

**Didier BURGGRAEVE**

**Président Fondateur du CAPSU**

## **« 5 GESTES QUI SAUVENT »**

**Projet de formation pratique, en 5 heures, des candidats aux permis de conduire. Lancement de la Campagne Nationale et pétition nationale (10 000 signatures) le 24 septembre 1967**

### **9<sup>ème</sup> mémoire**

**1<sup>ère</sup> partie  
1969 – 1985**

**Délégué à la sécurité routière (1972)  
Comité Interministériel de la sécurité routière  
Conseil National de sécurité routière (2001)**

**Septembre 2005**

## L'origine des « 5 gestes qui sauvent »

Comme j'ai pu l'écrire déjà à plusieurs reprises (voir bibliographie), dès que l'occasion m'a été donnée, en 1965, de suivre une formation en Secourisme (Brevet de Sauveteur Secouriste du travail, délivré par la CRAM (Caisse Régionale d'Assurance Maladie), sous le contrôle de l'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité), à l'époque encore INS, je m'inscrivais (on accepta ma demande malgré mon jeune âge à l'époque, ce qui n'est plus un problème aujourd'hui, enfin).

Témoin, à 12 ans, d'un accident de circulation, à la sortie de mon école, j'avais pu me rendre compte de l'anarchie qui régnait autour du blessé, sérieusement atteint, et surtout l'incapacité totale des témoins adultes à lui porter secours. Ce « choc de Roubaix », qui est resté gravé dans ma mémoire, a probablement été à l'origine de mon intérêt pour une telle formation, car je ne souhaitais pas devenir un adulte incapable d'assister une personne en détresse.

Engagé volontaire pour trois ans à la Brigade de sapeurs pompiers de Paris, en juin 1967, après avoir suivi d'autres formations complémentaires, au sein de la Croix Rouge Française ; Secouriste actif, aide moniteur puis moniteur de Secourisme, je constatais encore et toujours, à Paris, lors d'accidents dans la capitale, que nous en étions toujours au comportement inadapté des témoins, excités ou incohérents, en tout cas sans pouvoir effectuer les gestes qui pouvaient sauver la vie des victimes en détresse, dans l'attente de l'arrivée des secours.

C'est au cours de ce second semestre 1967, que, furieux de voir mes concitoyens dans cet état d'indifférence et d'inaction, je comprenais que la seule façon de changer les choses était de les éduquer en Secourisme, aucune formation n'étant vraiment prévue pour le grand public, à chaque stade de la vie, autant par l'Education Nationale, malgré des textes ou la bonne volonté de quelques directeurs d'établissements ou d'enseignants ou dans le cadre du service militaire obligatoire, avec quelques initiatives, ici ou là.

Toutefois, il était impossible de former tous nos concitoyens à l'un des brevets existants, et notamment le BNS (Brevet National de Secourisme), dont la durée était d'environ 40 heures ! Egalement, à quel moment intégrer une telle formation ?

Comme il s'agissait de faire face à l'accident de la route et aux victimes en danger de mort, il était naturel qu'un tel projet soit prévu dans le cadre de la préparation du permis de conduire. Il fallait aussi, du fait d'une obligation de formation pour obtenir ce permis de conduire, rendre acceptable pour tous cette formation, en durée, et ne retenir que les gestes indispensables.

C'est ainsi que mon projet vit le jour début septembre 1967 avec des « notions de Secourisme » pour l'obtention du permis de conduire, transformé en « 5 gestes pour sauver » puis, définitivement en « 5 gestes qui sauvent ».

**Ma « campagne nationale », pour le faire connaître débuta un dimanche, le 24 septembre, date choisie en hommage à ma Mère, jour de son anniversaire, elle qui fut toujours à mes côtés pour m'encourager et me comprendre. Car comment croire qu'un jeune d'à peine 20 ans puisse prétendre seul proposer une solution afin de sauver, sur les routes de France, des milliers de vies humaines ?**

## Introduction

En 1966, jeune Secouriste (SST, Secouriste de la CRF et de la Protection Civile \*) et comme probablement bien d'autres avant moi, j'avais donc constaté à regret, dans tous les cas, que les témoins des accidents de la route et en ville, non impliqués donc disponibles, ainsi que ceux de passage, seuls avant l'arrivée des secours, ne faisaient rien, ne pouvaient rien faire, pour secourir convenablement ce que le Professeur **Marcel ARNAUD** (1) appelait les « blessés de la route » (2).

Ils – ces témoins sur place – étaient ignorants de la conduite à tenir en présence d'un accident de la route ou en milieu urbain – comme pratiquement aujourd'hui, près de 40 années plus tard !

Comment comprendre qu'un citoyen adulte ne soit pas capable d'assister des victimes, de réagir face à l'urgence et de maintenir en vie les accidentés en détresse ?

Il était donc nécessaire et indispensable d'éduquer, de former cette population ignorante, c'est-à-dire nous tous, à ces gestes qui peuvent et doivent épargner la vie de ces blessés en sursis qui attendent les secours publics spécialisés.

Puisque nous passons tous par une préparation théorique et pratique pour obtenir un permis de conduire un engin mobile, je fus convaincu qu'il fallait lier une formation pratique et courte, obligatoire pour l'obtention de ce permis, afin que chaque détenteur connaisse les premiers gestes, les gestes essentiels. Lesquels ?

Il fallait uniquement retenir que ce qui était indispensable de connaître par tous les usagers de la route avant l'arrivée des secours. C'est ce que je nommais alors des « notions de Secourisme », repris dans mon « Appel pour les morts sur les routes » en 1968.

Chacun de nous, face à l'accident et surtout à des victimes en péril doit absolument savoir :

- **Alerter** rapidement et correctement les secours. Les moyens d'appels se sont multipliés et des numéros uniques, nationaux, ont été mis en place sur tout le territoire (ce que j'avais préconisé en 1968 pour justement faciliter ce premier geste (3)).

\* SST : Sauveteur Secouriste du travail, brevet obtenu en mai 1965, délivré par la Fédération Nationale de Sauvetage (devenue ensuite FFSS), sous l'égide de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie du Nord et le contrôle de l'INS (devenue ensuite INRS). Secouriste de la Croix Rouge Française et de la Protection Civile, brevets obtenus conjointement en janvier 1966.

(1) – Professeur **Marcel ARNAUD**, mon Maître en Secourisme, Fondateur de la traumatologie routière et du Secourisme router (voir bibliographie).

(2) – « Les blessés de la route », ouvrage réalisé par le Professeur **Marcel ARNAUD**, écrit vers les années 1957-58 et publié (Plon) en 1961.

(3) – J'avais préconisé le numéro **707** correspondant aux lettres SOS sur les cadrans téléphoniques de l'époque. Mais il y eut 3 numéros nationaux : le 18 et le 17, les plus anciens, puis le 15 et ensuite le 112 pour les étrangers circulant dans les pays de l'Union Européenne !

- **Baliser** les lieux d'un accident est ensuite un autre geste capital, afin d'avertir tous ceux qui vont arriver, le plus en amont possible, le plus visiblement, pour protéger les victimes encore dans les véhicules, incarcérées ou non, ou sur la chaussée, les autres blessés légers et impliqués, ainsi que les personnes indemnes puis les témoins appelés à porter secours.

Baliser (donc protéger les victimes et signaler aux autres les lieux touchés par l'accident) évite, ce que **Marcel ARNAUD** appelait le « sur-accident » (repris par tous depuis), c'est-à-dire un autre ou plusieurs autres accidents sur le premier. Ce geste préventif consiste aussi à prendre des mesures pour bien protéger les victimes, du froid, des intempéries éventuelles, du feu, des témoins impulsifs et dangereux.

Après ces 2 premiers gestes appelés également de « pré-secours », il ne reste (mais c'est essentiel) qu'à savoir maintenir en vie (ou en survie) les blessés en détresse ou qui vont le devenir.

Sur la route, pour le grand public, pour les citoyens usagers que nous sommes, il n'y a que 2 détresses : la première concerne la respiration et l'autre les pertes de sang externes qui vont vider la victime et la faire mourir sur place.

Pour faire face à ces 2 détresses, le Secoureur \* n'apprendra véritablement ce qui est de son ressort, mais bien des gestes de survie :

- Maintenir la liberté des voies respiratoires aériennes (nez, bouche, gorge) afin que l'air puisse entrer et sortir et la maîtrise des gestes pour y parvenir (soit la LVA : liberté des voies aériennes).
- Savoir pratiquer une ventilation en cas d'arrêt des mouvements de la respiration/ou insuffisants, soit par la méthode du « bouche à bouche » ou du « bouche à nez ». 3<sup>ème</sup> geste = **Ventiler**.
- Comprimer toute hémorragie externe et placer des pansements compressifs pour stopper tout écoulement de sang. 4<sup>ème</sup> geste = **Comprimer**.
- Préserver l'intégrité des voies respiratoires lorsque le sujet est inconscient, notamment s'il se trouve sur la chaussée. L'inondation pulmonaire est ici un risque majeur. Ce sujet, s'il est vivant après l'accident, va mourir ensuite de la destruction de ses alvéoles pulmonaires suite au passage de régurgitations provenant de l'estomac. Aussi, pour éviter l'obstruction de la trachée par l'affaissement du maxillaire inférieur, donc de la langue, la PLSA (1), mise au point par le **Professeur Marcel ARNAUD** (vers la fin des années 50) – entre 1954, date où il fut le témoin d'un accident mortel de la route, et la rédaction puis la publication de son ouvrage « les blessés de la route », en 1961, mais, je le rappelle, écrit « bien avant », comme me le dira le **Professeur Louis SERRE** (2) lors de nos conversations en son domicile de Saint Laurent le Minier, son village de l'Hérault où il repose. Cette PLSA, le 5<sup>ème</sup> geste = **Sauvegarder**.

\* Secoureur : terme que j'utilisais spontanément pour qualifier un témoin capable de porter assistance à une victime en détresse, sans pour cela avoir reçu une formation substantielle en Secourisme (Secouriste) ; le Sauveteur étant celui qui accomplit un acte de sauvetage direct.

(1) – PLSA : Position latérale de sécurité et d'attente dont l'objectif, en plaçant la victime inconsciente sur le côté, est de permettre le rejet vers l'extérieur de tout écoulement (saignement) ou de régurgitations, vomissements avec la tête bien positionnée laissant libre le fond de gorge.

(2) – **Professeur Louis SERRE**, fidèle collaborateur et ami du Professeur ARNAUD, fondateur du SMUR puis du premier SAMU, en 1963, à Montpellier.



C'est ainsi que les « notions » devinrent les « 5 gestes pour sauver » car, on le voit, ce sont des gestes indispensables et uniquement prévus pour sauver les accidentés graves de la route !

Bien sûr, chacun le sait, le Secourisme comprend bien d'autres gestes salvateurs mais ils sont moins essentiels sur la route et embrouillent le message qui, à l'adresse de tous les citoyens doit être simple, clair, précis et non interprétable. C'est cela un Secourisme dit de masse.

Le titre définitif fut ensuite celui des « 5 gestes qui sauvent »\*.

Sur la base de ce concept (5 gestes appris à tous), après contact avec le Directeur du Secourisme à la Croix Rouge Française \* resté sans réponse, j'ai voulu le faire connaître et recueillir l'appui de la population afin de le défendre auprès des pouvoirs publics.

Ce fut l'objet de la « campagne » qui prit le départ, je le rappelle et le redis volontairement, le 24 septembre 1967 (date retenue en hommage à ma Mère, née un 24 septembre), mon premier supporteur afin de diffuser l'idée et recueillir 10 000 signatures en soutien.

Afin de conforter mes positions envers le Secourisme, je suivais la préparation, en cours du soir, libéré de mon service à l'Etat Major (1) de la BSPP, au monitorat national de Secourisme, organisé dans l'enceinte de mon ancienne compagnie d'affectation à Ménilmontant, que je rejoignais en métro.

L'examen eut lieu en juin 1968 à la Préfecture de Police de Paris où je pénétrais pour la première fois.

C'est ainsi que je pouvais, en tant que « Moniteur National de Secourisme » prendre vraiment part au « débat » puisque désormais enseignant (bénévole), formateur diplômé.

Je me retirais ensuite de la CRF de Roubaix durant cette même période, afin de poursuivre cette action, autrement.

Après quelques péripéties du fait de mon statut de militaire (voir chapitres), je pus mettre sur pied les « ESPC » (Equipes de Secours Protection Civile), pour les deux communes limitrophes (Wasquehal et Flers) et démarrer la formation de Secouristes.

C'est ma Mère qui m'incita, en 1969, à déposer un dossier de candidature à la **Fondation de la Vocation**, institution privée venant en aide à des jeunes, entre 18 et 30 ans, désireux de se consacrer à ce qu'ils considèrent comme une Vocation.

\* Voir Mémoires (bibliographie), 15 chapitres, 1965 à 1970. J'étais, depuis mai 1967, moniteur de Secourisme de la CRF (d'où ma lettre à la direction à Paris pour faire connaître ma proposition et demander de m'aider).

(1) – Engagé volontaire pour trois ans à la Brigade de sapeurs pompiers de Paris (BSPP), le 1<sup>er</sup> juin 1967, après l'instruction à Villeneuve Saint Georges puis en compagnie à Ménilmontant, je fus affecté en décembre à l'Etat Major, Place Jules Renard, à « Champperret ».

Sans, à mon avis, suffisamment d'actions engagées en 1969, je ne déposais ce dossier qu'au cours de l'été 1970 après mon retour de la Brigade ce qui me permettait d'être totalement disponible pour les ESPC de Wasquehal-Flers.

J'obtenais, à l'unanimité de son jury prestigieux, une bourse et surtout le titre de Lauréat de la Fondation de la Vocation dont le diplôme me fut remis lors de la cérémonie officielle, le 1<sup>er</sup> décembre 1970, à Paris, dans l'enceinte de ce qui est devenue aujourd'hui (ancienne ORTF), la maison de radio France, promotion Louis de Vilmorin, présidée par l'épouse du Président de la République, Madame Georges POMPIDOU, ce qui eut un certain retentissement.

Ce 9<sup>ème</sup> mémoire rapporte tous les efforts entrepris, jour après jour, pour convaincre les pouvoirs publics au plus haut niveau, pour mettre en place la formation aux « 5 gestes qui sauvent » pour tout candidat à un permis de conduire.

La Fondation me permettra d'obtenir des contacts (Mission interministérielle en 1971, structure qui précédera la « délégation » créée en 1972 et le CISR (Comité interministériel de la sécurité routière) dont le premier titulaire (délégué interministériel) et secrétaire général du CISR fût **Christian GERONDEAU**, nommé en juin 1972.

Ce 9<sup>ème</sup> mémoire\* apporte toutes les précisions sur les relations établies avec les « services » de la sécurité routière, soit le CISR, ses responsables et les délégués successifs, jusqu'à la création (sur proposition du CAPSU) d'un CNSR (Conseil national de sécurité routière), créé en 2001.

On le verra par les documents joints, des liaisons permanentes existaient avec plusieurs ministères. Celui des transports auquel était « rattaché » le délégué, également directeur de la circulation et de la sécurité routières ; le ministère de l'Intérieur – en charge du Secourisme ; celui de la santé, cosignataire des textes relatifs au Secourisme.

Les relations avec le ministère des transports, précisément, feront l'objet d'un prochain mémoire, le 10<sup>ème</sup>.

Ce témoignage précis est réalisé par celui qui, lui-même, a engagé ce processus. Il reflète l'exacte vérité.

\* Le 8<sup>ème</sup> mémoire (mars 2003) sur les « 5 gestes qui sauvent » (1967-2002) a été totalement consacré aux partis politiques et aux groupes parlementaires représentés au Parlement. Du fait de l'importance des échanges avec les délégués à la sécurité routière et leurs services et leur implication directe dans la situation actuelle, ce mémoire doit être réalisé en deux parties, première période, de 1969, avant la création du poste de délégué interministériel à la sécurité routière à 1985 ; la seconde partie s'achèvera avec les dernières démarches de 2005.

## **Sommaire du 9<sup>ème</sup> mémoire**

### **1<sup>ère</sup> partie : 1969 – 1985**

- ▶ **L'origine des « 5 gestes qui sauvent »**
- ▶ **Introduction**
- ▶ **dédicace à Christian GERONDEAU, premier délégué en 1972**
- ▶ **1969-1970 L'ampleur du fléau**
- ▶ **1971 La Fondation de la Vocation et la Mission interministérielle**
- ▶ **1972 Création de la Délégation à la sécurité routière**
- ▶ **1973 L'appui du ministère de la Santé**
- ▶ **1974 La décision du CISR**
- ▶ **1975 La transmission au SNPC**
- ▶ **1976-1977 La disparition du Professeur Marcel ARNAUD**
- ▶ **1978 Confirmation de la décision de 1974**
- ▶ **1979 « La mort inutile »**
- ▶ **1980-1981 Un nouveau pouvoir en France**
- ▶ **1982-1983 Nouveau délégué à la sécurité routière**
- ▶ **1984 Le revirement**
- ▶ **1985 Nouveau délégué (3<sup>ème</sup>) à la sécurité routière**
- ▶ **Conclusion**
- ▶ **Annexes - Bibliographie**

# Dédicace

**Ce 9<sup>ème</sup> mémoire (\*) est dédié à**

**Christian GERONDEAU**

**Premier Délégué à la sécurité routière  
(nommé en juin 1972)  
puis, cumulant les deux fonctions,  
Directeur de la sécurité civile  
(avec le remplacement, en 1975, du SNPC – Service  
National de la Protection Civile – par la DSC – Direction de  
la sécurité civile, au sein du ministère de l'Intérieur).**

Des contacts avaient été pris très rapidement avec lui, nous nous sommes rencontrés à de nombreuses reprises (Avenue Marceau et à la DSC dont les bureaux étaient alors à Levallois-Perret dans les Hauts de Seine).

L'action de Christian GERONDEAU, sa détermination, sa compétence, son intuition, ont permis de créer les bases, en France, d'une nouvelle organisation afin de lutter efficacement contre l'insécurité routière.

Tout était pratiquement à faire, dans tous les domaines. Son livre « La mort inutile », paru en 1979 (1), fera le point de la situation et dressera un tableau minutieux des mesures nouvelles à prendre (dont la formation aux gestes qui sauvent).

\* Voir bibliographie pour le détail des 8 précédents mémoires sur les « 5 gestes qui sauvent », du premier (en 1981) dont la synthèse est disponible sur le site internet du CAPSU ([www.capsu.fr](http://www.capsu.fr)) au huitième (en 2003).

(1) Synthèse de cet ouvrage, observations et commentaires pages suivantes. Ce livre est disponible, en prêt, auprès de Didier BURGGRAEVE et a été répertorié dans les archives du CAPSU.

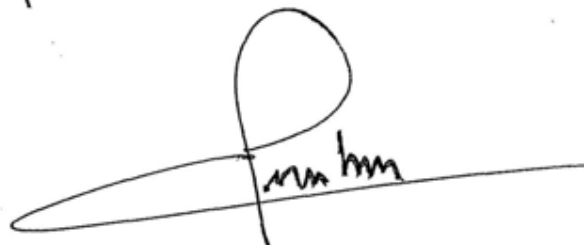
Lors de notre dernière rencontre à Paris \*, Christian GERONDEAU voulut bien me dédicacer son ouvrage, à ma demande. Ses quelques mots écrits spontanément, devant moi, témoignent qu'il a conservé de nos contacts et du projet des « 5 gestes » un bon souvenir, ce qui est également mon cas, ce document en portera témoignage.

Avec lui, le dialogue existait, l'échange des idées et des arguments était une réalité. C'était (par rapport à aujourd'hui) une autre époque, que je regrette bien évidemment, car de nos jours des milliers de vies sont toujours perdues sur nos routes par des accidents scandaleux, pour ne citer que ceux liés à l'alcool ou à la prise de stupéfiants.

Qu'il en soit remercié.

Ci-dessous, dédicace de son livre de 1979 (Le 8 septembre 2000).

A Didier Burggraef,  
en profond hommage et en  
témoignage d'admiration pour  
son enthousiasme, et son  
dévouement à une cause juste  
et qui finira par triompher.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop followed by the letters 'm hm' and a long horizontal line extending to the right.

\* Cette rencontre a eu lieu à Paris, le 8 septembre 2000, à l'initiative de M. Serge ADAM, ancien Directeur Général du Secours Routier Français, (voir tome III sur l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD, dédié à M. Robert DEJOUR du SRF), toujours en contact avec le CAPSU, Ingénieur des Ponts et Chaussées comme Christian GERONDEAU.



## Commentaires sur le livre de Christian GERONDEAU « La mort inutile » Ed PLON – 1979

Tous les délégués à la sécurité routière qui ont succédé à **Christian GERONDEAU** auraient dû (donc devraient) lire son ouvrage. Mais les derniers savaient-ils qu'il existait ?

**Pierre MAYET** qui lui succéda l'a probablement lu. Je ne suis pas sûr pour les autres (dans les années 90). J'en suis certain pour les derniers car ce poste n'était plus confié à une personne compétente, ouverte, disponible, combative, mais à des fonctionnaires dans le sens négatif de « faire fonctionner » le système sans trop le bousculer ou innover, tenir le poste en « bon fonctionnaire ». C'est très critique mais les preuves sont dans ce mémoire !

Madame **MASSIN**, la seule femme, durant 5 années, cloîtrée la plupart du temps dans son bureau à l'Arche de la défense, donnant des interviews calée au fond de son haut siège du genre « président de société », y aurait trouvé les idées qui lui manquaient et pu comprendre l'importance des « gestes qui sauvent » puisque **Christian GERONDEAU** leur a consacré un chapitre (XI : les secours d'urgence – 10 pages) ; au lieu de bloquer durant son quinquennat les « 5 gestes », en répondant des âneries aux parlementaires.

Ce livre apaiserait le délégué actuel, M. **HEITZ**, trop haut fonctionnaire pour correspondre lui-même avec des militants de la sécurité routière, bien avant lui, et sans qu'ils soient payés pour agir, afin d'éviter le tout répressif même si, nous savons, au CAPSU, être sévères et intransigeants, notamment face au fléau de l'alcool au volant !

Militant de la sécurité routière bien avant la création du CAPSU en 1975 et même des ESPC de Wasquehal-Flers en 1969, je m'étais évidemment procuré « La mort inutile », préfacé par l'ancien premier Ministre **Jacques CHABAN-DELMAS** (qui m'avait fait recevoir à Matignon, contrairement à tous les autres après lui) ; ouvrage que le premier délégué à la sécurité routière a bien voulu me dédicacer lors de notre dernière rencontre, le 8 septembre 2000, à propos du projet des « 5 gestes », rencontre organisée par M. **Serge ADAM** \*.

Ce livre était présenté en 4<sup>ème</sup> de couverture sous le titre « Les drames de la route » et il est suggéré à tous de le lire (y compris « tous les responsables »).

\* Secours routier Français, organisme créé en 1954 et « lâché » par le délégué à la sécurité routière (M. DENIZET) et le Secrétaire d'Etat aux transports M. SARRE. Organisme qui, sous l'impulsion de M. ADAM pointait du doigt les contradictions et les lacunes des actions de sécurité routière menées (ou non) par les pouvoirs publics.

Mais, à part les convaincus (dans les associations sans but lucratif avec des bénévoles et non des permanents qui exercent alors une profession ou un job complémentaire), ou les concernés (ceux dont les proches ont été tués dans des accidents révoltants et impunis, ou rendus infirmes à vie), où étaient-ils ces (ir) responsables ?

Le commentaire évoque les 12 000 tués ! Mais à l'époque, ce chiffre était réalisé durant les 3 jours après l'accident – aujourd'hui à 6 jours – contre 30 jours dans la plupart des pays européens ! C'est-à-dire que les 5200 tués (officiels) de 2004 sont en réalité au moins 5700 !

Nommé en 1972 pour coordonner la sécurité routière qui implique de nombreux ministères (délégué interministériel), **Christian GERONDEAU** fut nommé également, en avril 1975, à la Protection Civile dont le « service » fut transformé en une direction (DSC) : Direction de la sécurité civile (cette nouvelle appellation prêtant à discussion voire à polémique, mais depuis 30 ans rien n'a été modifié car un tel changement demande plus de décennies !).

Certains commentaires doivent être repris. Nous sommes bien, lors de la publication de ce livre en 1979 ! Car il aura fallu encore plus de 20 ans pour que ce fléau des accidents de la route soit déclaré (véritablement) cause nationale par le Président de la République (si souvent sollicité par le CAPSU) afin d'agir ; pourtant au gouvernement lors de la présence de **Christian GERONDEAU**, celui qui aura vraiment commencé une politique de sécurité routière et donc, outre montré le chemin, fait l'essentiel de la besogne.

Page 13 : « Tout doit toujours être fait pour sauver des vies ». Préface de **Jacques CHABAN-DELMAS** qui cite M. **Jacques EISENMANN**, son conseiller à Maignon qui m'avait reçu, personnellement (à propos des « 5 gestes » notamment) et avec qui je pouvais échanger librement idées et propositions.

Il évoque la création d'une « Mission interministérielle de la sécurité routière » car, en 1970, en effet, chaque ministère (comme aujourd'hui pour la prévention du risque accidentel) agissait dans son coin. Il n'y avait aucune coordination de l'action de sécurité routière, ce qui nuisait à l'efficacité de l'action et coûtait très cher à la collectivité.

Page 18 : **Christian GERONDEAU** écrit « Les élites de ce pays ne se sont jamais passionnées pour la question ».

C'est encore vrai aujourd'hui, on le lira en fin de mémoire pour les années 2000. Il suffit de prendre connaissance du mémoire précédent, consacré au Parlement, pour confirmer, 25 années plus tard (sauf exception avait-il écrit), le regret de celui que l'on surnomma « Monsieur sécurité routière ».

Page 21 : « Le coût annuel des accidents de la route pour la nation est en effet proche de 40 milliards de Francs ». Estimation de l'époque.

Et aujourd'hui, malgré la baisse de la mortalité ?  
Combien pour la prévention ? La formation ? L'information ?

Après des chapitres consacrés à la vitesse, différentes autres causes des accidents et l'alcool au volant, objet d'un combat national permanent repris par le CAPSU par la suite, relevons, page 45 : « *S'agissant de vies humaines, il serait criminel de négliger l'une quelconque des sources de progrès possibles dans la lutte contre les drames de la route* ».

**Cette phrase devrait être lue, et surtout affichée dans le bureau du délégué à la sécurité routière et dans celui du conseiller du ministre des transports, en charge de la sécurité routière, pour qu'ils se réveillent !**

**Christian GERONDEAU** écrit (en 1979) sur les ravages de l'alcool au volant, risque majeur connu et du danger, déjà, de conduire avec un taux de 0,3 gr suite à des études aux Etats-Unis (40 % des accidents mortels en France depuis 1979, date des travaux du Professeur **Claude GOT\*** dans l'ouest parisien).

Nous avons hélas, il faut le rappeler pour s'en indigner encore, un taux « légal » de 1,2 gr ! Il fut ramené très très lentement à 0,8 ! Que de vies perdues ! (1).

Le délégué à la sécurité routière évoque la proposition de loi de M. **BOUDET** (1) ainsi que d'autres personnalités avec lesquelles nous avons agi pour durcir les sanctions à partir de 1975 (notamment MM **FOYER** et **CLAUDIUS-PETIT**).

Ce fut l'objet d'une pétition nationale de 100 000 signatures (après celle de 10 000 signatures en faveur des « 5 gestes »), que M. **Georges VEDRINE** et moi-même allâmes déposer au cabinet du ministre de la Justice, M. **Alain PEYREFITTE** (1).

Et nous en arrivons au chapitre XI sur les XV, consacré aux « secours d'urgence » (le SU du CAPSU).

**Christian GERONDEAU** résume ce que tous les protagonistes de la sécurité routière savaient donc (son livre a été publié au 2<sup>ème</sup> semestre de 1979). On verra plus loin (année 1974) la validation par le CISR d'une formation pratique des candidats aux (au pluriel) permis de conduire, aux « gestes de survie » (pages 158, 159, 160 de son livre).

\* J'ai eu le plaisir de remettre au Professeur Claude GOT, à Lys lez Lannoy, en mai 1992, en présence, dans la salle, de Georges VEDRINE, en tant que Maire-adjoint chargé de la Protection Civile, la médaille d'honneur de la ville, à l'issue de sa participation à une réunion publique sur le thème de l'alcool au volant, dans le cadre des 4<sup>èmes</sup> journées de la Protection Civile.

(1) : Voir bulletins du CAPSU et le dossier spécial « alcool au volant » réalisé et diffusé par le CAPSU en 1993. Nous militons pour la suppression définitive (donc l'annulation) du permis de conduire aux auteurs d'accidents mortels en état d'ivresse depuis plus de 30 ans ! Afin de les empêcher de recommencer. Mais s'ils conduisent alors sans permis, c'est la prison ferme de longue durée !

« Il est certain que la survie de nombreux blessés de la route tient à la rapidité et à la qualité des gestes de secours et des soins qui leur sont prodigués ». ...

« Il s'agit d'abord de faire acquérir par l'ensemble de la population un certain nombre de notions élémentaires sur la conduite à tenir en cas d'accident » ...

« Mais une nouvelle et importante étape sera prochainement franchie lorsque entrera en vigueur l'obligation pour les candidats au (au singulier dans le livre) permis de conduire de suivre l'enseignement de ce que l'on appelle « les gestes élémentaires de survie », courte initiation mise au point par la Direction de la sécurité civile du ministère de l'Intérieur.

Il n'est pas question de transformer tous les automobilistes en secouristes. Ce serait là une tâche à laquelle ne pourraient suffire les moyens d'enseignement disponibles. Il s'agit simplement de donner en quelques heures aux futurs usagers de la route un certain nombre de notions sur ce qu'il y a lieu de faire – et de ne pas faire – en cas d'accident.

L'extension de cet enseignement à tous les candidats au permis de conduire présentera en outre l'avantage de sensibiliser les futurs conducteurs aux risques qu'ils rencontreront, sans parler de celui de susciter, pour les associations de Secourisme, des vocations utiles ».

Ces lignes sont écrites à l'époque par le délégué interministériel à la sécurité routière, également Directeur de la sécurité civile depuis 1975, structure en charge justement de l'enseignement du Secourisme !

Ses arguments étaient bien les nôtres, complétés depuis par d'autres éléments forts qui, maintenant, ont été rayés de la carte des objectifs des pouvoirs publics depuis la fin des années 80, pour sauver des vies humaines. Projet abandonné en 1983 ! Qui était ministre en charge des transports ? Qui était délégué à la sécurité routière ?

**Christian GERONDEAU** aborde les gestes à retenir.

- Eviter le sur-accident donc en balisant
- Donner l'alerte (il cite les B.A.U du SRF)
- Puis secourir les blessés.

Il est très clair en indiquant que le « rôle primordial des témoins dans de telles circonstances est de faire survivre (titre du journal de l'ANUR en 1971) les victimes jusqu'à ce que parviennent sur les lieux des secours qualifiés ».

Et pour ce secours direct aux blessés, il est encore plus clair :

« A cet égard, les mesures à prendre sont essentiellement au nombre de trois » et il cite :

- allonger la victime sur le côté (position latérale de sécurité)\*
- respiration orale par bouche à bouche ou bouche à nez si la victime ne respire plus
- compression manuelle directe sur la plaie.

« Tels sont, très brièvement résumés, les gestes de survie... ils valent bien qu'on y consacre quelques heures... ».

Après le rôle (essentiel) des témoins (il s'agit bien des « 5 gestes »), l'auteur de « La mort inutile » poursuit ce chapitre en citant le rôle des sapeurs pompiers et de la médicalisation des secours, ainsi que le projet d'un « numéro téléphonique unique d'appel d'urgence » (1).

Pour conclure son chapitre, le premier Directeur de la toute nouvelle DSC et toujours premier délégué interministériel à la sécurité routière cite les acteurs qui doivent participer à ces secours. Et il n'omet pas les « associations bénévoles ».

