté qu'il serait peut-être possible de rajouter un "6^{ème} geste" : celui de ne rien faire quand on ne s'en sent pas capable. Cela permettrait à chacun de connaître de façon certaine ce principe fondamental et de rassurer sur ce point les représentants des ministères concernés.

Elle a souligné l'incohérence à ses yeux entre l'existence non controversée d'une telle formation dans les lycées et son caractère inapproprié pour des candidats au permis de conduire. On lui a répondu que les formations suivies en milieu scolaire n'étaient qu'une initiation propre à responsabiliser, à enseigner quelques rudiments et à inciter à passer l'AFPS. Dinah a fait valoir que ces formations scolaires comportent pourtant, pour certaines d'entre elles, la prise en charge des détresses cardio-pulmonaires.

Elle a également fait valoir que les effets de cette formation ne porteraient pas uniquement sur les victimes de la route mais sur l'ensemble des personnes auxquelles il faut porter secours.

Elle a relevé le caractère préventif et pédagogique de cette proposition qui responsabilise les jeunes conducteurs dont on sait qu'ils sont, de plus, à la source de beaucoup d'accidents.

Sur le surcoût, Dinah a rejeté l'argument en disant qu'il convenait d'une part de faire une estimation exacte du surcoût engendré, et d'autre part qu'il pouvait être envisageable que des fonds publics viennent abonder une mesure de santé et d'éducation publique.

Sur la nécessité de développer une telle formation dans le milieu scolaire, Dinah a exprimé son plein accord mais a nuancé ce propos sur deux points essentiels : n'est-ce pas utopique, et l'Education Nationale est-elle prête à assurer à nouveau un enseignement complet supplémentaire.

Dinah a demandé s'il n'était pas opportun de désigner un département pilote pour connaître les répercussions pragmatiques de ces mesures. Mme Massin et ses conseillers ont admis qu'ils n'étaient pas en possession des résultats de l'expérience menée en Charente Maritime quand bien même M. Gayssot y aurait fait référence dans une réponse à un parlementaire qu'ils avaient préparée (!).

Enfin, Dinah a souligné que la réglementation à l'AFPS ne prévoyait pas non plus de recyclage et que de nombreuses propositions de loi seraient déposées sur ce sujet par l'ensemble des groupes parlementaires.

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 22 juin 1999

Madame Dinah DERYCKE,
Sénatrice du Nord

Par fax

J'ai bien reçu le compte-rendu de la rencontre que vous avez eue avec Madame MASSIN, déléguée interministérielle à la sécurité routière et je vous en remercie.

J'ai apprécié particulièrement vos arguments et notamment celui d'un éventuel abondement des pouvoirs publics, tout au moins pour lancer l'opération durant les premières années.

J'apprends que votre question orale au Ministre GAYSSOT ne sera posée que mardi prochain.
Je détiens des éléments importants qui pourront contrecarrer ce qui vous a été dit lors de la réunion et qui, ont été présentés à la réunion de Lunéville en présence de l'assistant de M. MANGIN, Député de Meurthe et Moselle, favorable comme vous aux "5 gestes".

Retenu ce soir par une réunion de travail de l'AGREPI (groupement professionnel des ingénieurs de sécurité dont je fais partie), je me propose de rencontrer Bertrand MOREAU s'il est libre demain mercredi dans le courant de la matinée, ce qui me permettra de lui remettre des documents importants qui conforteront votre argumentation.

Bien sûr, je vous ferai connaître dès que possible nos réponses aux objections présentées par Madame MASSIN et ses conseillers.

Je vous confirme dès à présent que nous sommes en attente de la proposition de loi officielle déposée par les 6 députés-verts dont je vous ai remis copie du texte et que nous sommes en attente du groupe UDF, également pour le dépôt d'une proposition de loi et d'une réponse de M. MANGIN, qui, très favorable, serait peut-être d'accord pour déposer une proposition à l'Assemblée au nom du groupe Socialiste.

Encore merci pour la manière dont vous défendez cette question primordiale afin de sauver des vies humaines.

Didier BURGGRAEVE

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention

- déclarée en Préfecture du Nord

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

NOTE à Madame Dinah DERYCKE, Sénatrice du Nord

à propos de la position de Madame MASSIN
Déléguée interministérielle à la sécurité routière
vis à vis de l'Observatoire National du Secourisme

Par sa lettre du 10 juin 1999 (ci-après), M. René DOSIERE, Député, rapporteur du projet de loi sur la sécurité routière nous informe (dernier paragraphe) que "le Ministre des transports saisira prochainement l'Observatoire National du Secourisme afin qu'une politique concertée et efficace soit mise en oeuvre".

Or, dans le projet de saisine qui vous a été proposée par Madame MASSIN lors de votre entretien le lundi 21 juin 1999, elle rend impossible voire inutile cette concertation et cette efficacité, par les questions totalement fermées qu'elle souhaite poser :

- en 1 : Définir s'il y a lieu de mettre en place une formation obligatoire aux premiers secours pour les seuls candidats au permis de conduire, alors que ce problème concerne tous les accidents qu'ils soient provoqués par la circulation routière, par la vie domestique ou par les activités de loisirs;
- En 2 : Confirmer que l'attestation de formation aux premiers secours (A.F.P.S) constitue le socle indispensable et non réductible de toute formation aux premiers secours;
- En 3 : Préciser s'il y a lieu ou non de revoir les conditions dans lesquelles sont préparés l'AFPS et son complément aux premiers secours sur la route, définis par le décret du 30 août 1991 et par l'arrêté du 16 mars 1998.

Ces 3 questions posées bloquent toute évolution possible et nous avons déjà les réponses.

Dans notre esprit, vous le savez, notre démarche des "5 gestes qui sauvent" n'est nullement contraire à des initiatives dans le cadre de l'Education Nationale, ni à la formation d'un plus large public à l' A.F.P.S.

Mais l'expérience, depuis 20 ans, avec l'Education Nationale, nous a prouvé que ces actions demeuraient limitées, donc insuffisantes - par rapport à un Secourisme de masse représenté par les "5 gestes" -

La réforme de 1991, qui a conduit à l'A.F.P.S n'est hélas pas un succès puisque l'on arrive péniblement à 300 000 personnes formées par an (pas beaucoup plus qu'avant la réforme !).

.../...

Par ailleurs, la formation dite "AFC-PSR" (premiers secours sur la route), complémentaire à la formation A.F.P.S, n'est pas encore en place (?). Comment alors en faire déjà un bilan ?

De ce fait, les vraies questions à poser à l'Observatoire National du Secourisme de la D.D.S.C (Ministère de l'Intérieur) - qui refuse d'adresser au CAPSU les statistiques du Secourisme (d'où la démarche à la CADA !), pourraient être les suivantes :

Y a t'il lieu de mettre en place une formation obligatoire pour les candidats aux (à tous) permis de conduire, sur la base des "5 gestes qui sauvent" qui font déjà l'objet de 2 propositions de loi et ont fait l'objet de nombreux tests efficaces.

En ce qui concerne le milieu domestique et les accidents des loisirs, la différence avec un apprentissage au moment de la préparation d'un permis de conduire apparaît évident.

La formation à la conduite et au code de la route est instituée donc déjà obligatoire et il est facile d'y raccrocher une formation au Secourisme.

Même si les "5 gestes" représentent la conduite à tenir en cas d'accident de la route, les mêmes gestes peuvent sauver des vies lors des autres types d'accidents.

L'AFPS n'est pas utilisable pour la C.A.T en cas d'accident de la route. Le programme comporte des thèmes inutiles et notamment le massage cardiaque externe qui n'est pas à retenir dans ce cadre.

L'AFC/PSR fait porter l'enseignement à 25 heures environ, quasiment le temps de préparation d'un permis. Par contre, les "5 gestes", venant après un apprentissage par l'Education Nationale - pour ceux qui l'auraient suivi - servirait de recyclage que les pouvoirs publics depuis toujours n'ont jamais pu instituer, utilisant toutefois l'argument pour critiquer le concept des "5 gestes".

Madame MASSIN ne peut prétendre que les amendements présentés au Parlement n'aient pas été retenus du fait du "caractère réglementaire" de la mesure (?). En effet, dès 1989, un texte fut adopté par la commission des lois du Sénat, pourtant très sourcilleuse à cet égard. Des lois récentes pourraient de ce fait être justifiées de la même critique.

Didier BURGGRAEVE
Président du CAPSU
23.6.1999

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 24 juin 1999

Madame Dinah DERYCKE,
Sénatrice du Nord

Par fax : 5 pages

Madame la Sénatrice,

Je reviens sur l'entretien que vous avez eu ce lundi 21 juin, avec Madame MASSIN, déléguée interministérielle à la sécurité routière, entourée de représentants de l'intérieur et de la santé et de ses collaborateurs, en vue de votre question orale mardi 29 et d'éventuelles questions écrites aux Ministres des transports et de l'intérieur.

J'ai remis, hier, à votre assistant, Bertrand MOREAU, un certain nombre de documents qui contredisent totalement les propos de vos interlocuteurs et de Madame MASSIN. Si ces pièces sont contestées par Madame MASSIN, il faut qu'elle nous le dise clairement mais également qu'elle nous précise, point par point pourquoi !

Tout d'abord, convenons qu'il faut laisser au Parlement, désormais, la décision de trancher entre voie réglementaire et législative, beau prétexte pour ne rien faire ou brouiller les pistes ! La vie humaine vaut bien une loi ! Ou alors de nombreuses lois récentes sont très discutables ! Notamment la récente instauration du fameux délit de récidive de très grande vitesse qui aurait pu faire l'objet d'un décret se rapportant aux lois existantes sur la sécurité routière !

Maintenant il est trop tard, il y aura 32 ans que ce projet des "5 gestes" a été lancé en France le 24 septembre prochain. L'administration est fautive, de droite comme de gauche, alors agissons. Ce sont les élus de la Nation, qui représentent directement et vraiment le peuple qui doivent se réapproprier ce pouvoir.

.../...

En cas de blocage inconsideré, l'Etat, à travers ses services défailants, pourrait être mis en cause, comme lorsque des vies sont en jeu - ce qui est le cas.

Sur les "5 heures ne suffisent pas"

Tout indique que les organismes de Secourisme, les enseignants, les médecins de l'urgence eux-mêmes, ont beaucoup évolué ces dernières années.

De multiples initiatives le prouvent.

Je vous ai remis deux exemples parmi d'autres. De la Croix-Rouge Française d'abord car le premier organisme Français en matière de Secourisme, et de la "Protection Civile Urbaine" de Nice qui, depuis des années, assurent des formations aux "gestes qui sauvent".

Cette démarche existe car c'est cela ou rien car beaucoup de personnes, jeunes et adultes, n'ont pas le temps ou ne s'intéressent pas à savoir ce qu'il faut faire pour tous les accidents !

En 5 heures, les "5 gestes" sont enseignés parfaitement et le Professeur Louis SERRE lui-même estimait qu'on pouvait même le faire en 3 heures !

Lors de votre entretien, il y avait M. PRUDHOMMEUX, du bureau de la formation à la D.D.S.C.

J'ai rencontré une seule fois ce Monsieur, environ une quinzaine de minutes, il y a quelques années.

Surtout, il m'a remis un document important explicitant sa propre action de Secourisme à destination des jeunes lorsqu'il était dans le département des Yvelines en tant que Sapeur-Pompier.

C'est peut-être cette action de formation qui l'a amené à s'occuper du Secourisme au sein de cette direction.

J'avais fait parvenir au Directeur de la sécurité civile, le dossier sur les "5 gestes qui sauvent" - 25 ans de campagne (1992) et sur le conseil d'Haroun TAZIEFF, j'avais pris contact avec le supérieur de M. PRUDHOMMEUX à l'époque, le Colonel SAINT-JAMES.

Or le document de M. PRUDHOMMEUX est essentiel dans ce débat car il contredit en totalité sa position actuelle. En effet, sa formation dans les Yvelines reprend exactement les "5 gestes qui sauvent" - ce n'est pas une surprise car ces gestes sont universels et sont toujours les mêmes. Et cet enseignement se réalise en quelques heures (probablement en moins de 5 heures !).

Je vous ai également remis un document établi par la Commission Nationale du Secourisme qui contredit tout ce qui a été dit.

En effet, pour toucher le grand public, il est indispensable de raccourcir le temps de formation "classique" des formations dites traditionnelles représentées par les programmes dits : AFPS (12 h minimum), puis AFC/PSM (10 heures en plus), puis AFC/PSR (8 heures en plus) etc ! Il faut bien toucher le grand public et donc proposer autre chose, d'où des initiatives comme celle de la C.R.F afin de former à l'essentiel !

.../...

La nouvelle réforme du Secourisme de 1991 a créé l'AFPS - qui comprend des éléments inutiles pour le grand public. Ce ne sont pas des gestes fondamentaux pour la survie des victimes, contrairement aux "5 gestes" ! Par ailleurs, le massage cardiaque externe (MCE) n'est pas indiqué pour les accidentés de la route ! Les "12 heures" (le plus souvent 15 !) de l'AFPS sont donc une illusion d'efficacité car on retrouve dans cette formation des gestes de Secourisme qui ne sont pas vitaux !

Sur le "6 mois après l'AFPS, 70% de la formation est oubliée"

Il est impensable que l'on puisse prétendre qu'après 6 mois, 70 % de la formation AFPS est oubliée et bloquer un autre concept ! C'est d'abord un aveu d'échec et c'est bien cette formation qu'il faut repenser. Mais, en ce qui concerne les 30 % qui restent, il s'agit de l'alerte, la protection des lieux et des victimes, la ventilation, la compression des hémorragies et la P.L.S, c'est à dire l'essentiel soit les "5 gestes" ! Nous le savons depuis longtemps et beaucoup l'ont dit avec nous !

Malgré cet aveu d'échec, et cette affirmation discutable (car nous ne pensons pas à cet oubli, si rapide et si important... en 6 mois !), l'AFPS est maintenue. Or, si en 6 mois 70 % de la formation est oubliée, c'est bien cette même formation qui est mise en avant comme base obligatoire (le socle) alors qu'il faudrait la remettre en cause du fait de son inefficacité !

Au plus on ajoute des gestes et des conduites à tenir à un programme de formation au Secourisme, au plus le risque est grand de diluer l'essentiel, d'activer justement l'oubli et également de permettre des confusions. C'est une erreur essentielle lorsque l'on s'adresse au grand public.

Si, seuls 20 % des "victimes" nécessitent PLS (alors qu'on nous a dit que ce geste "était dangereux" !), ventilation et compression, alors sur les 9200 tués de 1998, c'est 1840 chances de survie ! On retrouve les chiffres de spécialistes qui, en 1986, avec un représentant du Ministère des transports (mais surtout la présence des SAMU et Sapeurs-Pompiers), estimaient le gain en vies à environ 1500 !

Dans ces conditions, les pouvoirs publics deviennent responsables et coupables de la situation présente !

Parmi les spécialistes de l'époque (documents diffusés et publiés dans les mémoires sur les "5 gestes"), il y avait le Professeur Louis LARENG, Président de la Fédération Nationale de Protection Civile (2ème organisme formateur après la C.R.F), nommé à l'Observatoire National du Secourisme. M. LARENG a été à l'initiative de la formation complémentaire "premiers secours sur la route" destinée aux Secouristes. Surtout, la F.N.P.C avait lancé elle-même une campagne des "6 gestes" pour un enseignement au permis de conduire (et dans les écoles) - qui avait été présentée lors d'une conférence de presse au Sénat !

Or, le Professeur Louis LARENG ne peut pas aujourd'hui dire le contraire de ce qu'il affirmait avec ses confrères, dès 1986, et lors du lancement de la campagne de la F.N.P.C au Sénat. En fait, les "6 gestes", c'était les "5 gestes qui sauvent", mais il était impossible pour la F.N.P.C de reprendre ce titre connu sans mon accord.

La formation complémentaire "premiers secours sur la route" a été créée afin de compléter la formation des Secouristes. Elle n'est pas du tout destinée au grand public. Quant à la formation dite "premiers secours routiers" il s'agit en réalité de la formation spécialisée essentiellement réservée aux Sapeurs-Pompiers, aux Secouristes actifs et moniteurs (évidemment pas le grand public).

Cette formation s'inspire de l'oeuvre du Professeur Marcel ARNAUD, inventeur du Secourisme routier dans les années 60 et dont, vous le savez, j'ai été l'élève.

Enfin, en ce qui concerne le "surcoût" de 800 F, cet argument est mensonger et reflète bien la mentalité utilisée afin de casser par tous les moyens ce projet.

Aujourd'hui, la formation AFPS est de 300 F (pour 12 h minimum) soit, sur cette base, environ 150 F, comme nous le préconisons, pour les "5 gestes" pour des groupes de 12 personnes, afin de faire des sous-groupes de 4 pour les exercices pratiques.

La position grotesque à propos de "l'expérience non concluante en Charente-Maritime", utilisée en réponse à de nombreux parlementaires, serait risible s'il ne s'agissait pas de vies humaines !

Quand nous contestons un point de vue, nous en apportons des éléments de compréhension et des preuves concrètes, comme par exemple à propos de la PLS.

Le Ministère des transports dit n'importe quoi et ainsi il perd beaucoup en crédibilité !

Donnons la parole pour conclure au Professeur Marcel ARNAUD, fondateur de la traumatologie routière et du Secourisme routier.

Dans l'article remis, il citait exactement les "5 gestes" et il s'adressait bien au grand public.

(son témoignage sera publié dans le dossier sur les 5 GESTES QUI SAUVENT - 32 ans - à paraître en octobre prochain).

D'ailleurs, le Professeur ARNAUD avait apporté son accord sur le contenu de la brochure gratuite que vous connaissez en me proposant d'ailleurs quelques correctifs.

Le dépliant du "Secours Routier Français" (on y lit les "5 gestes") sans qu'ils soient nommés, car le Directeur-général de l'époque m'avait dit que le titre ne pouvait pas être repris - car non officiel - et le dépliant a obtenu "l'agrément" de 4 Ministères (Intérieur, santé, éducation nationale et transports) !

Comment être crédible aujourd'hui si l'on dit le contraire de ce que l'on prétendait hier ?

Un futur moniteur de conduite a choisi le thème du Secourisme pour son mémoire (en 1994). Vous êtes en possession de ce document. Son avis est éclairant. Il a lui-même suivi la formation AFPS et que dit-il ? On ne retient que les "5 gestes" et ce qui importe de savoir ce sont uniquement ces "5 gestes" !

Devant l'incohérence, voire l'incompétence de l'administration qui peut rejaillir sur le pouvoir politique (qui doit savoir donner des instructions fermes et décider), nous devons, d'urgence, accélérer le processus de dépôt de propositions de loi.

Avant d'agir de même au Sénat, il faut que les 6 groupes agissent.

M. MANGIN, qui est déjà intervenu auprès de MM GAYSSOT et KOUCHNER et de M. JM AYRAULT, serait prêt (d'après son assistant parlementaire rencontré à Lunéville), à le faire au Nom du groupe socialiste à l'Assemblée.

En ce qui nous concerne, nous poussons le groupe UDF dans cette voie, par l'intermédiaire de M. ROSSINOT que nous avons rencontré à Nancy l'an dernier.

Quand les 6 propositions seront déposées, le CAPSU saisira à nouveau - puisque le contact est établi -, le Président de l'Assemblée Nationale, le Premier ministre, les Présidents des 6 groupes à l'Assemblée, pour une mise à l'ordre du jour.

Nous pourrions lancer la même démarche au Sénat, évidemment sous votre conduite.

Je vous prie de croire, Madame la Sénatrice, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE



N.B : A propos du "surcoût" évoqué pour la formation aux "5 gestes", ce qui nous choque profondément car, en ce qui nous concerne toute notre action est bénévole (et j'ai été en ce qui me concerne, Secouriste, Moniteur, Instructeur de Secourisme durant 25 ans, en enseignant le Secourisme gratuitement), nous vous communiquerons l'étude sur "le prix de la vie humaine" qui avait été entreprise par un collaborateur de Christian GERONDEAU, prédécesseur de Madame MASSIN au CISR, avec qui nous pouvions discuter sérieusement. Ce document est éloquent et coupe court à toute argumentation négative sur le coût. Il y a quelques jours, sur "France 2" Madame MASSIN était présente lorsqu'une directrice d'auto-école a confirmé que le coût d'un permis de conduire était de l'ordre de 5000 F (et non 10 000 !).

« Article additionnel avant l'article 2

M. le président. Par amendement n° 10, Mme Derycke, M. Mahéas et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent d'insérer, avant l'article 2, un article additionnel ainsi rédigé :

« Après l'article L. 11-6, il est inséré dans le code de la route un article additionnel ainsi rédigé :

« Art. L. ... - Les candidats au permis de conduire acquièrent, dans le cadre de leur formation, la connaissance pratique des notions élémentaires de premiers secours dites des cinq gestes qui sauvent. Cet apprentissage est assuré par les associations de secourisme agréées. Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de mise en œuvre de ces dispositions ».

La parole est à Mme Derycke.

Mme Dinah Derycke. Cet amendement vise à rendre obligatoire l'apprentissage par tout candidat au permis de conduire des « cinq gestes qui sauvent » selon la formule habituellement utilisée.

Je les rappelle très brièvement : il s'agit d'alerter, de baliser, de ranimer, de compresser et de sauvegarder.

A l'apprentissage des cinq gestes qui sauvent, il faut aussi, bien sûr, ajouter celui des gestes qu'il ne faut surtout pas faire en cas d'accident.

Cet apprentissage doit être pratique et non pas seulement théorique. Les revues sur le sujet, dont certaines sont d'ailleurs éditées par la sécurité routière, ne manquent pas ; mais les conseils non accompagnés d'un enseignement pratique peuvent s'avérer dangereux !

La question se pose, je dois le dire, depuis bien longtemps. Depuis trente ans, en effet, sur tous les bancs de nos deux assemblées, de nombreux parlementaires l'ont posée et se sont passionnés sur ce sujet. Je citerai entre autres, au Sénat, MM. Poher, Poncelet, Barnier, Peyrefitte, Bonnet et Diligent et, à l'Assemblée nationale, MM. Delnatte ou Bocquet, mais cette liste est loin d'être exhaustive.

En 1974, d'ailleurs, alors que M. Jacques Chirac était Premier ministre, un conseil interministériel de la sécurité routière, avait décidé de prendre en 1975 les dispositions nécessaires. Mais rien n'a été fait.

Pour expliquer pourquoi rien n'a été fait, on entend toujours les mêmes arguments : ces gestes pourraient être dangereux s'ils étaient mal faits ou faits à un mauvais moment.

J'ai cependant pu constater que, dès 1994, des médecins éminents, notamment le Professeur LARCAN, qui était alors président de l'Académie nationale de médecine, ont demandé la mise en œuvre de cet apprentissage pour les candidats au permis de conduire.

J'ai également pu observer que certains services de secours, les SAMU, les SMUR et les sapeurs pompiers, sont eux aussi favorables à la mise en œuvre de cet apprentissage.

Je comprends que l'on puisse soulever des objections en raison de la responsabilité d'un sauveteur qui aurait fait un geste malencontreux. Mais, s'il y a véritablement danger, pourquoi autoriser dans les collèges, l'apprentissage de ces cinq gestes qui sauvent non seulement cet apprentissage est pratiqué dans les collèges, mais il y est préconisé et encouragé par des circulaires de l'éducation nationale.

Je ne comprends pas que l'apprentissage de certains gestes de secourisme ne soit pas dangereux s'il s'agit d'enfants de quinze ans à seize ans et soit dangereux pour les futurs titulaires du permis de conduire.

Il me semble au contraire que l'apprentissage de ces gestes au moment où l'on passe son permis de conduire peut avoir une valeur pédagogique. Il renforce en effet l'idée que prendre le volant, c'est aussi prendre une grande responsabilité vis-à-vis de soi et des autres.

Je souhaite que, après trente ans de tergiversations, d'avancées et de reculs, on apporte des réponses à ces questions dans la sérénité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Lucien Lanier, rapporteur. La commission des lois a très bien compris les nobles sentiments de Mme Derycke, de même que celle-ci a compris notre avis sur son amendement.

Vous avez raison de relever, madame, que, depuis trente ans, on tergiverse sur cette question. Mais, vous, vous ne vous impatientez certainement pas depuis trente ans, étant donné votre jeune âge !

Permettez-moi de dire que, si l'on tergiverse, c'est bien parce que les avis sont partagés.

Tout le monde s'accorde bien entendu sur le fait que sauver une personne en danger est non seulement un devoir, mais une obligation de conscience. Le code pénal réprime d'ailleurs la non-assistance à personne en danger.

Le problème que soulèvent certains, notamment au sein du ministère de la santé, c'est que les gestes qui sauvent, mal compris, mal effectués par des gens trop jeunes, risquent de se transformer en gestes dangereux.

C'est arrivé, il faut le reconnaître. Un blessé grave qui est atteint à la colonne vertébrale peut être sauvé à condition d'être manipulé avec énormément de précautions. Ainsi, l'un des cinq gestes qui sauvent, qui consiste à mettre sur le côté le blessé pour éviter qu'il ne s'étouffe en restant sur le dos, effectué brusquement, peut provoquer, une atteinte de la moelle épinière et une hémiplégie.

Tel est le cœur du débat.

C'est la raison pour laquelle, madame Derycke, je vous demande, au nom de la commission des lois, de bien vouloir retirer cet amendement, sous réserve que M. le ministre s'engage à se concerter avec ses collègues, non seulement de la santé, mais aussi de l'éducation nationale, pour définir les modalités d'enseignement des gestes qui sauvent.

Afin de répondre au vœu justifié de Mme Derycke et de M. Mahéas, je vous demande donc, monsieur le ministre, de prendre très rapidement ces contacts. Nous pourrions ainsi mettre un terme au débat qui dure depuis trente ans.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le rapporteur, je partage votre sentiment sur cette question très complexe sur laquelle, j'en ai conscience, il faut progresser.

Certains éléments ont été introduits dans le programme national de formation des conducteurs, notamment les gestes qu'il faut faire pour signaler un accident et donner l'alerte. Un débat, voire une controverse, s'est engagé sur la nécessité de prendre des mesures supplémentaires. Il ne s'agit pas de le nier, et d'ailleurs personne ne le fait. Cependant, pour l'instant, prenant l'engagement d'organiser le débat de telle sorte que ces connaissances supplémentaires puissent être introduites, avec toutes les garanties nécessaires, dans le programme national de formation, je demande, moi aussi, le retrait de l'amendement n° 10.

M. le présent. L'amendement n° 10 est-il maintenu ?

M. Jacques Mahéas. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Mahéas.

M. Jacques Mahéas. Monsieur le ministre, je pense qu'il faut aller plus avant. En effet, on veut toujours une solution parfaite. Il est vrai que, lors d'un accident, on peut faire le geste qui sauve mais aussi le geste malencontreux. Sur les cinq gestes qui sauvent, un seul soulève difficulté...

M. Emmanuel Hamel. Quels sont ces cinq gestes ?

M. Jacques Mahéas. Comme Mme Derycke l'a indiqué, il faut tout d'abord baliser, puis alerter, ce qui me paraît facile. Evidemment, le geste suivant pose problème : lorsqu'un blessé se trouve allongé sur le dos, faut-il le basculer sur le côté pour éviter qu'il ne s'étouffe ? En effet, il y a un risque pour la colonne vertébrale. Ensuite, il convient de procéder à la réanimation, c'est-à-dire au bouche à bouche. Ce geste est appris dans les cours de secourisme et le sera bientôt à l'école. Le dernier gestes concerne plutôt ce qu'il ne faut pas faire, c'est-à-dire garrotter ; à la place, il faut faire des points de compression. Nous savons que tout ne sera pas parfait bien évidemment, mais ce sera beaucoup mieux. Lorsque l'on suit des cours de secourisme – et nombre d'entre nous les avons suivis – la première chose qu'on apprend, c'est de ne pas intervenir si on ne se sent pas apte ; si l'on n'a pas pratiqué plusieurs fois la réanimation, il faut s'abstenir. Cela me paraît être une éducation tout à fait bonne, monsieur le ministre. Nous sommes prêts à réfléchir avec vous. Si la solution que nous proposons n'est pas parfaite, il faut cependant prendre le problème à bras le corps. Les partisans de ces cinq gestes qui sauvent sont extrêmement nombreux et leur attente est grande dans ce domaine. Alors que de nombreux efforts sont fait pour enseigner aux élèves, notamment dans les collèges, des rudiments du code de la route et des rudiments de secourisme, je ne vois pas pourquoi on ne généraliserait pas cette formation. Nous sommes bien évidemment dans l'attente d'une proposition de votre part, monsieur le ministre.

M. le président. Autrement dit, l'amendement est maintenu.

M. Jacques Mahéas. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande la parole ? ... Je mets aux voix l'amendement n° 10...

M. Jacques Mahéas. Mais M. le ministre ne m'a pas répondu.

M. le président. Mon cher collègue, M. le ministre n'est pas forcé de répondre à votre injonction. Il n'a pas demandé la parole et le vote est commencé.

M. Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je demande la parole.

M. le président. Je suis désolé, monsieur le ministre, je ne peux vous la donner : le vote est commencé, il doit aller jusqu'à son terme. Je mets donc aux voix l'amendement n° 10, repoussé par la commission et par le Gouvernement.
(L'amendement n'est pas adopté)

M. Jacques Mahéas. Monsieur le président, je proteste : M. le ministre a levé la main en temps et en heure. Vous ne l'avez pas vu.

M. le président. Monsieur Mahéas, je vous ferai remarquer que j'ai appliqué le règlement : une fois qu'un vote est commencé, personne ne peut plus intervenir. Je suis navré, monsieur le ministre. Cela étant, si vous demandez la parole maintenant, je vous la donne très volontiers.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je demande effectivement la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, si je n'ai pas levé la main plus tôt tout à l'heure, c'est que je croyais que Mme Derycke allait intervenir après M. Mahéas. Je ne peux voir ce qui se passe dans les travées derrière moi ! Aussi, dès que j'ai vu que vous alliez mettre l'amendement aux voix, j'ai demandé la parole. L'amendement n'a pas été retenu, mais je veux confirmer ce que j'ai dit à M. le rapporteur, à savoir, monsieur Mahéas, que je prends l'engagement de travailler en concertation, avec le souci de la plus grande efficacité, pour qu'une avancée notable ait lieu dans la formation des conducteurs.

M. le président. Monsieur le ministre, je voudrais que les choses soient bien claires. J'ai demandé si l'amendement était maintenu, on m'a répondu que oui. J'ai demandé s'il y avait des explications de vote, personne n'a bougé. C'est la raison pour laquelle, je suis passé au vote. Cela étant, M. le ministre a pris un engagement ; je pense que nous pouvons poursuivre la discussion. »

Le 24 juin, ma lettre-fax à **Dinah DERYCKE**, suite à son entretien avec Mme **MASSIN**, afin de clarifier certaines positions prises en vue de sa « question orale » au Sénat prévue le 29 juin, résume tout ce qu'il fallait savoir. Et j'étais convaincu que la dynamique sénatrice allait s'en servir.

On lira ci-après la question orale de la sénatrice et la réponse de Mme **DEMESSINE** qui remplaçait le ministre.

Dinah DERYCKE revient sur les « 5 gestes », en 5 heures et questionne le ministre à propos de l'expérience en Charente Maritime, souvent citée, mais pour laquelle on n'a jamais eu de précisions.

Et la réponse (préparée par le cabinet) est lue par la Secrétaire d'Etat au tourisme qui prétend que la proposition a un « caractère réglementaire évident » (?). Et on nous reparle de l'AFPS en 12 heures (minimum) et de la formation complémentaire (premiers secours sur la route) avec 8 heures supplémentaires ! Tout en mettant en avant un soi disant rejet de la commission européenne qui, quelques années plus tôt, avait dit le contraire en préconisant la diffusion du Secourisme (voir année 1983) !

Mais la sénatrice du Nord n'accepte pas cette réponse et reprend la parole ! Elle dénonce que depuis 30 ans les arguments sont toujours les mêmes... Tout en contestant le caractère réglementaire de la mesure puisque le Sénat (pourtant pointilleux à ce sujet) avait accepté une proposition de loi allant dans ce sens en 1988 ! (Voir 8^{ème} mémoire). Et sans être, ni Secourisme, ni enseignante dans ce domaine, la sénatrice pouvait clairement rappeler la confusion (volontaire, probablement), entre le Secourisme classique et les gestes essentiels, comme les « 5 gestes » !

Le 15 juillet, **Dinah DERYCKE** écrit à Mme **MASSIN**, délégué interministérielle (également, comme ses prédécesseurs, directrice de la DSCR), afin de revenir sur l'entretien du 21 juin. Tout est dit dans cette lettre, la sénatrice avait parfaitement intégré le concept et était capable de le défendre, certainement avec beaucoup plus de justesse et d'intelligence que certains « conseillers » qui, certes, ne sont pas des spécialistes du secourisme mais qui, du fait de leur niveau culturel très élevé auraient du y arriver également !

En cette année 1999, la revue du comité de la sécurité routière (n° 114) faisait paraître une information sur une campagne réalisée dans le département de la Haute Saône, afin d'améliorer l'alerte ! Premier objectif du comité national du Secours Routier Français, créé en 1954, puis supprimé par les pouvoirs publics dont il dépendait hélas, alors sous le contrôle du dit parti socialiste.

Dans la presse locale, en août, un compte rendu d'activité du CAPSU et le rappel de certaines de ses propositions : chiffres de la mortalité sur les routes dans les 30 jours après l'accident, et non à 6 jours ; mais aussi le fléau de l'alcool au volant.

Au journal officiel du 11 octobre, paraissait la réponse du ministre des transports à une question écrite de M. **ASCHIERI**, qui avait proposé également un amendement à l'Assemblée puis relancé le ministre en juin.

Il obtiendra la même réponse que le député **DELNATTE**.

Nus savons désormais, et depuis longtemps, que lorsque l'administration s'enferme dans une position, il n'y déroge pas, même si elle reste la seule avec son idée !

Amenagement de la route Centre-Europe-Atlantique

M. COURTOIS. - La route Centre-Europe-Atlantique joue un rôle important dans le développement des échanges en Europe et permet d'affirmer la cohérence d'une Europe communautaire. Cette voie est un axe structurant de l'aménagement du territoire qui favorise l'accès au centre de la France et ouvre ainsi des opportunités économiques à des régions périphériques souvent marginalisées et désertifiées.

La circulation y est en constante augmentation, accroissant ainsi l'urgence de sa mise à 2 x 2 voies. L'augmentation des accidents de la circulation fait naître des inquiétudes bien légitimes quant à la sécurité routière. La signalisation est inadéquate, souvent gênante, altérant la visibilité, notamment aux carrefours non dénivelés, comme je vous l'avais d'ailleurs signalé lors de précédentes questions écrites. L'aménagement de ces carrefours dépasse largement les possibilités financières des collectivités locales, dont la population subit plus les effets négatifs de la circulation de transit qu'elle ne profite des retombées économiques. L'aménagement de ces carrefours ne doit pas faire l'objet de financements ponctuels mais doit faire l'objet d'une politique globale. Je demande donc que les travaux d'aménagement de la R.C.E.A. soient inscrits au schéma directeur routier national et que l'Etat mette en place le financement de ceux-ci, ce qui permettrait d'accélérer la dévolution des travaux.

Mme DEMESSINE, secrétaire d'Etat. - M. Guyssot m'a demandé de vous rappeler que la route Centre Europe-Atlantique (R.C.E.A.) figure d'ores et déjà au schéma directeur routier national approuvé par décret le 1^{er} avril 1992, en tant que grande liaison d'aménagement du territoire.

Il a par ailleurs affirmé à plusieurs reprises l'importance qu'il attache à cet itinéraire. Les études d'avant-projet sommaire d'itinéraire des trois composantes en Saône-et-Loire de la R.C.E.A. ont été approuvées par décision ministérielle. Il s'agit d'un tronçon commun de Digoin à Paray-le-Monial, et de branches nord et sud en direction de Chalon-sur-Saône et de Mâcon. La déclaration d'utilité publique et le classement en route express ont été prononcés. Toutes les conditions sont donc réunies pour permettre la poursuite des travaux.

Le volet routier de l'actuel contrat de plan entre l'Etat et la région prévoit en Saône-et-Loire des amé-

nagements sur la R.C.E.A. pour un montant de 694 millions de francs, dont 340 provenant de l'Etat. L'Etat finance aussi les 120 millions de la partie bourguignonne de la déviation de Digoin.

Dans le cadre du contrat de plan actuel, le taux de réalisation de la R.C.E.A. en Saône-et-Loire s'élèvera à 85% fin 1999, pour une moyenne nationale d'exécution du volet routier de 81% en part de l'Etat. Le ministre de l'Équipement vous assure que l'effort de l'Etat se poursuivra lors du prochain contrat de plan. Il lui paraît souhaitable qu'au moins 1 milliard de francs, dont la moitié à charge de l'Etat, soit investi sur cet axe en Bourgogne dans le cadre du futur contrat de plan.

M. COURTOIS. - Merci de cette réponse. Administrativement en effet, toutes les questions sont réglées. Mais ce qu'il faut obtenir, c'est une plus grande part de financement de l'Etat. Je ne pense pas en effet que les collectivités locales puissent fournir 500 millions de francs durant le prochain contrat de plan.

Formation aux gestes qui sauvent

Mme DERYCKE. - Je souhaite appeler votre attention sur la mise en place d'une formation pratique intégrée au permis de conduire et relative aux notions élémentaires de premiers secours dites «les cinq gestes qui sauvent». L'enseignement est pour l'instant uniquement théorique. Il conviendrait d'y ajouter une formation pratique de cinq heures sur les cinq réflexes à avoir: alerter, baliser, ranimer, comprimer et sauvegarder. Cette proposition fait l'objet d'une large adhésion, tant auprès des Français que des associations de secourisme. De nombreux pays pratiquent avec succès cette méthode.

Le secours routier français et la Commission nationale de secourisme, de nombreux spécialistes et urgentistes, la Croix rouge, tous s'accordent à donner un crédit important à cette formation. Une expérience a été menée en 1992 en Charente-Meridionale. Quels en ont été les enseignements?

Une critique portée à cette formation concerne l'absence de recyclage. Mais commençons par assurer la formation de base aux 7 à 800 000 candidats aux permis de conduire! Ni la formation nationale de base en matière de secourisme, ni l'enseignement théorique du permis de conduire ne prévoient de recyclage.

Certes, on peut se diriger vers d'autres options. L'école ne pourrait-elle pas former de manière systématique les élèves au secourisme? Cela constituerait bien sûr une avancée essentielle, mais former aux cinq gestes qui sauvent à l'occasion du permis de conduire permettrait d'associer pour chaque usager la prise du volant à un acte hautement responsable. Le coût de cette réforme est estimé à 150 ou 200 francs par personne et des spécialistes ont estimé en 1986 qu'elle pourrait sauver 1500 à 2000 vies par an.

Mme DEMESSINE, secrétaire d'Etat. - Plusieurs parlementaires ont déjà proposé comme vous d'imposer aux candidats au permis de conduire une formation simplifiée aux premiers secours. Les amendements déposés en ce sens n'ont cependant pas été retenus d'abord en raison du caractère réglementaire évident de cette mesure. D'autre part, les dispositions à prendre en matière d'alerte et de balisage des lieux d'accidents sont actuellement enseignées dans le cadre du permis de conduire.

Le ministre de l'Équipement, qui est en charge de la sécurité routière, s'est cependant engagé à entreprendre une réflexion. En matière de secourisme, les ministères compétents sont ceux de l'Intérieur et de la Santé. Ils disposent d'un organisme consultatif, l'Observatoire national du secourisme. Une réforme du secourisme a eu lieu en 1991. La formation de base, l'attestation de formation aux premiers secours (A.F.P.S.) a été officialisée par le décret du 30 août 1991 et dure au minimum douze heures. Elle a été complétée, en ce qui concerne le secourisme routier, qui pose des problèmes particuliers, par une formation complémentaire aux premiers secours sur la route d'une durée de huit heures.

Cette nouvelle formation est le résultat d'un consensus entre la délégation interministérielle à la sécurité routière, la direction générale de la santé, la direction de la défense et de la sécurité civile et les associations de secouristes représentatives au plan national. Sur l'avis des experts, les ministres ont estimé qu'il était dangereux d'accorder un crédit à une formation inférieure en durée et en objectifs pédagogiques. Avec le même souci et pratiquement les mêmes arguments, la Commission européenne a écarté la possibilité d'un tel projet de formation obligatoire pour les candidats au permis de conduire.

Les accidents trouvent leur origine tant dans la circulation que dans la vie domestique ou les activités de loisirs. Pourquoi la formation aux

- 16 -

premiers secours ne s'adresserait-elle qu'aux seuls futurs conducteurs? D'ailleurs, l'accident de circulation implique tous les témoins potentiels, même cyclistes ou piétons.

L'Observatoire national du secourisme a été installé le 23 mars 1999. M. Goyssot lui a demandé d'engager une nouvelle réflexion sur le sujet. Le résultat de cette concertation permettra d'envisager sereinement l'ensemble des éléments de ce dossier.

Mme DERYCKE. - Depuis trente ans, les arguments sont toujours les mêmes. Le caractère réglementaire du sujet peut être contesté, puisque le Sénat a adopté une proposition de loi en 1988.

Sur le fond du problème, on confond les gestes de premier secours immédiat, quand la vie de la victime est menacée, avec le secourisme en général, qui comprend par exemple le soin des fractures et qui nécessite un apprentissage beaucoup plus long.

Renvoyez l'apprentissage des premiers secours à l'école selon l'idéal, mais ce n'est pas possible immédiatement. Pourquoi, en attendant, ne pas former les nouveaux conducteurs? On atteindrait en quelques temps un nombre important de personnes. La réponse du ministre n'est guère satisfaisante et nous reposerons cette question dès que possible.

Paralyse du trafic à Bordeaux

M. MADRELLE. - Un véritable blocus économique guette l'agglomération bordelaise si des décisions urgentes ne sont pas prises pour assurer l'écoulement des trafics de transit. Les études montrent que la rocade de Bordeaux, même dans l'hypothèse d'un aménagement, sera irrémédiablement saturée à l'horizon 2010.

Les trafics urbains vont passer de 1,3 million de déplacements à 2 millions d'ici 2010. Selon le centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest, le temps moyen de parcours des 30 kilomètres séparant l'entrée nord de l'agglomération de sa sortie sud sera, à la même date, de 87 minutes.

En 1995, les relevés effectués par la D.D.F. de la Gironde ont fait apparaître 489 perturbations de trafic. Leur durée moyenne est supérieure à 1 heure et 20% d'entre elles ont duré plus de 1 h 50.

- 17 -

L'étude effectuée par les services de l'Etat fait apparaître une augmentation inéluctable du transport routier de fret à l'horizon 2020. Cette même étude affirme que cette évolution est fortement liée à l'environnement international et échappe ainsi en grande partie aux choix nationaux.

De prochains travaux d'entretien importants sur le pont d'Aquitaine, qui vont restreindre sévèrement son usage, vont paralyser l'activité économique de l'agglomération. Les essais de circulation qui ont eu lieu ont eu des résultats proprement catastrophiques.

Le maire de Bordeaux, par ailleurs préoccupé par les conséquences de la construction du tramway, qui rendra nécessaire la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne, a récemment pris conscience de la gravité de la menace et de la nécessité absolue de donner la priorité à la réalisation d'une infrastructure nouvelle assurant la continuité autoroutière entre A 10 et A 63 et desservant la presqu'île d'Amès où devra être aménagée une puissante plateforme intermodale afin d'assurer la distribution des trafics de fret entre la mer, le fer et la route.

Il s'est joint à moi pour affirmer l'impérieuse nécessité de l'inscription au prochain contrat de plan des études de réalisation de cette nouvelle grande infrastructure.

Je vous prie, Madame, de demander instamment à M. le ministre de l'Équipement de soutenir cette initiative commune du maire de Bordeaux, président de la communauté urbaine, et du président du conseil général de Gironde, et de donner à ses services toutes instructions utiles pour que soit engagée effectivement au XII^e Plan la réalisation de cette infrastructure.

L'intérêt général...

M. LE PRÉSIDENT. - Veuillez conclure.

M. MADRELLE. - ... commune de la construction d'un tel ouvrage en aval du pont d'Aquitaine et celle d'un pont supplémentaire dans Bordeaux. Ces deux priorités sont incontestables si l'on regarde les choses en face.

M. CÉSAR. - Très bien!

Mme DEMESSINE, secrétaire d'Etat. - Les rocade de Bordeaux assurent, dans des conditions encore convenables aujourd'hui, une part

- 18 -

importante des échanges urbains et même temps que l'écoulement des trafics de transit au droit de l'agglomération. Toutefois, avec l'augmentation prévisible de ces trafics, ces rocade risquent de ne pas suffire à assumer cette double fonction dans des conditions de fluidité satisfaisantes. L'élargissement à deux fois trois voies et le développement des transports en commun pour les relations entre le centre de l'agglomération et la périphérie permettront d'améliorer la situation.

En revanche, une augmentation de la capacité des rocade au-delà de deux fois trois voies n'est pas envisageable. Se pose donc à terme la question de la distribution des trafics entre les grandes infrastructures routières convergeant vers Bordeaux.

On peut envisager de délester les rocade périurbaines de l'agglomération par un contournement ouest de Bordeaux en offrant un itinéraire au transit en provenance du nord et à destination de Bayonne et au-delà. Une autre réponse possible est un grand contournement à l'est de Bordeaux, qui permettrait de capter les trafics de la future autoroute A 89 en direction du nord et de l'ouest et offrirait un itinéraire pour le transit venant du nord et à destination d'Agen, de Mont-de-Marsan ou de Pau.

Ces deux scénarios auront des conséquences différentes sur le développement de l'aire urbaine, avec de grandes difficultés environnementales pour tous les tracés: viticulture et urbanisation à l'est, environnement naturel et franchissement de l'estuaire de la Gironde à l'ouest.

Les concertations en cours, dans le cadre des schémas de services de transport voyageurs et marchandises qui remplaceront l'actuel schéma directeur national doivent permettre d'examiner et d'éclairer le choix du parti d'aménagement à retenir.

M. MADRELLE. - Le choix du contournement à l'est serait une folie, que je dénonce vivement. Seul le contournement à l'ouest, avec l'établissement d'une plateforme multimodale sur la presqu'île du Bec d'Amès, permettrait de décongestionner le Médoc. Sinon, il est voué à l'asphyxie. Qu'on regarde enfin les choses en face!

Déchets d'emballage

M. VASSELLE. - Depuis la promulgation de la loi du 13 juillet 1992, la France a entrepris de

SÉNAT

Dinah DERYCKE
SENATRICE du NORD

VICE-PRESIDENTE DE LA COMMISSION DES LOIS

COPIE

Madame Isabelle MASSIN
Directrice de la Sécurité et de la Circulation
Routières
Ministère de l'Équipement, des Transports et
du Logement
92055 LA DEFENSE CEDEX

Réf. DD-BM-07.04

Lys-Le-Lannoy, le 15.07.99

Madame la Directrice,

Suite à l'entretien que nous avons eu le 21 juin dernier et à la réponse de Monsieur le Ministre à la question orale que je lui ai posée, je reviens vers vous afin de poursuivre le débat que nous avons entamé et vous exposer ma position quant aux réserves que vous émettez concernant la mise en place d'une formation aux premiers secours vitaux lors de l'examen du permis de conduire.

Nous sommes tous d'accord pour développer dans notre pays une culture de secourisme de masse qui responsabilise chacun et permette à tous d'intervenir quand une personne court un danger, que ce danger soit le fait de la route ou non. Cette évolution nécessaire, qui comporte un aspect préventif important, doit prendre toute sa place dans les réformes à venir et en particulier au sein des mesures que vous envisagez à l'occasion de l'année 2000 pour laquelle la sécurité routière a été déclarée "grande cause nationale".

SÉNAT

Certes, cette formation de base pourrait incomber à l'école mais un tel projet ne me paraît pas applicable dans des délais raisonnables au regard des programmes scolaires déjà très chargés. La formation incluse dans le permis de conduire n'est cependant pas incompatible avec votre proposition. Si la formation à l'école était assurée, notre proposition pourrait alors faire office de recyclage qui fait tant défaut à l'ensemble de nos formations en secourisme, comme vous me l'avez signalé.

Votre conseiller technique, Monsieur Chevallier, a fait valoir que seuls 20% des victimes de la route seraient concernées par l'objet de la formation que nous proposons. Je ne le suis pas sur ce point pour trois raisons. D'une part, les premiers secours vitaux appris lors de l'examen au permis de conduire sont susceptibles d'être appliqués, en partie, à d'autres victimes que les usagers de la route, accidents domestiques, sportifs etc... D'autre part, même si notre proposition ne concernait que 20% des victimes de la route, il s'agirait de cas vitaux nécessitant une intervention immédiate sans autre alternative que le décès de la personne accidentée. Enfin, 20% de personnes sauvées correspond, pour 1998, à 1840 personnes ! Ce chiffre recoupe d'ailleurs l'estimation faite en 1986 par des spécialistes des secours d'urgence et le ministère des transports qui s'accordaient sur une fourchette de 1000 à 2000 vies sauvées grâce à l'application des 5 gestes qui sauvent.

Je souhaiterais par ailleurs souligner que le Code Rouseaux lui-même fait référence aux premiers gestes à accomplir lors de la présence d'un blessé. Or nous savons que cette approche théorique doit être complétée par un enseignement pratique beaucoup plus efficient.

Sur tous ces points, un très large consensus semble trouvé pour mettre en œuvre cette réforme qui me tient à cœur.

Dès novembre 1974, un conseil interministériel de la sécurité routière a donné son accord pour la mise en place de cette réforme. Le Sénat, en 1988, a également voté un texte refusé ensuite par l'Assemblée Nationale, sans qu'on reproche à la haute chambre un empiètement sur le domaine réglementaire. Le Secours Routier Français, sous tutelle du Ministère des Transports préconise depuis 1970 cette formation et diffuse une brochure en ce sens (Cf. documents joints). La Commission Nationale de Secourisme publie

SÉNAT

également, depuis 1987, une plaquette dans laquelle elle reprend les 5 gestes. De nombreux praticiens spécialistes et urgentistes (le médecin général Genaud par exemple) préconisent cette méthode qui a reçu aussi l'assentiment de très nombreux parlementaires, du Président de la République, du Premier Ministre (Cf. documents joints) et des français qui se prononcent en sa faveur à 67% démontrant par - là même leur implication potentielle dans une telle démarche (sondage CSA pour le CRF - mai 1998).

Le milieu associatif porte également ce projet qui en matière de secours des accidentés du travail a montré son efficacité. La Croix Rouge organise des formations au secourisme sur la base de cette méthode. Ainsi, 7500 collégiens ont suivi une telle formation en trois heures dans le département du Nord en 1997. La Protection Civile, par exemple à Nice, organise, elle aussi, de telles formations (Cf. documents joints). Enfin, les pompiers de St Quentin en Yvelines ont organisé, en 1993, cette formation à l'initiative de Monsieur Prudhommeaux, chargé alors de la formation du corps de St Quentin et actuellement chef de la section secourisme au Ministère de l'Intérieur (Cf. Documents joints).

On voit donc bien là qu'il ne s'agit pas de faire une concurrence contre - productive à l'AFPS mais bien de former en quelques heures le plus grand nombre de personnes aux seuls gestes vitaux, aux seuls cas de détresse majeure, et de les inciter à cette occasion à parfaire leur savoir en suivant une formation plus développée, l'AFPS.

L'Attestation de Formation aux Premiers Secours qui comporte un minimum de 12 heures d'enseignement prévoit l'enseignement de nombreuses techniques supplémentaires qu'on ne peut retenir pour une formation de masse car elles ne sont pas vitales (plaies, fractures, etc...) ou sont inadaptées aux victimes de la route (massage cardiaque). On ne peut pas, de plus, enseigner l'AFPS dans le cadre du permis de conduire, faute de temps et compte tenu du surcoût que cela induirait. Il convient donc de s'en tenir aux premiers secours pratiques vitaux que l'on peut enseigner en 5 heures, qui sont enclins à devenir des automatismes, et dont il faut accompagner l'enseignement du principe de précaution suivant : ne les pratiquer que lorsque l'on s'en sent capable.

SÉNAT

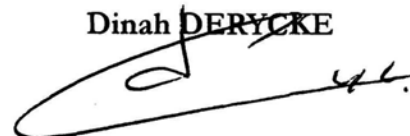
Concernant le coût de cette formation, il conviendrait d'en affiner l'évaluation. Toutefois, compte tenu du coût de l'AFPS (de 150 à 350 francs par personne pour au moins 12 heures), on peut raisonnablement estimer le coût de la formation supplémentaire au permis de conduire à 100 ou 150 francs (à raison de formation par groupe de 12 et de sous-groupes de 4 pour la formation pratique). Il s'agit là donc d'un coût très minime, comparé au coût humain des pertes en vies humaines et au coût global des accidents de la route estimé par les assureurs à 120 Milliards de francs dont 35 Milliards pour les accidents mortels.

Face aux nombreux avantages que contient notre proposition de réforme retenue et pérennisée dans de nombreux pays (Cf. documents joints), qui ne constitue qu'un élargissement du champ d'application du Décret n°77-17 du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme qui a créé une "incitation aux gestes élémentaires de survie" et dont l'objet est d'apprendre à pratiquer ces gestes à un nombre maximum de français, je souhaiterais que l'Observatoire National du Secourisme puisse entendre l'ensemble des partenaires intéressés et prenne également connaissance de l'ensemble des arguments développés.

A cet effet, je ferai parvenir un courrier à Monsieur Chevènement, Ministre de l'Intérieur, auprès duquel a été créé l'observatoire.

Dans l'attente de votre réponse et restant disponible pour poursuivre ce dialogue, je vous prie de croire, Madame la Directrice, à l'expression de mes salutations respectueuses.

Dinah DERYCKE



Revue du comité de la

SECURITE ROUTIERE

ISSN 1166 - 0082

N° 114 Juillet - Août 1999

Haute-Saône

Amélioration de l'alerte

L'imprécision des messages d'alerte, lors d'un accident, augmente nettement les délais d'intervention des secours. C'est pourquoi le préfet a décidé d'améliorer la qualité des appels en créant une carte qui reprend les principaux numéros des centres de secours, ainsi que le contenu du message à délivrer. Conçue en partenariat avec le conseil général de la Haute-



Saône, le Crédit agricole, la Mutualité sociale agricole et la société des transports Sovetra, cette carte a pu être distribuée à 90 000 exemplaires, à tous les foyers haut-saônois.

LYS-LEZ-LANNOY

11-8-99

5 gestes qui sauvent : le combat continue

Pas de répit pour le C.A.P.S.U. (Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence) dont le siège est à Lys-lez-Lannoy.

Après son assemblée et une réunion publique en juin à Lunéville, il diffuse en ce mois d'août son bulletin N. 24.

Ce numéro rend hommage au professeur Louis Serre, fondateur du S.M.U.R. de Montpellier puis du S.A.M.U. de l'Hérault.

Le C.A.P.S.U. rappelle dans son bulletin ses demandes répétitives auprès du ministère des Transports, afin que les statistiques françaises soient réalisées comme dans la plupart des autres pays européens. Ce qui fait qu'au lieu des 8.437 tués (dans les 6 jours), « officiels », en 1998, il y a eu au moins 9.200 tués (dans les 30 jours).

Le C.A.P.S.U. explicite dans son bulletin les démarches de M. Delnatte, député R.P.R. du Nord, auteur en 1997 d'une première proposition de loi, à l'Assemblée Nationale.

Le C.A.P.S.U. publie intégralement la proposition de loi (la 2^e) déposée en juin par les 6 députés-Verts et l'action à l'assemblée, en leur nom, de M. Aschieri, député des Alpes-Maritimes.

On y trouve l'amendement présenté au Sénat par Madame Dinah Derycke, sénatrice du Nord, lors de la séance du 10 février, ainsi que la question orale posée au Sénat au ministre des Transports le 29 juin.

Le C.A.P.S.U. détaille les objectifs déjà bien en cours pour l'année 1999 et, notamment, la préparation de la 10^e édition de la brochure gratuite, la rédaction d'un mémoire sur l'historique des « 5 gestes » (32 ans le 24 septembre), qui doit sortir en octobre (7^e depuis 1981), la préparation du tome III à la mémoire du professeur Marcel Arnaud, fondateur de la traumatologie routière et du secourisme routier.

Outre les « 5 gestes », des propositions viennent d'être adressées à M^{me} Guigou, ministre de la Justice afin que de nouvelles mesures drastiques soient prises contre l'alcoolisme au volant. Le C.A.P.S.U. estime que 1.000 personnes pourraient ainsi avoir la vie sauve sur les routes de France. La formation généralisée, de masse, aux « 5 gestes » (7-800.000 personnes au minimum pour les différents permis de conduire) ainsi que des actions conduites au sein de l'Education Nationale permettraient d'épargner également 1.000 personnes par an sur nos routes.

Pour recevoir la brochure gratuite : adresser une enveloppe, de format normal, libellée à ses nom et adresse, affranchie à 3, 50 ou 4, 50 F (car plus de 20 g) à : C.A.P.S.U., 59390 Lys-lez-Lannoy.

→ Elise, de la part de Nicolas

Securité routière (permis de conduire - secourisme - enseignement)

31128. - Juin 1999. - M. André Aschieri appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'intérêt de créer, pour l'obtention du permis de conduire, une troisième épreuve obligatoire qui sanctionnerait une formation spécifique sur la conduite à tenir en cas d'accident de la route. Devant le fléau que représentent les accidents de la route dans notre pays, il serait nécessaire, à l'exemple de la Suisse, d'enseigner aux personnes qui préparent le permis de conduire, les cinq gestes qui, dans l'attente de l'arrivée des secours, peuvent éviter les deux dangers urgents et vitaux qui réclament une intervention immédiate des témoins sur place, l'asphyxie et l'hémorragie externe abondante. Une telle formation, ciblée sur « les cinq gestes qui sauvent », permettrait à chaque individu à qui on donne le droit de conduire, d'avoir le droit d'intervenir et de secourir avec efficacité.

Réponse - Au cours des débats concernant la loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière à l'Assemblée nationale et au Sénat, plusieurs parlementaires sont intervenus ou ont déposé des amendements pour demander qu'une initiation aux gestes de survie soit dispensée à tous les candidats au permis de conduire. Il est tout d'abord apparu qu'une telle disposition était de nature réglementaire et ne pouvait par conséquent figurer dans la loi. Il convient de faire observer que le programme national de formation à la conduite intègre les comportements à adopter en présence d'un accident de la circulation: savoir baliser le lieu de l'accident et alerter les secours qui sont les deux premiers des cinq gestes préconisés et effectuer éventuellement quelques gestes de survie. Lors de l'épreuve théorique générale, dite « code de la route », les candidats au permis de conduire peuvent être interrogés sur ces questions. D'autre part, si l'idée d'une formation du plus grand nombre au secourisme ne peut qu'emporter l'adhésion de tous, certains spécialistes s'accordent toutefois pour dire qu'il ne saurait être question de délivrer une formation simplifiée qui ne correspondrait pas à l'acquisition du savoir et de la pratique qui sont contenus dans l'attestation de formation aux premiers secours (AFPS), dont le volume est de douze heures au minimum. Une initiative qui a réuni la direction de la défense et de la sécurité civile, la direction générale de la santé et la délégation interministérielle à la sécurité routière a conduit à la mise en place d'une formation complémentaire pour le secours routier qui s'ave-rait nécessaire compte tenu de sa spécificité. Il s'agit de l'attestation de formation complémentaire aux premiers secours sur la route (AFPCSSR), officialisée par l'arrêté du 16 mars 1998. Son programme s'étale sur une durée de huit heures qui s'ajoutent aux douze heures de l'AFPS, laquelle constitue, selon ces spécialistes, le socle indispensable et préalable à toute formation complémentaire. L'enseignement des « 5 gestes qui sauvent », qui est de 5 heures au total, serait donc de durée trop courte pour correspondre à l'esprit de cette réforme. Une formation insuffisante dispensée à tous les candidats au permis de conduire pourrait d'ailleurs avoir des effets pervers et risquerait même d'être dangereuse dans de nombreux cas, pour de nombreux blessés, car une intervention auprès d'un accidenté de la route implique des gestes qui, en l'absence d'un médecin, ne peuvent être effectués que par une personne expérimentée ayant reçu une formation conséquente. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement s'est néanmoins engagé à promouvoir une nouvelle concertation sur ce thème. L'Observatoire national du secourisme a été saisi à cette fin.

même réponse que l'Assemblée Nationale
partie dans note info CAPSA 7 oct. 1999

La « fameuse » expérience en Charente Maritime

Cette « expérience », qui ne fut pas concluante d'après nos interlocuteurs, était utilisée par le cabinet du ministre et la déléguée interministérielle, afin de prétendre qu'une telle formation était impossible à mettre en place pour les candidats au permis de conduire (permis tourisme dans ce cas) !

Or, (voir 1^{ère} partie), nous avons mené nous-mêmes nos propres expériences. Les intéressés étaient pour. D'abord parce que nous le faisons gratuitement, et que la formation était courte (environ 4 heures).

Le 6 juillet, je revenais sur ce point car je voyais bien que le ministère utilisait toujours ce prétexte pour repousser les demandes des parlementaires (et celles du CAPSU directement adressées au ministre).

Dinah DERYCKE avait compris et, afin de couper court à cette « mascarade » avait pensé contacter directement le préfet de ce département pour en avoir « le cœur net » !

C'est ce qu'elle fit en date du 7 juillet en écrivant directement au préfet de Charente Maritime.

Le 4 août, je tentais de faire un point le plus précis possible à ce sujet.

Petit à petit, je constatais, à regret, que ce ministère*, informé depuis 30 ans du projet des « 5 gestes », ne nous avait même pas, sinon consulté, prévenu de cette « expérience » pour laquelle nous aurions pu apporter notre contribution, par exemple en suggérant de cibler la formation à la conduite à tenir face à l'accident de la route.