En effet, on le verra dans ce mémoire, **Christian GERONDEAU** échangeait avec tous les acteurs y compris les associations bénévoles non nationales et retenait souvent certaines propositions.

Hélas, aujourd'hui, la situation, qui s'est progressivement dégradée au cours des années 90 est devenue chaotique. C'est le néant !

Vers la fin de son livre, **Christian GERONDEAU** cite à nouveau **Jacques CHABAN-DELMAS** et M. **Jacques EISENMANN**.

On sait que j'ai correspondu et rencontré le conseiller du premier Ministre. Et correspondu longtemps avec M. **CHABAN-DELMAS** qui avait bien voulu, lui aussi, me dédicacer un de ses livres.

\* Rappelons que l'inventeur de la PLS, dite exactement, à l'origine, la PLSA (position latérale de sécurité et d'attente) est le Professeur Marcel ANAUD (voir tomes I à III qui lui sont consacrés et publiés à ce jour).

(1) - J'avais participé, en décembre 1968, à une réunion interne de l'UNPC (Union Nationale de Protection Civile), au mess des officiers à l'Etat Major de la BSPP, en présence du Général CASSO. Outre les « 5 gestes » appelés notions de Secourisme, j'avais évoqué la nécessité de mettre en place un numéro unique (donc un seul) d'appel des secours, en utilisant à l'époque le cadran du téléphone : SOS soit le 707 (il y en a 4 aujourd'hui).



## 1969-1970

**Le Secourisme n'a d'intérêt que s'il est connu de tous et permet ainsi d'éviter des morts inutiles**

Même si, dès 1957, le **Professeur Marcel ARNAUD** avait lancé un cri d'alarme au congrès de chirurgie de cette même année \* afin de médicaliser les secours aux « blessés de la route », année du premier SMUR (**Professeur Paul BOURRET** à Salon de Provence) ; le premier SAMU (**Professeur Louis SERRE**), d'abord pour ces victimes puis étendu aux autres détresses, le fut en 1963 à Montpellier. Les accidents de la route prirent des proportions calamiteuses durant cette décennie.

Pour se rendre compte de la situation et de la réaction de la population, un « courrier des lecteurs » - ci-après - est significatif.

Les citoyens réagissent. Pas les pouvoirs publics. Et pourtant, sont passés au crible les principales causes de ces accidents de masse : la formation, la vitesse, le fléau de l'alcool au volant et surtout l'impunité des criminels de la route !

A le relire, cet autre article de mars 1970, extrait de « l'Express », on peut constater déjà combien nous étions en retard pour agir !

Je me suis intéressé, à travers le Secourisme, aux accidents de la route puisque c'était le cas le plus probable d'intervention. Mon premier test, en 1966, fut d'observer le comportement des usagers aux feux tricolores et de me rendre compte du nombre incroyable de passages au rouge !

La plupart des assistances à blessés avaient lieu sur la voie publique où je constatais à chaque fois la passivité des témoins (mais pas leurs réflexions, ni leurs commentaires, y compris sur le retard des secours).

Ce problème se confirma à Paris lors des premières interventions. Face à l'accident, il était exceptionnel qu'un témoin sache pratiquer les premiers gestes d'urgence.

Passionné de Secourisme, je réfléchissais à ce constat désastreux et j'eus l'idée d'ajouter une formation pour tous les usagers de la route, au moment de la préparation du permis de conduire (en fait tous les permis de conduire, deux roues, voitures particulières ou autres).

\* Voir bibliographie : tomes I, II et III sur l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD, écrits à ce jour.



# est-il possible d'arrêter le carnage routier...



L'article publié sous ce titre<sup>1</sup> à la suite du bilan apocalyptique en morts et blessés des fêtes de la Toussaint, nous a valu un abondant courrier. Nous ne pouvons malheureusement pas, faute de place, publier toutes les réflexions qu'il a inspirées aux sociétaires qui ont pris la peine de nous écrire. Nous nous bornerons donc à reproduire, ici, les idées le plus fréquemment défendues dans les lettres reçues.

## ● UNE RÉPRESSION IMPITOYABLE

**Dr L.H.L. à Paris.** A l'heure actuelle, la législation est en retard de 50 ans par rapport aux progrès de l'automobilisme. Etant expert devant les Tribunaux de Paris et de province depuis trente-cinq ans, j'ai pu constater qu'il y a impunité presque totale pour les tueurs de la route.

Ce que je propose est simple : la prison (1 à 3 mois) automatique et sans sursis pour tout conducteur d'un véhicule à moteur, reconnu responsable d'un accident ayant provoqué mort ou mutilation.

Une publicité, aux frais de ce responsable,

devra accompagner le jugement du Tribunal. C'est indispensable.

**V. Ch. à Carqueiranne.** Il faut que tous les conducteurs sachent qu'une route ou une autoroute n'est pas un autodrome. Ils n'en sont que les usagers et doivent se soumettre à la réglementation routière. Une infraction grave de leur part devient un attentat contre la vie des autres. L'aggravation des sanctions pénales et pécuniaires s'impose. Elles sont trop insuffisantes aujourd'hui. Je voudrais très bien l'application de la législation de la chasse : confiscation de la voiture, suspension immédiate du permis de conduire, avec, en plus, versement du montant de l'indemnité due à la victime. En effet,

avec le slogan « l'assurance paiera », on encourage les chauffards et ce sont les conducteurs raisonnables qui paient des primes énormes pour des dommages qui ne sont pas de leur fait.

**Comte H. de L. B., Drôme.** Ne pensez-vous pas que si les vols de voitures et les mauvais coups qui s'ensuivent souvent étaient enfin sévèrement sanctionnés, l'ascension vertigineuse de la délinquance pour ne pas dire la criminalité des jeunes serait sensiblement freinée?

**Maurice D. à Romans.** Que celui qui commet une infraction grave telle que doubler sans visibilité ou dépasser une file et ensuite s'y insérer entre deux voitures, après

(1) Voir le numéro de décembre 1968, pages 384 et suivantes.



un coup de frein brutal, soit puni pour tentative de meurtre avec retrait définitif du permis de conduire.

**F.M. à Caluire.** Le civisme et la discipline demeurent choses inconnues pour les chauffards. Seules des sanctions sévères, après qu'ils auront été pris sur le fait (au moyen même de « gendarmes bénévoles ») pourront les empêcher de nuire.

**Lieutenant-colonel G.R. à Sceaux-d'Anjou.** Que pensez-vous de ce jugement rapporté par un journal local : « Coutumier du fait, un automobiliste a été arrêté alors que, complètement ivre, il venait de provoquer un accident. Il roulait à gauche, tous phares allumés. C'est la quatrième fois qu'il est ainsi surpris au volant en état d'ivresse. Son permis, cette fois, lui a été retiré pour deux mois. »

Combien de morts et de blessés faut-il donc pour qu'un ivrogne invétéré soit mis définitivement hors d'état de nuire ?

**A.H. à Saint-Martin-le-Hinx.** Il faut frapper impitoyablement ceux qui dépassent en haut de côte, ceux qui ne supportent pas d'avoir une voiture devant eux, ceux qui franchissent la ligne jaune dans un virage, ceux qui, obsédés de vitesse, sèment la peur sur les routes parce qu'ils ont une assurance tous risques. Frapper leur porte-monnaie — et très fort — provoquerait une diminution des accidents plus ou moins graves.

### ● VERS UNE COORDINATION RAIL-ROUTE ?

**R.L., Les Sables-d'Olonne.** J'ai connu le bon temps où, malgré un état déficient du réseau routier, il était possible de rouler sans avoir la hantise de l'accident qui, aujourd'hui, semble nous guetter tout au long de notre parcours. La route ne répond plus à la surcharge qui lui est imposée. Les camions, semi-remorques et autres engins de 20 tonnes et plus sont lancés sur des voies dont le gabarit et le tracé ne sont plus en rapport avec l'encombrement, le poids et la puissance motrice de ces engins. La revue *l'Express* suggère une coordination rail-route qui serait bénéfique pour la S.N.C.F. et, par conséquent, pour le contribuable appelé à combler le déficit du réseau ferré. La diminution des subventions pourrait être répartie sur le budget des routes, ce qui permettrait la mise en œuvre de nouvelles autoroutes, la rectification des tracés défectueux et l'élargissement de voies de grande communication.

### ● UNE PUBLICITÉ DÉMENTIELLE

**Roland B. à Orsay.** Je conduis depuis quinze ans. Je vois des gens qui sont des dangers publics pour les autres, car pour eux-mêmes ils méritent la punition qu'ils vont chercher avec une inconscience totale.

Ne croyez-vous pas que la publicité démentielle des constructeurs, axée presque uniquement sur la vitesse, a sa part de responsabilité ? Que pensez-vous de cette annonce : « 165 chrono, en toute sécurité » ?...

**Robert T. à Angers.** Je viens d'avoir connaissance de la publicité d'une marque qui, paraît-il, détient actuellement 30 % du marché des voitures de luxe chez nous. Elle

parle d'une berline de prestige dont la vitesse dépasse 230 km/h et aussi d'un coupé deux portes pour « P.D.G. musclé ». Ce coupé, aux accélérations foudroyantes, peut atteindre, lui, 240 km/h. Et on s'étonne que les accidents routiers augmentent sans cesse chez nous alors qu'ils diminuent en Angleterre !

**Jacques Q. Paris.** La publicité des marques qui se glorifient d'avoir augmenté la vitesse de leur 8 CV de 135 à 150 km/h polarise l'usager sur un avantage qui porte le germe de toutes les imprudences futures. La publicité sur la vitesse de pointe est néfaste. Elle tourne les têtes des néophytes. Pourquoi ne pas reporter sur l'accélération la vraie valeur de la mécanique que l'on construit ?

### ● NON A LA CONDUITE SPORTIVE

**G.H. à Elbeuf.** La route doit servir au transport tout comme le rail. Elle n'est pas un lieu de compétition.

Pour ceux qui veulent se défouler et prendre des risques il y a des circuits de vitesse, on peut les multiplier. Quand donc la presse automobile cessera-t-elle de répéter cette ânerie dangereuse : faire de la conduite sportive sur route !

**Colonel B. à Vannes.** Je n'admets pas la conduite dite sportive. La route est aussi bien aux bicyclistes, aux piétons, aux conducteurs d'engins agricoles qu'aux automobilistes. Les assoiffés de vitesse peuvent faire de la compétition et des rallyes sur des circuits et aussi sur des routes gardées. Voit-on des courses de chevaux sur les routes ?

### ● L'ALCOOL AU VOLANT

**F.B. à Evreux.** A mi-chemin, ici, entre Paris et Deauville, comme entre Calais, Boulogne et la Loire, nous connaissons les week-ends meurtriers, la nationale 13 restant, chaque année, la pourvoyeuse numéro 1 de l'hôpital ou du cimetière. La cause de la majorité de ces drames : l'alcool.

Il faut rendre la route « humaine », a proclamé le professeur Monod en réclamant l'intensification de la lutte contre l'alcool au volant et, en premier lieu, la multiplication des vérifications par l'alcootest.

**R.D. à Pontoise.** Si la loi imposait une cure de désintoxication aux frais exclusifs de l'automobiliste pris en flagrant délit d'état d'alcoolémie, peut-être arriverait-on à établir une formule pratique pour lutter contre un fléau redoutable.

### ● L'ÉDUCATION DES CONDUCTEURS

**J.L. à Montrouge.** Le nouveau conducteur qui vient d'avoir son permis ne sait pas conduire. Je roulais déjà depuis huit ans quand, en suivant le cours de perfectionnement de Montlhéry, j'ai appris à placer mon corps et mes mains, à prendre correctement un virage, etc. Rien de cela ne m'avait été enseigné !

**Colonel A. Ch. à Cannes.** L'aviation m'a appris la prudence. Je n'ai jamais eu d'accident et jamais même de contravention !

Mon secret : l'application stricte des règles du Code de la Route. Je tiens bien mon volant, je ne fume pas et ne parle pas en conduisant, je respecte les signaux, je pense aux autres. C'est simple, mais le dit-on aux jeunes ?

### ● LA FAUTE DE LA ROUTE

**R.D. à Pontoise.** Je pense que si les anciennes nationales de leur premier à leur dernier kilomètre comportaient des traversées d'agglomération à sens unique bien organisées et bien balisées, les accidents pourraient diminuer de manière sensible. Je pense aussi que si toutes les chaussées étaient bordées d'une ligne blanche, les usagers seraient mieux à même de tenir leur droite. Et puis il y aurait aussi à moderniser la signalisation.

**Sociétaire n° 2 778 257 à Montrouge.** Dans le carnage routier, il y a aussi beaucoup de la faute du réseau routier. Il est tellement insuffisant ! Signalisation fantaisiste, absence de glissières de sécurité, chaussées mal entretenues, « points noirs », etc.

**Paul T. à Sainte-Assise.** Il faut améliorer la sécurité sur nos routes : en généralisant l'interdiction de dépasser en descente ; en supprimant les bandes discontinues adjacentes (sauf celles réservées aux traversées riveraines) ; en remplaçant les routes à trois voies par la formule deux voies plus une (protégée par une bande continue) ; en généralisant la signalisation horizontale (comme à l'étranger sur les itinéraires importants) ; en hâtant la suppression des « points noirs » ; en multipliant les « stop » aux intersections ; en généralisant la matérialisation des voies aux grands carrefours (par des îlots directionnels), en adoptant la formule des chicanes pour les croisées sur les routes secondaires ; en généralisant les bordures blanches le long des chaussées.

**Albert P. près Soissons.** Il est inadmissible de voir encore des caniveaux le long des routes et aussi tant de « points noirs » et tant de passages à niveau. Et pourquoi les lignes téléphoniques et électriques ne sont-elles pas souterraines ?

### ● LA LIMITATION DE LA VITESSE

**V. Ch. n° 2 547 915.** Il faut enfoncer dans la tête de tout le monde, par la presse, la radio, la télévision, que la vitesse tue. Avec la circulation actuelle, il est impossible de conduire sans gros risques à l'allure que permettent les voitures et, en particulier, certaines voitures sportives. On a bien réglementé la vente des pistolets 22 LR pourtant infiniment moins dangereux qu'un bolide entre les mains d'un incapable ou d'un excité.

**Dr A.D. à Brest.** La nouvelle décision de limiter la vitesse des nouveaux automobilistes pendant leur première année de conduite est une bonne chose. La vitesse, c'est l'évidence même, est la plus grande cause des accidents. Tout le monde est sujet à des distractions qui, en quelques dixièmes de seconde, peuvent causer une catastrophe. Une limitation de vitesse raisonnable ne générerait absolument personne. Pour les



déplacements rapides et lointains, il y a le train et l'avion.

**Raymond L. à Orléans.** La France va bientôt être le seul pays où la vitesse n'est pas limitée. Quand on voit des plaques de « ralentissement » à 100 km/h, il ne faut pas s'étonner de constater que le nombre des accidents graves augmente sans cesse. Combien de morts faudra-t-il encore pour qu'on fasse des règlements cohérents ?

**M.P. sociétaire n° 2 098 166.** Pour 90 % des conducteurs, au-dessus de 120 km/h, le réflexe humain est en retard sur la machine et le danger s'accroît en proportion géométrique avec la vitesse. D'ailleurs, la majorité de nos routes ne permet pas des vitesses excessives. Une limitation de vitesse bien étudiée serait certainement acceptée par tous les automobilistes de bonne volonté.

**Maurice R. à Paris.** Il faut mettre fin à cette conspiration du silence concernant la réglementation de la vitesse. Il est grand temps d'en arriver au remède vraiment efficace : la limitation mécanique de la vitesse des voitures à la sortie de l'usine. Par exemple : 120 à l'heure pour les grosses cylindrées, 100 pour les petites, 80 pour les autocars et camions.

**Maurice D. à Romans.** Je dis non à la limitation de vitesse. J'ai deux voitures : une DS et une 4 CV. Sur route libre je conduis en toute quiétude à 120 km/h avec la première. Avec la seconde, j'estime faire un excès de vitesse si je dépasse le 80. Réclamer une réglementation arbitraire de la vitesse conduit à une démission de l'homme. C'est une fausse solution. Si un conducteur n'est pas assez raisonnable pour ne pas commettre d'excès de vitesse sous sa propre responsabilité, il le sera encore bien moins avec une réglementation qui le mettra à l'abri et lui donnera bonne conscience. Il se tuera lui, avec d'autres, tout à fait réglementairement à 90 km/h.

**E.L. à La Rochelle.** Il faut placer le conducteur d'une façon constante et absolue devant ses responsabilités et lui faire perdre cette notion que conduire est un plaisir donc l'insouciance. La majorité des véhicules de transport a un contrôlographe (un « moucharid » comme disent les routiers). Un appareil à bande enregistreuse est aujourd'hui prévu pour les voitures particulières. Il est précis et peut empêcher les fautes humaines dues à l'excès de vitesse. Pour les nouveaux conducteurs qui vont se voir imposer une vitesse limite de 90 km/h, l'appareil peut être précieux.

### ● POUR OU CONTRE LA PRIORITÉ PAR LA GAUCHE ?

**André P. à Paris.** A la suite d'un accident sur la N. 85 j'ai perdu ma femme et j'ai dû être amputé d'une jambe. Je suis pour la priorité par la gauche. Même si cette mesure ne devait réduire que de 1 % le carnage routier, il faudrait l'adopter. L'argument des « réflexes pris » ne vaut rien. On peut sans inconvénient renverser les habitudes de circulation.

**Sociétaire n° 1 523 965, Seine-Port.** On ne peut pas être fier de la priorité à droite que l'on traîne depuis cinquante-huit ans ! Avec



*En Suède : du temps de la circulation à gauche, avec leur volant à gauche, les conducteurs tiennent bien leur gauche. Depuis que le sens de la circulation a changé, ils s'en vont vers le milieu de la chaussée.*

le volant à gauche on voit beaucoup mieux le danger qui peut venir par la gauche. Alors que pour le danger qui peut venir par la droite il y a, en plus du montant de carrosserie, le passager, les immeubles d'angle et... le véhicule qui se dit prioritaire.

**R.P. à Clermont-Ferrand.** La priorité à droite est une anerie et je suis étonné qu'elle n'entraîne pas plus de protestations.

**J.G.R.L. à Paris.** Maurice Berger a lutté pendant vingt ans pour la priorité par la gauche et nous sommes nombreux à la Société des Ingénieurs de l'Automobile à prôner les avantages qu'elle comporte. Les réflexes de l'automobiliste, du cycliste, du piéton ne seraient pas adaptés maintenant, dit-on, à ce changement de priorité et les accidents seraient multiples. Je suis allé en Angleterre avec ma voiture. Le sens de circulation à gauche m'a obligé à la prudence et une attention particulière pendant les deux premières heures. Après, j'étais habitué.

**G.T. à Tamaris-sur-Mer.** L'homme est « lévogyre ». Il regarde à gauche quand il descend d'un trottoir. Physiologiquement, et d'instinct, il est « pour » la priorité par la gauche.

**Dr E.B. à Zurich.** La priorité à gauche est un élément de la circulation à gauche et non de celle de droite. Dans les pays où la circulation est à droite, la priorité à droite doit faire obligatoirement partie de ce système. Mais j'ajoute — et c'est capital — que la circulation à droite exige avant tout le volant à droite, sans cela, le conducteur qui a le volant à gauche s'en va insensiblement vers le milieu de la chaussée avec tous les risques de collisions frontales qui peuvent en résulter.

Voyez ce qui vient de se passer en Suède. Avant le 3 septembre 1967, le sens de la circulation était à gauche et tout le monde, avec le volant à gauche, tenait parfaitement sa gauche. Depuis le 3 septembre, à 5 h du

matin, le sens de circulation est passé à droite et, malgré la mise en condition excellente des conducteurs et aussi toute leur bonne volonté, avec leur volant à gauche, ils s'en vont vers le milieu de la chaussée (voir photo).

**J.S., ingénieur à Paris.** Titulaire du permis depuis 1927, je suis contre le changement de priorité. Dans un pays où la circulation à droite est en vigueur, il faut respecter la priorité par la droite. D'ailleurs un schéma, impartialement tracé, démontre l'avantage de visibilité qui en résulte.

**L.G. à Strasbourg.** La priorité par la droite, instituée en 1910 par le préfet de police Lépine, a été une décision logique. A ce moment-là, toutes les voitures avaient le volant à droite.

En 1925, le Code de la Route n'a pas tenu compte que le volant était passé à gauche (par suite de la mode ou pour une raison commerciale) et il aurait dû alors imposer la priorité par la gauche. Aujourd'hui, le conducteur, assis à gauche, voit mal la ligne que le Code lui impose de suivre.

Pour bien voir son chemin et éviter la collision frontale, il faut qu'il revienne à droite comme l'indique le livre de M. Borsari (la circulation à droite exige le volant à droite). Que l'on ne dise pas que le volant à droite empêche le bon dépassement. On déboîte de plus loin, et puis, il y a le « senestroviseur » si utilisé en Italie par les « droitiers ».

### ● UNE OPÉRATION « ESPOIR »

Toutes ces lettres dont nous publions des extraits ne vont pas dans le même sens, on peut le constater, mais toutes reflètent la ferme volonté de voir baisser la sinistre courbe des accidents routiers.

D'autres, non reproduites ici, nous parlent d'une table ronde qui réunirait les personnalités les plus qualifiées afin de monter une opération « Espoir » qui, à l'exemple de celle qui a été organisée pour lutter contre le cancer, entamerait une bataille systématique contre cet autre fléau : le drame routier.

Mais dans l'ensemble c'est surtout dans le sens des conclusions du rapport de M. Claude de Peyron, présenté cet été devant le Conseil Economique et Social, que l'on demande au Gouvernement d'agir et d'agir vite.

Ses conclusions sont aussi les nôtres. Nous les rappelons ici :

- campagne nationale permanente d'information et d'éducation par la presse et l'O.R.T.F.,
- limitation étudiée de la vitesse,
- lutte systématique contre la conduite en état d'imprégnation alcoolique,
- suppression accélérée des « points noirs » sur l'ensemble des réseaux,
- généralisation des glissières de sécurité,
- contrôle technique et périodique des véhicules,
- adoption et utilisation généralisées des ceintures de sécurité (à trois points d'attache),
- application très stricte des lois réprimant les infractions en matière de circulation.



"L'Express"  
23-29/3/1970

# LA FIN DE LA VITESSE

Didier BURGGRAEVE



L'ACCIDENT DES « CHOSES DE LA VIE ».

« Il faut faire en sorte que l'homme puisse, en toute circonstance, choisir la vie. » (Jean-Paul Sartre.)





LA MORT D'OSCAR (\*).

Un phénomène nouveau qui se nomme la peur.

## ÉQUIPEMENT

### LA FIN DE LA VITESSE

(En couverture cette semaine)

Mercredi, au début de l'après-midi, le Premier ministre, M. Jacques Chaban-Delmas, a décidé que le règne de la vitesse sur les routes allait prendre fin. Désormais, sur 14 000 km, l'aiguille des compteurs ne devra plus dépasser, sauf pour doubler, le chiffre fatidique de 110.

Ce n'est pas une mesure parmi d'autres dans le plan de lutte antiaccidents que le gouvernement rendait public ce jour-là. Elle amorce la fin d'une certaine conception de l'automobile. Celle qui fut illustrée dans son temps par James Dean, Françoise Sagan et Roger Nimier : la fureur d'aller vite, la chanson du moteur, le dévouement physique de sentir une machine répondre à la moindre impulsion du cerveau, le petit pincement au cœur, surtout, que donne le sentiment d'un risque mortel dont le vent aux oreilles vous souffle qu'une fois encore vous en rattraperez. C'est fini : la voiture est devenue un moyen de transport. Elle passe du poétique au prosaïque.

Cette décision-là, M. Chaban-Delmas ne l'a pas prise facilement. Depuis des semaines, des mois, une lutte acharnée a mis face à face, d'une part,

les constructeurs d'automobiles, les fabricants de pneus et les garagistes ; de l'autre, une opinion publique qui fut longue à se décider. Mais, au fil des jours, un phénomène apparaissait : l'automobiliste se séparait du « lobby » de l'automobile.

**Pas un hasard.** A force de voir chaque dimanche soir, sur son écran de télévision, les chiffres des morts du week-end, à force d'être passé vingt fois, au cours des nuits de printemps, devant des voitures en flammes gardées par des policiers de la route au visage impénétrable, il a commencé à comprendre que ce corps étendu, ce pouvait être lui. Ce n'est pas un hasard si le film tiré du livre de Paul Guimard, « Les Choses de la vie », description insupportable d'un accident banal, est apparu sur les écrans français ce mois-ci. Lui aussi témoigne de ce phénomène nouveau qui se nomme la peur. Mardi, l'Ifop comptabilisait cet effroi collectif : sur 100 Français interrogés, 82 se déclaraient favorables à la limitation de vitesse. Les derniers scrupules du Premier ministre ont disparu ce jour-là.

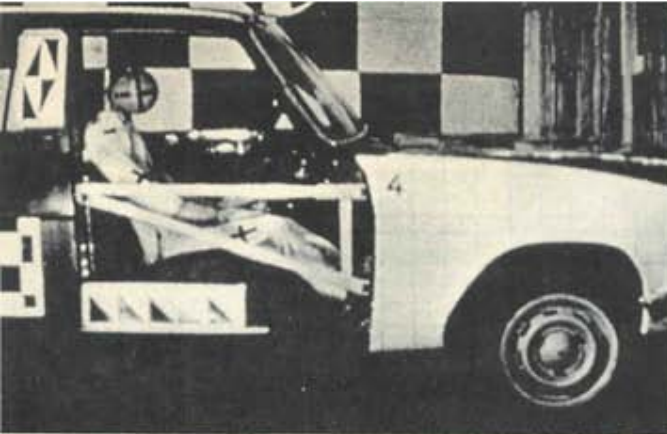
Il le fallait. Ce même mardi matin,

à l'Hôtel Matignon, rien n'était tout à fait décidé. Sur la table de M. Chaban-Delmas, trois documents : le rapport de la table ronde rédigé par le ministre Jacques Baumel, le sondage de l'Ifop, et le dossier contenant tous les arguments de ceux qui étaient contre : non seulement les centaines de milliers de gens qui vivent de l'automobile et qui craignent les conséquences de la limitation de vitesse ; mais, aussi, ceux de tous ces Français et de ces Françaises qui aiment conduire vite. Dernière en date : Mme Georges Pompidou déclarant à M. Maurice Martel, président de la Fédération de ski, le même jour, à déjeuner : « Je suis contre la limitation de vitesse. J'ai une Porsche et j'aime aller vite. » Le président de la République, lui, n'a rien dit.

Mais tout le monde savait qu'au mois d'octobre, inaugurant le Salon de l'automobile, il s'était exclamé : « Ce n'est pas la vitesse qui tue, mais la maladresse du conducteur. » En fait, le chef

(\*) Au cours de cet essai réalisé avec une R 16 de série, pesant 980 kilos, équipée d'une ceinture de sécurité et percutant un butoir à 48 km-h, on « constate » la mort d'Oscar, le mannequin pilote.





de l'Etat s'est opposé à ce qu'une limitation de vitesse définitive sur toutes les routes de France soit décidée. Il a seulement accepté une expérience limitée à 14 000 km et sur une période de six mois. Et, en fin de matinée, mardi, il a fait savoir au Premier ministre que la limitation devrait être fixée à 110 km-h, et non à 100.

**Pas un plaisir.** N'empêche. Le Premier ministre se rend compte que la décision qu'il va prendre ne fera pas plaisir à tout le monde. Mais il faut en sortir. Cela fait des années que l'on palabre en vain sur les mesures à prendre pour assurer enfin la sécurité sur les routes. L'idée d'une table ronde n'est pas neuve.

C'est M. Christian Fouchet, alors ministre de l'Intérieur, qui, le 10 juillet 1967, la propose pour la première fois. L'idée ne voit pas le jour. Mais, en juillet 1969, M. Jacques Baumel, préposé aux « préoccupations publiques », reprend la suggestion. Le 3 décembre, la table ronde se réunit et crée cinq commissions : infrastructure, conducteurs, véhicules, secours aux blessés et information. Pendant trois mois, chaque semaine, dans l'hôtel de Clermont, deux groupes de pression se heurtent : ceux qui vivent de l'automobile et ceux qui voudraient bien ne pas en mourir.

Là encore, au fil des jours, il semble bien que les seconds, qui sont aussi les clients des premiers, aient fini par se faire entendre. Non sans mal : les

pompiers et les ambulanciers privés se heurtèrent de front au sein de la commission « Secours aux blessés » ; M. Raymond Haas-Picard, président du groupe « Conducteurs », rompit des lances avec les responsables du Service national des examens du permis de conduire. Mais la véritable bataille fut, là encore, livrée sur le terrain de la limitation de vitesse. M. Georges Gallienne, président de l'Union routière, défendit pied à pied la vitesse.

Ses arguments n'étaient pas négligeables. Mais M. Baumel sentait l'opinion publique reculer. Peu à peu, le débat commencé à huis clos débordait sur la place publique. Au début de février, L'Express jetait une grenade dans la salle de conférence en rendant publics les premiers résultats de l'expérience de limitation de vitesse tentée en 1969 sur 1 500 km de routes : le chiffre des morts avait reculé de 28 %.

**Pas de fatalité.** Du coup, la bataille se déchaîne : on parle de campagne d'intoxication et de mensonges. La Fédération nationale des clubs automobiles déclare alors faire « les plus expresses réserves sur les néfastes répercussions morales et matérielles des réglementations abusives, dont l'application s'avère pratiquement impossible ».

Tout cela, le Premier ministre le sait. Mais criaileries et arguments s'effondrent devant un chiffre : 14 705 morts et quelque 350 000 blessés sur les routes françaises en 1969. Mercredi matin,

le Premier ministre se décide et tranche.

Pourquoi ? Parce que les courbes dessinées par les statisticiens sont affolantes : 8 292 morts et 185 000 blessés en 1960, 12 150 morts et 230 000 blessés en 1965, 18 000 morts et 350 000 blessés prévus pour cette année.

Les statistiques cernent de plus près encore les risques encourus par le conducteur moyen, c'est-à-dire 20 millions de personnes — si l'on se réfère au nombre des permis de conduire, ou 12 millions si l'on s'en tient aux possesseurs d'automobiles. A l'heure actuelle, 240 000 voitures environ sont impliquées chaque année dans un accident corporel. Cela veut dire que, sur cinq ans, chaque conducteur a une chance sur cinq d'être accidenté. Si l'on ne se décide pas à refuser l'idée qu'il y a une fatalité des accidents.

Or le mérite du rapport général Baumel consiste justement à montrer qu'il n'y a pas de fatalité, et qu'au contraire les mesures suggérées sont rentables.

Exemple : pour une dépense annuelle de 50 Millions de Francs en lignes jaunes axiales et bandes blanches latérales, on éviterait 200 morts et 2 500 blessés ; pour 80 Millions annuels, l'aménagement des carrefours entraînerait une diminution de 100 morts et de 2 200 blessés en un an, mais de 500 morts et de 11 000 blessés au cours de la cinquième année. Si l'on y ajoute la suppression d'obstacles laté-



raux et l'élargissement à 10 m 50 des routes à trois voies qui ont 9 m à l'heure actuelle, les 306 Millions dépensés permettraient d'éviter 450 morts et 5 300 blessés.