Je joignais à ma lettre du 4 août à la sénatrice, copies des courriers échangés avec **Bernard CARTON (1)** – datant de 1991 - qui fut député de la circonscription et qui était donc, comme ses prédécesseurs, intervenu en faveur des « 5 gestes ». Et c'est en raison de ce blocage permanent des pouvoirs publics que le député de Roubaix m'avait dit qu'il fallait tenter « autre chose », c'est-à-dire en définitive se diriger vers la voie législative.

Si **Bernard CARTON** avait été réélu (il fut remplacé à l'Assemblée Nationale par le **Docteur Michel GHYSEL**), je crois qu'il aurait accepté de déposer une proposition de loi. Nous avons, avec son assistant parlementaire, commencé à la préparer !

Le 11 août (2), j'écrivais directement au ministre des transports, M. **Jean-Claude GAYSSOT**.

* Le 10^{ème} mémoire sera entièrement consacré aux rapports avec le ministère des transports, depuis les premières démarches en 1970, jusqu'à la date du dit mémoire. Les objections fantaisistes de ce ministre pourront être mises en exergue avec tous les détails.

(1) – Je connais Bernard CARTON, Roubaisien comme moi, depuis ma jeunesse. Le fait que je me sois présenté, en 1971, aux élections municipales de Roubaix avait distancé nos relations (car dans deux équipes, évidemment, différentes). Mais, avec le temps, et l'évolution des mentalités, et surtout du fait que les « 5 gestes » et la « Protection Civile » ne sont pas l'affaire des partis politiques mais celle de tous les français, nous avons pu revenir à des relations tout à fait normales et amicales.

(2) – Soit quelques jours avant de participer aux opérations de secours en Turquie pour le tremblement de terre majeur qui toucha tout l'ouest de ce pays. Mon engagement envers le Secourisme ne se « limite » pas en effet aux « 5 gestes ». La Fondation de la Vocation l'avait compris, dès 1970, en le nommant « Secourisme et Protection Civile ».

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 6 juillet 1999

Madame Dinah DERYCKE,
Sénatrice du Nord

Par fax : 4 pages

Madame la Sénatrice,

Je vous adresse, pour votre information, la question écrite posée au Ministre des transports sur les "5 gestes qui sauvent" par M. Patrick DELNATTE.

Ce dernier revient, lui aussi, sur "l'expérience" (négative) menée en charente-maritime, argument utilisé par le Ministère pour repousser le concept des "5 gestes". Votre idée de contacter directement la préfecture de ce département afin d'obtenir ou non ces renseignements est donc utile pour écarter définitivement cette référence.

Vous trouverez également copie de la lettre du 1er juillet, reçue ce jour, du directeur de cabinet de M. GAYSSOT. Je vous informerai évidemment de la réponse circonstanciée qui lui sera faite.

Comme vous pourrez le lire, il y a beaucoup de contradictions dans ce courrier, notamment la précision que les membres actuels de "l'observatoire" seraient opposés aux "5 gestes" alors qu'individuellement, ils souhaitent un Secourisme simplifié à quelques gestes, pour le grand public (la C.R.F, la F.N.P.C, et les Sapeurs-Pompiers), ce que ne pourra jamais atteindre l'A.F.P.S.

J'ai pris contact par ailleurs avec le secrétariat de M. BOCQUET afin que je puisse le rencontrer personnellement.

Je vous remercie de me fixer une date pour une rencontre afin de faire le point, soit avant le 18 juillet, soit à partir du 2 août.

Je vous prie de croire, Madame la Sénatrice, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Copie : I. BLAHA

Didier BURGGRÆVE

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention

- déclarée en Préfecture du Nord -
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY

Fait par fax
le 14/7.

SÉNAT

- 7 JUIL 1999

Dinah DERYCKE
SENATRICE du NORD

VICE-PRESIDENTE DE LA COMMISSION DES LOIS

Monsieur Christian LEYRIT
Préfet de Charente Maritime
Préfecture de Charente Maritime
38, rue Réaumur
17000 LA ROCHELLE

Réf. DD-BM-06.18

Monsieur le Préfet,

Je porte une attention toute particulière aux questions de sécurité routière et j'ai appris que le département de la Charente Maritime avait mené, en 1992, une expérience de formation aux premiers secours dans le cadre du permis de conduire.

Je souhaiterais donc pouvoir recevoir des informations et précisions sur les conditions dans lesquelles a été suivie cette expérience ainsi que sur ses résultats.

Quel était l'objet exact de cette formation, son programme, sa durée, quel public a été formé, quels étaient les formateurs, est-on en mesure d'en évaluer la portée, ce sont là des questions auxquelles j'aimerais, si vous en disposez, recevoir des réponses.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de mes salutations respectueuses.

Dinah DERYCKE



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 4 août 1999

Madame Dinah DERYCKE,
Sénatrice du Nord
80 rue Jules Guesde
59390 LYS LEZ LANNOY

Objet : Expérience de formation aux gestes de
premiers secours en Charente-maritime
(1991-1992).

Madame La Sénatrice,

Afin d'opposer un refus aux amendements présentés par divers députés : M. DELNATTE, RPR, auteur de la lère proposition de loi, MM ASCHIERI et DOLEZ pour les verts et le groupe socialiste, en lère lecture du projet de loi sur la sécurité routière à l'Assemblée, puis au Sénat par vous-même, à nouveau en seconde lecture à l'Assemblée en mars dernier et en réponse à de nombreux parlementaires, le Ministère des transports utilise l'argument d'une "expérience non concluante" qui aurait été menée en Charente-maritime en 1992 !

Or, le CAPSU, n'a jamais été consulté par ce même ministère afin qu'il puisse proposer un projet-type se rapprochant du concept des "5 gestes".

Cet argument de la "charente-maritime" est utilisé en permanence pour prétendre que le projet des "5 gestes" ne serait pas valable ou réalisable !

Or, nos propres expériences datent de 1974 et se sont poursuivies au cours de ces nombreuses années afin d'affiner notre projet pédagogique. Nous les avons menées autant avec des candidats au permis de conduire que dans des établissements scolaires.

Nous avons rendu compte dans nos écrits de ces multiples expériences et nos documents sont adressés aux ministères et services intéressés. A quoi cela sert-il ?

.../...

Vous trouverez, à travers les documents joints, la preuve concrète du blocage permanent du ministère des transports.

En 1991, cette "expérience" avait été annoncée mais on ne nous a jamais communiqué les résultats, ni à aucun parlementaire !

En ce qui concerne nos expériences, elles se font au grand jour et toutes les formations aux "5 gestes" ont rencontré un grand succès et notamment la dernière, organisée dans l'arrondissement de Lille avec l'aide du Conseil Général du Nord (pour 7500 collégiens) par la Croix-Rouge Française.

Devant cette position de refus permanent du ministère des transports, Bernard CARTON s'était alors dirigé vers le dépôt d'une proposition de loi qui n'avait pas pu, vous le savez, être déposée à temps.

Nous trouvons inadmissible qu'un ministère utilise de telles méthodes pour bloquer un projet et influencer des parlementaires qui ne sont pas en possession de tous les éléments.

C'est le même procédé qui consiste, sans précision complémentaire, sans fait précis, sans preuve concrète, à prétendre que la "P.L.S" est dangereuse (alors qu'avec les "5 gestes" nous prenons plus de précautions par rapport à la P.L.S enseignée systématiquement à l'AFPS !); que la Commission Européenne serait contre, que cela coûterait trop cher ou qu'un tel enseignement ne pourrait pas être dispensé à 7-800 000 personnes chaque année !

Nous ne supportons plus de telles allégations qui ensuite s'avèrent fausses et souvent contradictoires entre elles !

Il est très grave que ce ministère empêche, par ces subterfuges, ce projet d'aboutir.

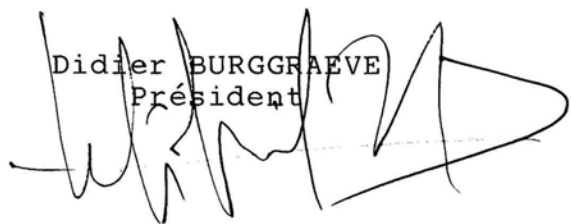
Qui prend alors la responsabilité de ces morts inutiles par non assistance à personnes en danger parce que les pouvoirs publics refusent de former le grand public ?

Il y a là un scandale que nous vous demandons de dénoncer lorsque vous vous apercevrez, vous-même - et pour chaque argument - que l'on vous a menti, que la fameuse "expérience de charente-maritime" n'a rien à voir avec les "5 gestes" et que le Secourisme se diffuse en France aussi par des formations grand public de quelques heures par les organismes qui font partie de l'observatoire national du Secourisme !

Seul un texte voté par le Parlement pourra mettre un terme à cette situation indigne de la part d'un Pays comme la France.

Nous vous prions de croire, Madame la Sénatrice, en l'expression de nos sentiments dévoués et les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE
Président

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'Didier Burggraeve', written over the typed name and extending to the right margin.



Bernard CARTON

Député du Nord
Vice Président du Conseil Général du Nord

Roubaix, le 25.07.91

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

Monsieur le Président,

Vous m'avez exprimé votre déception vis à vis de a réponse que Mr Georges SARRE avait apportée en date du 16 août 1990 à la question écrite que je lui avais posée à propos des "5 gestes qui sauvent".

C'est pourquoi je tiens aujourd'hui à vous communiquer la réponse que le Ministre a faite sur le même sujet à mon collègue Mr Gérard SAUMADE, dans la mesure où vous n'en auriez pas eu connaissance.

Il me semble que l'expérience qui sera lancée en Charente-Maritime à l'automne prochain, comme l'indique Mr SARRE, marque une avancée dans le sens que vous souhaitez.

Je ne doute pas que vous m'exprimerez votre sentiment sur ce point.

Tout en restant, quant à moi, à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments distingués.

Bernard CARTON
Député du Nord

Bernard CARTON

Député du Nord
Vice Président du Conseil Général du Nord

REPONSE A LA QUESTION ECRITE PARUE AU
JOURNAL OFFICIEL DU 21 JANVIER 1991

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 (PNF), 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 autos-écoles devra être conforme à ce programme. Dans cette optique, un stage de formation à la mise en oeuvre du PNF 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 Routière (DSCR).

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 21 août 1991

Monsieur Bernard CARTON,
Député du Nord,
Hôtel de Ville,
59100 ROUBAIX

Monsieur le Député,

Nous vous remercions de votre courrier du 25 juillet comprenant la réponse de M. SARRE à la question écrite de votre collègue M. SAUMADE, que nous connaissions.

En réalité, ce qui nous déçoit, c'est que les différentes réponses du Ministre n'apportent rien de plus de ce que nous savons.

En effet, des groupes de travail sur cette question fondamentale il y en a eus au Ministère de l'Intérieur ainsi qu'au Ministère des Transports ces dernières années.

Nous avons été invités à participer à la Commission Nationale du Secourisme puis à un groupe de travail du Ministère des transports. Nous arrivions toujours très près de la proposition des "5 gestes qui sauvent". Mais aucune décision ne fut jamais prise !

Depuis, alors que nous sommes à l'origine de cette initiative en France et que nous estimons bien connaître le sujet, nous ne sommes plus invités aux réunions de travail sur ce thème ? C'est assez curieux comme comportement.

En ce qui concerne l'expérimentation, c'est dès 1974 que nous avons fait des tests avec des candidats au permis de conduire puis la population intéressée.

Nous croyons, depuis 1967, puis 1972 année de la sortie de la première édition de la brochure gratuite, avoir étudié tous les avantages et les difficultés de ce concept.

Il est donc difficile d'admettre toutes ces tergiversations et cette attentisme.

Nous vous remettons sous ce pli deux documents qui se passent de commentaires.

Un article paru dans la revue du "Secours Routier Français" qui vante les mérites d'un tel enseignement. 2000 vies sont concernées par cette mesure !

La page 13 d'une enquête parue dans la revue officielle du Comité de la Sécurité Routière avec cette question d'un responsable de la Croix-Rouge Française : "A quand l'enseignement des gestes de secours dans le permis de conduire" ?

Nous avons réussi à obtenir un consensus total sur ce projet sauf des fonctionnaires du Ministère des Transports à propos de l'application et de certains autres du Ministère de l'Intérieur à propos du contenu.

Il est inquiétant de constater le retard de notre Pays en la matière alors que notre mortalité est très élevée sur nos routes et que le gain en vies humaines est estimé, selon les sources de 1000 à 2000 vies humaines !

Tout a déjà été dit mais comme il faut toujours recommencer, nous vous remettons ci-inclus la 3ème partie d'un mémoire sur l'historique des "5 gestes qui sauvent" et l'argumentation que nous défendons (qui date de 1984).

Ce document avait été adressé à Paul QUILES début 1985 alors Ministre chargé des Transports. Inclus également une plaquette (n° 5) sur la Campagne Nationale qui démontre que nous n'avons pas ménagé nos efforts pour tenter de convaincre les Pouvoirs Publics.

Que faire pour avancer ?

Ne pas attendre certes une hypothétique décision Européenne. Alors que les "5 gestes qui sauvent" est un projet Français qui peut s'imposer demain en Europe. Les gestes qui sauvent sont les mêmes partout !

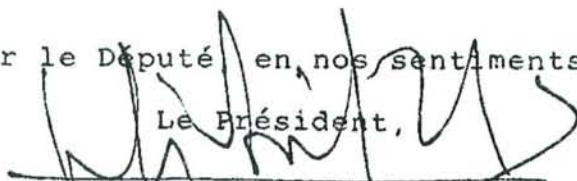
En France, l'application de cette mesure pourrait être progressive et, durant une période transitoire, les candidats au permis de conduire qui suivrait la formation (de 4 à 5 heures maximum) assurée pour un coût modique (le CAPSU a proposé 50 F par candidat), obtiendraient un bonus de 1 point pour l'épreuve théorique du Code de la route.

Mais il est urgent de décider enfin. Nous sommes à la disposition des Pouvoirs Publics afin de travailler ensemble dans cette direction.

Nous vous remercions de bien vouloir transmettre ces éléments à M. SARRE à qui nous avons demandé de nous recevoir en septembre.

Croyez, Monsieur le Député en nos sentiments dévoués à cette Cause.

Le 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 11 août 1999

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT,
Ministre des transports,
Cabinet,
246 Bld Saint-Germain,
75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

En réponse à de nombreux parlementaires, soit au Parlement, soit suite à leurs courriers ou questions écrites, vous évoquez souvent, afin d'émettre de sérieuses réserves et ainsi bloquer l'évolution ou la concrétisation du projet des "5 gestes qui sauvent", "l'expérience conduite en 1992 en charente-maritime" qui n'aurait pas donné des résultats favorables.

Nous vous joignons comme exemple copie de la lettre que vous aviez adressée, le 10.3.1998, à M. Jean-Claude BOIS, Député du Pas de Calais.

Nous vous demandons de bien vouloir nous faire parvenir, dès que possible, afin que nous puissions en prendre connaissance, tous les éléments sur cette expérience. Il est important en effet de savoir :

- le contenu exact de la formation proposée
- la durée de la formation
- la durée de l'expérience
- l'organisation de cette formation (lieux, organismes agréés retenus pour la conduire, etc)
- les moyens pédagogiques utilisés pour les exercices pratiques et l'encadrement (moniteurs de Secourisme) par groupe de x personnes
- le nombre total de personnes concernées par l'expérience

ainsi que toute précision que vous jugerez utile de nous apporter, par exemple un rapport final avec l'avis des organisateurs.

.../...

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention

- déclarée en Préfecture du Nord -
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY

Le débat au Parlement et les amendements proposés par différents parlementaires, afin d'introduire la formation aux "5 gestes qui sauvent" dans votre projet de loi sur la sécurité routière - repoussés - ont démontré que vous-même ou vos services exprimiez des réticences sans aucune précision ou preuve concrète.

Nous comprenons que vous vous posiez éventuellement des questions ou preniez des précautions. Toutefois, votre Ministère connaît ce dossier depuis plus de 30 ans !

Par exemple, la formation "premiers secours routiers" avait été mise en avant avec la précision, par vos propres services, qu'il s'agissait de la "seule formation sérieuse en la matière".

Or, cette longue formation (50 h) est essentiellement destinée aux sapeurs-pompiers ou aux moniteurs ou secouristes expérimentés des associations. Elle ne peut être suivie que par les titulaires du CFAPSE (secours en équipe), également de 50 heures !

En répondant de la sorte, vos services vous décrédibilisent mais surtout - ce qui est grave - bloquent, en même temps, sans raison valable, le projet des "5 gestes" destiné au grand public, qui ne connaît rien, en laissant croire aux parlementaires qu'il existe déjà quelque chose, plus efficace et plus utile que les simples "5 gestes".

Le signataire de cette lettre connaît bien le Secourisme routier. Il en a reçu l'enseignement directement de son créateur, le Professeur Marcel ARNAUD, inventeur, en 1960, d'une nouvelle discipline, la traumatologie routière.

Ensuite, votre Ministère a reconnu son "erreur" et a suspendu le débat sur les "5 gestes" en annonçant la sortie d'une nouvelle formation dite "premiers secours sur la route".

Or, cette nouvelle formation, complémentaire, officialisée par un arrêté de mars 1998, ne pourra être suivi que par les titulaires de l'AFPS !

L'expérience du passé nous prouve que la répétition des attestations n'attire en fait pas grand nombre. Cette formation sera suivie par les Secouristes des associations, c'est à dire par une minorité de personnes. Peut-être 10/12 000 par an (comme pour l'attestation de formation complémentaire dite premiers secours avec matériel).

Ce nouveau programme, qui est toujours au stade expérimental actuellement, n'a donc rien à voir avec le concept des "5 gestes" pour un apprentissage de masse.

Encore une fois, nous pouvons comprendre que vous puissiez vous interroger sur tel ou tel aspect de notre projet, mais il faut le faire sur des bases sérieuses, avec des arguments concrets et vérifiables, sans dénigrer ce que nous faisons.

.../...

En ce qui nous concerne, nous vous adressons tous nos documents (6 mémoires depuis 1981 sur ce projet des "5 gestes qui sauvent").

En retour, nous ne sommes même pas invités ou informés de vos réunions de travail sur ce thème; nous ne recevons plus, comme par le passé, la revue du "Comité de la sécurité routière" et, à l'origine en France de ce Secourisme de masse, depuis 1967, vous n'avez même pas pensé à nous incorporer au groupe de travail qui a mis au point le programme de formation "premiers secours sur la route".

Pourtant, au delà de notre combat pour ces "5 gestes", nous agissons aussi, toujours bénévolement et depuis très longtemps, pour la sécurité routière, par exemple contre l'alcool au volant.

Nous avons été à l'origine, en France, en 1969, de l'équipement des véhicules, puis de l'obligation du port, 20 ans plus tard (?) des ceintures de protection à l'arrière des véhicules.

Récemment encore, peut-être pour jeter le doute, la P.L.S (position latérale de sécurité) a été remise en question : "elle pourrait être dangereuse" !

Ces propos ne sont pas dignes.
Si vous les utilisez vous-même, ils mettent alors en jeu votre sérieux et votre crédibilité.

La P.L.S.A (de sécurité et d'attente) a été mise au point par mon Maître, le Professeur Marcel ARNAUD. Elle est enseignée à tous ceux qui suivent une formation au Secourisme. C'est un geste essentiel pour la survie d'un blessé inconscient qui risque l'asphyxie en restant sur le dos !

Monsieur le Ministre, on ne peut continuer ainsi à inventer des prétextes pour troubler les parlementaires.

Chaque objection présentée a toutefois été levée par nos soins. Je vous propose donc que nous repartions sur de nouvelles bases.

Il est en effet préférable que nous parlions ensemble de la manière d'aboutir à la mise en place de ce grand projet, attendu par 67 % des Français, que de tergiverser en permanence.

La formation AFPS ne peut pas être utilisée pour une formation des usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident.

Son contenu ne convient pas. La durée de formation est trop longue, ce que, votre Ministère, reprochait déjà par le passé à d'autres projets (autre que les "5 gestes") présentés par la sécurité civile.

Sous de multiples prétextes, le projet des "5 gestes" a été retardé d'année en année.

Le fait de donner prochainement un coup de pouce à la formation au Secourisme dans les lycées et collèges (nous avons été des précurseurs dès 1968 !), ne doit pas à nouveau bloquer la formation que nous proposons pour tous les candidats aux permis de conduire.

En effet, les expériences avec l'éducation nationale existent depuis 20 ans. Elles ne sont que partielles donc complémentaires.

Les jeunes concernés pourront se compter en dizaines de milliers alors qu'avec les "5 gestes", nous parlerons en centaines de milliers d'individus à éduquer.

Si l'on extrait les "5 gestes" de la formation AFPS, assurée en 12 h minimum, personne ne peut affirmer que le temps de formation est trop court puisque nous n'abordons que la conduite à tenir en cas d'accident de la route.

Effectivement, pour enseigner le programme AFPS il faut au minimum 12 h (en moyenne 15 heures).

Monsieur le Ministre, nous vous avons déjà alerté sur la lourde responsabilité de votre Ministère en la matière. Vos objections sont infondées. Vos observations sont très aléatoires.

Chaque fois que vous voulez vous opposer au projet des "5 gestes", vos services mettent en exergue tel ou tel argument qui s'avère ensuite sinon faux, très contestable.

Vous avez personnellement dit ceci au Sénat le 10.2.1999 :

"L'effort à accomplir est grand, la voie à suivre ne peut être que celle de l'initiative, du courage, du rassemblement de toutes les énergies. Nous devons d'abord mener une action d'éducation et de formation, afin de modifier les comportements".

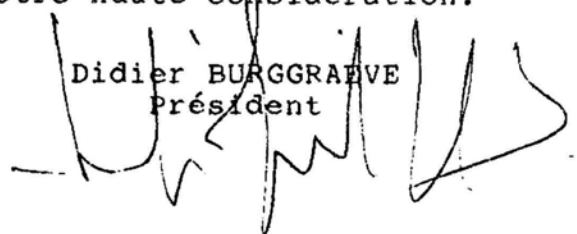
Nous ne demandons qu'à vous croire.

Le projet des "5 gestes qui sauvent" est bien une action d'éducation des usagers de la route. Il aura un impact important sur les comportements et il permettra de sauver de nombreuses vies humaines sur nos routes !

Nous espérons vivement que vous voudrez bien, avec vos proches collaborateurs, avoir désormais un autre regard vis à vis de notre projet et nous considérer comme des citoyens sérieux, responsables, désireux d'apporter leur contribution afin de faire cesser la tuerie sur nos routes; avec qui on peut débattre de ce projet capital pour la survie de nombreux accidentés de la route.

Restant à votre disposition, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en notre haute considération.

Didier BURGGRÄVE
Président



Je posais donc au ministre toutes les questions (en 1999) relatives à « l'expérience de Charente Maritime » qui datait de 1991, utilisée par son cabinet et la déléguée interministérielle, négativement, sans explications, sans préciser pourquoi elle n'avait pas été concluante !

Je revenais aussi sur le débat au Parlement dans le cadre de la loi sur la sécurité routière car, il faut le rappeler, des amendements avaient été proposés, outre par **Patrick DELNATTE** avec l'appui de parlementaires des groupes RPR, UDF et DL à l'époque, par les députés verts et aussi et surtout, au nom du groupe socialiste, par l'intermédiaire d'un autre député du Nord, M. **Marc DOLEZ** !

Cette lettre apporte aussi au ministre toutes les informations à propos des différents programmes de formation et l'impossibilité de les utiliser pour les candidats aux permis de conduire !

Si le ministre (en charge de la sécurité routière) ou la déléguée interministérielle, ne répondaient pas et utilisaient des arguments sans fondement..., le préfet de la Charente Maritime répondit clairement le 17 août à **Dinah DERYCKE** !

Nous apprenions que le projet avait été piloté par un médecin, le **Docteur Yves DUPUICH**, Président de l'ADPC 17 (association départementale rattachée à la FNPC) avec une formation d'une durée de 8 à 10 heures au maximum ; qui fut ramenée à 6 heures, en modifiant le programme dit AFPS.

Le préfet détaillait ensuite le programme qui avait été défini en 8 points. Rien à dire pour les gestes d'urgence (nos 5 gestes), mais les points 5 et 8 pouvaient être retirés.

Il regrette la « faible participation » des responsables des autos-écoles... Mais, nous avions dit que la formation (3^{ème} épreuve obligatoire) devait être proposée en dehors de la formation au Code de la route et à la conduite.... Même si quelques stages pouvaient être, éventuellement, organisés dans les locaux mêmes de ces autos-écoles !

Notre objection sur la durée au-delà des 5 heures était mentionnée par le préfet, « principal inconvénient » soulevé (augmentation du nombre d'heures de cours). Car, en effet, comment accepter d'ajouter 10 heures de formation à environ, à l'époque, 20 heures pour préparer un permis de conduire ?

Les 8-10 heures ont été ramenés à 3 heures et c'est cette proposition qui avait été transmise au ministère afin de la rendre obligatoire... Mais même pour 3 heures de formation (au lieu de 5 pour les « 5 gestes »), ce fut un refus (car « trop lourde ») !

Et le **docteur DUPUICH** quitta ce département. L'expérience s'arrêta d'elle-même.

Si l'on reprend le dossier (rédigé à la date du 30 mars 1993) joint par le préfet, on peut alors comprendre pourquoi cette expérience n'aura pas été bénéfique pour valider une telle formation pour les candidats aux permis de conduire.

Un premier document de 7 pages fait le bilan de l'expérience. 1200 personnes auront été formées, en 27 mois. Les conclusions rejoignent en grande partie les nôtres (des années 70 et 80) : « rendre cet enseignement obligatoire ».

Les commentaires (page 6) sont très importants. Ils contredisent les propos de la déléguée interministérielle à **Mme DERYCKE** lors de leur rencontre et surtout ceux des « experts ». Car, fort de cette expérience qui durera deux années, le **Docteur DUPUICH** indique :

« Il ne s'agit pas d'un cours de secourisme et il ne paraît pas souhaitable qu'il le devienne... Il s'agit de (souligné dans le texte) sensibiliser chacun à une conduite face à une situation d'accident... Ne rien faire peut être encore plus dangereux pour une victime... Cette filière obligée du permis de conduire apparaît comme une réelle opportunité de donner à un grand nombre d'hommes et de femmes ces notions minimales de « bonne conduite » afin qu'ils se sentent moins démunis face à l'accident... ».

Et, page 7 :

« Il faut que cela reste un choix volontaire » (question posée) Et la réponse :

« Inutile de se leurrer : c'est courir d'avance à l'échec, à l'abandon du projet... Ou bien on estime que ces notions sont aussi importantes que l'apprentissage de la réglementation ou de la conduite d'un véhicule et donc que tous les candidats au permis doivent en avoir connaissance... ».

« Une vie sauvée un jour justifie pleinement quelques heures d'enseignement supplémentaires dans une formation à la conduite ».

Cette conclusion s'impose d'elle-même. Il est regrettable que la déléguée interministérielle n'ait pas eu connaissance du bilan de cette « expérience » et surtout des commentaires du médecin qui en a eu l'idée. L'utilisation abusive, par elle-même – et le cabinet du ministre des transports – de toutes les objections avancées, en réalité des prétextes, graves, obtient ici un démenti formel. Ce comportement irresponsable aura contribué, ou permis, de bloquer, encore, le projet des « 5 gestes qui sauvent », à tort, durant plusieurs années.

Dans le fascicule de 36 pages édité par les « codes Rousseau » pour l'expérience (une édition de 15 000 exemplaires en 1991, et une seconde, en 1992 également de 15 000 exemplaires), à propos des gestes, on y retrouve : les points de compression, le garrot, l'écoulement de sang par l'oreille ou le nez, la manœuvre d'Heimlich, les atteintes des os et articulations, qui n'ont rien à voir avec le projet des « 5 gestes ».

Il paraît difficile sinon impossible d'apprendre le contenu de cette brochure en 6 heures (il faut au moins effectivement 8 à 10 heures).

Ce qui est encourageant à lire, c'est la préface de M. le **Professeur Michel SABATHIE** (ci-après), qui écrit :

« Il est indispensable d'informer au maximum les conducteurs sur leur rôle personnel devant un accident ». Et il parle de « quelques centaines » de vies à sauver ! Il parle bien « dans sa mémoire et dans ses mains » en s'adressant aux conducteurs, ce qui écarte uniquement des questions théoriques (comme toujours actuellement), mais confirme la nécessité d'une formation pratique.

Ainsi, des appels provenaient de partout mais n'arrivaient pas à la conscience des services de la sécurité routière...

La Rochelle, le 17 AOUT 1999

Madame la Sénatrice,

Par courrier parvenu dans mes services le 8 juillet 1999, vous me demandez quelles ont été les conclusions de l'expérience de sécurité routière menée en Charente-Maritime sur la formation aux premiers secours dans le cadre du permis de conduire.

Le projet présenté par le Docteur Yves DUPUICH, président de l'A.D.P.C.17 (Association Départementale de la Protection Civile 17) en 1990 concernait l'enseignement d'un programme spécial adapté aux problèmes spécifiques des accidents de la circulation et devait se faire sur 8 heures minimum et 10 heures maximum. Les cours auraient été dispensés par des titulaires du brevet national de moniteur de secourisme, en liaison avec les auto-écoles. Ces cours se seraient adressés, la 1^{ère} année aux candidats des permis "C" et "D" et auraient eu un coût d'environ 260 000 francs.

Le programme défini était le suivant :

- 1.savoir donner l'alerte et protéger
- 2.savoir observer les signes vitaux
- 3.savoir agir devant une personne inconsciente
- 4.savoir agir devant une hémorragie visible
- 5.savoir reconnaître et agir devant un problème ostéo-articulaire
- 6.savoir reconnaître un arrêt ventilatoire et agir en conséquence
- 7.savoir quand et comment déplacer une victime
- 8.savoir reconnaître et agir devant une personne qui a un malaise.

En pratique, les cours se sont adressés essentiellement à des candidats au permis "B" en A.A.C. (Apprentissage Anticipé de la Conduite), en 1991 et 1992, pour trois cours : Protéger, Alerter, Secourir. Le Docteur DUPUICH crée alors l'A.E.S.U.R. (Association pour l'Enseignement du Secourisme aux Usagers de la Route).

La durée de l'expérience a été de 27 mois et elle a permis la formation de 1 200 personnes. L'objectif initial était de réaliser ces formations en une année, mais la faible participation des responsables des auto-écoles n'a pas permis de tenir ce délai. Seules 25 % des auto-écoles du département ont participé activement à cette action. Le principal inconvénient que voyaient les enseignants de la conduite à cette opération était l'augmentation du nombre d'heures de cours.

Afin de lever cette difficulté il avait proposé à l'époque de rendre obligatoire ces trois heures de cours lors de la formation au Code de la route. Cette suggestion n'a pas été retenue par le Ministère des Transports de l'époque qui a jugé que l'expérience, très intéressante au demeurant, était trop lourde pour l'inclure dans le programme général de l'enseignement du permis de conduire et qu'en conséquence, cette action ne serait plus financée au titre du P.D.A.S.R. (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière).

Le Docteur DUPUICH quittant le département, cette action n'a pas été continuée. Ce dernier, que j'ai contacté, est actuellement le Chef de service des Urgences de l'hôpital de BLAYE (tel 05 57 33 41 64) et se tient à votre disposition pour toute information supplémentaire qu'il vous conviendrait d'obtenir.

Vous trouverez ci-joint le dossier que j'ai pu rassembler à votre intention sur cette action. J'appelle votre attention sur le document édité en 1992 par les "Codes Rousseau" et rédigé par les docteurs DUPUICH et Jean-Pierre DULIOUST qui comporte des données qui ne sont plus en conformité au regard des programmes d'enseignement des gestes élémentaires de secours actuels. Ce document, toujours existant, mais sous forme résumée est la propriété des assurances AXA.

Je vous prie de croire, Madame la Sénatrice, en l'expression de mes sentiments de haute considération.


Christian LEYRIT

Madame Dinah DERYCKE
Sénatrice du Nord
Vice-Présidente de la Commission des Lois
80, rue Jules Guesde
59 390 LYZ-LEZ-LANNOY

**EXPERIMENTATION D'UN ENSEIGNEMENT
DES GESTES DE PREMIERS SECOURS
AUX CANDIDATS AU PERMIS DE CONDUIRE
ET A L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE**

Bilan de l'expérience de Charente-Maritime

1. Structures du projet initial

- 1 . 1 Objectifs
- 1 . 2 Nature des opérations
- 1 . 3 Responsabilité et partenaires
- 1 . 4 Coût et financement
- 1 . 5 Calendrier

2. Contenu du programme

- 2 . 1 Protéger
- 2 . 2 Alerter
- 2 . 3 Secourir

3. Réalisation de l'opération

- 3 . 1 Organisation pratique
- 3 . 2 Modification de financement
- 3 . 3 Durée de l'expérience et participation

4. Evaluation

- 4 . 1 Contrôle des connaissances en fin de cours
- 4 . 2 Indice de satisfaction

5. Enquête auprès des auto-écoles

6. Conclusions

7. Commentaires

Rédaction du 30 mars 1993

**EXPERIMENTATION D'UN ENSEIGNEMENT
DES GESTES DE PREMIERS SECOURS
AUX CANDIDATS AU PERMIS DE CONDUIRE
ET A L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE**

Bilan de l'expérience de Charente-Maritime

1. Structures du projet initial

1.1 Objectifs

Sensibiliser chaque conducteur au problème de l'accident, lui expliquer la conduite à tenir et lui donner des bases de secourisme pour que, témoin d'un accident, il sache :

- protéger les lieux et les personnes,
- faire un bilan pour donner, ou faire donner, l'alerte,
- apporter les premiers secours.

1.2 Nature des opérations

Création d'un programme spécial d'enseignement à partir du nouveau programme du Brevet National de Premiers Secours (BNPS), adapté aux accidents de la circulation.

L'enseignement, réalisé sur 6 heures, est dispensé par des personnes titulaires du Brevet National de Moniteur de Secourisme.

Les cours s'adressent aux candidats au permis de conduire, en Charente-Maritime, dans les catégories A, B, C, D, et AAC.

Ils regroupent 10 à 12 personnes. Les dates et horaires des cours sont pris en accord avec les élèves et les enseignants des auto-écoles.

Cet enseignement doit concerner 1 500 à 2 000 candidats.

1.3 Responsabilité et partenaires

Responsable : Docteur Yves DUPUICH

Partenaires : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR).
M. le Sous-Préfet de Sécurité Routière de Charente-Maritime.
Fédération Nationale de la Protection Civile (FNPC).
Auto-écoles de Charente-Maritime.
Moniteurs de secourisme chargés de cet enseignement.

1.4 Coût et financement

Le coût d'une formation est établi à 150 F. par candidat qui, lui, en bénéficie gratuitement. Cette somme est payée par les autorités, compte tenu du fait que cette formation n'a pas un caractère obligatoire dans le cadre du permis de conduire.

Le Ministère de l'Équipement, des Transports et de la Mer prend en charge la formation de 667 candidats, soit une somme de 100 000 F.

Une convention (n° 90-40-011-00-124-75-31) est signée entre le Ministère et l'association A.E.S.U.R. chargée de mener cette opération pilote en Charente-Maritime.

Le reste de la somme, soit 150 000 F. est apportée par le Conseil Général de Charente-Maritime, dans le cadre du Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routières (PDASR).

1.5 Calendrier

Le début des opérations est fixé à la première quinzaine du mois de décembre 1990.

2. **Contenu du programme**

Le programme comporte 3 parties : Protéger, Alerter, Secourir.

2.1 Protéger

Comment protéger les personnes et les lieux.

Comment éviter le "sur-accident".

Quand et comment réaliser un dégagement en urgence.

2.2 Alerter

Ce chapitre comporte 2 volets : le Bilan et l'Alerte.

Bilan : comment apprécier l'état des victimes, pour en transmettre les éléments aux services de secours.

Alerte : qui alerter et quel type de renseignements fournir aux services spécialisés pour optimiser les secours.

2.3 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.

L'enseignement insiste surtout sur les 2 premiers points, Protéger et Alerter. Car les résultats des enquêtes REAGIR montrent que 10% des morts et des blessés aggravés sont liés à des sur-accidents ou des alertes erronées, incomplètes ou mal données.

3. Réalisation de l'opération

3.1 Organisation pratique

Cette formation est proposée à tous les candidats au permis de conduire, toutes catégories, en Charente-Maritime, sous forme d'un libre choix volontaire puisqu'aucune réglementation officielle n'est applicable en l'espèce.

L'information initiale des candidats sur l'existence de cette action, l'incitation à suivre cette formation, son organisation concrète, tout cela repose sur la motivation des responsables des auto-écoles à apporter "un plus" à leurs élèves.

Dès qu'une auto-école 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).

Les cours sont réalisés par des moniteurs de secourisme qui assurent à la fois l'explication des données théoriques et la démonstration des gestes pratiques, avec aide visuelle, matérielle, et participation des élèves

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, chaque élève reçoit et conserve un livret, "Porter Secours", conçu et réalisé avec Les CODES ROUSSEAU et qui reprend l'ensemble du programme.

3.2 Modifications du financement

Suite à un avenant (n° 90-40-011-01-124-75-31) de la convention avec le Ministère des Transports, ce dernier a limité sa participation à la formation de 205 candidats. Le Conseil Général de Charente-Maritime a, pour sa part, financé 1 000 formations.

3.3 Durée de l'expérience et participation

La durée a été de 27 mois. Elle a permis la formation de 1 200 personnes.

L'objectif initial était de réaliser ces formations en une année. Mais la faible motivation, apparemment paradoxale, des responsables des auto-écoles n'a pas permis de tenir ce délai.

Seulement 25% des auto-écoles de Charente-Maritime se sont engagées dans cette opération, avec conviction. Malgré cela, elles ont rencontré parfois des difficultés à motiver certains de leurs élèves.

Le caractère facultatif de cette formation, malgré le nouveau Programme National de Formation (PNF), est certainement l'une des principales explications de ce phénomène.

4. Evaluation

4.1 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 Premiers Secours, 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.

4.2 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".

5. Enquête auprès des auto-écoles

En septembre 1992, nous avons adressé à tous les responsables des auto-écoles un questionnaire portant sur plusieurs points :

- leur motivation sur 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.

100% de ceux qui ont répondu estiment cet enseignement utile et 79% le trouvent bien adapté à leur auto-école.

80% pensent qu'il doit être réalisé par un moniteur de secourisme extérieur à leur auto-école. 20% souhaiteraient le confier à leur propre moniteur, formé à l'enseignement du secourisme et recyclé régulièrement.

97% souhaitent voir cet enseignement se continuer, sous forme obligatoire pour 75% d'entre eux.

65% enfin estiment qu'il doit faire l'objet d'un contrôle des connaissances lors de l'examen du Code de la Route.

Le coût de 150 francs paraît raisonnable à la majorité.

6. CONCLUSIONS

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, et que le contrôle soit rendu obligatoire lors de l'examen du Code de la Route, ce qui est cohérent avec le PNF.

Pour donner à cette expérience une ampleur numérique plus importante et permettre une évaluation plus approfondie, il paraît nécessaire 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 Code de la Route,
- dans le but d'une généralisation future à l'ensemble des permis de conduire passés annuellement en France.

Enfin, cet enseignement pourrait être l'occasion :

- d'une part de réaliser une sensibilisation des personnes face aux problèmes de l'accident et du secours en général,
- d'autre part de constituer un rappel de connaissances pour ceux qui auraient déjà suivi une telle formation durant leur scolarité, au travail, ou volontairement.

Une réflexion approfondie est actuellement menée dans plusieurs pays de la C.E.E. sur la possibilité d'intégrer un enseignement de ce type à l'examen du permis de conduire.

Une vie sauvée un jour justifie pleinement quelques heures d'enseignement supplémentaires dans une formation à la conduite.

Il faut INFORMER, PERSUADER... et ENSEIGNER l'esprit, la lettre et le geste du SECOURS.

La Rochelle, le 30 mars 1993

Y. > JPUEH

7. COMMENTAIRES

Un certain nombre de commentaires et d'objections ont été formulés à propos de cette expérience.

1. *"Tel qu'il est, cet enseignement en dit trop ou trop peu".*

Il ne s'agit pas d'un cours de secourisme et il ne paraît pas souhaitable qu'il le devienne. Si, à l'occasion de cet enseignement, des personnes éprouvent l'envie ou le besoin d'en savoir plus, elles pourront s'inscrire un jour à une formation de BNPS ou de SST.

Il ne s'agit pas non plus de former des "sous-secouristes".

Il s'agit de sensibiliser chacun à une conduite face à une situation d'accident, qu'il peut rencontrer un jour ou l'autre, sur la route ou ailleurs. De plus, les principes enseignés sont parfaitement transposables à un accident à la maison, au travail, lors de loisirs...

2. *"Il ne faut parler dans cet enseignement que de Protéger et Alerter".*

C'est vrai : on sait depuis longtemps que ces 2 thèmes, la Protection et l'Alerte, sont les points les plus importants à apprendre aux personnes non formées aux secours d'urgence.

Mais n'enseigner que ce message ---essentiel--- et dire : "Quand vous avez fait cela, vous n'avez plus qu'à attendre les secours" pourrait paraître un peu aride et peu valorisant, voire démotivant, à celui ou celle qui fait acte de porter assistance et secours.

3. *"Cet enseignement apprend à Monsieur-Tout-Le-Monde des gestes dangereux".*

Ce qui revient à poser la question : "Ne vaut-il pas mieux le laisser dans l'ignorance?" La réponse relève de l'éthique et du bon sens.

Ne rien faire peut être encore plus dangereux pour une victime.

Le Code pénal punit la non-assistance à personne en danger. (Loi 54-111 du 13.04.54). Une personne informée apprend aussi quelles sont ses propres limites.

Cette filière obligée du permis de conduire apparaît comme une réelle opportunité de donner à un grand nombre d'hommes et de femmes ces notions minimales de "bonne conduite" afin qu'ils se sentent moins démunis face à l'accident .

4. *"On ne peut pas forcer quelqu'un à s'improviser sauveteur".*

Il n'est pas question d'obliger qui que ce soit à faire des gestes qui lui paraissent au dessus de ses forces, de ses possibilités, de ses capacités.

Il faut seulement essayer de maîtriser sa propre angoisse car, il ne faut pas le cacher, un accident fait peur : le sang, les plaintes douloureuses, la perte de connaissance, voire la mort d'une victime... Même pour les professionnels du secours, c'est souvent difficile!

Si chacun peut raisonnablement protéger et alerter, nul ne doit être blâmé de ne pas être allé au-delà de ses limites.

5. *"Il faut que cela reste un choix volontaire".*

Inutile de se leurrer : c'est courir d'avance à l'échec, à l'abandon du projet.

Ou bien on estime que ces notions sont aussi importantes que l'apprentissage de la réglementation ou de la conduite d'un véhicule et donc que tous les candidats au permis doivent en avoir connaissance...

Ou bien on considère cet enseignement comme intéressant certes mais seulement optionnel. Et dans ce cas, on aura du mal à inciter de nombreux candidats à accepter de passer des heures supplémentaires et payer plus pour quelque chose de non-obligatoire.

6. *"Ca n'intéresse pas la majorité des auto-écoles".*

On ne peut effectivement que regretter la faible adhésion des auto-écoles, ---1 sur 4 en Charente-Maritime---, à ce programme, malgré plusieurs réunions d'information à leur destination et des incitations répétées par courrier à l'ensemble de la profession.

Mais la satisfaction marquée des élèves et l'intérêt très positif manifesté par les auto-écoles participantes ne peuvent qu'engager à donner une plus grande ampleur à cette expérience en la renouvelant sur des départements tests.

Dans un tel cadre, l'obligation de réalisation dans toutes les auto-écoles du département test et l'importance du nombre de candidats permettrait une meilleure évaluation et, si l'expérience continue à se montrer positive, d'envisager sa généralisation future.

7. *"On ne pourra jamais savoir si c'est vraiment utile".*

C'est une tâche de longue haleine, dont les effets positifs ne se feront sentir que très progressivement, comme pour la plupart des actions de prévention.

C'est une démarche qui doit s'intégrer dans les actions globales de sécurité routière, dont on constate chaque année un peu plus l'utilité et les bénéfices.

Pour chaque conducteur, bien conduire et bien se conduire doivent aller de pair.

Cet enseignement apprend une chose simple : savoir être utile sans faire courir de risque supplémentaire, ni à la victime, ni à soi-même.

Chacun, selon ses moyens, peut avoir quelque chose à faire si, un jour, on lui a dit ce qu'il est capable de faire.

Changer les comportements face à l'accident est l'expression d'un besoin profond dans les années 90.

C'est l'ambition de cette expérience d'y contribuer, en souhaitant la voir se développer encore.

PORTER SECOURS

CET OUVRAGE A POUR BUT DE FOURNIR
LES CONNAISSANCES INDISPENSABLES
POUR AGIR DEVANT L'ACCIDENT.

C'EST UN GUIDE PRATIQUE INEDIT
UTILE SUR LA ROUTE, A LA MAISON, AU TRAVAIL.

UNE PRESENTATION CLAIRE

**UN TEXTE COMPLET
QUI VA A L'ESSENTIEL
REDIGE PAR DEUX MEDECINS
DANS UN LANGAGE ACCESSIBLE A TOUS.**

60 PHOTOGRAPHIES ET SCHEMAS COULEURS

PORTER SECOURS
apprend à chacun les règles simples et
les gestes efficaces à pratiquer en cas
d'accident, démontrant le rôle important
du témoin dans la chaîne des secours.

Un fascicule de 36 pages, format 15 x 21

Editions Codes Rousseau. B.P. 93
85103 Les Sables d'Olonne Cedex

1ère édition : printemps 1991. Tirage : 15 000 exemplaires.
Edition en langue flamande : avril 92. Pays Bas et Belgique. 5 000 ex.
2ème édition française : août 1992. 15 000 exemplaires.
En préparation : adaptation / traduction en anglais.

PORTER SECOURS



*Agir devant
l'accident*

DOCTEUR Y. DUPUICH
DOCTEUR J.-P. DULIOUST

333

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.

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 victime, 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**

Malgré son départ de la Charente Maritime, j'écrivais le 16 septembre directement au **Docteur DUPUICH**. Avait-il abandonné son combat ? Je n'obtenais pas de réponse à ce courrier.

AFPS, puis formation « premiers secours sur la route » ne sont pas du tout des formations adaptées pour les candidats aux permis de conduire. Seul demeure disponible, de ce fait, le projet des « 5 gestes ».

Dans un mémoire précédent, ce programme « PSR » était analysé. Nous pensions que plusieurs milliers de – déjà titulaires de l'AFPS – auraient pu le suivre. Nous étions très optimistes. On n'en parle plus aujourd'hui. Il y eut très peu de candidats !

Après « l'expérience de Charente Maritime », on utilisa cette formation « PSR » qui devait résoudre le problème soulevé ! En tout, nous aurons perdu 10 ans de plus !

Création d'un Conseil national de sécurité routière

Réfléchissant à ces aberrations, je décidais de saisir le premier Ministre et de lui proposer de créer une structure complémentaire, indépendante, afin que les actions et décisions (préventives et répressives) soient désormais conçues en y associant tous ceux qui sont concernés c'est-à-dire y compris les usagers de la route. Car de nombreuses décisions sont prises par les services.

Il fallait une mesure nouvelle. Accepter que la sécurité routière ne pouvait plus être laissée qu'à des spécialistes, c'est-à-dire à la seule délégation à la sécurité routière. Ce principe avait atteint, à mon avis, ses limites.

Ainsi, je saisisais les principaux parlementaires, de tous bords, avec qui je travaillais sur cette question au nom du CAPSU, la sénatrice **Dinah DERYCKE**, dès le 28 mai 2000 (copie jointe), qui pouvait agir auprès de ses amis au gouvernement. **Patrick DELNATTE** le 9 juin, **André ASCHIERI** et **Jacques LEGENDRE** également le 9 juin.

Je considérais que le système actuel, avec la délégation à la sécurité routière, qui date de 1972, qui a bien fonctionné, notamment durant les 15 premières années, était à reconsidérer.

Je voulais associer, par la création d'une « Commission nationale » toutes les parties prenantes. Des parlementaires, afin qu'ils puissent relayer les idées par des propositions de lois ; des conseillers régionaux afin qu'ils puissent tester telle ou telle mesure chez eux ; les assureurs, pour qu'ils puissent d'eux-mêmes (et non sous la contrainte d'un texte législatif) accorder des réductions à leurs assurés afin de les récompenser et les stimuler d'un comportement exemplaire au volant ; les associations afin de recueillir l'adhésion totale de leurs membres, à titre d'exemple.

Je détaillais cette idée dans la lettre à la sénatrice de Lys lez Lannoy qui s'était ainsi engagée dans ce combat afin de sauver plus de vies humaines. Mais cette « nouvelle » commission ne devrait pas compter trop de membres, sinon, on le sait, tout débat est difficile, tout travail concret encore plus.

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 16 Septembre 1999

Monsieur le Docteur Yves DUPUICH,
Chef du service des urgences,
Centre Hospitalier,
33390 BLAYE

Monsieur,

En liaison avec Madame Dinah DERYCKE, Sénatrice du Nord, j'ai pu avoir communication de la réponse de M. le Préfet de Charente-Maritime qui avait été interrogé sur l'expérience menée dans ce département afin de former les candidats au permis de conduire V.L. au Secourisme.

Nous menons en France depuis plus de 30 ans une action dans ce domaine, intitulée les "5 gestes qui sauvent" et qui a donné lieu au dépôt de 2 propositions à l'Assemblée Nationale, l'une en juin 1997 par M. DELNATTE Député (RPR) du Nord, cosignée par 80 autres députés (RPR - UDF -DL), l'autre, récemment, en juin, par les 6 députés-verts, que vous trouverez ci-incluse.

Nous sommes très intéressés par votre expérience, ce que vous en pensez avec quelques années de recul, le programme retenu, lieu de formation, durée, etc. Le devenir, depuis votre départ, de l'association créée : "Association pour l'enseignement du Secourisme aux usagers de la route", ses moyens actuels et son impact, la poursuite de l'expérience...

Vous trouverez un exemplaire de la brochure gratuite que nous diffusons (625 000 exemplaires à ce jour). La 10ème édition est en préparation et nous améliorerons la présentation des 5 gestes.

Nous souhaiterions conserver le contact avec vous car pour faire aboutir ce projet qui devrait toucher plus de 800 000 personnes/an, il faut nous unir.

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

Didier BURGGRAEVE
Président

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention
- déclarée en Préfecture du Nord -
C.A.P.S.U. : 59390 LYS LEZ LANNOY

FORMATION COMPLEMENTAIRE

« PREMIERS SECOURS SUR LA ROUTE »

La réforme du Secourisme de 1991 a en fait compliqué les choses. Les « GES » et le « BNS » ainsi que les mentions de spécialisations ont été supprimés.

Certes, l'A.F.P.S est plus accessible au grand public mais d'après les statistiques on ne forme guère beaucoup plus de Secouristes qu'auparavant si l'on prend le cumul de la formation GES et BNS d'avant 1991 !

Pourquoi ? Car il n'y a plus de **Secourisme de masse** !

Et pourtant, dans le milieu des années 70 et le début des années 80, le Comité de la sécurité routière était sensibilisé à l'importance du comportement du premier témoin sur les lieux d'un accident, en attente de l'arrivée des secours.

Pour ne prendre qu'un seul exemple, la revue du C.I.S.R, n° 29, de mars 1981, publiait un article sur le « secours aux blessés » en présentant le SAMU 92 (page ci-après).

On lit dans cet article que :

« tout usager de la route doit être capable d'apporter une aide efficace aux victimes de la circulation par la pratique des gestes simples consistant, notamment, à aider les blessés à survivre en attendant l'arrivée des premiers secours ».

Nous aurions dû nous borner à cette définition et diffuser en masse la conduite à tenir en cas d'accident **de la route** uniquement, sans rechercher à préparer également les stagiaires, par ailleurs candidats à un permis de conduire, à d'autres risques ou blessures !

La F.N.P.C a mené une expérience de formation au sein de la R.A.T.P, certes intéressante. C'est la raison pour laquelle sa proposition d'une formation complémentaire pour le risque routier (chauffeurs de bus) a été reprise par le Ministère des transports.

Son information de juillet 1997 (dans la revue de la FNPC) permet de le comprendre. Mais il s'agit de 12 heures de formation **qui s'ajoutent** aux autres 12-15 heures de l'AFPS !

Cette formation complémentaire ne s'adresse donc qu'aux professionnels de la route déjà titulaires de l'AFPS, contrairement à ce que répond le ministère des transports en prétendant que cette formation remplace celle des « 5 gestes » (?). Cette formation « P.S.R » ne touchera que 10-15 000 personnes par an. C'est toujours cela de plus mais on est très loin du million de personnes concerné par la conduite à tenir face à l'accident et aux victimes en détresse **qui ne savent rien** !

Il faut donc leur apprendre les **« 5 GESTES QUI SAUVENT »** !



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"

COPIE

Le 28 mai 2000

Madame Dinah DERYCKE,
Sénatrice du Nord,
Cabinet Parlementaire,
59390 LYS LEZ LANNOY

Chère Madame la Sénatrice,

Vous vous êtes engagée dans le difficile combat pour la sécurité routière par des interventions au Sénat, des questions écrites, des contacts directs avec les administrations concernées, pour le projet des « 5 gestes qui sauvent », certes, mais aussi pour des sujets différents liés à la prévention.

Si tous les parlementaires s'engageaient comme vous, il est fort probable que nous avancerions plus rapidement sur la voie d'une situation Française plus « acceptable ».

Je tiens à vous remercier de votre engagement, qui ne faiblit pas, malgré les obstacles et les difficultés à traiter de ces questions, notamment par la complexité du problème.

Toutefois, **nous ne pouvons plus continuer ainsi en France !**

La sécurité routière - ou l'insécurité routière - c'est à dire tout notre système de prévention, d'information, de formation, de sanction **est à revoir !**

C'est par une telle révolution que nous gagnerons cette bataille. Il n'est plus tolérable d'accepter de perdre, chaque année, sur nos routes, 9000 de nos concitoyens sans compter les handicapés à vie et ceux qui garderont des séquelles graves !

Vous trouverez ci-après quelques textes sélectionnés qui confirment ce grave problème Français : **nous sommes incapables de traiter efficacement de l'insécurité routière.**

Nous allons donc à un échec. Nous ne devons pas attendre que la situation se dégrade encore pour faire « passer » d'autres mesures de répression. La répression est nécessaire et indispensable. Mais la **formation** ainsi que l'entretien de cette formation et des campagnes **permanentes** sont indispensables.

L'objectif de ce courrier n'est pas de vous rappeler les résultats catastrophiques de la France !

Si l'on prend le texte **1** ci-joint, on se rappelle que les pouvoirs publics avaient pris un engagement de diminuer la mortalité **de moitié**, en 5 ans !

Or, déjà, les statistiques ne sont pas les bonnes. Il n'y a pas 8000 mais 9000 tués chaque année sur les routes de France car on ne retient que la mortalité des 6 premiers jours - et non pas dans les 30 jours !

Si l'on prend le texte **2** on se rend mieux compte de notre situation alarmante !
Le taux de mortalité, par rapport au nombre de véhicules en circulation, il y a 5 ans, était pour la France de **341** contre 250 en Allemagne , 239 en Italie ou 175 en Angleterre !

Enfin, les Français eux-mêmes se sont exprimés dans toute la Presse et le texte **3** illustre bien l'état d'esprit des citoyens-usagers de la route !

Dans ces conditions, c'est bien une remise en question, ce que j'appelle une **révolution des idées** (« tout à repenser » d'après le titre de l'article joint) qui nous permettra de mettre un terme, dans un délai raisonnable (donc acceptable), à cette tuerie permanente sur nos routes !

Le monopole des décisions ne peut plus être laissé au pouvoir réglementaire **seul**. Ces décisions, étudiées, préparées, testées, comparées doivent être le fait de **tous les acteurs** et non uniquement de fonctionnaires qui n'ont parfois qu'une inspiration administrative des mesures à mettre en place.

Vous le savez, il est impossible aujourd'hui d'obtenir des informations de sécurité routière par le Ministère des transports ou les services de la sécurité routière, comme si ces renseignements étaient « secret d'Etat » !

Les associations ne sont plus associées comme par le passé. Considérées comme « trop » critiques, elles sont mises à l'écart ou on ne les écoute plus ! Quelle erreur ! Les associations sont **indispensables** car elles apportent une richesse aux débats et mettent le doigt là où il faut !

Il faut un mixage donc une organisation de toutes les forces vives de la Nation pour parvenir à des solutions trouvées **en commun** et non imposées, souvent sans concertation et sans explication !

C'est l'objet même de cette lettre où je vous demande de prendre l'initiative de saisir le Premier ministre afin de le pousser à s'orienter dans cette direction.

La première phase de ce changement serait la mise en place d'une **Commission Nationale de la sécurité routière** qui comprendrait 20 membres (5 représentants désignés des pouvoirs publics : transports, intérieur, santé, éducation nationale..), 5 élus (1 Député, 1 Sénateur, 1 Conseiller régional, 1 Conseiller général, 1 Maire ou adjoint > impliqués dans des actions de sécurité routière), 5 représentants des assureurs (Prévention routière, F.F.S.A, MACIF/MAIF...) et 5 représentants d'associations menant depuis de nombreuses années des actions de prévention de sécurité routière (Ligue contre la violence routière, Droits du piéton,...). La durée du mandat serait de 3 ans.

Cette commission serait rattachée au Premier ministre et non à un Ministère (transports) lui-même n'ayant qu'un représentant sur les 20.

Un tué sur la route est estimé à (minimum) **3,6** millions de francs !
Nous pourrions nous donner un objectif de **500 morts de moins par an** c'est à dire, sur la base des 9000 actuels : 8500 en 2001, 8000 en 2002, 7500 en 2003, etc. Ce qui serait un gain supérieur du fait de l'augmentation du parc, tous véhicules confondus.

Je vous demande de bien vouloir vous saisir sans délai de cette proposition car tous les moyens doivent **vraiment** et rapidement être utilisés pour renverser cette situation que nous ne pouvons plus accepter, qui que nous soyons !

Bien sûr, le CAPSU voit cette grande entreprise par une approche globale et la création en France d'un Ministère de la Protection Civile. Mais si cette première phase est mise en place et, par de premières décisions, crée **un choc psychologique favorable** dans l'opinion publique, alors nous aurons démontré qu'il existe bel et bien d'autres voies pour réussir là où beaucoup se résignent ou croient que toute amélioration demeure improbable voire impossible !

Cette proposition du CAPSU sera rendue publique en fin de semaine sauf avis contraire de votre part afin que vous puissiez transmettre auparavant cette démarche.

Certain de trouver auprès de vous une écoute, je suis persuadé que vous saurez agir là où il faut, rapidement et fermement. Cette proposition n'a pas pour but de remplacer ce qui existe mais ce qui existe est **insuffisant** et trop restrictif.

Nous pouvons citer en exemple la Commission de sécurité des consommateurs ou celle mise en place pour la sécurité dans les établissements scolaires qui ont fait du bon travail et dont les avis sont suivis.

Restant à votre entière disposition, je vous prie de croire, Chère Madame la Sénatrice, en l'expression de mes sentiments dévoués et les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE
Président

Evidemment, parmi les mesures que je souhaitais que cette commission nationale (auprès du premier Ministre) valide, il y avait en 1 le projet des « 5 gestes qui sauvent » et en 2 une nouvelle et grande action d'envergure contre l'alcool au volant.

Les lettres aux députés **Patrick DELNATTE** et **André ASCHIERI**, ainsi qu'au sénateur **Jacques LEGENDRE** sont identiques.

J'exposais cette proposition, cette demande, au Premier ministre, **Lionel JOSPIN**, le 2 juin.

Sur les 20 membres (maximum) de la commission, nous aurions eu, (désignés pour trois ans) :

- 5 représentants des pouvoirs publics (Ministères des transports, Intérieur, Santé, Education nationale et Premier ministre).
- 5 élus (1 député, 1 sénateur, 1 conseiller régional, 1 conseiller général*, 1 maire).
- 5 représentants des assureurs (impliqués) : Prévention routière, Mutuelles (MACIF ou MAIF), FFSA, AXA, AGF – à modifier tous les 3 ans).
- 5 représentants des associations agissant pour la sécurité routière (avec une longue expérience). Je pensais au CAPSU en ce qui nous concerne.

Réponse rapide. Le 9 juin 2000, le cabinet du premier Ministre « accuse réception » de ma « nouvelle lettre ». Le courrier est transmis au ministre des transports, M. **Jean-Claude GAYSSOT**.

Il se fait que le député de Roubaix **Guy HASCOËT** avait été nommé Secrétaire d'Etat. Je l'avais rencontré à plusieurs reprises, il était favorable aux « 5 gestes » et son groupe avait décidé de déposer une proposition de loi.

Le 4 août, je lui écrivais pour l'informer de cette proposition du CAPSU en lui demandant de « faire quelque chose » (car au sein du gouvernement). Je lui donnais quelques exemples « d'anachronismes » du fonctionnement administratif en évoquant l'envoi du 7^{ème} mémoire au directeur de la sécurité civile et à Mme **MASSIN** déléguée interministérielle... sans réponse de leur part !

Le but aussi était de faire mieux connaître le concept des « 5 gestes » et de permettre la discussion des propositions de loi (l'une d'entre elle) au Parlement, lors de ce que l'on appelle curieusement une « niche parlementaire ».

Le 28 août, le chef de cabinet du ministre me répondait et (comme le cabinet du Premier ministre) faisait suivre le courrier au ministre des transports.

Le 29 novembre, j'écrivais à nouveau à **Guy HASCOËT** car, depuis trois mois, aucune nouvelle du ministère des transports, ni de Mme **MASSIN** !

Curieusement, durant cette période, fut créé, non pas une « commission nationale » mais un Conseil national de sécurité routière (et non comité) lors d'un CISR. Mais ce conseil, que nous avons donc proposé, allait-il être animé comme souhaité, c'est-à-dire hors du champ habituel des fonctionnaires ? Donc de leur mainmise ?