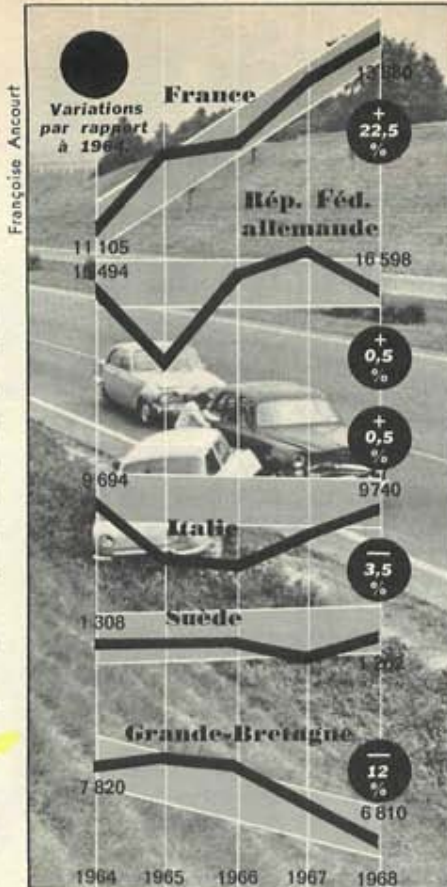
**Pas d'alcool.** Or morts et blessés se chiffrent, si scandaleux que cela paraît : le coût des accidents de la route s'élève, en un an, à 12 Milliards de Francs perdus en temps de travail, en soins médicaux remboursés par la Sécurité sociale, etc. Tout cela sans compter la perte inestimable que représente une vie humaine. La conclusion du rapport Baumel est formelle : en termes de comptabilité nationale, la diminution des accidents de la route constituera une économie considérable pour le pays.

Les conclusions des experts sont d'ailleurs plus optimistes encore : ils affirment que si l'on complète ces premières mesures par des décisions réglementaires — limitation de vitesse et lutte contre l'abus des boissons alcoolisées — non seulement la progression des accidents s'arrêtera, mais le nombre de morts et de blessés commencera à diminuer : en 1975, prévoient-ils, si ces mesures sont prises, il y aura, malgré l'augmentation du trafic, moins de morts et de blessés qu'en 1969.

« Jusqu'à présent, déclare M. Baumel à L'Express, un certain nombre de ministères et d'organismes s'occupaient de la sécurité routière en ordre dispersé. Grâce à la table ronde, une politique globale va voir le jour. Un mouvement irréversible est ainsi créé. »

Histoire vraie. Depuis dix ans, ministre après ministre, des séries de mesures furent essayées. Puis abandonnées. Chaque année avait son label ou ses marottes. On essaya de limiter la vitesse, puis on prit conscience de notre pauvreté en autoroutes et du rôle néfaste des points noirs. Les crédits étaient rares et les points noirs nombreux. On orienta donc l'attaque contre les fous du volant. On leur fit des tribunaux d'exception, sur le tas, dos à l'aubépine. Un petit avocat américain nous apprit que nos voitures étaient dangereuses à toutes les vitesses. Cela ne suffisait pas, on y ajouta l'inconséquence de la jeunesse et les méfaits de l'alcool. Résultat ? Quelques permis de conduire en moins, quelques centimètres de caoutchouc moussu en plus sur les tableaux de bord et, surtout, un accroissement de 25 % des tués et des blessés au cours des sept dernières années. Une faille complète.

**Pas de miracle.** Pourtant, toutes les idées étaient bonnes. L'erreur consistait à les appliquer isolément. Pas plus qu'il n'y a une cause unique aux accidents, il n'existe de remède miracle. On connaît, en revanche, des mesures efficaces. Deux d'entre elles, dont l'adoption avait été décidée avant l'ouverture de la table ronde, compléteront les



EVOLUTION, EN POURCENTAGES, DU NOMBRE DES TUÉS SUR LA ROUTE.



LE DR CLAUDE TARRIÈRE, 12 Milliards de Francs perdus.

garde-fous mis en place par celle-ci. A partir du 1<sup>er</sup> avril, en effet, tous les véhicules neufs seront livrés aux clients français munis de ceintures de sécurité aux places avant. Et, au printemps, les parlementaires examineront le projet de loi fixant le taux d'alcoolémie maximum tolérable chez les conducteurs à 0 g 80.

L'efficacité de la ceinture de sécurité est démontrée depuis longtemps. Le constructeur suédois Volvo, après avoir passé au crible 28 000 accidents, a montré qu'il n'y avait pas de cas de

mort lorsque, simultanément, la vitesse était inférieure à 90 km à l'heure et que les occupants du véhicule étaient attachés.

« Encore ces chiffres concernent-ils des types de ceinture maintenant techniquement dépassés, nous a dit le Dr Claude Tarrière, chef du laboratoire de physiologie et de biomécanique de l'Association Renault-Peugeot. Celles que nous avons mises au point et qui équiperont nos véhicules à partir du 1<sup>er</sup> avril peuvent éviter l'apparition de lésions en cas de choc à 70 à l'heure contre un obstacle fixe, et à 120 à l'heure contre un obstacle déformable. »

Les certitudes ne sont pas moins fortes en ce qui concerne « l'influence de l'imprégnation alcoolique sur la conduite des automobiles ». Quelles que soient leurs origines, les données sur ce problème concordent parfaitement. D'après les spécialistes américains, en 1968, l'abus de boissons alcoolisées a joué un rôle dans 800 000 accidents, et 25 000 des 55 000 morts de la route cette année lui sont plus ou moins directement imputables. Les Anglais, pour leur part, considèrent que bière et whisky sont à l'origine de 85 % des accidents mortels survenant entre 21 heures et 6 heures du matin et n'impliquant qu'un seul véhicule.

**Pas de buveurs.** L'expérience leur a donné raison. Introduit en octobre

## Jean-Pierre Beltoise déclare à L'Express

Numéro 1 des pilotes de course français et auteur du livre « Défense de mourir », Jean-Pierre Beltoise, 33 ans, explique pourquoi il est contre la limitation de vitesse.

L'EXPRESS : Limiter la vitesse, n'est-ce pas limiter les catastrophes ?

JEAN-PIERRE BELTOISE : Plus on va vite, plus c'est dangereux. C'est vrai. Pourtant, je suis farouchement opposé à la limitation de vitesse. Car quel seuil adopter ? Les véhicules modernes s'arrêtent sur des distances si courtes qu'il est absolument ridicule de limiter la vitesse à 110 à l'heure à certains endroits. En revanche, je suis pour des limitations bien précises, en fonction de la visibilité.

— Pourtant, les expériences françaises et étrangères montrent que le nombre des victimes diminue quand la vitesse est limitée...

— Oh, vous savez, les statistiques, j'y crois toujours plus ou moins ! J'admets qu'il y a peut-être moins de morts, mais il n'y a certainement pas moins d'accidents. Si l'on voulait vraiment obtenir un très grand chan-



1967, l'usage, en Angleterre, de l'alcootest entraîna, dès les premiers mois, et malgré les fêtes de Noël, une diminution de 33 % des accidents mortels et de 21 % des accidents corporels ou matériels. En Suède, enfin, où l'on ne badine pas avec l'ivresse au volant, la société d'assurances Ansvar, qui n'accepte que des clients non buveurs, paie chaque année 33 % d'indemnités de moins que ses concurrentes.

Avec leurs 28 litres d'alcool consommés par tête chaque année, les Français détiennent un record qui a peu de chances de ne pas se répercuter sur leur façon de conduire. Le remplacement, dans le budget de la gendarmerie, de deux engins blindés par quelques milliers d'alcootests pourrait être une opération bénéfique. Les spécialistes considèrent d'ailleurs que la lutte contre l'alcool au volant, à elle seule, entraînerait, dans l'hypothèse la moins optimiste, une économie de 300 Millions pour la collectivité, et permettrait d'éviter 450 morts et 12 000 blessés. Les parlementaires jugeront.

Sur tous ces points, les participants à la table ronde étaient en gros d'accord. Tous savaient, cependant, que le débat essentiel porterait sur la limitation de vitesse. Les partisans de la liberté énumèrent une série d'arguments qui ne sont pas tous négligeables :

► La limitation de vitesse sur des rou-

tes déjà encombrées provoque presque fatalement des bouchons. Ceux-ci jouent un rôle d'excitant sur les nerfs des conducteurs. Au bout de quelque temps, l'automobiliste pressé « prend des risques ». Tout ce qui favorise les bouchons diminue en fait la sécurité. Tout ce qui permet de les dissoudre au plus vite l'augmente.

► La conduite à la même vitesse provoque un sentiment de monotonie et émousse du même coup la tension des réflexes. A 110 à l'heure, les conducteurs auront un fallacieux sentiment de sécurité. Le risque de s'endormir au volant augmentera. Là encore, c'est la sécurité qui fera les frais de l'opération.

► La limitation à 110 risque d'inciter les conducteurs lents à accélérer jusqu'au plafond autorisé. Des voitures de puissance radicalement différente colleront les unes aux autres. Des conducteurs inexpérimentés et possédant des véhicules lents tenteront de doubler dans les descentes les voitures puissantes dont les conducteurs seront plus respectueux des interdictions. Là encore, les risques seront accrus. Autant d'arguments qui rejoignent les réticences du spécialiste de la vitesse qu'est Jean-Pierre Beltoise (voir ci-dessous).

**Pas grand-chose.** M. Eric d'Ornhjelm, président de la Chambre syndicale des constructeurs, résume ces arguments : « Nous ne sommes pas certains que la limitation de vitesse n'aille

à l'encontre du but recherché. N'oublions pas que si nos voitures sont les meilleures du monde au point de vue suspension, tenue de route et freinage, c'est parce qu'elles ont été conçues pour aller vite sur un mauvais réseau routier. » Argument étonnant qui, vu l'état des routes françaises aujourd'hui, devrait faire espérer des suspensions encore améliorées au prochain Salon de l'auto, mais explique mal que les constructeurs se battent depuis vingt ans — et avec raison — pour obtenir un réseau d'autoroutes.

Nous y voilà. Tous les arguments qui précèdent ne valent en réalité pas grand-chose : la monotonie de conduite joue surtout sur les autoroutes, sur lesquelles la vitesse ne sera pas limitée. La bataille entre voitures de petites et grosses cylindrées n'aurait lieu que si une marge d'accélération n'était pas autorisée pour dépasser : or elle l'est, de 20 km-h au-dessus de 110. En vérité, ce n'est pas seulement la sécurité que défendent les constructeurs.

C'est le marché de l'automobile. A tort ou à raison. Ils craignent de voir l'industrie qu'ils aiment subir les contrecoups de la décision gouvernementale. Citroën pense au coupé avec moteur Maserati qu'il vient de lancer après des années de recherches : qui, en France, voudra se payer désormais un engin pouvant grimper à quelque

gement, il faudrait imposer des vitesses très très faibles, de façon que le choc soit presque impossible ou sans danger. Mais quand deux voitures se rentrent dedans à 60 à l'heure, cela fait des dégâts épouvantables. Voyez-vous, je suis très sensible à cette question de la sécurité routière : j'ai perdu un frère et ma première femme dans des accidents de la route (tous deux roulaient d'ailleurs à moins de 100 à l'heure). Et pourtant je considère la limitation de vitesse comme une brimade, et une brimade inutile.

— Vous avez vous-même décrit l'automobile comme un « engin de mort ». Est-ce qu'il n'est pas légitime d'en réglementer l'emploi ?

— J'ai fait récemment une expérience pour R.T.I. en conduisant une R4 pendant 500 km sur le parcours Paris-Le Mans. J'ai constaté qu'il n'y a pas plus de 10 % des conducteurs qui dépassent 100 à l'heure et pas plus de 5 % qui dépassent 110 ou 120. Parmi ces derniers, il y a, certainement, un très faible pourcentage de jeunes inexpérimentés ou de gens qui ont un peu trop confiance en eux. Mais la plupart des gens qui roulent vite ne sont pas des fous dangereux. Ce sont des conducteurs expérimentés, qui conduisent de 40 000 à 50 000 km par an et qui sont à l'aise au volant.

— Si aussi peu d'automobilistes

conduisent vite, la limitation de vitesse ne devrait pas gêner grand monde ?

— Dites plutôt qu'elle constitue une mesure inefficace : 110 à l'heure, cela peut être une vitesse trop grande pour les débutants, mais bien trop lente pour les gens qui, comme moi, refusent de conduire aux Etats-Unis, parce que, au bout de 100 km, ils s'endorment.

— Vous pensez que les Français conduisent bien ?

— Les Français conduisent très très mal. Et, surtout, leur gros tort est de croire qu'ils conduisent mieux que les autres. Il faudrait éliminer

l'esprit de compétition sur les routes.

— Oui, mais c'est justement la vitesse qui fonde la compétition...

— Sans doute, mais, de toute façon, à n'importe quelle vitesse, les automobilistes n'aiment pas se laisser doubler. Avec la vitesse limitée à 110 km-h, cela va être terrible, parce que les gens vont rouler ensemble et que les dépassements vont être difficiles. Mon plaisir, ce serait d'emmener des gens comme vous, M. Chaban-Delmas, et tout le monde, en voiture, avec moi, pour montrer le ridicule actuel de la structure routière française.



JEAN-PIERRE BELTOISE AU VOLANT DE SA MATRA 530.



→  
220 à l'heure et valant plus de 40 000 Francs, pour se baguenauder en Bourgogne à un train-train de 2 CV ?

C'est une crainte qui peut se discuter. En Amérique et en Angleterre, où la vitesse est limitée depuis des années, le marché des voitures nerveuses reste actif. Les satisfactions du standing, la sécurité accrue pour les dépassements, le plaisir de pouvoir démarrer le premier au feu vert remplacent souvent le goût de la vitesse.

Et, d'une façon plus générale, la hantise des accidents de la route pourrait, finalement, être plus néfaste à l'industrie automobile que la limitation de vitesse. Dont l'efficacité est attestée par toutes les expériences réalisées à ce jour, qu'elles soient américaines, suédoises ou japonaises. Et françaises.

**Pas de choix.** La première remonte à 1959. Pendant onze week-ends, sur 2 050 km de routes, les Français ne purent dépasser les 90 km à l'heure : 25 % d'accidents en moins. L'année suivante, la limitation à 100 à l'heure

du trafic » l'atteste. Deux véhicules, roulant sur un échantillonnage moyen de routes françaises, l'un à allure régulière, l'autre à allure forcée, effectuèrent un périple de 2 800 km. Les temps respectifs de parcours furent de 47 h 53 mn et de 45 h 5 mn. Les moyennes furent, comparativement, de 58 km-h contre 61,6. Deux heures gagnées sur deux jours pleins de route.

Mais le premier véhicule n'eut à donner que sept coups de freins brusques contre cent quatre-vingt-quatre au second, qui, d'autre part, dut payer ses deux heures quarante-huit de gain de temps de 48 l 3 d'essence supplémentaires et d'une usure de pneus double (2 mm au lieu de 1). Ce qui explique, en passant, la morosité des pétroliers et des marchands de pneumatiques devant la limitation de vitesse.

Et, d'ailleurs, ce débat n'est-il pas déjà devenu un faux débat ? Le Pr Michel Roche, directeur du service de recherches psychologiques de la Prévention routière, écrit dans son livre « Vivre avec l'automobile (1) » : « L'es-

cela lui est possible. En 1969, 94 220 automobilistes ont confié à la S.n.c.f. le soin de les transporter avec leurs véhicules. Ce qui est statistiquement raisonnable puisque le rail ne déplore que 0,17 mort par milliard de kilomètres-voyageur, alors que la route en totalise 84.

En fait, que l'on considère les accidents ou les difficultés de circulation, le fossé se creuse chaque jour un peu plus entre ce que la voiture promet et ce qu'elle tient réellement. L'automobiliste moyen découvre peu à peu que la liberté qu'on lui promet sur les prospectus s'arrête où commence la carrosserie de son voisin. C'est-à-dire de plus en plus près. Ciselé au début du siècle à quelques milliers d'exemplaires, le mythe automobile, même pieusement entretenu, supporte mal le tirage en série. A 12 millions d'exemplaires, les traits s'effilochent et les couleurs se fanent. Les 76 % d'automobilistes favorables à une expérience de limitation signifient peut-être à la fois la mort de « l'homme à l'Hispano » et le commencement de la sagesse.

« Pour obtenir une diminution durable du nombre des accidents, écrit le Pr Roche, il faudrait agir sur les intentions des conducteurs, c'est-à-dire sur leur besoin profond de sécurité. C'est un problème de pédagogie... »

**Pas un luxe.** La décision de M. Chaban-Delmas de demander l'application immédiate de la loi de 1957 sur l'enseignement des règles de circulation dans les différents cycles scolaires est non pas un luxe, mais une nécessité. Comme n'est pas un luxe la réforme de l'enseignement de la conduite automobile et de l'examen qui le sanctionne.

Certes, l'ensemble du plan de M. Chaban-Delmas n'est pas encore accepté. On l'a bien vu à propos de la mesure frappant d'interdit les camions sur les routes des week-ends. Devant les protestations des organisations syndicales, le gouvernement a dû capituler, jeudi matin. Mais sa décision restait ignorée des chauffeurs et, jeudi soir, des poids lourds bloquaient l'autoroute du Nord et le boulevard périphérique. Vendredi matin, des centaines de camions interdisaient toute circulation sur l'autoroute de l'Ouest, où automobilistes exaspérés et camionneurs contestataires en venaient aux mains.

De toute façon, même psychologiquement acceptée, la réforme annoncée ne dispense pas l'Etat du formidable effort financier à accomplir pour que les autoroutes, enfin, se construisent à un rythme de pays développé et pour que les routes françaises, parsemées de nids-de-poules, de points noirs et de virages meurtriers, cessent de constituer de véritables pièges à voitures.

Mais l'essentiel reste peut-être de comprendre que la nécessité première est de vivre avec l'automobile. Et non pas malgré elle. **JEAN GIRBAS ■**



Jacques Violet

L'AUTOROUTE DE L'OUEST, ENTRE POISSY ET MEULAN, VENDREDI A 15 HEURES.  
Le gouvernement a dû capituler.

sur l'ensemble du réseau pendant les week-ends, entre le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> octobre, aboutit à une baisse de 15 % des accidents. Mais il y eut des bouchons. L'expérience fut abandonnée.

Désormais, les faits sont plus clairs. Les services spécialisés de la gendarmerie considèrent que la vitesse est responsable de 20 % des accidents corporels et intervient à titre secondaire dans 50 % des cas. Or le paradoxe de la vitesse, c'est que tout le monde se déplace, au total — autoroutes exclues — avec la même lenteur. Une expérience rapportée en 1965 par « Les Annales de médecine des accidents et

pace est encombré par les voitures, le danger est trop grand. Le libre choix de la vitesse maximale n'est plus possible, on ne bondit plus, on défile... L'automobile n'est plus qu'un outil indispensable pour se déplacer à la même allure que les autres. La boucle est bouclée : en se multipliant, l'automobile se nie elle-même... »

**Pas de chance.** M. Baumel avoue d'ailleurs laisser sa voiture au garage et prendre le train chaque fois que

(1) A paraître aux éditions Dunod, collection Dunod Actualité, au début du mois de juin.



Cette idée ne fut connue qu'au plan local d'abord au cours de la période 1967-1969, puis au niveau des pouvoirs publics par une série de questions écrites posées aux ministres directement ou indirectement concernés, ou par des lettres directes des parlementaires.\*

Je finançais par mes propres moyens un tract que j'intitulais (en 1968) « Appel pour les morts sur les routes », en appui à la pétition nationale que j'avais initiée afin de recueillir 10 000 signatures de citoyens en soutien à ma proposition.

Cette proposition se clarifiait. Je réclamais des « notions de Secourisme ». Puis ce fut enfin, les « 5 gestes pour sauver » et, définitivement, le concept des « 5 gestes qui sauvent ».

Avec la création, en 1969, pour les communes de Wasquehal et de Flers (Flers devenant ensuite, avec deux autres communes limitrophes la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq), de ma première association de Secouristes, nous faisons alors ensemble, avec mes jeunes amis, la promotion des « 5 gestes », partout où nous le pouvions, durant nos loisirs, le soir ou les week-ends.

Au sein des ESPC (Equipes de Secours Protection Civile), je rassemblais plusieurs personnalités au sein d'une « commission d'étude accidents de la route » qui, pour sa première réunion (6 juin 1970) fit trois propositions (voir ci-après).

Monsieur **Pierre HERMAN**, Député et Maire de Wasquehal, s'était associé à ces actions. Il les aidait au plan local comme Maire et les relayait au plan national comme parlementaire. C'est l'occasion de lui rendre hommage. Il fut l'un des premiers députés Français à croire aux « 5 gestes » (et à les défendre). \*

La réponse des ministres aux questions des députés permettait de se rendre compte de la position des pouvoirs publics.

Ainsi, si l'on prend en exemple, la question écrite (QE) de M. **LIOGIER**, du 2 avril 1970 (réponse au J.O du 29.5.1970), le ministre de l'Equipement (transports aujourd'hui) parle de « difficultés réelles » pour son application et il affirme (pour mettre la question en attente) :

- Permis de conduire = connaissance du Code de la route et aptitude à la conduite
- Secourisme = durée de l'examen allongée
- Formation au Secourisme = par des médecins ( ?)
- Augmentation très sensible des frais à supporter par l'Etat et les candidats.

\* Voir 8<sup>ème</sup> mémoire (2003) consacré au Parlement.

Commission d'Étude  
"ACCIDENTS DE LA ROUTE"

VOEU PRESENTE LORS DE LA PREMIERE  
REUNION DE LA COMMISSION -  
SAMEDI 6 JUIN 1970 - A.C.N.F ROUBAIX

-----

3 PROPOSITIONS  
=====

- 1°) - Etalement des entrées et sorties d'usines dans les agglomérations importantes.  
(faciliter de circulation, plus fluide, moins de perte de temps, moins d'accidents, etc).
- 2°) - Introduire des éléments de secourisme à l'examen du permis de conduire.  
(afin de sauver les blessés de la route qui demandent des soins immédiats).
- 3°) - Numéro National d'appel de secours. (Pour toute la France)  
(comme en Belgique par exemple)  
afin que l'appel soit rapide et sûr !

VOEU TRANSMIS AU PRESIDENT DE LA COMMISSION,  
MONSIEUR PIERRE HERMAN, DEPUTE-MAIRE DE WASQUEHAL  
POUR ENVOI AU MINISTERE INTERESSE.

Pour la Commission,

Didier BURGGRAEVE  
Secrétaire Général adjoint.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PIERRE HERMAN  
DÉPUTÉ DU NORD  
MAIRE DE WASQUEHAL

SECRÉTAIRE  
DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES CULTURELLES  
FAMILIALES ET SOCIALES

PERMANENCE  
LE SAMEDI DE 15 H A 17 H 30  
28, RUE PELLART  
ROUBAIX  
TEL. 73.13.77

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

WASQUEHAL, LE

II Août 1970

RUE DELERUE ALLÉE DES ROSES, 5

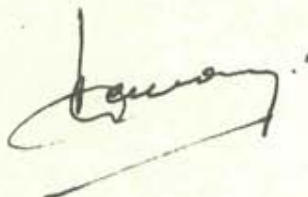
TÉL. 72.13.43

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 25 Juillet à laquelle était joint le voeu présenté lors de la première réunion de la Commission qui s'est tenue à l'A.C.N.F. de Roubaix le 6 Juin dernier.

Je vous informe que je transmets ce voeu à Monsieur Pierre DURONT, Préfet de la Région du Nord, en lui demandant de bien vouloir faire prendre toutes dispositions à ces services en vue de l'application des 3 propositions qu'il contient.

Je ne manquerai pas de vous tenir au courant du résultat de mon intervention et, vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Président des Equipes de Secours  
Protection Civile du Nord  
5, rue Delerue  
WASQUEHAL.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PIERRE HERMAN  
DÉPUTÉ DU NORD  
MAIRE DE WASQUEHAL

SECRÉTAIRE  
DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES CULTURELLES  
FAMILIALES ET SOCIALES

PERMANENCE  
LE SAMEDI DE 15 H A 17 H 30  
28, RUE PELLART  
ROUBAIX  
TEL. 73.13.77

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

WASQUEHAL, LE 17 Novembre 1970

RUE DELERUE ALLÉE DES ROSES, 5  
TÉL. 72.13.43

Monsieur le Président,

Je vous remets ci-joint double de la lettre que vient de m'adresser Monsieur Pierre DUMONT, Préfet de la Région du Nord, en réponse au courrier que je lui avais adressé le 11 Août dernier lui faisant part de vœux émis par la commission d'Etudes des accidents de la route organisée par l'Automobile Club du Nord de la France.

Restant à votre entière disposition pour toute démarche particulière, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments. *et amicaux.*

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Président des Equipes de Secours

Protection Civile du Nord  
5, rue Delerue  
WASQUEHAL

028



DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION  
ET DE LA CIRCULATION3<sup>e</sup> BUREAU

Tél. : 57-09 - 81 à 85

Poste N° 512

Lille, le 30 OCT. 1970

Référence à rappeler :  
D.R.E.C. 3/1.

Monsieur le Député,

Par lettre en date du 11 août 1970, vous avez bien voulu me faire part de vœux émis le 6 juin 1970 par une commission d'études sur les accidents de la route organisée à ROUBAIX par l'Automobile Club du Nord de la France.

Le premier de ces vœux tend à exiger des candidats au permis de conduire la connaissance des notions élémentaires de secourisme.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Commission nationale de secourisme, bien que favorable au principe, n'a pas cru possible d'en recommander l'adoption dans l'immédiat. La formule d'un "mini-secourisme", enseigné sans contrôle et dépourvu de sanctions officielles, n'a pas recueilli son approbation. D'autre part, la préparation au Brevet National de Secourisme des 800.000 candidats qui se présentent chaque année au permis de conduire coûterait 15 millions de francs, et la modicité des crédits mis à la disposition des associations compétentes ne peuvent permettre actuellement une telle dépense.



Quant au voeu relatif à la création d'un numéro national d'appel de secours aux accidentés de la route qui serait le même pour toute la France, une étude approfondie menée au cours de l'année 1969 par les services du Ministère de l'Intérieur permet de s'orienter vers les solutions suivantes :

1) Dans les agglomérations urbaines, le service de police serait alerté en composant le n° 17 sur les postes reliés à un central automatique, ou en appelant Police Secours sur les appareils à commande manuelle.

2) Dans les localités et les zones rurales, le Commissariat de Police ou la Brigade de Gendarmerie territorialement compétent, serait alerté directement par des bornes téléphoniques d'appel implantées sur les routes à intervalles réguliers, ou aux points particulièrement dangereux, et reliées sans intermédiaire à ce service de police ou de gendarmerie. Ces dispositions éviteraient un allongement notable des délais de transmission, chaque fois que le service recevant l'appel n'est pas compétent et se trouve ainsi obligé de le répercuter sur un autre destinataire, par le réseau téléphonique normal.

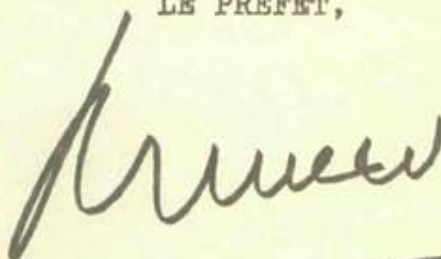
L'installation de ces bornes téléphoniques d'appel, qui a fait l'objet du recensement demandé par la circulaire ministérielle du 28 mai 1969,

.../...

s'effectuera progressivement en fonction des disponi-  
bilités financières par l'intermédiaire du Secours  
Routier Français.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'assu-  
rance de ma considération la plus distinguée.

LE PREFET,



Pierre DUMONT

Monsieur Pierre HERMAN  
Député du Nord  
Maire de Wasquehal  
Rue Delerue Allée des Roses 5

59 - WASQUEHAL

031

M. Liogier

J.O. Débats A.N. n° 42 du 29 Mai 1970

REPONSE - Page : 219

Permis de conduire.

11098. — M. Liogier expose à M. le ministre de l'équipement et du logement que lors d'accidents de la route, de plus en plus fréquents, il est trop souvent constaté que les conducteurs des véhicules concernés ou ceux venant au secours des accidentés sont dépourvus des notions les plus élémentaires de secourisme applicables en ces circonstances. Ceux-ci en toute bonne volonté apportent aux accidentés des secours ou des soins qu'ils croient utiles, au risque d'aggraver l'état du blessé ou même d'entraîner la mort, tels que transport de l'accidenté à pied ou en voiture vers la plus proche habitation alors qu'en certains cas (rupture des vertèbres par exemple) ces blessés doivent normalement, dans l'attente de leur évacuation par des services compétents (gendarmerie, pompiers, ambulances), être laissés sur place ou seulement déplacés avec d'innombrables précautions vers le bord de la chaussée, s'il y a lieu de la dégager pour rétablir la circulation ou en cas d'incendie du véhicule. Il lui demande en conséquence s'il n'y a pas lieu de faire entrer dans les épreuves du permis de conduire un examen comportant des notions élémentaires de secourisme. (Question du 2 avril 1970.)

Réponse. — L'adjonction de notions de secourisme à celles de la conduite elle-même, dans le programme de l'examen du permis de conduire, est, à priori, très séduisante ; mais son application soulèverait cependant des difficultés réelles. Cet examen a, en effet, comme objectif principal de s'assurer que les futurs conducteurs connaissent les règles de la circulation, ainsi que la signification de la signalisation routière, et qu'ils ont acquis une habileté suffisante de la conduite automobile pour leur éviter précisément de provoquer des accidents. Par étapes successives — dont la dernière date de 1967 — l'examen du permis de conduire a d'ailleurs été rendu plus long et plus difficile, en vue d'augmenter la sécurité routière. Des épreuves de secourisme allongeraient la durée de cet examen, sans avoir corrélativement pour effet de permettre un contrôle plus approfondi des aptitudes des candidats à la conduite, aptitudes qui restent le facteur déterminant de la sécurité routière. Enfin, les cours de secourisme ne pouvant être faits que par des médecins qui devraient contrôler également si les connaissances acquises dans ce domaine sont satisfaisantes, il s'ensuit que l'organisation de ces épreuves sur une grande échelle entraînerait une augmentation très sensible des frais supportés tant par l'Etat que par les candidats à l'occasion de l'examen du permis de conduire. Pour ces raisons, et malgré tout l'intérêt qu'offre la suggestion de l'honorable parlementaire, l'administration ne peut envisager de la retenir, du moins pas dans un proche avenir.

35 années plus tard, l'administration reprendra les mêmes arguments et n'aura donc rien fait de concret pour faire évoluer le problème à travers sa propre évolution.

Monsieur **de BROGLIE** interpelle (QE du 12.9.1970) le ministre de l'Intérieur (réponse au J.O du 3.10.1970).

Le ministre aborde la « table ronde sur la sécurité routière » qui avait été mise en place à la suite de l'évocation, par le nouveau premier Ministre **Jacques CHABAN-DELMAS**, lors de son discours de politique générale au Parlement, en 1969, du fléau des accidents de la route.

Ce sujet avait été en effet évoqué à la « table ronde », on parlait d'une « interrogation », puis de formation des candidats, sans rejeter l'idée en elle-même. Mais il n'y eut pas de suite concrète jusqu'en 1974.

A la lecture de la réponse de ces deux cabinets ministériels, les transports (équipement) en mai 1970 et l'Intérieur (pourtant chargé de l'enseignement du Secourisme) en octobre 1970, on retient que les fonctionnaires qui ont rédigé ces textes ignoraient qu'un grand pays européen limitrophe, la R.F.A (République Fédérale d'Allemagne de l'ouest, à l'époque), avait rendu obligatoire une telle formation, courte et pratique, pour obtenir un permis de conduire, depuis plus d'un an !

Dans les réponses aux députés, il était fait allusion à la « table ronde » sur la sécurité routière. Il y eut des groupes de travail, par thèmes, qui se réunirent, suite à l'engagement du premier Ministre en 1969 de s'attaquer à ce fléau.

[Voir ci-après document reçu de **Paul REYNAËRT** \* avec sa dédicace habituelle (méthode que j'ai moi-même utilisée ensuite pour transmettre ouvrages et documents à ceux que je souhaite aider ou qui participent à mon action. Revue de la sécurité – janvier 1970].

→ Voir article de presse « Le Figaro » du 19.3.1970 sur les premières mesures. On verra aussi cette « carence » pour reprendre l'expression, un euphémisme par rapport aux conséquences meurtrières pour le pays, relative aux « dépenses routières ».

\* Paul REYNAËRT, Président d'honneur du CAPSU, mon guide et mon conseiller (un des premiers au tableau d'honneur des « 5 gestes qui sauvent ») qui défendra toute sa vie le projet et qui se réjouissait des résultats obtenus, année après année depuis notre première rencontre en décembre 1968 lors de la réunion de l'UNPC à laquelle je fus invité.

Il fera partie des 3 personnalités que j'avais dû désigner, lors de ma candidature à la Fondation de la Vocation, afin qu'elles puissent témoigner de mon action. Toutes les trois furent présentes le 1<sup>er</sup> décembre 1970 lorsque je reçus à Paris mon diplôme et ma bourse, l'un par l'éminent Professeur LAROCHE de la faculté de Médecine de Paris, membre du jury ; le chèque par le chef de cabinet du ministre de l'Intérieur (membre donateur) – cela ne s'invente pas. Ce qui me permit quelques mois plus tard d'obtenir un rendez-vous personnel avec lui Place Beauvau.



Automobile

M. de Broglie

Permis conduire

J.D. Déb. A.N. n° 74 du 3 octobre 1970

REPOSE - Page : 4092

*Permis de conduire.*

13780. — M. de Broglie rappelle à M. le ministre de l'intérieur que la circulation automobile des jours de début et de fin de vacances s'est une fois encore caractérisée, d'une part, par des embouteillages considérables sur certains axes routiers et, d'autre part, par un grand nombre de blessés dans les accidents, dont l'état a souvent été aggravé par les délais nécessaires à leur évacuation et aux premiers soins. Il lui demande s'il n'envisagerait pas d'inclure dans l'examen nécessaire à l'obtention du permis de conduire : 1° une épreuve de lecture de la carte routière ; 2° une épreuve de secourisme sommaire (Question du 12 septembre 1970.)

Réponse. — La table ronde sur la sécurité routière qui a poursuivi ses travaux au cours du premier trimestre 1970 a formulé diverses propositions relatives à la réforme de l'examen du permis de conduire et notamment l'institution d'une interrogation sur le secourisme routier. Toutes les suggestions émises par cet organisme sont actuellement examinées, en vue de leur réalisation éventuelle, par les différents ministères compétents qui seront saisis de la nouvelle proposition concernant l'institution d'une épreuve de lecture de la carte routière suggérée par l'honorable parlementaire. Mais il est évident que la mise en application effective de toutes ces propositions suppose l'adaptation préalable des moniteurs d'auto-école et des inspecteurs du service national des examens du permis de conduire aux nouvelles épreuves qui seraient instituées, aussi bien pour former les candidats au permis que pour contrôler leurs connaissances.





# La moitié des français nés en 1969 sera victime d'un accident de la route

Par Louis BÉRIOT  
Transit à M<sup>r</sup>  
Union Nationale Protection Civile  
Bureau de Sécurité Civile  
F. U. N. P. C.  
11, Rue Thévenaz  
PARIS 17  
Cliché Gendarmerie Nationale

*A l'attention de N.D. Bungegrave  
radicalement à lui  
B. H. H. H. H. H.*

Une table ronde sur  
la sécurité routière doit  
proposer des mesures urgentes





## Sécurité routière :

### vérités sur la table ronde

Par Maurice CAZAUX

**L'**INTERET manifesté par le Premier Ministre au sujet des accidents de la circulation et son souci de faire son possible pour en enrayer la progression marquent un progrès tellement net par rapport au passé que nous nous en réjouissons sans réserve.

Cet intérêt du Gouvernement se manifeste justement au moment où le ministère de l'Équipement venait d'acheter une remarquable étude de synthèse sur ce sujet et possédait toutes les informations nécessaires, qu'il avait d'ailleurs remises au Premier Ministre. Et, à la décharge des spécialistes, les études antérieures ne manquaient pas non plus puisque le fameux « dossier bleu » avait successivement été communiqué à M. Pisani, à M. Ortolini et à M. Chalandon.

Or c'est justement à l'instant où tout paraissait réuni pour prendre des décisions que tout semble remis en question par la réunion de la Table Ronde de la Sécurité Routière sous la présidence de M. Baumel. Écartons immédiatement toute remarque défavorable qui pourrait viser M. Baumel, au contraire, puisque le Secrétaire d'État auprès du Premier Ministre, chargé des Relations Publiques du Gouvernement est absolument dans son rôle dès lors qu'une Table Ronde est décidée. Il y apporte en outre une incontestable finesse, une conviction profonde, une volonté de bien remplir sa tâche et une inépuisable gentillesse. Mais le problème n'est pas là. Il est de savoir si cette réunion s'imposait. La sécurité des personnes et des biens, pour reprendre la formulation historique de 1792, est avant tout l'affaire de l'État. Lorsqu'un fléau cause chaque année la mort de plus de 10 000 Français (15 000 prévus en 1969) et en envoie 250 000 à l'hôpital, c'est à l'État et à ses représentants à l'échelon le plus élevé qu'il appartient de bien se renseigner et de réagir.

Or nous avons sous les yeux les 20 fascicules de l'« Étude pilote de Préparation Rationnelle des Décisions concernant les Accidents de la Route ». Il s'agit d'une documentation en tous points remarquable, réunie par une élite d'ingénieurs du ministère de l'Équipement et de l'O.N.S.E.R. Le Rapport au Ministre, entre autres, contient une merveilleuse structure de programme qu'aucune table ronde ne pourrait guère améliorer et qui demande simplement des décisions de l'État pour passer au stade de l'exécution.

Tout, absolument tout, y est consigné depuis la formation des conducteurs, l'information du public, la réglementation dans tous les domaines, les aménagements de sécurité, les équipements de sécurité, des études à réaliser, jusqu'à la régulation du trafic, le contrôle des véhicules etc...

Néanmoins, une décision gouvernementale a été prise : réunissez tout de même une Table Ronde ! Admettons que pour des raisons psychologiques cette décision ait été justifiée. Tout militait alors en faveur d'une « bonne Table Ronde » et d'un succès public incontestable.

Il fallait que la composition, les méthodes de travail et la diffusion des travaux soient inattaquables. Or, que voyons-nous ?

Si l'on excepte les fonctionnaires spécialisés et les parlementaires : les personnalités telles que M. Gallienne, M. Guyn, M. Chenot, M. Eyrolles, M. d'Ornhelm, M. Bernasconi, M. Haas Picard.

Et, dans un domaine où l'action sur le public est primordiale puisque 75 % des accidents, au moins, sont dus à des fautes humaines, l'une des cinq commissions de travail, celle de l'Information, est présidée par un constructeur d'automobiles, M. d'Ornhelm et ne comprend, à titre permanent, aucun professionnel de l'information. Il paraît qu'on envisage de « consulter certains journalistes » pour leur demander des renseignements. Voilà qui part d'un bon sentiment mais qui confirme du même coup cette impression qu'on les considère comme des interlocuteurs de seconde zone, tout juste bons à renvoyer à l'office après leur avoir demandé la recette du soufflé au fromage. Une telle erreur psychologique risque de nuire lourdement à l'effet escompté sur l'opinion lorsque toute la tâche d'information reposera, en dehors des opérations rétribuées réalisées par les agences de publicité, sur la bonne volonté des journalistes.

Ces derniers n'ont pas manqué de faire la comparaison avec une autre Table Ronde, celle des sommités scientifiques, aux travaux de laquelle avait été conviée l'association des journalistes scientifiques sur un plan de parfaite égalité. Des personnalités aussi éminentes que MM. Kastler et Monod, prix Nobel, n'ont nullement jugé indigne d'eux de discuter avec des journalistes pour trouver les meilleurs moyens d'informer le public des travaux accomplis par les laboratoires de recherche français.

Quoiqu'il en soit, en matière de sécurité routière, le gouvernement sait déjà, avec ou sans Table Ronde, dans quel sens doivent s'effectuer ses efforts et les crédits dont il peut disposer pour 1970 (30 millions d'affectation spécifique). Qu'il n'oublie pas la nécessité d'une bonne information technique, élaborée par la Commission Interministérielle Circulation-Sécurité. Et, une fois le calme revenu, on retrouvera à la tâche les propagandistes fidèles et passionnés de l'idée de sécurité.



## Des mesures urgentes

**L** le numéro de novembre de la revue de Sécurité a publié le dernier rapport de la gendarmerie sur la circulation de la route. Un rapport impressionnant où toutes les courbes, d'accidents, de blessés, de morts sont en hausse.

Le procès de la route n'est plus à faire. Les moyens à mettre en œuvre pour enrayer, mettre fin à ce fléau national sont connus : limitation de la vitesse, répression de la conduite en état d'ivresse, éducation des français dès l'âge scolaire etc...

La revue de sécurité n'a jamais manqué de tenir ses lecteurs au courant de l'évolution de ces problèmes. L'an dernier, elle publiait par exemple, l'essentiel du rapport fondamental de M. Claude de Peyron, membre du Conseil Economique et Social.

Cependant, le nouveau gouvernement a estimé utile de créer une table ronde pour étudier les problèmes de la sécurité routière.

Cette table ronde était-elle nécessaire quand les mesures à appliquer, les moyens à mettre en œuvre sont déjà connus et requièrent une application urgente. Ce n'est certes pas une table ronde de plus qui résoudra cette grave question ; c'est bien plus une prise de conscience nationale, de la part des pouvoirs publics et surtout de la part de chaque citoyen.

Mais dans cette affaire, la polémique ne peut, elle non plus, rien résoudre. Et puisque table ronde, il y a, nous lui souhaitons de réussir, et lui demandons surtout de faire vite.

L. B.

**Une ville comme Le Havre, peut être rayée de la carte en 10 ans**

**Vitesse limitée à 90 km/h pour les jeunes : résultats insuffisants**

**L**A maladie de la route est devenue aujourd'hui un véritable fléau national, a souligné en ouvrant les travaux de la table ronde, le Premier ministre M. Jacques Chaban-Delmas. Cela ne doit pas susciter chez nous une attitude passive d'acceptation désespérée mais la volonté d'agir vite a-t-il dit aux membres de cette table ronde. Nous pourrions faire quelque chose si nous avons tous la ferme volonté de faire quelque chose.

Les chiffres sont tragiques et éloquentes : en 1968, 14 000 morts et 300 000 blessés. Il ne faut pas que tant de morts ne constituent plus qu'une statistique, mais que chacun ressente en lui-même ce que chaque mort comporte de drames. Le nombre d'automobilistes tués a plus que doublé entre 1960 et 1965. Si l'accroissement de ce mal continue au même rythme qu'au cours des dernières années, entre 1970 et 1980, ce sera l'équivalent de la population d'une ville comme Le Havre qui aura disparu. Parmi ceux-ci, ce sont les jeunes qui sont particulièrement frappés : les accidents de la route représentent la cause de la moitié des décès masculins qui surviennent entre 15 et 25 ans.

Et les blessés ! Ceux qui traînent une vie entière la malchance ou la faute d'une seconde d'imprudence ou d'inattention, au rythme où vont les choses, ils seront bientôt aussi nombreux que la population d'une ville comme Paris et déjà, nous connaissons 100 000 grands invalides permanents ramassés aux bords des routes.

Pour autant qu'on puisse chiffrer une tragédie, le fléau routier coûte à notre économie la moitié du budget de l'Education Nationale. Certes, il y a là une rançon évidente du progrès. En France, plus d'un ménage sur deux possède maintenant une voiture, et s'il faut se réjouir de voir le niveau de vie des Français s'élever et leurs conditions de vie s'améliorer, le Gouvernement ne peut en aucun cas rester insensible à toutes les répercussions de ce fléau national.

Le gouvernement s'est efforcé d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité routière. Les « points noirs » les plus dangereux du réseau national ont été progressivement éliminés au cours des dernières années.

Des mesures réglementaires ont été prises : ainsi à partir du 1<sup>er</sup> avril 1970, les véhicules neufs seront obligatoirement équipés de ceintures de sécurité. De même pour éviter les accidents provoqués par des conducteurs non expérimentés, il a été décidé l'an dernier de limiter à 90 km/h les vitesses autorisées pour les conducteurs ayant leur permis de conduire depuis moins d'un an.

Ces actions ont certainement limité les effets de cette « maladie de la Civilisation » mais nous sommes obligés de constater que les résultats obtenus sont insuffisants et qu'il est urgent de prendre des mesures plus efficaces.

**Un projet de Loi  
fixe le taux  
légal  
d'alcoolisme à  
0,80 g par litre  
de sang**

A ce titre, j'ai tenu à ce que les travaux de cette table ronde commencent par l'annonce de mesures concrètes et courageuses manifestant la volonté du Gouvernement.

Vous savez que, dès le début de l'été 1969, aux premiers jours des départs en vacances, j'ai fait part de mon intention d'accroître la lutte contre les causes du fléau. On ne pouvait certes pas attendre merveilles de mesures immédiates mais la préoccupation était connue et les travaux de réflexion entre les administrations pouvaient commencer. La réunion, depuis lors, de plusieurs comités interministériels permis d'exploiter les résultats des études effectuées et m'a conduit immédiatement, dans le cadre du Budget 1970, à proposer des mesures nouvelles pour lesquelles j'ai réussi à dégager des crédits même en cette période d'austérité budgétaire. Elles permettront des améliorations de l'infrastructure routière, une meilleure surveillance du réseau routier et des soins plus rapides aux accidentés.

Le conseil des Ministres a adopté, sur ma proposition deux projets de loi dont l'efficacité ne fait aucun doute ; le premier assure la répression au volant en définissant un taux légal d'alcoolémie de 0,80 g par litre de sang (voir revue de sécurité de novembre). Cette loi ne vise pas à empêcher les Français de consommer de l'alcool, mais à leur interdire la conduite, lorsque leurs réflexes sont dangereusement ralentis, ce qui est le cas pour tous lorsqu'on dépasse le taux proposé.

Etant l'élu d'une région qui produit des vins, parmi les meilleurs de France, vous pensez bien qu'il n'est pas question pour moi d'empêcher les Français d'en apprécier le charme, mais le bon sens veut qu'on préfère boire après avoir conduit plutôt qu'avant de prendre le volant.

La deuxième loi institue un Fichier National des conducteurs. Cette loi ne conduira pas tous ceux qui ont commis une imprudence en prison, mais elle permettra de déterminer les conducteurs trop dangereux qui accumulent les infractions graves.

Les mesures prises s'imposaient mais elle ne résoudront pas à elles seules le problème. Pour que la circulation automobile s'effectue dans des conditions de sécurité meilleure, il est nécessaire d'agir à la fois sur le conducteur, sur les véhicules et sur l'infrastructure.

## Une action plus efficace

Trois des groupes de Travail que vous allez constituer étudieront ces différents aspects.

Il n'y a pas de solution simple, il y a un drame aux aspects complexes et ceci requiert la nécessité d'une association de tous à la recherche d'une solution.

De tous, ce sont d'abord les conducteurs auxquels il est demandé d'acquiescer une attitude nouvelle, de coopération et de responsabilité. C'est ensuite l'Administration qui doit associer ses efforts dans ses diverses branches pour aboutir à une action plus efficace.

Souvent, la puissance publique est contrainte à n'agir qu'en réprimant les infractions au règlement et en édictant des règlements de plus en plus sévères. Mais il ne peut être question d'organiser une répression permanente, tatillonne et contraignante.

J'ai décidé d'organiser cette table ronde qui va permettre une concertation entre l'Administration et les organismes professionnels privés intéressés. Cette table ronde va étudier différentes questions aussi fondamentales que la formation des conducteurs, le permis de conduire, la limitation de vitesse et le contrôle technique des véhicules.

Il ne s'agit pas d'avoir, à son égard, une attitude sceptique et penser : « que peut bien faire une nouvelle table ronde en face de l'ampleur du problème ? ».

**Etudier la  
formation des  
conducteurs et  
le contrôle  
technique des  
véhicules**



Non, messieurs, il y a des solutions. Les politiques de Sécurité routière mises en place aux Etats-Unis, en Angleterre, en Suède, démontrent avec suffisamment de succès qu'on peut être efficace et atteindre les objectifs que je viens de fixer. Je vous ai choisis en raison de votre grande compétence et je compte sur vous pour aboutir et me proposer d'ici trois mois des mesures concrètes en vue d'améliorer la Sécurité Routière et de définir une politique concertée entre l'Administration et les intérêts que vous représentez.

NB : Parmi les présidents des cinq groupes de travail, la revue de sécurité note les représentants des constructeurs automobiles, les compagnies d'assurance, du syndicat du pétrole, de l'union routière...

## UN FLÉAU SOCIAL

**L**ES conséquences des accidents de la route en France s'aggravent chaque année :

Année	Accidents corporels	Morts	Victimes (tués ou blessés)
1966	209 906	12 158	302 207
1967	215 470	12 926	314 941
1968	226 598	14 284	332 152

Pour 1969, on peut craindre 15 000 morts, soit un mort en moyenne toutes les 35 minutes.

Ces décès sont un fléau social. Ils ne doivent pas être regardés comme l'inéluctable conséquence du développement de la civilisation automobile et de la diffusion des commodités qu'elle apporte à tous.

### UNE AGGRAVATION PRÉVISIBLE

Le nombre de sinistres enregistrés par les Compagnies d'assurances est passé d'environ 4 500 000 en 1962 à 7 700 000 en 1966, et le montant des paiements correspondants à ces sinistres de deux milliards et demi à cinq milliards deux cents millions de francs.

De 1960 à 1965, le nombre d'automobilistes tués a plus que doublé, passant de 2 450 en 1960 à 5 329 en 1965.

Cette croissance est plus rapide que celle de la circulation : le nombre d'usagers de voitures tués étant passé de 5,2 aux 100 millions de véhicules-kilomètres en 1960 à 5,9 en 1965.

Si la progression du nombre d'accidents continue au même rythme qu'au cours des dernières années, entre 1970 et 1980, le nombre de tués sera équivalent à la population d'une ville comme Le Havre, et le nombre de victimes correspondra à la population de Paris, Marseille et Lyon réunies.

On peut estimer statistiquement que plus de la moitié des français nés en 1969 seront victimes (tués ou blessés) d'un accident de la route.

### UNE PERTE LOURDE POUR TOUS

Les décès causés par les accidents de la route entraînent une perte économique importante pour la collectivité. Les victimes sont des jeunes, pour une proportion importante.

En 1969, la perte économique pour la collectivité est estimée à 230 000 F par décès et à 10 000 F par blessé, en moyenne.

Au total, les conséquences corporelles des accidents de la route en 1968 sont évalués à environ six milliards et demi de francs.

Le coût des dégâts matériels porte la perte économique au-delà de dix milliards de francs, soit environ cinq fois la dépense nationale d'investissements routiers et autoroutiers.

# L'alcool au volant : une nouvelle loi

La loi nouvelle qui réprime la conduite sous l'empire d'un état alcoolique est tellement rigoureuse en apparence qu'elle semble paradoxalement avoir jusqu'ici manqué son but. Elle prévoit (article 1<sup>er</sup> du code de la route) un mois à un an de prison et 500 à 5 000 F d'amende, ces peines pouvant être doublées si le prévenu a commis en outre un homicide ou causé des blessures graves.

Son application est très compliquée. Les Magistrats disposent d'une fiche de comportement dressée par un Officier de Police, d'une fiche médicale établie par un médecin et du chiffre d'alcoolémie déterminé après la prise de sang. Mais rien ne leur indique « techniquement » ce qui caractérise légalement la conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

D'autre part, la prise de sang ne peut être effectuée que sur des conducteurs qui, indépendamment des auteurs d'accidents corporels graves, ont commis l'une des infractions routières pouvant entraîner la suspension du permis et à condition que le comportement des coupables laisse supposer qu'ils ont pu agir sous l'empire d'un état alcoolique. D'où d'innombrables difficultés d'application et une jurisprudence particulièrement fluctuante.

Or, le devoir, pour les pouvoirs publics de diminuer le nombre des accidents provoqués ou aggravés par la conduite euphorique ou rageuse entraînée par l'alcool est devenu impérieux.

Comment y parvenir sans tomber dans l'excès ?

Car après tout, comme l'expliquait le Premier Ministre lui-même récemment, en se référant aux meilleurs spécialistes médicaux, on peut fort bien boire sa bouteille de vin chaque jour (7 centilitres et demi d'alcool pur) sans être pour autant un alcoolique (Journal Officiel, débats page 3 796).

Par contre, dans certains cas, il suffit d'absorber le tiers de cette dose d'alcool pour frôler déjà la limite à laquelle il n'est plus possible de s'installer au volant sans représenter un risque certain pour soi-même et pour autrui.

**C'**EST donc cette nécessité de faire comprendre

à tous la différence entre la liberté de boire et l'interdiction de conduire sous l'empire d'un état alcoolique qui devient de plus en plus urgente.

Une modification à la loi mérite donc d'être proposée. Les magistrats ont besoin de connaître la limite précise d'alcoolémie au-dessus de laquelle il n'est pas permis de conduire.

Ce « taux légal » a été déjà adopté par plusieurs pays. La Grande-Bretagne par exemple, l'a fixé à 0,80 g d'alcool pur par litre de sang, chiffre recommandé dans toutes les réunions internationales.

Bien entendu, il est probable que le conducteur qui dépasse légèrement le taux légal ne sera pas, en fait, frappé d'une peine aussi sévère que celui dont le comportement est affecté de façon manifeste par l'alcool qu'il a absorbé.

## ETRE SON CONTROLEUR

Comment d'autre part, protéger le bon conducteur, celui qui ne boit pas au-dessus de la limite permise, contre les inconvénients de la prise de sang qui seule peut permettre une analyse précise et scientifique ?

En décidant que l'alcootest, largement répandu, servira à innocenter en quelques secondes, lors des contrôles, les très nombreux conducteurs qui n'ont rien à se reprocher. Les vérifications s'opéreraient ainsi : tous les conducteurs souffleraient dans le petit ballon de plastique.

Ne seraient retenus que ceux dont l'haleine a fait virer au vert les cristaux jaunes de l'appareil. Mais ce n'est pas l'alcootest qui deviendrait leur accusateur. C'est le résultat de la prise de sang et toutes ses garanties légales (1). Et seulement dans le cas où la limite fixée par la loi serait dépassée.

(1) La prise de sang ne peut être effectuée que par des médecins, avec toutes les garanties d'asepsie nécessaires tandis que l'analyse est pratiquée par des biologistes assermentés.





Cliché Gendarmerie Nationale

Comme d'ailleurs l'alcootest est vendu partout dans le commerce, rien n'interdirait à celui qui voudrait prendre le volant après un repas bien arrosé d'être son propre contrôleur. Il saurait ainsi qu'il faut renoncer à conduire si l'alcootest lui indique une haleine trop chargée.

En tous cas, pour concilier le goût bien français du bon vin ou des alcools fruités et l'obligation d'écartier de la route les conducteurs aux réflexes inconsciemment émoussés par une alcoolémie supé-

rieure à ce qui est prudent, il fallait une législation et une volonté nouvelles.

Le nombre croissant des victimes de la circulation l'exigerait.

Les solutions proposées préservent intégralement le droit de chacun de boire ce qu'il lui plaît comme il l'entend, tout en protégeant l'immense majorité des conducteurs raisonnables contre un danger distinct des risques habituels de la route et qu'il n'eut pas été sage de laisser subsister.



# Offensive de grande envergure

DANS LE PLAN CHABAN-DELMAS PRÉSENTÉ HIER

- **Limitation de vitesse : 110 km/h sur 12.000 km**
- **Loi sur la « conduite en état alcoolique »**
- **Fichier du conducteur**

**L**A France va donc être une démocratie absolue tempérée par la limitation de vitesse : 110 km-heure, sur les grands axes, soit 12.000 kilomètres, auxquels s'ajoutent les 1.570 kilomètres de l'expérience en cours, voilà ce que nous a annoncé M. Chaban-Delmas lui-même hier à l'hôtel Matignon. C'est là une des mesures, la plus frappante aux yeux du public, du plan de sécurité routière en ses grandes lignes qu'a exposé le premier ministre dans sa conférence de presse.

— La sécurité routière, a notamment déclaré M. Chaban-Delmas, devient une cause nationale. Elle nous concerne tous. Il y a quelques mois, constatant la montée des périls sur nos routes, j'ai fait constituer une Table

Ronde qui a réuni des spécialistes et des personnalités diverses sous l'animation de Jacques Baumel. Les premières conclusions de cette Table Ronde viennent d'être déposées. Elles ont été examinées en Comité interministériel ce matin et des décisions ont été prises.

Après avoir communiqué les principales de ces décisions, et que nous énumérons d'autre part, le premier ministre a fait appel à la solidarité et à l'esprit civique des Français.

— Nous ne réussirons dans cette croisade, a-t-il conclu, que si l'opinion comprend la nécessité de cette discipline. Il faut arrêter cette tuerie collective à développement constant. Notre objectif est d'arriver d'abord à un blocage de Phécatombe, ensuite à une régression.

Qui n'approuverait ces paroles de sagesse et pourquoi faut-il qu'il y ait une ombre au tableau ? La limitation de vitesse, dont les modalités devaient être établies « scientifiquement », a eu d'étonnantes et peu scientifiques sautes d'humeur en moins d'une semaine : kilométrage total vendredi dernier, 15 à 18.000 kilomètres lundi, 12.000 kilomètres hier. Les spécialistes eux-mêmes y perdaient leur algèbre, et les services officiels, qui préparaient des documents officiels depuis des semaines, n'ont rien pu remettre aux journalistes affamés, sur ce qui les intéressait le plus.

Mais oublions ces détails, et attachons-nous maintenant à cette cause nationale.

Didier Merlin.

**C'**EST un vaste plan d'ensemble, nous l'avons annoncé, que le gouvernement a mis au point pour tenter de lutter efficacement contre le nombre et la gravité des accidents de la route. Les décisions annoncées hier après-midi par M. Chaban-Delmas, premier ministre, sont fondées en grande partie sur les recommandations

de la Table Ronde sur la sécurité routière qui s'est tenue du 3 décembre au 15 mars dernier.

Les actions proposées par cette Table Ronde, et qui font l'objet d'un rapport de vingt-trois pages, ont été regroupées en six programmes : réglementation de la circulation, répression, formation des usagers, infrastructure, véhicules, secours aux blessés de la route, information.

## Réglementation de la circulation

● **Loi sur l'alcool au volant.** — Le gouvernement présentera, au Parlement, au cours de la session de printemps, un projet de loi instituant un taux légal d'alcoolémie de 0,80 gramme par litre de sang. Nous avons déjà expliqué que si la loi est votée, la police devra ou pourra procéder, selon les cas, par l'alcootest, au dépistage des conducteurs susceptibles de dépasser ce taux. Il s'agit de la protection du public et non d'une brimade.

● **Limitation de vitesse.** — La Table Ronde a estimé à ce sujet qu'elle ne pouvait pas proposer au gouvernement de prendre une décision générale et définitive. Elle a suggéré de poursuivre pendant l'année 1970 l'expérience en cours. Nous donnons ici la carte des itinéraires limités, et les modalités des décisions gouvernementales à cet égard.

## Dépenses pour la route

Nations	Population	Superficie	Km routes	Investissements
ALLEMAGNE	59.000.000	250.000 km <sup>2</sup>	400.000 km	7 milliards 6
BELGIQUE	9.600.000	50.000 km <sup>2</sup>	90.000 km	2 milliards 41
FRANCE	50.000.000	550.000 km <sup>2</sup>	780.000 km	2 milliards 35

Pourtant, notre parc automobiles et son produit national brut sont six fois plus élevé que celui de la Belgique.

## Densité du réseau d'autoroutes

Nations	Km.	Densité par 1.000 km <sup>2</sup>	Densité par 1.000.000 d'habitants
ALLEMAGNE	4.111	16,5	67,7
AUTRICHE	442	5,3	59,7
BELGIQUE	442	13,8	43,5
FRANCE	1.305	2,4	25,8
GRANDE-BRETAGNE	1.044	4,4	19,3
ITALIE	3.496	11,6	64,5
PAYS-BAS	885	26,5	68
SUEDE	376	0,9	47
SUISSE	295	7	47,5

Toutes les comparaisons avec les autres pays d'Europe dans ce domaine sont aussi accablantes pour nous. Or, après l'Italie, le Français est l'usager qui paye l'essence le plus cher. L'investissement minimum pour améliorer la situation serait de 35 milliards par an. Le VI<sup>ème</sup> Plan en accorde cinq pour 1971.

(Tableau établi par l'Union Routière de France).



● **Suspension et annulation du permis de conduire.** — En ce domaine, l'échelle des sanctions devrait désormais s'établir ainsi aux yeux des membres de la Table Ronde : avertissement, suspension avec sursis, suspension (avec possibilité éventuelle d'en réduire la durée par le passage d'un examen), annulation. Le gouvernement a décidé en outre de déposer un projet de loi pour créer un « fichier » qui permettra de déceler les récidivistes de la mauvaise conduite.

● **Élimination des conducteurs, physiquement ou mentalement inaptes, visite médicale.** — On a préconisé à cet égard un contrôle médical systématique des conducteurs sanctionnés par les commissions de suspension du permis de conduire ; la déclaration obligatoire par les médecins, au service départemental de la santé, de certaines maladies jugées incompatibles avec la conduite des automobilistes ; le contrôle de la vision des candidats au permis de conduire.

## Formation

Cette formation doit comprendre d'abord l'enseignement des règles de la circulation dans les différents cycles scolaires, enseignement qui serait sanctionné par un examen permettant d'obtenir un certificat obligatoire pour conduire un cyclomoteur, entre quatorze et seize ans.

La qualité de l'enseignement de la conduite automobile doit être améliorée et surtout l'examen du permis de conduire doit être réformé. La Table Ronde préconise à ce propos l'institution d'un examen écrit pour l'épreuve théorique et l'allongement sensible de la durée de l'épreuve pratique de conduite.

## Infrastructure

Sur ce chapitre, on sait le retard pris. On sait aussi que les actions ne peuvent être que lentes et très coûteuses. C'est pourquoi la Table Ronde s'est attachée à définir des opérations rapidement rentables : marquage horizontal des chaussées, aménagement de carrefours, suppression d'obstacles latéraux ; routes à priorité : élargissement à 10 m 50 des routes de 9 mètres à trois voies.

● **Réseau routier dans les villes.** — Il est proposé d'équiper les faubourgs en feux coordonnés, limitant la vitesse à 60 km/heure, de développer les bandes cyclables, d'améliorer l'éclairage public et la protection des piétons, de définir les axes prioritaires.

Dans les centres, l'étude de plans de circulation (sens uniques) est envisagée pour une trentaine de villes.

## Véhicules

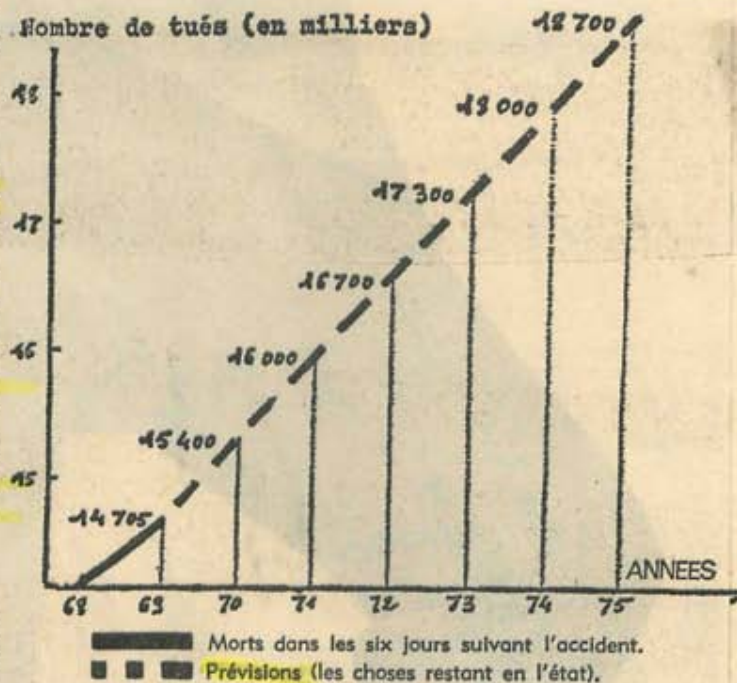
C'est la partie la plus faible du rapport et donc du travail de la Table Ronde, et M. Chaban-Delmas n'y a pas fait allusion dans son discours de clôture. On propose ici une campagne en faveur du port de la ceinture de sécurité. Le contrôle technique des voitures particulières a été ajourné.