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 9 juin 2000

Monsieur André ASCHIERI,
Député des Alpes-Maritimes,
126 rue de l'Université,
75355 PARIS 07 SP

Objet : Création d'une « Commission Nationale de sécurité routière »

Cher Monsieur le Député,

Vous êtes un parlementaire engagé dans le difficile combat pour la sécurité routière. Vos nombreuses démarches et interventions peuvent en témoigner. De plus, vous n'avez pas hésité à déposer - avec vos collègues - une proposition de loi afin que les « 5 gestes qui sauvent » soient appris à tous lors de la préparation d'un permis de conduire.

Je profite de ce courrier pour vous en remercier et vous confirmer que nous serons à vos côtés afin de faire face aux difficultés ou obstacles qui se présentent ou se présenteront. **Sauver des vies par la prévention et les secours est un objectif supérieur !**

Toutefois, ce fléau de l'insécurité routière avec ses conséquences dramatiques n'est plus tolérable. **9000 tués en 1999 !** (et non 8000 comme chacun le dit, pouvoirs publics, médias et même les associations - voir note CAPSU jointe).

C'est pourquoi, nous souhaitons proposer une mesure nouvelle afin que les actions et décisions (préventives et répressives) soient conçues avec tous ceux qui y sont concernés, c'est à dire y compris les usagers de la route.

La sécurité routière ne peut plus être laissée qu'à des spécialistes, c'est à dire au C.I.S.R ! Ce principe a atteint ses limites.

La situation Française réclame une nouveauté dans le traitement de ce fléau !

En proposant la création d'une **Commission Nationale de sécurité routière**, nous souhaitons associer ceux qui, aujourd'hui, travaillent en ordre dispersé - et donc souvent s'opposent et nuisent aux résultats positifs que nous attendons tous !

Ainsi, les parlementaires (1 Député, 1 Sénateur) qui en feraient partie s'engageraient à déposer s'il le faut des propositions de loi.

Les Conseillers d'une région ou d'un département pourront tester chez eux telle ou telle mesure. Les assureurs pourront accorder des réductions à leurs assurés dans certaines conditions pour les récompenser et les stimuler. Enfin les associations sauront convaincre leurs adhérents et iront dans le même sens...

Le système actuel est à bout de souffle. Il existe depuis 1972 ! Il a marché efficacement durant environ 10-15 ans. Désormais il est totalement à reconsidérer !

Vous trouverez sous ce pli copie de la lettre que nous avons fait parvenir à M. le Premier ministre afin de lui faire cette proposition - accompagnée de quelques documents joints cités.

Je vous remercie de vous en saisir et de choisir le ou les moyens qui vous paraîtront utiles afin d'inciter les pouvoirs publics à étudier l'idée voire à la mettre en place rapidement.

Ce courrier au Premier ministre est également transmis à vos collègues parlementaires qui ont, comme vous, déposé une proposition de loi en faveur de la formation aux « 5 gestes ».

Vous trouverez par ailleurs, pour votre information, les fiches réalisées en vue d'une intervention de ma part sur la sécurité routière à Lys lez Lannoy, qui comprennent des éléments comparatifs et certaines propositions du CAPSU.

Le CAPSU, depuis 25 ans, s'est résolument engagé afin de trouver des idées, les tester puis les recommander aux pouvoirs publics avec le seul et unique but de sauver des vies humaines.

Votre relais, votre appui, nous sont indispensables.

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

Didier BURGGRAEVE
Président

P.S : J'espère que vous avez bien réceptionné, à votre mairie de MOUANS-SARTOUX, notre lettre-fax (5 pages) qui vous a été adressée le 5 février dernier ?

Y a t'il un espoir de voir arriver à l'ordre du jour la proposition de loi sur la formation aux « 5 gestes qui sauvent », dans un délai « raisonnable » - du fait de l'urgence à entreprendre cette formation de masse des usagers de la route ?

C.A.P.S.U

COPIE

Le 2 juin 2000.

Monsieur Lionel JOSPIN,
Premier ministre,
Hôtel de Matignon,
57 rue de Varenne,
75700 PARIS

Monsieur le Premier ministre,

Le combat pour la sécurité routière est une tâche difficile et tous les moyens doivent être utilisés pour limiter les conséquences de cette hécatombe stupide, inutile et indigne d'un grand Pays comme la France.

Notre association se bat depuis de très nombreuses années pour cette cause et, récemment, j'ai fait parvenir un nouveau mémoire (le 7^{ème}), à votre cabinet, sur le projet des « 5 gestes qui sauvent » qui vise à former les futurs conducteurs, au moment de la préparation de leur permis de conduire, à la conduite à tenir lors d'un accident de la route.

Mais le CAPSU a œuvré contre l'alcoolisme au volant et continue de le faire. Il a participé à la mise en place de nombreuses mesures (ceintures de sécurité à l'arrière des véhicules, contrôle technique etc).

Toutefois, **nous ne pouvons plus continuer ainsi en France ! Le bilan reste effroyable !**

La sécurité routière - ou l'insécurité routière - c'est à dire tout notre système de prévention, d'information, de formation, de sanction **est à revoir !**

C'est par une telle révolution que nous gagnerons cette bataille. Il n'est plus tolérable d'accepter de perdre, chaque année, sur nos routes, 9000 de nos concitoyens sans compter les handicapés à vie et ceux qui garderont des séquelles graves !

Vous trouverez ci-après quelques textes sélectionnés qui confirment ce grave problème Français : **nous sommes incapables de traiter efficacement de l'insécurité routière.**

Nous allons donc à un échec. Nous ne devons pas attendre que la situation se dégrade encore pour faire « passer » d'autres mesures de répression. La répression est nécessaire et indispensable. Mais la **formation** ainsi que l'entretien de cette formation et des campagnes **permanentes** sont indispensables.

L'objectif de ce courrier n'est pas de vous rappeler les résultats catastrophiques de la France !

Si l'on prend le texte 1 ci-joint, on se rappelle que les pouvoirs publics avaient pris un engagement de diminuer la mortalité **de moitié**, en 5 ans !

Or, déjà, les statistiques ne sont pas les bonnes. Il n'y a pas 8000 mais 9000 tués chaque année sur les routes de France car on ne retient que la mortalité des 6 premiers jours - et non pas dans les 30 jours !

Si l'on prend le texte 2 on se rend mieux compte de notre situation alarmante ! Le taux de mortalité, par rapport au nombre de véhicules en circulation, il y a 5 ans, était pour la France de **341** contre 250 en Allemagne, 239 en Italie ou 175 en Angleterre !

Enfin, les Français eux-mêmes se sont exprimés dans toute la Presse et le texte 3 illustre bien l'état d'esprit des citoyens-usagers de la route !

Dans ces conditions, c'est bien une remise en question, ce que j'appelle une **révolution des idées** (« tout à repenser ») d'après le titre de l'article joint) qui nous permettra de mettre un terme, dans un délai raisonnable (donc acceptable), à cette tuerie permanente sur nos routes !

Le monopole des décisions ne peut plus être laissé au pouvoir réglementaire **seul**. Ces décisions, étudiées, préparées, testées, comparées doivent être le fait de **tous les acteurs** et non uniquement de fonctionnaires qui n'ont parfois qu'une inspiration administrative des mesures à mettre en place.

Il est impossible aujourd'hui d'obtenir des informations de sécurité routière par le Ministère des transports ou les services de la sécurité routière, comme si ces renseignements étaient « secret d'Etat » !

Les associations ne sont plus associées comme par le passé. Considérées comme « trop » critiques, elles sont mises à l'écart ou on ne les écoute plus ! Quelle erreur ! Les associations sont **indispensables** car elles apportent une richesse aux débats et mettent le doigt là où il faut ! Ou on revient vers elles quand la situation redevient critique !

Il faut un mixage donc une organisation de toutes les forces vives de la Nation pour parvenir à des solutions trouvées **en commun** et non imposées, souvent sans concertation et sans explication !

C'est l'objet même de cette lettre où je vous propose d'orienter différemment l'action des pouvoirs publics pour plus d'efficacité.

La première phase de ce changement serait la mise en place d'une **Commission Nationale de la sécurité routière** qui comprendrait 20 membres (5 représentants désignés des pouvoirs publics : transports, intérieur, santé, éducation nationale..), 5 élus (1 Député, 1 Sénateur, 1 Conseiller régional, 1 Conseiller général, 1 Maire ou adjoint > impliqués dans des actions de sécurité routière). Puis 5 représentants des assureurs (Prévention routière, F.F.S.A., MACIF/MAIF), 5 représentants d'associations menant depuis de nombreuses années des actions de prévention des accidents de la route (Ligue contre la violence routière, Droits du piéton...). La durée du mandat serait de 3 ans.

Cette commission vous serait rattachée et non à un Ministère (transports) lui-même n'ayant qu'un représentant sur les 20.

Un tué sur la route est estimé à (minimum) **3,6 millions de francs** ! Nous pourrions nous donner un objectif de **500 morts de moins par an** c'est à dire, sur la base des 9000 actuels : 8500 en 2001, 8000 en 2002, 7500 en 2003, etc. Ce qui serait un gain supérieur du fait de l'augmentation du parc, tous véhicules confondus.

Je vous demande de bien vouloir vous saisir sans délai de cette proposition car tous les moyens doivent **vraiment** et rapidement être utilisés pour renverser cette situation que nous ne pouvons plus accepter, qui que nous soyons !

Bien sûr, le CAPSU voit cette grande entreprise par une approche globale et la création en France d'un Ministère de la Protection Civile, proposition qui vous a déjà été faite.

Mais si cette première phase est mise en place et, par de premières décisions, crée **un choc psychologique favorable** dans l'opinion publique, alors nous aurons démontré qu'il existe bel et bien d'autres voies pour réussir là où beaucoup se résignent ou croient que toute amélioration demeure improbable voire impossible !

Cette proposition n'a pas pour but de remplacer ce qui existe mais ce qui existe est **insuffisant** et trop restrictif.

Nous pouvons citer en exemple la Commission de sécurité des consommateurs ou celle mise en place pour la sécurité dans les établissements scolaires qui ont fait du bon travail et dont les avis sont suivis.

Restant à votre entière disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, en ma très haute considération.

Didier BURGGRAEVE
Président

—
CABINET

Références à rappeler :
CAB IV/2 - GA/PB
R109591.04.1

Monsieur le Président,

Votre nouvelle lettre est bien parvenue au Cabinet du Premier Ministre.

J'ai été chargé de la transmettre, en complément de dossier, à Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, déjà saisi par nos soins.

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



Philippe CLOITRE
Chef du Service des Interventions

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

59390 LYS LES LANNOY



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 4 août 2000

Monsieur Guy HASCOËT,
Secrétaire d'Etat à
l'économie solidaire,
10/16 rue Brancion,
75725 PARIS Cedex 15

Monsieur le Ministre,

Je n'ai pas encore eu l'occasion de vous féliciter pour votre nomination au sein du gouvernement. Je saisis donc l'occasion de ce courrier pour le faire. Je sais que le courage et les idées ne vous manquent pas et c'est bien là l'essentiel.

Je me permets de vous écrire à nouveau afin de faire le point sur le projet des « 5 gestes qui sauvent », pour lequel vous êtes cosignataire d'une proposition de loi du groupe des verts à l'Assemblée Nationale et de vous informer de nos propositions transmises récemment à M. le Premier ministre.

Je crois que avez probablement transmis le mémoire sur les « 5 gestes » (7^{ème}) que je vous avais remis lors de notre entretien à Roubaix le 24 janvier à vos collègues, notamment M. ASCHIERI qui avait suivi ce dossier, Vice-Président du groupe d'études sur la sécurité routière à l'Assemblée.

Peu avant votre nomination, je vous écrivais (le 7 mars) pour vous communiquer quelques informations et solliciter votre intervention (auprès de M. SARRE, de M. MANGIN, du Ministère des transports).

Le mémoire (32 ans de campagne et d'action en faveur du projet) a été adressé, vous le savez, à M. SAPPIN, Directeur de la défense et de la sécurité civiles (administration en charge du Secourisme en France) ainsi qu'à Mme MASSIN, déléguée interministérielle à la sécurité routière.

Serez-vous étonné si je vous dis que nous n'avons obtenu aucune réponse ?

La sécurité routière a toujours été une préoccupation essentielle du CAPSU, depuis son origine. Nous avons fait de très nombreuses propositions, certaines sont appliquées depuis, bien d'autres sont en attente, en « suspens »...

Notre objectif, le seul, est **d'épargner des vies humaines** par la prévention, l'éducation et la formation. C'est un travail énorme, de longue haleine. C'est à dire qu'il faut toujours recommencer !

Nous sommes déçus du peu d'écoute des pouvoirs publics alors que pour ce qui concerne les accidents de la route, notre Pays est l'un des derniers en Europe. Il y a chaque année, non pas 8000 mais **9000 tués sur nos routes !**

En ce qui concerne les « 5 gestes », nous espérons qu'une Députée de notre région voudra bien, au Nom du groupe socialiste à l'Assemblée, déposer prochainement une proposition de loi. Les contacts sont en cours avec l'aide de Mme Dinah DERYCKE (qui a déposé une proposition au Sénat).

Nous avons bien conscience que ce projet ne pourra aboutir que par une décision politique, notamment par l'inscription d'une des proposition à l'ordre du jour du Parlement. Nous agissons donc activement dans ce sens.

C'est pourquoi, Mme DERYCKE nous a obtenu un rendez-vous avec la Conseillère technique du Premier ministre en charge des transports, début septembre et je tenais à ce que vous le sachiez car nous devons nous coordonner pour faire venir ce projet à l'ordre du jour, pour le faire valider.

Nous savons certes que cet entretien ne réglera pas tout car il y a blocage de la part du Ministère des transports (qui se décharge sur l'avis de la sécurité civile) et du Ministère de l'intérieur qui n'approuve pas une formation pratique plus courte que la formation actuelle aux premiers secours (de 12 à 15 heures) !

Mais il est temps de passer outre et de donner aux élus de la Nation le pouvoir de mettre en place une telle mesure (appliquée ailleurs, notamment en Allemagne, en Autriche, en Suisse...) dans les délais les plus brefs.

Je compte donc beaucoup sur vous pour nous aider à nous faire entendre, s'il vous était possible d'évoquer le projet des « 5 gestes » au cabinet du Premier ministre et de demander au Ministre des transports plus d'égard à notre endroit (et je cite ici non seulement le CAPSU mais par exemple Mme Dinah DERYCKE qui ne reçoit pas toujours des réponses ou des observations courtoises !).

Vous trouverez ci-inclus la lettre, du 2 juin, adressée au Premier ministre pour lui proposer la création d'une Commission Nationale de sécurité routière (**C.N.S.R**) car en effet il est indispensable d'aller de l'avant, plus vite et plus fort !

Egalement copie de celle du 2 août concernant la prévention des accidents et l'organisation des secours (objectifs permanents du CAPSU) avec la proposition de création, en France, d'un Ministère de la Protection Civile.

Bien sûr toutes ces idées ou propositions peuvent être reprises et surtout défendues par le groupe des verts à qui vous pourriez transmettre ces pièces. Nous y joignons un résumé sur nos 5 priorités d'action.

En souhaitant demeurer en contact avec vous, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de mes sentiments dévoués et les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE
Président

Paris, le 28 AOÛT 2000

*Secrétariat d'Etat
à l'Economie Solidaire*

30 AOÛT 2000

Le Chef de Cabinet

CAB. ES DM/ab
SCOP N° 00 01 92 90 D

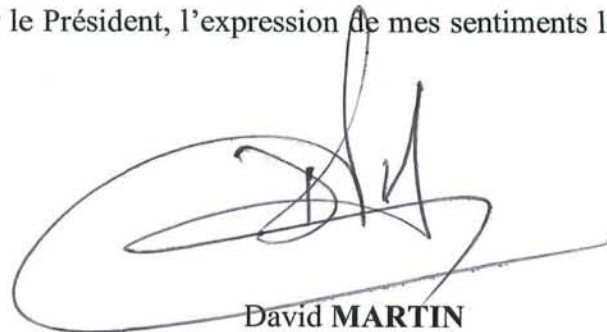
Monsieur le Président,

Par lettre en date du 4 août 2000 vous avez bien voulu adresser vos félicitations à M. Guy HASCOËT à l'occasion de sa nomination au sein du gouvernement et il vous en remercie. Vous appelez également son attention sur votre projet des « 5 gestes qui sauvent ».

Votre dossier a été immédiatement transmis au cabinet de M. Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'équipement, des transports et du logement, plus particulièrement chargé de ces questions.

Bien entendu je ne manquerai pas de vous tenir informé dès que possible des suites susceptibles de lui être réservées.

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



David MARTIN

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

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 29 novembre 2000

Monsieur **Guy HASCOËT**,
Secrétaire d'Etat à l'économie solidaire,
10-16 rue Brancion,
B.P. 554,
75725 PARIS Cedex 15

Monsieur le Ministre,

Vous aviez bien voulu transmettre au Ministre des transports le courrier que je m'étais permis de vous adresser en date du 4 août dernier et qui proposait, notamment, la création d'une « **Commission Nationale de sécurité routière** », d'un type nouveau en ce qui concerne sa composition et son champ d'action (le plus large possible), sans a priori, afin de découvrir de nouvelles pistes.

Je tiens à vous remercier.

J'avais également informé de cette proposition les parlementaires qui ont déposé une proposition de loi pour la formation des usagers de la route aux « **5 gestes qui sauvent** » et qui s'intéressent donc à la sécurité routière.

J'ai bien reçu la lettre du 28 août signée de votre Chef de Cabinet, David MARTIN, mais aucune réponse, aucun contact du Ministère des transports ou de Madame MASSIN, déléguée à la sécurité routière...

C'est toutefois avec plaisir que j'ai appris la création d'un « Comité National de sécurité routière » lors du dernier comité interministériel (CISR).

Nous serions heureux, au CAPSU, de recevoir un compte-rendu des décisions prises (ainsi que d'autres publications sur la sécurité routière - que nous recevions par le passé du fait de notre action permanente et de longue date dans ce domaine), pour les étudier.

>>>>

Pour ce comité national, je me permets d'insister auprès de vous sur la nécessité de le faire animer et fonctionner différemment des structures identiques qui, le plus souvent, demeurent sous la mainmise, l'influence, les seules directives (et les idées) de l'administration !

Si l'on veut vraiment faire évoluer les choses face à ce fléau des accidents de la route, la démarche doit être novatrice même s'il faut heurter les convenances, les conventions, les routines...

Le CAPSU agit pour la prévention des accidents de la route, **depuis sa création**, il y a 25 ans et j'avais, vous le savez, précédé cette action par de multiples initiatives personnelles : 5 gestes qui sauvent, lutte contre l'alcool au volant, ceintures de sécurité à l'arrière, contrôle technique des véhicules, campagnes locales de sécurité routière... etc.

J'ai enseigné le Secourisme (bénévolement) durant 25 ans et j'ai toujours cherché à sensibiliser les futurs Secouristes aux dangers de la route, aux règles à respecter, donc la prévention.

Je regrette toutefois, vous le savez aussi, je m'en étais ouvert auprès de vous lors de notre entretien à Roubaix en début d'année, du peu de confiance qui nous est accordée par le Ministère des transports ainsi que de la délégation interministérielle à la sécurité routière... du fait essentiellement que nos vues divergent sur certaines décisions à prendre et particulièrement à propos du projet des « 5 gestes qui sauvent » !

Ce concept est aujourd'hui encore plus important qu'hier car nous butons désormais sur un chiffre qui ne descend quasiment plus (si l'on retient la mortalité à 30 jours et non à 6 jours, soit **9000 tués par an** - et non 8000 !). Nous sommes encore très loin des 5000 tués/an en 2002 !

Il faut un effet psychologique, comme nous avons réussi à le créer, dès 1978, contre l'alcool au volant avec la proposition de loi d'un Député du Centre (M. BOUDET) et le concours du Ministre de la Justice, M. Alain PEYREFITTE !

Et la mesure doit être efficace. C'est le cas avec les « 5 gestes ».

Ne pas le reconnaître est ridicule. Les campagnes menées en permanence par plusieurs grands organismes Français de Secourisme ou médicaux, les sondages réguliers qui prouvent que les Français ne comprennent pas pourquoi nous en sommes encore là en France et aussi les exemples de l'étranger pour un Pays qui vante sa « sécurité civile » dans le monde lors des catastrophes, devient incompréhensible !

Ce n'est pas sans tenter, de notre part, des contacts fréquents car nous ne comptons plus nos lettres et l'envoi de nos documents.

Le dernier mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » que nous vous avons remis à Roubaix a été adressé, en mars, à Madame MASSIN, en charge de la sécurité routière et n'a même pas suscité de sa part un accusé de réception !

Certes, le Ministère n'a pas d'arguments. Il se réfugie derrière « l'observatoire du Secourisme » pour ne rien décider et avance des réponses aux parlementaires qui ne sont pas dignes du débat, sur une question aussi importante. Sa crédibilité va être mise à rude épreuve. Il faut un changement rapide et total sur cette question.

On ne peut d'un côté solliciter le concours des associations ou des militants de la sécurité routière et, par ailleurs, les ignorer ou esquiver le débat car leurs orientations sont différentes voire opposées à la pensée unique du moment qui aboutit au désastre que nous connaissons sur nos routes !

Pourtant, le projet des « 5 gestes qui sauvent » à apprendre à tous les usagers de la route est un objectif qui en vaut la peine ! **Pour aboutir, il faut une formule simple !.**

Je rappellerais que, préconisant dès 1969 des ceintures de sécurité à l'arrière des véhicules, la mise en place des ceintures à l'avant puis l'obligation de les porter, et non à l'arrière, a posé problème. On m'avait déjà opposé une argumentation qui n'était pas très éloignée des absurdités que j'entends aujourd'hui de ceux qui ont pourtant en charge la sécurité routière ou le développement du Secourisme (heureusement une minorité mais hélas une minorité de blocage !).

Puis, en 1989, soit 20 années plus tard, cette mesure fut adoptée par le pouvoir réglementaire, pourtant à l'origine du blocage car des vies pouvaient être sauvées disait-il ! Il n'y eut plus d'objection !

Toutefois, ce retard considérable dans la mise en place de cette mesure nous aura donc coûté cher en vies humaines. L'habitude avait été prise de n'utiliser les ceintures qu'à l'avant des véhicules. Encore aujourd'hui beaucoup d'usagers ne sont pas ceinturés à l'arrière. Voyez comment une erreur monumentale est ensuite traînée comme un boulet durant des dizaines d'années ! Evidemment, il n'y a jamais de responsables !

Les gouvernements de droite, comme de gauche ensuite, sont autant responsables pour ce cas précis, mais depuis 20 ans, la gauche gère les affaires de la France pour l'essentiel de cette période.

Le fléau de la route est majeur dans notre Pays. Tous (élus, ministres, cabinets ministériels) n'ont pas pris la mesure de ce drame permanent !

Il est bien évident que, militant depuis plus de 30 ans dans ce domaine notamment, je suis prêt à participer aux travaux du C.N.S.R. que j'ai préconisé.

J'insiste auprès de vous, afin qu'il y ait des échanges entre les transports, le C.I.S.R, le cabinet du Directeur de la sécurité civile et nous (à propos des « 5 gestes » pour lesquels il y a un consensus dans l'opinion publique et au Parlement).

Comment faire valoir les points de vues, les faire évoluer, si les contacts se font à sens unique, du CAPSU vers les transports et l'intérieur... sans même un mot pour la bonne réception des documents, une proposition de rendez-vous... alors que le cabinet du Premier ministre nous répond ainsi que le Président de la République ? Et la plupart des parlementaires que nous contactons !

Puisque vous êtes aujourd'hui membre du Gouvernement, vous devez m'aider pour que ce projet aboutisse.

Si nous bloquons depuis plus de 15 ans (abandon en 1983 de la décision du C.I.S.R de 1974), rappelé dans la proposition de loi déposée par les députés verts et cosignée par vous-même, c'est du fait d'un projet inverse des « 5 gestes », plus long et qui traitait d'autres aspects du Secourisme, **ce que nous revivons aujourd'hui !**

Le mémoire que je vous ai remis faisait un point complet de cette situation. La responsabilité de nos dirigeants est lourde. Ce que nous avons perdu en vies humaines et perdons chaque année est inscrit dans ce même document.
On ne pourra plus dire que l'on ne savait pas !

En espérant vivement votre concours pour ce combat permanent, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de mes sentiments dévoués et les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE
Président

NB : Permettez-moi de citer ce grand Monsieur qui vient de disparaître, Théodore MONOD, qui a dit :

« L'utopie, c'est ce qui n'a pas encore été essayé ».

PS : Je vous prie de trouver sous ce pli le compte-rendu de notre Assemblée Générale à laquelle, invité, vous n'avez pas pu participer.

Le CAPSU sera-t-il invité à en faire partie ?

Il fallait toutefois, en attente, relancer encore et toujours le projet des « 5 gestes » !

Et enfin, le 26 février 2001, une réponse du chef de cabinet du ministre des transports. Pour nous dire quoi ?

Qu'il existe l'AFPS en ce qui concerne le Secourisme.

Et que le CNSR sera indépendant.

Aucun argument valable pour différer encore la formation des candidats aux permis de conduire à la conduite à tenir face à l'accident et aux victimes en détresse.

Un décret, du 28 août 2001, créait un Conseil national de la sécurité routière (modifiant ainsi un autre décret, de 1975, relatif au CISR). Ci-après.

Hélas, il allait comprendre 45 membres ! Soit le double de la proposition du CAPSU ! Si ce que nous avons souhaité afin que les élus soient directement partie prenante avait été retenu, l'administration revenait en force et rendait ainsi l'initiative caduque. De plus, il s'alourdissait d'un « comité d'experts ». Son fonctionnement était lourd. Bref, une nouvelle « machine » qui ne pourrait pas être efficace.

Coïncidence, c'est le député **René DOSIERE** qui en devenait le premier président. Un article dans « Circuler autrement » présentait la « nouvelle » structure et son président à l'issue de la première réunion (de mise en place) du 26 octobre 2001. La première séance de travail eut lieu le 19 décembre 2001.

Dans l'article, on pourra y lire ce qui se passa à propos des statistiques de la mortalité à 30 jours, première question à l'ordre du jour !

La première liste des membres du CNSR, au 1^{er} septembre 2002, est éloquente. S'agissant des représentants des associations, on pouvait relever que les « motards » avait deux représentants.... Mais pas le CAPSU, qui milite depuis 30 ans (et son président depuis beaucoup plus) pour la sécurité routière !

Nous trouvions toutefois **Christian GERONDEAU**, président de la Fédération française des automobiles clubs.

Si on consulte la « synthèse » de l'activité du CNSR (de juillet 2002), il abordait (ou ré abordait) des points intéressants. Mais s'il émet un avis favorable (ou défavorable, comme pour le taux d'alcoolémie), il doit le motiver, l'expliquer, afin de ne pas réagir comme les services...

Si l'on prend le compte rendu de la réunion de mise en place du CNSR eu 26 octobre 2001, on retrouve dans la déclaration du ministre des transports **Jean-Claude GAYSSOT** les arguments que nous avons utilisés dans notre lettre au premier Ministre afin de créer cette structure (légère) et indépendante.

Le 5 décembre 2002, **Patrick DELNATTE**, devenu notre « député référent » pour la sécurité routière, la diffusion du Secourisme ainsi que pour relayer nos propositions pour le développement de la Protection Civile, écrivait au ministre des transports, M. **Gilles de ROBIEN** afin de proposer ma candidature, dans la perspective du renouvellement (ou du remplacement) de ses membres, au titre des représentants des associations.

Paris, le 26 FEV. 2001

La Chef de Cabinet

- 2 MAR 2001

Monsieur le Président,


Par votre lettre adressée à Monsieur le Secrétaire d'Etat à l'Economie Solidaire, qui a transmis votre correspondance à Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Équipement, des Transports, et du Logement vous évoquez votre action en faveur d'une formation aux «5 gestes qui sauvent» dans le cadre du permis de conduire et vous souhaitez la création d'une commission nationale de la sécurité routière.

Pour ce qui concerne le premier point, nous vous confirmons les termes de nos précédentes réponses en soulignant le fait qu'il nous semble utile que tous les Français puissent accéder à une formation secouriste de qualité. Cette formation existe, il s'agit de l'Attestation de formation aux premiers secours, délivrée sous le contrôle du Ministère de l'Intérieur, Direction de la Défense et de la Sécurité Civile. Cette unité minimale de valeur, reconnue par l'Etat, est sanctionnée par un diplôme. Si le développement de cette formation, plus large que celle qui est proposée dans le cadre des «5 gestes qui sauvent» est souhaitable, il ne saurait cependant être rattaché à la seule formation à la conduite qui comprend déjà une sensibilisation à ce sujet.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière qui s'est réuni le 25 octobre 2000 sous l'autorité du Premier Ministre a décidé de prolonger les actions entreprises au cours des précédents CISR en les complétant par certaines décisions.

Il a été prévu, entre autres, de créer un conseil national de sécurité routière indépendant, doté d'un comité scientifique. Il aura notamment pour mission de formuler des propositions, de commander des études et des évaluations des actions menées. Réunissant les principaux acteurs de la lutte contre l'insécurité routière, représentants du Parlement, des collectivités locales, acteurs économiques et sociaux, associations, il sera un lieu de débats et permettra à chacun, en toute transparence, d'évaluer les mesures mises en œuvre et d'en proposer.

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


Maryvonne FRAICHARD

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

Décret no 2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret no 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière
NOR : EQUS0100530D

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,
Vu le décret no 75-360 du 15 mai 1975 modifié relatif au comité interministériel de la sécurité routière ;
Vu le décret no 90-437 du 28 mai 1990 modifié fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils sur le territoire métropolitain de la France lorsqu'ils sont à la charge des budgets de l'Etat, des établissements publics nationaux à caractère administratif et de certains organismes subventionnés ;
Vu l'avis du groupe interministériel permanent de la sécurité routière du 14 mars 2001,
Décrète :

Art. 1er. - Il est créé un Conseil national de la sécurité routière.
Le Conseil national de la sécurité routière est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.
Le conseil commande les études et recherches qui lui paraissent utiles pour améliorer la connaissance dans le domaine de la sécurité routière. Il fait procéder à des évaluations des actions engagées.
Le conseil remet chaque année au ministre chargé de la sécurité routière un rapport rendu public.

Art. 2. - Le Conseil national de la sécurité routière comprend quarante-cinq membres ;
1° Trois personnalités qualifiées, désignées par le ministre chargé de la sécurité routière ;
Deux membres du Sénat et deux membres de l'Assemblée nationale, désignés par leur assemblée respective ;
Un membre du Conseil économique et social ;
Un représentant des régions, désigné par l'Association des présidents de conseils régionaux ;
Un représentant des départements, désigné par l'Association des départements de France ;
Un représentant des communes ou des groupements de communes, désigné par l'Association des maires de France ;
Un membre du conseil de la jeunesse, désigné par celui-ci ;
Un membre du Conseil national des transports, désigné par la section permanente ;
Huit représentants des entreprises et institutions intéressées par la sécurité routière, désignés par le ministre chargé de la sécurité routière ;
Douze représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière, désignés par le ministre chargé de la sécurité routière ;
2° Le ministre chargé des finances ou son représentant ;
Le ministre chargé de l'emploi ou son représentant ;
Le ministre de la justice ou son représentant ;
Le ministre de l'intérieur ou son représentant ;
Le ministre chargé de l'éducation nationale ou son représentant ;
Le ministre de la défense ou son représentant ;
Le ministre chargé des transports ou son représentant ;
Le ministre chargé de la jeunesse ou son représentant ;
Le ministre chargé de la recherche ou son représentant ;
Le ministre chargé de la santé ou son représentant ;
Le délégué interministériel à la sécurité routière ;

Le président de la mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie.
Le président du Conseil national de la sécurité routière est nommé en son sein par arrêté du Premier ministre.

Les membres cités au 1^o ci-dessus sont nommés pour une durée de trois ans. Toutefois, leur mandat prend fin s'ils perdent la qualité au titre de laquelle ils ont été nommés. Ils sont alors remplacés, dans les mêmes conditions, pour la durée de leur mandat restant à courir.

Art. 3. - Le Conseil national de la sécurité routière se réunit sur convocation de son président au moins deux fois par an. Il se réunit de plein droit à la demande du délégué interministériel à la sécurité routière ou d'un quart de ses membres.

Le conseil national établit son règlement intérieur, qui est approuvé par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière.

Art. 4. - Le conseil national est assisté par un comité d'experts, dont il nomme les membres sur proposition du délégué interministériel à la sécurité routière. Ce comité est chargé d'éclairer les travaux du conseil. Sur l'invitation du président, les experts de ce comité participent aux débats du conseil.

Art. 5. - Le secrétariat et la gestion des crédits du conseil sont assurés par la direction de la sécurité et de la circulation routières.

Art. 6. - Les membres du conseil et du comité d'experts exercent leurs fonctions à titre gratuit. Ils peuvent bénéficier du remboursement de leurs frais de déplacement dans les conditions prévues par le décret du 28 mai 1990 susvisé.

Art. 7. - Le décret du 15 mai 1975 susvisé est modifié comme suit :

I. - A l'article 2, les mots : « textes réglementaires » sont remplacés par le mot : « décrets » ;

II. - A l'article 2 bis, les six derniers alinéas sont remplacés par les deux alinéas suivants :

« Le Conseil national de la sécurité routière émet un avis sur le programme de travail de l'observatoire.

Le comité d'experts du Conseil national de la sécurité routière oriente la méthodologie des recueils et analyses statistiques ainsi que des études de l'observatoire. Il peut également être consulté sur la qualité scientifique des publications mises à la disposition du public en matière de sécurité routière. »

Art. 8. - Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre de l'équipement, des transports et du logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 28 août 2001.

LIONEL JOSPIN

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,
Laurent Fabius

Décider



F. Cépès DSCR

René Dosière, président du CNSR, lors de son installation en octobre 2001.

ponctuel. Mais c'est la première fois que l'opinion se focalise sur ce thème. Il y a quelques années, il aurait été impensable d'imaginer un débat en dehors du cercle des experts. Aujourd'hui, les Français ont bien compris la signification de l'amnistie.

Quels thèmes allez-vous explorer ?

Nous nous situons dans la continuité des travaux du conseil d'orientation et d'évaluation de l'Observatoire national de sécurité routière, qui a été supprimé. Je souhaite un équilibre entre trois grands sujets d'études : la prévention des accidents, les mesures de répression et la formation. Les premières recommandations seront publiées lors de la prochaine semaine de sécurité routière à l'automne 2002.

Quel est votre calendrier ?

Le conseil doit d'abord s'entourer d'un comité d'experts permanent (*). Il y en aura dix, dans cinq domaines : accidentologie, statistiques, comportement, infrastructures, environnement..., pour évaluer et lancer ses études au premier trimestre 2002. D'autres, seront associés en fonction des sujets. Le conseil aura également la mission d'organiser des débats publics en région, notamment deux forums régionaux, à la fin de l'année prochaine. ■

René Dosière : "Aujourd'hui, les Français ont bien compris la signification de l'amnistie"

Député de l'Aisne, René Dosière préside la toute nouvelle "haute autorité" de la sécurité routière, installée par le ministre de l'Équipement, Jean-Claude Gayssot, le 26 octobre dernier.

Première réunion, le CNSR tempore

Au menu de sa première séance de travail, le 19 décembre 2001, le Conseil national de sécurité routière (CNSR) devait décider ou non qu'à l'instar de ce qui se passe chez nos voisins européens, les statistiques officielles prennent en compte les décès survenus dans un délai de trente jours après l'accident, contre six actuelle-

ment. Un consensus semblait obtenu avant la réunion. Tout a été remis en cause par le représentant de la gendarmerie nationale, inquiet du surcroît de travail pour les agents, qui a proposé une expérimentation localisée avant généralisation. Les 45 membres du Conseil se sont en définitive rangés à cette position.

En tant qu'élu, aviez-vous été amené à vous intéresser à la sécurité routière ?

J'ai été rapporteur de la loi dite "Gayssot", du 18 juin 1999, qui a créé le délit de récidive de grand excès de vitesse. J'ai travaillé sur le sujet pendant deux ans.

Votre première décision a été de demander aux candidats à la présidentielle de ne pas amnistier les infractions au code de la route...

On peut penser que l'amnistie est quelque chose de

* Ils ont été nommés le 19 décembre : Jean-François Caillard, comité médical de La Prévention routière, Jean Chapelon, Onisr, Hélène Fontaine, Inrets, Pr Claude Got, Geneviève Guicheney, France Télévision, Patrice Huerre, psychiatre, Frédéric Novellas, Certu, Sebastian Roché, CNRS, Yves Page, Lab, Claudine Perez-Diaz, CNRS, Rachid Salmi, professeur de médecine.

Conseil national de la sécurité routière

Liste des membres du Conseil National de Sécurité Routière Au 1^{er} septembre 2002

Président : X

Madame Catherine TURMO	Personnalité qualifiée
Monsieur Jean VERRE,	Personnalité qualifiée
Monsieur Lucien LANIER	Sénateur désigné par le Sénat,
Monsieur Georges GRUILLOT	Sénateur désigné par le Sénat,
Monsieur Jean-Michel BERTRAND	Député désigné par l'Assemblée Nationale, <i>a</i>
Monsieur Richard DELL'AGNOLA	Député désigné par l'Assemblée Nationale, <i>"5" suite</i>
Monsieur Hubert GHIGONIS	Désigné par le Conseil Economique et Social,
Monsieur Martin MALVY	Désigné par l'Association des Régions de France,
Monsieur Joël ABBEY	Désigné par l'Association des départements de France,
Monsieur Michel THIERS	Désigné par l'Association des maires de France
Madame Fabien GARNIER	Désigné par le Conseil national de la jeunesse
Monsieur Emmanuel DURET	Désigné par le Conseil national des transports

8 Représentants d'entreprises et institutions intéressées par la sécurité routière

Monsieur Guillaume ROSENWALD	Représentant la Fédération française des sociétés d'assurances
Monsieur Patrick JACQUOT	Représentant le Groupement des mutuelles d'assurance
Monsieur Yves PETITJEAN	Représentant la commission des accidents du travail
Madame Josette DIXNEUF	Représentant la commission des accidents du travail



Monsieur Yves de BELABRE	Représentant la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles
Monsieur Gilbert SANTIÉ	Représentant l'Association française des sociétés d'autoroutes
Monsieur Daniel BLOT	Représentant les établissements d'enseignement de la conduite membres du Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSCAOP)
Monsieur Yves HERVALLET	Représentant l'Association Française de la Presse Automobiles

12 Représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière

Monsieur Jean FLORY	Représentant la Prévention Routière
Monsieur Jacques ROBIN	Représentant la Ligue contre la Violence Routière
Madame Christiane CELLIER	Représentant la Fondation Anne CELLIER
Monsieur Michel BRÉTIGNOL	Représentant la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
Monsieur Jean-Pierre CHARRIER	Représentant l'Association des usagers et accidentés de la route
Monsieur Joseph LISSILLOUR	Représentant l'Association nationale des familles de traumatisés crâniens
Monsieur Philippe LE TALLEC	Représentant l'Association des paralysés de France
Monsieur Christian GERONDEAU	Représentant la Fédération française des automobiles clubs
Monsieur Jean-Pierre MOREAU	Représentant la Fédération française de motocyclisme
Monsieur Frédéric BROZDZIAK	Représentant la Fédération française des Motards en Colère
Monsieur François THOMAS	Représentant la Fédération des Usagers de la Bicyclette
Monsieur Jean-Louis FLAHAUT	Représentant l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public

12

Représentants des administrations

Monsieur Jean-Jacques DUMONT	Directeur de l'Action Régionale et de la petite et moyenne industrie Représentant le ministre chargé des finances
Monsieur Jean-Denys COMBREXELLE	Directeur des Relations du Travail représentant le ministre chargé de l'Emploi et de la Solidarité
Monsieur François MOLINS	Adjoint au directeur des affaires criminelles et des grâces représentant le ministre de la justice
Monsieur Stéphane FRATACCI	Directeur des libertés publiques et des affaires juridiques représentant le ministre de l'intérieur
Monsieur Joël MAIREAU,	Inspecteur de l'Education Nationale représentant le ministre chargé de l'éducation nationale
Monsieur Jean-Marc DENIZOT	Général de division, chef du service des opérations et de l'emploi représentant le ministre de la défense
Monsieur Patrick GANDIL	Directeur des routes représentant le ministre chargé des transports
Mme Chantal BRAULT,	Adjointe au Directeur des Sports représentant le ministre chargé de la jeunesse et des sports
Monsieur Alain COSTE	Directeur des technologies représentant le ministre chargé de la recherche
Monsieur Lucien ABENHAÏM	Directeur général de la santé représentant le ministre chargé de la santé
Madame Isabelle MASSIN	Déléguée interministérielle à la sécurité routière
Madame Nicole MAESTRACCI	Présidente de la mission interministérielle à la lutte contre la drogue et la toxicomanie

Le Conseil National de la Sécurité Routière

12 DÉC 2002

98

● Accueil

ONISR - mise à jour : juillet 2002

Organisation

- Le décret de création
- La liste de membres
- Le comité des experts
- Le règlement intérieur

Travaux

- Synthèse de l'activité du CNSR
- Les travaux du CNSR

SYNTHESE DE L'ACTIVITE DU CNSR

La présente page donne une synthèse de l'activité du CNSR depuis son installation le 26 octobre 2001. Pour plus d'informations on pourra se reporter à la rubrique "les travaux du CNSR" qui donne l'ensemble des compte-rendus et des documents diffusés en séance.

• **Réunion du 26 octobre 2001** : le conseil a été installé par Monsieur Jean-Claude GAYSSOT. Au cours de cette séance a été adoptée une résolution contre l'amnistie en matière de contraventions et de délits routiers.

• **Réunion du 19 décembre 2001**. Cette deuxième réunion a permis d'examiner un projet de règlement intérieur, de fixer l'organisation et la composition du comité d'experts qui assistera le conseil et de débattre sur les orientations 2002 pour le budget propre du Conseil.
En outre, au cours de cette réunion, le conseil avait à débattre du projet de passage de la définition du tué dans le fichier des accidents corporels (fichier BAAC) de six jours comme actuellement à un mois.

• **Réunion du 6 mars 2002** : L'essentiel de la réunion a été consacré à définir les thèmes prioritaires sur lesquels le CNSR souhaite faire porter son action. Six thèmes ont été retenus :

- l'amélioration du traitement rapide des infractions constatées en matière de limitations de vitesse,
- le développement du contrôle automatisé
- l'éventualité de la création d'une police de la route spécialisée,
- l'encadrement des premières années de conduite
- l'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire,
- les moyens à mettre en œuvre pour aboutir à une communication efficace.

Sur ce dernier point le conseil a décidé la création d'une commission qui sera chargée d'élaborer des propositions.

L'objectif du Conseil est d'aboutir dès la prochaine réunion qui est fixée au 11 juillet prochain à un premier ensemble de recommandations à présenter au futur gouvernement

Par ailleurs le Conseil a entendu un exposé du directeur des routes sur la politique de sécurité sur le réseau des routes nationales. En particulier, un point a été fait sur le contrôle de sécurité qui est en place dorénavant pour les projets neufs ainsi que sur la démarche en cours pour améliorer la sécurité des infrastructures existantes. Sur ce point, le directeur des routes a fait part de sa volonté de participer à la démarche EURO-RAP initiée au niveau Européen en insistant sur la nécessité de travailler en priorité sur les itinéraires accidentogènes et en déterminant les aménagements nécessaires par des méthodes de diagnostic d'accidents et surtout pas de conformité de la route à des normes théoriques.

Enfin, le conseil a décidé l'organisation de débats locaux sur la sécurité lors de la prochaine semaine de la sécurité routière du 14 au 20 octobre 2002. Ces débats

regrouperont un petit nombre de "citoyens de base" qui, après un travail avec des spécialistes sur des thèmes précis, élaboreront des propositions à soumettre au conseil.

• **Réunion du 11 juillet 2002** : Cette séance a permis de faire le point d'avancement sur les thèmes prioritaires :

1. Traitement rapide des infractions

Le conseil a globalement approuvé les orientations proposées par **le rapport de M. Pélissier**, magistrat, qui écarte la dépenalisation parce qu'elle ne réduit pas la charge pour la justice^[1] et qui propose surtout de simplifier et rendre plus efficaces les procédures en :

- créant une présomption de domiciliation,
- forfaitisant l'ensemble des contraventions au code de la route,
- supprimant la suspension judiciaire du permis de conduire,
- supprimant l'amende forfaitaire majorée,
- instaurant un recours préalable obligatoire,
- imposant une consignation, condition de recevabilité d'un recours judiciaire.

Le conseil a souhaité que soit examinée comment l'amende pourrait être nettement plus élevée si on fait un recours et que la justice le considère non fondé dans la mesure où on supprimerait l'amende majorée pour simplifier les procédures.

2. Commission communication.

Le conseil a approuvé les recommandations de la commission, composée de sept membres du CNSR, assistés de trois experts qui portent sur l'orientation générale de la communication, la coordination et la cohérence avec le niveau local et l'intensification de l'effort de communication (un doublement au minimum dans l'immédiat du budget de la publicité est jugé nécessaire). **Le rapport complet de la commission** fera l'objet d'une publication au cours du mois de septembre.

3. L'encadrement des premières années de conduite

Le conseil a exprimé son désaccord pour une mesure imposant aux seuls conducteurs novices un taux de 0,2g d'alcool dans le sang, comme le préconise la commission européenne.

Certains membres du conseil ont exprimé leur désaccord à l'idée de n'attribuer au moment de la délivrance du permis qu'un nombre limité de points, le total n'étant acquis qu'après une expérience de conduite acquise sans infraction dont la durée serait raccourcie si le conducteur novice suit des stages d'évaluation et formation complémentaires. Ces stages pouvant devenir obligatoires à terme pour disposer de la totalité de ses points.

Toutes ces dispositions devant s'inscrire dans un processus d'accès gradué à la conduite avec encouragement du développement de l'AAC.

Toutefois, le conseil souhaite que lui soit proposées d'autres méthodes d'instauration d'un permis probatoire pour les conducteurs novices. Il est demandé que lui soient présentées les formules de permis probatoire d'autres pays européens et les modes de financement des formations post permis des autres pays européens

4. L'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire.

Le conseil a pu entendre un exposé sur l'état actuel des dispositions propres à l'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire (BSR, ASSR).

5. Contrôle automatisé

Le conseil a été informé de l'avancement des expérimentations qui ont mis en avant les points de blocage concernant principalement :

- l'homologation des nouveaux dispositifs et de la sécurisation des données,
- l'accès automatique au fichier national des immatriculations,
- la valeur juridique de la constatation,
- le traitement rapide de l'infraction constaté et le suivi

automatisé du règlement de l'amende,

- le financement du dispositif (par une affectation d'une partie du produit des amendes.

Dans la perspective d'une généralisation de l'automatisation il sera nécessaire d'envisager une organisation ad hoc.

6. Police de la route.

Un point a été fait de l'avancement de l'étude qui a été confiée à l'Institut des hautes Etudes de la Sécurité intérieure (IHESI). Le planning prévoit un rendu au printemps 2003 avec des premiers éléments de bibliographie et d'éléments de comparaisons internationales à la fin 2002.

Par ailleurs, compte tenu de l'expérience positive de la commission communication, le conseil a décidé de créer une commission sur l'utilisation des feux de croisement le jour^[2].

Enfin, le conseil a pu faire le point sur les travaux de son comité d'experts et notamment sur ses recommandations concernant le boîte noire et les études poids-puissance.

[1] Ce sont les tribunaux administratifs qui seraient surchargés en lieu et en place des tribunaux civils.

[2] Composition de la commission : M.Christian GERONDEAU (Fédération Française des automobiles Club), M.Paul SERRE (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles), M.Jean-Pierre MOREAU (Fédération Française des Motocyclismes), M.Frédéric BRODZIACK (Fédération des motards en colère), M.Patrick JACQUOT (Groupement des mutuelles d'assurance), M.Guillaume ROSENWALD (Fédération Française des Sociétés d'Assurance), M.François THOMAS (Fédération des Usagers de la Bicyclette), M.Jacques ROBIN (Ligue contre la Violence Routière).

Conseil national de la sécurité routière

04
17 DEC 2002
DB

**Séance inaugurale
en présence de
M. Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du
Logement
26 octobre 2001**

8 juillet 2002

PROJET DE COMPTE RENDU

Etaient présents :

M. René DOSIERE, Député, Président du CNSR
Mme Catherine TURMO, personnalité qualifiée
M. Jean VERRE, personnalité qualifiée
M. Lucien LANIER, Sénateur
M. Hubert GHIGONIS, Conseil économique et social
M. Fabien GARNIER, Conseil national de la jeunesse
M. Pierre PERROD, Conseil national des transports
M. Guillaume ROSENWALD, Fédération française des sociétés d'assurance
M. Patrick JACQUOT, Groupement des mutuelles d'assurance
M. Yves HERVALET, Association française de la presse automobile
M. Jean FLORY, Prévention routière
M. Jacques ROBIN, Ligue contre la violence routière
Mme. Christiane CELLIER, Fondation Anne CELLIER
M Michel BRETAGNOL, Fédération nationale des associations d'usagers des transports
M. Joseph LISSILLOUR, Association nationale des familles de traumatisés crâniens
M. Philippe LE TALLEC, Association des paralysés de France
M. Christian GERONDEAU, Fédération française des automobiles clubs
M. Jean-Pierre MOREAU, Fédération française de motocyclisme
M. Frédéric BRODZIAK, Fédération française des motards en colère
M. François THOMAS, Fédération des usagers de la bicyclette
M. Jean-Louis FLAHAUT, ANATEEP
M. Jean-Jacques DUMONT, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
M. François MOLINS, Ministère de la justice, DACG
M. BUILLY, Ministère de l'intérieur, DLP AJ
M. Joël MAIREAU, Ministère de l'éducation nationale
M. Jean-Marc DENIZOT, Ministère de la défense
Mme Chantal BRAULT, Ministère de la jeunesse et des sports
Mme Isabelle MASSIN, Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière

Assistaient également :

M. Nicolas NOTEBAERT, Conseiller technique
M. Jean CHAPELON, Secrétaire général de l'ONISR
M. Yves ROBICHON, Direction de la sécurité et de la circulation routières
M. André CHAZEAU, Direction de la sécurité et de la circulation routières
Mme. Régine BREHIER-GUILLEN, Direction des routes
M. Serge BOYER, ONISR



Secrétariat : Observatoire national interministériel de sécurité routière
Arche de la Défense Paroi Sud 92055 la Défense Cedex
Téléphone : 01 40 81 80 42 Télécopieur : 01 40 81 80 99
✉ : Onisr.dscr@equipement.gouv.fr

Introduction de Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, souhaite la bienvenue aux participants en soulignant que cette séance inaugurale constitue un moment important pour tous les acteurs de la lutte contre l'insécurité routière.

L'an dernier à cette même époque, le 25 octobre 2000, le Comité interministériel de la sécurité routière avait, entre autres mesures, décidé de la création du Conseil national de la sécurité routière. Cette création d'une autorité indépendante disposant de moyens accrus était souhaitée par tous et notamment par les associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière. La mise en place effective du Conseil intervient dans le cadre de la semaine de la sécurité sur la route.

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT retrace ensuite les grandes lignes de l'évolution de la sécurité routière. Une première prise de conscience a abouti à la création du Comité interministériel de la sécurité routière, après les bilans désastreux de 1972. Depuis le combat contre l'insécurité routière a été continu. Il faut souligner que le tribut payé à la route est particulièrement lourd : plus d'un demi-million de tués en un demi-siècle, des millions de blessés parfois graves ou handicapés, autant de familles brisées, cela montre l'ampleur des enjeux. Si les résultats récents n'ont pas été négligeables, avec des chiffres de tués et de blessés divisés par deux depuis 1972, alors que la circulation a plus que doublé depuis cette date, le bilan de la France est dans l'ensemble moins favorable que celui des pays voisins.

Les politiques de sécurité routière successives ont suivi une évolution au cours de cette période. Dans les années soixante-dix, on a assisté à la mise en place progressive de l'arsenal réglementaire, accompagnée d'une communication régulière dans les médias. A partir de 1982, une étape supplémentaire a été franchie avec la mise en avant des aménagements de sécurité des infrastructures, l'amélioration de la formation du conducteur, et d'une manière générale, l'organisation du corps social. C'est l'époque à laquelle l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a été mis en place. La fin des années quatre-vingt et le début des années quatre-vingt dix ont marqué la prise de conscience globale, par la société civile, du caractère intolérable de l'insécurité routière. La limitation de vitesse à 50 km/h en vieille date de cette époque, par exemple. Depuis 1997, un objectif ambitieux s'est fait jour, celui de diviser par deux le nombre de tués sur les routes, en cinq ans. Dans cette optique, une réforme profonde de la formation à la conduite, basée sur la notion de continuité, est en cours. La loi du 18 juin 1999 a été la première loi, dans l'histoire de la République, entièrement consacrée à la sécurité routière. D'autres dispositions ont été adoptées. C'est ainsi que les crédits destinés aux aménagements locaux de sécurité ont été doublés. Par ailleurs, pour répondre aux besoins de sécurité toujours accrus des motocyclistes, la pose de glissières de sécurité a été accélérée. Enfin, la proposition de budget pour 2002 de la Délégation à la sécurité routière atteint désormais 100 millions d'euros, en augmentation de 45%.

Le bilan de l'année 2000 marque un net progrès. Ce sont en effet 800 vies de sauvées et une diminution de 6 500 blessés graves par rapport à 1998. Cela prouve qu'il n'y a pas de fatalité, mais, bien sur, il ne faut pas se contenter de ce résultat. Sur les neuf premiers mois 2001, nous enregistrons une baisse du nombre de tués sur les routes de l'ordre de 2,5%. Les résultats de septembre, dernier mois connu à cette date, sont par contre mauvais avec une augmentation de 6,5% du nombre des tués. Après les bons résultats de juillet et août, c'est une alerte sérieuse dont il faut tenir compte.

Ces mauvais résultats récents sont à rapprocher de ceux enregistrés lors des précédentes périodes préélectorales des présidentielles de 1988 et 1995, où la perspective d'une amnistie avait eu des effets similaires. Il est évident que tout ce qui peut apparaître comme un encouragement à ne pas suivre les règles du jeu, en l'occurrence le code de la route, a un effet néfaste sur le comportement des conducteurs. Monsieur Jean-Claude GAYSSOT

estime qu'il faut prendre position contre les dispositions d'amnistie dans le domaine routier, même si cette position est impopulaire. La démarche des associations consistant à interroger les candidats à l'élection présidentielle sur le sujet lui paraît tout à fait légitime. La lutte contre l'insécurité routière reste la priorité.

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT rappelle ensuite la mauvaise place de la France, en matière de sécurité routière, par rapport aux autres pays européens. C'est dans ce contexte que la création du Conseil prend toute sa signification. Il constitue le chaînon manquant de l'organisation, dont le rôle déterminant sera de participer à l'élaboration et au suivi de la politique de sécurité routière.

Le Conseil national de la sécurité routière est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics, il commande les études et les recherches qui lui paraissent utiles et fait procéder à des évaluations des actions engagées. Le conseil remet chaque année au ministre chargé de la sécurité routière un rapport rendu public. Le Conseil national sera assisté d'un comité d'experts et disposera d'un budget d'étude propre d'un montant de 15 millions de francs en ce qui concerne l'année 2002, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière assurera son secrétariat.

Parmi les premiers thèmes qui devront être abordés par le Conseil, monsieur Jean-Claude GAYSSOT évoque le passage des statistiques d'accidentologie des tués à six jours aux tués à trente jours. L'obstacle principal, qui réside dans l'allongement des délais d'obtention de l'information lié au suivi en milieu hospitalier des accidentés, est moins aigu depuis qu'un système de remontée rapide de résultats des accidentés, tués et blessés a été mis au point récemment. L'action locale fait également partie des priorités. Par ailleurs la vitesse est une des préoccupations majeures en matière de sécurité. Les voitures roulent de plus en plus vite. La réglementation concernant les limitations en ce domaine au niveau de la conception des véhicules ou en aval fait l'objet de confrontations au niveau européen. Parmi les autres enjeux prioritaires en matière de sécurité, il faut noter ceux concernant les routes nationales et départementales, le problème des personnes âgées et des jeunes.

La politique nationale de contrôle/sanction doit être renforcée. C'est ainsi que de nouvelles dispositions ont été prises qui autorisent la rétention du permis de conduire du conducteur pour les excès de vitesse supérieurs à 40 km/h, sans que la présence d'une personne du corps préfectoral soit requise.

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT laisse ensuite la parole à monsieur René DOSIERE, président du Conseil national de sécurité routière.

* * *

Monsieur René DOSIERE assure tout d'abord que sur un plan personnel, il mesure le poids de ses responsabilités. Sur un plan collectif, le rôle commun de l'ensemble des membres est de faire vivre cette instance en mobilisant l'opinion et en faisant des propositions aux pouvoirs publics. Sur ce dernier point, monsieur René DOSIERE précise qu'il y aura une autonomie de réflexion totale, qu'il n'y aura pas de question taboue.

Le Conseil possède déjà des moyens financiers et techniques avec un comité d'experts. Toutes les conditions sont donc réunies pour que cette instance puisse apporter sa contribution à diminuer le nombre des accidents.

En tant que premier geste symbolique du Conseil, monsieur René DOSIERE propose d'adopter une résolution qui se prononce contre l'amnistie. Un projet de résolution a été préparé dont le texte est remis aux membres du Conseil.

En ce qui concerne le programme de travail du Conseil, il conviendrait d'avoir une première réunion aux alentours du 20 décembre, à la fois pour procéder à la nomination du comité d'experts, adopter le règlement intérieur et choisir un ou deux thèmes d'étude à aborder en priorité.

Au sujet de l'amnistie, madame Christiane CELLIER propose de demander aux candidats à l'élection présidentielle de prendre un engagement commun. Pour monsieur René DOSIERE, il faut rester suffisamment large pour mettre chacun devant ses responsabilités sur une question qui concerne non seulement les candidats à l'élection présidentielle mais aussi l'ensemble des parlementaires.

Monsieur Guillaume ROSENWALD indique qu'il faudrait rappeler, dans le texte de la résolution, non seulement les morts mais aussi les handicapés à vie.

Des objections se font jour dans l'assemblée, notamment de la part de monsieur Lucien LANIER ainsi que de celle de monsieur Patrick JACQUOT, sur le caractère prématuré de la résolution ainsi que sur l'expression politique de la démarche.

Pour monsieur René DOSIERE, étant donné la date d'installation de cette instance, et si l'on veut faire preuve d'efficacité, c'est maintenant qu'il faut agir. L'opinion doit comprendre que s'il y a une mobilisation forte contre l'amnistie, il y a de fortes chances pour qu'elle n'ait pas lieu. Il semble que là, le Conseil est tout à fait dans son rôle. En ce qui concerne le caractère politique, le fait qu'il y ait une formulation générale en direction de tous ceux qui sont concernés peut constituer un acte politique dans le bon sens du terme, mais certainement pas un acte politicien.

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT précise que le rôle du Conseil est de faire progresser la sécurité routière. A ce titre les membres du Conseil ont l'opportunité d'interpeller les politiques. Il ne faut pas qu'ils s'en privent.

Madame Catherine TURMO remarque, sur le projet de résolution contre l'amnistie, que le rôle du Conseil est de prendre de telles décisions, ne serait-ce que sur le plan de la communication, sous peine de ne pas être pris au sérieux en tant que force de proposition.

Monsieur Yves HERVALET regrette que dès la première séance du Conseil les membres doivent prendre position, avec la question de l'amnistie, sur une analyse qu'ils n'ont pas diligentée. Par ailleurs, il ne lui apparaît pas que les chiffres soient si clairs quant à la remontée supposée de l'insécurité routière en période préélectorale. Pour monsieur Guillaume ROSENWALD, les statistiques des sociétés d'assurance montrent qu'il y a bien un effet amnistie sur les accidents de la route.

Monsieur René DOSIERE indique que le rôle du Conseil est avant tout d'interpeller les pouvoirs publics et d'attirer leur attention sur un certain nombre de problèmes. Dans cette optique il propose que le projet de résolution soit simplement considéré comme reflétant la position du Conseil, et soit présenté ainsi aux médias, après accord tacite de l'assemblée.

Monsieur René DOSIERE rappelle que la prochaine séance du Conseil national de la sécurité routière aura lieu en principe avant Noël, aux alentours du 20 décembre et met fin à la séance.

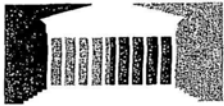
* * *

ANNEXE : texte de la résolution

RESOLUTION

Le Conseil national de la sécurité routière, réuni le 26 octobre 2001, se prononce contre toute amnistie pour les infractions au Code de la route à la faveur des élections présidentielles de 2002.

Il demande avec insistance, aux pouvoirs publics, aux candidats et aux formations politiques, l'engagement immédiat de renoncer à toute décision de cette nature afin d'enrayer le relâchement des automobilistes que l'on constate à l'approche de cette échéance et d'éviter ainsi le décès de plusieurs centaines de personnes et des milliers de personnes handicapées.



Patrick DELNATTE

Député du Nord
Conseiller Général
de Tourcoing Sud-Mouvaux

Monsieur Gilles de ROBIEN
Ministre de l'Équipement,
des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer
246, Boulevard Saint Germain
75700 PARIS

Tourcoing, le 5 décembre 2002

N/Réf. : PMD/JCL 12/2002-023

Monsieur le Ministre,

Par décret en date du 28 août 2001, a été créé le Conseil National de la Sécurité Routière, qui a vocation à être étroitement associée à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.

Ses membres étant nommés pour 3 ans, le Conseil National de la Sécurité Routière devrait donc logiquement être renouvelé en 2004.

Quand bien même cette échéance peut encore paraître lointaine, je me permets cependant d'ores et déjà d'insister sur l'intérêt que me paraît revêtir la participation, en qualité de membre de cette instance au titre des représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière, de l'association CAPSU (Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence), dont le siège est à LYS-LEZ-LANNOY (59390).

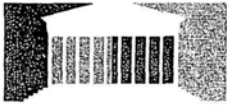
Entretenant depuis de nombreuses années des relations étroites avec cette association, je puis attester que ses démarches sont toujours empreintes de compétence et de responsabilité.