## Secours aux blessés

Il a été recommandé d'installer sur les axes routiers les plus importants des bornes téléphoniques d'appel comme sur les autoroutes.

La Table Ronde suggère également tout un ensemble de mesures sur l'organisation générale

Nombre de tués (en milliers)



Nombre de tués dans les accidents de la route

PAYS	1964	1965	1966	1967	1968
France .....	11.105	12.150	12.158	12.926	13.580
R. F. A. ....	16.494	15.753	16.868	17.084	16.598
Italie .....	9.694	8.990	8.904	9.381	9.740
Grande-Bretagne .....	7.820	7.952	7.985	7.319	6.810
Suède .....	1.308	1.303	1.313	1.077	1.262

On remarque, dans ces chiffres comparés, que le nombre des tués en Grande-Bretagne, pays où a été appliquée une politique énergique de sécurité routière, a nettement diminué. Il n'en a pas été de même en France.

des secours, mesures qui complèteraient le plan des ministères de l'Intérieur et de la Santé publique et faciliteraient sa mise en œuvre.

## Information

La Table Ronde propose la création d'un « comité mixte » pour l'information en matière de sécurité routière et d'une cellule chargée de documenter la presse.

Telles sont les principales recommandations du rapport analysé ici.

« La politique proposée, estime ce rapport en sa conclusion, devrait permettre à moyen terme de renverser l'évolution. » Ajou-

La France consacre 1,34 % de son revenu national en dépenses routières. C'est la proportion la plus basse de toute l'Europe occidentale. La Norvège 3,15 %, la Suisse 2,05 %, l'Allemagne de l'Ouest 2,25 %, la Belgique 2,04 %, etc...

Notre réseau routier est le plus mauvais et le plus pauvre.

Or, les automobilistes français payent 31 milliards d'A.F. d'impôts et de charges diverses. Grâce à eux, notre industrie automobile a pris une place du premier plan et c'est notre première exportatrice.

Notre tourisme et la rotation de notre économie sont liés à la rapidité et la commodité de nos communications. Quant aux milliers de vies humaines que coûte cette carence, n'essayons pas de les chiffrer.

Des investissements dans ce domaine ne seraient-ils pas au moins aussi utiles que ceux engagés pour les spéculations si souvent déçues des libéralités du prestige ?

# 1971

Le 1<sup>er</sup> décembre 1970, je recevais, à Paris, une « bourse de la Vocation », prix d'encouragement et de soutien aux jeunes désireux de suivre leur Vocation, parfois contrariée ou empêchée de s'épanouir par de multiples obstacles.

Le chèque me fut remis (il est important de le rappeler) par le Chef de cabinet du ministre de l'Intérieur, le diplôme de Lauréat par le **Professeur LAROCHE**, éminent praticien et ancien Président de la Faculté de Médecine de Paris.

Monsieur **Pierre HERMAN**, Député-maire de Wasquehal\* était présent ainsi que notre Président d'honneur **Paul REYNAËRT** et le Président-Fondateur de l'UNPC, **Jean-Laurent PERUSSEL**.

**Pierre HERMAN** me fit rencontrer brièvement Monsieur **Jacques BAUMEL** (dans une salle privée proche de la cérémonie), où il se trouvait avec **Madame POMPIDOU**, épouse du Président de la République, invitée d'honneur.

Cette bourse remise à un jeune moniteur de Secourisme de 22 ans, au titre du « Secourisme et Protection Civile », ce qui permettait de valoriser ces deux thèmes méconnus de la population... et des médias.

Ma reconnaissance par la Fondation, du travail déjà accompli, de mes projets et de l'intensité de cette Vocation de Secouriste et d'Instructeur permettra de faire connaître les « 5 gestes » par des articles de presse, locaux mais aussi au niveau national (par exemple dans « France Soir ») et un contact, justement, avec la « Mission interministérielle de sécurité routière », créée à l'initiative du premier Ministre, structure qui préparera les réunions de la « table ronde » et enfin, en 1972, aboutira à la nomination d'un « Délégué interministériel ».

Les contacts pris (suivis par la Fondation), je rencontrais à Paris Monsieur **ODINOT** le 16 février 1971 (correspondances ci-après). Un article de presse annonça cette rencontre.

Comme je le fais toujours, je relançais M. **ODINOT** dès le 1<sup>er</sup> avril (lettre ci-après).

J'avais, suite à l'obtention de ma bourse, fait réaliser un papier à mon nom, avec l'adresse du siège des ESPC à Wasquehal, car certaines démarches ne pouvaient être entreprises et engagées dans tous les cas l'association, même si il y avait un lien évident.

\* Wasquehal : lieu de création de ma première association de Secouristes, en 1969 après l'abandon de la création de l'UDPC (Union Départementale de Protection Civile) rattachée à l'UNPC, suite aux pressions et aux barrages de l'administration départementale et du projet de création d'une ADPC (Association Départementale de Protection Civile, rattachée à la FNPC), associations nationales différentes et concurrentes.



# FONDATION DE LA VOCATION

133, CHAMPS ELYSEES  
PARIS 8<sup>e</sup> - 720-78-00

Paris, le 3 février 1971

Monsieur Didier Burggraeve  
251, rue Jules Guesde

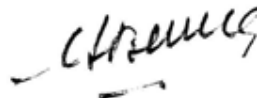
59 - Roubaix -

Cher Didier Burggraeve,

Je m'empresse de vous rassurer pour le rendez-vous que vous avez pris avec M. Odinot du Service Interministériel de Sécurité Routière.

Dès la réception de votre lettre, j'ai téléphoné à M. Odinot qui m'a assuré vous écrire très prochainement pour vous confirmer votre entrevue. A cet effet, M. Odinot a jugé préférable que vous soyez reçu par M. Machtou qui saura vous apporter tous les renseignements et toute l'aide qui vous sont nécessaires.

Croyez, je vous prie, Cher Didier Burggraeve, à l'assurance de mes sentiments de bien cordiale sympathie.



Guy Beugnot.

PO/EM  
n°156

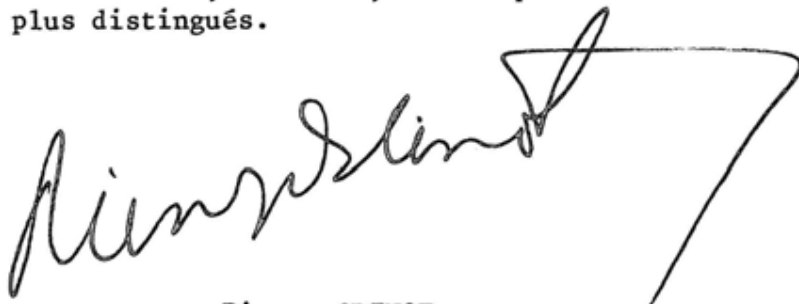
Paris, le 9 Février 1971

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 22 janvier 1971 dont je vous remercie.

C'est bien volontiers que je vous recevrai le Mardi 16 Février prochain à 14h30 à mon bureau. Si une autre heure avait votre préférence n'hésitez pas à m'appeler, ou en mon absence, Madame MANAUD afin de vous <sup>me</sup>fixer un autre rendez-vous.

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



Pierre ODINOT

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Lauréat de la Fondation de la Vocation  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL



ROUBAIX,

DIDIER BURGGRAEVE

Le 24 Février 1971.

Monsieur Guy BEUGNOT,  
FONDATION DE LA VOCATION,  
133, Champs Elysées  
75 - PARIS 8ème

Cher Ami,

Monsieur ODINOT, de la Mission Interministérielle de Sécurité Routière m'a réservé un excellent accueil lorsque je suis allé le voir mardi 16 et j'ai pu faire avec lui le point de ce projet pour lequel je me bat depuis 4 ans.

Je me suis aperçu, comme le prouve le compte rendu de Presse ci-inclus que ce problème n'a pas été fort étudié jusqu'à présent. Il m'a été promis que ma proposition serait portée à la connaissance des responsables de la Table ronde.

Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez, de votre côté, tenir cette affaire en éveil. C'est je pense la meilleure solution pour que les études entreprises actuellement soient poursuivies.

La Revue Nationale de la Protection Civile a consacré sur moi un article pour le Prix de la Fondation. Je ne manquerai, très prochainement, de vous en faire parvenir un exemplaire.

A très bientôt,  
Merci de votre aide,

20 FEV. 1971

## M. Didier Burggraeve reçu à Paris à la mission interministérielle de sécurité routière

Mardi dernier, au cours d'un séjour à Paris, M. Didier Burggraeve, président des équipes de Protection Civile du Nord, a été reçu à la Mission interministérielle de Sécurité Routière, rue de Varenne et a rencontré notamment la secrétaire générale de la Table ronde sur la Sécurité routière. Il a exposé son point de vue en ce qui concerne l'introduction de notions de secourisme à l'examen du permis de conduire et peut-être les cinq gestes qui sauvent.

Il ressort de cet entretien que ce projet n'a jusqu'ici pas été fort étudié. De ce fait, cette importante question sera portée à la connaissance des services de la Mission interministérielle. A la suite de différentes interventions de la part de Didier Burggraeve, plusieurs ministères avaient fait ressortir les difficultés d'une telle mesure. Mais l'orientation de ces ministères ne va pas dans le sens souhaité et c'est ce qui provoque ces nombreuses difficultés.

Lors de la prochaine réunion, la commission d'étude « Accidents de la route », rattachée aux équipes de Protection Civile du Nord, étudiera à nouveau la question et fera le point de la situation.

Correspondance pour cette commission : 5, rue Delerue à Wasquehal.



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

**Le 1er Avril 1971.**

**Monsieur Pierre ODINOT,  
Mission Interministérielle  
de Sécurité Routière,  
Hôtel de Clermont,  
69, rue de Varenne  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Cher Monsieur,**

**Je vous remercie de l'excellent accueil  
que vous m'avez réservé lors de ma visite à votre  
bureau le mardi 16 février dernier.**

**Depuis cette date, j'ai reçu l'appui de  
nombreux autres députés dont M.M :**

**Louis JOXE - Bertrand des GARETS - François MISSOFFE  
Docteur Jacques GRONDEAU - Jean-Claude FORTUIT -  
René TOMASINI - Emile HALBOUT - Michel HOGUET -  
Jean-Jacques SERVAN-SCHREIBER - Michel PONIATOWSKI  
François GERBAUD - Docteur HEBERT - Guy MOLLET  
ainsi qu'une correspondance de M. René PLEVEN.**

**Voulez-vous avoir la gentillesse de me  
dire ce que, de votre côté vous avez pu faire.**

**Dans cette attente, je vous prie de croire,  
Cher Monsieur, en l'expression de mes sentiments  
respectueux.**

**Didier BURGGRAEVE**

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

Ensuite, j'ai amplifié mes contacts avec les députés, tous les députés, par ordre alphabétique ; ils répondaient souvent très favorablement, certains posaient une question écrite, d'autres adressaient une lettre directe aux ministres qui pouvaient être concernés par le projet des « 5 gestes ».

Par sa réponse du 5 avril 1971 (ci-après), M. **ODINOT** me demandait de détailler le projet des « 5 gestes ». Par ses questions, il m'a permis de préciser le projet pédagogique pour une formation pratique en 2 séances, de 2 à 3 heures chacune.

La demande précise sur le nombre de formateurs (moniteurs de Secourisme) m'obligea à saisir les services de la Protection Civile (SNPC) dont les bureaux avaient été transférés du 17<sup>ème</sup> arrondissement à Levallois-Perret. Demande adressée le 6 avril 1971. La réponse a été publiée dans le 1<sup>er</sup> mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » (1981) dont la synthèse se trouve sur le site du CAPSU depuis avril 2005.

Le premier dossier, complet, fut adressé à la secrétaire de la « table ronde » (Mission interministérielle), le 7 juin 1971.

En ce qui concerne l'épreuve pratique on retrouve nos « 5 gestes », dans l'ordre de l'époque, chronologie revue ensuite pour faire passer la ventilation en 3, la PLS en 5 ; le « dégagement d'urgence » d'un véhicule demeurant peu fréquent par rapport au nombre d'accidents fera l'objet de conseils et d'instructions complémentaires.

Le projet récapitulé par 5 feuillets précisera que cet enseignement serait gratuit. L'examen envisagé fut supprimé rapidement. Selon les séances gratuites organisées par les ESPC (le samedi matin), puis par l'ANUR, mon premier découpage permettait de répartir la formation.

En ce qui concerne le coût (à la charge du SNPC à l'époque, première approche du fait de la gratuité pour les candidats), le préfet, son directeur, me répondit et m'indiqua que la prise en charge financière par son administration était impossible (mais il se basait sur la formation au BNS – Brevet National de Secourisme – formation longue d'une durée d'environ 30 heures ! (au minimum)).

Cette suggestion fut rapidement abandonnée et cette première approche a été ensuite largement revue et corrigée. Ceux qui ont prétendu ces dernières années que ce projet n'avait jamais changé ou évolué se sont trompés, probablement volontairement car opposés à sa mise en place.

Le projet des « 5 gestes qui sauvent » a subi des retouches permanentes, notamment au moment de la sortie de la première brochure, en 1972, avec les propres observations du **Professeur Marcel ARNAUD** (d'où la mention de son agrément en première page de la brochure pour les 9 éditions).



MISSION INTERMINISTÉRIELLE  
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

HOTEL DE CLERMONT  
69 RUE DE VARENNE, PARIS-VIII<sup>e</sup>  
TÉL. 551.73.89

PO/EM  
n°231

Paris, le 5 Avril 1971

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 1er Avril et vous demande d'adresser dès que possible un dossier très détaillé à Mademoiselle DELAMOUR - chargé du Secrétariat de la Table ronde - sur :

- Votre projet concernant l'épreuve de secourisme au permis de conduire.
- Les moyens que vous préconisez pour la réalisation de votre projet (avec tous les détails).

J'attire votre attention sur la nécessité pour vous, d'indiquer le nombre de Moniteurs de Secourisme actuellement formés et le nombre de ceux qui pourraient accepter une telle charge, (répartition par département). Combien chaque moniteur donnerait de leçons ? Quelles seraient la fréquence des leçons, et où seraient-elles dispensées ? Qui contrôlerait la bonne assimilation ? L'épreuve serait-elle obligatoire ou facultative ? Qui assumerait la charge de l'opération ? etc...

Le dossier que vous voudrez bien soumettre à Mlle DELAMOUR ne pourra être pris en considération que dans la mesure où il sera complet et que les chiffres dont vous ferez état seront établis.

Bien entendu, rien ne peut vous être promis car votre projet, si souhaitable qu'il puisse être, ne pourra être étudié que s'il est parfaitement réalisable avec les moyens actuels.

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



Pierre ODINOT

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue - 59 WASQUEHAL

DIDIER BURGRAEVE

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burgraeve*

Le 7 Juin 1971.

Mademoiselle DELANOUR,  
Chargée du Secrétariat  
de la Table Ronde sur  
la Sécurité Routière,  
HOTEL de CLERMONT,  
69, rue de Varenne  
75 - PARIS VIIème

Mademoiselle,

Je vous prie de trouver sous ce pli  
les détails pour la mise en application du projet  
concernant l'introduction d'une épreuve pratique  
de Secourisme au permis de conduire.

Je me permets d'attirer votre attention  
sur le fait que deviendront obligatoires la posses-  
sion d'un triangle de pré-signalisation, d'une lampe  
électrique et d'une trousse de secours.

Il me serait fort agréable de connaître  
précisément les suggestions émises par la Table  
ronde et je serai heureux si vous pouviez me faire  
adresser un document à ce sujet.

Je reste à votre entière disposition  
et je vous prie de croire, Mademoiselle, en  
l'expression de mes sentiments distingués.

052



1<sup>er</sup> Décembre 1970

PROJET

EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME  
AU PERMIS DE CONDUIRE.

1) LES GESTES A ENSEIGNER.

- 1 - APPEL DES SECOURS (Comment les appeler - Qui prévenir -  
Que dire - Comment renseigner ?)
- 2 - BALISER LA ROUTE (De jour comme de nuit afin de prévenir  
les automobilistes du danger et éviter  
un autre accident).
- 3 - ARRÊT DES HÉMORRAGIES EXTERNES (Car un blessé peut saigner en divers  
endroits du corps - Ce geste peut per-  
mettre au sujet d'attendre sans aggrava-  
tion l'arrivée de l'ambulance).
- 4 - DÉGAGER D'URGENCE (C'est à dire dégager le blessé sans con-  
naissance, encore dans la voiture, avec  
le maximum de précautions si celle-ci  
prend feu). Seul cas où l'on pourra  
retirer quelqu'un de son véhicule.  
Et, savoir disposer une victime en  
position de Sécurité afin d'éviter  
l'étouffement ou l'aggravation de ses  
blessures).
- 5 - RANIMER (Par une méthode orale - bouche à bouche  
ou bouche à nez).

.../...

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

*Didier Burggraeve*

1<sup>er</sup> Decembre 1970

**1) suite**

Cet enseignement devrait être dispensé gratuitement par les organismes de Secourisme qui existent :

- Associations de Protection Civile
- Croix-Rouge Française
- Fédération Nationale de Sauvetage
- Hospitaliers Sauveteurs Bretons,
- Secouristes Français,
- Sapeurs-Pompiers.

DISTRIBUTION gratuite d'un dépliant à chaque automobiliste rappelant les gestes à connaître (voir modèle joint, simple et très explicite).

Il s'agit essentiellement d'une épreuve pratique.

Les futurs conducteurs devront pratiquer ces gestes plusieurs fois afin de les connaître bien. 2 séances de 2 ou 3 heures seraient le minimum nécessaire, pas moins car il faudrait toucher l'attention des candidats par des images (film, diapos).

Reconnu apte à porter les premiers secours, le candidat recevrait un timbre à apposer sur son permis de conduire et éventuellement une attestation qui lui permettrait de se présenter valablement devant l'examineur pour le permis de conduire proprement dit. Un petit examen doit être prévu destiné à vérifier l'aptitude des candidats. Les examinateurs seraient désignés par les Directions Départementales de la Protection Civile (soit Moniteurs Nationaux n'ayant pas participé à l'enseignement et parfois des médecins dans la mesure de leur disponibilité).

**N.B :** La Croix-Rouge Française a lancé une Campagne sur le thème 4 gestes pour une vie. La grave erreur est d'avoir négligé l'importante question du balisage, cause de plus en plus répétée d'accidents graves. Autrement, l'esprit de cet organisme s'oriente exactement dans le sens des 5 gestes qui Sauvent.

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

### PROJET

## EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME AU PERMIS DE CONDUIRE.

### 2) MOYENS PEDAGOGIQUES

#### SUGGESTION :

#### Cours donnés

2 samedis matins (séance de 2 à 3 heures chacune)

premier samedi : Cours théoriques  $\frac{1}{2}$  heure  
sur les accidents de la route  
les blessés que l'on rencontre  
les secours à apporter  
la conduite à tenir (jour - nuit)  
projection d'un film  
1<sup>er</sup> geste (Appel des secours) en détail  
2<sup>ème</sup> geste (Baliser la route)  
3<sup>ème</sup> geste (Arrêt des hémorragies externes)  
Pratique par ateliers  
remise du dépliant.

deuxième samedi : Révision théorique et pratique  
projection de diapositives sélectionnées  
4<sup>ème</sup> geste (Dégagement d'urgence et position  
de Sécurité)  
5<sup>ème</sup> geste (méthodes orales de réanimation)  
Pratique par ateliers.

Selon les directives des Directions Départementales de la  
Protection Civile passage des candidats pour vérification  
des connaissances et remise vignette pour permis de conduire  
et auto-collante pour pare-brise voiture.

Examen qui doit avoir lieu en dehors des 2 samedis et rendu  
obligatoire avant le passage du permis proprement dit.



Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

PROJET

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME  
AU PERMIS DE CONDUIRE.**

**3) MOYENS UTILISABLES POUR LA DIFFUSION  
DE L'ENSEIGNEMENT.**

Avant la mise en pratique :

- Campagne télévisée destinée à modifier l'état d'esprit des conducteurs.
- Recueillir l'adhésion morale des usagers en insistant sur le caractère et l'obligation de venir en aide et de porter secours aux victimes de la route (article 63 du Code Pénal)
- Démarrer la diffusion de l'enseignement tout d'abord sans obligation.

Les séances devront être organisées à l'initiative des Associations de Secourisme qui auront la charge de diffuser l'enseignement. Seules les Directions Départementales vérifieraient les connaissances par des centres d'examen (par médecins ou Moniteurs Nationaux non concernés par la formation).

NOMBRE :

Afin de permettre une bonne assimilation par les candidats et d'assurer de bonnes conditions aux enseignants chaque cycle de 2 séances devrait être limité à 30 avec la participation de 2 Moniteurs, 2 Aide-Moniteurs et 2 Secouristes.

MATERIEL D'ENSEIGNEMENT :

C'est celui qui est couramment employé actuellement. Il serait toutefois nécessaire de prévoir la sortie en de plus nombreux exemplaires d'un film sur les soins à donner aux blessés de la route.

exemple : film une jolie petite route (Service National de la Protection Civile) et qui convient parfaitement au but recherché.

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

PROJET

EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME  
AU PERMIS DE CONDUIRE.

4) CÔÛT

L'enseignement serait gratuit

la plaquette de rappel également

Un timbre serait apposer sur le permis de conduire  
dans une case réservée à cet effet et à la mention  
obligatoire du groupe sanguin

La vignette auto-collante pour voiture (pare-brise  
avant) pourrait être offerte avec l'achat d'une  
boîte de secours (qui deviendrait indispensable)

PLAQUETTE :

Elle pourrait peut-être être prise à la charge des  
Compagnies d'assurances qui feraient à la suite de  
cette opération des bénéfices importants  
( victimes sauvées, accidentés moins atteints, sans  
paralysie, mutilation ou amputation)

TIMBRE (pour permis)

Il pourrait être remis par les Organismes de Secourisme  
ou les Directions Départementales après examen.  
Les frais seraient supportés par le Service National de  
la Protection Civile (par subvention d'Etat), des Or-  
ganismes prévus (Prévention Routière, etc).

N.B : Pour la plaquette, il est possible de faire une  
estimation.

Après mes premières lettres, ciblées, à des députés (et quelques sénateurs), notamment de mon département, et la démarche de **Pierre HERMAN** qui avait suscité une réponse personnelle du ministre de l'Intérieur, M. **Raymond MARCELLIN** (déjà publiée), j'entrepris d'écrire à tous les députés, par ordre alphabétique, en suivant le « répertoire des députés » qu'avait bien voulu me remettre en prêt (mais je l'ai conservé en souvenir), le Député-maire de Wasquehal.

En 1971, le traitement de texte n'existait pas, ce qui m'aurait permis de gagner un temps considérable, même en adaptant chaque lettre à mes interlocuteurs. Si le fond du problème restait évidemment le même, apprendre à tous nos concitoyens la conduite à tenir face à un accident de la route afin de sauver ceux qui pouvaient (et devaient) l'être, des arguments divers étaient utilisés pour inciter tel ou tel député à prendre partie en faveur du projet.

Parmi les nombreuses réponses, on peut retenir celle de M. **René TOMASINI** (les correspondances étaient adressées à Wasquehal, rue Delerue, au siège des ESPC créées en 1969\*).

Membre du groupe UDR (qui deviendra ensuite le RPR), un moment secrétaire général, le député de l'Eure évoquait dans son courrier du 9 mars 1971 les diverses réponses déjà obtenues par ses collègues du même groupe\*.

De M. **LIOGIER**, qui suivra le dossier de nombreuses années (sa QE du 29.5.1970) et la réponse négative du ministre de l'Equipement (chargé des transports donc de la délivrance des permis de conduire).

De M. **de BROGLIE** (QE, réponse du 3.10.1970), mais réponse du ministre de l'Intérieur. Voir précédemment.

Le fait nouveau était la position exprimée par un haut fonctionnaire représentant le ministre de la santé à une « journée nationale de prévention et de secours routier », à Château-Salins (1), M. FAVREAU (c'était le 15 novembre 1970), où il annonça qu'une « épreuve complémentaire sur les premiers soins à donner aux blessés » figurait parmi les mesures (nouvelles) envisagées. Mesure non facultative ou acte volontaire, mais bien obligatoire, comme préconisée par le projet des « 5 gestes ».

Et d'autres questions étaient posées par d'autres parlementaires, comme celle de M. **FORTUIT**.

\* Le siège des ESPC (j'habitais Roubaix) ne pouvait se concevoir qu'à Wasquehal, ville principale avec Fiers pour le rayon d'action de l'association. Monsieur et Madame DE REVIÈRE acceptèrent que le siège soit fixé à leur domicile de la rue Delerue, qu'ils en soient remerciés à nouveau, sachant qu'ils apportèrent une aide précieuse et permanente à l'association.

\* Groupes parlementaires : voir le 8<sup>ème</sup> mémoire consacré au Parlement (2003) > bibliographie.

(1) – Voir tomes I, II et III sur le secours routier et la médicalisation des secours, œuvre du Professeur Marcel ARNAUD.



ASSEMBLÉE NATIONALE

**RENÉ TOMASINI**DÉPUTÉ DE L'EURE  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
MAIRE DES ANDELYS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 9 Mars 1971

Cher Monsieur,

Par lettre du 26 février, vous avez appelé mon attention sur l'action que vous menez depuis plusieurs années afin que des notions de secourisme soient exigées à l'examen du permis de conduire.

Je connaissais déjà les initiatives que vous avez prises à cet égard par plusieurs de mes amis parlementaires appartenant au Groupe U.D.R. auxquels vous vous êtes déjà adressé.

Sans doute, savez-vous déjà que M. LIOGIER, député U.D.R. de l'Ardèche, a interrogé à ce sujet M. le Ministre de l'Équipement et du Logement. Dans une réponse faite par celui-ci à une question écrite de M. LIOGIER ( Q.E. n° 11098 - réponse J.O. Débats A.N. du 29 mai 1970 - jointe ) il disait que malgré l'intérêt qu'offrirait l'inclusion dans les épreuves du permis de conduire d'un examen comportant des notions élémentaires de secourisme, l'administration ne pouvait envisager de retenir cette suggestion, du moins dans un proche avenir.

Depuis, la position du Gouvernement semble avoir évolué. En effet, M. le Ministre de l'Intérieur répondant à M. de BROGLIE, député de l'Eure ( Q.E. n° 13780 - Réponse J.O. Débats A.N. du 3 octobre 1970 - jointe ) faisait état du fait que la " table ronde " sur la sécurité routière avait formulé des propositions allant dans le sens que vous souhaitez.

Plus récemment encore, M. FAVREAU, Inspecteur Général de l'Administration, représentant M. le Ministre de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale à la journée nationale de prévention et de secours

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5 Rue Delerue  
59 WASQUEHAL

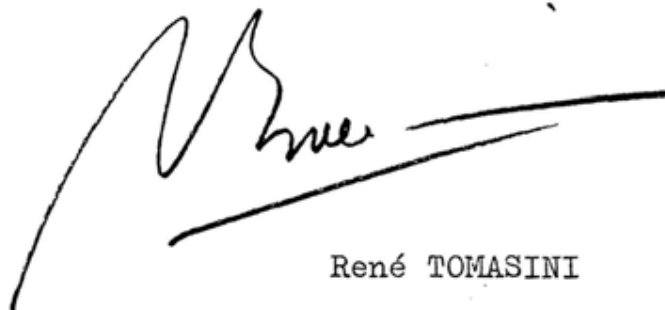
059  
.../...

routier organisée à Château-Salins le 15 novembre dernier disait que parmi les mesures envisagées pour renforcer la sécurité figurait l'obligation pour les candidats au permis de conduire de subir une épreuve complémentaire sur les premiers soins à donner aux blessés.

Mon collègue et ami M. FORTUIT, député U.D.R. de l'Essonne, vient d'ailleurs de poser une question écrite ( Q.E. n° 16936 - J.O. Débats du 6 mars 1971 -jointe ) se rapportant au même sujet à M. le Ministre de l'Equipement et du Logement.

Je pense que, compte tenu de l'évolution que je viens de vous retracer, le problème qui vous préoccupe trouvera sans doute une solution à une date relativement proche.

Veillez agréer, je vous prie, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs et dévoués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'René', is written over a horizontal line. The signature is fluid and cursive.

René TOMASINI

M. **TOMASINI** était optimiste. Il achevait sa lettre par « Je pense que, compte tenu de l'évolution que je viens de vous retracer, le problème qui vous préoccupe trouvera sans doute une solution à une date relativement proche ».

Les contacts avec M. **BAUMEL** (par ailleurs maire de Rueil-Malmaison), chargé notamment de la sécurité routière, se poursuivaient.

J'avais pu le contacter dès juillet 1969 (car dans les premiers dans l'ordre alphabétique du répertoire). Ma relance du 14 avril 1971 (après notre brève rencontre lors de la cérémonie du 1<sup>er</sup> décembre 1970 de remise des bourses de la Vocation) ne pouvait être plus claire.

Le projet de « notions de Secourisme » en 1967-69, devenu ensuite « 5 gestes pour sauver » puis, enfin, définitivement les « 5 gestes qui sauvent » (1), était « soutenu » par une centaine de parlementaires et déjà plusieurs milliers de signatures (2).

Curieusement, dans sa réponse du 29 avril 1971, le secrétaire d'Etat me posait les mêmes questions que celles de la « Mission interministérielle » auxquelles j'avais déjà répondu.

Mais le chef de la « Mission » était M. **Jacques EISENMANN**, conseiller du premier Ministre. Des lettres de parlementaires étaient directement adressées à **Jacques CHABAN-DELMAS** pour attirer son attention sur cette idée « nouvelle », lui qui avait cité ce fléau lors de sa déclaration au Parlement à sa prise de fonction en 1969.

Ce qui ne m'empêchait nullement de saisir directement, par lettre, autant les ministres concernés (Intérieur, transports, santé), le premier Ministre, voire le Président de la République\*.

La lettre du 12 mai 1971 de M. **EISENMANN** était « pleine d'espérance » comme aurait dit le **Professeur ARNAUD**, puisqu'il s'engageait à faire enseigner l'appel des secours, l'alerte (1<sup>er</sup> des 5 gestes), et le balisage de la route (2<sup>ème</sup> des 5 gestes). Le triangle fut en effet rendu obligatoire (il est complémentaire des « feux de détresse » imposés ensuite, mais il ne les remplace pas).

Il évoque ensuite deux autres gestes (pour arrêter une hémorragie et la position de « sauvegarde »), soit au total 4 des 5 gestes. Seul manque la ventilation par bouche à bouche. Mais nous étions en mai 1971 !

(1) – Voir récit dans « Mémoires d'activités », 15 chapitres – 1965 – 1970.

(2) – J'avais lancé, le 24 septembre 1967, un recueil de signatures en soutien au projet, qui deviendra la pétition nationale de 10 000 signatures.

\* Voir les mémoires précédents sur les « 5 gestes qui sauvent » qui reviennent sur ces démarches précises et renouvelées ainsi que les bulletins du CAPSU (35 à ce jour).



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burgraeve*

**Le 14 Avril 1971.**

**Monsieur Jacques BAUMEL,  
Secrétaire d'Etat  
auprès du Premier Ministre,  
23, Place de l'Eglise  
92 - RUEIL-MALMAISON**

**Monsieur le Ministre,**

Vous avez bien voulu, par lettre en date du 17 juillet 1969, me faire savoir que vous approuviez ma Campagne en faveur des blessés de la rente et je vous en suis très reconnaissant.

Il s'agit tout particulièrement du projet d'introduire à l'examen du permis de conduire, des notions de Secourisme ce que j'ai appelé entretemps les '5 gestes qui Sauvent', Campagne que je mène sur ce nouveau thème et qui a été repris par le Prince ALBERT de Belgique.

Voudriez-vous avoir la gentillesse de me dire quelle est actuellement l'opinion de vos services à ce sujet et si nous pouvons nous attendre, très prochainement, à voir aboutir cette proposition soutenue par une centaine de parlementaires et des milliers de signatures.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma parfaite considération.

**Didier BURGGRAEVE**

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

U62

266

Paris, le 29 AVR. 1971

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 14 Avril et vous demande de bien vouloir m'adresser dès que possible un dossier très détaillé sur votre projet concernant l'épreuve de secourisme du permis de conduire. Pourriez-vous aussi me préciser les moyens que vous préconisez pour la réalisation de votre projet (avec tous les détails).

J'attire votre attention sur la nécessité d'indiquer le nombre de Moniteurs de Secourisme actuellement formés et le nombre de ceux qui pourraient accepter une telle charge, (répartition par département). Combien chaque moniteur donnerait de leçons ? Quelles seraient la fréquence des leçons, et où seraient-elles dispensées ? Qui contrôlerait la bonne assimilation ? L'épreuve serait-elle obligatoire ou facultative ? Qui assumerait la charge de l'opération ? etc...

Le dossier que vous voudrez bien me soumettre ne pourra être pris en considération que dans la mesure où il sera suffisamment complet et que les chiffres dont vous ferez état seront établis.

Je vous remercie vivement de l'intérêt que vous portez à la Sécurité routière et au secours des blessés.

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



Jacques BAUMEL

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue - 59 WASQUEHAL

Paris, le 12 MAI 1971

LE CONSEILLER TECHNIQUE

115014 CAB. II. 7 -

Monsieur,

Monsieur le Premier Ministre m'a transmis votre lettre du 23 avril et m'a prié de vous remercier de l'intérêt que vous portez à cette importante question des secours et des suggestions que vous apportez à la lumière de votre expérience.

Nous allons les étudier et les soumettre aux spécialistes - en particulier au groupe de médecins qui étudient ces problèmes - mais, dès maintenant nous nous attachons à enseigner les gestes de secours dont vous parlez, par exemple l'appel des secours (cela sera rappelé à la télévision, des notices seront distribuées), le balisage de la route (bien probablement le triangle va être rendu obligatoire) et d'autres gestes qui supposent une certaine connaissance du secourisme (hémorragie et position de sauvegarde pour la réanimation). Comme vous le savez un gros effort est fait du côté des anesthésistes-réanimateurs.

Quant à l'examen du permis de conduire, nous allons très probablement y rappeler les notions qu'avec raison, vous voulez voir connues de tout le monde.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués ./.



Monsieur Didier BURGGRAEVE

5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL -

J. EISENMANN



Avant de conclure, il cite l'examen du permis de conduire. Il y est favorable. Nous étions sur la bonne voie !

Certes, au cabinet du premier Ministre, M. **EISENMANN** était « chapeauté » par M. **BAUMEL** secrétaire d'Etat auprès du premier Ministre lui-même avec, dans ses attributions la sécurité routière.

C'est donc cette personnalité (dont j'ignorais à l'époque totalement le passé de résistant) qui pouvait aider à l'avancée du projet. De nouveaux courriers lui étaient donc directement adressés.

Le 6 mai 1971, afin de ne pas laisser sans réponse sa lettre du 29 avril, en lui précisant que l'enseignement (pratique) ne pourrait pas être confié aux « moniteurs des autos-écoles ». C'est une suggestion qui avait été faite, relayée par un club d'automobilistes (Automobile-club du Nord).

Le 19 mai 1971, pour détailler les « 5 gestes », envoi du même schéma adressé à la « Mission » quelques jours auparavant. Le 7 juin, suite à la réponse obtenue du SNPC.

En ce qui concerne la plaquette, c'est-à-dire la première brochure sur les « 5 gestes qui sauvent », elle paraîtra à l'automne 1972 après les observations et conseils recueillis auprès du **Professeur ARNAUD**.

Nous avons sorti également un autocollant qui était remis avec la brochure, à ceux qui suivaient la formation gratuite, assurée, à titre expérimental, notamment, dans le Nord et dans le Var (siège de l'ANUR).

La compagnie d'assurances **AGF** finança en 1974 une édition. La plus importante.

On le sait, cette réponse était une première ébauche. L'essentiel était de retenir un enseignement simple, court (5 heures), pratique, obligatoire. Comme est obligatoire la connaissance du Code de la route pour obtenir un permis de conduire.

Le 26 juin 1971, nouvelle lettre à M. **BAUMEL** qui intervenait souvent dans les médias à propos de la sécurité routière. Cette lettre est importante car elle permet de confirmer que mon désir d'agir afin de sauver des vies sur les routes n'était pas confiné à une seule idée, les « 5 gestes », comme ce fut également le cas du **Professeur Marcel ARNAUD** qui, au-delà du Secourisme routier et de la médicalisation des secours aux accidentés de la route abordait également bien d'autres aspects de l'insécurité routière (Cf. son ouvrage de 1961 et celui sur le Secourisme routier en 1971 – voir bibliographie).

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burgraeve*

**Le 6 Mai 1971.**

**Monsieur Jacques BAUMEL,  
Secrétaire d'Etat auprès  
du Premier Ministre,  
Hôtel de Clermont  
69, rue de Varenne  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Monsieur le Ministre,**

Votre lettre du 29 avril dernier a retenu toute mon attention et je me prépare à vous faire parvenir ce que vous me demandez.

Certaines informations me manquent encore, c'est pourquoi je préfère attendre quelque temps pour vous adresser un projet d'ensemble.

J'ai noté avec intérêt votre intervention récente à l'Assemblée Nationale suite à une question orale de M. Paul BARBEROT avec qui je suis en liaison sur ces problèmes.

Je pense que le problème de l'instruction des gestes qui Sauvent vous a été communiqué; il est certain que cet apprentissage de notions simples mais précises ne pourrait être fait par les moniteurs auto-école.

Je vous en expliquerai les raisons très prochainement et je vous prie de croire, entre-temps, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burgraeve*

Le 19 Mai 1971.

Monsieur Jacques BAUMEL,  
Secrétaire d'Etat auprès  
du Premier Ministre,  
69, rue de Varenne,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à notre échange de correspondance et à votre demande concernant le projet d'une épreuve de Secourisme au permis de conduire, j'ai l'honneur de vous faire parvenir sous ce pli :

- le détail des 5 gestes qui Sauvent, des 5 gestes que chaque futur conducteur devrait connaître accompagné d'un dépliant qui pourrait être celui qui devra être remis gratuitement aux candidats.

J'espère que ces premiers éléments vous seront utiles et je pense pouvoir vous adresser prochainement ceux concernant l'enseignement en lui-même.

Dans ce but j'ai demandé à M. PERREAU-PRADIER, Directeur du S.N.P.C de bien vouloir me faire savoir la répartition actuelle des Moniteurs Nationaux de Secourisme en France. Dès que sa réponse me parviendra, je serai alors en mesure de détailler plus précisément la partie enseignement.

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



Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**PROJET**

**EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME  
A L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE**

**1°) - LES GESTES A ENSEIGNER.**

**LES 5 GESTES QUI SAUVENT**

- 1 - APPEL DES SECOURS** (Comment les appeler - Qui prévenir -  
Que dire - Comment renseigner ? )
- 2 - BALISER LA ROUTE** (De jour comme de nuit afin de prévenir  
les automobilistes du danger et éviter  
un autre accident).
- 3 - STOPPER LES HEMORRAGIES** (Car un blessé peut saigner en divers  
endroits du corps - Ce geste peut  
permettre au sujet d'attendre sans  
aggravation l'arrivée de l'ambulance)
- 4 - DEGAGER D'URGENCE et  
POSITION DE SAUVEGARDE** (C'est à dire dégager le blessé sans  
connaissance, encore dans la voiture,  
avec le maximum de précautions si celle-  
ci prend feu). Seul cas où l'en pourra  
retirer quelqu'un de son véhicule.  
Et, savoir disposer une victime en  
position de Sauvegarde afin d'éviter  
l'éteuffement.
- 5 - RANIMER** (Par une méthode orale - bouche à bouche ou bouche à  
nez).

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

**PROJET (suite)**

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**LES GESTES A ENSEIGNER**

Cet enseignement devrait être dispensé gratuitement par les organismes de Secourisme qui existent :

- Associations de Protection Civile
- Croix-Rouge Française
- Fédération Nationale de Sauvetage
- Hospitaliers Sauveteurs Bretons,
- Secouristes Français,
- Sapeurs-Pompiers.

DISTRIBUTION gratuite d'un dépliant à chaque automobiliste rappelant les gestes à connaître (voir modèle joint, simple et très explicite).

Il s'agit essentiellement d'une épreuve pratique.

Les futurs conducteurs devront pratiquer ces gestes plusieurs fois afin de les connaître bien. 2 séances de 2 heures seraient le minimum nécessaire, pas moins car il faudrait toucher l'attention des candidats par des images (film, diapos).

Reconnu apte à porter les premiers secours, le candidat recevrait un timbre à apposer sur son permis de conduire et éventuellement une attestation qui lui permettrait de se présenter valablement devant l'examineur pour le permis de conduire proprement dit. Un petit examen doit être prévu destiné à vérifier l'aptitude des candidats. Les examinateurs seraient désignés par les Directions Départementales de la Protection Civile (soit Moniteurs Nationaux n'ayant pas participé à l'enseignement et parfois des médecins).

**N.B** : La Croix-Rouge Française a lancé une Campagne sur le thème **4 gestes pour une vie**. La grave erreur est d'avoir négligé l'importante question du balisage, cause de plus en plus répétée d'accidents graves. Autrement, l'esprit de cet organisme s'oriente presque exactement dans le sens des **5 gestes qui Sauvent**.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burgraeve*

**Le 7 Juin 1971.**

**Monsieur Jacques BAUMEL,  
Secrétaire d'Etat auprès  
du Premier Ministre,  
69, rue de Varenne,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Monsieur le Ministre,**

**Je viens de recevoir du Service National  
de la Protection Civile la réponse concernant le  
nombre des Moniteurs Nationaux de Secourisme qui  
existent actuellement en France.**

**De ce fait, je vous remets sous ce pli  
photocopie de cette correspondance et réponds  
aux diverses questions que vous m'avez posées  
par votre lettre du 29 Avril 1971.**

**Comme vous pourrez le remarquer, il  
est impossible de déterminer la répartition des  
Moniteurs.**

**Je vous rappelle enfin mon envoi du  
19 mai 1971 comportant le détail des gestes à  
apprendre.**

**Restant à votre entière disposition  
et vous remerciant de la confiance que vous me  
témoignez, je vous prie de croire, Monsieur le  
Ministre, en ma Haute Considération.**

J/U



Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

PROJET

1<sup>er</sup> Décembre 1970

EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME  
AU PERMIS DE CONDUIRE.

1) MOYENS PEDAGOGIQUES

SUGGESTION :

Cours donnés

2 samedis matins (séance de 2 à 3 heures chacune)

premier samedi : Cours théorique  $\frac{1}{2}$  heure  
sur les accidents de la route  
les blessés que l'on rencontre  
les secours à apporter  
la conduite à tenir (jour - nuit)  
projection d'un film  
1<sup>er</sup> geste (Appel des secours) en détail  
2<sup>ème</sup> geste (Baliser la route)  
3<sup>ème</sup> geste (Arrêt des hémorragies externes)  
Pratique par ateliers  
remise du dépliant.

deuxième samedi : Révision théorique  
projection de diapositives sélectionnées  
4<sup>ème</sup> geste (Dégagement d'urgence et position  
de Sécurité)  
5<sup>ème</sup> geste (méthodes orales de réanimation)  
Pratique par ateliers

Selon les directives des Directions Départementales de la  
Protection Civile passage des candidats pour vérification  
des connaissances et remise vignette pour permis de conduire  
et auto-collante pour voiture.

Examen qui doit avoir lieu en dehors des 2 samedis et rendu  
obligatoire avant le passage du permis proprement dit.

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

### PROJET

#### EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME AU PERMIS DE CONDUIRE.

#### 2) MOYENS UTILISABLES POUR LA DIFFUSION DE L'ENSEIGNEMENT.

Avant la mise en pratique :

**Campagne télévisée destinée à modifier l'état d'esprit des conducteurs**

**Recueillir l'adhésion morale des usagers en insistant sur le caractère et l'obligation de venir en aide et de porter secours aux victimes de la route (article 63 du Code Pénal)**

**Démarrer la diffusion de l'enseignement au départ sans obligation**

**Les séances devront être organisées à l'initiative des Associations de Secourisme qui auront la charge de diffuser l'enseignement. Seules les Directions Départementales vérifieraient les connaissances par des centres d'examen (par médecins ou Moniteurs Nationaux non concernés par la formation).**

#### NOMBRE :

**Afin de permettre une bonne assimilation par les candidats et d'assurer de bonnes conditions aux enseignants chaque cycle de 2 séances devrait être limité à 30 avec 2 Moniteurs, 2 Aide-moniteurs et 2 Secouristes.**

#### MATERIEL D'ENSEIGNEMENT :

**C'est celui qui est couramment employé actuellement. Il serait toutefois nécessaire de prévoir la sortie en de plus nombreux exemplaires d'un film sur les soins à donner aux blessés de la route exemple : une jolie petite route (Service National de la Protection Civile) et qui convient parfaitement au but recherché.**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

PROJET

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**EPREUVE PRATIQUE DE SECOURISME  
AU PERMIS DE CONDUIRE.**

**3) CÔÛT**

L'enseignement devrait être gratuit

La remise de la plaquette de rappel également

Le timbre à apposer sur le permis de conduire  
dans une case réservée à cet effet et à la  
mention obligatoire du groupe sanguin

La vignette auto-collante pour voiture pour-  
rait être offerte avec l'achat d'une boîte de  
secours (qui deviendrait indispensable)

PLAQUETTE :

Elle pourrait peut-être être prise à la charge des  
Compagnies d'assurances qui feraient à la suite de  
cette opération des bénéfices importants  
(victimes sauvées, paralysies ou mutilations épargnées)

TIMBRE (pour permis)

Il pourrait être remis par les Organismes de Secourisme  
ou les Directions Départementales après examen.  
Les frais seraient supportés par le Service National de  
la Protection Civile (par subvention d'Etat), des Or-  
ganismes privés (Prévention Routière, etc).

N.B : Pour la plaquette, il est possible de faire une  
estimation.



DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burgraeve*

Le 26 Juin 1971.

Monsieur Jacques BAUMEL,  
Secrétaire d'Etat auprès  
du Premier Ministre,  
69, rue de Varenne  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Ministre,

J'ai toujours plaisir à vous écouter parler de Sécurité Routière car vous prenez la chose au sérieux et c'est donc avec beaucoup d'intérêt que j'ai suivi l'émission de France Inter ce samedi.

Notre point de vue se rejoint quant à la limitation de vitesse qu'il est nécessaire de moduler en fonction de l'état de la route. Il existe des endroits où il est dangereux de rouler à 110 km/h.

Pour ce qui concerne les ceintures de Sécurité pour lesquelles je suis pour bien sûr - je défends cette protection indispensable à chacune de mes conférences - j'attire votre attention sur la nécessité absolue d'en prévoir également à l'arrière des véhicules car j'avoue que je n'ai pas très bien compris pourquoi seules les ceintures à l'avant ont été rendues obligatoires.

.../...

.../...

D'autre part, je ne saurais trop insister pour que la seule ceinture à 3 points soit homologuée pour éviter la diffusion de ceintures moins chères et du même coup moins efficaces.

J'ai regretté que vous n'ayiez pas parlé du secours aux blessés de la route, du secours immédiats, sur place, que seuls les témoins peuvent apporter avec succès.

La moitié des morts sur nos routes n'arrivent jamais vivants entre les mains des médecins. Ils succombent avant leur admission à l'hôpital. L'éducation du public en matière de premiers soins d'urgence, gestes sauveurs est une nécessité vitale et l'élément essentiel pour le succès de la lutte contre ce fléau.

Je suis certain qu'un effort soutenu en ce domaine amènera dans un avenir proche une baisse sensible de la mortalité.

Je ne manquerai pas de vous faire adresser dès que possible les résultats enregistrés en Allemagne suite à l'instruction obligatoire des conducteurs en matière de Secourisme.

Quant au projet des '5 gestes qui Sauvent' que je vous ai fait adresser il y a quelques semaines, vous voudrez bien avoir la gentillesse de me faire savoir ce que vous en pensez.

J'espère enfin pouvoir organiser une opération-test à ce sujet dans un département Français.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier

Il était clair, en 1971, que nous devions clarifier ce que nous voulions pour les limitations de vitesse. **Christian GERONDEAU** rappelle le « feuilleton », dans son ouvrage, bien antérieur à 1971.

Pour les ceintures de « protection » des passagers (appelées de sécurité), mon paragraphe sur les ceintures à l'arrière confirme la durée de mon combat (avec d'autres heureusement), afin d'équiper les véhicules puis de rendre leur utilisation obligatoire ! Que de temps (et de vies) perdus !

Mais le problème de la « ceinture », en France n'a pas été vraiment géré d'une manière optimale. Différents types de ceintures, ceintures ventrales, pas à l'arrière...

Et j'indiquais au ministre que l'instruction des conducteurs sur les premiers gestes étaient obligatoires en Allemagne (car souvent, pour faire accepter telle ou telle mesure, on prend exemple sur un autre pays) ( ?).

S'agissant des députés, nombre d'entre eux voulaient bien relayer mes demandes auprès des pouvoirs publics\*.

L'un d'eux, M. **Pierre RUAIS**, membre de la « table ronde » organisée par la « Mission », me précise ainsi, le 23 juin 1971 que (apprendre les gestes élémentaires qui peuvent sauver une vie en attendant les premiers secours) cet « important problème a été étudié et qu'un rapport demande que des consignes claires et simples (c'est le cas des « 5 gestes ») soient largement diffusées...

« Et que les enfants à partir de 12 ans puissent subir une éducation de base dans ce domaine ».

Il était bien question d'un apprentissage pour les candidats au permis de conduire. Près de 35 ans plus tard, nous n'avons, ni l'un, ni l'autre !

En ce qui concerne l'Education Nationale, environ 15 000 jeunes sont formés à l'AFPS (formation aux premiers secours, en 10-12h environ, voire un peu plus selon les associations), mise en place en 1991 après l'abandon des GES. Qui est responsable ?

Au J.O du 25 juin 1971 paraissait la réponse à la QE du 28 mai de M. **BOSCHER** (aujourd'hui, en 2005, il faut des mois et des mois pour obtenir une réponse, parfois après des relances – Cf. bulletins du CAPSU).

Le ministre en charge des transports fournissait la réponse « classique ».

\* Pour obtenir tous les détails possibles, consulter le 8<sup>ème</sup> mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » consacré au Parlement.



PARIS, le 23 JUIN 1971

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 17 courant concernant les accidents de la circulation et plus particulièrement les secours à apporter aux blessés.

Vous préconisez notamment que, dans le cadre des épreuves du permis de conduire, chaque conducteur ait à apprendre les gestes élémentaires qui peuvent sauver une vie en attendant les premiers secours.

Je suis heureux de vous faire connaître, en tant que membre de la Table Ronde de la Sécurité Routière, que nous avons étudié cet important problème. La Commission, dans un de ses derniers rapports, demande que des consignes claires et simples soient largement diffusées en matière de secours aux blessés et que les enfants à partir de 12 ans, puissent subir une éducation de base dans ce domaine.

La Commission recommande en outre que les candidats au permis de conduire reçoivent, lors de leur apprentissage sur la conduite automobile, cette information de base sur les secours aux accidentés.

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



Pierre RUAIS  
Député de Paris

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

# ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le 28 JUIN 1971

(Application de l'Article 139 du Règlement)

## RÉPONSES DES MINISTRES aux questions écrites

Réponse insérée { à la suite du compte rendu intégral de la séance du 25 JUIN 1971  
au J. O. du \_\_\_\_\_ (fascicule spécial des Débats parlementaires)

### Permis de conduire.

18613. — M. Boscher expose à M. le ministre de l'équipement et du logement que le nombre élevé d'accidents de la route entraînant des dommages corporels, qui demeurent quasi constants malgré les mesures de limitation de vitesse, amène à poser à nouveau le problème des connaissances requises des candidats au permis de conduire. En particulier, il lui demande si un minimum de connaissances en matière de secourisme, permettant au conducteur confronté à des blessés graves de les maintenir en vie dans l'attente des secours spécialisés, ne devrait pas être requis de ces candidats. (Question du 28 mai 1971.)

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

Il était question, non pas, (avec les « 5 gestes ») de manipuler un blessé en détresse (sous entendu au risque d'aggraver son état voire de le tuer !), mais de l'EMPÊCHER DE MOURIR !

En stoppant les hémorragies par compression, en ventilant pour apporter de l'air donc de l'oxygène aux organes vitaux (cerveau, cœur) et en plaçant sur le côté (la PLSA du **Professeur ARNAUD**) – la position de « sauvegarde » mot cité par M. **EISENMANN** lui-même – les blessés inconscients qui vont s'étouffer s'ils restent sur le dos ! Ce n'était pas les manipuler mais leur permettre de survivre !

C'était bien un retour en arrière !

Les courriers échangés, ci-après, avec le député **Edouard CHARRET**, permettent de situer le projet en cette année 1971 :

1969 : 15 000 tués (lettre du 28.11.1970)

3000 signatures obtenues (mais nous n'étions qu'une poignée pour les recueillir et solliciter nos concitoyens, un à un).

Membre également de la « Table ronde », M. **CHARRET** (lettre du 7.1.1971) saisissait du problème M. **HASS-PICARD**, Président (remplaçait-il M. **EISENMANN** ou y avait-il eu une confusion dans les prérogatives et fonctions ? Peu importe) de la Mission interministérielle à la sécurité routière (lettre du 27.1.1971). Le courrier était alors transmis à la personne concernée, M. **CHENOT**, puisqu'il y avait plusieurs groupes de travail.

Relance de M. **CHARRET** le 12 mai. Réponse le 6 juillet. Mais l'un des blocages ou l'une des raisons des lenteurs, des renoncements, des contradictions etc était bien le fait des différentes structures « concernées » qui étaient appelées à donner leur avis, voire leur approbation (ou leur opposition).

A l'époque, la Mission (MISR) avait été créée – enfin – pour faire le point, proposer de nouvelles mesures, définir une vraie politique, limiter la dispersion.

Hélas, cette structure devait s'appuyer aussi sur « l'opinion » ou les avis des cabinets des trois ministères directement impliqués.

Qui étaient ces médecins français et étrangers qui étaient hostiles à cette formation de tous les usagers de la route ? (Réponse QE du 25.6.1971 du ministre des transports).

Certainement pas des médecins Allemands impliqués dans les secours d'urgence puisqu'une mesure très proche des « 5 gestes » avait été mise en place en 1969 !



Le 28 Novembre 1970

Monsieur Edouard CHARRET  
Député du Rhône  
16, rue Philippe-de-Lassalle  
69 - LYON 4ème

Monsieur le Député

Bien souvent au cours de ces derniers mois, votre attention a été appelée sur les conséquences dramatiques, nombreuses, très diverses, des accidents routiers qui n'épargnent aucun foyer.

Chacun d'entre nous peut en effet être frappé demain d'un accident de la route qui le blessera ou le tuera. Si l'on en croit les statisticiens, un Français sur deux sera impliqué durant sa vie dans un accident de la circulation.

En effet le problème est immense, complexe, difficile à traiter ! Déjà, et tout particulièrement cette année, un gros effort a été fait pour essayer de réduire le nombre des tués. On ne peut que s'en féliciter sachant qu'en 1969 la route nous a enlevé 15 000 vies humaines.

Parmi les solutions proposées dont certaines sont à coup sûr efficaces, celle de venir au secours immédiatement aux blessés, sur les lieux mêmes du sinistre devrait être retenue car elle permettrait de SAUVER de très nombreux accidentés avant l'arrivée des secours officiels.

C'est ce à quoi je m'attache, Monsieur le Député, depuis trois ans. J'ai lancé une pétition demandant 10 000 signatures. J'en ai obtenu 3 000 à ce jour; ce faible résultat étant dû au manque de temps pour les rechercher.

Si je me suis permis de faire appel à vous, à votre sens humain, c'est pour espérer votre soutien et votre aide pour ce projet qui a déjà été adopté par l'Allemagne.

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

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Scourisme  
Spécialisé en Sauvetage Routier  
Président des E.S.P.C. NORD

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

—  
EDOUARD CHARRET  
DÉPUTÉ DU RHONE  
VICE-PRÉSIDENT  
DE LA COMMISSION DES FINANCES  
—

PARIS, le 7 Janvier 1971

16, RUE PHILIPPE-DE-LASSALLE  
69 LYON (4<sup>e</sup>)

TÉL. (78) 29-03-32

Réf. à rappeler :

EC/JF - 7171 -

Monsieur,

J'ai bien reçu, en son temps, votre lettre du 28 Novembre 1970 concernant les conséquences dramatiques des accidents routiers.

Son contenu a retenu toute mon attention et j'ai saisi de ce problème M. HAAS PICARD, qui est Président de la Mission Interministérielle de Sécurité Routière dont je suis moi-même Membre.

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



Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde  
59 - ROUBAIX

v. réf. EC/JF - 7171 -

le 27 janvier 1971

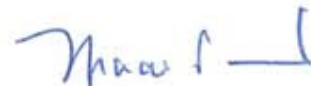
Mon cher Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 7 janvier me transmettant celle que vous avez reçue de Monsieur Didier BURGGRAEVE, 251 rue Jules Guesde à Roubaix, concernant les conséquences dramatiques des accidents routiers.

Le problème traité relève de la compétence de la table ronde présidée par Monsieur CHENOT ( il s'agit de soins aux blessés de la route ).

Je lui ai donc transmis pour attribution.

Veillez trouver ici, Mon cher Président, l'assurance de mes sentiments amicaux et dévoués.



R. HAAS-PICARD

Monsieur Edouard CHARRET  
Député du Rhône  
Vice-Président de la Commission des  
finances de l'Assemblée nationale  
16, rue Philippe Lassalle  
69 - LYON 4<sup>e</sup>



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

**Le 12 Mai 1971.**

**Monsieur Edouard CHARRET,  
Député du Rhône,  
16, rue Ph. de Lassalle,  
69 - LYON 4<sup>ème</sup>**

**Monsieur le Député,**

**Vous avez bien voulu et je vous en remercie,  
transmettre ma proposition d'introduire une épreuve  
pratique de Secourisme à l'examen du permis de con-  
duire automobile à M. HAAS PICARD, Président de la  
Mission Interministérielle de Sécurité Routière.**

**Par une lettre en date du 27 janvier 1971  
il vous faisait part qu'il la transmettait à M.  
CHENOT spécialiste des problèmes relatifs aux  
blessés de la route.**

**Je pense que vous voudrez bien avoir la  
gentillesse de lui demander l'opinion exacte de  
ses services à ce sujet.**

**Vous avez saisi l'importance du problème  
car 50 % des polytraumatisés de la route succom-  
bent avant leur arrivée à l'hôpital et 23 % au cours  
du premier jours d'hospitalisation.**

**Je vous remercie à nouveau de ce que vous  
pourrez faire afin de faire avancer cette affaire  
et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en  
ma parfaite considération.**

J85

ASSEMBLÉE NATIONALE

EDOUARD CHARRET

DÉPUTÉ DU RHONE

VICE-PRÉSIDENT  
DE LA COMMISSION DES FINANCES

16, RUE PHILIPPE-DE-LASSALLE  
69 LYON (4<sup>e</sup>)

TÉL. (78) 29-03-32

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 6 Juillet 1971

Réf. à rappeler :

EC/JF - 6771 -

Monsieur,

J'ai bien reçu, en son temps, votre lettre du 12 Mai 1971 concernant l'introduction d'une épreuve pratique de secourisme à l'examen du permis de conduire.

Je suis intervenu, à nouveau, à ce sujet auprès de M. HAAS-PICARD, Président de la Mission Interministérielle de Sécurité Routière et ne manquerai pas de vous tenir informé de la réponse qui me sera faite.

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

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

J'avais posé la question au **Professeur Marcel ARNAUD** en le rencontrant à Nainville les Roches (en septembre 1971 lors d'un stage de pédagogie du Secourisme pour les enseignants bénévoles).

Il avait mis en doute le choix des médecins dont la plupart, à l'époque, n'étaient pas « urgentistes » comme l'on dit aujourd'hui. Et pour un groupe de travail consacré aux secours d'urgence, il était présidé par un médecin spécialisé pour les handicaps ( ?).

Le **Professeur ARNAUD** ainsi que ses « disciples »\* faisaient partie de la Commission Nationale de Secourisme qui dépend du ministère de l'Intérieur.

Quand tel ministère était d'accord, un autre ne l'était pas. Quand l'un était favorable, voire deux (transports, santé), l'autre ne l'était plus, du fait du travail – oui du travail – à accomplir !

Notre système génère en lui-même ces blocages. Surtout quand la proposition est extérieure et n'émane pas de « l'administration ».

Ainsi, en cette année 1971, on préférait laisser mourir des centaines d'accidentés de la route sous le prétexte fallacieux, imbécile voire grotesque que, s'il s'agit d'une « polytraumatisé » (terme créé par **Marcel ARNAUD**), il était (préférable) de ne rien tenter !

Chacun jugera de la pertinence de ces arguments avec le recul !

Ma « cible » privilégiée devait bien être **Jacques BAUMEL**. Il était membre du gouvernement. Son secrétariat d'Etat était rattaché au premier Ministre.

Par ma lettre du 31 août 1971, je constatais auprès de lui que les réponses aux parlementaires étaient des copies, mot à mot, des écrits que j'avais moi-même déjà reçus.

Par la suite, une réponse-type fut rédigée au sein de chaque cabinet, puis diffusée suite aux courriers des députés. Ce texte-type fut utilisé durant des mois.

Puis, on constatait l'introduction d'une ou deux phrases différentes, quelques mots nouveaux. Le fond, négatif, restait le même.

Ma lettre du 31 août est sans ambiguïté vis-à-vis des « médecins » non impliqués dans les secours d'urgence (1).

\* Parmi eux, citons Le Médecin-Colonel de sapeurs pompiers Pierre DUFRAISSE du Vaucluse (à qui a été dédié le tome II sur l'œuvre du Professeur ARNAUD), le Professeur Louis SERRE (à qui sera dédié le tome IV à venir), le Professeur Pierre JOLIS, qu'il m'a été permis de rencontrer lors d'une réunion de travail de la CNS (du fait de l'invitation de Christian GERONDEAU – détails dans le mémoire consacré totalement au ministère de l'Intérieur).

(1) – J'ai pu me confirmer cette conviction de 1971 lors de mes nombreux contacts avec des médecins et surtout, de 1976 à 1980, lorsque j'ai pu les côtoyer directement lors d'urgences à domicile dans le cadre de ma fonction d'ambulancier agréé.



DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burgraeve*

Le 31 Août 1971.

Monsieur Jacques BAUMEL,  
Secrétaire d'Etat auprès  
du Premier Ministre,  
69, rue de Varenne  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Ministre,

J'ai reçu, tout récemment, de M. Benjamin CATRY, Député du Pas de Calais, la lettre que vous avez bien voulu lui adresser afin de lui transmettre votre sentiment quant à l'opportunité d'ajouter parmi les épreuves du permis de conduire un exercice pratique de Secourisme.

Votre correspondance reprend exactement les termes de celle que j'ai reçue tout récemment de M. Jacques EISENMANN, Conseiller Technique auprès de M. le Premier Ministre.

Permettez-moi alors de vous remercier également pour la netteté de vos déclarations et aussi, de revenir sur certaines d'entre elles, comme je l'ai fait auprès de M. EISENMANN.