Le CAPSU, créé il y a maintenant plus de 25 ans, peut en effet s'enorgueillir d'une action exemplaire en faveur de la sécurité routière, s'illustrant notamment par son combat contre l'alcool au volant, pour l'introduction dans la formation des futurs usagers de la route de l'apprentissage de la conduite à tenir en cas d'accident, le port de la ceinture de sécurité à l'arrière ou encore le contrôle technique des véhicules.

A ce titre, Monsieur Didier BURGGRAEVE, Président fondateur du CAPSU et militant de la sécurité routière depuis 35 ans, me paraît assurément réunir l'expérience et les compétences requises pour pouvoir participer aux travaux du Conseil National de la Sécurité Routière dès son renouvellement.

.../...

512



.../...

Dans cette perspective, sans doute serait-il opportun que Monsieur BURGGRAEVE puisse être auditionné prochainement par les membres de cette instance afin qu'il puisse exposer la nécessité de former les usagers de la route aux « 5 gestes qui sauvent », objet d'une proposition de loi que j'ai déposée dès le début de cette législature.

Vous remerciant à l'avance de tout l'intérêt que vous voudrez bien accorder à ma démarche, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de ma haute considération *et de mes sentiments très cordiaux.*

P. Delnatte

Patrick DELNATTE

Au moins entendre en tout cas le Président du CAPSU afin que le projet des « 5 gestes qui sauvent » puisse être exposé par le principal intéressé...au conseil national de la sécurité routière !

Le 11 décembre, mais de l'année 2003, le ministre lui-même répondait à **Patrick DELNATTE**. Une année pour répondre !

Nous apprenions que le CNSR avait (déjà) interrompu ses travaux ! En effet, avec le changement de majorité, le député socialiste **René DOSIERE** avait cessé (de lui-même ?) ses fonctions... Et nous étions en attente de la nomination d'un nouveau président.

Le ministre indique que la candidature du CAPSU serait examinée lors du renouvellement des membres du CNSR.... Et que, favorable, il transmettait la « demande d'audience » au rapporteur de l'une des 4 commissions créées.... Nous en sommes restés à ces bonnes intentions.

Puis, nous apprenions la nomination de **Robert NAMIAS** au poste de président ainsi que de l'épouse du Président de la République, afin de faire partie du CNSR ! (Voir articles ci-après).

Pensant que, néanmoins et toujours, je pouvais aider, je prenais contact avec le nouveau Président, également directeur de l'information à TF 1, dès le 16 avril 2003. Il se fait que j'avais déjà correspondu avec M. **NAMIAS*** suite à mes contacts avec TF 1.

Le nouveau président du CNSR me répondit le 19 mai. Il évoquait l'article additionnel, suite à l'amendement de **Patrick DELNATTE** en discussion au Sénat, qui fut finalement adopté (voici maintenant plus de deux ans, sans suite...).

Bref, après ces échanges, les contacts directs avec le ministre des transports, la disponibilité permanente et sans faille du CAPSU, à quoi bon renouveler nos propositions de participation si, ceux qui sont nommés sont toujours les mêmes pour les mêmes résultats ?

Pourtant, en 2003, le CNSR a été « élargi » à 48 membres ! (Voir article de presse du 24.4.2003). Mais pour le CAPSU, aucune suite !

Le CNSR tel qu'il a été constitué n'est donc pas du tout ce que j'avais souhaité et espéré ! Dans ces conditions, il faut revenir à la proposition initiale. Il ne sert à rien d'avoir une structure qui comprend les mêmes fonctionnaires et les mêmes personnes.... Pour aboutir à quoi ?

Dans le cas contraire, on peut alors supprimer ce « conseil » et envisager le traitement des thèmes prévus d'une manière différente. On sera certainement plus efficace et nous ferons des économies !

* M. NAMIAS a été destinataire de la première partie de ce 9^{ème} mémoire (par un courrier en date du 14 octobre 2005) et sera donc destinataire de cette seconde partie. Le bulletin n° 36 du CAPSU, de novembre 2005, lui a été adressé le 7 novembre car il comprend des informations complémentaires et plus récentes sur le projet des « 5 gestes » et les contacts en cours avec le ministère des transports.



22 DÉC 2003

le ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

11 DEC. 2003

référence : CP/A02015181-D03010975

v/ref : PMD/JCL 12/2002-023



Monsieur le Député,

Vous m'avez demandé de prendre en considération la candidature de l'Association CAPSU (Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence), lors du renouvellement des membres du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) en 2004.

En premier lieu, je vous prie de bien vouloir excuser cette réponse tardive qui s'explique par l'interruption des travaux du CNSR, en raison de la vacance du poste de Président, de juillet 2002 à mars 2003.

S'agissant de votre demande concernant la candidature de la CAPSU et sensible à vos arguments, je vous assure qu'elle sera bien examinée lors du renouvellement du CNSR.

Par ailleurs, je vous informe que le CNSR vient de créer en son sein quatre commissions de travail permanentes et que l'une de celles-ci, dont le rapporteur est M. Gilbert SANTEL, concerne les usagers. En conséquence, je lui transmets, avec un avis favorable, la demande d'audience de M. Didier BURGGRAEVE, Président de la CAPSU dont vous m'avez fait part, le rôle de ces commissions étant précisément d'entendre les experts, chercheurs, et acteurs sociaux oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière, en vue de faire des propositions argumentées à l'assemblée plénière du CNSR.

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

Gilles de ROBIEN

Monsieur Patrick DELNATTE
Député du Nord
Conseiller général
9 place de la Victoire
59200 TOURCOING

Avec - 47,5 % de morts, « c'est le moins meurtrier depuis quarante ans », s'est félicité Gilles de Robien

Routes : un week-end pascal exemplaire

QUARANTE-DEUX personnes sont mortes sur les routes de France lors du week-end de Pâques du 18 au 21 avril, soit 47,5 % de moins que l'année précédente.

« Il s'agit du week-end pascal le moins meurtrier depuis quarante ans », a déclaré le ministre des Transports Gilles de Robien, en relevant que « les accidents corporels continuent de baisser et sont moins graves ».

Le nombre de blessés a chuté de 18,9 % et celui des accidents corporels de 20,3 %. « Rien n'est acquis », a toutefois prudemment tempéré M. De Robien.

Quatre-vingts person-

nes avaient trouvé la mort lors du week-end pascal 2002, 76 à Pâques 2001, 90 à Pâques 2000, 79 à Pâques 1999 et 115 à Pâques 1998, selon des données officielles.

Ces résultats ont été qualifiés d'« absolument exceptionnels » par Robert Namias, le directeur de la rédaction de TF1, qui a été nommé par un décret du 3 avril président du Conseil national de la Sécurité routière (CNSR).

Ces quatre derniers mois, le nombre des tués sur la route a chuté de près de 30 %.

Bernadette Chirac, également récemment nommée au CNSR, a rappelé que la lutte contre l'insécurité rou-

tière était « une grande cause du mandat présidentiel ».

En tant que présidente de la Fondation hôpitaux de Paris-hôpitaux de France, la femme du chef de l'Etat a dit souhaiter apporter son expérience à ce « grand chantier », en rappelant être « amenée à voir les dégâts des accidents de la route sur les familles et sur les blessés ».

Information du public

Robert Namias a expliqué que le CNSR, organe chargé selon le Premier ministre d'une mission de « proposition, impulsion et suivi », allait mettre l'accent sur l'information du grand public.

Souhaitant qu'il y ait « en permanence un discours sur la sécurité routière », il a notamment évoqué la possibilité de sensibilisation via les entreprises.

Annoncé à grand renfort de publicité, le projet de loi de lutte contre l'insécurité routière fait actuellement la navette entre les deux chambres du Parlement.

Une fois votées, les mesures prévues - aggravation des sanctions contre les chauffards, automatisation du contrôle-sanction et instauration d'un permis probatoire pour les jeunes - doivent être mises en œuvre au cours de l'année et principalement avant l'été.

LA VOIX DU JEUDI 24 AVRIL 2003

PA

Un nouveau Conseil national de la sécurité routière

Le gouvernement a décidé de redonner au Conseil national de la sécurité routière (CNSR) la place qui doit être la sienne dans l'élaboration et l'évaluation de la politique menée en matière de sécurité routière. Sa composition a été complétée et élargie.

Afin de lui permettre de remplir pleinement sa fonction de proposition, d'impulsion et de suivi, il a été par ailleurs décidé de le doter d'une mission d'information chargée de préparer et de faire connaître ses travaux et de mobiliser l'opinion sur les enjeux et les résultats à travers tout le pays.

Robert Namias, journaliste, directeur de l'information de TF1, auteur d'un important rapport intitulé « Vitesse et sécurité routière », a été nommé président de ce Conseil (décret du 3 avril 2003).

Le Conseil national de la sécurité routière a en outre été complété par les personnalités suivantes :

- Michel Ternier, ingénieur général des Ponts et Chaussées, en qualité de personnalité qualifiée,
- Richard Dell'Agnola, en qualité de membre de l'Assemblée nationale,
- Jean-Michel Bertrand, en qualité de membre de l'Assemblée nationale,
- Christian Brunet, professeur des universités et praticien hospitalier, en qualité de représentant des professions médicales,
- Bernadette Chirac, présidente de la fondation Hôpitaux de Paris-Hôpitaux de France, en qualité de représentante des associations et fondations œuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique.

Par ailleurs, ont été nommés membres de la mission d'information :

- Daniel Blot, représentant les établissements d'enseignement de la conduite,
- Christiane Cellier, présidente de la fondation Anne-Cellier,
- Bernadette Chirac, présidente de la fondation Hôpitaux de Paris-Hôpitaux de France,
- Jean Flory, président de la Prévention routière,
- Jean-Pierre Moreau, vice-président délégué de la Fédération française de motocyclisme,
- Gilbert Santel, représentant l'Association française des sociétés d'autoroutes.

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 16 avril 2003

Monsieur Robert NAMIAS,
Directeur de l'information,
T. F. 1,
1 quai du Point du Jour,
92656 BOULOGNE Cedex

Monsieur,

J'ai appris votre nomination comme Président du Conseil National de la sécurité routière et je tiens à vous en féliciter. Peut-être aurons-nous l'occasion de nous rencontrer au sein de cette instance ?

J'avais en effet proposé la création de cette structure au Premier ministre, en juin 2000, car à l'époque nous ne pouvions plus continuer en France à subir les conséquences dramatiques des accidents de la route, sans réagir.

Hélas, le CAPSU, qui milite depuis 30 ans dans ce domaine, n'a pas été invité à en faire partie.

Nous avons proposé récemment aux pouvoirs publics d'être entendus afin que nous puissions présenter le concept des « 5 gestes qui sauvent ».

Plusieurs propositions de loi ont été déposées à l'Assemblée Nationale et au Sénat pour la mise en place de cette formation de 5 heures, afin d'obtenir tout permis de conduire.

La Commission des lois de l'Assemblée a adopté, à l'unanimité, un amendement en ce sens, déposé par Patrick DELNATTE (ainsi que par M. DELL'AGNOLA, rapporteur du projet de loi sur la sécurité routière – membre du CNSR), voté à l'unanimité également le 20 mars en séance publique.

Le texte sera discuté au Sénat les 29 et 30 avril et nous sommes en contact avec les Sénateurs qui suivent ce dossier.

Entre temps, j'ai réalisé le 8^{ème} mémoire (390 pages), sur les « 5 gestes qui sauvent », consacré à la position des partis politiques et des groupes parlementaires (1967 – 2002), adressé aux ministres directement concernés par la mise en place de cette mesure, ainsi qu'aux parlementaires qui ont déposé une proposition de loi.

La formation, aux « 5 gestes », de nos concitoyens usagers de la route, lors de la préparation de leur permis de conduire, pourra se mettre en place dès la sortie des textes d'application.

Nous avons proposé la création d'un groupe de travail spécifique afin de préparer la mise en place de cette œuvre importante et de longue haleine, dès que possible.

J'ai déjà eu l'occasion de correspondre avec M. MOUGEOTTE qui vous avait transmis un de mes courriers. Vous aviez bien voulu me répondre en date du 1^{er} octobre 1997 ainsi que le 8 octobre 1999 (copies jointes).

Le moment est venu, à quelques semaines de l'adoption définitive de cette mesure, d'informer vos téléspectateurs de cette formation qui sera mise en place.

Evidemment, je suis à votre disposition pour participer à toute interview ou émission que vous consacreriez aux accidents de la route et à la sécurité routière.

Même si ce projet des « 5 gestes » a été porté par nous durant 35 ans, nous agissons également sur d'autres aspects : par exemple l'alcool au volant (nous préconisons l'annulation définitive du permis de conduire à la place de la prison ferme et longue qui demeurerait un couperet en cas de tentative de conduire un véhicule).

Pour mémoire, vous trouverez la brochure « 5 gestes qui sauvent » que nous avons diffusée gratuitement à plus de 600 000 exemplaires.

Le 6^{ème} mémoire (29 ans de campagne), avait été adressé à M. MOUGEOTTE le 15 avril 1997.

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

Didier BURGGRAEVE
Président

23 MAI 2003

Boulogne, le 19 Mai 2003

Conseil national de la
sécurité routière



Le Président

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président CAPSU

59 390 LYS-LES-LANNOY

RNS/SR/16 /83.03

Monsieur,

J'ai pris connaissance de votre correspondance du 16 avril dernier, et tiens tout d'abord à vous remercier de vos félicitations qui me vont droit au cœur.

Il est impératif de trouver des solutions. J'essaierai de mener à bien la mission qui m'a été confiée, afin d'endiguer ce fléau qui chaque année, endeuille de trop nombreuses familles.

J'espère que votre proposition de loi discutée, dernièrement au Sénat, proposant l'introduction d'une formation de 5 heures supplémentaires au permis de conduire, a reçu l'approbation qu'elle mérite.

Je transmets votre correspondance à Monsieur Hervé PIGEANNE, le journaliste spécialiste de la sécurité routière à TF1, qui ne manquera pas de prendre contact avec vous si nécessaire.

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

Arche de la Défense Paroi Sud
92055 la Défense Cedex

Correspondance à adresser à :

1, quai du Point du Jour
92 656 Boulogne cedex

Téléphone : 01 41 41 13 27
Télécopieur : 01 41 41 34 04

✉ : Onisr.dscr@equipement.gouv.fr
✉ : ms@tf1.fr

Robert NAMIAS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bernadette Chirac
prône la sagesse
au volant

- 5 AVR 2003

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bernadette Chirac. – La première dame de France, Bernadette Chirac, a été nommée au sein du Conseil national de la sécurité routière, qui sera présidé par le directeur de l'information de TF1 Robert Namias. Quatre autres personnalités font leur entrée au CNSR : les députés UMP Richard Dell'Agnoia (auteur d'une loi contre le cannabis au volant) et Jean-Michel Bertrand, le professeur de médecine Christian Brunet et l'ingénieur général des Ponts et Chaussées Michel Ternier.

Jean-Paul Croizé

Bernadette Chirac devrait devenir la nouvelle figure emblématique de la sagesse au volant. Tel est, en substance, l'avis exprimé hier par Robert Namias, directeur de l'information à TF1 et nouveau président du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) en présentant tout à la fois les nouveaux membres de cette instance créée en 2000, et la « mission d'information permanente » dont elle est désormais chargée.

« La sécurité routière est une des grandes causes du mandat présidentiel. Or, je suis l'épouse du président de la République. Ceci explique peut-être cela », a assuré, avec un brin de malice, la première dame de France en expliquant ce qui l'avait poussée à accepter de faire partie du CNSR, qu'elle a accepté de rejoindre « à la demande personnelle de Jean-Pierre Raffarin », a-t-elle affirmé.

« Il faut renforcer le volet médiatique de la campagne de lutte contre la violence routière », a en effet déclaré Robert Namias. Lui aussi a été choisi par le premier ministre, qui l'a nommé à ce poste à l'issue du second conseil interministériel sur la sécurité routière, le 31 mars dernier, avec pour mission de « réactiver » ce conseil.

Ce journaliste est l'auteur d'un rapport intitulé « Vitesse et sécurité routière » « qui avait été enterré comme beaucoup d'autres depuis sa remise en 1994, mais dont j'ai eu la surprise de voir pratiquement toutes les recommandations mises en applica-

tion depuis que Jacques Chirac a fait de la sécurité routière une grande cause nationale », a-t-il rappelé.

Chargé de remettre chaque année au gouvernement un rapport rendu public, le CNSR avait jusqu'à présent pour mission globale de porter un regard « indépendant » sur la sécurité routière. Robert Namias veut désormais qu'il assure également « l'immense besoin d'information au quotidien qui existe en matière de sécurité routière ». C'est pour assurer cette nouvelle activité qu'il a été élargi à 48 membres, en même temps qu'il a été doté d'une « mission d'information » dans laquelle Bernadette Chirac a été nommée au titre de « représentante des associations œuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique ».

Le week-end
de Pâques le
plus raisonnable

« Jamais, depuis que des statistiques existent le bilan du week-end de Pâques n'avait été aussi bon sur les routes », a annoncé hier Gilles de Robien, ministre des Transports. Avec un total de seulement 42 tués, les fêtes pascales se sont montrées deux fois moins meurtrières que celles de 2002, au cours desquelles 80 personnes avaient trouvé la mort. Cette diminution de 47,5 % du nombre des victimes est « sans précédent depuis 1964 », a-t-il souligné.

2000

Par une lettre du 6 janvier 2000 (ci-après) j'avais saisi directement le ministre **GAYSSOT** afin qu'il nous apporte des informations précises sur cette expérience, menée en 1992, et dont on nous parlait négativement après un certain recul...

Malgré les bonnes intentions du ministre lors de la discussion du projet de loi au Parlement (et notamment après l'interpellation de **Dinah DERYCKE**), afin qu'il y ait une « large concertation », rien ne venait...

Je me demandais s'il fallait continuer à adresser, à lui-même, à ses services (déléguée à la sécurité routière, Mme **MASSIN**) les documents (sous forme d'un mémoire), qui rassemblaient les multiples arguments en faveur d'une formation pratique, obligatoire, courte, pour tous les nouveaux candidats à un permis de conduire, c'est-à-dire les « 5 gestes qui sauvent » !

Mais je correspondais aussi directement avec son cabinet*, afin de répondre directement aux certitudes qui n'étaient que des illusions, écrites dans les lettres de ces conseillers éphémères, qui au bout d'un an ou deux se retrouvaient dans une autre administration pour ne plus s'occuper de sécurité routière pour le reste de leur « carrière ».

C'est Mme **MASSIN** elle-même, qui, le 20 janvier, prit le « relais » du directeur de cabinet du ministre, que j'avais effectivement secoué par un courrier offensif. Mais, évidemment, rien de nouveau dans cette lettre. On ne pouvait que me « confirmer » les termes du courrier du directeur de cabinet... Comment le contredire ? Ou modifier sa réponse ?

Il se fait que je m'étais également porté volontaire (avec une expérience de l'enseignement (bénévole) du Secourisme durant 25 années et une action toujours importante depuis mon premier brevet de Secourisme (en 1965), afin de participer aux travaux de « l'Observatoire du Secourisme », qui avait remplacé la Commission Nationale. Cette demande avait, bien évidemment, été transmise au ministère de l'Intérieur et appuyée par plusieurs parlementaires, au courant depuis longtemps de mon travail dans ce domaine (1).

Curieusement, c'est au moment où l'on prétendait que les « 5 gestes qui sauvent » étaient un concept « passéiste » voire « dangereux » que la Croix Rouge Française formait 7500 collégiens dans l'arrondissement du Lille, à ces « 5 gestes », avec l'appui du Conseil Général du Nord ! (?).

Quelle crédibilité donner à de telles affirmations démenties par des faits concrets et l'opinion contraire de nombreux enseignants, de terrain, du Secourisme ?

Certes, cette personne, nommée à un poste interministériel, devait être probablement compétente sur les sujets en cause. Mais sur ce point particulier, qui touchait toutefois directement le conducteur, avec un impact sur la prévention, elle aura été complètement à côté du sujet.

* Cabinet du ministre, Boulevard Saint Germain à Paris, où j'avais été reçu avec le député Patrick DELNATTE (ce qui sera détaillé dans le 10^{ème} mémoire consacré au ministère des transports).

(1) – Tout ce qui touche au ministère de l'Intérieur et à la Direction de la défense et de la sécurité civile sera traité dans le 11^{ème} mémoire.

C A P S U

59390 LYS-LEZ-LANNOY

Téléphone-Fax : 03.20.82.17.15

**Conseil d'Action pour la
Prévention des accidents
et les Secours d'Urgence**

Le 6 janvier 2000

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT,
Ministre des transports,
Cabinet,
246 Boulevard Saint-Germain,
75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

Nous sommes surpris et déçus que vous n'ayez pas répondu à notre courrier en date du 11 août 1999, soit près de cinq mois.

Par notre lettre, nous vous demandions tout d'abord des informations précises sur l'expérience menée en Charente Maritime en 1992 pour la formation des candidats au permis VL de conduire.

En effet, en réponse à des parlementaires (comme d'ailleurs vos prédécesseurs) ou lors du débat au Parlement sur le projet de loi sur la sécurité routière fin 1998 et l'an dernier, vous aviez repoussé toute idée d'une formation aux « gestes qui sauvent » de cette population adulte, en prenant comme argument cette expérience négative de formation en Charente Maritime.

Mais également dans cette lettre, nous vous demandions de reconsidérer la position de votre Ministère à propos du projet des « 5 gestes qui sauvent », seul programme de formation pratique mis au point pour faire face à l'accident de la route.

Vous avez pris l'engagement au Parlement d'une « nouvelle et large concertation ». Nous attendons toujours de vos services une prise en compte sérieuse de nos propositions.

Mais il faut tout d'abord, au moins, répondre à nos courriers. Nous attendons réponse à notre lettre ainsi qu'à celle adressée à votre Directeur de cabinet.

Vers la fin de ce mois, un très important dossier (7^{ème} mémoire) sera achevé et remis aux pouvoirs publics. Il reprend l'ensemble du concept des « 5 gestes qui sauvent » et va dans le sens de la réflexion et de la concertation que vous évoquiez au Parlement.

Doit-il vous être adressé puisqu'il n'y a aucun échange sérieux entre nous ?

Il est bien évident toutefois qu'un exemplaire vous a été réservé.

En espérant une réponse de votre part, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en notre haute considération.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

582

28 JAN 2000

Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement

La Directrice de la Sécurité
et de la Circulation Routières

**Sous-Direction de l'Action
Interministérielle de la Sécurité Routière**
Bureau de la Législation
Référence : USAGERS.DOT
Affaire suivie par : Viviane LEGENDRE
Téléphone : 40-81-81-46
Télécopie : 40.81.81.00

La Défense le, 20 JAN. 2000

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler à nouveau l'attention du Directeur de Cabinet du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement qui m'a chargée de vous répondre, sur la nécessité d'intégrer au programme national de formation des candidats au permis de conduire « les cinq gestes qui sauvent ». Je ne puis que vous confirmer les termes du courrier que Monsieur ROL-TANGUY vous a adressé le 1^{er} juillet dernier.

Vous avez par ailleurs sollicité la possibilité de participer aux réunions de l'Observatoire National du Secourisme qui auront lieu sur ce thème.

Cet organisme dépend du ministère de l'Intérieur, Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles. Je vous invite donc à adresser directement votre requête auprès de ce département ministériel.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Isabelle MASSIN

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du CAPSU
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Dinah DERYCKE, après la rencontre de juin 1999 (à laquelle je n'avais pas pu participer), avait déposé une proposition de loi. Elle n'avait pas accepté les réponses obtenues lors de cette réunion (voir 1999), ainsi que les « arguments », si on peut les nommer ainsi, utilisés par le rapporteur du projet de loi, M. **DOSIERE** et les fonctionnaires du cabinet du ministre et des services (DSCR et délégation interministérielle).

Elle écrivit à la déléguée interministérielle, en date du 28 janvier, afin qu'elle puisse à nouveau la rencontrer, en ma présence, pour lever les objections, et pour que le concept soit présenté intégralement.

Afin de conforter la 1^{ère} proposition de loi déposée par **Patrick DELNATTE** à l'Assemblée en 1997, je sollicitais d'autres députés, des autres groupes, afin que nous arrivions à un consensus général. Après les députés verts, je sollicitais le député **René MANGIN**, député de Meurthe et Moselle, avec qui j'étais déjà en contact, le 24 février.

Il avait réagi à un article de presse (à Nancy), où les « 5 gestes » et l'action du CAPSU étaient présentés.

J'évoquais la frontière entre le législatif et le réglementaire, souvent l'objet d'une mise en avant par les partisans du « ne rien faire et attendre » afin que le projet reste exclusivement du domaine réglementaire... et nous savons bien maintenant ce qu'il en a été depuis 35 ans !

J'adressais le 4 mars à Mme **MASSIN** le dernier mémoire réalisé sur les « 5 gestes », en lui rappelant la lettre du 28 janvier de la sénatrice. A cette date, il y avait eu le dépôt, à l'Assemblée Nationale, de deux propositions de loi (RPR-UDF et Verts), nous étions en attente pour le groupe socialiste et le groupe communiste se « dégonfla » du fait de la présence au ministère des transports d'un ministre de leur parti politique, qui ne savait pas ce qu'il voulait...

Au Sénat, il y avait la proposition, au nom du groupe socialiste, déposée par **Dinah DERYCKE** et celle du groupe RPR déposée par le sénateur du Nord, **Jacques LEGENDRE**.

Le 3 mars, la déléguée interministérielle répondait à la sénatrice.

Elle mettait en avant, afin de ne pas nous rencontrer, le refus de l'amendement déposé par la sénatrice lors de la discussion du projet de loi sur la sécurité routière... Puis, elle donnait la réponse de « l'Observatoire du Secourisme », sollicité pour donner un avis « officiel » sur l'opportunité de mettre en place une formation aux premiers secours dans ce cadre » (c'est-à-dire le permis de conduire).

La déléguée expose tout d'abord « la position défavorable » de la commission européenne (même principe que pour l'expérience de Charente Maritime) ! On affirme sans précisions, sans explications, sans références....

Puis le caractère « passéiste et dangereux » de la brochure « les cinq gestes qui sauvent »... Alors que la dite brochure a été approuvée par le fondateur de la traumatologie routière, créateur du Secourisme routier, le **Professeur Marcel ARNAUD** ! Et que les mêmes « 5 gestes » sont inclus dans tous les programmes de Secourisme, dans le monde, et bien évidemment en France !

SÉNAT

République Française

Dinah DERYCKE
SENATRICE du NORD

VICE-PRESIDENTE DE LA COMMISSION DES LOIS
PRESIDENTE DE LA DELEGATION AUX DROITS DES FEMMES
ET A L'EGALITE ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES

MADAME Isabelle MASSIN
Déléguée interministérielle
Chargée de la Sécurité et de la
Circulation Routière
Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement
92055 LA DEFENSE CEDEX

N/Réf. DD.BM.00.41

Lys-Lez-Lannoy, le 28.01.2000

Madame la déléguée,

Je souhaite par la présente solliciter de votre part une nouvelle entrevue concernant le projet qui me tient à cœur en matière de sécurité routière et qui vise à introduire les cinq gestes de premiers secours dans la formation sanctionnant le permis de conduire.

Le 27 octobre 1999, à mon initiative, le groupe socialiste du Sénat a déposé une proposition de loi dans ce sens.

Je me permets de vous joindre un exemplaire de cette proposition.

Cette réforme, si elle venait à être votée, promulguée puis appliquée, permettrait selon des estimations fiables de sauver au moins 1000 personnes par an uniquement dans les victimes de la route.

Cette mesure n'a rien d'original. Dans de nombreux pays européens, elle est d'ores et déjà mise en place depuis plusieurs décennies et donne des résultats très positifs.

Enfin, il convient à mes yeux de développer dans notre pays une culture de secourisme de masse qui responsabilise chacun et permette à tous d'intervenir quand une personne court un danger.

Ce projet fait cependant l'objet de quelques objections de la part notamment des services de la délégation interministérielle à la sécurité routière que vous dirigez. Je souhaiterais pouvoir lever avec vous ces incertitudes et vous présenter dans son intégralité ce projet en présence de Monsieur Didier Burggraeve, Président de l'association C.A.P.S.U. (Conseil d'Action pour la Prévention des accidents et les Secours d'Urgence) et "père" en France de ce projet.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Madame la déléguée, à l'expression de ma considération la meilleure.


Dinah DERYCKE

copie

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 24 février 2000

Monsieur René MANGIN,
Député de Meurthe et Moselle,
Centre d'affaires les Nations,
54500 VANDOEUVRE

Objet : Dépôt d'une proposition de loi pour la formation pratique des candidats aux permis de conduire aux « **5 gestes qui sauvent** ».

Monsieur le Député,

Nous sommes en contact avec vous depuis de nombreux mois et nous espérons toujours que vous voudrez bien déposer une proposition de loi afin de former, enfin, nos concitoyens, témoins d'accidents de la route, aux gestes essentiels à accomplir en attente de l'arrivée des secours et pour sauver les victimes en détresse **qui vont mourir sans leur intervention.**

Par notre lettre du 10 janvier, nous vous rappelions pourquoi nous vous avons sollicité. Egalement, vous aviez réagi favorablement lors du contact avec Isabelle BLAHA et vous vous étiez étonné de ce long délai nécessaire aux pouvoirs publics pour agir.

Aujourd'hui, il n'y a plus d'obstacles sur le plan du concept (de masse) et des gestes (5). Pour être efficace, cette mesure doit faire l'objet d'une diffusion de masse d'où le million de candidats aux différents permis de conduire à toucher chaque année.

Pour qu'il ne puisse y avoir aucun doute sur la possibilité d'effectuer les gestes retenus par toute la population (adulte puisqu'il s'agit du permis de conduire), seuls 3 gestes d'intervention directe sur les blessés ont été retenus.

Ils s'agit de gestes pour faire face à l'extrême urgence c'est à dire pour assurer la survie des victimes en attente des secours publics et spécialisés.

C'est pourquoi, afin que vous disposiez de tous les éléments, nous vous remettons sous ce pli un exemplaire du dernier mémoire que nous avons réalisé. Il sera prochainement remis au cabinet de M. le Premier ministre ainsi qu'à Mme la déléguée interministérielle à la sécurité routière et au directeur de la sécurité civile (administration en charge du Secourisme en France).

Vous avez dans ce dossier les réponses à toutes vos questions éventuelles.

En ce qui concerne la discussion sur l'opportunité d'une loi ou d'un texte réglementaire, la frontière entre les pouvoirs législatif et réglementaire a évolué sensiblement ces dernières années.

De nombreux textes, récents, à l'initiative du Gouvernement, ont été soumis au Parlement et votés alors que nous pourrions prétendre qu'il s'agissait bien de textes réglementaires.

Le recours au législatif s'est développé, probablement parce que le pouvoir exécutif n'a pas su, ou voulu, traiter par lui-même l'évolution de notre société dans tous les domaines.

Comment comprendre que le législateur va être appelé à discuter puis voter un texte afin d'élaborer une loi pour déterminer comment la chasse sera désormais organisée en France et lui retirer le droit de déposer des propositions afin de mettre en place une formation des citoyens afin de **sauver des vies humaines ?**

Quand il s'agit de la vie humaine, la loi prime sur le règlement et nos élus doivent se saisir de ce problème car ils représentent ces mêmes citoyens !

Egalement, la lenteur n'est plus admissible. Chaque jour des vies humaines disparaissent parce que les témoins des accidents de la route sont incapables, car non formés, non préparés, de leur porter secours !

Il y a donc bien une **responsabilité collective** à laisser cette situation perdurer et devant l'attentisme des pouvoirs publics, il ne reste que les élus de la Nation, les parlementaires, pour changer cet état de fait indigne d'une société dite évoluée.

C'est la raison pour laquelle nous avons intitulé notre mémoire « **5 gestes pour sauver 1000 vies sur les routes de France** » afin de rappeler qu'avec une formation à l'essentiel, assimilable par tous, on peut faire face aux 2 détresses majeures, l'hémorragie abondante et le risque d'asphyxie des blessés de la route.

Nous espérons pouvoir vous rencontrer à Paris en début de semaine prochaine mais vous n'y serez pas. Nos activités au CAPSU sont, vous le savez, totalement bénévoles.

Nous vous proposons d'étudier notre dossier. Nous sommes à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.

Il y a urgence maintenant à déposer un texte qui pourrait être une synthèse entre la proposition déposée par les députés verts en juin 1999 et celle déposée par Mme Dinah DERYCKE, Sénatrice du Nord, au Nom du groupe socialiste.

Avec l'espoir d'une décision rapide de votre part, nous vous prions de croire, Monsieur le Député, en l'expression de nos sentiments dévoués et les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE
Président

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 4 mars 2000

Madame Isabelle MASSIN,
Délégué interministérielle à la
Sécurité Routière,
Arche de la Défense - Paroi sud
92055 LA DEFENSE Cedex

Madame la déléguée,

Par une lettre en date du 28 janvier, Mme Dinah DERYCKE, Sénatrice du Nord, vous a demandé de bien vouloir la recevoir afin que le projet des « 5 gestes qui sauvent » puisse vous être présenté dans son intégralité.

Mme DERYCKE, vous le savez, a déposé en octobre dernier une proposition de loi au Nom de l'ensemble du groupe socialiste du Sénat afin de mettre en place une telle formation, pratique, de tous les usagers de la route, pour l'obtention d'un permis de conduire.

Deux propositions de loi allant dans le même sens avaient déjà été déposées à l'Assemblée Nationale, en 1997 par M. DELNATTE puis en juin 1999 par les Députés verts et, le mois dernier, à nouveau au Sénat, par le groupe R.P.R.

Afin que vous puissiez prendre connaissance en totalité du contenu exact de ce projet de formation aux « 5 gestes », je vous remets ci-inclus le nouveau mémoire qui a été réalisé et qui reprend tous les arguments.

Je ne crois pas que vous soyez réfractaire à la discussion. Il est nécessaire aussi que les points de vue évoluent. Vous lirez d'ailleurs je le crois avec intérêt les exemples étrangers cités. Ils n'ont jamais été remis en question. Mais bien d'autres pays diffusent un Secourisme de masse pour les usagers de la route.

La position de votre Ministère de tutelle doit évoluer, c'est indispensable. Nous sommes là pour vous aider et non échanger des arguments, les uns pour, les autres contre ! Des vies humaines dépendent de cette décision.

Avant que vous puissiez convenir d'une date avec Mme la Sénatrice, j'ai tenu à vous remettre ce document pour que vous puissiez, en toute impartialité, revoir les points de vue qui ont pu être émis ces derniers mois.

Je vous prie de croire, Madame la déléguée, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE
Président

PREMIER MINISTRE

■
La Déléguée Interministérielle
à la Sécurité Routière
■

La Défense le, 03 MARS 2000

Madame la Sénatrice,

Par courrier du 28 janvier dernier, vous avez souhaité une nouvelle rencontre au sujet du projet de Monsieur BURGGRAEVE d'introduire les cinq gestes de premier secours dans le programme national de formation des automobilistes au permis de conduire.

Lors de l'examen de la loi « Sécurité Routière » qui a été promulguée en juin 1999, vous aviez déposé un amendement parlementaire en ce sens. Il n'avait pas été retenu en raison du caractère réglementaire de la mesure. Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement avait néanmoins pris l'engagement de lancer une réflexion et une concertation sur le sujet.

Par lettre du 3 juin 1999, l'Observatoire National du Secourisme qui dépend du ministère de l'intérieur a donc été saisi pour donner un avis officiel sur l'opportunité de mettre en place une formation aux premiers secours dans ce cadre.

La commission « formation » de l'Observatoire précité a estimé, dans sa majorité, après avoir pris l'avis de ses sous-commissions scientifique et pédagogique, qu'il n'est pas opportun de rendre obligatoire cette formation en retenant notamment les arguments suivants :

- la position défavorable de la commission européenne (DG VII) ;
- le caractère « passéiste » et « dangereux », sans aucune référence scientifique, de la brochure « les cinq gestes qui sauvent » ;
- le fait que la formation de base aux premiers secours s'inscrit maintenant dans un démarche d'éducation à la citoyenneté à destination du plus grand nombre de nos concitoyens (à ce titre, elle soutient toute initiative visant à l'introduction de cette discipline dans le cursus scolaire) ;

.../...

Madame Dinah DERYCKE
Sénatrice du NORD
Vice-Présidente de la Commission des LOIS
80, rue Jules GUESDE
59390 LYS-LES-LANNOY

- le fait qu'une information très précise figure déjà dans l'apprentissage du code de la route sur le thème « protéger-alerter-secourir » ;
- le fait que tout conducteur impliqué dans un accident routier perde une grande partie de ses moyens de réaction et qu'il n'est pas le mieux placé pour porter secours ;
- enfin le fait que « porter les premiers secours » ait un caractère curatif qui n'est pas susceptible d'influer, à titre préventif, sur le comportement des conducteurs.

La commission a confirmé l'avis précédemment rendu par la Commission Nationale du Secourisme. « L'attestation de formation de base aux premiers secours » constitue l'unité minimale de valeur qui devrait être reconnue par l'Etat.

Elle a souligné que les travaux engagés par l'Observatoire visant à une actualisation des programmes de formation de base aux premiers secours, pour tenir compte des avancées scientifiques, techniques et pédagogiques recueillies au niveau européen et international, permettront d'offrir à nos concitoyens des formations de la plus grande qualité.

Elle a émis le souhait que la formation de base aux premiers secours actualisée se situe dans une durée moyenne de 10 heures, plus ou moins deux heures, adaptée aux capacités d'apprentissage de l'auditoire.

Vous comprendrez que je ne puisse que me ranger à l'avis défavorable émis par cette institution qui vient confirmer l'appréciation négative déjà portée sur ce projet par les conseils scientifiques compétents.

Je vous prie d'agréer, Madame la Sénatrice, l'assurance de ma considération distinguée.



Isabelle MASSIN

Cette lettre fut surlignée par la sénatrice elle-même qui m'en fera parvenir une copie.

Il fallait être bien incompétente pour écrire cette lettre et continuer à produire une argumentation archaïque, du genre : « le fait que tout conducteur impliqué dans un accident routier perde une grande partie de ses moyens de réaction et qu'il n'est pas le mieux placé pour porter secours » !

Et tous les autres témoins ?

Ou que « porter les premiers secours » n'était aucunement susceptible « d'influer à titre préventif sur le comportement des conducteurs » !

Même si ces observations avaient été transmises par « l'Observatoire », le fait de les reprendre sans étayer sa propre argumentation démontre le caractère partial des intentions de la déléguée interministérielle. Et, en conclusion, ou alors les « volontaires », éventuellement candidats à un permis de conduire, suivent la formation AFPS en 10 à 14-15 heures, selon associations et organismes, ou c'est rien du tout... Laissez-les mourir !

Après l'analyse de cette lettre indigne, je faisais parvenir le 14 mars, une note au cabinet de la sénatrice, afin de reprendre et de commenter chaque « argument ».

La sénatrice* n'était pas du genre à laisser tomber ! Le 24 mars, elle relance la déléguée interministérielle, en reprenant les arguments que je lui avais transmis par ma note. Mais surtout, elle mentionne le témoignage d'un officier de sapeurs pompiers qui lui avait signalé l'urgence de la mise en place d'une telle formation !

Et la sénatrice eut cette observation afin de signaler à Madame la déléguée une « grave contradiction » en ce qui concerne l'aspect préventif d'une telle formation au Secourisme, car c'était un argument utilisé afin de développer ce même Secourisme en milieu scolaire !

Le moins que l'on puisse dire, c'est que les « arguments » de l'Observatoire et donc de Mme **MASSIN** étaient (eux aussi) très critiqués (de l'intérieur) par des enseignants du Secourisme, associations, parlementaires. Car on a parfaitement le droit d'émettre une opinion différente. Mais on n'a pas le droit de dénigrer un projet parce qu'il n'est pas le nôtre, qu'il n'est pas officiel, ou qu'il est combattu par telle ou telle personne au sein du dit observatoire ou par quelques fonctionnaires attachés à la DDSC !

Et le 21 avril, Mme **MASSIN** renvoyait la sénatrice à la sécurité civile (1).

* J'en profite pour lui rendre un nouvel hommage (le 8^{ème} mois a été dédié à trois parlementaires très impliqués en faveur des « 5 gestes qui sauvent », dont elle-même). Après plusieurs et longues discussions entre nous, au cours desquelles elle m'avait posée de très nombreuses questions, je lui avais remis petit à petit tous les détails, tous les documents, qui lui ont permis de se forger une conviction qui deviendra ensuite inébranlable.

(1) – Pour répondre aux différentes objections, dont celles reprises et utilisées par Mme MASSIN, après avoir rappelé les « 10 arguments » en faveur des « 5 gestes qui sauvent », j'ai résumé les « 10 objections », contre les « 5 gestes ». Ils ont été publiés dans les bulletins du CAPSU et mis sur le site Internet de l'association. Pour chaque argument avancé (très fragile car non explicite), nous répondons avec précision. La lettre de Mme MASSIN et son contenu sans appel (la réponse de la sénatrice Dinah DERYCKE la met en cause), est ainsi annulée à nos yeux. Il faudra désormais « inventer » autre chose !

C.A.P.S.U

Le 14 mars 2000

Didier BURGGRAEVE à
Bertrand MOREAU

NOTE CONCERNANT LA LETTRE DU 3.3.2000 **DE MME MASSIN (Sécurité routière)**

La lettre de Mme MASSIN, délégué interministérielle à la sécurité routière appelle de nombreuses observations.

Je vous propose plusieurs pistes afin d'argumenter votre relance.

Il serait utile, une fois pour toutes, de ne plus laisser à Mme MASSIN (et au cabinet du Ministre des transports) le loisir de prétendre formellement que le projet des « 5 gestes qui sauvent » qui devrait concerner un million d'usagers de la route chaque année et permettrait de sauver de nombreuses vies humaines serait exclusivement du « domaine réglementaire » !

Sous-entendu donc dans le second paragraphe que cette question ne concerne pas les parlementaires !

En ce qui concerne les « objections » de l'observatoire du Secourisme reprises par Mme MASSIN :

➤ **position défavorable de la commission européenne ?**

Pourquoi alors d'autres Pays de cette même Europe ont-ils pris l'initiative de mettre en place un tel enseignement ? Sont-ils des Pays dangereux ?

Il serait important de lui réclamer immédiatement les informations à ce sujet (me référant au faux prétexte de l'expérience en Charente Maritime !).

➤ **Caractère « passéiste » ?**

Certes, le concept des « 5 gestes » date de 1967 mais il a été repris par le Secours Routier Français au début des années 80 avec notamment la diffusion d'un dépliant, que vous connaissez et repris dans le dernier mémoire qui présente exactement les « 5 gestes » !

➤ **« dangereux » ?**

Les « 5 gestes », sont en fait enseignés partout car ils font partie, systématiquement, de tous les programmes de formation au Secourisme. Ainsi, on retrouve les « 5 gestes » dans l'AFPS, de même qu'ils étaient inclus dans l'ancien programme de formation dit « G.E.S » abrogé seulement en 1991 !

La brochure les représente le plus simplement possible afin que l'enseignement soit à la portée de tous les citoyens qui **ont tout à apprendre**.

Le Secourisme n'est pas une « science », ce sont des techniques donc des gestes qui reposent toutefois sur l'anatomie et la physiologie humaines. Les 3 gestes face aux détrese sont universels. Si ces gestes sont « dangereux », il faut les retirer immédiatement de tous les programmes !

La brochure avait été approuvée c'est à dire tout son contenu par le Professeur Marcel ARNAUD, le Maître de toutes ces personnes qui aujourd'hui sont à l'observatoire !

Cet aspect de la réponse n'est pas très sérieux !

➤ **Cursus scolaire ?**

On sait maintenant que c'est une utopie malgré les tentatives multiples de ces 20 dernières années, au minimum. **Toutefois, tout ce qui sera fait dans cette direction sera bon à prendre. Le permis de conduire sera l'occasion d'un recyclage au Secourisme.** (Voir lettre adressée à M. GERIN).

A titre d'information, selon les dernières statistiques connues, sur les 260 000 AFPS délivrées en 1998, 13 000 l'ont été par les formateurs de l'Education Nationale. On peut y ajouter des formations assurées par d'autres associations et organismes. Mais nous arrivons difficilement à 30 000/an !

➤ **Information dans le Code de la route ?**

Vous savez ce qu'il en est et il est inquiétant que ce soit un « argument » de l'observatoire pour ne pas retenir une formation « pratique » !

➤ **Défaut de maîtrise d'un conducteur impliqué ?**

Certes pour les usagers directement concernés, mais tous les autres témoins, actuellement passifs, qui assistent à la mort des accidentés **avant l'arrivée des secours ?**

➤ **Caractère « curatif » et non préventif ?**

Cette opinion est déconcertante venant d'une administration en charge du Secourisme et relayée par un haut fonctionnaire chargé de la sécurité routière !

En conclusion, ce courrier est une régression. Il n'y a ni réflexion ni concertation. Les quelques personnes influentes, véritables technocrates du Secourisme pour certains d'entre eux (et qui vivent de cette activité et ont donc intérêt à ce qu'il y ait une protection des programmes officiels auxquels ils ont contribué) au sein de l'observatoire, dictent ainsi leur loi.

Ils préfèrent ne rien faire que de réfléchir à une formation plus courte pour un million de nos concitoyens car les « 5 gestes » ne sont pas leur projet.

Pour eux, il est donc préférable de laisser mourir que de tenter de sauver !

Cette position inacceptable milite donc bien pour nous diriger rapidement vers la voie législative !

Toutes les réponses se trouvent dans le mémoire adressée à Mme MASSIN. Il serait au moins honnête de sa part d'en prendre connaissance afin que nous puissions en discuter sérieusement si elle accepte de nous recevoir.

Dinah DERYCKE
SENATRICE du NORD

VICE-PRESIDENTE DE LA COMMISSION DES LOIS
PRESIDENTE DE LA DELEGATION AUX DROITS DES FEMMES
ET A L'EGALITE ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES

Madame Isabelle MASSIN
Déléguée interministérielle chargée de
la sécurité et de la circulation routière
Arche de la Défense - Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX

N/Réf. DD.BM.00.94

Lys-Lez-Lannoy, le 24-03-2000

Madame la Déléguée Interministérielle,

Je vous remercie de votre courrier du 3 mars dernier par lequel vous me confirmez votre position ainsi que celle de l'Observatoire National du Secourisme quant à la mise en place d'une formation aux premiers secours à l'occasion du permis de conduire.

Ce projet, qui a fait l'objet de trois propositions de loi récentes dont une de ma part, me paraît justifier une large concertation, comme Monsieur Gayssot, Ministre de l'Equipement et des Transports, s'y était engagé lors de l'examen de la loi « sécurité routière ».

L'Observatoire National du Secourisme a donc pu ainsi se prononcer sur cette proposition et c'est également dans ce cadre que je réitère ma demande d'entretien auprès de vous, voire de l'Observatoire lui-même dans un second temps.

En effet, ce sujet qui, comme vous le savez, me tient à cœur, ne fait, dans le milieu associatif et des professionnels pas l'objet d'un large consensus et les opinions restent partagées. J'ai ainsi pu récolter plusieurs témoignages de pompiers professionnels (dont le responsable des pompiers du département du Gard) pour lesquels le projet que je défends constitue une urgence absolue tant il regrette de voir nombre de victimes décéder faute de premiers soins sur les routes.

Ainsi, on peut légitimement se demander pourquoi, si cette mesure s'était avérée dangereuse et déconseillée par la Commission européenne, plusieurs Etats persistent à l'appliquer après plusieurs dizaines d'années (RFA, Suisse, Norvège) et estiment qu'elle a contribué à sauver des milliers de vies humaines.

Par ailleurs et selon mes informations, l'Attestation de Formation aux Premiers Secours, formation actuelle de base en matière de secourisme intègre en totalité « les 5 gestes ».

Dans quelle mesure ces cinq techniques peuvent être dangereuses dans le cadre d'un enseignement au permis de conduire et perdre ce caractère quand elles sont enseignées dans le cadre de l'AFPS ?

En effet, le temps consacré à chacune de ces techniques pour un candidat à l'AFPS et pour un candidat au permis de conduire dans notre projet semble identique (1 heure).

Concernant l'argumentation de l'Observatoire, il apparaît que notre projet entre tout à fait dans le souhait de ce dernier d'inscrire « la formation de base aux premiers secours dans une démarche d'éducation à la citoyenneté à destination du plus grand nombre de nos concitoyens ».

Si cette remarque peut s'entendre au sens d'un enseignement scolaire, projet auquel je ne peux que souscrire mais qui depuis 20 années de tentative a montré ses limites, il n'entrave en rien à mes yeux le projet d'introduction de cet enseignement au moment du permis de conduire qui ferait alors office de recyclage dont chacun regrette tant l'absence actuellement. De plus, compte tenu de la position actuelle qui consiste à pérenniser l'AFPS comme unité minimale de valeur, un enseignement d'environ 10 heures me paraît d'autant plus difficile à mettre en place dans le cursus scolaire.

Enfin, je me dois de vous signaler une grave contradiction dans le propos de l'Observatoire que vous rapportez. Vous mentionnez sa position qui est de ne pas prêter aux gestes de premiers secours un caractère préventif mais seulement curatif. Pourquoi alors encourager son enseignement en milieu scolaire alors que les élèves ne sont pas en âge de conduire et refuser de les enseigner au moment du passage du permis de conduire ?

Comme vous le voyez, la position de l'Observatoire et la votre ne sont pas sans susciter chez moi ainsi que chez des responsables associatifs, chez d'autres parlementaires, ou encore chez certains professionnels de nombreuses objections.

Aussi je souhaiterais vivement pouvoir de nouveau vous rencontrer afin d'avoir sur le sujet une discussion plus ample avec l'ensemble des intéressés à ce projet.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Madame la déléguée interministérielle, à l'expression de ma considération la meilleure.

Dinah DERYCKE



PREMIER MINISTRE

■
La Déléguée Interministérielle
à la Sécurité Routière
■

La Défense le,

21 AVR. 2000

Madame la Sénatrice,

Par courrier du 24 mars 2000, vous avez souhaité à nouveau me rencontrer pour évoquer le projet de formation aux premiers secours dans le programme national de formation des automobilistes au permis de conduire.

Comme je vous l'ai indiqué dans mon précédent courrier, il ne m'appartient pas d'aller à l'encontre de l'avis défavorable émis par l'Observatoire National du Secourisme sur ce projet, avis qui a confirmé l'appréciation négative déjà portée sur celui-ci par les conseils scientifiques compétents.

Je vous invite donc à prendre contact avec le Président de cette instance, qui dépend du ministère de l'intérieur. Il s'agit de Monsieur SAPPIN, Directeur de la Défense et de la Sécurité Civiles, 85 à 87, quai du docteur DERVAUX à ASNIERES (92600).

Je vous prie d'agréer, Madame la Sénatrice, l'assurance de ma considération distinguée.



Isabelle MASSIN

Madame Dinah DERYCKE
Sénatrice du NORD
Vice-Présidente de la Commission des LOIS
80, rue Jules GUESDE
59390 LYS-LES-LANNOY

La déléguée fut la cible de la presse. On lui reprochait de « gérer », si on peut utiliser ce terme, la sécurité routière sans vouloir faire de vagues, c'est-à-dire sans innover, prendre des mesures impopulaires (voir article de « Marianne » de mai 2000).

Et pendant que la poignée de ceux qui prétendaient que diffuser les « 5 gestes qui sauvent » était dangereux (c'est-à-dire quelques personnes à la délégation interministérielle et quelques autres au sein de l'observatoire et à la sécurité civile), la Croix Rouge et d'autres organismes poursuivaient des campagnes afin d'apprendre aux citoyens français, en quelques heures, les principaux gestes pour sauver une vie ; et non l'AFPS ou rien !

Cela ne m'empêchait pas de poursuivre toutes mes actions en faveur de la sécurité routière. Elles n'ont jamais eu comme but de me faire de la publicité personnelle. Ainsi, à titre d'exemple, j'animais à Lys lez Lannoy, à la demande d'une association locale, appelée « REAGIR » (comme pour les enquêtes après accidents graves de la route initiées à partir de 1985), une conférence débat sur la sécurité routière.

Ce fut un titre choc :

« La sécurité routière : 9000 morts de trop ».

Ce qui me permit de présenter le CAPSU dont le siège est à Lys lez Lannoy, d'aborder de nombreux thèmes, les statistiques, des comparaisons avec les autres pays européens, le coût d'une vie et les différences énormes entre plusieurs pays.

Les échanges furent fructueux, je diffusais de nombreuses brochures émanant soit des services de la sécurité routière, de la prévention routière, des assureurs... Exemple ci-après d'une fiche réalisée par l'association régionale de sécurité routière consacrée au problème de l'alcool au volant.

C'était curieux, l'année 2000 avait été déclarée « grande cause nationale » pour la sécurité routière ! Et un article « Sécurité routière : la panne d'idées » était révélateur du climat dû à l'attitude d'un rejet de certaines propositions...

Le CISR se réunissait le 25 octobre. Il annonçait la création du CNSR et reprenait des mesures annoncées lors des conseils précédents. Il y avait quand même eu 400 tués en moins sur les routes, entre 1999 et 2000 sur les douze derniers mois.

Quand il y a moins de tués et de blessés, nous nous en réjouissons. Mais il y avait toujours des milliers de morts sur les routes de France chaque année !

Lors des CISR, on reprend souvent des propositions déjà émises lors de réunions précédentes, parfois très éloignées. Toutefois, jamais celle de 1974, portant sur la formation des candidats aux permis de conduire aux « gestes de survie » n'aura été à nouveau portée à l'ordre du jour d'un comité interministériel.

Au début d'un ouvrage bien présenté et illustré, Madame Massin, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, a rédigé la préface d'un « remarquable ouvrage d'initiation et de mémorisation ».

Ce jugement supposait bien entendu qu'elle en ait pris connaissance et il est regrettable qu'elle ait ainsi cautionné les erreurs qu'il contient.

Ainsi dans l'ouvrage, le mot « custode » est utilisé au masculin, dans le sens ancien de ce terme : « custos » = gardien, alors que le terme custode s'appliquant à l'automobile et au secours routier est un mot féminin.

Citons le Grand Larousse pour dissiper cette regrettable confusion : *custode = n. f. - partie d'une carrosserie automobile située latéralement de chaque côté à l'aplomb de la roue arrière entre le toit et la ligne de ceinture.*

Tant que nous sommes dans ce domaine de connaissance des termes du secours routier, rappelons que le mot « pare-brise » est invariable.

E CIVILE ET INDUSTRIELLE - 3^e TRIMESTRE 1999

Citons la phrase : « *les véhicules fonctionnant au gaz sont munis de multiples sécurités* ».

Il est également pris comme exemple un extincteur de 9 kg, certainement plus utile dans les autobus que dans les voitures de tourisme où l'on rencontre plus souvent des extincteurs de 1 ou 2 kg que de 9.

Ajoutons que l'estampille portée sur les extincteurs — ce que doit savoir la Sécurité routière — est modifiée depuis le 1^{er} janvier 1999.

Beaucoup d'autres éléments intéressants la connaissance du secours routier pourraient être soulevés, notamment sur les développements concernant les airbags et l'intervention des secours.

On ne peut que regretter ces inexactitudes qui ne contribuent malheureusement pas à la formation en secours routier.

Le réseau des lecteurs

Terke 3, page 2

ns
du courrier
anne-en-ligne.fr

Mme la déléguée à la Sécurité routière, vous avez échoué... Hélas!

Quand prendrez-vous les mesures, même impopulaires, pour réduire le nombre des victimes d'accidents sur la route?

Il y a quelques jours, Madame, vous avez semblé agacée devant les caméras de télévision lorsqu'on vous parlait d'un quasi-échec de vos différentes tentatives pour faire baisser le nombre des morts sur les routes. Il ne faut pas vous voiler la face, vous avez échoué. Puisque la volonté louable des différents gouvernements pour responsabiliser les automobilistes a échoué, il faut passer à une autre phase. Permettez-moi de vous donner quelques conseils. Quand je vois des panneaux demandant aux automobilistes d'être prudents, car la route qu'ils vont emprunter est sous la surveillance de la force publique, je m'insurge. Quand je vois, le lundi 8 mai, des policiers contrôlant des itinéraires de départ en vacances, je m'insurge. Quand, alors que je roule à 90 à l'heure, je vois tout le monde me doubler avec énervement et après m'avoir fait des appels de phares, je m'insurge. Quand je vois faire des appels de phares (sous prétexte de solida-



rité) pour signaler un contrôle de police, je m'insurge. Pourquoi ne pas essayer des journées « tolérance zéro », qui reviendraient de façon aléatoire sans aucun avertissement préalable? Au cours de ces jours, les forces de l'ordre, mobilisées en grand nombre, seraient mises en place là où cela fait mal, les ciné-mètres bien cachés. Tout dépassement, même minime, de la vitesse limite, toute infraction au code de la route devraient être sanctionnés au maximum prévu par la loi. Il

faudra peut-être organiser des parkings spéciaux pour faire attendre les automobilistes pris en faute avant qu'ils puissent être verbalisés. Tant pis pour eux : ils ont pris le risque, ils doivent payer les conséquences. Puisque la responsabilisation n'a pas fonctionné, créez l'insécurité mentale pour les chauffards. Faites qu'à chaque instant ils se demandent s'il n'y a pas un gendarme qui va les arrêter. Ils vous diront sûrement que vous ne les prenez pas pour des adultes. Répondez-leur que cela durera tant qu'ils

se conduiront comme des gosses irresponsables, afin de les empêcher de devenir des meurtriers. Vous me direz aussi, ou plutôt vous ne me le direz pas, que de telles mesures seraient dangereuses, politiquement parlant, pour le gouvernement qui les prendrait. Croyez-vous que l'impact de 100 morts en un week-end n'est pas scandaleusement important pour notre pays? Les avez-vous vus, ces blessés de la route? Polytraumatisés? Hémiplégiques? Tétraplégiques? Avez-vous vu leurs familles? Demandez-leur s'ils sont inquiets de l'impact que pourraient avoir sur l'économie ou sur les prochaines élections l'engagement de gendarmes supplémentaires ou toute autre mesure allant dans le sens d'une plus grande sévérité à l'encontre des contrevenants. Je vous quitte maintenant, Madame, pour aller voir mon fils à l'hôpital.

JACQUES DE VASELOT,
SAINT-LÉGER-
DE-LA-MARTINIÈRE

Après les 98 morts du week-end dernier, Gayssot se contente de promettre une « mobilisation exceptionnelle »

Sécurité routière : la panne d'idées

- 5 MAI 2000

Des radars et des ballons : c'est un dispositif répressif classique, témoin d'une véritable panne d'idées pour contrer le fléau de l'insécurité routière, qui sera mis en place tout au long de ce long week-end du 8 mai. Jean-Claude Gayssot a promis hier une « mobilisation exceptionnelle » pour éviter une nouvelle hécatombe. « Nous allons envoyer une dépêche à tous les préfets » en ce sens, a révélé le ministre.

Il est vrai que le bilan des deux précédents congés de fin de semaine est particulièrement meurtrier : 98 morts et 1 897 blessés autour du 1^{er} mai, 90 tués et 2 119 blessés à Pâques. Ce total effrayant correspond à une augmentation du nombre des victimes de l'ordre de 15 % par rapport aux mêmes « ponts » de l'année précédente.

Pourtant, la sécurité routière avait été classée « grande cause

nationale » de l'an 2000, et l'objectif affiché de Jean-Claude Gayssot, en poste depuis 1997, était de réduire de moitié le nombre de morts en cinq ans. Chaque année, la route tue encore plus de 8 000 personnes, ce qui fait de la France l'un des pays d'Europe les plus dangereux dans ce domaine. Les associations de lutte contre la violence routière dénoncent la « folie meurtrière », fruit de l'insouciance des conducteurs et

de l'insuffisance des contrôles exercés par l'Etat.

Pour Christian Gerondeau, président de la Fédération française des automobile-clubs, la vitesse « n'est qu'un des facteurs de cette mortalité, qui résulte pour au moins autant du refus de mettre la ceinture de sécurité et de l'alcoolémie ». Ce spécialiste ajoute que seule une action « d'éducation en profondeur » des conducteurs permettrait d'inverser la tendance.

Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, se retrouve, elle, sur la sellette. Écartant, dans un entretien au *Figaro*, l'hypothèse d'une démission, elle affirme que « l'Etat ne peut pas tout faire », mais déplore dans le même temps « une trop grande tolérance à l'égard du délinquant routier ».

L'efficacité des dernières campagnes de communication, qui ont abandonné la méta-

phore pour un réalisme cru, est également mise en doute par l'hécatombe des deux derniers week-ends.

Henri Baché, le président de l'agence qui a conçu les spots télévisés, se défend : « Le budget qui nous est alloué n'est que de 50 millions de francs. Celui de la Française des jeux, par exemple, est dix fois supérieur. Pour la sécurité routière, un minimum de 100 millions de francs est indispensable. »

**RENCONTRER
ECOUTER
AIDER
GUIDER
INFORMER
RENSEIGNER**



R.E.A.G.I.R.

Vous invite à une soirée débat sur le thème :

LA SECURITE ROUTIERE 9 000 MORTS DE TROP

Avec la participation de Monsieur DIDIER BURGGRAEVE

PRESIDENT DU C.A.P.S.U

PORTEUR DU PROJET DES « CINQ GESTES QUI SAUVENT »

Le jeudi 8 JUIN 2 000 à 19 h. 00

Salle polyvalente Rue Jeanne d'Arc - Lys-Lez-Lannoy

Entrée gratuite et ouverte à tous

400 213 r. Franklin 59390 Lys

SOIREE « REAGIR »

Jeudi 8 juin 2000 - Lys lez Lannoy

SECURITE ROUTIERE : « 9000 morts de trop » !