Je note avec intérêt la conclusion de la Table Ronde en ce qui concerne le Secourisme. Ajouter quelques notions dans les programmes de l'enseignement, voilà qui est très intéressant puisque nous le demandons depuis longtemps déjà et que, par une Circulaire du 2 juillet 1952, on envisageait la chose. Hélas, vous voyez à quel point nous en sommes toujours ?

.../...

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

Didier Burggraeve

- 2 -

En ce qui concerne la route plus précisément et donc le projet des '5 Gestes qui Sauvent', il s'agit en effet, comme vous le dites d'ailleurs fort bien de quelques mouvements, quelques gestes simples.

De là à provoquer le désaccord de tous les médecins, il y a loin ! Certains sont réticents, il est vrai mais certains aussi n'y connaissent rien ! Soigner un blessé sur le bord de la route, dans la carcasse d'une voiture, ce n'est pas du tout la même chose que dans un cabinet médical !

Demandez au Professeur ARNAUD, au Professeur SICARD, les Maîtres du Secours Routier en France, leurs services ne servent à rien sans l'intervention immédiate, sur place; les antennes mobiles de réanimation n'ont pas vocation de transporter des morts afin de justifier leur déplacement; c'est pourtant ce qui arrivera, car lorsqu'une ambulance arrive 20 minutes après le drame tout est déjà terminé depuis longtemps ! La vie des accidentés doit être maintenue avant son arrivée !

Si un Secouriste est, pour un médecin, quelqu'un qui a des "notions fatalement rudimentaires" alors nous pouvons remettre en question l'enseignement du Secourisme en France puisqu'il est, lui aussi, contesté.

En réalité, très peu de médecins collaborent à l'enseignement du Secourisme. A part cette minorité, cette activité si utile leur est totalement inconnue (depuis la Faculté d'ailleurs). Sur la route, le médecin est incompetent là où le Secouriste agit avec efficacité.

On est "d'accord pour qu'il pose des garrets" ! Il est aberrant, permettez-moi de vous le dire, d'entendre de tels propos. Si l'on parle de cette façon à ceux et celles qui désirent connaître les gestes qui Sauvent ou devenir Secouristes, on fera plus de mal que de bien et moi, comme bien d'autres, je serai particulièrement réticent à

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

- 3 -

men teur. En Secourisme moderne, en Secourisme routier, on ne parle pratiquement pas de garrot qui est une arme dangereuse.

Déplacer un blessé de la route qui est souvent un polyblessé, un polytraumatisé, c'est risquer de le paralyser ou de le tuer, nous sommes entièrement d'accord. La respiration artificielle n'a jamais obligé à déplacer un accidenté, à moins de pratiquer une méthode manuelle mais nous ne sommes plus au temps des chars à boeufs...

Comment alors Sauver celui qui étouffe ou qui ne respire plus ? La seule solution valable dans ces cas là est de pratiquer sans attendre une ventilation artificielle orale, soit le bouche à bouche, soit le bouche à nez et, la pratique de ces excellentes méthodes peut être autorisée sans inconvénients si l'en explique bien comment s'y prendre !

La colonne vertébrale est en définitive peu souvent atteinte par rapport à la face, au thorax. 60 % des accidentés de la route meurent suite à des détresses cardio-respiratoires, alors, attendre l'ambulance avec le médecin-anesthésiste-réanimateur alors qu'il s'agit d'une extrême urgence et que la rapidité prime toutes les qualités, c'est un peu osé comme recommandation !

Mais je n'enlève pas pour autant ma confiance aux médecins. Nous avons besoin d'eux pour gagner la bataille engagée sur nos routes afin de Sauver des milliers de vies humaines.

L'hémorragie interne, les lésions profondes, cachées, sont et seront toujours de leur ressort mais, s'il vous plaît, mettre une victime expulsée en bonne position, placer un pansement compressif pour arrêter le sang qui coule, sauver par le bouche à bouche, voilà qui est, ne croyez-vous pas, à la portée de tous ?

Nous n'avons pas le droit de refuser une mesure que nous savons efficace. Chaque jour perdu est lourd de conséquences !

.../...



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

→ 4 ←

L'Allemagne nous a, une fois de plus devancée en ce domaine. Je pense recevoir des documents très prochainement sur les mesures prises pour diffuser et apprendre les gestes qui Sauvent. Je ne manquerai pas, si vous le voulez bien, de vous en adresser des photocopies.

Mais, Monsieur le Ministre, je vous prie de ne pas oublier que nous ne pourrons être un Pays d'Avenir sans régler cette question au plus vite et un Pays Moderne sans que chaque citoyen ne puisse agir efficacement en cas d'accident.

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

**Didier BURGGRAEVE**

**Moniteur National de Secourisme  
Moniteur de Secours Routier**

J89

C'est pourquoi je citais (souvent) le **Professeur ARNAUD**, ainsi que parfois le Professeur **SICARD** (qui avait préfacé ses ouvrages), sachant toutefois, et il est nécessaire de le confirmer aujourd'hui que, le seul véritable créateur de la traumatologie routière, à partir de la seconde moitié des années 50, puis de la médicalisation des secours (aux blessés de la route), à partir de 1957 avec son proche ami et collaborateur le **Professeur Paul BOURRET\*** à Salon de Provence ; puis la création du Secourisme routier au milieu des années 60, est incontestablement **Marcel ARNAUD** (1).

Je m'élevais à nouveau contre l'exemple de l'utilisation systématique du « garrot » que le **Professeur ARNAUD**, lors du stage de formation des moniteurs de Secourisme routier à Châtel-Guyon en avril 1970 nous avait dit de bannir.

Ma recommandation à **Jacques BAUMEL**, par mon dernier paragraphe « un pays moderne sans que chaque citoyen ne puisse agir efficacement en cas d'accident » n'aura pas pu, hélas, hélas, hélas, aboutir, malgré plus de 30 années de démarches à tous les niveaux, auprès des « responsables » politiques de notre pays !

Pourtant, M. **Jacques EISENMANN**, haut fonctionnaire influent, consciencieux et sincèrement intéressé par le développement du Secourisme ne m'écrivait-il pas, le 27 septembre 1971 (2) : « Quand au secourisme, je suis tellement d'accord avec vous sur son importance,.... Que l'on cherche à initier les médecins au secourisme ».

Son deuxième paragraphe est essentiel.

Il prend l'engagement de « faire enseigner quelques éléments de Secourisme avec la conduite automobile » (en 1952, il s'agissait de textes pour apprendre quelques règles de sécurité et de secourisme dans les établissements scolaires, donc au sein de l'Education Nationale).

Afin d'appuyer, de soutenir mes multiples démarches, d'un homme seul, sans moyens, sans structure organisée, des lettres ou motions étaient adressées à **M. BAUMEL**.

Ce fut le cas après une conférence à Toulon le 23 octobre 1971 à laquelle j'avais participé, consacrée aux accidents de la route et, pour ce qui me concerne, pour présenter et expliquer le projet de ce que nous appelions alors, déjà, « les 5 gestes ».

\* Paul BOURRET, fondateur du premier SMUR en septembre 1957 à Salon de Provence, appelé alors GMUR (Groupe mobile) à qui a été dédié le premier tome (1997) sur l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD et que j'avais eu l'honneur de rencontrer à Marseille (voir tome III) le 18 août 1987 lors de l'hommage national rendu à Marcel ARNAUD pour le dixième anniversaire de sa disparition, à l'initiative de mon association, l'ASAR.

(1) – Tous mes écrits à l'époque, notamment toutes les lettres, étaient rédigés directement et sans brouillon à la machine à écrire mécanique, d'où certaines fautes de frappe, de français ou de syntaxe que l'on voudra bien me pardonner.

(2) – Lettre déjà publiée (de par son importance) dans le 7<sup>ème</sup> mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » (décembre 1999), pages 243 et 244 d'où cette numérotation en bas de page.

LE CONSEILLER TECHNIQUE

127599 CAB. II. 7 -

Monsieur,

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

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

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

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE

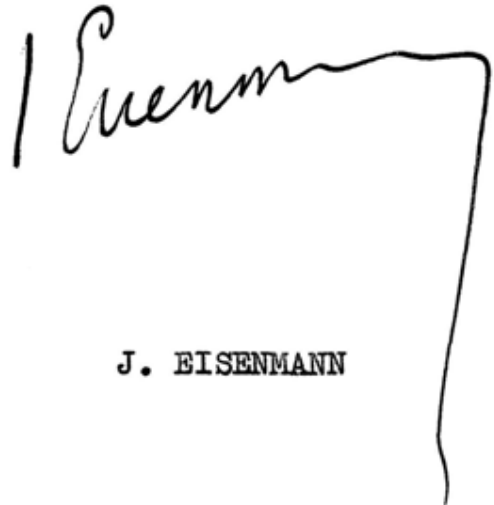
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL --

.../.. 243

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

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

A handwritten signature in cursive script, reading 'J. Eisenmann'. The signature is written in black ink and is enclosed within a large, hand-drawn rectangular frame that is open on the right side.

J. EISENMANN



26 Octobre 1971

**M O T I O N**  
adressée à

Monsieur Jacques B A U R E L  
Secrétaire d'Etat  
auprès du Premier Ministre,  
69, rue de Valenciennes,  
75 - P A R I S 7°

L'ASSOCIATION NATIONALE DES USAGERS DE LA ROUTE, réunie à TOULON le 23 octobre 1971 à l'occasion d'une conférence publique avec notamment la présence de :

- Monsieur Georges PASCAL, Fondateur de l'UNION NATIONALE DES USAGERS DE LA ROUTE - Président de la Chambre Nationale des Experts en Automobile et Circulation Routière - Président de l'Institut de l'Expérimentation,

- Monsieur Maurice TRINCHARD, Vice - Président de l'UNION NATIONALE DES USAGERS DE LA ROUTE - ancien coureur automobile, vainqueur de nombreux prix,

- Monsieur Robert ANDOINE, Président Fondateur de l'ASSOCIATION NATIONALE DES USAGERS DE LA ROUTE,

ET DE NOMBREUSES PERSONNALITÉS PREFECTORALES ET MUNICIPALES ( civiles et militaires )

à l'unanimité des personnes présentes,

approuve et appuie auprès du Gouvernement le projet des " CINQ GESTES QUI SAUVENT " à introduire parmi les épreuves du permis de conduire :

- 1°) - Appeler les secours,
- 2°) - Baliser la route,
- 3°) - Stopper les hémorragies,
- 4°) - Dégager d'urgence - Facilité de Sauvegarde,
- 5°) - Bouche à nez - Bouche à Bouche.

Projet qui est soutenu par près de 200 députés, qui a reçu l'agrément de tous les groupes parlementaires de l'Assemblée Nationale .

Ce fut aussi le cas de la part d'exploitants d'autos-écoles de Lille, suite à une séance pour présenter à nouveau les « 5 gestes » dans la perspective d'une obligation de formation, le 6 novembre 1971.

Ou le 12 novembre après une séance sur les « 5 gestes qui sauvent » à Roubaix\*.

Pour prendre un exemple parmi tant d'autres – de l'implication de certains parlementaires – voici celui de M. **André DELAHAYE**, Député de l'Eure (1).

Je lui adresse ainsi une première lettre (2) le 13 avril 1971 à l'Assemblée Nationale. Elle reprend mon argumentation de base de l'époque. Avec les points-clés :

- accidents de la route, fléau majeur (15 000 tués)
- 50% des tués meurent sinon sur place (à l'exception des 10% de tués sur le coup à cette date) avant leur arrivée à l'hôpital ! (3)
- épreuve prévue pour obtenir un permis de conduire
- gratuité (encore possible en 1971, hélas illusoire de nos jours).

Dans la quinzaine, M. **DELAHAYE** me répond et me dit être intervenu « avec la plus vive insistance » auprès des autorités compétentes.

Le 10 mai 1971 (un record de rapidité) le ministre des transports lui-même, M. **Jean CHAMANT** (4) répond au Député qui me fait suivre le courrier avec une lettre datée du 12.

Il nous apprend que cette question qui touche les épreuves du permis de conduire n'est pas (ou plus, du fait de changements fréquents) de son ressort mais de son collègue de l'Équipement (5).

M. **Albin CHALANDON**, le ministre en question répond rapidement au Député de l'Eure dès le 14 juin 1971.

\* Roubaix, ville départ de la Campagne Nationale et de la pétition nationale de 10 000 signatures le dimanche 24 septembre 1967.

(1) – Même si c'est le 8<sup>ème</sup> mémoire qui rend compte totalement du travail effectué avec les parlementaires, il est impossible de ne pas citer ici plusieurs d'entre eux car ils auront été à l'origine de la prise en compte du projet par le gouvernement et de sa lente, très lente évolution.

(2) – Pour écrire toutes ses lettres, une à une, j'ai été aidé par quelques jeunes Secouristes de mon âge, que je n'ai pas oubliés et que je remercie à nouveau – ils faisaient partie des ESPC de Wasquehal ; il y avait eu mon collègue de la BSPP Guy PLE qui habitait Aumale où nous sommes allées à une dizaine pour animer une soirée sur les « 5 gestes ».

(3) – C'est le même constat qui a fait s'engager d'autres organisations afin de diffuser l'enseignement du MCE (massage cardiaque externe) en France devant l'ignorance du grand public et de ce fait la mort inadmissible de milliers de personnes chaque année (notamment la Fédération de cardiologie).

(4) – M. Jean CHAMANT sera le seul ministre des transports à écrire personnellement qu'il était favorable à cet enseignement obligatoire des « 5 gestes qui sauvent » pour l'obtention du permis de conduire.

(5) – Aujourd'hui, l'équipement et les transports sont réunis au sein du même ministère.



# auto - école pratique

Noël SEGERS

SIX VÉHICULES — TROIS MONITEURS — DEUX MONITRICES  
COURS DE CODE PAR PROJECTION — (DEUX SÉRIES EN COULEURS)

Lille, le 8 Novembre 1971

Monsieur Jacques BAUMEL  
Secrétaire d'Etat auprès  
du Premier Ministre  
69, Rue de Varennes

75 - PARIS VII

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Les exploitants des Auto-Ecoles de Lille, réunis à Lille le Samedi 6 Novembre 1971, avec des Candidats au Permis de Conduire, à l'occasion d'une séance d'Information sur les "5 gestes qui sauvent" approuvent et appuient auprès du Gouvernement le projet des "Cinq Gestes qui sauvent" à introduire parmi les épreuves du Permis de Conduire soit :

- 1° - Appeler au secours
- 2° - Baliser la route
- 3° - Stopper les hémorragies
- 4° - Dégager pour sauver et placer en position de sauvegarde
- 5° - Ranimer

Projet soutenu par près de 200 Députés, qui a reçu l'agrément de tous les groupes parlementaires à l'Assemblée Nationale.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat l'Assurance de mes sentiments respectueux.

Ci-jointes trois listes de quelques signatures recueillies.

095

ROUBAIX,

Le 12 Novembre 1971.

MOTION ADRESSEE A

MONSIEUR JACQUES BAUMEL,

SECRETAIRE D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE

69, RUE DE VARENNE 75 - PARIS 7ème

LES PERSONNES SIGNATAIRES DE LA PRESENTE, REUNIES A ROUBAIX  
le 12 Novembre 1971 au cours d'une information sur les '5  
Gestes qui Sauvent'

APPROUVENT ET APPUIENT AUPRES DU GOUVERNEMENT LE PROJET DES  
'5 GESTES QUI SAUVENT' A INTRODUIRE PARMIS LES EPREUVES DU  
PERMIS DE CONDUIRE AUTOMOBILE

- 1 - Appel des Secours
- 2 - Balisage de la route
- 3 - Arrêt des hémorragies (externes)
- 4 - Dégagement d'urgence et Position de Sauvegarde
- 5 - Bouche à Nez - Bouche à Bouche.

.../...



Le 13 Avril 1971

Monsieur André DELAHAYE  
Député de l'Eure  
Palais Bourbon  
75 PARIS 7ème

Monsieur le Député,

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

Devant de tels chiffres, comment ne pas réagir surtout lorsque l'on sait qu'un bon nombre d'entr'elles aurait pu être sauvé par des gestes de secourisme.

50% des victimes de la route décèdent avant leur arrivée à l'hôpital. Des secours immédiats, sur place, avant l'arrivée des spécialistes sont pour elles pâle d'espérance et c'est ce qui fait cruellement défaut actuellement.

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

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

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

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

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

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

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
Spécialisé en Secours Routier

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANDRÉ DELAHAYE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

DÉPUTÉ DE L'EURE

Référence à rappeler  
AD.AG

~~PARIS~~ XIX

ST. PIERRE LA GARENNE, le 28 Avril 1971

Cher Monsieur,

J'ai le plaisir de vous faire connaître que dès réception de votre lettre du 13 Avril dernier, et du problème que vous exposiez, je suis immédiatement intervenu avec la plus vive insistance, auprès des autorités compétentes, afin que votre proposition soit étudiée avec bienveillance, et qu'une suite favorable puisse y être réservée.

Naturellement je vous tiendrai au courant.

Demeurant à votre disposition, je vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

André DELAHAYE

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
EQUIPES DE PROTECTION CIVILE  
5, rue Delerue  
59-WASQUEHAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

ANDRÉ DELAHAYE

DÉPUTÉ DE L'EURE

Référence à rappeler

AD/MK

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

~~XXXXXXXXXX~~

ST. PIERRE-la-GARENNE, le 12 Mai 1971

Cher Monsieur,

Je vous adresse ci-joint la lettre qui me parvient de M. Jean CHAMANT, Ministre des Transports, à propos du problème que vous m'aviez soumis.

Ces questions relevant du Ministère de l'Équipement, ma lettre a donc été transmise à M. CHALANDON et je ne manquerai pas de continuer à vous tenir au courant de la suite qui sera réservée à cette intervention.

Demeurant à votre disposition, je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

André DELAHAYE

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
EQUIPES de PROTECTION CIVILE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

LE MINISTRE

CAB/CP-II.909  
vr/AD.AG

PARIS, LE 10 MAI 1971

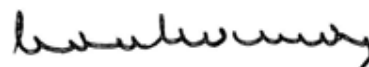
Monsieur le Député et cher Ami,

Vous avez bien voulu me signaler une proposition faite par M. Didier BURGGRAEVE, moniteur national de secourisme, spécialisé en secours routier, qui souhaiterait que des questions portant sur les principaux gestes à connaître pour sauver les blessés de la route soient incluses dans les épreuves du permis de conduire.

Je dois vous préciser que l'examen de cette suggestion relève de mon Collègue de l'Équipement qui a sous sa tutelle la direction des Routes et de la Circulation Routière.

En conséquence, je transmets votre lettre, pour attribution, à Monsieur CHALANDON, Ministre de l'Équipement et du Logement, par courrier de ce jour.

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



Jean CHAMANT

Monsieur André DELAHAYE  
Député de l'Eure  
Assemblée Nationale  
Palais Bourbon  
PARIS (7<sup>e</sup>)



14 JUIN 1971

MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P 1655/71  
V/REF. AD.AG

Monsieur le Député,

Mon collègue des Transports m'a transmis votre lettre relative aux propositions de M. Didier BURGGRAEVE, qui souhaite l'inclusion dans l'examen du permis de conduire d'épreuves relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

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

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

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

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

Monsieur André DELAHAYE  
Député de l'Eure  
Assemblée Nationale  
Palais Bourbon

P A R I S  
-----



Albin CHALANDON

Son argument premier fut de confirmer que la priorité était donnée à la formation à la conduite des futurs conducteurs. Argument qui sera utilisé au moins durant 10 années !

Son objection pour « classer » le dossier fut de reprendre le prétexte : « du transport » qui relève de professionnels.

C'était évident. Ne le savions-nous pas ?

Comment aggraver l'état de quelqu'un qui va mourir dans les prochaines minutes, parfois les secondes qui suivent... si l'on ne fait rien ? Il y avait de quoi être enragé d'une telle réponse !

M. **DELAHAYE**, dans sa lettre de transmission du 21 juin 1971 parlait de « réponse définitive ». ( ? ). Comment accepter une réponse idiote ? C'était impossible, s'agissant de vies humaines !

Relance du Député de l'Eure le 7 novembre 1971 (certes plusieurs mois plus tard mais il fallait gérer – seul – toutes ces correspondances avec les parlementaires ou les ministères)\*.

Tout est dit dans cette lettre. C'est toujours ainsi aujourd'hui sur nos routes, à de rares exceptions, (personnel médical parmi les témoins), dans l'attente des secours, si aucun des témoins sur place n'a pas suivi une formation de Secourisme. Et nous sommes en 2005 ! Il n'y a toujours pas de Secourisme de masse !

Le député me confirmait, le 21 décembre, sa nouvelle intervention. En effet, le ministre lui-même lui fit savoir, le 31 décembre, qu'il recevra « par un prochain courrier, tous éléments de réponse ».

C'était une réponse d'attente, comme l'écrivait M. **DELAHAYE** le 4 janvier 1972.

Le ministre écrit le 28 février 1972 au député. Il nous apprend qu'un « groupe d'études » a été constitué.

Déjà, on sait que ce groupe préférerait faire connaître « les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route ». Mais il acceptait de ce fait de le laisser mourir sans assistance ! C'est bien un ministre de la République qui l'écrit !

Cet exemple s'achève avec la lettre du député qui accompagne cette réponse.

Quelles étaient les « personnalités compétentes » qui composaient ce groupe d'études ? On ne le saura jamais !

\* En 1971, j'avais été contacté par Robert ARDOINO, Président Fondateur de l'ANUR puis intégré dans l'organisation. Je fus nommé Directeur national de l'enseignement (poste évidemment bénévole et pour uniquement la diffusion des « 5 gestes » dont j'étais l'auteur). Il ne s'agissait pas de « l'Union » mais de « l'Association » nationale des usagers de la route, deux associations différentes.

G-après extraits de la revue « sécurité routière » de 1971, très instructifs, ainsi que le compte rendu du Professeur SICARD d'un stage à Nainville.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ANDRÉ DELAHAYE

DÉPUTÉ DE L'EURE

Référence à rappeler

AD/MK

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

~~PARIS~~

ST. PIERRE-la-GARENNE, le 21 Juin 1971

Cher Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la réponse définitive qui me parvient de M. le Ministre de l'Équipement et du Logement, concernant les suggestions que vous m'aviez soumises à propos de l'inclusion dans l'examen du permis de conduire, d'épreuves relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Pour les raisons invoquées dans cette correspondance, il n'est pas possible de réserver une suite favorable à cette requête.

Vous en exprimant mes vifs regrets et demeurant à votre disposition, je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

André DELAHAYE

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
EQUIPES de PROTECTION CIVILE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

**Le 7 Novembre 1971.**

Monsieur André DELAHAYE,  
Député de l'Eure,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURDON,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Par votre lettre du 21 juin 1971, vous avez eu la gentillesse de m'adresser la réponse de M. le Ministre de l'Équipement suite à la question que vous lui aviez posée au sujet du Secourisme au permis de conduire et je vous en remercie sincèrement.

Toutefois, cette réponse nécessite, si vous le permettez quelques remarques.

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

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

.../...



Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

*Didier Burggraeve*

- 2 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

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

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

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

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

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

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

Didier BURGGRAEVE

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

ASSEMBLÉE NATIONALE

ANDRÉ DELAHAYE

DÉPUTÉ DE L'EURE

Référence à rappeler

AD.AG

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

XXXXXXX  
PARIS LE

ST. PIERRE LA GARENNE, le 21 Décembre 1971

*envoyé 27/12  
int. Toulon + kr.*

Cher Monsieur,

J'ai le plaisir de vous faire connaître que dès réception de votre lettre du 7 Novembre dernier, je suis immédiatement intervenu dans le sens que vous souhaitez, à nouveau auprès de Monsieur le Ministre de l'Équipement, en exposant les raisons mentionnées dans votre correspondance concernant le secourisme au permis de conduire.

Soyez assuré de mon appui dans cette affaire, et bien entendu je vous tiendrai au courant.

Demeurant à votre disposition, je vous prie de croire Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

André DELAHAYE

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
EQUIPES DE PROTECTION CIVILE  
5, rue Delerue  
59-WASQUEHAL

SECRETARIAT : 27 - SAINT-PIERRE-LA-GARENNE - TÉL. 6

MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P 1655/71

V/REF. AD.AG

21 mai 1971

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler de nouveau mon attention sur la suggestion de M. Didier BURGGRAEVE, en ce qui concerne l'inclusion dans l'examen du permis de conduire d'épreuves relatives aux premiers soins à donner aux blessés.

Je me propose de vous adresser, par un prochain courrier, tous éléments de réponse à l'intention de votre correspondant.

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

Monsieur André DELAHAYE  
Député de l'Eure  
Assemblée Nationale  
Palais Bourbon

P A R I S

-----



Albin CHALANDON

ASSEMBLÉE NATIONALE  
ANDRÉ DELAHAYE  
DÉPUTÉ DE L'EURE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Référence à rappeler  
AD/MK

~~PARIS~~  
ST. PIERRE-la-GARENNE, le 4 Janvier 1972

*leur vœux.*

Cher Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la réponse d'attente qui me parvient de l'autorité compétente, concernant l'affaire que vous m'aviez confiée.

Votre dossier fait actuellement l'objet d'un examen très attentif dont je ne manquerai pas de vous faire connaître le résultat dès qu'il me sera communiqué.

Dans l'éventualité où aucune information ne vous parviendrait dans le délai d'un mois, je vous serais obligé de me le faire savoir afin que j'intervienne à nouveau.

Je souhaite vivement que satisfaction vous soit donnée et je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.



André DELAHAYE

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
EQUIPES de PROTECTION CIVILE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL



MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P- 1655 / 71.

V/REF- AD/AG.

---

28 FEB. 1972

Monsieur le Député,

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

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

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

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

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

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

Monsieur André DELAHAYE  
Député de l'Eure  
Assemblée Nationale  
PALAIS BOURBON

PARIS. 7ème

  
Albin CHALANDON.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ANDRÉ DELAHAYE

DÉPUTÉ DE L'EURE

Référence à rappeler

AD/MK

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

~~PARIS, le~~

ST. PIERRE-la-GARENNE, le 3 Mars 1972

Cher Monsieur,

J'ai le plaisir de vous transmettre ci-joint la lettre que me fait tenir M. le Ministre de l'Équipement et du Logement, concernant les suggestions formulées par vous sur les premiers soins à donner aux blessés de la route.

Un groupe d'études comprenant des personnalités compétentes, a été chargé de procéder à l'examen de la question relative au secourisme et, notamment, à son introduction éventuelle dans les épreuves de l'examen du permis de conduire.

Il ne semble pas que ce soit là une solution souhaitable.

Néanmoins, ce groupe poursuit ses travaux et dès que je serai informé des décisions que Monsieur le Ministre aura été amené à prendre à la suite des conclusions qui se seront dégagées de ces travaux, je ne manquerai pas de vous les communiquer.

Dans cette attente, je demeure à votre disposition et je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.



André DELAHAYE

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de Secourisme  
EQUIPES de PROTECTION CIVILE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

# sécurité routière

ORGANE D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION POUR L'USAGER DE LA ROUTE

## SOMMAIRE

20<sup>e</sup> ANNEE

JUILLET-AOUT 1971  
N° 120

Moins de morts sur les routes à vitesse limitée mais davantage ailleurs .....	2
Vacances 1971 — Trois nouveaux itinéraires « EME-RAUDE » .....	3 à 7
Table ronde de la sécurité routière : programme 1971 ..	8 - 9
Inquiétude des Pouvoirs Publics : Les automobilistes n'utilisent pas leur ceinture... ..	10 à 15
Les Agents de la circulation à Paris — 1 <sup>ère</sup> partie : le C.A.P.U. ....	16 à 21
La voiture de l'année et la sécurité : Autobianchi A 112	23 à 27
Lyon : Le tunnel autoroutier de Fourvière .....	28 à 29
97,75 % des conducteurs devraient repasser le permis de conduire s'ils étaient soumis à un examen complet sur la signalisation .....	30
Radiographie de la circulation... Points chauds enregistrés au C.N.I.R. — 1 <sup>er</sup> Mai - 1 <sup>er</sup> Septembre 1970	31
La sécurité routière : Une Nation pilote : les U.S.A. ....	32-33-34
Remise des bourses de la Grande Clé d'Or .....	35
Check list des vacances - Auto Caravane .....	36
M. Didier BURGGRAEVE : Apprendre à tous les conducteurs les 5 gestes qui sauvent la vie humaine .....	37 - 38
Les accessoires auto au Salon des Inventeurs 1971 ....	39-40-41
Vacances à l'étranger .....	42-43-44
Jurisprudence .....	45 - 46
Secourisme nautique .....	47 à 52
Paris — Zone verte .....	53 - 54
Courrier des lecteurs .....	55 - 56

REVUE OFFICIELLE DE  
LA SECURITE ROUTIERE

ASSOCIATION NATIONALE

DIRECTION - REDACTION  
ADMINISTRATION :

26, rue d'Enghien, PARIS (10<sup>e</sup>)  
770.92-91 - 523.00-93

Directeur : GAUGRIS

PRUDENCE = SÉCURITÉ



# Moins de morts sur les routes à vitesse limitée mais davantage ailleurs !

L'analyse détaillée des résultats de l'expérience de limitation de vitesse de 1970 est maintenant entre les mains des membres de la « table ronde de la sécurité routière » qui doit en discuter avant de soumettre ses propositions au gouvernement.

M. Jacques Eisenmann, chef de la mission interministérielle de la sécurité routière, a rendu compte à la presse des premiers résultats chiffrés de cette expérience.

Il semble qu'en rase campagne, les accidents aient été moins nombreux sur les routes où les automobilistes ne peuvent dépasser 110 km à l'heure mais que la circulation et les accidents aient augmenté sur les autres voies.

L'expérience de limitation de vitesse qui date de 1969, a été reprise et élargie en 1970. Elle concerne maintenant 12.000 km de routes à fort trafic (trafic supérieur à 4.000 véhicules/jour) et a commencé le 29 avril 1970 pour une première partie et le 19 mai pour le reste du réseau.

Les résultats proviennent des statistiques de la gendarmerie nationale, c'est-à-dire qu'ils correspondent aux sections de rase campagne et à celles comprises dans des agglomérations de moins de 5.000 habitants. Pendant toute la durée de l'expérience, des mesures de vitesse et d'intensité de circulation ont été faites sur l'ensemble du réseau réglementé.

## I. — EVOLUTION DE LA CIRCULATION

Les routes soumises à la limitation de vitesse supportent environ 43 % du trafic de l'ensemble des routes nationales. L'augmentation de la circulation sur ces routes a été moins rapide que sur le reste du réseau. Cette tendance a été particulièrement marquée pendant les week-ends et la période estivale, ce qui semble être motivé par la saturation du réseau pendant ces périodes, selon la commission. On peut penser aussi que les automobilistes ont fui les routes à vitesse limitée, pour d'autres sans contrainte...

Globalement, on constate, pour la période mai-décembre 1970, une augmentation de 6 % de la circulation sur le réseau réglementé et de 8 % pour l'ensemble du réseau national.

## II. — EVOLUTION DES VITESSES

Les vitesses ont notablement baissé durant les premiers mois suivant la mesure de limitation pour remonter ensuite à un niveau proche de celui d'avril 1970.

Il convient de noter que les routes soumises à limitation ont été équipées de bandes blanches latérales tout au long de l'année 1970.

D'autre part, une analyse plus poussée par catégorie de route montre que la situation de novembre est différente de



M. Jacques Eisenmann

la situation d'avril : sur les routes rapides, les vitesses restent inférieures à celles d'avril quoique dans une moindre mesure que celles de juillet ; sur les routes lentes, les vitesses sont supérieures à celles d'avril.

## III. — EVOLUTION DES ACCIDENTS

Au cours du mois de mai 1970 les réductions d'accidents ont été très importantes ; elles se sont ensuite stabilisées au cours des 6 mois suivants à des valeurs plus faibles. Au cours de ces 6 mois on a constaté hors agglomération (80 % environ du total des accidents) une diminution de 10 % des accidents.

Les réductions ont été plus importantes les samedis, dimanches, veilles, et jours de fête.