Présentation : Josiane WILLOQUEAUX

Intervenant : Didier BURGGRAEVE

- Bref historique du CAPSU
- Le fléau des accidents de la route
(chiffres - France/Région - autres Pays)
- « Coût » de la vie humaine
- Quelques causes d'accidents
(faits aggravants. Pistes d'améliorations)

QUELQUES THEMES TRAITES :

- Alcool au volant
- Ceintures de protection
- Education des jeunes
(le relais des parents et enseignants)
- Le permis de conduire
- La sécurité routière au niveau local
(le relais de la ville)
- Face à l'accident : les « 5 gestes »

- Questions-débat

Remise de documentation

**CAPSU
8.6.2000**

CAPSU

LE CAPSU A 25 ANS

REALISATIONS AUXQUELLES IL A PARTICIPE :

- Lutte contre l'alcoolisme au volant. Campagne Nationale de 100 000 signatures. Loi de 1978. Taux maximum alcoolémie tolérée : 0,5 gr/l.
- Ceintures de « protection » à l'arrière des véhicules. Action jusqu'en 1989 ! (adoption de la mesure)
- Appuis-têtes en complément des ceintures de protection
- Contrôle technique des véhicules
- Rétroviseur extérieur droit (notamment pour l'observation des deux-roues)

AUTRES PROPOSITIONS (en cours) :

- Formation de tous les candidats aux permis de conduire aux « 5 gestes qui sauvent » (900 vies à sauver - base accidents de la route 1999).
4 propositions de loi (2 Assemblée Nationale, 2 Sénat).
- Création d'une « Commission Nationale de Sécurité Routière » (élus, assureurs, associations de sécurité routière, pouvoirs publics) - 20 membres : 5 x 4.
- Police de la route
- Annulation définitive du permis de conduire si récidive accident corporel en état d'ivresse. Prison avec sursis. Prison ferme si conduite sans permis.
- La « minute » de la prévention sur toutes les chaînes de radio et de télévision (au départ chaque dimanche soir à 19h 58).

....

Accidents de la route

CAUSES :

+ de 95 % = Le conducteur !

- **alcool au volant (drogues, méd.)**
- **vitesse excessive**
- **agressivité au volant**
- **fatigue**
- **non respect du code de la route (feux tricolores, priorités, règles de conduite...)**

AGGRAVATION DE L'ACCIDENT :

- **état défectueux véhicule**
- **non port des ceintures**
- **défaut de maîtrise**
- **pas de casque, pas de siège bébé**

AMELIORATIONS :

- **meilleure formation initiale**
- **permis provisoire**
- **police de la route**
- **sanctions adaptées et systématiques**
- **ferROUTAGE +++**
- > ...

CAPSU 06.2000

Accidents de la route

REGION NORD - PAS DE CALAIS

1998 :

1999 :

385

TUES

341

7 435

BLESSES

7 110

5 465

ACCIDENTS

5 237

1997 : 292 tués

1996 : 334

1995 : 353

1994 : 345

PIETONS : 15 %

CYCLISTES : 4 %

CYCLOS : 9 %

MOTOS : 7 %

OCC.VEH : 65 %

CAPSU
06.2000

Accidents de la route

STATISTIQUES FRANCE 1999

(Chiffres officiels)

- **8029 tués à 6 jours**
- **8487 tués à 30 jours**

(coefficient 5,7 % ?)

CHIFFRES CAPSU :

- **8832 tués (si + 10 %)**
- **9072 tués (si + 13 %)**

soit 23 à 25 tués/jour !

CAPSU
06.2000

NOMBRE DE TUES SUR LES ROUTES
PAR MILLION D'HABITANTS
(1998)

■ SUEDE	55
■ ROYAUME-UNI	58
■ FINLANDE	74
■ DANEMARK	88
■ PAYS-BAS	88
■ ALLEMAGNE	93
■ IRLANDE.	105
■ AUTRICHE	117
■ ITALIE	117 (1997)
■ BELGIQUE	134 (1997)
■ LUXEMBOURG	140
■ ESPAGNE	142
■ <u>FRANCE</u>	<u>144</u>

(GRECE : 213 / Portugal : 244)

CAPSU
06.2000

« COÛT » D'UNE VIE

(1995)

France..... 3,6 MF

Allemagne..... 4,5 MF

Suisse.....10,0 MF

Coût des accidents de la route :

3,6 MF x 8487 (chiffres officiels) = 31 Mdf

Gain par les « 5 gestes qui sauvent » : (base CAPSU)

1998 : 930 vies (x 1,860 INRETS - (1985) réact.) = 3 Mdf

1999 : 907 vies (x 3,6 MF) = 3,265

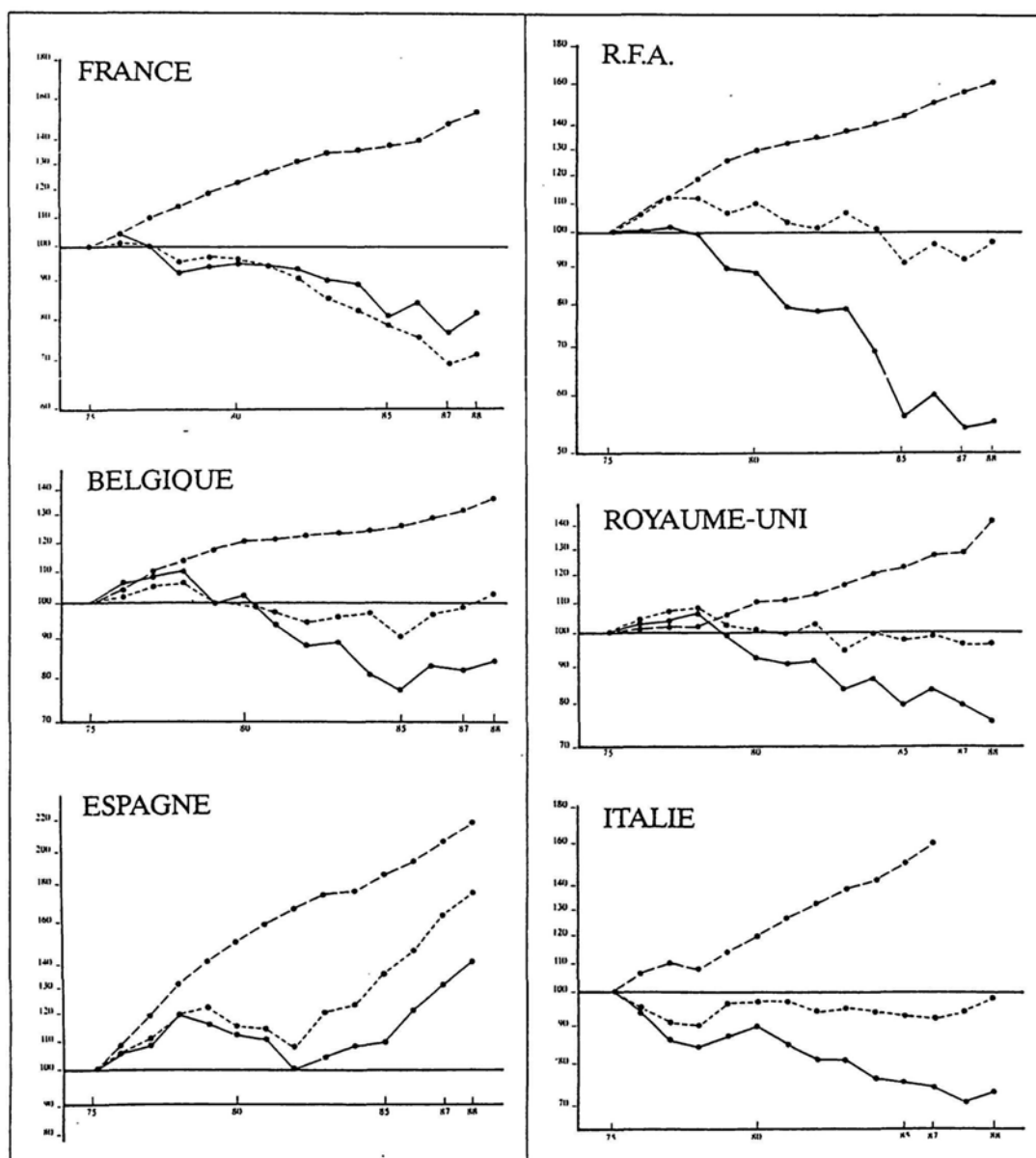
CAPSU
06.2000

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Les tableaux ci-dessous, extraits du dernier rapport de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) montrent les évolutions des accidents en France et dans quelques pays voisins de 1975 à 1988.

Les comparaisons en matière d'insécurité routière entre les différents pays doivent être faites avec beaucoup de prudence en raison des différences de définition et de saisie des données : décès à 6 jours ou 30 jours, blessés graves, blessés légers, accidents corporels, etc...

La seule statistique incontournable est malheureusement le nombre des tués, toujours trop important.



France	1988
décès 30 jours	11 497
victimes	254 590
accidents corporels	175 887
parc routier (× 1000)	27 090
population (× 1000)	55 750
habitants/km ²	100

R.F. Allemagne	1988
décès 30 jours	8 213
victimes	456 436
accidents corporels	342 299
parc routier (× 1000)	30 955
population (× 1000)	61 140
habitants/km ²	247

Belgique	1988
décès 30 jours	1 967
victimes	86 818
accidents corporels	61 756
parc routier (× 1000)	4 012
population (× 1000)	9 928
habitants/km ²	321

Royaume Uni (uniquement G.B.)	1988
décès 30 jours	5 052
victimes	322 305
accidents corporels	246 994
parc routier (× 1000)	23 302
population (× 1000)	55 200
habitants/km ²	230

Espagne	1988
décès 30 jours	8 252
victimes	171 297
accidents corporels	106 356
parc routier (× 1000)	12 996
population (× 1000)	39 078
habitants/km ²	77

Italie	1988
décès 30 jours	7 425
victimes	235 125
accidents corporels	166 033
parc routier (× 1000)	26 038
population (× 1000)	57 505
habitants/km ²	189

- tués (décès 30 jours)
- victimes (tués + blessés)
- parc automobile (voitures, bus, cars, camions, camionnettes, véhicules spéciaux routiers, tracteurs routiers)

**RENCONTRER
ECOUTER
AIDER
GUIDER
INFORMER
RENSEIGNER**



**COMPTE-RENDU DE LA SOIREE du 8 octobre 2 000
SUR « LA SECURITE ROUTIERE ».**

En ouverture de la soirée, J. WILLOQUEAUX Présidente, a rappelé notre participation au Forum des Associations. Lors de cette journée des demandes de débats ont été faites, le thème le plus souvent demandé est « La maladie d'HELZEIMHER » Ce thème sera abordé dès la rentrée.

Rappel de la fête du 1^{er} octobre prochain avec le groupe « EVASION » les bénéfices seront comme chaque année reversés à un œuvre où association. Des contacts seront pris avec l'association « LES PETITS PRINCES » qui réalise le vœux d' enfants malades.

Après ces quelques nouvelles sur la vie de notre association, la parole fut donnée à Didier BURGGRAEVE président du C.A.P.S.U qui existe de puis 25 ans et porteur du projet des « CINQ GESTES QUI SAUVENT »

Les causes d'accidents de la route sont multiples :

Alcool au volant (drogues, prises de médicaments)

Vitesse excessive

Agressivité au volant

Fatigue(temps de conduite trop long, départ en vacances sitôt le travail terminé etc ..)

Non respect du code de la route

Les causes des accidents sont souvent aggravées par un état défectueux du véhicule, le non port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière, lorsque des enfants sont à bord on note parfois le manque de siège adapté, ne pas savoir maîtriser son véhicule etc ...

Pour la région Nord - Pas de Calais on recense pour l'année 1999 : 5 237 accidents, 7 110 blessés, 341 tués. La ville de ROUBAIX est l'une des villes les plus touchées par les accidents de la circulation.

Une statistique nationale fait état de chiffres alarmants : 8029 tués à 6 jours (soit 6 jours après l'accident) et 8 487 tués à 30 jours. En 1992 le taux d'alcoolémie était positif sur 35 % des personnes tuées lors d'un accident de la route.

Dans 95 % des causes d'accident, la vitesse revient en force, la prise d'alcool augmente ainsi que la prise de médicaments ou de drogues. Une prise de conscience et de la prévention devraient être faites dans les différents établissements scolaires mais aussi sur les lieux de travail et malgré les messages télévisés et les messages diffusés dans les boîtes de nuit, le nombre des accidents ne fait qu'augmenter. Il est vrai que le mauvais conducteur, c'est toujours l'autre et jamais soi !!!

Didier BURGGRAEVE nous parle ensuite de son projet sur les « CINQ GESTES QUI SAUVENT » (voir documents joints)

Ce jeudi 8 juin avait été choisi par F R 3 comme soirée de sensibilisation sur les accidents de la route avant les grands départs en vacances, une soirée de temps en temps n'est pas suffisante et c'est tout au long de l'année que nous devons être sensibilisés sur ce grave problème.

Une prochaine soirée débat pourrait être consacrée aux accidents domestiques qui sont eux aussi en nette augmentation.

En attendant, les vacances arrivent, soyez très prudents sur la route et attention à notre propre comportement au volant !!



Il n'est **pas nécessaire d'être alcoolique pour conduire dangereusement** sous l'effet de l'alcool. A **0,5 g** d'alcool par litre de sang, les **risques d'accident** sont déjà **multipliés par 2** ; à **0,7 g**, ils le sont **par 5** ; à **0,8 g**, il le sont **par 10** ;



et à **2 g**, ils le sont **par 80 ! Un pot au bureau, un repas d'affaire, un week-end entre amis** suffisent donc à mettre votre sécurité et celle des autres usagers en danger. **80 % des accidents mortels dans lesquels l'alcool a pu être mis en**

cause sont d'ailleurs le fait de buveurs occasionnels.

Différents moyens existent pour **estimer son taux d'alcoolémie avant de prendre la route** (éthylotests bon marché vendus en pharmacie, « réglettes » d'équivalence, 3615 code Route sur minitel). Vous dépassez les 0,5 g ? Mieux vaut rentrer à pieds, par les transports en commun, ou **confier vos clés à un conducteur sobre**. Mais la meilleure règle de conduite reste de **s'abstenir de toute prise d'alcool avant de prendre le volant, même pour un trajet court.**

L'alcool au volant, c'est :

- **2 à 3 %** des automobilistes qui circulent en ce moment même en état d'alcoolémie
- **10 %** des accidents causant des dégâts uniquement matériels
- **20 %** des accidents occasionnant des dommages corporels
- **40 %** des accidents mortels
- **3 000 morts** sur les routes en 1994
- **Assez !**



Après deux verres, tout s'accélère !

ASSOCIATION
REGIONALE
SECURITE
ROUTIERE



B.P. 1218 - 4, rue de Bruxelles,
59013 Lille cedex. Tél. 03 20 49 60 89

Conception / réalisation Lionel Evraud (03 20 28 92 21). Dessins Philippe Walther. Ne pas jeter sur la voie publique.



Après deux verres, tout s'accélère!



+



=

danger!

Depuis le 15 septembre 1995, tout automobiliste se doit de connaître et de respecter cette nouvelle équation facilement mémorisable. **0,5 g d'alcool pur par litre de sang (0,25 mg par litre d'air expiré)**, soit l'équivalent de deux verres d'alcool, est en effet **le nouveau taux d'alcoolémie toléré au volant**.

Au-delà de 0,5 g et en dessous de 0,8 g, il y a infraction, sanctionnée par **une amende de 900 F, un retrait de 3 points sur le permis et une immobilisation du véhicule**.

Au-delà de 0,8 g, il y a délit, sanctionné par **un retrait de 6 points, une suspension de permis (jusque 5 ans), une amende (jusqu'à 30 000 F) et une peine de prison pouvant atteindre 2 ans**.

Deux verres ? Mais deux verres de quoi ? Peu importe ! Un « apéro » (6 cl de vin cuit à 20°), un « demi » (25 cl de bière à 5°), un « ballon » (12,5 cl de vin à 12°) ou un « pousse-café » (3 cl d'alcool distillé à 40°)* contiennent la même quantité d'alcool pur : 10 g. Pour un individu de corpulence moyenne, un verre d'alcool fait monter le taux d'alcoolémie de 0,20 à 0,25 g dans la demi-heure qui suit s'il est à jeun, ou dans l'heure si la prise d'alcool s'accompagne d'un repas.

Un sujet en bonne santé, éliminant entre 0,10 g et 0,15 g d'alcool par heure et ayant bu trois verres d'alcool, devra attendre environ 2 h pour repasser au dessous du seuil légal, et 5 h pour revenir à un taux d'alcoolémie nul. Mais nous sommes tous inégaux devant l'alcool et la vitesse d'élimination de chacun dépend du sexe, du poids, de l'état de fatigue ou de santé.



=



=



=



Tu t'es vu quand t'as bu ?



De 0,5 g/l à 0,8 g/l :

Altération de la vigilance. Rétrécissement du champ visuel et altération de l'appréciation des distances. Perturbation de l'évaluation des risques et tendance à transgresser les interdits.

De 0,8 g/l à 1,2 g/l :

Aggravation de toutes les anomalies des fonctions cérébrales.



De 1,2 g/l à 2,0 g/l :

Début de l'ivresse manifeste. Les inhibitions disparaissent. Libération des pulsions agressives.



De 2,0 g/l à l'au-delà...

Ivresse confirmée. Réduction de l'activité relationnelle, parfois délire, hallucinations, troubles du comportement, puis coma.



(1) g/l = grammes d'alcool par litre de sang. 1 g/l correspond à 0,5 mg par litre d'air expiré, qui est l'unité de mesure utilisée par les éthylomètres. L'indication 0,4 sur un éthylomètre ne signifie donc pas que vous êtes en dessous du seuil légal de 0,5 grammes, mais que vous le dépassez de 0,3 grammes (0,4 mg d'alcool par litre d'air expiré = 0,8 g d'alcool par litre de sang).

* Les contenances indiquées correspondent aux doses du commerce. Tenir compte du fait que les doses servies chez soi sont souvent bien supérieures...

2001 – 2002

Dès la rentrée parlementaire, **Dinah DERYCKE** interpella au Sénat le ministre des transports, lors de la séance du 10 janvier (question et réponse ci-après).

Elle cita d'emblée les cinq gestes qui sauvent (une formation pratique et non une information théorique). Elle rappela l'existence de plusieurs propositions de loi (dont la sienne au Sénat), ainsi que de nombreuses formations, courtes, toutes en deçà du temps de formation à l'AFPS et surtout en dessous de huit heures ! En donnant l'exemple de la CRF ; tout en précisant que la PLS était enseignée, malgré les réticences évoquées lors de la discussion du projet de loi et le refus de son amendement.... Mis en avant par la déléguée interministérielle pour justifier l'inutilité de la revoir en ma présence pour faire le point et présenter, vraiment, le projet des « 5 gestes qui sauvent ».

Puis la sénatrice fait mouche en demandant au ministre **Jean-Claude GAYSSOT** ce qu'il pensait de ces initiatives, du fait de la position de l'Observatoire du Secourisme affirmant qu'il est impossible de former la population à autre chose que l'AFPS !

Le ministre répond alors que « la question n'est pas simple ». Il se trompe en prétendant que 3 des 5 gestes seraient enseignés ou tout au moins conseillés. Car, dans les « 5 gestes », il y a 2 gestes de « pré secours » (l'alerte et la protection des lieux et des victimes), et 3 gestes à effectuer sur les victimes en danger de mort (et non pas deux).

Le ministre des transports se retranche alors derrière une soi disant position défavorable de la « Commission européenne » (?) et reprend des vieux trucs qu'on utilise quand on veut rejeter une proposition. Pas très digne pour un ministre de la République !

La sénatrice du Nord n'accepte pas la réponse, la même qu'elle avait obtenue six mois plus tôt ! Il n'y avait eu aucune évolution. On reprenait les mêmes observations. Mais la sénatrice démontrait alors l'absurdité des propos du ministre puisque les 2 gestes – dangereux – sont enseignés dans toutes les formations, évidemment l'AFPS (10 à 14 heures de formation) mais surtout les formations courtes en quelques heures, notamment celles organisées par la CRF représentée au dit Observatoire ! Quelle contradiction !

Le 26 février (soit plus d'un mois après l'interpellation du ministre au Sénat, la chef de son cabinet m'écrit pour faire suite à mon courrier adressé à **Guy HASCOËT**, député de Roubaix, devenu Secrétaire d'Etat.

Mêmes objections ou mêmes affirmations pour ce qui est de la position du ministère à propos des « 5 gestes qui sauvent ».

Pour la création du CNSR (que j'avais proposé au Premier ministre), elle me signale que le dernier CISR avait décidé de sa création.

Dans un numéro spécial de la revue du « comité de la sécurité routière », pour 2001 (ci-après), nous avons, en page de couverture, le rappel que l'année 2000 avait été désignée comme « grande cause » et, page 2, un éditorial du ministre annonçant la création du CNSR.

Formation pratique
au secourisme

Mme DERYCKE. - Je vous félicite, monsieur le Ministre, des résultats encourageants enregistrés l'an passé pour la réduction du nombre de tués sur la route. Le 29 juin, je vous ai interrogé sur l'opportunité d'introduire une formation pratique aux cinq gestes qui sauvent lors du permis de conduire.

Vous étiez opposé à ce projet, qui avait d'ailleurs fait l'objet de plusieurs propositions de loi de tous bords politiques, en raison du danger « d'accorder un crédit à une unité de valeurs de portée inférieure à huit heures ».

Or, de nombreuses formations sont proposées par de multiples associations et elles durent toutes moins de huit heures.

Ainsi, la Croix Rouge organise très régulièrement une session de formation aux premiers gestes qui sauvent. Ce fut le cas dans le département du Nord où elle a formé 7500 collégiens, mais aussi cet été, où des formateurs proposaient un enseignement en quelques heures aux gestes qui sauvent.

Le 13 septembre, la Croix Rouge a lancé une campagne nationale afin de former 20% de la population française aux réflexes de survie, à des gestes simples, vitaux qui s'apprennent à tout âge et en quelques heures, comme la position latérale de sécurité. Cette formation est essentiellement pratique et elle est relayée par six fiches techniques qui sont distribuées dans les pharmacies et qui sont consultables sur internet.

Que pensez-vous de ces initiatives qui, si l'on s'en tient à l'analyse de l'Observatoire national du secourisme, pourraient se révéler dangereuses pour les victimes de la route?

Le comportement à adopter lors d'un accident de la route ne fait pour l'instant l'objet que d'une formation théorique et incomplète lors du permis de conduire.

Une formation courte permettrait de sauver nombre de vies. Le permis de conduire serait l'occasion rêvée pour l'instaurer car il permettrait de responsabiliser beaucoup de monde.

N° 47 - Mardi 16 janvier 2001

De nombreux États voisins qui ont introduit cette épreuve en sont, après plusieurs dizaines d'années, totalement satisfaits, même si l'estimation des vies sauvées est difficile à quantifier.

Ne pensez-vous pas qu'il serait opportun de mener une étude pilote, en concertation avec les associations, sur cette mesure susceptible de sauver plusieurs centaines de vies dans notre pays?

M. GAYSSOT, ministre de l'Équipement. - Avec 7600 tués en 2000 par rapport aux 8400 de 1998, on voit le chemin parcouru. Mais ces résultats restent très fragiles et le bilan est encore bien lourd. Il faut donc maintenir et même amplifier les efforts et ne négliger aucune piste pour réduire le nombre de tués.

Depuis 1997, le gouvernement a réuni trois fois le comité interministériel de la sécurité routière, qui ne l'avait jamais été entre 1994 et 1997. Les suggestions des partisans des « cinq gestes qui sauvent » ont ainsi été analysées avec attention, mais la question n'est pas simple.

La prise en compte dans le programme de formation des candidats au permis de conduire de trois de ces cinq « gestes » témoigne de cette préoccupation, les thèmes « protéger - alerter - secourir » devant obligatoirement être abordés au cours de l'apprentissage du Code de la route et des questions pouvant être posées à ce sujet au cours de l'examen.

Il est cependant apparu que les deux derniers gestes étaient d'une toute autre nature puisqu'ils supposent une intervention sur les victimes elles-mêmes. Aussi, avant toute décision sur l'opportunité d'une formation aux premiers secours, j'ai demandé l'avis de l'Observatoire national du secourisme, placé sous l'égide du ministère de l'Intérieur chargé de la sécurité civile et dont la Croix Rouge est membre, tout comme les pompiers, les S.A.M.U. et les services de secours en général.

Cet organisme a estimé qu'il n'est pas opportun de rendre obligatoire cet apprentissage du fait de la position défavorable de la Commission européenne dans un contexte d'harmonisation du permis de conduire et de l'absence de référence scientifique dans la brochure « les cinq gestes qui sauvent ». Il constate, en outre, que les conducteurs impliqués dans un accident routier perdent souvent une grande partie de leurs moyens de réaction et qu'ils ne sont pas les mieux placés pour intervenir sur les victimes.

N° 47 - Mardi 16 janvier 2001

Enfin, l'observatoire a confirmé l'avis précédent de la Commission nationale du secourisme qui estimait que « l'attestation de formation de base aux premiers secours » constituait l'unité minimale de valeur reconnue par l'État et dont l'enseignement est sanctionné par un diplôme. Cette formation, aujourd'hui d'une durée minimale de 12 heures, est une condition préalable indispensable pour intervenir sur un blessé.

Si le développement de cette formation plus large que celle proposée par la Croix Rouge est souhaitable, dans le cadre de l'éducation à la citoyenneté, il ne saurait être rattaché à la seule formation à la conduite, qui comprend déjà une sensibilisation sur ce thème.

Mme DERYCKE. - Je ne peux me satisfaire de cette réponse, identique à celle que vous m'avez faite il y a six mois. J'aurais voulu qu'une étude préalable soit au moins lancée.

Nous sommes confrontés à un paradoxe : l'Observatoire national du secourisme estime que deux des cinq gestes sont dangereux alors que des associations, qui siègent au sein de cet organisme, dispensent sur les plages ces formations en deux ou trois heures. Alors, de deux choses l'une, où bien c'est dangereux, et il faut l'interdire ou bien cela permet de sauver des vies ! Pourquoi la position latérale de sécurité est-elle prônée dans des brochures distribuées en pharmacies ? Ne pensez-vous pas que les futurs conducteurs devraient apprendre ces automatismes qui auraient en outre le mérite de les responsabiliser et de leur faire comprendre que prendre le volant, c'est se mettre et mettre les autres en danger ?

Il faut qu'une véritable étude soit menée et que l'on comprenne pourquoi les pays qui ont prévu cet enseignement le conservent.

Paris, le 26 FEV. 2001

La Chef de Cabinet

- 2 MAR 2001

Monsieur le Président,

Par votre lettre adressée à Monsieur le Secrétaire d'Etat à l'Economie Solidaire, qui a transmis votre correspondance à Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Équipement, des Transports, et du Logement vous évoquez votre action en faveur d'une formation aux «5 gestes qui sauvent» dans le cadre du permis de conduire et vous souhaitez la création d'une commission nationale de la sécurité routière.

Pour ce qui concerne le premier point, nous vous confirmons les termes de nos précédentes réponses en soulignant le fait qu'il nous semble utile que tous les Français puissent accéder à une formation secouriste de qualité. Cette formation existe, il s'agit de l'Attestation de formation aux premiers secours, délivrée sous le contrôle du Ministère de l'Intérieur, Direction de la Défense et de la Sécurité Civile. Cette unité minimale de valeur, reconnue par l'Etat, est sanctionnée par un diplôme. Si le développement de cette formation, plus large que celle qui est proposée dans le cadre des «5 gestes qui sauvent» est souhaitable, il ne saurait cependant être rattaché à la seule formation à la conduite qui comprend déjà une sensibilisation à ce sujet.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière qui s'est réuni le 25 octobre 2000 sous l'autorité du Premier Ministre a décidé de prolonger les actions entreprises au cours des précédents CISR en les complétant par certaines décisions.

Il a été prévu, entre autres, de créer un conseil national de sécurité routière indépendant, doté d'un comité scientifique. Il aura notamment pour mission de formuler des propositions, de commander des études et des évaluations des actions menées. Réunissant les principaux acteurs de la lutte contre l'insécurité routière, représentants du Parlement, des collectivités locales, acteurs économiques et sociaux, associations, il sera un lieu de débats et permettra à chacun, en toute transparence, d'évaluer les mesures mises en œuvre et d'en proposer.

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


Maryvonne FRAICHARD

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

Revue du comité de la

SECURITE ROUTIERE

ISSN 1166 - 0082

N° spécial - 2001

Numéro spécial
SEMAINE DE LA SÉCURITÉ SUR LA ROUTE



2000

L'année "Grande Cause"



**Comité
interministériel :**
l'interview
d'Isabelle Massin

p. 4

**Semaine
de la sécurité
sur la route :**
les initiatives

p. 11



sommaire

CISR

Les interviews page 3

Faire reculer l'insécurité routière :
une priorité pour le gouvernement

Isabelle Massin, déléguée
interministérielle à la sécurité routière

Les décisions page 5

Un nouveau train de mesures
pour lutter contre l'insécurité routière

Retour sur trois années de lutte

Dossier spécial :
semaine de la sécurité sur la route

Les initiatives nationales page 12

Les initiatives des entreprises page 15

Les initiatives locales page 16

Communication

Médias page 34

Kiosque page 35

Revue du comité de la Sécurité routière, numéro spécial février 2001.

La Revue du comité de la Sécurité routière est réalisée par la sous-direction de la communication, placée auprès de la déléguée interministérielle à la Sécurité routière.

Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports,
DSCR La Grande Arche, 92055, Paris-la-Défense cedex 04.
Tél. : 01 40 81 21 22 Fax : 01 40 81 80 98

Directrice de la publication : Isabelle Massin

Rédacteur en chef : Béatrice Étévé (80 74)

Rédactrice en chef adjointe : Brigitte Joliot (80 83)

Photos : Droits réservés

Recherche iconographique : Geneviève Raux

Conception et réalisation : Citizen press, 41 rue Greneta 75002 Paris.

Contact : Françoise Montabric - tél. : 01 53 00 10 30

Responsable d'édition : Claire Peltier

Conception graphique : Hugues Jacquemin

Rédaction : Arlette Chabrol, Claire Peltier, Clothilde Roullier

Secrétaire de rédaction : Alexandra Roy

Chef de fabrication : Sylvie Esquer

Diffusion, promotion : écrire à la revue

Abonnements : par Minitel sur le 36 15 Route (rubrique Revue de la Sécurité routière).

Dépôt légal : février 2001

Commission paritaire n°640 AD

Cette revue d'information peut, dans certaines conditions, être adressée gracieusement aux personnes et collectivités qui, à des titres divers, ont à traiter ou débattre des problèmes de sécurité routière.

Tirage : 36 000 ex.

Abonnement un an : France 150 F, étranger 300 F

Seule la reproduction intégrale des textes est autorisée avec mention d'origine.

Photo couverture : DR

ÉDITORIAL

2000 : l'année de la mobilisation collective



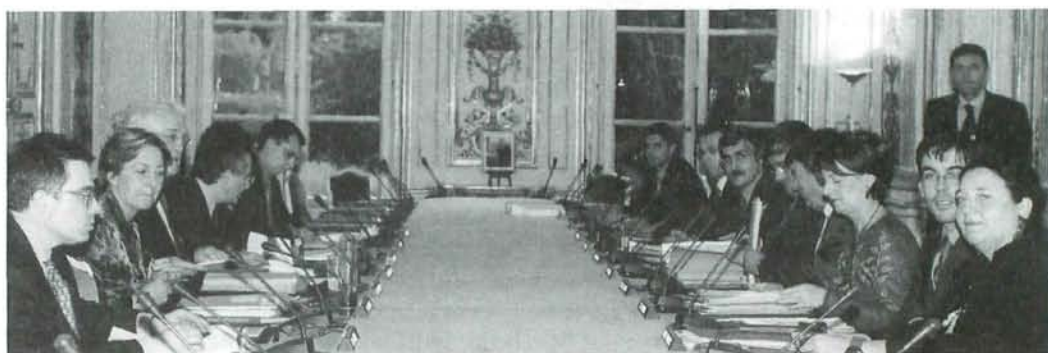
Déclarée « Grande Cause nationale pour l'année 2000 » par le Premier ministre, la sécurité routière aura en définitive bénéficié de la salutaire prise de conscience de l'opinion publique qui se traduit par de premiers résultats positifs. La Semaine de la sécurité sur la route aura été le point d'orgue de cette année de sensibilisation marquée par l'amplification

des actions de communication et les campagnes menées depuis deux ans. Partout à travers la France et pendant une semaine, des citoyens, des associations se sont mobilisés, chacun à leur manière, pour susciter plus de sécurité sur les routes. De ces efforts personnels et collectifs ont jailli des milliers d'initiatives, toutes porteuses d'un formidable espoir, celui que chacun prenne en main sa sécurité et celle des autres sur la route. 2000 a aussi été la première année complète de mise en œuvre de la loi du 18 juin 1999. Elle a également été marquée, à partir du mois de mai, par une intensification des contrôles routiers, désormais mieux acceptés par nos concitoyens. 450 vies ont pu être épargnées en 2000, après les 400 vies sauvées en 1999. Bien sûr, on ne peut se satisfaire de cette amélioration. Trop d'accidents, trop de morts, trop de blessés sont encore à déplorer. C'est pourquoi le gouvernement s'est engagé à renforcer la lutte contre ce fléau majeur, par des mesures qui tiennent à l'amélioration de la sécurité des véhicules et des infrastructures, à l'éducation du citoyen, à sa formation tout au long de sa vie de conducteur, à la répression des infractions. Les décisions prises lors du comité interministériel du 25 octobre dernier viennent compléter les actions déjà entamées ces deux dernières années pour lutter contre la vitesse, améliorer les conditions de l'enseignement de la conduite automobile ou renforcer l'efficacité des contrôles et des sanctions. Dans ce contexte, la création du Conseil national de sécurité routière sera un outil indispensable de transparence et de dialogue sur les enjeux et les proximités de la lutte contre l'insécurité routière. Avec Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la sécurité routière, nous sommes déterminés à ce que 2000, loin d'être un aboutissement, constitue le point de départ de la mobilisation collective.

Jean-Claude Gaysot,
ministre des Transports,
de l'Équipement et du Logement

CISR un **nouveau train de mesures** pour « doper » la lutte contre l'insécurité routière

Point d'orgue de la Semaine de la sécurité sur la route mais aussi, dans une certaine mesure, de l'année « Grande Cause nationale », le Comité interministériel de sécurité routière du 25 octobre dernier a complété, par un nouveau train de décisions, les dispositifs mis en place afin de renforcer la politique menée par le gouvernement. Rappel de ces décisions.



Réunion du comité interministériel, le 25 octobre dernier.

Troisième depuis l'arrivée de Lionel Jospin à Matignon, le CISR du 25 octobre 2000 a été placé sous le signe de l'espoir, une tendance significative à la baisse des accidents s'étant enfin amorcée : quatre cents vies ont été épargnées entre octobre 1999 et septembre 2000, par rapport à la même période de l'année précédente. Autrement dit, l'insécurité routière n'est pas inéluctable dans notre pays et les efforts peuvent être « payants » ! En tout cas, les mesures annoncées à l'issue de ce comité ont pour objectif de renforcer, d'accélérer cette tendance. Elles s'articulent autour de quatre idées fortes.

Clarifier le débat sur l'insécurité routière

Regroupées sous un chapitre intitulé « Agir ensemble pour mieux comprendre les enjeux et les priorités de la lutte contre l'insécurité routière », plusieurs mesures visent à donner de la transparence au débat. Car, il

faut bien l'admettre, il manque encore, en France, un véritable consensus autour du thème de la sécurité routière. Afin de permettre un dialogue constructif entre tous les acteurs et de l'appuyer sur des éléments validés scientifiquement, le CISR a proposé la mise à disposition de nouveaux outils d'analyse.

• **Création du CNSR**

Point phare de ce chapitre : le **Conseil national de sécurité routière (CNSR)** est créé. Il s'agit d'un organisme indépendant composé de représentants de l'État, du Parlement et des collectivités locales, mais aussi de représentants d'associations et du secteur économique ou social lié à l'automobile et à l'assurance. Force de proposition, il aura pour missions essentielles de procéder à l'évaluation des actions engagées, de proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière et de commander des études permettant d'améliorer la connaissance sur le sujet.

Le CNSR sera par ailleurs doté d'un conseil scientifique qui proposera des méthodes de suivi des résultats et des indicateurs d'accidentologie locale établis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Mis en place courant 2001, le Conseil disposera d'un budget d'études propre de 15 MF.

• **Un baromètre mensuel de l'accidentologie**

Toujours dans un souci de transparence et de sensibilisation de l'opinion, un baromètre de l'accidentologie sera désormais publié chaque mois par l'ONISR. Avec cet indicateur, notre société disposera d'une référence commune à tous.

• **Coup de pouce à la recherche et à l'évaluation**

Parce qu'il est nécessaire de mieux connaître les causes des accidents pour en améliorer le traitement, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) augmentera la part de ses travaux

suite page 6 →



Le brevet de sécurité routière est désormais obligatoire pour les cyclomotoristes.

Un permis accessible au plus grand nombre

Le service militaire permettait jusqu'ici à 26 000 jeunes de passer leur permis de conduire. Avec la fin de la conscription, l'accès au permis devient plus difficile pour les jeunes des milieux défavorisés. Aussi d'autres dispositifs vont-ils être proposés ; une information sera donnée systématiquement lors de la journée d'appel de préparation à la Défense. L'apprentissage pourra soit être intégré dans le programme Nouvelles chances, soit financé dans les programmes Trace (Trajectoire d'accès à l'emploi). Il pourra également être aidé, grâce aux crédits du Fonds social européen affectés aux préfets dans le cadre de l'insertion sociale et professionnelle (5 000 jeunes en difficulté devraient en bénéficier).

sur la sécurité routière. Par ailleurs, une évaluation des politiques locales de contrôles et de sanctions sera effectuée sous l'égide du Conseil national d'évaluation des politiques publiques. Enfin, pour valoriser la sécurité routière en tant qu'objet scientifique auprès des chercheurs et du grand public, des « Rencontres » qui rassembleront des chercheurs de disciplines et d'origines diverses seront organisées autour de ce thème.

• Crédits publics : plus de lisibilité

Un document d'information budgétaire indiquera chaque année les moyens alloués par l'ensemble des ministères à la lutte contre l'insécurité routière. Cela permettra d'apprécier les moyens attribués par objectif, ainsi que leur progression et leur efficacité.

Améliorer l'éducation et la formation

C'est un volet capital du dispositif gouvernemental : l'éducation à la sécurité routière et la formation des jeunes apparaissent en effet comme des outils essentiels et indispensables pour agir sur le comportement des conducteurs. D'où une volonté clairement exprimée de les améliorer pour renforcer leur pouvoir d'action.

• Une attestation dès l'école primaire

Une attestation de première éducation à la route sera délivrée à la fin de l'école primaire

afin de valider les compétences acquises (en maternelle et élémentaire) sur les premières grandes règles liées à l'usage de la route et de la rue. Un groupe de travail élaborera le contenu et les modalités pédagogiques de cette éducation.

• L'ASSR valorisée

Dans la perspective d'un permis de conduire en trois modules qui devrait être prochainement mis en place, l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) niveau 2 (celle qui est passée en classe de troisième) deviendrait un élément indispensable : il serait le premier de ces modules.

• Le brevet de sécurité routière obligatoire

Depuis novembre 1997, le BSR (composé d'une part de l'ASSR niveau 1, passée en classe de cinquième, et d'autre part d'une formation pratique de trois heures) est obligatoire pour les cyclomotoristes de 14 à 16 ans : cela a permis de diminuer de 20 % le nombre de tués dans cette tranche d'âge. Aussi a-t-il été décidé de rendre le BSR obligatoire pour tous les cyclomotoristes, quel que soit leur âge. La mesure s'appliquera aux personnes nées après le 31 décembre 1986.

• Vers une formation de meilleure qualité

Le changement de comportement des nouveaux conducteurs passe par une meilleure formation initiale. Une formation qui renforce la capacité des candidats à évaluer et à percevoir le risque. Dans cette optique, le CISR a décidé un contrôle plus rigoureux des écoles de conduite¹ et une amélioration des conditions de passage de l'examen. Pour faire face à ces nouvelles exigences et, par ailleurs, répondre au nombre croissant de candidats, il a prévu le recrutement de 230 inspecteurs supplémentaires en trois ans qui viendront s'ajouter aux 30 postes déjà créés au budget 2000. Cette augmentation portera le

nombre des inspecteurs au permis de conduire à 1 167 en 2003 ; le premier tiers (77 agents) est d'ores et déjà incrit au budget 2001.

• Des simulateurs de conduite pour l'apprentissage

Des chercheurs de l'Inrets seront chargés, à partir d'expériences déjà menées, d'établir des modalités d'utilisation des simulateurs dans l'apprentissage de la conduite. Un cahier des charges sera ainsi diffusé aux établissements qui font déjà appel à ces nouvelles technologies pour confronter le futur conducteur à des situations inhabituelles.

Renforcer l'efficacité des contrôles et des sanctions

La probabilité d'être contrôlé et sanctionné ne constitue certes pas un moyen suffisant pour dissuader les conducteurs de commettre des infractions au code de la route. Mais elle n'en constitue pas moins l'un des leviers dont disposent les pouvoirs publics, aux côtés de l'information et de la formation, pour faire reculer l'insécurité. La forte mobilisation des forces de l'ordre, à partir du printemps 2000, l'a d'ailleurs démontré : elle s'est soldée par des baisses sensibles du nombre d'accidents.

• Sanctions plus sévères pour les infractions graves

En cas de dépassement des vitesses autorisées de 40 km/h ou plus, les forces de l'ordre auront bientôt le droit de retirer sur le champ leur permis aux conducteurs. Cette possibilité n'était jusqu'ici prévue que pour les seuls cas d'alcoolémie supérieure à 0,8 g/l. Une mesure qui a été largement relayée dans les médias.

• Renforcer les contrôles routiers

Une série de mesures destinées à renforcer les contrôles routiers, aussi bien en ville qu'à la cam-

Ce qui était impossible à comprendre, c'était l'obstination des services, au sein de la DSCR ou de la délégation interministérielle, et du cabinet du ministre des transports, même lorsque nous leur remettions des documents prouvant nos dires ; ce qui, de leur côté, il ne faisait jamais quand il présentait leurs objections.

Ainsi*quand la sénatrice **Dinah DERYCKE** interpellait le ministre en lui donnant des exemples contraires à ses affirmations, elle s'appuyait sur des campagnes menées depuis de nombreuses années, par des organismes de Secourisme représentés à l'Observatoire du Secourisme, ou par la Fédération française de cardiologie qui, depuis des années, mène campagne afin d'apprendre, en 3 heures, la conduite à tenir face à un arrêt cardiaque !

Il s'agit bien d'un extrait de l'AFPS, uniquement centré sur ce cas particulier. On pourrait alors reprocher à cette fédération de n'apprendre que ces gestes particuliers de la ventilation (bouche à bouche = 4^{ème} des 5 gestes) et du massage cardiaque externe, et de leur appliquer le raisonnement de l'Observatoire du Secourisme. (Voir explications de la campagne ci-après).

Dans ce contexte, j'écrivais le 5 août 2001 à M. **DOSIERE** ancien rapporteur du projet de loi (qui avait cru ce qu'on lui avait dit sur la PLS !) et qui deviendra le premier Président du CNSR. Pour faire le point et lui démontrer qu'il s'était trompé et que le ministre des transports avait eu tort !

Toutefois, du fait de ces légèretés, plusieurs centaines de nos compatriotes étaient morts sur les routes !

Catherine GENISSON, députée socialiste du Pas de Calais, que j'avais rencontrée, avait préparé également une proposition de loi. Mais elle ne déposera jamais le texte !

Cette lettre confirme au député de l'Aisne, qu'en ce qui nous concerne, nous agissions avec tous les groupes politiques, y compris le sien, qui, ces dernières années, n'avait pas été très cohérent. Entre le discours et les actes il y avait un vide, à l'exception de la position de **Dinah DERYCKE**, et sa détermination, qui ne changeront jamais.

Pendant que dans la presse, au même moment, on s'inquiétait du taux affolant de tués chez les jeunes entre 15 et 14 ans (ce que nous savions déjà avec Christian GERONDEAU). Article de presse du 3.7.2001.

La sénatrice de Lys lez Lannoy, qui décéda hélas d'une grave maladie au début de l'année 2002, avait aussi questionné le ministre des transports sur la mortalité à 30 jours, sachant que les chiffres annoncés étaient ceux des 6 premiers jours.

La réponse du 5 novembre 2001 du cabinet du ministre rappelle le fameux « coefficient » utilisé afin de connaître, approximativement, le nombre de tués dans le mois sur les routes de France. Cela fait plus de vingt ans que nous parlons de ce problème et nous l'avons traité à plusieurs reprises dans les bulletins et documents réalisés par le CAPSU.

Dans ces conditions, les échanges avec de tels partenaires étaient-ils encore utiles ? L'encouragement me vint, en cette fin d'année 2002, de **Christian GERONDEAU**, qui, en ce qui le concerne, avait maintenu sa position depuis 1974 !

* Les bulletins du CAPSU, ainsi que les précédents mémoires sur les « 5 gestes qui sauvent » ont apporté une multitude d'exemples.

Le 5 août 2001

Monsieur René DOSIERE,
Député de l'Aisne,
B.P. 138,
02005 LAON Cedex

**Objet : Propositions de loi pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent »
de tous les candidats aux permis de conduire.**

Monsieur le Député,

Nous avons été en contact, vous vous en souviendrez, lors de la discussion du projet de loi sur la sécurité routière dont vous étiez le rapporteur, en 1998.

Avant la seconde lecture, M. Jack LANG avait bien voulu vous saisir afin que vous puissiez revoir la possibilité de faire passer un amendement pour intégrer la formation des futurs conducteurs (par un stage pratique) à la conduite à tenir face à un accident résumé par les « 5 gestes qui sauvent » projet qui a le mérite d'exister et qui peut être utilisé immédiatement.

Vous trouverez, pour mémoire, copie de cette lettre du 8 février 1999 de M. LANG et la lettre qu'il nous avait fait également parvenir.

Je vous avais aussi écrit le 31 décembre 1998, après la discussion du projet de loi et le rejet des amendements de MM ASCHIERI, DELNATTE et DOLEZ, afin de répondre aux arguments présentés par le Ministre des transports pour justifier son refus.

Qu'avons-nous gagné ?

Ses arguments étaient légers voire dépassés. Depuis, plusieurs centaines de nos compatriotes sont morts sur nos routes car non secourus à temps par les premiers témoins que nous sommes tous, avant l'arrivée des secours publics !

Le Secourisme n'a pas progressé en France. Avec l'arrêt du service militaire, plusieurs dizaines de milliers de jeunes ne seront plus initiés au Secourisme. Quand à l'éducation nationale, nous le savons depuis plus de 20 ans, il y a en son sein des initiatives mais pour former combien de jeunes ? 50 000 par an ?

Le programme de base en Secourisme vient de subir une nouvelle réforme et si il a été raccourci, il comprend toujours les « 5 gestes » dont la P.L.S (position latérale de sécurité) qui avait fait l'objet de questions sur son efficacité ou sa dangerosité !

Depuis ce rendez-vous manqué de 1998, après la première proposition de loi déposée par Patrick DELNATTE dès le début de la législature, en 1977, le groupe des verts a déposé lui aussi une proposition de loi, suivi au Sénat par Mme Dinah DERYCKE, qui l'a déposée au Nom de l'ensemble du groupe socialiste !

Enfin, le Sénateur du Nord Jacques LEGENDRE a fait de même et sa proposition de loi a été signée par plusieurs dizaines de Sénateurs RPR et par M. André DILIGENT, qui connaît bien ce dossier.

Catherine GENISSON, ancien médecin urgentiste a fait de même.

Si nous faisons le point, ce projet des « 5 gestes » a reçu, depuis 20-25 ans, les encouragements, l'appui d'un nombre très importants de députés socialistes. C'est pourquoi, il faut soutenir la proposition de loi déposée par Catherine GENISSON et faire venir son texte à l'ordre du jour de votre Assemblée.

Comme des dizaines et des dizaines de vos collègues parlementaires, Lionel JOSPIN avait réagi à notre contact, dès 1983, en posant une question écrite au Premier ministre, M. Pierre MAUROY qu'il avait à nouveau relancé début 1984.

Nous avons poursuivi nos contacts puisque, après avoir été reçu rue de Solférino et correspondu avec Madame GUIGOU, Lionel JOSPIN, Premier Secrétaire, me répondait le 8 mai 1997 puis, devenu Premier ministre, son cabinet le 6 novembre, afin de me faire confirmer : « **soyez assuré que les socialistes demeurent attentifs au problème qui vous préoccupe** ».

Vous trouverez ci-inclus la plupart des courriers échangés pour votre information.

Monsieur le Député, nous pouvons et nous devons rattraper ce rendez-vous manqué de 1998 et c'est pourquoi je vous écris à nouveau en espérant que la période des vacances ne retardera pas l'arrivée de ce courrier entre vos mains.

Je vous remercie de saisir votre groupe parlementaire (comme je l'ai demandé à Catherine GENISSON récemment) afin que ce projet des « 5 gestes » soit retenu puis mis à l'ordre du jour de votre Assemblée.

Entre-temps, afin d'encourager la démarche de Catherine GENISSON, cosigner vous-même et faire cosigner sa proposition de loi.

Comment comprendre que cette législature puisse s'achever sans que vous ayez pris position et donc une décision positive alors que l'Allemagne (1969), l'Autriche (1973), la Suisse (1977) pour ne citer que ces 3 pays dont les expériences ont été détaillées dans mon dernier mémoire de décembre 1999 ont mis en application la formation obligatoire pour tout permis de conduire ?

Cette décision n'a jamais été remise en cause et si l'Autriche et la Suisse sont des « petits » pays par rapport à la France, depuis la réunification de l'Allemagne, la formation systématique aux premiers gestes qui sauvent des usagers de la route, pour l'obtention d'un permis de conduire, n'a pas non plus été remise en cause !

Vous le voyez, notre responsabilité mutuelle est là, nous de vous convaincre et de vous apporter tous les éléments puis d'aider à la mise en place et vous, par la loi, d'ajouter une troisième épreuve à la préparation des permis de conduire, par une formation pratique dite des « 5 gestes qui sauvent ».

Souhaitant demeurer en contact avec vous durant toute cette période qui va s'ouvrir ainsi que votre implication active afin d'aboutir, enfin, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE
Président

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Un Code de la route réformé entre progressivement en application avec pour objectif de réduire le nombre d'accidents

Le nouveau permis en bonne voie

- 3 JUIL 2001

Un million et demi de candidats se présentent chaque année à l'épreuve du permis de conduire. Un nouveau Code de la route est actuellement testé dans six zones tests en France. S'appuyant sur des études d'accidentologie, il vise à faire diminuer les sinistres en prenant davantage en compte le respect des autres conducteurs. Une réforme rendue nécessaire par le nombre toujours très élevé de morts sur les routes.

Jacques Chevalier

« C'est un bilan de guerre. » Pour Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, les 2 000 jeunes qui décèdent chaque année sur les routes françaises s'apparentent au désastre d'une bataille dont la caractéristique est de tailler dans les forces vives d'une nation. Dans un ouvrage qu'il a préfacé intitulé *Chroniques d'une guerre annoncée* (Injep publications), il s'associait récemment aux auteurs pour estimer que l'accidentologie des jeunes est un Pearl Harbour routier. Mais, sans décrier des chiffres, les solutions adoptées restées vaines démontrent que le mal se situe dans la formation. D'où la mise en place progressive, d'ici à la fin de 2002, d'un nouveau permis de conduire.

L'idée de base est de « fragiliser » ce nouveau permis, à la manière allemande, qui prévoit, en cas d'infraction grave dans les douze mois qui suivent, son annulation pure et simple. Ou, comme en Autriche, qui impose trois rendez-vous pédagogiques,

un entretien avec un psychologue au bout de six mois, un test sur piste après un an et une épreuve de confirmation finale au bout de deux ans.

Mais le bâton de la répression française, continuellement brandi avec l'implacable démenti des statistiques année après année, ne doit plus dissimuler la nécessité d'une autre politique de sécurité routière à

Les accidents de la route restent la première cause de mortalité des jeunes

l'égard des jeunes. Et c'est sur le plan psychologique que la France présente, sans doute, le plus de retard vis-à-vis de ses voisins.

C'est la raison pour laquelle le gouvernement a mis en place, dès la fin de 1997, le principe d'un continuum éducatif de la maternelle au lycée. Quatre ans plus tard, on en est toujours à la phase expérimentale pour ce qui concerne le primaire alors qu'au collège existent déjà, en cinquième et en troisième, les at-

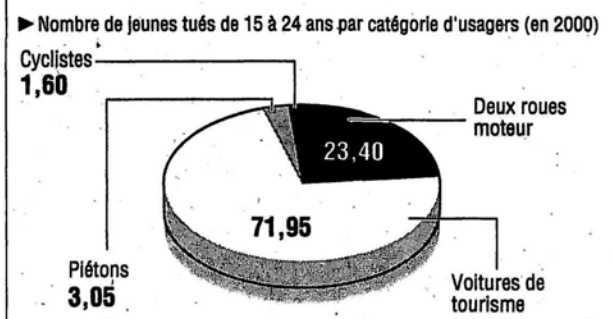
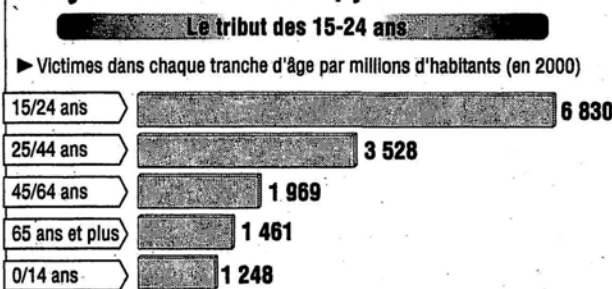
tations scolaires de sécurité routière (ASSR). Elles amènent, avec trois heures de pratique, à un brevet de sécurité routière (BSR), aujourd'hui nécessaire pour conduire un cyclomoteur. Mieux sensibilisés alors même qu'ils deviennent des acteurs de la sécurité routière, ces jeunes devraient à terme se présenter au permis de conduire auto un peu plus responsables.

Ils peuvent déjà le faire dès 16 ans avec l'apprentissage à la conduite accompagnée (AAC), une formule qui attire actuellement 20 % des candidats au permis. Hélas, si plus de 1 million de candidats a suivi ce cursus

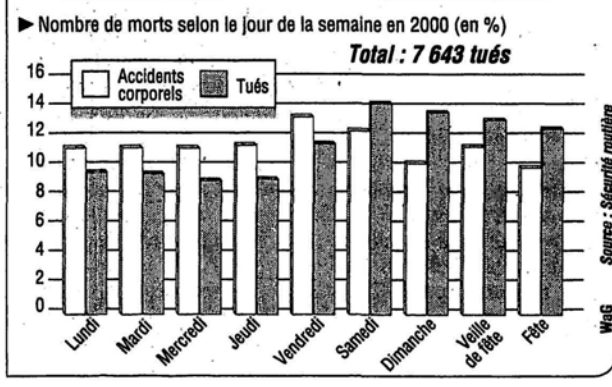
depuis les premières expériences en 1984 avec un taux de réussite de 75 % au lieu de 52 % au permis classique, la sinistralité infé-

rieure, selon les assurances, de 40 % au début a décliné progressivement. En cause, non le principe même de la formation anticipée, excellent, mais son application avec des écarts qualitatifs très importants. Bref, une bonne idée à l'origine a été mal appliquée ensuite par des auto-écoles dont la structure artisanale (70 % des entreprises ne comptent qu'une personne) et leur éparpillement ne cadrent plus souvent avec les besoins d'une pédagogie moderne.

Les jeunes conducteurs, premières victimes



Week-ends et fêtes très meurtriers



Or l'urgence est là. L'image d'une génération sacrifiée n'est pas sans fondement. Les accidents de la circulation sont, avec 1 964 tués chez les 15-24 ans, sur un total de 7 643 décès toutes générations confondues en 2000, la première cause de mortalité des jeunes. Cela représente 25,7 % des tués alors qu'ils appartiennent à une frange de 12,9 % de la population. Le taux de risque, par rapport aux autres classes d'âge, est ainsi deux fois plus élevé que la moyenne, alors qu'il est quatre fois inférieur pour les moins de 15 ans. Voilà qui confirme, hélas, les jeunes usagers dans le rôle de victimes désignées de la route et leur absence coupable de formation. Mais ce n'est pas une spécificité française.

« Le scénario de l'accident mortel des jeunes est quasiment le même dans tous les pays, dit Jean Pascal Assailly, psychologue, spécialiste des problèmes de sécurité routière. Il intervient dans la nuit du samedi au dimanche, entre 1 heure et 6 heures du matin, sur un trajet retour d'une sortie en discothèque, soirée, bal ou fête. Il implique un seul véhicule, par perte de contrôle en courbe, avec collision frontale ou latérale avec un obstacle fixe. » Ce chargé de mission pour l'Inrets (Institut national pour la recherche sur les transports et leur sécurité) retrouve invariablement les quatre mêmes facteurs

d'accident, souvent combinés : l'alcool présent dans 30 % des cas, les drogues illicites (cannabis essentiellement) non détectées en France, la fatigue et enfin la suroccupation du véhicule.

Pourtant, et ce n'est pas le moindre paradoxe, les jeunes frais émoulus de la préparation au permis de conduire moto et auto sont censés être les mieux avertis des dangers de la route. Force est d'admettre que, au-delà des principaux facteurs visés dont le fameux tandem vitesse-alcool, la formation au permis de conduire reste un pis-aller. « Le jeune qui va se tuer dans un virage sait tout aussi bien qu'un autre effectuer la manœuvre, estime pourtant Jean-Paul Assailly. Il ne s'agit pas de lui transmettre un savoir-faire technique, mais de lui apprendre à mieux gérer son style de vie. »

Un avis que ne partagent pas nombre de pédagogues qui dénoncent aussi la consommation moyenne d'alcool en France, admise avec une indifférence fataliste. Celle-ci passe de 1,4 verre par jour en semaine à 5,6 verres le week-end. Si la règle de l'excès d'alcoolémie a été abaissée de 0,80 à 0,50 gramme, elle n'entame pas les comportements déviants et le sens du défi des jeunes. Mais ceux-ci sont convaincus qu'une meilleure formation à la conduite accroîtra la sensibilisation aux problèmes de la route.

Source : Sécurité routière

Chiffrage de la mortalité routière

34914. - 30 août 2001. - Mme Dinah Derycke souhaite interroger M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les caractéristiques statistiques du chiffrage de la mortalité routière. Elle souhaiterait avoir connaissance du nombre de victimes de la route à 30 jours dans notre pays. Elle souhaite par ailleurs connaître les mesures qu'entend prendre le ministre, afin de communiquer régulièrement le nombre de victimes de la route à 30 jours en sus des communications actuelles qui portent sur 6 jours. Un tel choix rendrait une appréciation plus exacte du nombre de personnes perdant la vie à la suite d'un accident de la route, ainsi qu'une comparaison plus aisée avec les statistiques de la plupart des autres pays d'Europe.

- 5 NOV. 2001

REPONSE

Les conséquences des accidents de la route ne s'arrêtent malheureusement pas aux bilans immédiats et beaucoup de victimes décèdent même très longtemps après l'accident. Il est toutefois nécessaire de définir un délai au-delà duquel une remontée trop tardive des informations et des contraintes de suivi trop importantes rendraient trop difficile le recueil d'informations.

La plupart des pays de l'Union européenne ont adopté la définition du "tué à trente jours" mais, très souvent, ce chiffre est calculé par application d'un coefficient aux constats pratiqués sur place.

La France a opté pour un suivi réel par les forces de l'ordre en milieu hospitalier limité à six jours. Naturellement, les comparaisons internationales sont faites de manière homogène sur la base d'une définition du "tué à trente jours" grâce à un coefficient multiplicateur, régulièrement mis à jour, appliqué aux chiffres des "tués à six jours". La valeur de ce coefficient est actuellement de 1,057. C'est ainsi que le nombre de 7 643 "tués à six jours" recensés au cours de l'année 2000 passe à 8 079 quand on considère les "tués à trente jours".

La question du passage à une définition du "tué à trente jours" est actuellement à l'examen. Le principal inconvénient concerne la plus grande lourdeur du recueil induit par le suivi réel des accidentés en milieu hospitalier. Cette lourdeur s'accompagnerait d'un retard important dans la publication des chiffres, leur ôtant une partie de leur caractère opérationnel. Cet aspect doit cependant être réexaminé à la lumière du développement récent d'un système de remontées rapides limité aux chiffres des accidents, tués et blessés, qui permet d'avoir des estimations fiables dix jours après la fin du mois.

C'est la raison pour laquelle le ministre de l'équipement, des transports et du logement a proposé au Conseil national de la sécurité routière, lors de son installation le 26 octobre dernier, de se saisir de cette question.

La Directrice-adjointe du Cabinet


Marie-Line MEAUX

17 DEC 2002

Paris, le 19 décembre 2002

LE PRÉSIDENT

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du CAPSU

59390 LYS-LEZ-LANNOY

Monsieur le Président,

J'accuse réception de votre courrier m'informant du dépôt de la nouvelle proposition de loi déposée à l'Assemblée Nationale concernant la formation des futurs usagers de la route en cas d'accident.

Il va sans dire que je soutiens complètement votre démarche qui fait partie des actions positives dans le sens de la diminution de l'insécurité routière et je vous confirme que j'appuierai pleinement vos initiatives chaque fois que cela sera possible dans les différentes instances auxquelles je participe.

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

et de mon très cordial souvenir.



Christian GERONDEAU

2003 – 2004

J'avais saisi à nouveau, comme je le fais depuis 30 ans, voire plus, le Président de la République et le premier Ministre, afin que ce projet ne soit pas enterré définitivement ! Je crois que lorsqu'il y a une carence majeure au niveau de l'Etat, il faut saisir le Président de la République. C'est ce que j'avais fait à nouveau. En ce qui concerne le premier Ministre, il préside le CISR qui réunit de nombreux ministres et c'est à lui d'arbitrer lorsqu'une décision est bloquée par l'un ou l'autre ministère.

Et le 19 février 2003, (et non 2002), le directeur de cabinet de la déléguée interministérielle, M. **FIOLET**, se permettait de me le reprocher, tout en affirmant que la position de la délégation interministérielle restait inchangée, et en mettant en cause la représentativité du CAPSU (ce qui était nouveau) ; en me proposant d'agir au niveau local et surtout en me conseillant de cesser les interpellations au niveau national... On croit rêver !

Et pour tenter d'influencer le député **Patrick DELNATTE** on lui transmettait une copie de cette correspondance qui signe l'arrogance de cette structure ! Afin de ne pas polémiquer avec un fonctionnaire qui n'en vaut pas du tout la peine, on peut neutraliser le contenu de cette lettre impensable par les propos tenus par un homme d'exception, M. **Hugues de JOUVENEL** qui disait :

« Il n'est pas possible que les affaires publiques soient le monopole des pouvoirs établis. Il doit exister des instances indépendantes, et éventuellement à la disposition des pouvoirs constitués, qui puissent émettre des propositions des critiques, que leur autonomie rend crédibles et que leur recul rend possibles ».

C'est justement dans ce but et dans ce sens concret que la structure créée en 1975 a évolué vers le CAPSU une dizaine d'années plus tard.

Comment laisser toutefois sans réponse une lettre de ce type ? Je répondais le 1^{er} mars à M. **FIOLET** (alors que Mme **MASSIN** venait d'être remplacée par un nouveau délégué, M. **Rémy HEITZ**).

Outre les contradictions qu'elle contenait et qu'il me fallait quand même évoquer, outre l'intérêt porté au dépliant « urgences » (qui proposait 4 des 5 gestes !), il me fallait revenir sur ces affirmations.

Nous devons rappeler à ce monsieur que le CAPSU avait (déjà) 28 ans et que notre représentativité était confortée par les 600 000 français qui avaient toujours entre les mains la brochure « 5 gestes qui sauvent » qu'ils conservaient soigneusement... Ainsi que par les 67% de français qui étaient pour notre proposition d'une telle formation, obligatoire pour obtenir un permis de conduire !

Afin de rappeler M. **FIOLET** à plus d'humilité (puisque « sa » structure a très bien su reprendre des propositions du CAPSU et les faire siennes !), je lui citais un propos du Premier ministre en exercice, M. **Jean-Pierre RAFFARIN** qui venait justement de nommer M. **HEITZ**, de son cabinet, au poste de délégué interministériel :

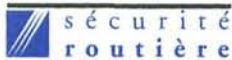
«dans des structures qui les ignorent ou les méprisent ».

Paris, le 19 février 2002
référence :DISR/Cab

Monsieur,

Vous avez saisi conjointement le Président de la République et le Premier Ministre de vos propositions visant à donner aux usagers de la route une formation sur la conduite à tenir en cas d'accident. Comme leurs cabinets vous l'ont fait savoir, il nous a été demandé de répondre à ces nouvelles démarches de votre part qui s'ajoutent à la longue série de courriers que vous nous avez déjà adressés à ce sujet, directement ou par l'intermédiaire de parlementaires de votre région.

premier
ministre



la déléguée
interministérielle
à la Sécurité routière

Nous ne pouvons, cela va de soi, que souscrire à l'idée d'une meilleure sensibilisation de nos concitoyens aux situations d'urgence avec péril pour des personnes auxquelles ils pourraient être confrontés en les conseillant sur la conduite à tenir en la circonstance. Cette préoccupation est la nôtre et des actions sont déjà régulièrement menées dans ce sens, la dernière en date étant la très large diffusion donnée au dépliant Urgences que nous avons édité en 2002 et dont vous trouverez ci-joint un exemplaire.

En ce qui concerne le refus constant opposé jusqu'ici à la promotion de votre brochure, vous en connaissez les motifs et notamment l'avis très négatif émis à deux reprises à son sujet par l'Observatoire National du Secourisme en raison du "manque de crédit technique et scientifique de la formation proposée".

Je regrette en conséquence d'avoir à vous confirmer que notre position reste inchangée à votre égard, d'autant que vous n'apportez pas la preuve de la représentativité du CAPSU dont vous vous réclamez à présent. Si vous souhaitez poursuivre malgré tout votre action en faveur de la sécurité routière, je ne puis que vous conseiller de rechercher avant tout la reconnaissance des autorités locales en charge de la sécurité civile. Vous comprendrez que sans leur aval il est inutile que vous continuiez à multiplier vos interpellations au niveau national.

J'adresse, pour son information, copie de ce courrier à Monsieur Patrick DELNATTE, député du Nord.

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

Pour la Déléguée,
le Directeur de cabinet



Bernard FIOLET

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Résidence AUTEUIL B
59390 – LYS-LES-LANNOY

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 1^{er} mars 2003

Monsieur Bernard FIOLET,
Directeur de cabinet
Délégation à la sécurité routière
ARCHE SUD
92055 LA DEFENSE CEDEX

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 19 février à laquelle était joint le dépliant « urgences ».

Il reprend la campagne « Protéger - Alerter - Secourir - et indique les gestes à accomplir face à une victime dont la compression d'une hémorragie abondante, la mise en P.L.S (si le témoin est titulaire d'un brevet de secouriste), c'est à dire, avec la partie alerter et protéger, **4 des 5 gestes qui sauvent** que nous préconisons d'apprendre à tous les usagers de la route !

Il se fait qu'une journée de la Protection Civile va être organisée, sur notre proposition, par la ville de Lys lez Lannoy, en mai prochain, qui sera totalement consacrée à la sécurité routière.

Serait-il possible que vous nous fassiez parvenir 500 dépliant « urgences », soit à mon domicile, siège du CAPSU, soit à la Mairie de Lys lez Lannoy, 31 rue J.B. Lebas, BP 7 59451 Lys lez Lannoy Cedex, au Nom de M. Daniel POMME, adjoint au Maire chargé de la Protection Civile.

Le CAPSU participera à cette journée. Vous pouvez être rassuré sur le mode de diffusion du dépliant aux personnes intéressées.

>>>>>

S'agissant du 3^{ème} paragraphe de votre lettre, je crois important de vous préciser que notre but n'est pas du tout la « promotion de la brochure » sur les 5 gestes qui sauvent mais bien la mise en place d'une formation pratique, sur cette base, aux candidats aux différents permis de conduire.

Vous rappelez l'avis « très négatif » de l'observatoire du Secourisme mais vous savez que ce refus de valider le projet des « 5 gestes » est le fait de la formation dite AFPS, premier programme de formation officiel que l'on considère, en France, comme la seule valable.

Pourtant, sous diverses formes, les « premiers gestes » sont bien enseignés par des organismes représentés à ce même observatoire, notamment la Croix-Rouge Française, par des formations courtes à destination du grand public (en une, deux ou trois heures), afin d'apprendre la conduite à tenir face à certaines détresses, sans avoir l'obligation de suivre une formation officielle de 10 à 12 heures !

Quant à la formation « premiers secours sur la route », proposée depuis 1998, elle n'a touché qu'un nombre très limité de personnes (contrairement à ce que vos services avaient prétendu à l'époque), cette formation s'ajoutant à la formation AFPS, préalable, soit un total d'environ 25 heures !

Vous me dites que votre position « reste inchangée », mais le dialogue entre nous a été quasi inexistant. Ce n'est pas quelques courriers échangés épisodiquement qui peuvent faire évoluer nos positions respectives. Le but, sauver des vies humaines, étant notre objectif, nous devons dépasser ce qui nous divise et savoir confronter nos vues même si nous ne sommes pas d'accord !

Il est donc nécessaire voire indispensable que des contacts plus précis et sincères s'établissent entre nous mais le 4^{ème} paragraphe de votre lettre démontre une certaine agressivité de votre part.

Je tiens à vous préciser que le CAPSU existe depuis **28 ans** et mène une action permanente, notamment en faveur de la sécurité routière. En ce qui me concerne, je militais bien avant la création du CAPSU. J'ai enseigné le Secourisme, bénévolement, durant 25 ans ; la sécurité routière a toujours été inscrite dans mes formations, à tous les niveaux.

Le CAPSU n'est pas une association de formation de Secouristes. Il ne doit pas de ce fait recevoir un agrément et/ou être rattaché à une association départementale ou dépendre d'un organisme agréé au plan national.

>>>>>

Nous n'avons pas l'intention de cesser nos démarches ou contacts avec les élus qui représentent, en direct, la population, à 67% (sondage CSA pour la CRF en 1998), pour une telle formation obligatoire afin d'obtenir un permis de conduire.

Vous avez le droit d'être contre une telle mesure, mais il serait toutefois nécessaire qu'il y ait moins d'arrogance de vos services car, au regard de la situation dramatique des accidents de la route, nous ne pouvons que rester humbles quant aux résultats obtenus ces 10 dernières années !

Je suis donc étonné du ton global de votre lettre et laisse à votre réflexion la récente observation du Premier ministre, M. RAFFARIN :

« Si l'on croit que l'on réglera les problèmes des femmes et des hommes dans des structures qui les ignorent ou les méprisent, on se trompe ».

Je voudrais simplement vous indiquer que je n'ai jamais rencontré Mme MASSIN, contrairement à ses prédécesseurs et ce, depuis Christian GERONDEAU qui avait, faut-il vous le rappeler, fait adopter la formation aux « gestes de survie » pour les candidats aux permis de conduire, au CISR de novembre 1974 !

Si, aujourd'hui, vous considérez que « c'est dangereux », il faut vous en expliquer plus précisément et nous dire pourquoi l'Allemagne applique cette mesure depuis 1969 (6 heures de formation), ainsi que l'Autriche (depuis 1973) et la Suisse (depuis 1977, avec certes une formation plus détaillée).

Mais cette réponse n'avait pas pour but d'entrer dans tous les détails de ce grand projet puisqu'il s'agit de former, chaque année, un million de nos concitoyens.

Je vous propose de compléter cette première lettre dès que possible et je vous remercie de me faire savoir si vous disposez bien des documents publiés par le CAPSU sur les expériences étrangères citées plus haut.

En espérant que ma franchise n'altérera pas le dialogue que vous devez absolument accepter avec les acteurs de la sécurité routière, à qui souvent, vous faites appel par ailleurs, afin d'être un relais avec les usagers de la route, je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments distingués.

Didier BURGGRAEVE
Président

La lettre du directeur de cabinet reflétait bien cet état d'esprit dénoncé depuis très longtemps déjà, notamment par la population, nos concitoyens, et donc aussi usagers de la route !

Le 5 mars 2003 (on peut être très réactif parfois), M. **FIOLET**, directeur de cabinet du délégué, répond à ma lettre. Il tient à évoquer la nécessité (pour une association comme le CAPSU par exemple), de respecter « quelques principes fondamentaux de fonctionnement des services de l'Etat ». Mais nous les connaissons, hélas, ces principes. A quoi mènent-ils ?

Le projet des « 5 gestes qui sauvent » est national et concerne un million de candidats aux permis de conduire, donc toutes catégories, chaque année, et non une action locale, pour une ville ou un département !

Il n'y avait plus de dialogue avec la délégation interministérielle depuis des années ! Les vrais échanges, sincères, respectueux de part et d'autre, n'auront été le fait que des deux premiers délégués, **Christian GERONDEAU** et **Pierre MAYET**. Il est nécessaire de le rappeler. Ensuite, petit à petit, mais inexorablement, nous sommes entrés dans une phase d'administration traditionnelle de cette structure qui est devenue un « machin » pour reprendre l'expression utilisée en son temps par le **Général DE GAULLE** à propos de l'ONU. Avait-il tort ? Et nous aujourd'hui ?

Il me fallait aussi attirer l'attention de M. **FIOLET** sur la réalité du Secourisme d'aujourd'hui vis-à-vis des « 5 gestes » que l'on retrouvait dans tous les programmes ! Et indiquer clairement à ce monsieur, aujourd'hui en charge des dossiers de la sécurité routière, demain de quoi dans l'administration ? ...à propos de son paragraphe « si vous souhaitez poursuivre malgré tout votre action en faveur de la sécurité routière » (une véritable insulte pour un militant bénévole) que :

« c'est notre droit le plus absolu même si cela vous dérange et vous donne parfois un surcroît de travail puisque vous devez répondre à leurs interrogations »..

Ci-après extraits du dépliant « urgences » (janvier 2002), des conseils au public sur le « Protéger, alerter, secourir » avec la PLS (soi disant dangereuse !) et un article de mai 1998 pour apprendre aux français les gestes qui sauvent !

La presse annonçait la nomination d'un magistrat (le 26 février 2003, en conseil des ministres). On lui prêtait comme mission l'application de la nouvelle loi, en préparation, contre la violence routière (dans laquelle figurera l'amendement de **Patrick DELNATTE** sous la forme d'un article additionnel).

Dès que cette loi fut promulguée, j'écrivais donc à M. **HEITZ**, le 21 août, à ce sujet, en lui remettant un exemplaire du 8^{ème} mémoire, consacré au Parlement. Je lui proposais de le rencontrer et, largement à l'avance, lui indiquais la date de mon prochain passage à Paris.

Il n'y eut aucune réponse !

C'est le député **Patrick DELNATTE**, parlementaire qui se préoccupe des questions de sécurité routière, auteur de la première proposition de loi pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent » en 1997, de l'amendement retenu par la Commission des lois (après discussions avec le rapporteur et le cabinet du ministre des transports), qui lui écrit, à son tour, en date du 10 octobre.

22 MAR 2003

Paris, le 5 mars 2003
référence :DISR/Cab

premier
ministre



la déléguée
interministérielle
à la Sécurité routière

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 1^{er} mars dernier, je regrette que vous ayez perçu de l'agressivité à travers mon précédent courrier du 19 février 2003 qui n'avait pour intention que de vous rappeler quelques principes fondamentaux de fonctionnement des services de l'Etat. Par souci d'efficacité, la compétence déconcentrée appartient aux préfets qui, dans leurs départements, sont les interlocuteurs des acteurs locaux et notamment des associations qui souhaitent apporter leur concours aux actions d'intérêt public. C'est donc à ce niveau que je vous conseillais simplement d'adresser vos propositions désormais.

En ce qui concerne la journée de la protection civile dont vous projetez l'organisation dans votre commune en mai prochain, je tiens à vous féliciter d'en avoir choisi pour thème la sécurité routière. Je ferai en sorte que vous puissiez disposer en temps utile des 500 exemplaires du dépliant Urgences que vous souhaitez y distribuer. Ils seront remis prochainement à Madame Patricia KIEFFER, coordonnatrice sécurité routière à la préfecture du nord, qui vous les fera parvenir dès réception.

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

Pour le Délégué,
le Directeur de cabinet

Bernard FIOLET

Président d'Honneur : Paul REYNAERT (†1992) Pionnier de la Protection Civile Française

Membres d'Honneur : Pierre BLAHA (†1995) - Haroun TAZIEFF (†1998) - Professeur Louis SERRE (†1998)

Le CAPSU agit pour faire connaître et rappeler l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD, Fondateur de la traumatologie routière, du Secourisme routier, Précurseur des SMUR et des SAMU.

Le 12 mars 2003

Monsieur Bernard FIOLET,
Directeur de cabinet,
Délégation à la sécurité routière
ARCHE SUD
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur,

Je vous remercie de votre réponse du 5 mars et j'ai bien noté que nous pourrions disposer du dépliant « urgences » pour l'information de la population lors de la « journée de la Protection Civile » qui aura lieu en mai à Lys lez Lannoy, totalement consacrée à la sécurité routière.

En ce qui concerne les « principes fondamentaux de fonctionnement des services de l'Etat », je crois les respecter depuis toujours même si je revendique, tant à titre personnel qu'au nom des associations que j'ai dirigées ou du CAPSU actuellement, une liberté d'expression ou de saisine.

Je vous confirme que si je suis, au niveau local, directeur interurbain de la Protection Civile (fonction bénévole), nommé en 1980 par M. le Préfet du Nord, engagement renouvelé par un engagement personnel il y a quelques années suite à ma sortie des cadres de réserve, (du fait de l'âge), je n'enseigne plus le Secourisme, le CAPSU n'assure aucune formation et donc nous ne sommes pas affiliés à une association départementale donc à une Fédération Nationale agréée par le Ministère de l'intérieur.

Le concept des « 5 gestes » date d'avant la création de votre délégation, en 1972. Il a été testé autant dans les autos-écoles qu'au niveau du public volontaire que dans les établissements scolaires.

D'ailleurs, en 1998, le Conseil Général du Nord avait financé la formation aux « 5 gestes qui sauvent » dans les collèges de l'arrondissement de Lille.

7500 collégiens avaient été formés en 3 heures environ par la Croix-Rouge Française. Copie article de presse du 4.4.1998.

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention des accidents, l'organisation des Secours, du citoyen (5 gestes qui sauvent) à la catastrophe majeure.

455 (G.R.I.C : Groupe de Recherches et d'Intervention Catastrophe)

Mais cette formation, de base et de masse, que vous contestez vigoureusement aujourd'hui, a bien été reconnue par le CISR, et la formation pour les candidats aux permis de conduire, **décidée**, en novembre 1974 !

Je vous remets d'ailleurs pour votre information, copie de la lettre du 4.1.1982 du Colonel LAGACHE, qui confirme la décision de 1974 suite à un CISR de 1981 !

Et celle du prédécesseur de Mme MASSIN, M. Pierre MAYET, que j'avais rencontré (Comme MM GERONDEAU, DENIZET, GRAFF notamment), qui confirme bien l'inclusion de la conduite à tenir en cas d'accident dans le **nouveau programme de formation**.

Dans votre lettre du 19 février, vous écriviez :

« avis très négatif... en raison du manque de crédit technique et scientifique de la formation proposée ».

Or, le dépliant du Secours Routier Français, (ci-joint), diffusé à plus d'un million d'exemplaires et **approuvé par votre Ministère ainsi que ceux de l'intérieur et de la santé**, alors qu'il existait le programme officiel des « G.E.S. », ne reprend que les « 5 gestes qui sauvent », Alerter/Protéger/PLS/Ventilation et Comprimer une plaie !

Comment ces conseils et ces gestes dits « de survie » étaient-ils valables et diffusés au grand public, avec l'accord de la Commission Nationale du Secourisme devenue aujourd'hui un « observatoire », Commission qui comprenait déjà une bonne partie des membres de l'Observatoire d'aujourd'hui, et que, les mêmes, mais appelés « 5 gestes qui sauvent » sont brusquement devenus obsolètes voire dangereux ?

Le « manque de crédit » dont vous parlez serait le fait d'une formation trop courte (5 heures) donc en retrait du programme de base de la formation officielle dite AFPS (actuellement d'environ 10-12 heures).

Mais cette formation AFPS comprend **obligatoirement les 5 gestes** qui sont des gestes universels enseignés dans tous les pays du Monde !

Comme souvent dans le passé, notamment Mme MASSIN et le cabinet de M. GAYSSOT, vous ne faites que répéter que les « 5 gestes qui sauvent » manquent de crédit.

Mais vous n'apportez aucun argument sérieux à cette thèse et vos affirmations sont contredites par une multitude d'exemples ou d'arguments.

Toujours dans votre lettre du 19 février, vous écrivez :

« Si vous souhaitez poursuivre malgré tout votre action en faveur de la sécurité routière... ».

Ces propos sont inadmissibles de la part d'un service de l'Etat qui doit encourager et soutenir toutes les initiatives, notamment des associations.

Je suis un militant bénévole de la sécurité routière depuis plus de 30 ans, mes actions puis celles du CAPSU ne se limitent pas au projet des « 5 gestes », nous avons mené des combats autant pour la ceinture de sécurité, le contrôle technique des véhicules, la lutte impitoyable contre l'alcool au volant, pour ne citer que ces combats importants.

L'action du CAPSU est Nationale, autant que locale pour des actions ponctuelles, ainsi qu'au niveau départemental.

Nous avons des contacts et des échanges avec les partis politiques et les groupes parlementaires, avec de très nombreux parlementaires, c'est notre droit le plus absolu même si cela vous dérange et vous donne parfois un surcroît de travail puisque vous devez répondre à leurs interrogations.

Aujourd'hui, à part votre refus constant sans traiter cette proposition sérieusement sur le fond, vous ne proposez rien d'autre qu'un nouveau dépliant (rien n'a bougé depuis 10 ans !), même s'il reprend 4 des 5 gestes proposés !

Mais nous pourrions sauver des vies sur le bord des routes, non pas uniquement par de « l'information » mais bien par une formation **pratique** assurée par les enseignants du Secourisme.

Le programme AFPS ne peut être retenu en l'état pour une formation des usagers de la route, il comprend de nombreux autres gestes qui n'ont rien à voir avec les accidents de la route (comme les GES de 1977 abrogés en 1991, d'où le dépliant du S.R.F. sur les seuls gestes adaptés à la route).

Je souhaite que ce vif échange, nécessaire, ne soit pas le prétexte à un blocage de votre administration. Vous devez écouter et discuter, notamment avec ceux qui ont des idées et propositions différentes des vôtres.

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

Didier BURGGRAEVE
Président

URGENCES

Témoign d'un accident : que faire ?



Secourir

- 1** Laissez les victimes dans les véhicules, sauf en cas d'incendie ou autre risque.
- 2** La victime est inconsciente, mettez-la en position latérale de sécurité.
(À n'effectuer que si vous êtes détenteur d'un brevet de secouriste).
- 3** En cas d'hémorragie abondante, compressez la plaie.
- 4** Couvrez les victimes.
- 5** Parlez aux blessés, réconfortez-les.
- 6** Demandez aux badauds de vous aider... ou de s'éloigner.



ATTENTION

- Ne pas déplacer un blessé, sauf en cas de danger imminent.



- Ne pas retirer le casque.



- Ne donner ni à boire ni à manger.
- Ne pas arracher les vêtements d'un brûlé.

Feu de véhicule

- En cas de départ de feu, utilisez votre extincteur pour attaquer le feu :
sous le moteur et par la calandre.



- Si le feu est déjà déclaré, éloignez-vous du véhicule au plus vite, après avoir mis les éventuelles victimes en sécurité.

**N'utilisez jamais d'eau !
Ne soulevez jamais le capot !**

Attention aux véhicules GPL :
risque d'explosion !

APRES LE PERMIS

LE PETIT PLUS

GUIDE PRATIQUE DE LA CONDUITE



PRÉFECTURE DU NORD

sécurité routière

DES ROUSSEAU

UNE PÉDAGOGIE D'AVANCE

ACCIDENT



Je P.A.S. ou je passe !

● PROTÉGER... ALERTE... SECOURIR



Protéger

Je signale dans les deux sens, à 100 m avec un triangle, une lampe, les feux de détresse, un chiffon blanc...
Je fais placer les personnes hors de la chaussée, à l'abri...
Si possible, je ne déplace pas les victimes et j'évite de modifier l'état des lieux.

Si je ne peux pas aider, et qu'il y a déjà du monde, je PASSE !



Alerter

15 ou 17 ou 18

j'appuie sur le bouton.

L'appel est gratuit et sans carte de téléphone !



On me demandera les renseignements suivants :

- nombre et types de véhicules, nombre et état des victimes, lieu précis de l'accident
- risques particuliers : noyade, feu, matières dangereuses...

Secourir

A NE PAS FAIRE

- Déplacer les blessés.
- Enlever le casque des motards.
- Donner à boire aux blessés.
- Pratiquer du «secourisme» sans savoir !

Avant de raccrocher, j'attends d'y être invité !

A FAIRE

- Couvrir les blessés.
- Parler, rassurer.
- Pratiquer les gestes qui sauvent (si on les connaît).
- Attendre les secours.
- Communiquer son identité à la police ou à la gendarmerie.

Si je dois bouger un blessé, je le positionne ainsi :



Apprendre aux Français les gestes qui sauvent

RECONNAISSONS-LE : la plupart d'entre nous ne sauraient pas quoi faire en présence d'une personne victime d'un malaise ou d'un accident. Et pourtant ! Selon la Croix-Rouge, qui mobilise ce week-end ses bénévoles à l'occasion de sa grande quête nationale, il suffirait que 20 % de la population soit initiée aux gestes de premier secours (oxygénation, bouche-à-bouche, massage cardiaque) pour sauver plus de 100 000 vies par an. Or, aujourd'hui, à peine 3 % des Français — soit 60 000 personnes — sont capables de s'occuper correctement d'un blessé en attendant l'arrivée des secouristes professionnels, regrette le professeur Marc Gentilini, président de l'organisation humanitaire.

Pourtant, c'est dans ce laps de temps, en moyenne 10 minutes en ville et 20 minutes à la campagne, que se joue la survie du blessé.

Multiplier le nombre de secouristes

Le sondage CSA pour la Croix-Rouge - « le Parisien »-« Aujourd'hui » - France Info le prouve, les Français sont parfaitement conscients de l'importance de ce genre d'apprentissage, tout en admettant leurs insuffisances en la matière. 95 % d'entre eux voudraient ainsi que ces gestes soient enseignés à l'école, qu'ils deviennent obligatoires pour tous (86 %) ou qu'ils fassent au moins partie intégrante de la formation à la conduite automobile (67 %). Pas

d'initiation aux gestes qui sauvent, pas de permis !

Les pouvoirs publics viennent d'ailleurs d'être saisis de cette proposition originale, dont le mérite serait de multiplier automatiquement le nombre de secouristes occasionnels dans notre pays, puisqu'il y a chaque année un million de candidats au papier rose.

On n'en est pas encore là. Pour l'heure, la Croix-Rouge voudrait seulement porter à 500 000 le nombre de Français initiés aux gestes de premiers secours. Et de rappeler, inlassablement, qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des connaissances médicales ni du matériel de pointe pour porter assistance. Qu'il existe un numéro de téléphone direct pour obtenir la

marque à suivre (08.36.67.15.15) qu'une heure peut suffire et que le temps donné n'est jamais perdu.

Toujours selon notre sondage, décidément porteur d'espoir, les Français sont à 72 % persuadés qu'ils ne pas faire assez pour venir en aide aux personnes en difficulté. Le record n'aït pas déjà avancer.

Hugues DE LESTAPIÈRE

► Marc Gentilini

« Former les jeunes »

Le professeur Marc Gentilini, spécialiste réputé des maladies infectieuses tropicales, a pris la présidence de la branche française de la Croix-Rouge le 29 juin 1997.

— Trop peu de Français formés aux gestes qui sauvent, n'est-ce pas un problème de civisme ?

— D'indifférence d'abord. Je suis convaincu qu'en montrant à des jeunes comment sauver un copain roué de coups, on les incite à s'occuper des autres. La Croix-Rouge, trop peu présente sur ces terrains d'urgence sociale, va s'y employer.

1 Arrêt cardiaque

Le massage thoracique et la respiration artificielle



2 Perte de connaissance

La position latérale de sécurité (PLS)



LP/Pierrick CAYEUL

Comment agir

Avant toute chose, il faut protéger le blessé, éviter de le bouger et bien sûr alerter les secours. Voici la marche à suivre.

En cas d'arrêt cardiaque (1), on doit tenter la respiration artificielle et le massage cardiaque en attendant les pompiers ou le Samu : 1. soulever le menton du blessé, lui ouvrir le nez et souffler progressive-

ment dans sa bouche. 2. exercer avec les mains 15 pressions rapides en haut de la partie inférieure du sternum - surtout pas sur les côtes donc -, suivies de deux insufflations par le bouche à bouche.

Pour éviter l'étouffement d'un blessé qui a perdu connaissance (2), on pratiquera la PLS (position latérale de sécurité). Placer le bras

du côté où vous voulez le faire basculer à angle droit avec le tronc (bras droit si on fait rouler le blessé à droite). Saisissez l'épaule et la hanche du côté opposé. Pour bien prendre l'épaule, passer le bras sous le sien. Et faire basculer le corps d'un seul bloc. Caler enfin le blessé en pliant son genou.

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 21 août 2003

Monsieur Rémy HEITZ,
Délégué interministériel à la
Sécurité routière,
Arche sud,
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur le Délégué,

Le Parlement a introduit, dans le projet de loi sur la sécurité routière, un article visant à la formation des candidats aux permis de conduire à la conduite à tenir en cas d'accident.

Cette mesure, proposée par le CAPSU sous le titre des « 5 gestes qui sauvent », est un long combat, afin que les usagers de la route, en France, comme dans d'autres pays européens, sachent agir pour maintenir en vie les accidentés en détresse, en l'attente de l'arrivée des secours.

Je vous prie de trouver sous ce pli le dernier mémoire retraçant l'action auprès des groupes parlementaires, les différentes propositions de loi, document remis aux parlementaires directement concernés.

Il nous faut maintenant prévoir l'application de cette disposition. Le seul objectif étant d'épargner encore des vies sur nos routes et de rendre plus responsables tous les détenteurs d'un permis de conduire.

J'aimerais pouvoir évoquer avec vous ce sujet.

De passage à Paris le 24 septembre, je suis disponible en matinée. Serait-il possible de nous rencontrer ?

Je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

20 OCT 2003

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Patrick DELNATTE

Député du Nord
Conseiller Général
de Tourcoing Sud-Mouvoux

Monsieur Rémy HEITZ
Délégué Interministériel à la
Sécurité Routière
Arche Sud
92055 LA DEFENSE Cedex

Tourcoing, le 10 octobre 2003

N/Réf. : PMD/JCL 10/2003-069

Monsieur le Délégué,

Par un courrier en date du 21 août dernier, vous avez été sollicité par Monsieur Didier BURGGRAEVE, président du CAPSU (Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence), association dont le siège est à LYS-LEZ-LANNOY (59390), qui vous a transmis un mémoire retraçant une partie de son action.

Entretien depuis de nombreuses années des relations étroites avec cette association, je puis attester que ses démarches sont toujours empreintes de compétence et de responsabilité.

Créé il y a maintenant plus de 25 ans, le CAPSU peut en effet s'enorgueillir d'une action exemplaire en faveur de la sécurité routière, s'illustrant notamment par son combat contre l'alcool au volant, pour le port de la ceinture de sécurité à l'arrière, pour le contrôle technique des véhicules ou encore pour l'introduction dans la formation des futurs usagers de la route de l'apprentissage de la conduite à tenir en cas d'accident.

S'agissant de ce dernier point, le travail mené par le CAPSU part du constat qu'un délai incompressible de quelques minutes s'écoule toujours entre l'accident et l'arrivée des secours sur les lieux. Ainsi, les premiers témoins sont, souvent sans le savoir, les seuls à pouvoir intervenir de manière décisive, la rapidité du geste s'avérant souvent primordiale. On estime en effet que 1000 à 1500 personnes pourraient ainsi être sauvées d'une mort certaine chaque année.

Bon nombre de pays européens se sont précédemment engagés sur cette voie et enseignent d'ores et déjà ces gestes selon différentes formules mais toujours avec succès.

.../...

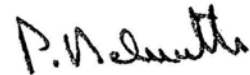
.../...

Comme vous le savez, une telle mesure a dernièrement été adoptée par le Parlement dans le cadre de l'examen de la loi de lutte contre la violence routière, sur la base d'un amendement que j'ai présenté conjointement avec mon collègue Monsieur Richard DELL'AGNOLA.

Monsieur BURGGRAEVE et moi-même avons préalablement pu nous entretenir de ce sujet avec Monsieur François GAUTHEY, conseiller auprès de Monsieur le Premier Ministre pour l'Équipement, le Transport et le Logement, ainsi qu'avec Monsieur Dominique LEBRUN, Conseiller Technique chargé de la sécurité et de la circulation routière auprès de Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

L'objet de la démarche dernièrement entreprise auprès de vous par Monsieur BURGGRAEVE consistant aujourd'hui à pouvoir s'entretenir avec vous de la mise en œuvre concrète de ce principe de formation des futurs conducteurs à la conduite à tenir en cas d'accident de la route, je vous remercie dès à présent de l'accueil bienveillant que vous voudrez bien réserver à sa demande.

Je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les meilleurs. *et cordiaux.*



Patrick DELNATTE

Pour lui rappeler tout d'abord un courrier du Président du CAPSU dont l'action est connue et même exemplaire. On peut comprendre ses termes car les contacts avec le député du Nord sont anciens et, en ce qui le concerne, il prend connaissance de nos dossiers et a pris au sérieux ce projet de formation de nos concitoyens usagers de la route.

M. **DELNATTE** rappelle à nouveau que d'autres pays ont mis en place une telle formation, qu'il ne s'agit de faire intervenir les témoins que dans le cas où les accidentés sont en danger de mort, et lui confirme qu'il a fait adopter un amendement qui a été introduit dans la loi votée tout récemment.

Le député signale quand même au nouveau délégué interministériel que nous avons pu évoquer largement cette question, ensemble, au cabinet du Premier ministre et à celui du ministre des transports. Il demandait à nouveau au délégué de me recevoir.

En mars 2004, quelques mois plus tard, dans le bulletin de la FNPC, une page était consacrée au nouveau délégué et surtout à l'adoption de l'article 16 afin de « sensibiliser » les candidats à un permis de conduire « aux notions élémentaires de premier secours ».

Mais en fin d'année, ni moi-même (mais je ne suis que le Président d'une petite association), ni surtout le député **Patrick DELNATTE**, par contre ici il y a un problème, n'avions reçu aucune réponse de M. **HEITZ**.

Par un courrier en date du 23 décembre 2004, je me permettais de lui faire part de ma déception de ce peu d'entrain à étudier ce projet des « 5 gestes » et surtout de préparer l'application de l'article 16.

C'était pour moi un « comportement administratif », ce que le Président de la République avait qualifié, en février 1996, peu de temps après son élection, « d'arrogance ».

En février 1996, le chef de l'Etat avait en effet tenu le discours suivant :

« L'administration de demain, c'est une administration centrale réduite.... Moins arrogante et moins soucieuse de tout régenter. C'est une administration plus proche de ses interlocuteurs.....C'est un Etat capable de stimuler les compétences et de les rassembler ».

Or, dans l'ambiance du moment, on ne peut pas dire que ce service de l'Etat, interministériel, suivait ces conseils. Il leur tournait le dos !

Ci-après, article de presse annonçant la nomination de M. HEITZ et la nomination de Mme MASSIN, ailleurs, dans l'administration.

Campagne de la Fédération française de cardiologie afin d'apprendre les « gestes qui sauvent » (face au malaise cardiaque), en 3 heures de formation pratique. Ainsi que la campagne de la CRF (comme chaque année) afin d'apprendre au public « quelques » gestes qui sauvent (formation accélérée en 1 heure). C'est bien en deçà de l'AFPS !

Article de presse du 22.2.1996 relatant les propos du Président de la République pour une « administration moins arrogante ». Avec la délégation à la sécurité routière, nous nous trouvons face totalement à une administration de ce type !

Président d'Honneur : Paul REYNAERT (†1992) Pionnier de la Protection Civile Française

Membres d'Honneur : Pierre BLAHA (†1995) - Haroun TAZIEFF (†1998) - Professeur Louis SERRE (†1998)

Le CAPSU agit pour faire connaître et rappeler l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD, Fondateur de la traumatologie routière, du Secourisme routier, Précurseur des SMUR et des SAMU.

Le 23 décembre 2004

Monsieur Rémy HEITZ
Délégué interministériel à la
Sécurité routière,
Arche sud,
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur le Délégué,

Par un courrier en date du 21 août 2003, je me permettais de vous faire parvenir un mémoire relatif au projet des « 5 gestes qui sauvent » et à l'action engagée en liaison avec le Parlement afin de le faire aboutir.

Je suis très déçu que vous n'ayez pas trouvé quelques minutes pour m'en confirmer la bonne réception et répondre à mon souhait de préparer la mise en place d'un enseignement pratique à la conduite à tenir face à un accident de la route, d'une durée maximale de 5 heures, systématique donc obligatoire pour l'obtention de tout permis de conduire.

Il est loin le temps où je pouvais correspondre avec vos premiers prédécesseurs, qui prenaient au sérieux nos propositions, nos arguments et aussi notre expérience. Nous échangeons par courrier, mais aussi nous nous rencontrons régulièrement.

Pour ce qui concerne votre organisation, je vous remets ci-après, à titres d'exemples, copies des lettres du 23.1.1974 de Christian GERONDEAU et du 24.6.1974 du Colonel LAGACHE, qui abordent le projet des « 5 gestes », proposé, je vous le précise, en 1967, en France, et dont le concept fut approuvé par un CISR de novembre 1974 !

Je ne peux que regretter ce comportement administratif de votre part tandis que, par ailleurs, on souhaite en permanence l'adhésion de tous à la sécurité routière.

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

Didier BURGGRAEVE
Président

Un magistrat nommé délégué à la sécurité routière

^{wo 3}
LE MAGISTRAT Remy Heitz a été nommé en conseil des ministres, mercredi 26 février, délégué interministériel à la sécurité routière. Il remplace Isabelle Massin, nommée à ce poste en juillet 1998 par Lionel Jospin. Jusqu'ici conseiller du premier ministre pour les questions de justice, M. Heitz, 40 ans, a été procureur de la République de Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) avant de devenir secrétaire général de l'ancien procureur de la République de Paris, Jean-Pierre Dintilhac. « Nous avons voulu quelqu'un de jeune. Il connaît bien ce dossier et l'interministériel », a déclaré Jean-Pierre Raffarin à propos de sa nomination, en ajoutant : « Je le perds mais le donne à une grande cause. » La lutte contre l'insécurité routière est en effet l'un des trois grands chantiers choisis par Jacques Chirac pour son quinquennat. M. Heitz sera notamment chargé de coordonner l'application, dès cet été, des dispositions du projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière, qui a été présenté mercredi en conseil des ministres. Ce texte prévoit notamment une aggravation des sanctions contre les chauffards, une automaticité du contrôle-sanction et l'instauration d'un permis probatoire pour les jeunes.



PIERRE VERDY/AFP

ISABELLE MASSIN, ancienne directrice de la sécurité et d

la circulation routière, ancien Délégué interministériel à la sécurité routière, est nommée inspectrice générale de l'équipement (tour extérieur).

La Fédération Française de Cardiologie, une grande association au service de votre santé



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CARDIOLOGIE®
reconnue d'utilité publique
50, rue du Rocher 75008 Paris - Tél. : 01 44 90 83 83
<http://www.fedecardio.com>

Les missions de la Fédération Française de Cardiologie sont multiples :

- La **prévention** des maladies cardiovasculaires, première cause de mortalité en France (180 000 personnes par an). Elles sont responsables chaque année de 110 000 infarctus du myocarde dont 40 % surviennent avant l'âge de 65 ans.
- L'aide à la **recherche** clinique cardiologique par la mise en place de bourses et subventions qui aident des chercheurs et des cardiologues à réaliser des travaux novateurs dans leur domaine.
- L'aide à la **réadaptation** physique des cardiaques et leur réinsertion sociale et professionnelle.
- L'**information sur les gestes qui sauvent**. A ce jour, environ 12 000 personnes ont été formées gratuitement aux "Gestes qui sauvent" avec l'aide du Collectif "Apprendre les gestes qui sauvent".

10 000 vies sauvées

Pendant toute la période estivale, du 10 juillet au 17 août, 2004, la Croix-Rouge française sillonne la France, sur les plages et en ville, pour former le public aux gestes qui sauvent. Les secouristes initieront gratuitement les estivants à « ces gestes simples et vitaux qui



augmentent considérablement les chances de survie de la victime si le premier témoin les maîtrise ». En Europe, la France est très en retard en matière de secourisme : seulement 7 % de la population est formée. Chaque année, 10 000 vies supplémentaires pourraient être sauvées si cette proportion passait à 20 %. Pour connaître les villes-étapes, rendez-vous sur le site Internet : www.croix-rouge.fr



du cœur" ont été organisés et ont regroupé environ 200 000 personnes.

La semaine du cœur a eu lieu la dernière semaine de septembre 2002. A cette occasion, de nombreuses manifestations ont été organisées dans toute la France.

Action permanente d'information et de formation du public aux **"Gestes qui sauvent"** avec le soutien des associations de secouristes : plus de 11 000 personnes ont déjà été formées gratuitement à ce jour, depuis octobre 2000.

Réadaptation des cardiaques ;

Sur 170 clubs "Cœur et Santé", 118 pratiquent la réadaptation dite "de phase III" et regroupent plus de 5 600 pratiquants.

Les préfets reçus à l'Élysée

Chirac veut « une administration moins arrogante »

Le chef de l'État a invité les représentants de la haute fonction publique à se mobiliser davantage pour l'emploi.

En venant présenter leurs vœux au président de la République, hier, les préfets ne s'attendaient sans doute pas à être traités comme des - mauvais - élèves : Jacques Chirac leur a décerné une mention « encourageant mais insuffisant » pour leur participation à la lutte contre le chômage. Réservant ses éloges à l'« action courageuse de remise en ordre des finances publiques » du gouvernement, il a fait la leçon aux représentants de la haute fonction publique : « L'administration de demain, c'est une administration centrale réduite, (...) moins arrogante et moins soucieuse de tout régenter. C'est une administration locale plus proche de ses interlocuteurs, fortement déconcentrée (...). C'est un Etat capable de stimuler les compétences et de les rassembler. »

Dix mois de mobilisation

Convaincu que les Français veulent « un Etat non pas modeste mais cohérent, proche de leurs préoccupations, accessible », le prési-

dent a fermement invité les préfets à « s'adapter » pour jouer le rôle de « fer de lance » imparti à l'administration. Il attend de la haute fonction publique qu'elle soit « exemplaire par son courage, son sens de l'initiative et de l'intérêt général ».

Ce discours sanctionne dix mois de mobilisation des représentants de l'Etat au service de l'emploi. En contrepartie des efforts qu'il leur avait demandés dès le lendemain de son élection, Jacques Chirac avait promis aux préfets d'étendre leurs pouvoirs et les moyens mis à leur disposition. Tous les espoirs leur sont encore permis, puisque Dominique Perben, chargé de la réforme de l'Etat, s'est déclaré publiquement favorable à une extension de leur autonomie. Mais le président s'est bien gardé, hier, de préciser quelles compétences nouvelles leur seraient attribuées. Il a simplement souligné « l'attention que le gouvernement porte aux moyens qui (leur) seront accordés dans l'exercice de (leurs) fonctions ». Les préfets devront faire preuve de patience : leur ministre vient

juste d'entamer la première phase de ses concertations avec les agents de l'Etat.

Mais le chômage, lui, n'attend pas. Jacques Chirac a dressé un bilan d'étape de la politique que ses interlocuteurs d'hier doivent « relayer dans les départements », en « expliquant sa cohérence ». Il a rappelé les trois objectifs du gouvernement - « rendre la croissance plus riche en emplois, prévenir l'exclusion, développer l'emploi des jeunes » -, profitant de l'occasion pour saluer les progrès accomplis.

Imposer la réforme

En ce qui concerne la réduction du coût du travail, « en 1996, grâce aux mesures prises, 8 emplois pourront être créés au lieu de 7 pour le même coût salarial ». La mise en œuvre de la réduction du temps de travail fait l'objet de concertations dont un bilan sera publié « avant l'été ». Le président a annoncé hier que « 75 % des branches professionnelles » avaient « d'ores

et déjà engagé une négociation ».

Jacques Chirac a également précisé l'objectif du gouvernement dans la lutte contre le chômage des moins de 25 ans : « Réserver 50 % des embauches aux jeunes ». « Cet objectif, nous devons l'atteindre », a-t-il insisté, en annonçant l'application « dès le mois d'avril » des « programmes régionaux pour l'emploi des jeunes » élaborés lors de concertations entre les représentants de l'Etat, les régions et les partenaires sociaux. Aux préfets de « stimuler les initiatives dans les bassins d'emploi, de mettre toute (leur) expérience et toute (leur) autorité au service d'un partenariat dynamique et efficace entre tous les acteurs qui interviennent sur le marché du travail ». Le président attend d'eux qu'ils sachent « se remettre en question, expliquer, convaincre, imposer parfois la réforme face aux frilosités et aux habitudes ». En somme, qu'ils se comportent en élèves modèles de la République.

Judith WAINTRAUB

La Sécurité Routière

- Officiel -

Par Rémy Heitz, Délégué Interministériel à la sécurité routière



direction de la Sécurité et de la Circulation routières
sous-direction de l'action interministérielle et de la communication

ministère de l'Équipement des Transports
et du Logement du Tourisme et de la Mer

Depuis de nombreuses années, la fédération nationale de protection civile accompagne les projets de sécurité routière à travers de nombreuses actions et plus particulièrement par le développement de la formation au diplôme "d'attestation de formation complémentaire aux premiers secours sur la route".



Photo F CEPAS - DSCR

En tant que Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, je ne peux que saluer et encourager l'action de la Fédération qui accompagne très concrètement la politique des pouvoirs publics en matière de lutte contre la violence routière. En effet, si celle-ci passe

par une application plus stricte et pédagogique de la loi et donc du code de la route, une forte sensibilisation des citoyens aux règles élémentaires de prudence et de précautions ne peut se concevoir cependant sans un volet étroitement lié à l'accident et à la réactivité intelligente des conducteurs confrontés à cette situation. **C'est en ce sens que la Fédération Nationale de Protection Civile appuie incontestablement par ses cours de formation complémentaires aux premiers secours sur la route, la politique du gouvernement** qui se veut la plus globale possible. Ainsi, cette action s'insère dans la démarche « formation, prévention, répression, secours, aide aux victimes et à leurs familles ». Dans cette chaîne, tous les aspects doivent être développés. La formation aux premiers secours réalisé par des professionnels, et dans le respect des bonnes pratiques garantissant le maximum de sécurité aux blessés, est une contribution indispensable à la lutte contre la violence routière. En effet, si la Loi du 12 Juin 2003, renforçant la lutte contre la violence routière a posé, en son article 16, le principe de sensibilisation aux notions élémentaires du premier secours, il faut

cependant noter que celui-ci est déjà inclus dans le texte réglementaire en vigueur lié à l'enseignement de la conduite ; l'objectif est bien que **chaque apprenti conducteur possède les éléments de base de premiers secours**, à savoir protéger les victimes d'un accident en balisant ou en dégagant la chaussée, savoir qui alerter, protéger et couvrir les blessés et les victimes. Cette formation porte aussi, et cela paraît essentiel, sur les gestes à ne pas faire, dans le respect du précepte « d'abord ne pas nuire ». Tout secouriste expérimenté sait qu'un geste imprudent même basé sur une simple bonne volonté ou un souci de bien faire peut mettre en danger la vie des blessés ou causer des séquelles irréversibles.

C'est dans ces conditions que les formations développées par la Protection Civile nous paraissent essentielles et qu'elles s'intègrent parfaitement dans la démarche d'éducation et de prévention que tout conducteur doit posséder.

Au-delà de l'accident, la **Fédération Nationale de Protection Civile**, à travers les contacts, formations et rencontres qu'elle organise, joue et doit continuer à **jouer un rôle essentiel de vecteur d'information auprès des conducteurs de tous âges et de toutes catégories socio-professionnelles**. La lutte contre la vitesse et l'alcool au volant, la formation et l'information soutenues des jeunes conducteurs aux risques liés aux sorties nocturnes, sont sans aucun doute des axes de travail pour lesquels la protection civile apporte et peut renforcer son concours dans une prise de conscience collective qui ancrera dans l'esprit de chacun l'approche d'une conduite apaisée.

L'action de la Fédération Nationale de Protection Civile, au delà même de l'attestation de formation complémentaire aux premiers secours sur la route qu'elle délivre, doit être saluée et portée en exemple. Elle doit inciter tant les pouvoirs publics dans leurs domaines de compétence que les structures associatives à renforcer leurs actions et à maintenir leur détermination à lutter ensemble et en cohérence dans tous les paramètres de la violence routière pour gagner des vies et préserver l'avenir.

2005

J'obtenais enfin, 17 mois après ma lettre, une réponse de M. **HEITZ** qui faisait référence à ma relance du 23 décembre 2004.

Curieusement, il m'informe de la nouvelle disposition votée le 12 juin de l'année 2003, alors que le CAPSU en était à l'origine ! Puis, surtout, il redit ce que ses prédécesseurs n'ont cessé de répéter lorsqu'ils répondaient aux parlementaires...

Puis, alors que l'article en question sur la sensibilisation aux premiers gestes de secours n'a pas encore été mis en application, il ajoute : « il me paraît difficile d'aller plus loin » et cite le « secourisme routier ».

Or, si le Secourisme routier est l'enseignement créé par notre Maître le **Professeur Marcel ARNAUD*** et concerne directement les Secouristes professionnels, notamment les sapeurs pompiers, ou les membres des associations, les « 5 gestes qui sauvent » n'entrent pas dans ce cadre, il s'agit de la conduite à tenir face à un accident de la route et à 3 détresses qui mettent la vie en danger des victimes, en attente des secours, par le grand public (et non les professionnels) c'est-à-dire les usagers de la route, tous témoins potentiels.

L'AFPS également n'a rien à voir avec ce concept, même si on y retrouve nos « 5 gestes ». C'est une formation dite « de base » afin de porter secours aux personnes victimes d'un accident ou d'un malaise. Et on revient au « socle ». Tout cela nous le savons depuis l'abandon des GES en 1991 (date de la création de l'AFPS) et ce que nous écrit M. **HEITZ** nous le disons donc depuis cette date.

Plusieurs paragraphes sont les mêmes que ceux utilisés dans d'autres réponses, notamment à des parlementaires.

Le 12 mars, je voulais, éventuellement une dernière fois, clarifier les choses auprès du nouveau (depuis deux ans) délégué interministériel. D'abord lui dire ma déception pour la manière dont sa délégation agissait à notre rencontre et, plus grave, envers un député engagé dans la lutte contre la tuerie routière, en n'ayant pas le minimum de déférence à son égard en ne lui répondant pas... (Lettre également publiée dans le bulletin n° 36 du CAPSU de novembre 2005).

Sa « conviction » étant faite, comme je le lui écrivais, où était le dialogue ? Il n'y en avait pas. Nous faisons des propositions pour ce projet spécifique, avec tous les arguments, toutes les explications ; en réponse nous obtenions une position inchangée, qui n'évoluait pas !

Je citais le groupe d'études sur la sécurité routière présidée à l'Assemblée Nationale par le député **Richard DELL'AGNOLA**, rapporteur du projet de loi de 2003. Ce groupe comprend environ 30 à 35 députés, sur 577. Quand on constate les réflexes des administrations, on peut se demander ce qu'ils en pensent. Ce sont les élus de la Nation, directement élus par les citoyens de ce pays. Ils votent les lois et en l'occurrence ils avaient adopté une disposition que l'administration devait mettre en œuvre ! Sans la discuter ou biaiser !

* Les personnes intéressées peuvent prendre connaissance à ce propos (outre à travers les bulletins du CAPSU dont le dernier, n° 36, de novembre 2005), de l'œuvre du **Professeur Marcel ARNAUD**, par les trois tomes actuellement réalisés et dédiés à ses disciples. Voir bibliographie.

11 FÉV 2005

Ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du Territoire
du Tourisme
et de la Mer



Direction de la Sécurité
et de la Circulation
Routières
Sous-Direction de
l'Éducation Routière
Bureau du permis
de conduire

Affaire suivie par :
Simone Renault
Tél : 01 40 81 82.35

La Défense, le

7 FÉV 2005

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 23 décembre 2004, vous avez bien voulu appeler mon attention sur votre souhait de mettre en place une formation pratique aux premiers secours, d'une durée maximale de cinq heures, obligatoire dans le cadre de la préparation du permis de conduire.

Je vous précise que la loi n°2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a posé, en son article 16, le principe d'une sensibilisation aux notions élémentaires de premiers secours lors de la préparation au permis de conduire.

D'ailleurs, le programme national de formation à la conduite et le livret d'apprentissage des apprentis conducteurs fixent très précisément les objectifs de formation liés à ce thème : savoir protéger les victimes d'un accident en balisant ou dégageant la chaussée, de jour comme de nuit, pour éviter le sur-accident et les risques d'incendie, savoir qui alerter et comment, avoir des notions de secourisme routier. Celles-ci portent sur la nécessité de couvrir et reconforter les victimes par des paroles rassurantes et sur les gestes à ne pas faire, dans le respect du précepte « d'abord ne pas nuire », c'est-à-dire ne pas mettre en danger la vie des blessés ni causer de séquelles irréversibles par une intervention dangereuse ou imprudente. L'ensemble de ces notions fait l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Par contre, il me paraît difficile d'aller plus loin en matière de secourisme routier, puisque cela reviendrait à rendre obligatoire l'attestation de formation aux premiers secours (A.F.P.S.) pour l'obtention du permis de conduire.

En effet, tous les spécialistes en matière de secourisme s'accordent pour reconnaître que seule l'A.F.P.S. constitue le socle indispensable de toute formation aux premiers secours. Or, sa préparation nécessite une formation d'une durée initiale de douze heures assurée par un organisme habilité. Ce volume n'est pas négligeable surtout si on le rapporte au volume minimum obligatoire pour l'apprentissage de la conduite (vingt heures), auquel s'ajoutent très souvent quelques heures de formation supplémentaires.

.../...

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'association APSU
Résidence Auteuil – Bâtiment B
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 81 98
mél : dscr
@equipement.gouv.fr

Imposer l'obligation de l'A.F.P.S. se heurterait à des difficultés de deux ordres : la charge financière déjà lourde que représente le permis de conduire pour nombre de jeunes et leur famille et les difficultés qu'auraient les organismes habilités à délivrer l'A.F.P.S. à répondre à la demande, compte tenu du nombre de permis délivrés chaque année.

En revanche, je soutiens toutes les démarches volontaristes locales, impliquant différents partenaires (réseaux des écoles de conduite, organismes habilités dans la formation au secourisme, entreprises, assureurs, collectivités locales...) et visant à diffuser la formation à l'A.F.P.S.

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

*Le Directeur de la Sécurité
et de la Circulation Routières,*



Rémy HEITZ

C A P S U

**Conseil d'Action pour la
Prévention des accidents
et les Secours d'Urgence**

Association de bénévoles pour une action nationale de prévention des accidents, l'organisation des secours, du citoyen (5 gestes qui sauvent) à la catastrophe majeure.

**Le CAPSU agit pour faire connaître et rappeler l'œuvre du
Professeur Marcel ARNAUD,
Fondateur de la traumatologie routière, du Secourisme routier,
Précurseur des SMUR et des SAMU.**

Le 12 mars 2005

Monsieur Rémy HEITZ
Délégué interministériel à la
Sécurité routière,
Arche sud,
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur le Délégué,

Je vous remercie de votre lettre du 7 février même si, et je le regrette vraiment, son contenu nous oppose totalement.

Je suis très étonné et déçu du relationnel actuel des services officiels qui traitent de la sécurité routière, notamment vis-à-vis du CAPSU qui a apporté une contribution significative, ces 30 dernières années, pour améliorer la sécurité routière dans notre pays.

Egalement vis-à-vis des parlementaires, M. Patrick DELNATTE notamment, avec qui nous travaillons depuis longtemps sur ces questions, Député impliqué, disponible, qui vous avait écrit en date du 10 octobre 2003, sans obtenir de votre part, lui aussi, une réponse !

Comment, dans ces conditions, échanger nos arguments, si vous êtes fermés au dialogue puisque votre conviction est faite, et prétendre que ce que nous demandons n'est pas possible ?

Sur les 577 Députés de notre Assemblée Nationale, seuls 30-35 d'entre eux font partie, par exemple, du « groupe d'études sur la route et la sécurité routière », présidé par M. DELL'AGNOLA, qui vous a entendu il y a quelques mois.

Nous avons besoin de ces parlementaires intéressés, ce sont des relais indispensables. Beaucoup d'entre eux ont cosigné la proposition de loi de Patrick DELNATTE, en 1997, proposant de mettre en place l'enseignement pratique des « 5 gestes qui sauvent » pour l'obtention de tout permis de conduire.

Mais que me répondez-vous ? A quelques mots près la réponse du ministre des transports à la question écrite de Patrick DELNATTE de mai 2004.

L'article additionnel, proposé par la Commission des lois, en accord avec le cabinet du ministre des transports, se voulait une étape, rapide (ce que le ministre a confirmé lors des débats en séance publique), par une « sensibilisation » de tous les candidats à un permis de conduire, à la conduite à tenir face à un accident grave de la route et aux blessés en détresse.

Vous revenez sur ce qui est déjà réalisé depuis de nombreuses années mais qui est insuffisant car superficiel et théorique. S'il s'agit de poursuivre en l'état, à quoi a donc servi cet article additionnel puisque ce qui est demandé existe ?

Nous n'avons jamais souhaité former un million de personnes à l'AFPS. La formation est trop longue (12 heures) et son programme aborde les accidents domestiques ou d'autres urgences qui n'ont rien à voir avec l'accident de la route.

Qui peut prétendre sérieusement aujourd'hui que tout citoyen désireux d'acquérir la connaissance pratique des gestes de premier secours doive, obligatoirement, et seulement, obtenir l'AFPS ?

Dans notre bulletin n° 35, que nous vous remettons sous ce pli, nous apportons à nouveau la réponse à ces affirmations dépassées.

Vos arguments sont toujours les mêmes. On ne pourrait pas apprendre au grand public quelques gestes appropriés, sélectionnés en fonction de la détresse à traiter ! C'est l'AFPS ou rien !

Or, la Fédération de cardiologie a bien compris que si elle attendait que le grand public suive, en nombre suffisant, afin de trouver face à une détresse cardiaque au moins un citoyen formé à la ranimation cardio-ventilatoire, une formation AFPS, son objectif ne serait jamais atteint !

Les statistiques du Secourisme insérées dans notre bulletin 35 vous apportent une preuve supplémentaire.

Cette Fédération entreprend donc, depuis plusieurs années, une formation courte de 3 heures afin d'apprendre uniquement les gestes qui concernent cette détresse cardiaque, comme nous, nous proposons uniquement, les « 5 gestes » pour faire face à l'accident de la route.

La Croix-Rouge Française assure, chaque année, des initiations au Secourisme, en quelques heures, bien en deçà du programme AFPS. Ses propres spécialistes font partie de « l'Observatoire du Secourisme » qui affirme par ailleurs que le « socle » est l'AFPS et rien d'autre !

Nous nous trouvons en pleine incohérence. Vous reprenez à votre compte ces arguments. Vous y ajoutez le coût qui est un faux problème. Il a été traité depuis de nombreuses années mais avez-vous lu vraiment et précisément nos propositions ?

Quand à l'incapacité des organismes et associations habilités à enseigner le Secourisme, de répondre à la demande, nous revenons en arrière de plusieurs dizaines d'années.

A une réunion de la Commission Nationale du Secourisme (en 1984), à laquelle j'assistais, remplacée depuis par l'Observatoire du Secourisme, le représentant de la Croix-Rouge Française avait affirmé que son organisme pouvait, à lui seul, prendre en charge 50% de la formation !

Cette situation de blocage n'est pas tolérable. Les parlementaires ont été abusés par le cabinet du ministre des transports puisque près de deux années après le vote de cette disposition, nous en restons aux dispositions précédentes qui ont prouvé leurs limites.

Notre pays (plus exactement ceux qui ont en charge cette question) n'arrive pas à faire sa révolution dans ce domaine. Il reste fixé à de vieux clichés qui nous coûtent d'innombrables vies humaines. Plusieurs tentatives parlementaires ont précédé la proposition de loi de Patrick DELNATTE de 1997, suivie par d'autres groupes parlementaires.

Je laisse à votre réflexion la proposition de loi n° 630, ci-jointe, déposée en décembre 1981. Cette proposition avait pour but de rendre obligatoire l'initiation (environ 8 heures à l'époque) des GES (gestes élémentaires de survie), dans les collèges, et pour tout candidat aux permis de conduire notamment.

En ce qui concerne le service militaire, aujourd'hui abandonné, nous perdons une filière utile qui permettait de former environ 20 000 secouristes/an.

Depuis, la journée d'appel comprend une « sensibilisation », pour reprendre le terme retenu pour l'article additionnel inséré dans la loi de juin 2003, à certains gestes d'urgence, formation assurée en 75 minutes par la Croix-Rouge Française, autre exemple qui démontre qu'il est possible d'enseigner un extrait de l'AFPS !

Car, si le ministère de la Défense avait été « obligé » de suivre les experts du Secourisme que vous citez, et donc enseigner uniquement et obligatoirement le « socle », rien n'aurait évidemment été entrepris !

La proposition de loi de 1981 prévoyait le financement de cette formation de masse par une taxe spéciale sur les contrats d'assurances, contrats taxés depuis par une contribution pour les catastrophes naturelles et récemment encore pour les risques technologiques.

Nous avons proposé que le coût modique (23 €), soit pris en charge par chaque stagiaire, coût acceptable pour une formation courte de 5 heures (en 2 séances), pour 15 candidats.

Vous le voyez, votre réponse est un retour en arrière de 20 années. Vous retrouverez le détail de toutes ces discussions dans les documents qui ont été adressés à votre direction depuis 25 ans.

Votre réponse est aussi une régression par rapport aux avancées que nous avons obtenues entre 1974 et 1980.

En effet, c'est le 3^{ème} CISR, présidé par le Premier ministre Jacques CHIRAC, du 28 novembre 1974, qui avait validé la proposition de votre prédécesseur, le premier délégué à la sécurité routière, Christian GERONDEAU, de mettre en place (à partir de 1975) un enseignement des gestes de survie pour les candidats aux permis de conduire (Copie des mesures arrêtées, ci-jointe, revue de la sécurité n° 4 de décembre 1974).

Cette décision n'a jamais été appliquée. Elle a été abandonnée définitivement en 1983. Le programme proposé (GES) était trop long (8 heures), son contenu abordait des notions non indispensables pour les candidats aux permis de conduire.

Aujourd'hui, votre réaction est identique puisque vous indiquez que la formation AFPS est trop longue (12 heures) et nous en sommes totalement d'accord. C'est bien pourquoi les « 5 gestes qui sauvent » ont été proposés, dès 1967, à destination des usagers de la route et en prévision d'une formation systématique, donc obligatoire, pour la délivrance d'un permis de conduire.

Vos services s'étaient pourtant engagés dans la perspective de cette formation pratique (et non théorique). Ainsi, le dépliant ci-joint, était-il diffusé sous les auspices de votre délégation dans le cadre des enquêtes REAGIR, au début des années 80 !

Le Secours Routier Français, organisme fondé en 1954 et supprimé par le Secrétaire d'Etat aux transports M. SARRE, indisposé par ses critiques face à la tuerie routière, avait pris une part active à la diffusion de cette « sensibilisation » par un dépliant consacré à l'accident de la route que nous aurions pu appeler les « 5 gestes qui sauvent » (ci-joint).

Le CAPSU est une association sérieuse. Nous ne sommes pas une association avec des adhérents qui paient une cotisation. Nous sommes des militants convaincus et actifs qui consacrent la totalité de leur temps libre à agir afin de limiter le risque accidentel, dont les accidents de la route demeurent une cause essentielle, malgré les progrès de ces dernières années.

Nous ne pouvons pas en rester là. Vous avez tous les éléments pour avancer. Si vous entreprenez par exemple une campagne nationale afin de « sensibiliser » les usagers de la route afin de respecter le choix du Parlement, nous n'en reviendrons qu'aux initiatives du Secours Routier des années 80 et du CAPSU avec la diffusion de sa brochure gratuite.

Il n'y a donc aucune avancée. Vous devez aller plus loin. Ce premier temps de la sensibilisation doit être complété rapidement par la mise en place d'un enseignement pratique sur la base des « 5 gestes », que vous pouvez reprendre, puisque ce concept a été proposé dans ce sens et je l'avais déjà indiqué à Christian GERONDEAU.

Nous devons aussi nous poser la question de savoir comment nos voisins ont réussi une telle formation pratique et non théorique, obligatoire, jamais remise en cause, notamment en Allemagne après la réunification.

J'insiste sur le fait que nous devons dialoguer, même et surtout si nous ne sommes pas d'accord, sinon nous resterons chacun de notre côté avec nos arguments, pendant que des vies, que vous prétendez vouloir épargner sur nos routes encore si meurtrières, seront perdues car les secours publics arriveront trop tard.

Je me souviens que, reçu au cabinet du Premier ministre Laurent FABIUS, fin 1985, il m'avait été affirmé qu'il n'y avait aucune objection à ce projet, qu'il fallait voir M. DENIZET (que j'ai rencontré). Mais la décision du CISR de 1974 ayant été abandonnée, que fallait-il faire pour la reprendre ?

Si vous pouvez faire quelque chose, si vous le voulez, alors faites-le !

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, à l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE
Président

Il ne me restait qu'à recommencer à exposer au délégué interministériel ce qui avait été dit déjà maintes et maintes fois ! Et de lui procurer les dernières statistiques du Secourisme en France qui confirmaient, hélas, que nous formons moins de Secouristes que le petit pays voisin qu'est la Suisse !

Mais l'administration en général, et cette délégation en particulier puisque c'est d'elle qu'il s'agit d'aborder dans ce document, n'était pas à une incohérence près.

Alors, si la position officielle des pouvoirs publics, exprimée à cette date par le délégué interministériel, est celle décrite dans cette lettre, alors oui *« les parlementaires ont été abusés par le cabinet du ministre des transports puisque près de deux années après le vote de cette disposition, nous en restons aux dispositions précédentes qui ont prouvé leurs limites »*.

Et pour lui prouver qu'avant les propositions de loi spécifiquement pour les « 5 gestes qui sauvent », d'autres initiatives parlementaires les avaient précédées, je lui joignais une proposition de loi* de décembre 1981 afin de rendre obligatoire les GES (formation en 8 heures), dans les collèges et pour tout candidat à un permis de conduire !

En 25 années, la situation a très peu évolué dans les collèges, alors qu'on nous répète sans arrêt que c'est la solution, pour ne pas dire la seule solution ; ce qui est une erreur grossière, et les statistiques nous le confirment. Arrêtons d'utiliser ce prétexte ! Faisons ce que nous pouvons dans les collèges et lycées même si ce sera toujours partiel et limité.

Cette « objection » fut rapidement levée, avec le député **Patrick DELNATTE**, lors de nos entretiens aux cabinets du premier Ministre et du ministre des transports en 2002. Et je terminais cette lettre par cet appel en quelque sorte à celui qui avait la responsabilité de cette affaire entre ses mains : *« Si vous pouvez faire quelque chose, si vous le voulez, alors faites-le ! »*.

En réponse à cette lettre du 12 mars, je recevais un appel téléphonique le 24, de M. **Christian MACHU**, au sein de la délégation depuis septembre 2004, pour que nous nous rencontrions. Lors de cet entretien, cordial il faut le préciser, cette personne me précisait qu'elle était personnellement favorable à cette mesure, et qu'elle avait été chargée d'en parler avec moi...

Je lui disais alors que pour que nous discussions sérieusement et positivement il fallait que nous partions sur des bases valables, ce qui n'était pas le cas avec la lettre du délégué...

Il m'a semblé nécessaire de ne pas laisser sans suite cet appel téléphonique et j'écrivais le 9 avril à M. **MACHU**, qui était, si mes notes sont correctes, chef du bureau de l'éducation à la conduite au sein de la délégation.

Toutefois, je ne peux pas me rendre sans délai à Paris uniquement pour rencontrer un fonctionnaire. Cela ne peut que se programmer avec d'autres rendez-vous. Et ce sont toujours les bénévoles, les responsables des associations qui doivent se déplacer... Nous l'acceptons, mais il faut que le déplacement soit « rentable » pour les actions menées. Sinon à quoi bon discuter encore pour redire les mêmes choses et rester chacun sur nos positions ?

* Proposition de loi n° 630, déposée à l'Assemblée Nationale le 10 décembre 1981 (on y retrouve des signataires qui ont cosigné la proposition de loi pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent » de **Patrick DELNATTE**, en 1997. Texte ci-après. Le dépliant sur le PAS (Protéger-Alerter-Secourir), diffusé avec l'appui du délégué interministériel à la sécurité routière (réalisé par les inspecteurs départementaux de la sécurité routière du département de la Vienne) est inséré dans le présent mémoire.

Document
diffusé le
29 décembre 1981 (a)

N° 630

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEPTIÈME LÉGISLATURE

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 décembre 1981.
Annexe au procès-verbal de la séance du 17 décembre 1981.

PROPOSITION DE LOI

tendant à rendre obligatoire l'enseignement du secourisme.

(Renvoyée à la commission des Affaires culturelles, familiales et sociales à défaut de constitution d'une Commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉE

PAR MM. CLAUDE WOLFF, PIERRE BAS, JEAN BÉGAULT, MARCEL BIGEARD, CLAUDE BIRRAUX, CHRISTIAN BONNET, LOIC BOUVARD, JEAN-GUY BRANGER, JEAN BRIANE, ALBERT BROCHARD, JEAN-MARIE CARO, JEAN-CHARLES CAVAILLÉ, PASCAL CLÉMENT, PIERRE-BERNARD COUSTÉ, JEAN-MARIE DAILLET, ANDRÉ DURR, CHARLES FÈVRE, EDOUARD FRÉDÉRIC-DUPONT, JEAN-PAUL FUCHS, GILBERT GANTIER, JEAN-CLAUDE GAUDIN, FRANCIS GENG, GERMAIN GENGENWIN, JACQUES GODFRAIN, FRANÇOIS GRUSSENMEYER, EMMANUEL HAMEL, FRANÇOIS D'HARCOURT, EMILE KOEHL, YVES LANCIEN, FRANÇOIS LÉOTARD, PIERRE MAUGER, JOSEPH-HENRI MAUJOUAN DU GASSET, ALAIN MAYOUD, GEORGES MESMIN, ROLAND NUNGESSER, PAUL PERNIN, JEAN PRORIOL, LUCIEN RICHARD, JEAN RIGAUD, YVES SAUTIER, JEAN SEITLINGER, MAURICE SERGHERAERT, BERNARD STASI et ROBERT-ANDRÉ VIVIEN,

Députés.

(a) La distribution officielle du document faisant courir les délais de procédure aura lieu le premier jour de séance après le 23 décembre 1981.

Protection civile. — Enseignement - Secourisme.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Chaque jour, des accidents surviennent à la ville, à la campagne, chez soi, sur la route, au travail, en vacances.

Malgré les progrès accomplis, les accidents constituent le troisième facteur de mortalité après le cancer et les affections cardiaques. Ainsi, chaque année, en France :

— 35.000 personnes environ meurent d'accident, soit la population d'une ville comme Mont-de-Marsan ;

— un million de travailleurs sont accidentés ;

— la route tue un Français toutes les demi-heures et en blesse un chaque minute et demie ;

— à la maison, les accidents sont très nombreux. Pour les seules intoxications, on enregistre chaque année de 50.000 à 60.000 accidents domestiques chez les enfants.

La civilisation a non seulement fait augmenter les risques d'accidents, mais elle en a aussi profondément modifié la nature.

Une science nouvelle, l'accidentologie, a révélé que paradoxalement l'accident n'était pas accidentel, qu'il pouvait être évité ou tout au moins que ses effets désastreux, humains et matériels, pouvaient être amenuisés par la mise en œuvre de mesures préventives générales ou spécifiques.

La vie ou la mort, une guérison rapide ou une longue hospitalisation, une indisponibilité temporaire ou une infirmité définitive, dépendent souvent de la façon dont sont donnés les premiers soins. Des gestes simples exécutés correctement peuvent éviter ces terribles tragédies. Partant, le « secouriste » répond aux exigences de l'article 63 du Code pénal qui punit d'emprisonnement et d'amende « quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ni pour les tiers, il pouvait lui prêter, soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours ».

Devant l'augmentation croissante des accidents, nombreux sont ceux qui ont émis le vœu que les règles élémentaires de secourisme soient connues de tous.

L'initiation aux « gestes élémentaires de survie » répond à ce vœu.

Le décret du 4 janvier 1977 institue une attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie portant sur la connaissance de gestes d'urgence les plus simples à accomplir en cas d'accident : protection, alerte et secours en cas d'asphyxie, d'hémorragie, de perte de connaissance. Cette initiation, essentiellement facultative, peut être donnée à toute personne à partir de douze ans et le temps nécessaire pour la suivre est très limité. Elle est dispensée par les moniteurs de secourisme ainsi que par les secouristes dits « actifs », qui ont satisfait à une courte session de formation et participent régulièrement à des cycles d'entretien et de perfectionnement. A l'heure actuelle, il est délivré — outre les brevets nationaux de secourisme — environ 80.000 attestations d'initiation aux gestes élémentaires de survie par an depuis 1979, ce qui est loin de répondre aux besoins de la population.

L'objet de la présente proposition de loi est de rendre obligatoire cet enseignement en multipliant les lieux où il peut être dispensé : dans les collèges, au cours de la formation exigée de tout candidat aux permis de conduire, pendant le service national actif, dans les entreprises et dans le cadre des visites pré et post-natales.

Dans les collèges, ces connaissances pourraient être intégrées aisément dans les cours de sciences naturelles par exemple ; quant aux personnes ayant déjà une activité professionnelle, elles pourraient bénéficier de cet enseignement sur les lieux de leur travail ou dans les locaux des associations agréées à cet effet.

Dans le cadre des visites prénatales et postnatales auxquelles sont soumises les futures mères. Cette initiation pourra être dispensée par les médecins chargés de la surveillance des grossesses ou par toute autre personne habilitée à le faire.

Une seule attestation serait délivrée mais des mesures seraient prises afin d'inciter le grand public à participer régulièrement à des journées « portes ouvertes » sur le secourisme.

Par ailleurs, il va de soi que l'enseignement du secourisme doit s'accompagner d'une politique dynamique d'information préventive sur la sécurité familiale, la sécurité routière, la sécurité du travail.

Les dépenses supplémentaires résultant de l'application de la présente loi seraient compensées à due concurrence par un relèvement du tarif de la taxe spéciale sur les contrats des assurances visées au 6° de l'article 1001 du Code général des impôts.

Enfin, l'article 4 de la proposition de loi prévoit que des décrets en Conseil d'Etat fixeront les modalités d'application de la présente loi.

∴

Tels sont les motifs de la proposition de loi que nous avons l'honneur de soumettre à votre examen.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'enseignement de l'initiation aux gestes élémentaires de survie est obligatoire.

Art. 2.

Cet enseignement est dispensé :

- dans les collèges ;
- lors de la formation exigée de tout candidat aux permis de conduire ;
- pendant le service national actif ;
- au cours de l'activité professionnelle ;
- dans le cadre des visites prénatales et postnatales.

Art. 3.

Le tarif de la taxe spéciale sur les contrats des assurances visées au 6° de l'article 1001 du Code général des impôts est relevé à due concurrence des dépenses résultant de la présente loi.

Art. 4.

Des décrets pris en Conseil d'Etat fixent les modalités d'application de la présente loi.

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 9 avril 2005

Monsieur Christian MACHU,
Direction de la sécurité et de la
circulation routières,
Arche Sud
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur,

Je ne veux pas laisser sans réponse votre appel téléphonique du 24 mars.

Je n'écarte pas votre proposition de vous rencontrer lors de mon prochain passage à Paris pour d'autres rendez-vous ministériels.

Toutefois, je demeure circonspect sur un dialogue constructif avec votre direction car je regarde ce qui s'est passé durant ces 10 dernières années.

La période de Madame MASSIN aura été exemplaire hélas, puis M. HEITZ, par sa seule lettre du 7 février 2005, ne laisse que peu d'espoir pour construire, ou plus exactement reconstruire un travail en commun, afin de faire aboutir, enfin, dans notre pays, cette formation des usagers de la route aux seuls gestes à faire face à un accident grave et à des blessés en détresse.

J'attends donc un peu « pour voir », car, notre action nous mobilise totalement, nous sommes à l'heure près dans notre emploi du temps et nous consacrons tous nos moyens financiers à des actions concrètes.

Toutefois, il est possible que vous n'ayez pas dans vos archives, le premier mémoire que j'avais rapidement écrit sur ce projet, en 1981. Vous le trouverez ci-inclus.

On retrouve bien les arguments que vous réutilisez aujourd'hui !

Nous allons mettre sur notre site internet tous les éléments de ce dossier exemplaire. La première synthèse, reprenant ce mémoire de 1981, sera disponible dès ce mois d'avril. Nous utiliserons le 2^{ème} mémoire, de 1982, avant la fin de cette année.

La décision a été prise de tout rendre public, accessible par tous.

Je lisais il y a quelques jours un texte dans un grand quotidien national dont le contenu, à destination de certaines entreprises, peut l'être aussi pour de nombreuses administrations de notre pays, hélas votre direction (à propos de certaines décisions de sécurité routière, notamment le projet des « 5 gestes »).

Sans me permettre de vous rendre personnellement destinataire de ces réflexions de l'auteur de ce texte, voici ce qui peut très nettement s'appliquer au blocage de vos services, du cabinet du ministre des transports, des services concernés de la DDSC au ministère de l'Intérieur :

« Plus une mauvaise stratégie est appliquée depuis longtemps, plus il est difficile d'en changer ».

Mais cette affirmation est assortie d'un bon conseil :

« Il faut accepter de dire : telle stratégie ne fonctionne pas, modifions-la tout de suite. Et rectifier le tir sans attendre le désastre. Cela revient à apprendre à dire : nous nous sommes trompés ».

Le désastre, c'est une décision des pouvoirs publics (votre direction, votre comité interministériel de la sécurité routière), en novembre 1974, non appliquée ! Et ainsi un chiffre aberrant de morts « **illégitimes** » sur les routes de France (entre 20 et 25 000 !), durant ces 25 années où rien n'a été fait dans ce domaine des premiers secours aux accidentés de la route, par les témoins sur place, avant l'arrivée des secours spécialisés !

Si la réponse adressée à plusieurs parlementaires, identique à la vôtre, reste en l'état, si, comme je le disais dans ma lettre à M. HEITZ, rien ne change, pourquoi alors voudriez-vous que nous reprenions le dossier, après 30 années à tenter de vous faire appliquer la décision de 1974 ?

Ce que j'envisageais à la lecture des réponses aux questions écrites ne manquerait pas de se produire ; il y aurait rupture de tout contact avec vos services car pourquoi perdre un temps précieux pour ne pas aboutir !

Mais ce combat se poursuivra par d'autres moyens, nous nous affronterons et vous devrez assumer vos responsabilités.

En vous demandant de ne pas prendre cette lettre comme une attaque contre vous-même, puisque nous ne nous connaissons pas personnellement, mais comme des reproches à une administration (la vôtre), à mon avis gravement fautive qui s'enferme dans ses certitudes ; je vous prie de croire, Monsieur, en mes sentiments distingués.

Didier BURGGRAEVE
Président-Fondateur
Auteur des « 5 gestes qui sauvent »

Il se fait que je venais de lire quelques jours auparavant, dans la presse, un commentaire sur le comportement des « organisations » (entreprises ou administrations) qui cadrerait parfaitement avec ce que nous vivons, notamment avec la délégation interministérielle à la sécurité routière :

« Plus une mauvaise stratégie est appliquée depuis longtemps, plus il est difficile d'en changer ». Mais ce reproche était complété par un conseil pour s'en sortir (voir lettre du 9 avril à M. **MACHU**).

Et j'annonçais hélas ce qui ne manquerait pas de se produire si les réponses à venir restaient les mêmes, c'est-à-dire une rupture avec cette structure car, tout a été dit, pourquoi être obligés de recommencer sans cesse ?

Cette délégation est donc gravement fautive. Elle ne veut rien entendre et traîne, en utilisant tous les prétextes, afin de mettre en place la décision prise par le Parlement !

La responsabilité est là, au niveau de la structure et au niveau de ceux qui ont été désignés par le pouvoir politique afin de sauver des vies sur les routes de France !

Le 29 mars, le député **Thierry MARIANI**, qui fut rapporteur l'an dernier du projet de loi de modernisation de la sécurité civile, qui a également évoqué la nécessité de développer l'enseignement du Secourisme dans tous les milieux, pose, au ministre des transports, toujours M. **Gilles DE ROBIEN**, une (nouvelle) et vigoureuse question écrite (ci-après, avec la réponse en date du 30 août, du nouveau ministre, M. **Dominique PERBEN**).

Le député de Vaucluse évoque comment on en était arrivé à cet article additionnel (une étape) pour sensibiliser les futurs nouveaux conducteurs, objet d'un décret d'application, ce qui remet en cause l'affirmation selon laquelle les textes réglementaires actuels donc antérieurs, répondaient à cette demande...

Et M. **MARIANI** qui connaît bien, lui aussi, le concept des « 5 gestes qui sauvent » affirme clairement dans sa question qu'il était bien prévu de retenir ce projet. Il suffit de relire en effet les débats à l'Assemblée Nationale*.

Dans sa réponse, le ministre revient sur un programme défini en 1989, pour confirmer ce qui se fait depuis cette date. Justement, la décision des parlementaires était d'aller plus loin, d'aborder véritablement les gestes à pratiquer, en attente (le ministre l'avait dit lui-même) d'une véritable formation **pratique**.

Voilà où nous en étions (les derniers développements ont été exposés dans le bulletin du CAPSU).

Le 11 octobre, j'adressais à M. **Rémy HEITZ** la première partie du présent mémoire. Nous voici au terme de ce bilan relatif à cette délégation.

* Il faut savoir qu'au moment où l'amendement était discuté et les « 5 gestes qui sauvent » cités par de nombreux parlementaires de tous bords politiques, c'était le ministre de la Justice qui représentait le gouvernement, c'est-à-dire l'actuel ministre des transports, M. Dominique PERBEN. Nous attendons avec impatience la réponse qu'il fera aux dernières interpellations des députés.

Journal Officiel

Mardi 30 août 2005

QUESTION ECRITE REPONSE DU MINISTRE

EMPLOI - COHESION SOCIALE - LOGEMENT

*Sécurité routière
(permis de conduire - secourisme - enseignement)*

61779. - 29 mars 2005. - M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les modalités pratiques d'application de la sensibilisation aux notions élémentaires de premier secours lors de la préparation au permis de conduire, prévue par l'article 16 de la loi du 12 juin 2003, renforçant la lutte contre la violence routière. Cet article dispose : « [al. 1] les candidats au permis de conduire sont sensibilisés dans le cadre de leur formation aux notions élémentaires de premiers secours. [al. 2] Un décret en Conseil d'État fixe les modalités de mise en œuvre de ces dispositions. » Dans une précédente question écrite n° 52270 du 30 novembre 2004, il l'avait prié de bien vouloir lui indiquer la date de publication de ce décret, d'une part, et les raisons de sa non-publication plus de dix-sept mois après l'entrée en vigueur de cette loi, d'autre part. Dans sa réponse du 8 février 2005, il a d'un côté oublié de répondre à ses questions précises (date de publication prévue ; raisons du retard) et, de l'autre côté, expliqué que l'ensemble des notions de secourisme routier faisait déjà l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire, en dehors même de l'entrée en vigueur de cette réforme. Dès lors, il le prie bien vouloir en premier lieu répondre à ses deux précédentes questions. En second lieu, il le prie de bien vouloir lui indiquer les raisons pour lesquelles il s'estime autorisé à violer l'intention particulièrement claire du législateur. En effet, lors de la discussion de cette loi dont l'article 16 est issu d'un amendement du député Patrick Delnatte discuté lors de la deuxième séance du jeudi 20 mars 2003, il apparaît très clairement à la lecture du compte rendu officiel des débats que l'intention du législateur était de mettre en place une obligation de formation aux cinq gestes qui sauvent. Et ce n'est qu'en raison de la position du Gouvernement que l'amendement de Patrick Delnatte a été préféré « pour des raisons de forme » à d'autres amendements indiquant clairement dans la loi qu'il s'agissait d'une formation aux « cinq gestes qui sauvent ».

Réponse. - Les établissements d'enseignement de la conduite, en application des articles L. 213-4 et R. 213-4 du code de la route institués par la loi n° 99-505 du 18 juin 1999 et le décret n° 2000 du 26 décembre 2000, ont l'obligation d'appliquer un programme de formation. Celui-ci est défini dans les arrêtés du 23 janvier 1989 et du 23 avril 1991 relatifs au programme national de formation et au livret d'apprentissage. Ces programmes fixent des objectifs de formation. Parmi ces objectifs figurent des objectifs de comportement en cas d'accident. Le comportement attendu d'un conducteur dans cette circonstance est d'être capable de décider s'il faut ou non s'arrêter, de savoir comment s'arrêter et, en cas d'accident corporel, de savoir qui alerter et comment. Il est aussi d'avoir des notions de secourisme. Ces objectifs sont développés dans tous les manuels du code de la route déclinés selon trois conseils : protéger, alerter et secourir. Ces conseils sont également enseignés dans le cadre de la préparation aux attestations scolaires de sécurité routière. Ils font l'objet d'au moins une question dans ces épreuves. Des questions seront prochainement introduites dans l'épreuve théorique du permis de conduire à l'occasion de l'enrichissement de la base de données de questions. Cette sensibilisation aux notions de secourisme pour les candidats au permis de conduire a été consacrée par la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière. Un décret devait en fixer les modalités de mise en œuvre. Depuis, la loi n° 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique a institué dans le code de l'éducation (art. L. 312-13-1) une obligation « d'apprentissage des gestes élémentaires de premiers secours ». De même, la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile a institué dans le code du service national (L. 114-3) la même obligation. Face à ces obligations, il est important que l'ensemble des ministères concernés puisse se concerter afin d'arrêter le contenu de la formation aux premiers secours. Cette concertation permettra au ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer de traduire dans le code de la route les modalités de mise en œuvre de l'article 16 de la loi renforçant la lutte contre l'insécurité routière en parfaite cohérence et complémentarité avec les codes précités et leurs décrets d'application.

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 11 octobre 2005

Monsieur Rémy HEITZ,
Délégué interministériel à la
Sécurité routière,
Arche Sud,
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur le Délégué,

Je vous fais parvenir sous ce pli la première partie du 9^{ème} mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » qui concerne les relations avec les services de la sécurité routière dont vous avez aujourd'hui la responsabilité.

J'espère que vous prendrez le temps de le lire. Vous y trouverez probablement les réponses aux différentes questions que vous vous posez peut être encore sur l'opportunité de mettre en place un tel enseignement pratique, et non théorique, obligatoire pour obtenir un permis de conduire.

J'espère qu'il aura plus de succès que le 8^{ème} mémoire que je vous avais fais parvenir par un courrier en date du 21 août 2003, confirmé par une lettre du 10 octobre 2003 de M. Patrick DELNATTE, Député du Nord, auteur de la première proposition de loi souhaitant cette formation aux « 5 gestes qui sauvent », en 1997, et de l'amendement adopté par le Parlement en 2003.

En effet, vous n'aviez trouvé le temps de me répondre que le 7 février 2005, après une relance de ma part en date du 23 décembre 2004 ! Cela n'était pas très sérieux de votre part, notamment vis-à-vis d'un responsable associatif, bénévole, militant depuis plus de 35 ans en faveur de la sécurité routière, comme vous pourrez le constater pour cette première période, de 1969 à 1985.

.../...

Votre lettre du 7 février était difficilement « acceptable » car, vous repreniez les termes utilisés par vos prédécesseurs et n'apportiez aucun élément nouveau permettant d'entrevoir le respect de la décision du Parlement. Décision qui était un compromis entre le rapporteur du projet de loi, l'auteur de l'amendement et le cabinet du ministre des transports, afin de faire quelque chose, une phase temporaire, en attente de la dite formation pratique.

Comme unique réponse, j'ai reçu un appel téléphonique de M. Christian MACHU le 24 mars souhaitant que nous nous rencontrions pour en parler !

Bien évidemment, j'ai répondu à M. MACHU par un courrier en date du 9 avril. Je lui ai même joint un exemplaire du 1^{er} mémoire, de 1981, mis depuis sur notre site internet où l'ensemble des pièces concernant ce combat sera accessible à tous dès que nous le pourrons.

Mais je vous précise avoir été reçu au cabinet du Premier ministre M. RAFFARIN, à ce sujet, avec M. Patrick DELNATTE, peu après sa nomination ; à celui de M. DE ROBIEN également.

Aujourd'hui, vous vous devez d'abord de respecter la décision unanime du Parlement qui, à l'Assemblée comme au Sénat voulait mettre en œuvre la formation pratique aux « 5 gestes qui sauvent » ; puis s'est contenté, selon l'accord que vous connaissez, d'abord, d'une sensibilisation (bien précisé par le ministre qui représentait le gouvernement, l'actuel ministre des transports, M. PERBEN, alors ministre de la Justice).

Vous avez à mettre en place cette sensibilisation, cela veut dire ne pas en rester aux questions théoriques qui abordent l'alerte et la protection des lieux et ce, depuis 15 à 20 années déjà ! Mais bien aller au-delà pour décrire la conduite à tenir face aux blessés en détresse.

Puis, après une campagne relayée par les médias, vous prépareriez la mise en place de la formation pratique aux « 5 gestes qui sauvent », en 5 heures.

Est-ce impossible ?

Comment font nos voisins ? Toutes les réponses se trouvent dans les différents mémoires déjà publiés et que vous détenez dans les archives de la délégation.

Ce mémoire a été adressé, par ce même envoi, à M. le Président de la République, au Premier ministre, aux ministres des transports et de l'Intérieur. Vos observations éventuelles, suggestions et critiques seront les bienvenues et seront insérées dans la seconde partie qui sera diffusée vers fin décembre et couvrira la période 1985-2005.

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

Didier BURGGRAEVE
Président

Conclusion

Avant d'en arriver à la conclusion (définitive en ce qui concerne la délégation interministérielle à la sécurité routière), quelques informations sur les réponses reçues suite à l'envoi de la première partie (en deux volumes, 480 pages certes, mais il s'agit de 35 années à rapporter).

La **Fondation de la Vocation** a répondu immédiatement et, fidèle aux objectifs et principes de son fondateur, **Marcel BLEUSTEIN-BLANCHET**, elle suit ainsi tout au long de leur parcours ceux qui ont eu le privilège d'être sélectionnés puis désignés « Lauréat » de la Fondation.

Christian GERONDEAU, fidèle lui aussi à son habitude, à qui est dédié ce document en deux parties (qui fera en totalité plus de 1000 pages), se rappelle « nos » débuts et se remémore cette époque de sa vie publique au service de la sécurité routière.

Le cabinet du **Premier ministre** transmet (c'est une constante de l'administration à tous les niveaux), au ministre des transports qui, de son côté, n'a pas réagi à la réception de la première partie, à la date d'achèvement de ce mémoire, ce 15 décembre 2005.

Le cabinet du **Président de la République** transmet, quant à lui, au délégué interministériel, pourtant destinataire direct du document ! M. **HEITZ** a répondu en date du 22 novembre (voir fin plus loin).

Tout lecteur honnête, qu'il soit ou non impliqué dans le combat de la sécurité routière (ou contre l'insécurité routière), ne pourra qu'être abasourdi par ce qu'il aura lu dans ce document.

Ce 9^{ème} mémoire avait pour but de faire le bilan de ces trois décennies d'action vers ces services, afin de les amener à mettre en place la formation pratique – ce qui réclame des exercices, des répétitions, un apprentissage afin de pouvoir effectuer les gestes en question comme il le faut – limitée à la conduite à tenir face à un accident de la route (alerter les secours, protéger les lieux et les victimes) et agir face à trois états de détresse qui vont aboutir à la mort, très rapidement, c'est-à-dire avant l'arrivée des secours publics.

Toutes les raisons invoquées par la délégation à la sécurité routière sont, depuis longtemps, caduques, mais elles sont reprises, une à une, même les plus anciennes, en les accommodant au goût du jour. Mais rien n'a changé, rien n'est nouveau, nous savons tout cela depuis 20 ans !

Le ministre des transports (tout sera développé dans le 10^{ème} mémoire) et ainsi le délégué interministériel qui lui est rattaché, donnent raison à leurs services (cabinet et DSCR), alors qu'ils ont manifestement torts. Il ne faut pas être un spécialiste du Secourisme ou des secours d'urgence pour le comprendre. Mais ces services ne représentent en définitive qu'une poignée de fonctionnaires. Ils se permettent de contredire l'Assemblée Nationale, qui représente directement le peuple, alors qu'elle a tranché (loi de juin 2003). Et il suffit de se reporter aux propositions de lois et aux nombreuses questions écrites en faveur des « 5 gestes qui sauvent » pour affirmer que le consensus est très large, sinon écrasant.

Quelques personnes, dans telle ou telle structure, les mêmes que l'on retrouve ici et là, ne sont pas tout le Secourisme !

Le Secourisme se construit aussi ailleurs, c'est-à-dire dans les associations, les organisations de secours, notamment les sapeurs pompiers, fer de lance de la Protection Civile.

Tout a donc été dit depuis la création du « comité de la sécurité routière », en 1972, à nos jours. Il est inutile de recommencer sans cesse à redire, à réécrire, ce que nous disons depuis toujours.

De plus, cette structure s'est à mon avis disqualifiée. Il suffit de lire les courriers reçus des derniers délégués ou de ses services.

Cette 2^{ème} partie met fin à ces contacts définitivement. Il n'y aura plus aucun courrier adressé au délégué à la sécurité routière, aucun contact, rien. C'est terminé. Nous laissons cette lourde responsabilité à la conscience de ces personnes qui, incapables d'évoluer et de s'impliquer, n'ont pas voulu, n'ont pas pu, mettre en place un tel enseignement. Pour s'en exonérer, ils ont menti, ils ont tergiversé. Ce n'est pas très glorieux !

Où allons-nous, que faut-il faire ?

Ne pas se résigner d'abord ! Le système administratif français, tel qu'il fonctionne toujours aujourd'hui est asphyxié. Nous devons le faire fonctionner différemment. Il sera plus efficace et coûtera nettement moins cher à la collectivité nationale et donc au budget de l'Etat alors que nous sommes, faut-il le rappeler en faillite !

Ainsi, je propose de supprimer tout d'abord le Conseil national de la sécurité routière que j'avais pourtant proposé de créer en 2000. Pourquoi ? Parce qu'il a été constitué sur les bases habituelles de fonctionnement : administratif. Et il se superpose à d'autres structures déjà existantes, il y en a beaucoup...

Egalement, de supprimer la délégation interministérielle à la sécurité routière, c'est-à-dire le délégué et toute la structure. La mission de la prévention des accidents de la route serait confiée à une direction (globale, avec d'autres risques), au sein d'un **Ministère de la Protection Civile**, que nous devons créer en France (afin que l'actuel ministère de l'Intérieur devienne le « grand ministère de la sécurité publique » proposé par plusieurs partis politiques lors des dernières élections législatives, mais non mis en place).

Egalement, nous devons supprimer de nombreuses « commissions, comités, observatoires, agences, etc), tellement nombreux qu'on s'y perd, qui se contredisent, se font concurrence, ce qui amène à un blocage généralisé. Notre exemple pour les « 5 gestes qui sauvent » est à cet égard révélateur.

De 1969 à 2005, nous voici arrivés au terme de nos relations avec une structure à bout de souffle. Demain – et le plus tôt sera le mieux car il y a urgence – la prévention du risque accidentel dans notre pays et la diffusion à toute la population de ce Secourisme, tant nécessaire, seront confiés à une seule entité ministérielle, un **Ministère de la Protection Civile** !

En ce qui concerne l'article voté pour une « sensibilisation » aux gestes de premiers secours (lors de la préparation du permis de conduire) en mars 2003, le Parlement a décidé, l'exécutif doit appliquer !

15 OCT 2005



Fondation Marcel Bleustein-Blanchet

POUR LA VOCATION

Paris, le 13 octobre 2005

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Résidence Auteuil Bât B

59390 – Lys Lez Lannoy

Cher Didier,

Nous venons de recevoir la première partie de votre neuvième mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » et vous en remercions.

Nous vous adressons toutes nos félicitations pour le combat que vous menez sans relâche et avec passion depuis quarante ans et espérons que grâce à votre action, des vies seront sauvées.

La remise des bourses aura lieu le 5 décembre prochain au Théâtre Marigny.

Encore bravo. Bien cordialement.

Le Délégué Permanent
Béatrice Netter-Leval

Le Président

Paris, le 20 octobre 2005

Monsieur Didier BURGGRAEVE
CAPSU
Résidence Auteuil, bât. B
59390 LYS LEZ LANNOY

Cher ami,

C'est avec beaucoup d'émotion que j'ai pris connaissance du mémoire que vous avez eu l'attention et la gentillesse de me dédier.

Ce mémoire m'a remis en mémoire, s'il était nécessaire, l'œuvre que vous conduisez avec une si remarquable constance depuis que nous nous sommes connus pour la première fois, à l'aube de nos trente ans.

Je vous remercie d'autant plus de votre envoi que j'y ai retrouvé de multiples documents dont je n'avais conservé trace et qui me sont très précieux.

Nos actions communes ont contribué à ce que, trois décennies plus tard, le terrible bilan des accidents ait été divisé par plus de trois, alors même que le trafic triplait.

Ni vous, ni moi n'aurions espéré de tels résultats, même s'il reste toujours tant à faire.

Veillez croire, cher ^{ami} monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs *et fidèlement amicaux.*



C. GERONDEAU

—
CABINET

Références à rappeler :

CAB IV/2 - AFT/JA

R025711.01.1

Monsieur le Président,

Par lettre du 11 octobre 2005, vous avez bien voulu adresser à Monsieur le Premier Ministre le 9^{ème} mémoire que vous avez réalisé sur les « 5 gestes qui sauvent ». Il vous en remercie.

Après en avoir pris connaissance avec intérêt, Monsieur Dominique de VILLEPIN m'a chargée de rappeler votre correspondance à Monsieur Dominique PERBEN, Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, déjà saisi par vos soins, aux fins d'un examen attentif.

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



Nicole MARTIN
Chef du Service des Interventions

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

**PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE**

Paris, le **08 NOV. 2005**

Le Chef adjoint de Cabinet

SCP/E & A/1106015

Monsieur le Président,

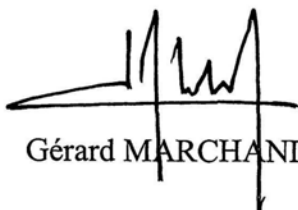
Vous avez fait parvenir au Président de la République les deux volumes du mémoire que vous avez réalisé, intitulé "5 gestes qui sauvent".

Monsieur Jacques CHIRAC m'a confié le soin de vous remercier du souci d'information qui a inspiré votre démarche.

Vous connaissez en effet toute l'attention que porte le Chef de l'Etat à la sécurité routière dont il a fait l'un des grands chantiers du quinquennat.

Aussi puis-je vous assurer qu'il a été pris connaissance de vos travaux avec un vif intérêt avant de les communiquer au Délégué interministériel à la Sécurité routière qui vous informera de la suite susceptible d'être réservée à vos attentes.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Gérard MARCHAND

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président du Conseil d'Action pour la Prévention
des Accidents et les Secours d'Urgence.
Résidence Auteuil
Bât B
59390 LYS LEZ LANNOY

La (dernière) réponse du délégué interministériel en date du 22 novembre 2005 :

On trouvera, pages suivantes, la réponse de M. **HEITZ**.

Il avait reçu directement la première partie du présent mémoire en octobre ainsi que le même dossier, avec le courrier adressé au Président de la République, transmis par son secrétariat.

Mais il n'en parle pas !

Il aborde le 8^{ème} mémoire réalisé en 2003 et consacré au Parlement.

Pas un mot sur la « sensibilisation » à mettre en place pour les candidats aux permis de conduire en 2003 (?) voté par le Parlement.

Nous devons prendre contact, d'après lui, avec la DDSC « compétente en matière de secourisme ».

Mais c'est bien le délégué interministériel à la sécurité routière qui a la responsabilité d'appliquer cette décision du Parlement ! (Puisqu'il s'agit de sécurité routière et de permis de conduire).

On voit bien que tout cela n'est pas convenable.

Et notre dernière réponse :

Cette seconde partie, comme nous le mentionnons, signe la fin de toute relation avec cette structure.

Notre dernière lettre en date du 13 décembre 2005 en confirme les raisons.

Dans une réorganisation des pouvoirs publics et des ministères que nous souhaitons vivement, au plus tard en 2007, nous proposons de supprimer cette délégation et ses satellites, nombreux, et d'intégrer cette tâche de prévention et de sécurité routières au sein d'une direction, au sein d'un ministère unique dédié au risque accidentel :

Un Ministère de la Protection Civile*.

Cette proposition, portée essentiellement par le CAPSU, reprise depuis quelques années par d'autres organisations, est souvent abordée dans les documents publiés et adressés aux pouvoirs publics. Voir bibliographie sur le site Internet de l'association.



Ministère des Transports, de
l'Équipement, du Tourisme et de la
Mer



Le Directeur de la Sécurité et de la
Circulation Routières

La Défense, le 22 NOV 2005

Monsieur,

Vous sollicitez à nouveau mon attention sur votre vœu de mise en œuvre d'une formation pratique aux cinq gestes qui sauvent.

Je salue votre dynamisme et votre engagement dans le domaine du secourisme. Mes services suivent avec intérêt les travaux du Conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence en matière de secourisme routier (CAPSU).

Des avancées significatives ont été enregistrées depuis votre huitième mémoire en 2003. En effet, la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a imposé une sensibilisation aux notions élémentaires de premiers secours pour les candidats au permis de conduire. Cette sensibilisation faisait déjà partie du programme national de formation institué par arrêté du 23 janvier 1989 qui fixe les objectifs de formation. Parmi ceux-ci figurent des objectifs de comportement à adopter en cas d'accident de la route, notamment être capable de décider s'il faut ou non s'arrêter, savoir comment s'arrêter, qui alerter et comment, avoir des notions de secourisme telle que savoir couvrir et réconforter les victimes, connaître les gestes à ne pas faire pour ne pas nuire aux blessés. Les contenus liés à ces objectifs sont développés dans les manuels et outils pédagogiques utilisés en formation.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de CAPSU
Résidence Auteuil – Bâtiment B
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Arche Sud
92055 La Défense
cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 81 98
mél : dscr
@equipement.gou
v.fr

Plus récemment, la loi n° 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique a institué dans le code de l'éducation (article L 312-13-1) une obligation d'apprentissage des gestes élémentaires de premiers secours pour tous les élèves durant leur scolarité obligatoire. La loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile a instauré la même obligation et l'a également intégrée dans le cadre du service national (L 114-3). Un décret interministériel (santé - éducation nationale - intérieur) devrait fixer les modalités de mise en œuvre de ces dispositions. C'est pourquoi, je vous invite à prendre l'attache de la direction de la défense et de la sécurité civile du ministère de l'Intérieur, compétente en matière de secourisme.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'R' followed by a horizontal line and a vertical stroke at the end.

Rémy HEITZ

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 13 décembre 2005

Monsieur Rémy HEITZ
Délégué interministériel,
Directeur de la sécurité et de la
circulation routières,
Arche Sud
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur le Directeur,

Cette lettre étant la dernière que je vous adresse en tant que délégué interministériel à la sécurité routière et directeur de la sécurité et de la circulation routières, je souhaite faire réponse à votre lettre du 22 novembre que vous m'avez adressée, probablement suite à la réception de la première partie de mon 9^{ème} mémoire (puisque vous ne citez que le 8^{ème} qui date de 2003).

Vous recevrez, sous enveloppe, en début d'année, la seconde partie de ce mémoire qui couvre la période de 1985 à ce jour. Il apporte tous les éléments afin de vous persuader de la nécessité absolue de mettre en place, maintenant (puisque nous avons 25 années de retard), cette formation pratique des usagers de la route au moment de la préparation d'un permis de conduire. Cette dernière lettre y sera insérée et en complètera la conclusion.

Comme vous le lirez (ce que nous annonçons dans notre bulletin n° 36 de novembre), tout a été dit avec vos services, il ne sert désormais à rien de vouloir vous convaincre s'il nous faut reprendre des arguments antérieurs... Ainsi, je vous annonce officiellement que le CAPSU ne vous importunera plus, vous ne recevrez plus aucune lettre de notre part, aucun document, rien, c'est terminé, la seconde partie du 9^{ème} mémoire sera le dernier envoi que vous recevrez.

S'agissant de votre lettre du 22 novembre, que nous insérerons également dans la deuxième partie, je me permets de vous faire les remarques suivantes, tout en vous demandant de ne pas les prendre comme une agression à votre endroit.

Vous dites que vos services « suivent avec intérêt les travaux du CAPSU en matière de secourisme routier ». Or, les « 5 gestes qui sauvent », formation de base pour les usagers de la route afin qu'ils puissent faire face à un accident de la route et tenter d'empêcher les victimes de décéder sur place, avant l'arrivée des secours, n'ont rien à voir avec ce Secourisme particulier, spécialisé, créé par notre Maître, le Professeur Marcel ARNAUD.

D'ailleurs, cette référence à ce secourisme spécialisé a été à l'origine, à mon avis, d'incompréhensions. Un de vos prédécesseurs (voir la seconde partie du mémoire), avait en effet prétendu que la « seule formation sérieuse » en matière de secourisme routier était la formation aux « premiers secours routiers », portant ainsi la confusion par rapport à notre demande pour les usagers de la route ; alors qu'il s'agit d'une formation longue destinée aux professionnels comme les sapeurs pompiers ou secouristes actifs des associations ! Environ 50 heures de formation (?).

Ensuite, une formation « premiers secours sur la route » fut mise au point. Elle s'ajoutait à la formation initiale AFPS, soit un total de 25 heures ! Toujours rien à voir avec les usagers de la route et une formation systématique pour obtenir un permis de conduire.

Le CAPSU ne s'intéresse, depuis son existence, non pas au seul secourisme routier qui est l'affaire des associations et organismes agréés pour la formation, mais au développement du Secourisme de masse, à la population, quasi inexistant en France puisque nous formons à l'AFPS, péniblement, environ 250 000 de nos concitoyens, les 50 000 autres éventuels (sur un total en deçà de 300 000) étant des personnels des secours publics ou privés, les bénévoles des associations de secouristes, les personnes qui ont l'obligation professionnelle de suivre au minimum cette formation AFPS.

Depuis votre nomination, vous n'avez pas trouvé une heure afin de me recevoir directement ! Votre « intérêt » pour les travaux et actions du CAPSU semble de ce fait uniquement une formule de politesse.

Vous évoquez ensuite la loi du 12 juin 2003. Vous devez savoir que nous sommes un peu à l'origine de l'adoption de cet article. Il avait pour but de faire un pas en avant, devant le statu quo permanent de ces 25 dernières années en la matière.

Toutefois, il n'est pas possible que je vous laisse écrire que le Parlement a adopté cette disposition alors qu'elle existait déjà, depuis 1989 ! Ce qui est fait depuis cette date est très largement insuffisant, nous devons aller plus loin et, en ce qui vous concerne, vous devez respecter cette décision législative et la mettre en œuvre.

Il s'agissait, dans l'esprit du législateur, confirmé lors des débats en séance publique à l'Assemblée Nationale par le ministre Dominique PERBEN qui représentait le gouvernement « d'une première étape », afin, ensuite (dans un délai de deux années) de faire le point pour aller vers une formation pratique. Mais deux années se sont écoulées et vous n'avez rien fait !

Enfin, votre dernier paragraphe est stupéfiant !

Alors que je vous écris pour ce qui touche à la sécurité routière, donc aux futurs titulaires d'un permis de conduire, ce qui relève bien de vos responsabilités, vous abordez la diffusion du secourisme de base, au sein de l'éducation nationale et lors des formations à la « journée d'appel de préparation à la défense » puisque le « service national » a été supprimé. Il s'agit là d'actions que nous suivons depuis très longtemps également mais qui sont différentes du projet de formation des « 5 gestes qui sauvent » aux usagers de la route. Je vous invite à relire nos bulletins n° 35 et n° 36, que vous détenez ; vous y trouverez des informations complètes à ce sujet.

Vous le voyez, pour ne pas entreprendre une telle formation pratique d'un million de nos concitoyens chaque année, vous recherchez de nouveaux prétextes pour vous en exonérer.

Ainsi, il est clair que des relations de ce genre sont inutiles. Il existe heureusement d'autres voies que nous utiliserons toutes sans exceptions. Je vous rappelle que la voie législative avait été choisie en 1997 après toutes ces années où nous avons tenté de convaincre les administrations concernées. Le CISR étant interministériel et présidé par le premier Ministre, après l'échec de 1974, c'est bien à ce niveau que la décision devait être entérinée.

Historiquement, « vos » services et « les » délégués qui vous ont précédé* et vous-même, en place depuis l'adoption de la loi de juin 2003, avez empêché la mise en place de cette idée. Je vous en laisse la totale responsabilité. Evidemment je vous le reproche.

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

Didier BURGGRAEVE

* A l'exception de Christian GERONDEAU et de Pierre MAYET.

Abréviations utilisées

- ACMF** : Automobile Club Médical de France
Qui créa en 1959 les « assises nationales sur les accidents de la route ».
- AFPS** : Attestation de Formation aux Premiers Secours
Formation mise en place en 1991 avec la réforme du Secourisme, d'une durée estimée entre 10 à 14 heures selon les associations.
- ANUR** : Association Nationale des Usagers de la Route
Créée à Toulon en 1971, qui s'associa à la campagne en faveur des « 5 gestes qui sauvent » puis cessa progressivement toute activité après 1977.
- ASAR** : Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
Créée en 1979 et regroupant les « équipes SOS » mises en place en 1975.
- CAPSU** : Conseil d'Action pour la Prévention des accidents et les Secours d'Urgence. Créé en 1975, complément des associations de Secouristes.
- CISR** : Comité Interministériel de la sécurité routière
Mis en place après la nomination d'un délégué interministériel, en 1972.
- CNSR** : Conseil National de la sécurité routière
Créé en 2001 (proposé par le CAPSU en 2000 au Premier ministre).
- CRF** : Croix Rouge Française
- DDSC** : Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles
Direction créée en 1975, en remplacement du SNPC, alors DSC.
- DSCR** : Direction de la Sécurité et de la Circulation routières
Rattachée au ministère des transports et dirigée également par le délégué Interministériel.
- FNPC** : Fédération Nationale de Protection Civile
Fédère les ADPC (associations départementales) et groupements affiliés.
- SAMU** : Service d'Aide Médicale Urgente
Destiné à recevoir les appels médicaux d'urgence (centres 15) et à organiser la réponse la plus adaptée. Déclenche l'intervention des SMUR.
- SMUR** : Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
Equipe d'intervention qui se déplace afin de médicaliser les victimes.
- SNPC** : Service National de la Protection Civile
Créé après la seconde guerre et rattaché au ministère de l'Intérieur.
- SRF** : (Comité National du) Secours Routier Français
Créé en 1954. Commission médicale sous la présidence du Professeur Marcel ARNAUD. Mise en place des bornes d'appel d'urgence. Diffusion des GES en 1985. Supprimé au début des années 90 !

Annexes :

Quelques annexes afin de rendre incontestable le contenu de ce mémoire :

► Ce texte de 1973, il y a plus de 30 ans (déjà publié dans différents documents dont les mémoires sur les « 5 gestes qui sauvent »), ainsi en possession de la délégation interministérielle à la sécurité routière, rend tout à fait dérisoire l'affirmation de Mme MASSIN qui prétendait dans son fameux courrier qu'une formation aux « 5 gestes » n'apporterait aucune contribution à la prévention des accidents de la route. Le contraire a été prouvé avec le Secourisme du travail. Si ce sont les « conseillers » de Mme MASSIN qui lui ont suggéré cette réponse, il est urgent pour qu'ils fassent autre chose que des actions en faveur de la sécurité routière ; si ce sont les autres participants à la réunion avec la sénatrice Dinah DERYCKE, de la DDSC, alors c'est déplorable.

► En 1985, la FNPC, par la voie de sa présidente d'alors, Mme Ida GUINOT, dans un éditorial, s'alerte de l'insuffisance de la formation aux GES (118 107 attestations seulement, délivrées en 1984 !), propose une « vaste campagne du geste qui sauve » et avance une proposition des « six gestes pour la survie » ! C'est-à-dire les « 5 gestes qui sauvent ». (Les courriers échangés avec la présidente de la FNPC ont été publiés dans un mémoire précédent). Cette initiative avait été complétée par une « conférence de presse », dans les salons du Sénat, afin de lancer cette campagne qui, hélas, aboutira, en 1991, à la suppression du programme des GES (gestes élémentaires de survie), retenu à l'époque pour la formation des candidats aux permis de conduire (?).

► Lettre du 25 mars 1986 (au nom de l'ASAR, association chargée précisément, avec ses moniteurs, des formations gratuites aux « 5 gestes qui sauvent »), au Docteur ANTONIETTI, qui, en définitive, sera le seul « conseiller médical » du délégué à vouloir faire quelque chose ! Ses successeurs n'ont pas fait grand-chose !

► Invitation du SRF en date du 29 septembre 1986 à une « table ronde » sur « L'ALERTE et les PREMIERS GESTES » à accomplir sur les lieux d'un accident de la route ! Les comptes rendus parus dans « La Route », revue du SRF, en janvier 1987, déjà publiés par le CAPSU à plusieurs reprises – donc dans les archives de la délégation interministérielle ! – suffisent à eux-mêmes. Notons la présence du Professeur Louis SERRE (Fondateur du premier SAMUI, en France, en 1963), et du Professeur Maurice CARA, fondateur du SAMU de Paris et alors Président de la Commission médicale du SRF. A la « table ronde », notons la présence d'un représentant du ministère des transports !

► La revue du SRF, en octobre 1988, expose une « nouvelle » expérience de formation des enseignants à la conduite aux GES. C'est bien sur cette base que nous aurions dû préparer un programme plus court pour le permis de conduire. Mais que se passa t'il ? Ces GES furent supprimés lors de la réforme de 1991 !

► Le SRF et M. Serge ADAM, il faut le rappeler, en s'impliquant davantage dans la diffusion de ces GES, dès 1985, ont aussi voulu aider le concept des « 5 gestes », résumé d'ailleurs dans le dépliant diffusé à un million d'exemplaires. L'article sur les « 5 gestes qui sauvent » dans la revue « La Route » confirme cet engagement à nos côtés dont je suis personnellement fier car, je rappelle que le SRF a aidé le Professeur Marcel ARNAUD dans son action, pour développer le concept de médicalisation des secours aux accidentés de la route (avec l'expérimentation du Professeur Paul BOURRET en 1957 à Salon de Provence, création du premier SMUR appelé GMUR), la nouvelle discipline qu'était la traumatologie routière avec le « polytraumatisé de la route », et la création du Secourisme routier, enfin et surtout sans oublier le « public » c'est-à-dire tous les usagers de la route que nous sommes !

► En 1987, le CAPSU « sortait » son programme d'action. Document manuscrit, faute d'un autre moyen à l'époque pour le réaliser, il fut publié dans le bulletin n° 4. Parmi les propositions, ont été appliquées depuis, l'obligation du port de la ceinture de « protection » à l'arrière des véhicules ; le problème de l'appui tête a été réglé par les constructeurs d'automobiles ; le rétroviseur droit et le contrôle technique ont été enfin retenus. A noter que la « défense civile » a été définitivement associée à la « sécurité civile » pour donner la DDSC. Tout le reste est en attente...

► Le 20 mai 1987, l'ACMF et son Président, le Docteur André SOUBIRAN, avec le concours de l'ASAR et du CAPSU, organisent à Paris, dans les salons de l'Automobile Club, Place de la Concorde, une conférence de presse sur les « 5 gestes qui sauvent ». Dans la revue de l'ACMF, dans le cadre des « Assises nationales sur les accidents de la route » - qui furent créées en 1959 avec le concours actif (et même sur sa suggestion) du Professeur Marcel ARNAUD – tout est dit sur le concept !

LE SAUVETEUR SECOURISTE DU TRAVAIL :

UN ÉLÉMENT ACTIF DE LA PRÉVENTION



IV - LE SAUVETAGE SECOURISME DU TRAVAIL

1. DÉFINITION

Le sauvetage-secourisme du travail est donc la formation nécessaire et suffisante que doivent recevoir les membres du personnel des entreprises pour être à même de porter efficacement secours à un camarade accidenté dans l'entreprise ou sur les lieux de travail et de lui prodiguer les premiers soins nécessités par son état. Cette définition établit nettement la distinction avec le secourisme de la protection civile qui est la formation nécessaire pour « porter secours et donner les premiers soins en tous lieux et circonstances ».

2. LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

L'article D. 241-26 du code du travail spécifie : « Dans chaque atelier où sont effectués des travaux dangereux, dans chaque chantier occupant vingt personnes au moins pendant plus de quinze jours où sont effectués des travaux dangereux, un membre du personnel doit avoir reçu

obligatoirement l'instruction nécessaire pour donner les premiers secours en cas d'urgence. **Les salariés ainsi formés ne peuvent pas être considérés comme tenant lieu des infirmières prévues à l'article 23.** »

Les articles R. 231-1 à R. 231-12 du code du travail qui réglementent l'institution des comités d'hygiène et de sécurité spécifique, d'une part, que le médecin d'établissement ou du service interentreprises fait obligatoirement partie du C.H.S. et, d'autre part, que ce comité a pour mission « d'organiser l'instruction des équipes chargées des services d'incendie et de sauvetage et de veiller à l'observation des consignes de ces services ».

La circulaire n° 34 du 20 juin 1969 relative à l'application du décret n° 69-623 du 13 juin 1969 précise (titre III) Soins d'urgence en cas d'accident) : « La possibilité d'accidents graves, individuels ou collectifs, dans une entreprise exige que le médecin du travail envisage avec la direction de l'entreprise toutes dispositions nécessaires pour faire face à une telle éventualité, en fonction des risques propres à chaque entreprise. Il lui appartient notamment, dans les cas où sa présence dans l'entreprise n'est pas permanente, de faire connaître à l'avance ses consignes au personnel chargé du premier secours. »

« D'une façon générale, le médecin du travail doit assurer la formation et le perfectionnement régulier des secouristes de l'entreprise ou y participer, conformément aux dispositions de l'article 24 du décret du 13 juin 1969. »



Le Docteur BARRÉ, conseiller médical de l'I.N.R.S., précise :

LE SECOURISME : POURQUOI FAIRE ?⁽¹⁾

Certes, l'objectif des chefs d'entreprise aussi bien que des médecins est d'abord de prévenir les accidents. Il peut paraître choquant de considérer l'accident comme inéluctable et de se contenter d'organiser les secours. Mais quelle que soit la qualité de la prévention et les moyens mis en œuvre, il serait présomptueux de ne pas envisager le pire. L'avenir de la victime et les conséquences de l'accident dépendront souvent des initiatives prises dans les premières minutes. Seules les personnes sur place peuvent les prendre. Il est donc souhaitable que le plus grand nombre possible de travailleurs sache ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire en cas d'accident.

Il semble surtout que la lutte contre les accidents en général passe par la prise de conscience du problème et par la connaissance précise des risques. Les personnes initiées au secourisme sont plus soucieuses de leur intégrité corporelle. On peut espérer qu'elles seront, en toute circonstance, plus vigilantes et, qu'apprenant à reconnaître les risques, elles pourront attirer l'attention des autres et participer à l'œuvre de prévention.

Connaître les gestes qui sauvent

« Lors d'un accident, quel qu'il soit, chaque seconde compte. Il est donc indispensable qu'entre l'accident et le moment où interviendront les spécialistes (médecins, infirmiers, pompiers), il y ait sur place une présence agissante, une personne capable d'accomplir les gestes efficaces, nécessaires pour soustraire la victime au danger et lui donner les premiers soins nécessités par son état, en attendant l'arrivée des secours, une sorte de « médecin du premier quart d'heure » dont le rôle, cependant, se bornera à prendre les mesures urgentes et indispensables pour empêcher une aggravation du risque ou de l'état de la victime et à éviter les soins intempestifs, inutiles ou dangereux.

(1) Les médecins du travail et le secourisme : note documentaire I.N.R.S. n° 843-71-73.

Dans de telles circonstances, le sang-froid et la détermination ne suffisent pas, il faut un minimum de formation pratique pour être à même d'exécuter sans hésiter les gestes utiles ; d'abord pour éviter les pertes de temps et ensuite pour s'imposer aux gens de bonne volonté prêts à agir mais incompetents. Seul un secouriste ayant reçu une telle formation peut réussir cela (2). »

Le port de l'écusson « sauveteurs-secouristes du travail » qui est délivré à toute personne ayant reçu cette formation permet justement sur le lieu de travail de reconnaître rapidement celui dont la présence évitera toute intervention intempestive.

L'article L. 241-10 du code du travail prévoit, en outre, des sanctions lorsque les règles concernant la formation des secouristes ne sont pas respectées. **La procédure de mise en demeure prévue à l'article L. 231-4 est applicable en cas d'infraction aux dispositions de la présente loi et des décrets pris pour son application qui sont relatives à l'obligation de former des secouristes dans les ateliers où sont effectués des travaux dangereux.**

Pour répondre à ces objectifs le C.H.S. doit veiller en collaboration avec le médecin du travail à ce qu'une formation de sauveteurs-secouristes du travail soit entreprise ou si elle existe déjà, développée.

En effet, elle constitue un élément important de l'organisation de la prévention dans l'entreprise et ceci à plusieurs titres :

a) Le programme de formation en huit heures sur le lieu du travail et pendant les horaires, outre l'augmentation du nombre de sauveteurs-secouristes du travail, favorise une plus grande sensibilisation des personnes formées aux problèmes de prévention, par la prise de conscience de la nécessité de conserver son intégrité physique.

b) Une formation sur le lieu de travail permet en outre d'adapter l'enseignement aux risques particuliers de l'entreprise. Un recyclage annuel et systématique complètera cette action.

*aide en point la
4/4 route !*

COMMENT ASSURER LA FORMATION DES SAUVETEURS SECOURISTES DANS L'ENTREPRISE ?

Prendre contact avec le service de prévention de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie dont dépend l'entreprise.

OBJECTIF DU C.H.S. : LA FORMATION D'UN SAUVETEUR-SECOURISTE DU TRAVAIL POUR 20 TRAVAILLEURS

Cet objectif donné par le législateur est aussi un des meilleurs moyens de développer le sens du risque professionnel et par ce biais le C.H.S. assure au moins une des missions qui lui a été impartie.

(2) T.S. novembre 1973.



Ida GUINOT
Présidente de la Fédération
Nationale de Protection Civile.

PARLONS CLAIR :

LA F.N.P.C. ET LES GESTES ÉLÉMENTAIRES DE SURVIE (G.E.S.)

Certaines périodes dans l'Histoire du Monde ont été caractérisées par un Homme, un Style, **UNE IDÉE**.

L'**IDÉE** de la F.N.P.C. reste constante : Voir se **DÉVELOPPER** de plus en plus le **SECOURISME**.

Fascinée par l'état numérique des Gestes Elémentaires de Survie, délivrés en France pour 1984 par tous les Mouvements formateurs confondus, la F.N.P.C. s'interroge :

« 118 107 attestations des G.E.S. ont été remises à 118 107 citoyens français : 118 107 seulement qui ont appris ce Geste qui Sauve : **où allons-nous ?** »

Certes, depuis 1954, 2 691 578 Brevets Nationaux de Secourisme ont été délivrés pour la France entière. Mais au gré du temps qui passe et qui amenuise hélas les connaissances, les réflexes quels qu'ils soient — quand on ne se recycle plus — sommes-nous en face d'une lorgnette qui restreint notre champ d'observation, sommes-nous inconscients ou crédules, en présence d'un secourisme qui doit devenir un secourisme musclé ? un secourisme de l'an 2000 qui, avec la pratique redoutable du Massage Cardiaque Externe, sera un secourisme exigeant, s'inscrivant dans un cadre de haut niveau ? **Commençons enfin par le commencement : SENSIBILISONS, INFORMONS !**

Inclinons un peu notre lorgnette, notre longue vue, restons au quotidien de l'Alerte qui n'est pas toujours bien comprise et qui, cependant, conditionne la survie de nos proches.

Apprenons parfaitement aux jeunes et moins jeunes, ce Geste simple pour lequel un programme officiel existe depuis 1975 : ne refaisons pas contamment le monde qui ne prête plus l'oreille à nos suppliques : Ne laissons plus proliférer, en rang désordonné, les initiatives isolées qui ne respectent plus le programme.

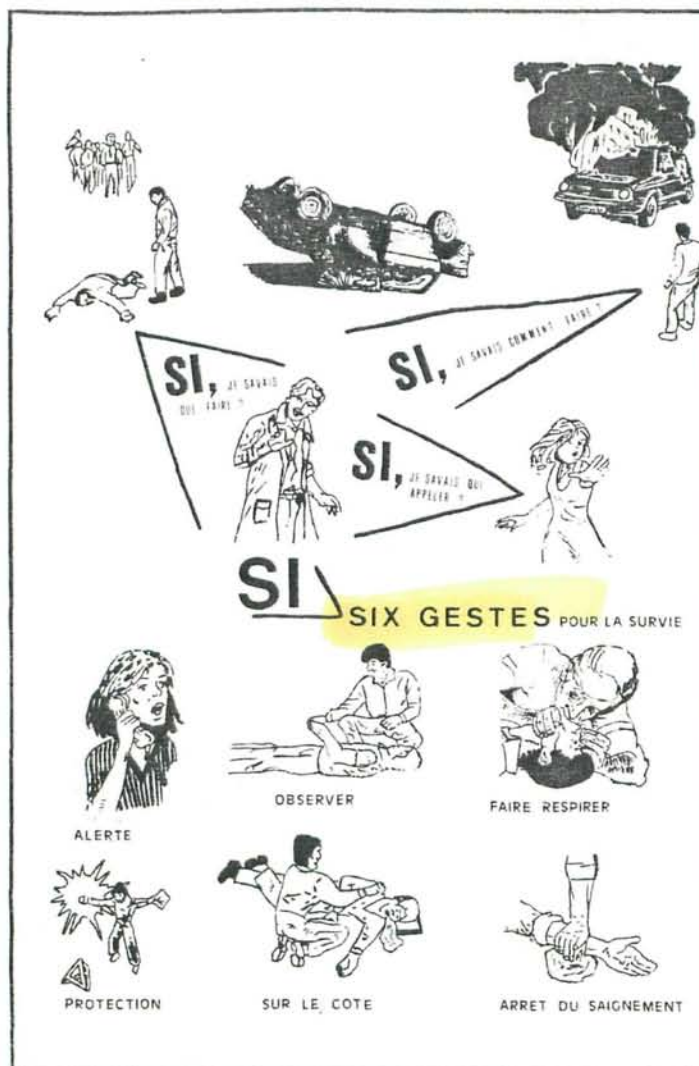
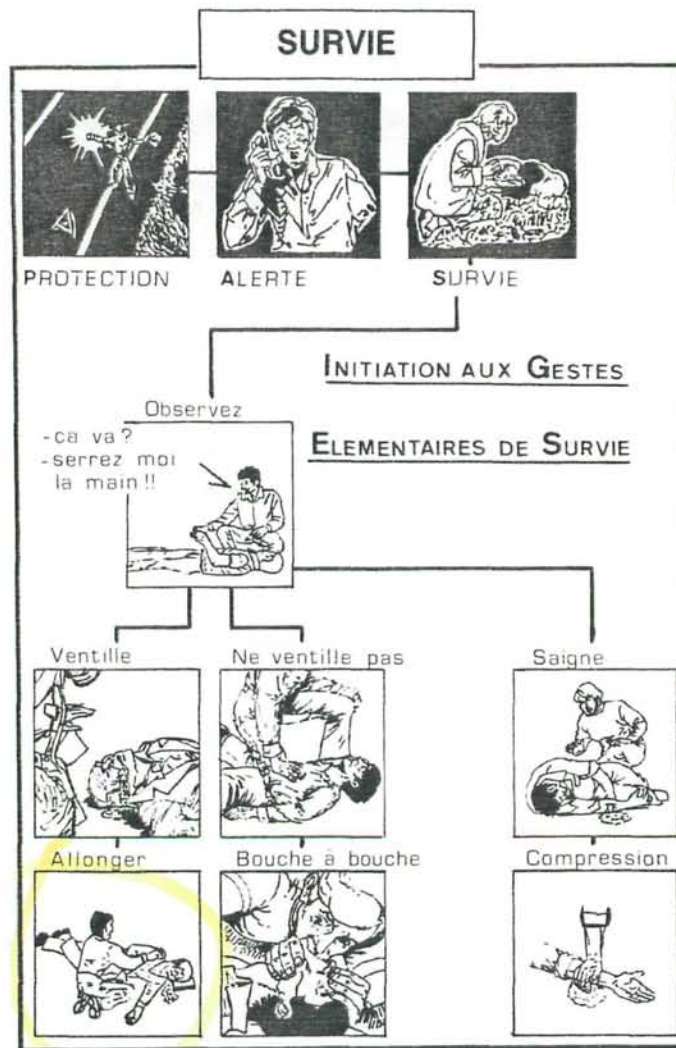
Aussi, la F.N.P.C. lance un appel au Secours aux Pouvoirs Publics pour qu'ils entreprennent avec tout leur pouvoir une vaste campagne du « **GESTE QUI SAUVE** » dans laquelle la F.N.P.C. **s'investira totalement**.

Certes, cela coûte cher à tout le monde, mais la vie d'un homme ne se monnaie pas : le petit écran de la télévision n'aurait-il de place que pour la voiture la plus belle, la plus confortable et surtout la plus rapide ?...

Alors, faisons le compte face au choc du futur qui ne devra, en aucun cas, céder le pas à la quantité, mais à la qualité et au perfectionnement : En effet, le Bureau de la Formation de la Direction de la Sécurité Civile vient de réaliser des statistiques fort intéressantes, bien présentées et très éloquentes : les chiffres extraits des rapports annuels des Préfectures (Directions Départementales de Protection Civile) ne sauraient mentir et ne sauraient non plus annihiler notre pouvoir de réflexion : celui de continuer à apprendre à **convaincre l'indifférence des uns, l'égoïsme des autres**.

Pour sa part, la F.N.P.C. avec ses Mouvements Nationaux affiliés, a délivré :

- depuis 1967 : 530 891 B.N.S.,
- formé en 1984 : 426 moniteurs nationaux de secourisme,
- a recyclé sur moins de 3 ans : 2 564 moniteurs nationaux de secourisme.





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.

- 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

Le 25 mars 1986

Monsieur le Docteur ANTONIETTI,
Chargé de Mission auprès du
Délégué Interministériel à la
Sécurité Routière,
208 rue Raymond Losserand,
75014 PARIS

Cher Docteur,

Je vous avais adressé par un courrier du 7 février un certain nombre de documents sur les "5 gestes qui sauvent" et le n° 2 du journal de l'ASAR.

Vous trouverez sous ce pli le n° 3 et un résumé des dernières questions écrites posées par des Députés à propos de notre Campagne.

Je vous ajoute les documents publiés dans le dernier numéro de la revue de la Fédération Nationale de Protection Civile. Je vous en avais parlé lors de notre rencontre en décembre.

Ainsi la Fédération Nationale s'inquiète t'elle à juste titre du peu de formation aux GES. On forme encore actuellement en France plus de BNS !

Dans la suite de l'article on peut lire un résumé de ce qu'elle propose pour la conduite à tenir en cas d'accident. Si l'on retire l'accident en général pour ne retenir que l'accident de la route, il s'agit exactement des "5 gestes". Leur "sixième" geste étant "observer", il ne s'agit pas d'un geste mais d'une attitude permanente du secoureur.

Nous sommes bien arrivés au consensus exprimés par les Parlementaires.

Dans l'attente de vous revoir, je vous prie de croire, Cher Docteur, en mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE



COMITÉ NATIONAL DU SECOURS ROUTIER FRANÇAIS

Association déclarée (loi de 1901)
n° SIREN 784 2060 88

PARIS, LE 29/9/86

INVITATION à la " T A B L E R O N D E "

organisée le MARDI 7 OCTOBRE 1986

(à 11 heures)

Je vous confirme mon invitation à la "TABLE RONDE" précitée (sur l'ALERTE" et les "PREMIERS GESTES" à accomplir sur les lieux d'un accident de la route qui se tiendra le 7 octobre prochain (à 11 heures) :

SALLE 523 - BATIMENT 5

au SALON DE L'AUTO

(Parc des Expositions - Porte de Versailles)

+
+ +

Afin de vous permettre l'accès gratuit dans ce SALON, une hôtesse du SECOURS ROUTIER FRANÇAIS se tiendra à l'entrée principale, PORTE "A" et vous remettra un billet d'entrée (dès 10 h 30). (Le bâtiment 5 se trouvera à 20 mètres (environ) à gauche de la PORTE "A").

Je compte sur votre présence et vous en remercie par avance.

/ R.S.V.P. : 45.27.14.20 /

Le Président du Comité National du
SECOURS ROUTIER FRANÇAIS

Premier Ministre.
Ministère des Transports.
Ministère de l'Intérieur.
Ministère des P. et T.
Ministère de la Défense
Ministère de la Santé.

Association Française
des Automobilistes
Union Routière de France
Syndicat National
de l'Aide Médicale
Urgente

Au salon de l'auto 1986

Table ronde L'alerte et les premiers gestes

Jean Graudens

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 déclenchera.

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.

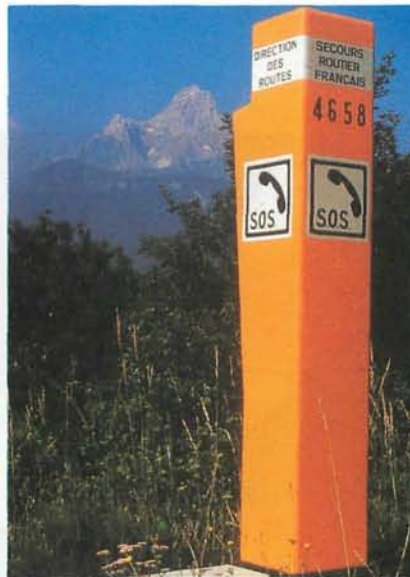
Le 18 — Il met en contact avec les services de secours et d'incendie.

— « 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 appels 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 PANABIÈRE (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 intempestives 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.



Après les multiples expériences sur les "5 points fondamentaux" depuis 1972



Une initiative de l'encer (*) et du secours routier français :

FORMATION des ENSEIGNANTS à la CONDUITE dans le Département de la NIEVRE aux GESTES ELEMENTAIRES de SURVIE.

Un premier constat met en évidence la distribution aléatoire des accidents de la route. Ils surviennent un peu partout sur le territoire, principalement sur les Chemins Départementaux, ensuite sur les Routes Nationales et après sur les Autoroutes pour un faible pourcentage.

Donc n'importe qui peut être témoin d'un accident ; c'est la raison pour laquelle tous les Français devraient recevoir cette formation. Elle n'est pas faite à l'Ecole pour tous les jeunes. Former tous les français est un objectif louable mais difficile à réaliser.

Le SRF s'est déjà engagé à former tout le personnel qui travaille sur les routes, DDE, entreprises de Travaux Publics.

Mais il faudrait former également les transporteurs routiers, les VRP et d'autres encore...

C'est une action générale de Sécurité Routière qui doit toucher le plus grand nombre de citoyens.

Les Enseignants à la conduite font partie de cette population qui travaille sur la route. Cette formation est donc utile pour eux mais ils sont aussi les formateurs qui préparent tous les jeunes aux permis de conduire. Or, il est important d'inciter les jeunes à suivre une telle formation.

C'est pourquoi l'ENCER et le SRF ont pris l'initiative de lancer ce mouvement avec les enseignants de la conduite de trois départements de la Région Bourgogne. C'est une toute petite partie de ce qui peut être fait, mais il faut bien se lancer. La Sécurité routière est l'affaire de tous et si cette initiative peut faire se développer le mouvement, l'ENCER et le SRF ne font qu'assurer la mission pour laquelle ils ont été fondés : réaliser toutes actions de formation, de sensibilisation des conduc-

teurs et surtout, pour le SRF : d'aménagement visant à réduire les risques routiers et à faciliter les secours des accidentés de la route.

C'est également une initiative qui va dans le sens d'un recyclage national des enseignants à la conduite afin que l'autorisation de conduire un véhicule à moteur soit précédée d'un apprentissage complet lui conférant le titre de brevet de maturité indispensable pour être autorisé à conduire un « engin » dangereux sur les routes.

Evaluation du Stage GES auprès des Enseignants à la Conduite

Stage du 1^{er} et 8 février 1988 à NEVERS

Un stage d'initiation aux Gestes Elémentaires de Survie a été mis en place à l'ENCER avec la participation du Secours Routier Français (SRF) et la Fédération Nationale de Protection Civile (FNPC), l'Association Départementale de la Protection Civile de la Nièvre et de l'Indre (ADPC 58 et 36).

Une journée de 8 heures d'enseignement théorique et pratique a été offerte à 22 enseignants des Ecoles de Conduite de la Nièvre (58) de l'Yonne (89) et de la Saône-et-Loire (71).

Une formation théorique ainsi que pratique a été dispensée dont les objectifs visaient à :

POUVOIR PROTEGER POUVOIR ALERTER ASSURER LA SURVIE

L'enseignement a été assuré par M. Patrick BRUNEAU, Sapeur-Pompier, et M. BIARD, infirmier de SAMU, moniteurs secouristes nommés par l'ADPC de Châteauroux. Ils ont su par leur compétence et leurs qualités pédagogiques, dans une très bonne ambiance, transmettre leurs connaissances et responsabiliser tous les participants aux actes à accomplir lorsqu'ils seront témoins instantanés d'un accident.

De plus, les participants de par leur activité d'enseignant à la conduite, ont été sensibilisés à cette action de formation. Ils doivent, auprès de tous les futurs conducteurs qu'ils préparent au Permis de Conduire, être à même d'informer de l'importance et de l'enjeu qu'il y a à correctement protéger et alerter lors d'un accident.

La deuxième partie des stages a été consacrée à des applications de connaissances acquises puisque chacun des stagiaires a eu à exécuter dans des exercices pratiques, les gestes précis à faire en cas d'accident de la route.

Tous les stagiaires ont été très intéressés par cette première formation d'autant plus qu'ils n'avaient jusqu'à ce jour aucune connaissance précise sur ce qui est important à faire en premier lieu quand on est témoin d'un tel événement.

Après avoir procédé aux formalités administratives, (états de présence, relevés des coordonnés et renseignements auprès des stagiaires) à présenter à l'ADPC 58 afin que la Préfecture puisse délivrer l'attestation de G.E.S.

Les deux stages ont été cloturés par la Directrice Pédagogique de l'ENCER qui a pu remercier tous les stagiaires pour leur excellente assiduité et les informer ainsi du rôle joué par le SRF dans la réalisation de telles journées de formation et saluer le représentant de l'ADPC de la Nièvre, en la personne de son Président, M. DESBARAT et de remercier l'ADPC de l'Indre pour la participation de ses Instructeurs.

L'ENCER délivrera une attestation de suivi de cette formation à chaque stagiaire dans le cas où cette formation serait rendue obligatoire par le programme de recyclage national des enseignants à la Conduite, prévu par le Ministère des Transports. ■

ENCER-NEVERS, février 1988

* Ecole Nationale des Conseillers en Education Routière.

Revue SRF "La Route" Oct 1988 - 488

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 Elémentaires 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.

1986

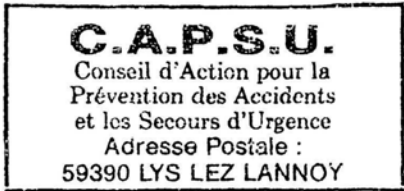
Le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie, la Bretagne, et la Région Rhône-Alpes ont les plus forts pourcentages d'accidents mortels.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

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



191



PROGRAMME D'ACTION POUR 1987 1

L.I. 4 - 25

Accidents de la route :

- Préciser les statistiques Françaises (mortalité dans le mois de l'accident)
- 1) lutte contre l'alcool au volant (Annulation définitive du permis de conduire - en cas de récidive ou acc. mortel + délit de fuite).
- 2) Formation des usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident "5 gestes qui sauvent". Formation pratique de 4h obligatoire pour l'obtention des permis (2 et 4 roues).
- 3) obligation du port de la ceinture de "protection" avant et arrière. Part de responsabilité + grande en cas d'acc. corporel pour

les non-porteurs.
Incitation à un bon niveau élevé pour les très bons conducteurs avec engagement écrit.

4) Campagne pour limiter les accidents d'enfants - permanente - et Gde Cgne Nla pour la rentrée 87.

- 5) Mesures complémentaires diverses :
- appui-tête
 - rétroviseur extér. droit
 - Fen. arr. brouillard
 - Contrôle technique des véhicules chaque année à p. de 5 ans d'âge

Enquêtes RÉAGIR : participation du CAPSU.

Accidents domestiques :

Information des parents et surtout des mères sur les dangers qui guettent les enfants en bas âge.

Cible : Ingestions et 1987 intoxications accidentelles.

Incendies :

Campagne : Que faire en cas de feu chez soi.
Relais de la campagne de la B.S.P.P.

Départ. du Nord :

- Presse écrite
- Médias audiovisuels.
- Diffusion du dépliant B.S.P.P. (revues, bulletins municipaux etc).

Information du grand public par les médias :

"La minute de la prévention"

projet présenté à la C.N.C.L. pour étude et objectif de réalisation.

Pour toutes les radios et télévisions publiques et privées :

- 1987 : 1 mn par sem. le dimanche soir
- 1988 : 1 mn / mercredi dimanche
- 1989 : 1 mn / chaque jour

Thèmes Nationaux définis par le Ministère de la Protection Civile.

PROGRAMME D'ACTION 1987 (Suite).

742
492

Organisation des secours :

* Formation pratique
obligatoire pour l'obtention
des permis de conduire
(2 et 4 roues)

aux "5 gestes qui sauvent"

Durée de la formation :
4 heures.

(5h - maximum légal).

L'Alerte,

La protection des lieux
et des victimes

et 3 gestes de survie :

VENTILER

COMPRIMER

SAUVEGARDER (PLS).

* Développement des
"centres 15".

Défense civile :

- Création des D.I.P.C dans
les villes.

ou interurb. + 100.000 hab.

La "Défense Civile"
est partie intégrante
du concept global de
"Protection Civile"

Accidents loisirs :

- NOYADES

• renforcer les MNS de
Surv. de baignade.

• Elargir les zones de baignade
surveillée.

Interdire ailleurs - Informer

(Nb: Essentiel des noyades
hors piscines = zones non surv.)

Création d'une Direction des
acc. domestiques et des loisirs.
avec Commission Nationale
consultative.

Risques majeurs :

- Lutte contre les
Feux de Forêts.

• information de
la population.

• Coordination des
moyens.

• renfort équipe-
ments.

- Recensement
des risques
au niveau
départemental

(Hydrocarbures,
chimiques)

- Exercice ORSEC
et plans spéciaux
annuel.

Protection Civile :

- Revenir à l'appellation
"Protection Civile"
à tous les niveaux.

- Journée Nationale de
la Protection Civile
chaque année (mai)
Prévention et Secourisme

Création d'un MINISTÈRE
de la PROTECTION CIVILE

• Commission Nationale
consultative auprès de
chaque Direction.

"Arbre des causes" pour
tout sinistre ou catastrophe
rendu public par la Presse.

"Causes qui ont permis
le sinistre et la perte de
vies humaines"

2/ Mesures PRISES et non
seulement prévues.

Assises Nationales sur les accidents de la route
(fondées en 1959) :

CAMPAGNE NATIONALE POUR LES « 5 GESTES QUI SAUVENT »

1 500 vies humaines auraient été épargnées en 1986 (plus de 10 % des morts consécutives aux accidents de la route) si, dans le temps qui s'intercale entre l'accident et l'arrivée des secours organisés, une action simple, à la portée de tous, avait été entreprise. Ce drame inévitable interpelle la conscience et, en tout premier lieu, celle de l'A.C.M.F. et de l'ensemble du corps médical désigné pour tenir un rôle déterminant dans l'organisation et la diffusion au plus grand nombre possible des « 5 gestes qui sauvent ».

Les Assises Nationales de l'Automobile-Club Médical de France, qui se déroulaient le 20 mai 1987, conviaient de nombreuses personnalités et les représentants de la presse spécialisée, réuni autour du docteur André Soubiran, Président de l'A.C.M.F., à se pencher sur ce grave problème.

La conduite à tenir sur les lieux de l'accident, l'accomplissement de gestes simples et efficaces ont été mis au point en France, par Didier Burg-graevé qui, depuis ... 20 ans, s'efforce de convaincre les pouvoirs publics d'intégrer dans un programme national la formation aux gestes qui sauvent en préalable à l'obtention du permis de conduire.

Nombre de nos voisins européens ont déjà opté pour des systèmes analogues : la Belgique, depuis 15 ans, les Pays-Bas qui depuis le 1^{er} janvier 1984, exigent des connaissances de base sur le secourisme du candidat au permis de conduire, l'Espagne qui a édité une documentation nationale et demande à ses futurs conducteurs des notions de secourisme. Il y a 8 ans que la Suisse fait obligation à ces mêmes candidats de suivre un cours de premier secours.

Déjà lanterne rouge en matière de sécurité routière, la France est-elle condamnée à jouer les arrières gardes des pays organisant la prise en charge des premiers gestes de secours appliqués aux citoyens par d'autres citoyens ?

Sur les presque 11 000 personnes tuées sur la route en 1986, 10 % sont

mortes sur le coup et 40 % à l'hôpital. 50 % d'entre elles soit 5 500 sont décédées entre le moment de l'accident et l'arrivée des secours organisés : elles pouvaient être sauvées. Didier Burg-graevé, ancien sapeur-pompier de Paris, est secouriste depuis l'âge de 16 ans. Président-fondateur de l'A.S.A.R., Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix, et président du C.A.P.S.U., Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence. Elève du professeur Marcel Arnaud, père du « Secourisme Routier », il est le créateur des « 5 gestes qui sauvent ».

A ses côtés, Philippe Lauwick, interne en médecine, breveté secouriste à l'âge de 16 ans, est vice-président de l'A.S.A.R. Il a en charge la coordination de l'action des délégués régionaux pour cette campagne nationale.

AGIR VITE

Il existe un délai minimum et incompressible pour l'intervention des secours médicalisés. Ce temps résulte de l'addition du délai d'alerte et de la distance du centre de secours (SMUR, SAMU, sapeurs-pompiers). Les études actuelles démontrent que le délai moyen oscille entre 20 et 40 mn, selon la localisation de l'accident de la route. Pendant ce temps, chaque instant est vital, la vie du blessé est entre les mains des premiers témoins. Ce délai est souvent trop long pour les trois lésions graves que sont : l'arrêt respira-

toire, l'étouffement et l'hémorragie. Pour ces trois cas, très présents dans les conséquences de l'accident routier, l'issue ne peut être que fatale si aucune action n'est entreprise très rapidement.

En tant qu'usager de la route, le médecin peut être un témoin privilégié de l'accident.

A partir du moment où la population des usagers aura reçu une formation aux « 5 gestes qui sauvent », le médecin sera libéré de certaines contraintes et pourra prendre en main les secours sur place en attendant l'arrivée des équipes spécialisées (réanimateurs, oxiologue, si ces moyens s'avèrent nécessaires). Ses informations précises guideront le médecin régulateur qui aura reçu l'appel. L'imprécision des messages est un problème auquel le médecin est souvent confronté dans son travail : le lieu précis, les indications relevées à partir du premier constat sont autant de sources d'erreurs qui engendrent des retards dans l'arrivée des secours, et des moyens inadaptés une fois arrivés sur place.

UN ROLE A PLUSIEURS NIVEAUX

En servant de relais à l'information, la formation et l'éducation du grand public, à travers les patients qu'il soigne, le médecin peut encore participer à cette grande tâche. Son rôle de conseil, très écouté des familles avec qui il est en contact, lui donne la possibilité de convaincre ses interlocuteurs que l'on ne peut tout attendre des autres SAMU, pompiers. Le geste qui sauve est l'affaire de chacun d'entre nous, tout comme chacun d'entre nous peut, un jour, en bénéficier.

Enfin, le rôle du praticien dans la formation des futurs formateurs qu'il encadre, apporte à cette action une caution médicale et morale.

Pendant longtemps, du fait de manque de connaissances, il fut recommandé de ne pas prendre d'initiatives vis-à-vis du blessé, afin d'éviter toute erreur préjudiciable à son état. Avec des personnes qui savent agir dans les limites du cadre de leurs compétences, il n'en irait plus de même.

POURQUOI ET COMMENT ?

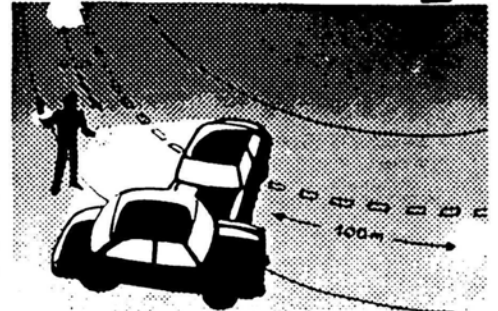
- Les « 5 gestes qui sauvent » sont basés sur la réalité routière. L'intervention directe sur le blessé ne réclame pas de compétences médicales pour être efficace.
- Destinée à une large population, la formation fait appel à un concept simple, facilement assimilable et mémorable.
- Un consensus national et international est engagé en ce qui concerne ces gestes.
- La formation ne requiert que 4 ou 5 heures de cours fondés sur la pratique, des situations concrètes. La formation dispensée par les Associations de Secourisme agréées ne regrouperait pas plus de 15 personnes par stage.
- Par un enseignement uniforme, dispensé aux détenteurs du permis de conduire et à ceux pour qui il serait un préalable obligatoire avant son obtention (1 million de candidats par an), on obtiendrait une homogénéité des pratiques d'intervention.
- Un coût plafond de 50 F. serait demandé pour chacun des candidats.

LES « 5 GESTES QUI SAUVENT »



ALERER. Les premiers témoins d'un accident doivent rapidement contacter les secours (gendarmes, sapeurs-pompiers ou SAMU) et indiquer clairement : le lieu précis de l'accident, la nature et le nombre des véhicules impliqués (auto, VL, moto), les sur-dangers éventuels (feu, passagers incarcérés), nombre et état des victimes (conscientes, respirent-elles, saignent-elles ?).

BALISER. Le site doit être signalé à bonne distance de l'accident, dans les deux sens de la circulation (en ville et sur route). Un témoin doit faire des signaux invitant les voitures qui se présentent à ralentir. Couper le contact pour éviter tout risque d'incendie. Si la victime gît sur la chaussée, elle doit être ramenée délicatement vers le bas côté.



RANIMER. Il faut libérer les voies respiratoires : ce geste suffit souvent pour améliorer ou rétablir la fonction respiratoire. Si la victime ne ventile plus, pratiquer le bouche à nez ou le bouche à bouche.



COMPRIMER. Il faut découvrir la blessure si celle-ci saigne et enrayer l'hémorragie au moyen d'un pansement, d'un linge propre ou d'un mouchoir que l'on presse fortement sur la plaie. Ce geste peut être remplacé par un pansement compressif.



SAUVEGARDER. Il faut préserver la ventilation du blessé et lui éviter l'inondation pulmonaire. Si celui-ci respire, mais saigne de la face, vomit et ne répond plus aux appels, il doit être placé en Position Latérale de Sécurité. Pour recevoir cette brochure gratuite, adressez une enveloppe timbrée à l'A.S.A.R. 59390 Lys-lez-Lannoy ou téléphonez à l'A.C.M.F. au 47.04.31.30.



A l'issue de la Conférence de Presse organisée à l'Automobile Club de France le 20 mai 1987.

De gauche à droite : les Drs A.P. Rouvaut, Vice-Président de l'A.C.M.F., B. Dubarry, Trésorier, A. Soubiran, Président de l'A.C.M.F., et Mrs Ph. Lauwick et D. Burggraeve, animateurs de la campagne des « 5 gestes qui sauvent ».



► Deux associations nationales auront fait « leur devoir » afin d'épauler le projet des « 5 gestes qui sauvent », les mêmes qui avaient épaulé le **Professeur Marcel ARNAUD** dans son combat pour sauver les « blessés de la route » ! Le **Secours Routier Français** et notamment son Directeur Général, **M. Serge ADAM** ; l'**Automobile Club Médical de France** et notamment son Président, le **Docteur André SOUBIRAN**. Ainsi, le texte de **M. ADAM**, de 1988, intitulé « Le secourisme à mains nues » restera t'il comme une contribution essentielle à ce combat qui est celui de ces hommes et de ces femmes, peu nombreux, mais à la détermination sans faille, car il s'agit de sauver des vies. De ce fait, tout doit être tenté. Nous ne pourrons jamais oublier cette aide sincère de leur part.

► Parmi les articles qui paraissaient dans la presse, d'autres, dans la presse médicale, permettaient d'aller au-delà du grand public lui-même et de toucher les médecins généralistes. La présentation, à plusieurs reprises, dans le cadre du MEDEC, à Paris, toujours du fait de l'aide du **Docteur André SOUBIRAN**, aura permis cette diffusion plus large. Alors, quand **Mme MASSIN** prétend, que les « médecins » trouvent que les « 5 gestes qui sauvent » pourraient être ou sont dangereux, on aurait pu lui conseiller d'abord, avant de se prononcer, de suivre elle-même une formation de base type AFPS, ce qui lui aurait permis d'apprendre la mise en PLS d'un malade (sans précaution particulière) et d'un blessé (méthode différente afin de pivoter le corps sans risque pour la victime).

► Si l'on prend comme seul exemple cette autre campagne de la Croix Rouge Française avec les « 10 gestes », quelle différence avec les « 5 gestes » ? Le 1^{er} geste (Protection et Alerte) correspond à nos 2 premiers gestes (Alerter, Baliser) ; le 2^{ème} au geste « comprimer », le 4^{ème} au geste « sauvegarder » c'est-à-dire la PLS (soi-disant dangereuse) ; le 5^{ème} geste correspond également à l'un de nos 5 gestes. Les 6^{ème} au 10^{ème} gestes ne correspondent pas directement à l'accident de la route mais aux risques de la vie courante. Nous sommes donc d'accord !

► Dans un ouvrage intitulé « Le nouveau manuel de L'AUTOMOBILISTE », les « 5 gestes qui sauvent » ont été décrits avec tous les détails. (La seule erreur est d'avoir indiqué Dr à mon sujet). L'auteur considérait-il que pour formuler tous ces conseils il fallait certainement être un médecin ? Les « 5 gestes » ont été conçus à partir de 1967 et progressivement détaillés, j'étais alors simple moniteur de Secourisme à la Croix-Rouge Française (1967), puis moniteur national (1968) avant de suivre l'enseignement de Secourisme routier, par le **Professeur Marcel ARNAUD** lui-même en avril 1970.

► En 1997, lors du MEDEC à Paris, toujours dans le cadre des « Assises Nationales sur les accidents de la route » auxquelles le **Docteur André SOUBIRAN** tenait beaucoup (en mémoire du **Professeur Marcel ARNAUD**), le **Professeur Maurice CARA***, qui les préside, confirme l'urgence d'une telle formation pour le grand public. Mais le **Docteur Henri JULIEN** (ancien conseiller médical à la délégation interministérielle à la sécurité routière) se lance dans une description surréaliste du Secourisme, pour les professionnels dont il est et non pour ce grand public !

C'est en fait **Philippe LAUWICK**, passé par le moule du Secourisme avec l'ASAR avant de devenir lui-même Docteur en médecine, qui recadrera les choses en apportant tous les arguments en faveur des « 5 gestes qui sauvent » !

A cette date, rappelons-le, les GES avaient été abrogés par une nouvelle réforme de l'enseignement du Secourisme avec, comme premier niveau, défini comme le « socle » (et on osa dire c'est cela ou rien !) :

- AFPS : Attestation de formation aux premiers secours (durée de 10 à 14 heures environ)
- AFPSM : En complément de l'AFPS afin de savoir utiliser le matériel de secours
- CFAPSE : Formation complémentaire complète pour les Secouristes des associations appelés équipiers
- CFPSR : Formation spécialisée en Secourisme routier (50 heures) à destination essentiellement des sapeurs pompiers
- AFPSR : Nouvelle formation mise en place (premiers secours sur la route), après l'obtention de l'AFPS, soit un total d'environ 25 heures de formation,(pour qui ?). Formation qui devait apporter la solution !

Aujourd'hui, en 2005, l'AFPS devrait subir à nouveau des modifications. Ainsi que les autres formations complémentaires ou à destination des Secouristes des associations et des professionnels. Mais notre SECOURISME DE MASSE, nos seuls « gestes qui sauvent », où sont-ils ?

* Rappelons que le **Professeur Maurice CARA**, qui créa, enfin, le SAMU de Paris, a été en contact longtemps avec l'ASAR et le CAPSU. Il était présent le 18 août 1987 à Marseille aux côtés de tous les fidèles encore vivants du **Professeur Marcel ARNAUD**, lors de l'hommage national que nous lui avons rendu, organisé par l'ASAR. Le **Professeur CARA** présidera l'inauguration de la 4^{ème} rue au nom de **Marcel ARNAUD**, à Leers (commune limitrophe à Lys lez Lannoy), en 1988, et participa à deux reprises aux « Journées de la Protection civile » organisées par la ville de Lys Lez Lannoy.

Ses textes, depuis toujours, sont sans ambiguïté. **M. CARA** est un partisan de l'enseignement au grand public (Comme **Marcel ARNAUD**) des « gestes qui sauvent » et non pas de tous les gestes qui sauvent (il y en a de très nombreux), notamment en ce qui concerne les usagers de la route.

Le secourisme à mains nues

Serge ADAM

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.

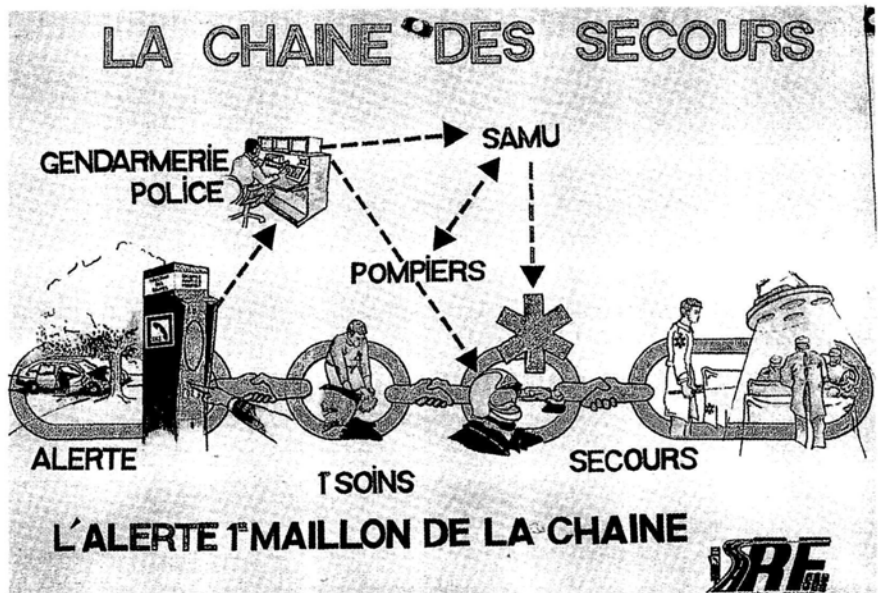
Ce second maillon de la chaîne des secours porte le nom de « premiers soins » (1) et que l'on peut appeler « secourisme à mains nues » car il ne nécessite aucun matériel.

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

(1) En Allemand « Erste Hilfe » ; en anglais « First Aid ».



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'Aménagement

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.



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 préférentiels (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-

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.



(2) Un excellent film existe à ce sujet, où lui-même, acteur convaincant et remarquable, donne une bonne leçon ; ce film date de 1965 !

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.

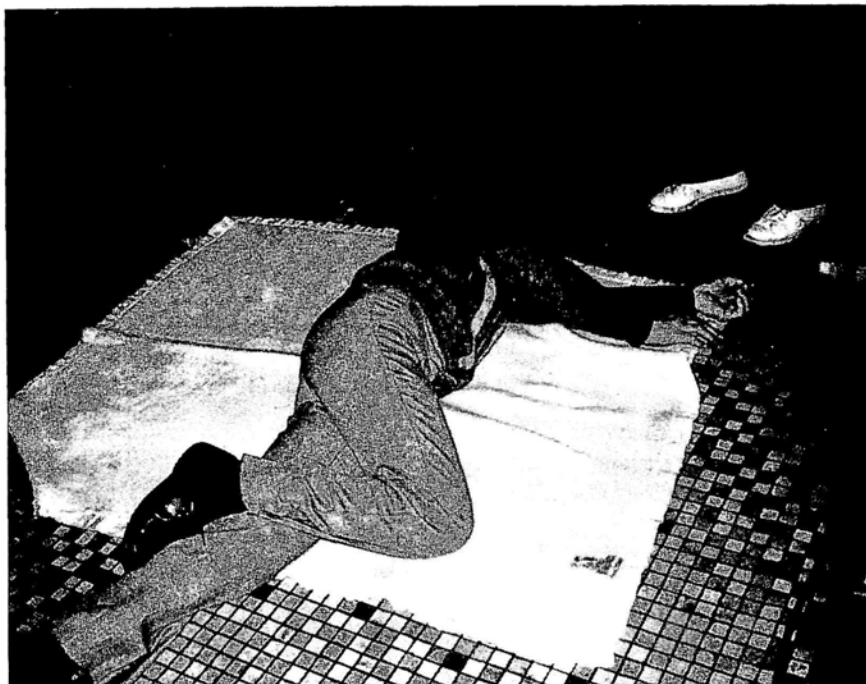
« Le Secourisme à mains nues », ce n'est pas du secourisme mais pourtant c'est important, c'est essentiel, c'est vital.

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 Burggraeve, Paul Franchetterre, 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)

Les cinq gestes qui sauvent

UNE PRÉVENTION PEU ONÉREUSE,
À LA PORTÉE DE TOUS

A l'approche des migrations estivales fidèlement meurtrières, quelques gestes simples de secourisme peuvent être rappelés aux usagers de la route.

Le généraliste joue souvent le rôle d'enseignant auprès des secouristes. Au programme actuel, qui privilégie la théorie et lui consacre un grand nombre d'heures, on pourrait efficacement substituer un programme plus court, essentiellement centré sur la pratique. L'enseignement théorique prend du temps, n'est pas immédiatement utile et s'oublie vite.

Un programme simple, destiné au grand public, a été lancé depuis quelques années, et vise à diminuer le nombre de morts par accidents de la route. L'apprentissage des « cinq gestes qui sauvent », uniquement pratique et gestuel, vise à inculquer des réflexes. Il devrait être destiné non seulement aux secouristes, mais à toute la population, d'autant plus que les usagers de la route sont demandeurs de ce type de formation.



L'apprentissage des « cinq gestes qui sauvent » est destiné aux secouristes, mais aussi à toute la population.

Il nécessite cinq heures environ. Il pourrait être inclus dans l'enseignement du permis de conduire (un million de candidats chaque année) et dans les programmes scolaires dès l'âge de huit ou dix ans.

Les enfants sont très intéressés, et généralement plus respectueux des règles que les adultes.

La connaissance de ces gestes par l'ensemble de la population éviterait, par an, 1 000 à 1 500 morts par accident de la route. Malheureusement, les décideurs choisissent actuellement de ne pas rendre cet enseignement obligatoire. Le médecin généraliste a donc un rôle particulièrement important à jouer ici.

La pratique

Cinq gestes qu'il faudra répéter, jusqu'à en faire un automatisme.

1. Alerter les secours, avec clarté et précision.
2. Baliser les lieux de l'accident, par les feux de détresse, un triangle, des signaux de ralentissement, pour éviter un suraccident.

S'occuper du blessé en se posant trois questions : est-il conscient (c'est-à-dire répond-il aux questions) ? Respire-t-il ? Saigne-t-il ?

3. S'il ne respire pas, retirer les corps étrangers de la bouche et le ventiler par un bouche-à-bouche à raison de quinze insufflations par minute.

4. S'il saigne, comprimer la plaie à l'aide d'un tissu propre ou à main nue.

5. S'il ne répond pas aux questions, ou s'il vomit, ou s'il saigne du visage, le cou-



cher sur le côté, la tête dans l'axe du corps, un genou fléchi (position latérale de sécurité).

Ces gestes seront faits jusqu'à l'arrivée des secours.

Dr C. HOVAN

Une brochure, une cassette

Une brochure brève, explicite et très didactique réalisée par D. Burggrave est disponible gratuitement en adressant une enveloppe timbrée à ASAR, 59390 Lysles-Lannoy. Une cassette vidéo, réalisée par l'association des secouristes de Roubaix, sera prochainement dupliquée et disponible à la même adresse.



NE **PANIQUEZ** PAS.

NE PRENEZ PAS
DE **RISQUES**
INUTILES.

FAITES
LES PREMIERS **GESTES** QUI
SAUVENT.

APPELEZ
OU FAITES APPELER
LE **15** OU LE **18**.

DONNEZ
UN **MAXIMUM**
D'INFORMATIONS.

ATTENDEZ
LES INSTRUCTIONS DES
SECOURS.

*Vous voulez suivre une formation
aux gestes qui sauvent ?*

*Composez le 08 36 67 15 15
(1,29 F la minute).*



CROIX-ROUGE FRANÇAISE

1, place Henry-Dunant - 75008 PARIS



**CROIX-ROUGE
FRANÇAISE**



vous offrent ce livret
avec le Guide de la route

1 LA PROTECTION
ET L'ALERTE

2 LES
HÉMORRAGIES

3 LES POINTS DE
COMPRESSION

4 LA POSITION
LATÉRALE
DE SÉCURITÉ

5 LE BOUCHE-
À-BOUCHE

6 LA MANŒUVRE
DE HEIMLICH

7 LE MASSAGE
CARDIAQUE

8 LES DOULEURS
THORACIQUES

9 LES BRÛLURES

10 LES FRACTURES

Imprimé en Italie par la GEP, Crémone

EXCEL

10
GESTES
POUR
SAUVER
10 000
VIES

*Découvrez dans ce livret les premiers
gestes à faire en attendant l'arrivée des
secours. Ils sont simples et vitaux.*

*Lisez ce livret et gardez-le dans un
endroit accessible, la boîte à gants de
votre voiture par exemple...*

LE NOUVEAU MANUEL DE L'AUTOMOBILISTE

Jean FONDIN

COMMENT ÊTRE UN BON CONDUCTEUR

QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT ?

Si vous êtes impliqué dans un accident, que vous en soyez la cause ou la victime, et si cet accident est purement matériel, veillez d'abord à dégager la route (la rue, ou le carrefour), pour ne pas provoquer d'autres accidents en chaîne. Si vous n'y parvenez pas, balisez les lieux et, si c'est possible, faites de grands gestes pour que les véhicules qui arrivent aient le temps de ralentir et de s'arrêter ou de contourner l'obstacle. Les automobilistes n'imaginent pas naturellement que quelque chose puisse casser leur élan ! Nul n'est parfait... Il y a en revanche toujours de bonnes âmes pour vous prêter main-forte et à qui vous pouvez demander d'aller prévenir la police.

Ces problèmes réglés, remplissez le « constat amiable » que votre assureur vous a donné (et s'il ne l'a pas fait, vous devez lui en demander 1, ou, mieux, 2) et faites remplir par votre « adversaire » la partie qui le concerne. Chacun d'entre vous ayant dûment signé sa déclaration, conservez de préférence l'original (plus lisible) et donnez le double à votre adversaire. Désormais, ni l'un ni l'autre ne doit ajouter quoi que ce soit sur la feuille en sa possession.

Si vous pensez ne pas être responsable et que vous avez un appareil photo avec vous, avant de déplacer les voitures, prenez plusieurs clichés montrant la position des véhicules et les dégâts infligés au vôtre. Ce seront des documents précieux en cas de contestation.

Essayez également de trouver des témoins et obtenez d'eux qu'ils vous donnent leur nom et leur adresse. Dans tous les cas, envoyez dans les meilleurs délais à votre assureur votre constat amiable, éventuellement accompagné d'une lettre explicative. Si vous en avez le loisir, déplacez-vous pour expliquer votre affaire de vive voix.

En cas d'accident corporel

Si vous êtes impliqué dans un accident grave avec des blessés, ou si vous arrivez sur les lieux peu après le drame, il y a un minimum de choses à faire – et à ne pas faire – pour maintenir les blessés en vie en attendant les secours.

Voici les conseils avisés d'un spécialiste, le Dr Didier Burggraeve, président du Conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence (CAPSU), auteur d'un petit livret, intitulé *5 gestes qui sauvent* et édité grâce au concours de l'Automobile Club médical de France (74, avenue Kléber, à Paris).

D'abord, il convient de garder votre sang-froid et avec l'aide des autres automobilistes qui s'arrêtent, de procéder, dans l'ordre, aux opérations suivantes :

1 – Appelez des secours en téléphonant au 15 (SAMU – Service d'aide médicale d'urgence), ou au 18 (pompiers), ou au 17 (gendarmerie locale). Sur les autoroutes, il y a des bornes d'appel dont l'usage est gratuit. Quand on vous répond, précisez le lieu exact de l'accident (quelle route, à quelle distance d'un repère ou d'un village donné), le nombre et la nature des véhicules en cause, le nombre et l'état des victimes et les facteurs aggravants, tels qu'incendie, victimes coincées, etc. Exprimez-vous clairement et ne raccrochez pas tant que votre interlocuteur ne vous dit pas qu'il a tous les renseignements nécessaires. N'évacuez jamais une victime dans une voiture ou une camionnette : le risque d'aggraver son état serait trop grand ;

2 – Balisez les lieux en faisant appel à des personnes présentes pour agiter des foulards, des mouchoirs, des plaids, des chiffons, ou placer sur la chaussée des triangles de présignalisation, à une centaine de mètres en amont et en aval de l'accident, afin que les véhicules qui arrivent puissent s'arrêter à temps. Demandez à tous les propriétaires de véhicules qui se sont arrêtés pour se rendre utiles de faire fonctionner leurs feux de détresse et de bien se ranger. La nuit, agitez des lampes électriques si vous en possédez.

QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT ?

Pensez à couper le contact sur tous les véhicules accidentés. Serrez leur frein à main ou calez leurs roues avec des pierres. Empêchez les témoins inutiles de s'agglutiner autour des blessés. Veillez à ce que personne ne fume près des voitures, surtout s'il y a des odeurs ou des écoulements d'essence ;

3 – Si des victimes demeurent inconscientes et ne réagissent plus, desserrez leurs vêtements, leur col, leur ceinture. Si elles sont coincées dans un véhicule que rien ne menace (ni incendie ni chute dans un ravin ou une rivière), n'y touchez pas. Si elles ont été éjectées, ou s'il s'agit d'un piéton ou d'un conducteur de 2 roues, laissez-les là où ils se trouvent. S'ils empêchent la circulation sur la route, tirez-les délicatement par les pieds, et non par les épaules ou par les bras (attention à leur tête !). Une victime ne peut pas respirer si sa tête n'est pas en arrière. Si ce n'est pas le cas, saisissez doucement sa tête, une main sous la nuque, l'autre sous le menton, et tirez légèrement, dans l'axe, pour l'amener ou la renverser doucement vers l'arrière, selon le cas. Couvrez le blessé et ouvrez-lui la bouche avec les doigts pour retirer éventuellement les corps étrangers, sang, dentier décroché, aliments vomis...

Si un blessé semble ne plus respirer, soufflez profondément dans son nez (en fermant sa bouche) ou dans sa bouche (en bouchant son nez), une quinzaine de fois par minute en s'assurant que sa poitrine se gonfle et en maintenant bien sa tête en arrière. Continuez ainsi jusqu'à ce que sa respiration reprenne, ou jusqu'à l'arrivée des secours ;

4 – Si un blessé saigne, il faut tenter d'arrêter l'hémorragie. Pour cela, découvrez la plaie, couvrez-la si possible d'un pansement, d'un mouchoir ou d'un linge propre et appuyez fortement avec la main pendant quelques minutes tout en surveillant la victime. Si, ayant eu la bonne idée d'acquérir une trousse de secours, vous disposez d'une bande ou d'un pansement compressif, et que ce soit un membre qui saigne, entourez-le en serrant suffisamment, mais sans excès. Si vous êtes obligé de mettre un garrot, n'y touchez plus : il ne devra être enlevé qu'à l'hôpital, avec des précautions toutes particulières ! La « désincarcération » d'un blessé coincé dans, ou sous un véhicule, doit être réalisée par les pompiers, qui disposent d'un matériel approprié. S'il est menacé par un danger qui vous semble imminent, sortez-le avec infiniment de précautions en vous faisant aider, de telle sorte que l'ensemble tête-cou-tronc demeure en ligne droite. Toute pliure de la colonne vertébrale, toujours susceptible d'être fracturée, peut être très grave ;

5 – Si le blessé est sur le sol, tout a fait conscient et qu'il ne saigne pas, laissez-le sur le dos et couvrez-le, après avoir desserré son col et sa ceinture.

Si, en revanche, il respire toujours mais qu'il ne répond plus à vos questions, ou s'il vomit, ou s'il saigne de la face, demandez à 2 personnes de vous aider à le tourner sur le côté, en veillant bien à ne pas imprimer la moindre torsion à sa colonne vertébrale, et installez-le de telle sorte qu'il ait la tête vers l'arrière, la face un peu tournée vers le sol et un genou fléchi. Il ne vous reste plus qu'à surveiller sa respiration en attendant l'arrivée des secours.

Il ne faut donc jamais déplacer un blessé sans obligation impérieuse, ne jamais lui donner à boire (même de l'eau), ne jamais l'asseoir ou l'adosser, s'il gît sur le sol, ni lui mettre un coussin sous la tête. N'essayez pas d'éteindre un feu d'essence (ou d'huile) avec de l'eau ; elle se répandrait sur le sol autour du véhicule avec l'hydrocarbure enflammé flottant à sa surface. Utilisez un extincteur ; sinon, jetez sur le feu du sable, de la terre ou une couverture pour l'étouffer.

Un automobiliste précautionneux devrait donc avoir dans sa voiture une bonne lampe électrique, un triangle de présignalisation avec des catadioptrés, 1 ou 2 petites couvertures, une trousse de premiers secours, des chiffons (blancs de préférence) et, s'il en a les moyens, un petit extincteur pour automobile (il existe des modèles abordables et efficaces).

Accidents de la route... Premier témoin... Premier maillon ? La formation de masse aux gestes des premiers secours : utopie ou nécessité ?

Ce thème, qui constitue la complémentarité directe et logique de l'exposé du Professeur Maurice Cara, a été présenté d'une façon particulièrement brillante par le Médecin Général Henri Julien (Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière, Paris).

Les premiers témoins occupent une place privilégiée car leur intervention pour venir en aide aux blessés pendant l'intervalle libre, avant le début de prise en charge de ces victimes par la chaîne médicale professionnelle, est absolument fondamentale.

L'amélioration des scores d'efficacité et des pourcentages de survie des blessés passe par une démarche de responsabilisation du citoyen, notamment en regard des problèmes liés à la prise d'alcool avant la conduite.

Quelques chiffres :

de 1975 à 1996, le nombre de décès par accident de la route est passé d'environ 13 000 à 8 080 avec une proportion d'environ 1 mort pour 20 blessés.

Certaines données épidémiologiques méritent d'être soulignées : en Grande-Bretagne, le score est encore meilleur : deux fois moins de morts, ce qui montre bien qu'en France, il est possible d'améliorer encore de façon très sensible le "score" précité.

Sur notre territoire, la répartition géographique est variable, puisque pour 90 000 accidents corporels survenant en ville, on en compte 45 500 en rase campagne. Par contre, le nombre des tués est inversé : 2557 tués en ville, contre 5655 en rase campagne (chiffres de 1996).

Pour des raisons faciles à comprendre (on roule plus vite sur les routes en campagne), les conséquences des accidents sont bien plus graves en rase campagne qu'en ville. Et c'est donc là que la Sécurité Routière doit porter son effort.

Le nombre de morts et de blessés graves est d'ailleurs en augmentation sur le réseau routier dit secondaire, avec deux pics notables : le maximum d'accidents corporels survient en octobre, le maximum de tués en juillet.

En ce qui concerne les âges, c'est entre 15 et 25 ans que le pourcentage de tués est le plus élevé. Parmi ces jeunes victimes, 80 % sont des garçons. Le plus dangereux reste, bien entendu, l'accident de moto. Comme nous l'avons dit, en 1996, le nombre de tués a diminué, sauf dans la catégorie des

motocyclistes (780 morts).

Dans la prise en charge des accidentés, ici comme ailleurs, l'efficacité d'ensemble de la chaîne dépend du maillon le plus faible :

**alerte → premier secours
prompt secours → secours
médicalisé → hôpital**

La chaîne de secours ainsi constituée restera très médiocre dès lors qu'un des maillons ne sera pas suffisamment efficace.

L'alerte est grandement facilitée par les téléphones mobiles et par l'utilisation des numéros simplifiés (tous gratuits) que sont le 15, le 17 et le 18. Le développement de dispositifs automatisés, en particulier les balises embarquées, devra encore en améliorer l'efficacité.

Les centres de réception des appels sont constitués par le

Dans le cadre du MEDEC 97 à la Porte de Versailles, se sont tenues le jeudi 27 mars dernier les Assises Nationales sur les Accidents de la Route. Le Professeur Maurice Cara (Académie Nationale de Médecine, Paris) en assurait la présidence.

Médecine et Auto

Assises Nationales sur les Accidents de la Route

Compte-rendu : Docteur Jean-Michel Salmon

Malgré une augmentation du trafic, le nombre des accidents mortels est en diminution et se situe actuellement à un chiffre de l'ordre de 8 000/an. Cela reste bien entendu encore excessif, et de nombreuses mesures doivent être développées parmi lesquelles nous citerons :

- l'éducation du grand public, auquel les gestes élémentaires de secourisme doivent être expliqués, ainsi que la façon de donner l'alerte,



◀ **Le Professeur Maurice Cara, fondateur du SAMU de Paris, Président des Assises 1997. Difficile de réunir à la fois plus de compétence et de courtoisie.**

CODIS (18) qui est départemental et correspond au service incendie et secours.

L'autre élément est constitué par les CRRRA (le 15) surtout médical (SAMU), ces deux organismes ayant bien entendu une obligation formelle de se transmettre entre eux les informations.

Les SMUR sont souvent bien complétés par des médecins de proximité, mais il faut souligner que le nombre d'hélicoptères sanitaires reste trop faible sur le territoire. Ces SMUR réalisent surtout des interventions primaires (80 %) et on recense près de 640 000 sorties en 1993.

Sapeurs pompiers : la "force de frappe" la plus performante et la plus efficace de notre territoire. Ils effectuent plus de trois millions d'interventions par an, dont un tiers concerne des accidents de la route. Les sapeurs pompiers jouent un rôle *fondamental et très complémentaire* dans la prise en charge des désincarcérations avec les médecins spécialisés.

Témoins : leur rôle est, bien entendu, d'alerter, de prévenir le sur-accident et d'organiser les premiers secours. En effet, dans l'évolution d'un accidenté de la route, les premiers gestes sont déterminants. 50 % des décès surviennent entre quelques secondes ou quelques minutes (lésions touchant le système nerveux central ou l'appareil cardiorespiratoire), 30 %, dits intermédiaires, surviennent entre 4 minutes et quelques heures après le traumatisme initial et sont essentiellement le fait de troubles ventilatoires ou de choc hémorragique ; 20 % sont plus tardifs, essentiel-

lement liés à des septis.

Le rôle du "témoin" au bénéfice des victimes s'avère donc fondamental pour réduire le nombre de morts, limiter les délais d'hospitalisation et augmenter les chances de guérison rapide de tout accidenté. Actuellement, on déplore chez beaucoup de témoins certaines abstentions fautives dans leur attitude, comme la "peur du mauvais geste", et tout doit être mis en œuvre pour qu'au niveau du grand public, on abandonne l'idée de "ne pas toucher" un accidenté récent du trafic routier en sachant que **les premiers gestes vont être déterminants dans l'évolution du blessé.**

Tout cela souligne bien évidemment l'intérêt de la formation qui doit être diffusée auprès du grand public et notamment l'AFPS (Attestation de la Formation aux Premiers Secours). Cette formation spécialisée, d'un type professionnel, demande environ 110 heures, mais rend ces personnes tout à fait aptes à déterminer un bilan lésionnel à l'intérieur du véhicule, ce qui constitue l'une des étapes clés dans la chaîne de secours.

Un projet de formation est à l'étude visant à former tous les usagers de la route au secourisme, ceci par le bureau de formation de la Sécurité Routière avec un programme en 9 modules : AFPS-SR (Attestation de formation de premier secours adaptée au secours routier).

Toutes les études récentes et l'expérience que l'on peut tirer des plans de secours collectifs (13 plans rouges mis en place en 1995 pour 7 accidents graves) démontrent bien qu'il existe une mortalité prématurée évitable. ■

Le Médecin Général Henri Julien, actuellement conseiller auprès de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et intervenant sur le thème : "Accident de la Route ... Premier Témoin ... Premier maillon".



Cinq gestes qui sauvent : une formation pour tous les candidats au permis de conduire.

Le Docteur Philippe Lauwick (Président de l'ASSARN, à Roubaix et vice-président de l'ACMF), qui s'implique largement dans les premiers secours apportés aux blessés de la route dans sa région, souligne l'importance d'un minimum de formation (ne fut-ce que celle qu'apporte la petite brochure "les 5 gestes qui sauvent"), à condition qu'elle soit assurée à un maximum d'usagers de la route. Dans cet esprit, il milite pour que l'enseignement des premiers secours soit intégré dans la préparation au permis de conduire. Dès 1967, le moniteur de secourisme Didier Burggraeve a proposé d'apprendre à tous les usagers de la route les gestes qui sauvent permettant d'enrayer le processus morbide que nous avons déjà évoqué et de maintenir en état de survie les victimes dans l'attente des équipes spécialisées. Le concept des "5 gestes qui sauvent" était né : alerter les secours, baliser afin d'éviter le sur-accident et protéger les victimes, réanimer par le bouche à bouche, comprimer une hémorragie, sauvegarder en plaçant les victimes inconscientes en position latérale de sécurité (PLS).

Si lors de chaque accident corporel, un témoin était capable de réaliser ces gestes, 1 000 à 1 500 vies pourraient être, à terme, sauvées chaque année.

L'apprentissage de ces gestes est simple. Il est accessible à tous, car pratique et gestuel uniquement, pour un temps d'environ 5 heures.

En effet, chaque fois qu'un accident de la route se produit, un témoin doit être capable de réaliser les gestes qui sauvent en attendant l'arrivée des secours. Il existe un délai incompressible entre l'accident et l'arrivée des équipes de "prompt secours", d'où l'intérêt de témoins qui pourraient être formés massivement.

Actuellement, ce témoin reste le maillon le plus faible. L'anoxie est curable en 5 minutes et l'arrivée des secours s'effectue en moyenne en 10 minutes, d'où nombre de "décès illégitimes" par ce manquement. Sans être secouriste dûment formé, certains gestes faciles sont aisément réalisables moyennant un bref enseignement.

Actuellement, 300 000 AFPS sont obtenues chaque année. C'est insuffisant, et il faudrait arriver à 800 000, grâce à une formation de masse au cours de la scolarité et lors de la préparation au permis de conduire. Les sondages ont d'ailleurs montré que la population française est prête à consacrer ce temps minimum de 5 heures pour apprendre les gestes qui sauvent, comme cela se fait d'ailleurs dans d'autres pays d'Europe. Ainsi une formation de qualité dispensée par les associations de secourisme utilisant également des formateurs entraînés et recyclés pourrait être aisément mise en place. Il en est de même d'une formation plus spécialisée aux professionnels de la route qui, bien souvent, le demandent.

La brochure gratuite des "5 gestes qui sauvent" peut être obtenue auprès de l'ACMF.

BIBLIOGRAPHIE

- mémoire 1 sur les « 5 gestes qui sauvent » août 1981 - 25 pages
« Les 5 gestes essentiels, les 5 gestes qui comptent ».
- mémoire 2 sur les « 5 gestes qui sauvent » avril 1982 - 25 pages
« Alerter-Baliser-Ranimer-Compresser-Sauvegarder »
- mémoire 3 sur les « 5 gestes qui sauvent » décembre 1984 - 60 pages
« Apprendre les 5 gestes qui sauvent lors du permis de conduire »
- historique campagne nationale « 5 gestes qui sauvent » - 1984
Publiés en 1991. 7 documents
- mémoire 4 sur les « 5 gestes qui sauvent » juillet 1992 - 62 pages
« 25 ans de campagne » 1967-1992.
- mémoire 5 sur les « 5 gestes qui sauvent » mars 1997 - 130 pages
« 29 ans de campagne »
- mémoire 6 sur les « 5 gestes qui sauvent » février 1998 - 196 pages
« 30 ans de campagne » 1967-1997.
- mémoire 7 sur les « 5 gestes qui sauvent » décembre 1999 - 315 pages
« 5 gestes pour sauver 1000 vies sur les routes de France » 1967-1999.
- mémoire 8 sur les « 5 gestes qui sauvent » mars 2003 - 390 pages
« 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.
- mémoire 9 (1^{ère} partie) sur les « 5 gestes qui sauvent » sept. 2005 - 480 pages
« Les 5 gestes qui sauvent et les services de la sécurité routière (Délégué interministériel, CISR) » 1969-1985.
- brochure gratuite – 9 éditions – 625 000 exemplaires
- mémoire pour l'obtention du brevet de moniteur automobile – J.L. BARRY – 1994
« Rendre un stage pratique de Secourisme obligatoire lors de la formation au permis de conduire »
- bulletins du CAPSU – n° 1 à 36 (novembre 2005)

Professeur Marcel ARNAUD :

- ▶ Tome 1 : « Marcel ARNAUD, le phare des secours d'urgence en France » 1997
- ▶ Tome 2 : « Marcel ARNAUD, la providence des blessés de la route » 1999
- ▶ Tome 3 : « Marcel ARNAUD, fondateur de la traumatologie routière, précurseur des SMUR et des SAMU » 2003

Ouvrages de référence :

- Les blessés de la route – Marcel ARNAUD – Ed MASSON – 1961
- Précis de Secourisme routier – Professeur ARNAUD – Ed FRANCE SELECTION – 1971
- Gestes élémentaires de premiers secours – Professeur SERRE – 1977
- La mort inutile – Christian GERONDEAU – Ed PLON – 1979.