## IV. — EN VILLE

En agglomération (20 % environ du total des accidents) on a constaté au contraire une augmentation de 16 % des accidents en même temps qu'une réduction importante du nombre de tués. Ceci semble provenir du moindre respect de la vitesse limite de 60 km/h en ville par la plupart des automobilistes, alors que parallèlement les excès de vitesse très importants sont en diminution, ce qui rend les accidents moins graves.

Au total, pour l'ensemble du réseau réglementé de juin à novembre 1970, le nombre des accidents est tombé de 7.391 à 6.874 (— 6,50 %), celui des blessés légers de 8.067 à 7.910 (— 2 %), celui des blessés graves de 5.140 à 4.796 (— 6,5 %) et celui des tués de 1.323 à 1.145 (— 13,5 %).



# TABLE RONDE DE LA SECURITE ROUTIERE



M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, animateur de la Table Ronde sur la Sécurité Routière.

## Programme 1971

**D** EPUIS qu'existe la « Table Ronde de la Sécurité Routière », c'est avant les grands départs en vacances que sont annoncés par M. J. Baumel, Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, les résultats de ses travaux et les décisions prises par le gouvernement en vue d'améliorer la circulation et de diminuer le nombre des accidents.

En 1971, il n'aura pas été failli à la règle. M. Baumel vient de rendre publiques les mesures et les grandes orientations qui ont été arrêtées par le Gouvernement au titre du programme « Sécurité routière 1971 ».

### Les routes

#### Points noirs

Ils sont responsables de près de 15 % des accidents. En 1970, 300 d'entre eux ont été supprimés. En 1971, il est prévu d'en éliminer 250 autres de faire disparaître les sections glissantes aux abords des zones dangereuses, et de signaler les virages difficiles.

#### Infrastructure

Trois cents kilomètres de routes à trois voies vont être élargies à quatre voies.

#### Signalisation

Toutes les routes, dont le trafic est supérieur à 4.000 véhicules/jour, comporteront un marquage axial et latéral. Et celles qui supportent plus de 1.000 véhicules par jour : un marquage axial. Ce programme vient en complément de celui de 1970 au cours duquel avaient été équipées du **marquage combiné** les routes ayant un trafic de plus de 6.000 véhicules par jour, et du marquage axial celles dont la densité de circulation se trouvait comprise entre 2.000 et 4.000 véhicules.

### Voies à grande circulation

Le programme des routes classées à grande circulation, comportant la signalisation internationale, va s'intensifier. Il en est prévu de nouvelles en 1971. Dès l'automne prochain, l'opération qui a débuté par l'Alsace et la Lorraine sera étendue à la Champagne, aux Ardennes, à Franche-Comté, pour être généralisée en 1972 sur tout le territoire.

C'est là une opération importante, a dit M. Baumel, à la fois sur le plan de la sécurité et de la fluidité, car elle permet de séparer d'une façon claire les routes prioritaires des autres.

### Les villes

#### Plans de circulation

Une dizaine de grandes agglomérations pourront bénéficier de plan de circulation d'une formule nouvelle, qui consistera en des mises à sens unique, coordination des feux, et mini-équipements tels que : toboggan, mini-souterrain, aménagement des carrefours, etc. Et le ministre de rappeler qu'en 1970, le nombre des accidents avait augmenté dans les villes de 4,9 % et celui des tués, de 3,4 %, parmi lesquels des piétons et des cyclistes pour la plupart.

### Les véhicules

#### Contrôle technique

Aucune décision n'a encore été prise. On attend les résultats de la vaste étude à laquelle s'est livrée l'O.N.S.E.R., en « autopsiant » 2.000 véhicules accidentés, afin de déterminer les causes techniques des accidents. Lorsqu'elles seront connues — dans le courant du mois de juillet — la Table ronde les étudiera pour en présenter des propositions concrètes au gouvernement.

#### Pneus

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1972, tous les pneus neufs devront comporter un indicateur d'usure de la bande

de roulement. Constitué de bossages situés à l'intérieur des rainures, il permettra d'alerter l'usager dès que celles-ci n'auront plus que 1,6 mm de profondeur, et de vérifier si les sculptures sont identiques en quatre endroits différents, et la toile non apparente.

### Epaves

Un projet de loi va être bientôt soumis au Parlement pour pouvoir détruire les épaves abandonnées sur la voie publique ainsi que les véhicules gravement accidentés, dont la réparation sommaire et la remise en circulation ne pourrait en être que préjudiciables à la sécurité.

### Limitation de vitesse

Après un an d'expérimentation, la limitation de la vitesse à 110 km/h a permis d'abaisser de 10 % en moyenne le nombre des victimes des accidents. Et ce, malgré une augmentation de la circulation, de l'ordre de 6 %. Il n'est donc pas question de l'abandonner. Cependant, un élément nouveau va faire son apparition : la limitation modulée. C'est-à-dire que sur les parcours les moins dangereux, le plafond pourra être relevé jusqu'à 120 km/h, et abaissé à 100 km/h sur les plus difficiles.

### Aménagement intérieur

Plusieurs dispositions sont actuellement à l'étude, concernant les appuis-tête, afin de limiter les conséquences graves des accidents pour les occupants, les ceintures de sécurité à « rétracteur » dont l'emploi apparaît plus aisé, l'ancrage des sièges, etc.

## Les conducteurs

### Le fichier

Créé par une loi précédente, il sera mis en place sur ordinateur, progressivement à partir de la fin de 1971. Il permettra aux compagnies d'assurances de mieux adapter le système de réduction ou de majoration des primes.

### Permis de conduire

Dès septembre prochain, la partie « code » de l'examen du permis de conduire se déroulera par écrit. Des diapositives seront projetées et les candidats auront à choisir, entre plusieurs possibilités, la réponse qui leur paraîtra convenir le mieux à la situation présentée. Dans ce but, il leur sera remis des grilles avec des cases à cocher.

Des expériences ont lieu actuellement à Paris et en province, afin de préciser méthodes et questionnaires qui seront soumis aux futurs candidats. En outre, les aptitudes visuelles de ceux qui se présenteront à l'examen du permis seront contrôlées, et il leur sera demandé d'avoir des notions de secourisme simples.

### Formation

Des contacts ont été pris avec le Ministère de l'Education nationale pour rendre effectives les dispositions de la loi de 1957, et que soient enseignées les règles élémentaires de sécurité routière, dans toutes les écoles.

### Secours aux blessés

Ils vont être améliorés par des systèmes d'alerte plus rapides. C'est ainsi qu'un service uniforme de

télécommunications a déjà été mis en place par le service technique du Ministère de l'Intérieur. Tandis que l'implantation de 5.000 bornes d'appel téléphonique sur les principaux itinéraires a été décidée par le Gouvernement dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan.

De son côté, la Gendarmerie nationale, qui est un élément essentiel dans le déclenchement de l'alerte, vient de fournir un gros effort d'information en distribuant une notice à 10 millions d'exemplaires.

Depuis mars 1970, 80 hôpitaux ont été équipés de liaisons-radio avec les ambulances de secours. En 1971, le système des télécommunications sanitaires sera généralisé avec le concours du service des transmissions du Ministère de l'Intérieur. D'autre part, cinq nouvelles unités mobiles de réanimation ont été mises en place l'année dernière. En 1971, ce programme sera étendu notablement. Enfin, diverses mesures sont en préparation pour que le secourisme soit enseigné à la fois, dans les écoles, lors de la préparation des candidats au nouvel examen du permis de conduire, de la formation des ambulanciers, et dans certaines entreprises ou sociétés sur les lieux de travail. Mais, naturellement, de manière adaptée à chaque cas.

### Information

Un effort particulier va être entrepris pour informer le public. Il a été prévu en 1971 deux grandes campagnes nationales dont l'une a déjà commencé, avec comme thème : les ceintures de sécurité.

Quant à l'autre, elle a pour titre : « la connaissance de la signalisation » et prendra le relais de la première.



## PISTE D'ESSAI

### centre diagnostic

Plus de 100 points contrôlés

**FORFAIT 60 Francs**

(45 minutes)

●  
BANC MOTEUR  
BANC DE PUISSANCE  
BANC DE FREINAGE  
BANC DE GEOMETRIE

●  
**BESNARD et Fils — 726-07-20**

89, av. de Stalingrad (R.N.7.) VILLEJUIF

Station MOBIL



# SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ORGANE D'INFORMATIONS ET D'EDUCATION DE L'USAGER DE LA ROUTE  
" AU SERVICE DE LA CIRCULATION "

20<sup>e</sup> ANNEE

N° 117  
JANVIER-FEVRIER 1971

## SOMMAIRE

Table ronde de la Sécurité Routière. Exposé de M. Jacques BAUMEL sur l'état d'avancement des actions annoncées par le Premier Ministre le 18 mars 1970 .....	2 à 9
Routes et Autoroutes 1971 .....	10 à 13
Travaux routiers et autoroutiers dans la région parisienne en 1971 .....	14-15-16
Dans 5 ans : 15.000 kilomètres de routes indestructibles .....	17 à 19
L'Alcootest obligatoire dès l'approvisionnement du marché .....	20-21
L'autoroute de Chartres une réalité ! .....	22 à 25
Paris, les grands travaux en cours .....	26 à 29
La nouvelle Fédération Française des Clubs Automobiles .....	30
Le premier réservoir à essence de sécurité .....	31
Des écrans anti-éblouissement pour la circulation de nuit .....	32-33
Opération sécurité - Un centre de contrôle technique des véhicules .....	34-35
Jurisprudence .....	36-37
Sécurité à travers le monde .....	38-39
Caravane : Savoir profiter de l'hiver .....	40
Le devoir secouriste : Secourisme collectif et social .....	41 à 44
Informations diverses .....	45 à 48

REVUE OFFICIELLE  
DE LA SECURITE ROUTIERE  
ASSOCIATION NATIONALE

DIRECTION - REDACTION - ADMINISTRATION  
26, rue d'Enghien, PARIS (10<sup>e</sup>) - 770.92-91 - 523.00.93  
Directeur : GAUGRIS.

PRUDENCE = SÉCURITÉ

# TABLE RONDE DE LA SECURITE ROUTIERE

**Exposé de M. J. BAUMEL sur l'état d'avancement des actions annoncées par M. Chaban-Delmas le 18 Mars 1970**

**Confrontation des recommandations de la Table Ronde de la Sécurité Routière, avec les réalisations qui ont été entreprises par les divers services administratifs concernés**

## GROUPE « INFRASTRUCTURE »

### RECOMMANDATIONS DE LA TABLE RONDE ET PROGRAMME

— en rase campagne.

- 1) Peinture de bandes axiales ou latérales sur 20.000 km de routes. (s'ajoutant à 6.000 km du programme normal).
- 2) Suppression de points noirs : 300 (s'ajoutant à 100 du programme normal).
- 3) Signalisation des routes à priorité et extension de leur réseau.

### REALISATION

- 1) Au 1<sup>er</sup> octobre : 16.500 km, soit 68 %. Achèvement fin novembre 1970.
- 2) — 57 terminés ;  
— 125 en cours ;  
— pour le reste (218) crédits ouverts, études et expropriations en cours.
- 3) L'ensemble des travaux est engagé et sera terminé fin 1970 :
  - a) est achevée : la nouvelle signalisation sur toutes les intersections avec les routes nationales (grandes balises en triangle renversé) ;
  - b) sera terminée dans un mois la pose des nouveaux panneaux (carrés) indiquant à l'automobiliste qu'il se trouve sur une route à priorité dans les régions d'essai (Alsace et Lorraine) ;
  - c) l'augmentation de 15 % du réseau prioritaire est étudiée en Alsace et en Lorraine.



- 4) **Suppression d'obstacles latéraux.**  
— dans les villes.
- 5) **Plans de circulation :**  
crédits d'études de nouveaux plans de circulation.
- 6) **Etudes de sécurité.**
- 4) Des essais préalables d'aménagements paysagers (massifs d'arbres, bosquets, etc...) seront faits.
- 5) Le mécanisme comporte une consultation des municipalités, des études faites sur le terrain par le service de l'Equipement, des subventions des Ministères (Intérieur et Equipement) pour les travaux.  
— 10 villes se sont déclarées intéressées.  
— Négociations en cours avec les agences locales de l'Equipement (SETRA).  
— L'ensemble des études démarrera au printemps.  
— Le budget 1971 permettra d'exécuter les plans qui seront au point.
- 6) Ont été engagées par l'O.N.S.E.R. et les services d'études de l'Equipement (S.E.T.R.A.). Les études portent sur les accidents, le comportement des conducteurs, les mesures d'efficacité.

Au total, l'intégralité des crédits supplémentaires a été engagée, les crédits pour abattage d'arbres (5,1 M.F.) sont reportés sur d'autres actions de sécurité pour les accélérer.

## **GROUPE « VEHICULES »**

### **RECOMMANDATIONS DE LA TABLE RONDE ET PROGRAMME**

#### **1) Contrôle technique des véhicules.**

**Recommandation :** attendre les résultats de l'étude faite par l'ONSER avant toute décision définitive. Cette enquête doit déterminer :

- a) le rôle de l'état des véhicules dans la genèse et la gravité des accidents.
- b) l'analyse de différents types de contrôle technique.
- c) la cadence souhaitable des contrôles techniques.

#### **2) Réglementation de l'usage des pneumatiques.**

**Recommandation :** assurer un meilleur contrôle des pneumatiques usés.

#### **3) Expérience de limitation de vitesse.**

**Recommandation de la Table Ronde :** pour suivre l'expérience de limitation de vitesse sur un réseau de longueur scientifiquement nécessaire.

### **REALISATION**

#### **1) L'étude dite « véhitest » a commencé en mai 1970 doit durer un an et porter sur 2.000 accidents. On disposera d'un rapport complet à la fin de 1971.**

Premières indications provisoires d'un rapport partiel portant sur 300 accidents : l'état du véhicule intervient dans 1 accident sur 7 ; 1 sur 12 aurait été évité et 1 sur 17 minimisé si le véhicule avait été en parfait état. Pour moitié, les défauts constatés concernent les pneumatiques et le freinage.

Prochaines démarches :

- a) dépouillement du « véhitest » ;
- b) discussion à la Table Ronde sur les organisations possibles.

#### **2) Parmi les déficiences de la voiture :**

le mauvais état des pneumatiques est — on l'a vu — la cause la plus fréquente qui aggrave ou provoque les accidents.

La réglementation intervenue (arrêté du 29 juillet 1970) :

- rend obligatoire un indicateur visible d'usure sur les pneus ;
- définit comment les pneus de différentes structures doivent être montés.

Dans un autre domaine, l'arrêté du 22.10-1970 a autorisé l'usage des pneus à crampons sur les automobiles dans les cas les plus étendus, sous condition d'une vitesse limitée à 90 km (et réglé leur usage sur les camions).

#### **3) Cette expérience a été mise en place fin avril et début mai sur 11.500 km et étendue en juillet aux 1.570 km qui avaient fait l'objet de l'expérience de 1969.**

La vitesse limite était uniformément de 110 km/h (expérience 1969 : 80, 100, 120 km).

On dispose de résultats\* pour 4 mois : mai, juin, juillet, août.

Pour les accidents hors agglomération :

1970	accidents	dont mortels	tués	blessés
mai	530	69	92	1.169
juin/juillet/août	2.718	366	490	5.292

\* Analysés.

Le 18 mars 1970, M. Chaban-Delmas, premier ministre, après avoir suscité la réunion d'une « Table Ronde de la Sécurité Routière », et au vu des recommandations et des propositions que les 5 Commissions de la Table Ronde avaient faites, avait défini un plan d'ensemble visant à l'amélioration de la circulation routière et décidé d'allouer en 1970 des crédits supplémentaires afin d'accélérer les premières réalisations.

Les textes ci-dessous résument les principales actions entreprises en 1970 par l'ensemble des administrations au titre de l'amélioration de la Sécurité Routière. Présentés sous forme de bilan, ils comparent, selon les cas, les programmes recommandés par la Table Ronde avec les réalisations entreprises par les différents services administratifs engagés.

Pour apprécier exactement la valeur de l'action qui a été entreprise et pour mieux diriger un déroulement futur, il serait nécessaire de mesurer, action par action, quelle en a été son efficacité. C'est-à-dire de mettre en regard le nombre d'accidents et de victimes épargnés face aux dépenses engagées sur ces actions.

Toutefois, s'il est encore trop tôt pour faire une analyse détaillée sur les résultats obtenus par cette action entreprise par le gouvernement, il faut cependant re-

marquer que depuis mars 1970 le nombre des accidents et des victimes tend à plafonner, alors que le trafic s'est accru de 5 à 6 %.

Ce résultat, qui n'est encore que d'une portée limitée, constitue cependant un encouragement ; il permet, en effet, d'espérer que les mesures amorcées en 1970 s'emplifieront en 1971.

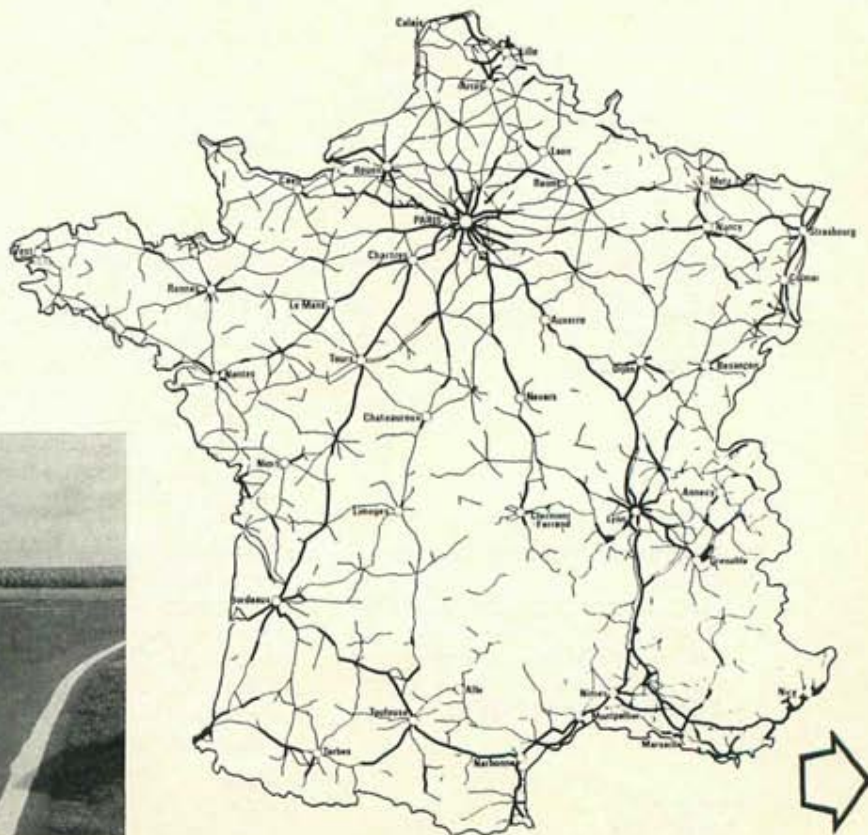
Conjuguée avec des actions plus étalées dans le temps, telle qu'une meilleure formation des conducteurs, il permettrait de renverser définitivement la tendance qui paraissait inéluctable de l'accroissement continu des morts, des blessés et d'accidents que nous connaissons tous les ans.

Les résultats et les réalisations de l'action des services administratifs engagés, mis en regard avec les programmes recommandés par la Table Ronde de la Sécurité, furent concrétisés sans détours par M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, à qui l'on doit cet exposé.

« L'amélioration de la Sécurité, tint à souligner M. Baumel, est le fruit d'une œuvre de longue haleine. Elle ne peut résulter que d'une action permanente et globale ; elle est désormais coordonnée à tous les échelons. Cette expérience nécessaire doit aussi se poursuivre, en particulier, de manière modulée et affinée ».

## RENFORCEMENT DE LA SIGNALISATION HORIZONTALE

- Marquage axial et de rives
- Marquage axial





La cadence des contrôles est croissante : en septembre 12.000 contrôles Gendarmerie.

Prévisions pour 1971 : Intérieur : 600.000 contrôles.

Gendarmerie : 650.000 contrôles.

- 2) **Fichier des renseignements concernant la circulation routière.**  
(dit « fichier des conducteurs »).
  - 3) **Réforme du service national du permis de conduire.**  
(a fait l'objet de vœux de la Table Ronde).
  - 4) **Réforme de l'examen du permis de conduire.**  
(a fait l'objet de vœux de la Table Ronde).
  - 5) **Réforme de l'examen de moniteur d'auto-école.**  
(a fait l'objet de vœux de la Table Ronde).
  - 6) **Stimuler l'enseignement des règles de circulation dans les établissements scolaires** (loi du 26-7-67).  
(a fait l'objet de vœux de la Table Ronde).
  - 7) **Déclarations obligatoires des maladies : examens médicaux périodiques.**  
(a fait l'objet de vœux de la Table Ronde).
  - 8) **Circulation des poids lourds.**
  - 9) **Réformes diverses du permis de conduire et du code de la route**  
(a fait l'objet de vœux de la Table Ronde).
- 2) La loi instituant un fichier a été promulguée le 24 juin 1970. Les crédits nécessaires ont été inscrits au budget 1971 (20 M.). Le projet technique est établi dans les grandes lignes. Des études complémentaires sont en cours sur la mise en route progressive, les raccordements avec les ordinateurs des assurances, etc... Le matériel (ordinateurs, terminaux) sera acheté et mis en place en 1971 et la mise en service pourrait intervenir au plus tôt le 1.1.1972.
  - 3) Cette réforme conditionne celle de l'enseignement de la conduite et celle du permis. Le projet de décret est envoyé au Conseil d'Etat. La date prévue de mise en place de nouveaux services est début 1971. Le nouveau conseil d'administration et le directeur étudieront entre autre le statut des examinateurs et leur recrutement.
  - 4) La décision de principe a été prise de séparer l'examen des connaissances (Code) qui sera fait par écrit, et l'examen d'habileté (conduite). A partir des études déjà faites, on définira au 1<sup>er</sup> semestre 1971 l'épreuve écrite **du Code** :
    - la réforme se fera progressivement et des essais précéderont la généralisation ;
    - des centres expérimentaux seraient installés au 1<sup>er</sup> semestre, si possible à partir d'avril, soit dans certaines villes ou régions, soit en laissant les candidats choisir entre l'ancienne et la nouvelle formule ;
    - parallèlement, des essais de nouvelle pédagogie de la conduite seront faits dans quelques grandes écoles.
  - 5) A la suite de l'arrêté du 10.3.1970, les textes pour fixer le niveau des examens, l'organisation des centres de formation, etc... sont en discussion avec la profession. De plus, un recyclage est prévu pour préparer aux nouvelles formes d'examen.
  - 6) De nouveaux matériels d'enseignement sont préparés par les soins de l'Education Nationale. Les programmes, la sanction par un certificat permettant de conduire, un cyclomoteur à 14 ans, seront étudiés pour la rentrée de 1971.
  - 7) A l'examen par les Ministères intéressés et l'Ordre des Médecins.
  - 8) Les règlements communautaires sur la durée du travail, la longueur des étapes, la double conduite, ont paru le 1.10.1970. Les décrets d'application paraîtront fin novembre. Ce nouveau régime semble devoir beaucoup améliorer la sécurité.
  - 9) — Suspension : la modification des art. L.15 et L.18 en vue subordonnera, dans certains cas, la restitution du permis à un examen des connaissances ou de l'habileté.
    - Possibilité d'annulation du permis en cas de violences ou de blessures volontaires commises à l'occasion de la circulation ou du stationnement.
    - Renforcement des sanctions en cas de non observation des interdictions de circuler relatives à des catégories de véhicules.Toutes ces mesures sont à l'étude au Ministère de la Justice. Elles devront intervenir simultanément.



# Table Ronde

## 1969

mai	884	123	158	1.603
juin/juillet/août	3.037	444	558	5.815
<b>réduction en %</b>				
mai	39,8	44	41,5	22
juin/juillet/août	11	17,6	12	9,8

(le mois de mai est peu significatif ; aux autres mois les réductions sont relativement constantes).

Sur les autres routes des départements traversés, le nombre d'accidents n'a pratiquement pas varié.

Aux traversées des agglomérations par les routes expérimentales (traversées qui ne sont pas touchées par la limitation de vitesse à 110 km) le nombre des accidents a augmenté de 10,5 %.

L'expérience de 1969 avait donné des réductions plus fortes, la vitesse limite n'y était pas uniforme et elle limitait davantage les vitesses sur la majorité des parcours (à 80 ou 100 km).

Ces résultats seront discutés par la Table Ronde qui disposera du rapport complet et des indications plus fines que comprend (variations du trafic, répartition jour et nuit, vitesses moyennes, % de respect, etc...).

### 4) Aménagement intérieur des véhicules.

**Recommandation :** accélérer l'application de l'arrêté du 5.2-1969 rendant obligatoire la pose de ceintures de sécurité sur toutes les voitures neuves et, notamment, les homologations prévues.

### 4) Actuellement, environ 2 millions de voitures (soit 11 %) sont équipées de ceintures ; 7 millions ont un dispositif d'ancrage.

Taux d'usage : environ 25 % des possesseurs de ceintures.

Les homologations ont été mises au point.

— La Fédération des Assurances a recommandé aux Sociétés d'Assurance de majorer des indemnités accordées aux tiers assurés lorsque ceux-ci portaient effectivement la ceinture. La majoration, variable selon la compagnie, est, en général, de l'ordre de 50 %.

— Une campagne pour l'usage de la ceinture est lancée.

D'autres dispositions obligatoires sont à l'étude :

— sur l'ancrage des sièges, sur les appuis-tête, sur l'aménagement intérieur du véhicule, sur les ceintures à rétracteur, d'emploi plus facile.

### 5) Les épaves.

**Recommandation :** assurer dans l'intérêt de la police générale, de la sécurité et de l'esthétique) l'enlèvement et le retrait des épaves.

### 5) 1) Un texte de loi est actuellement soumis au Parlement qui permet aux forces de Police, après un certain délai, d'enlever et de détruire les épaves.

2) Plusieurs centres de destruction ont été créés ou sont en construction.

3) Les Compagnies d'Assurance ont remis en vigueur une circulaire demandant de signaler à la Préfecture de Police les véhicules détruits à plus de 80 % (en vue d'éviter la circulation de véhicules en mauvais état et de réduire des fraudes sur des véhicules volés).

## GRUPE « CONDUCTEURS »

### RECOMMANDATIONS DE LA TABLE RONDE ET PROGRAMME

### REALISATION

Observation : Dans leur presque totalité les mesures recommandées par le Groupe « Conducteurs » de la Table Ronde sont à long terme ; elles supposent des études, des textes législatifs ou réglementaires.

#### 1) Taux légal d'alcoolémie.

#### 1) La loi établissant un taux légal d'alcoolémie de 0,80 g/l a été promulguée le 9 juillet 1970.

Pendant les 9 premiers mois de l'année, la Gendarmerie a fait 66.372 contrôles, dont 20,97 % étaient positifs.

— sur 44.485 contrôles faits à l'occasion d'un accident 13,63 % étaient positifs ;

— sur 21.887 contrôles faits à l'occasion d'une infraction 35,89 % étaient positifs.



# Table Ronde



● Hôpitaux disposant de la radiotéléphonie.



● Unités mobiles de réanimation fonctionnant en permanence.  
○ Unités mobiles de réanimation fonctionnant par intermittence.

## GROUPE « SECOURS AUX BLESSES »

### RECOMMANDATIONS DE LA TABLE RONDE ET PROGRAMME

- 1) Généraliser progressivement la médicalisation des secours :
  - a) par acquisition d'ambulances spécialisées et équipements dans les hôpitaux.
  - b) en formant un nombre suffisant d'anesthésistes réanimateurs.

### REALISATION

#### a) Unités mobiles de réanimation

Depuis mars 1970 des unités ont été mises en place à Amiens — Montauban — Béziers — Nîmes — Perpignan.  
Au total sont équipés de façon permanente (12 CHU — CHR + 18 hôpitaux et, de façon temporaire, 34 hôpitaux).

Les crédits du budget 1970 permettent de continuer le programme.

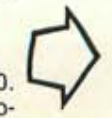
**Mise en place de lits de réanimation :** en 1970, 80 lits de réanimation ont été installés.

**Réseau de télécommunications sanitaires :** depuis mars 1970. Total : 80 hôpitaux communiquent avec les ambulances de secours.

**En cours :** Etude en vue de généraliser un système uniforme de télécommunications sanitaires qui est fait avec le concours du Service des Télécommunications de l'Intérieur.

#### b) Formation d'anesthésistes réanimateurs

Les Ministères de l'Education Nationale et de la Santé Publique (21.10.1970) ont demandé aux Présidents des Universités de prendre les dispo-





sitions pour augmenter le nombre des étudiants préparant le certificat d'anesthésie-réanimation.

D'autre part, l'Armée forme des médecins anesthésiologistes.

#### Collaboration de médecins du contingent et d'étudiants.

- c) en organisant le concours de médecins militaires et d'étudiants hospitaliers.
- 2) Par diverses mesures relatives au personnel et matériel de secours.
- a) agrément des entreprises d'ambulances.
- b) équipement des ambulances.
- 3) Bornes d'appel.  
Recommandation : étendre le réseau des bornes d'appel sur les routes secondaires.
- c) Dans l'année 1970 des ambulances médicales temporaires ont été mises en place avec le concours de :
- médecins du contingent en 26 points ;
  - étudiants hospitaliers en 14 points ;
- elles ont secouru plus de 10.000 victimes de la route.
- 2)
- a) Destiné à améliorer la qualité des secours, cet agrément a été organisé par la loi du 10.7.1970.
- b) En vue d'un meilleur rendement, les travaux de normalisation des ambulances lourdes et la définition d'une ambulance minimale standard ont été poursuivis.
- c) L'usage des hélicoptères a été étendu : 320 sorties d'Alouettes à Toulouse, Montpellier, Rouen, avec médecin à bord. L'expérience sera mise au point et étendue en 1971.
- 3) Un programme a été défini ; les fabrications mises en route (au total : 126 bornes seront posées au 31 décembre 1970 dans le Centre et le Midi).
- Ce programme va pouvoir être sensiblement étendu et réalisé avec des concours privés depuis que le Ministère des Finances a accepté d'exonérer les panneaux d'annonce des taxes sur la publicité routière. Une prospection sur plusieurs centaines de postes à poser en 1971 est en cours.

## GROUPE « INFORMATION »

### RECOMMANDATIONS DE LA TABLE RONDE ET PROGRAMME

- 1) Centralisation des renseignements courants sur l'infrastructure.  
(Recommandation).
- 2) Rearoupement des informations générales et documentation sur la circulation.  
(Recommandation).
- 3) Campagnes particulières sur l'alcoolémie, les ceintures, la signalisation.

### REALISATION

- 1) En octobre 1970 cette information a été centralisée à ROSNY, notamment. Inter-Service-Routes y a été transféré ; des liaisons télex ont été établies avec la Préfecture de Police.
- 2) Une documentation est en voie de constitution à la Mission Interministérielle de Sécurité Routière.
- 3) a) Pour l'alcoolémie, remise de dossiers à la presse par la Mission. Articles (notamment presse féminine et professionnelle), émissions de télévision (dessins animés du Haut-Comité, Tables Rondes régionales), réalisés en commun par la Mission, le Haut-Comité de Lutte contre l'Alcoolisme, la Prévention Routière.  
Cette action sera reprise et intensifiée en 1971.
- b) Ceintures : campagne commencée après le Salon de l'Automobile.
- c) Signalisation : modalités à l'étude avec l'O.R.T.F. On étudie la distribution de brochures. Les études font ressortir une grande proportion d'ignorance.



## « QUAND VOUS VERREZ CE SIGNE, PENSEZ SECURITE »

Ce symbole sera désormais associé aux différentes illustrations de l'effort gouvernemental en faveur de la Sécurité Routière. On le verra figurer aussi bien sur les panneaux routiers que dans les divers documents d'information du public prévus par la mission interministérielle de la Sécurité Routière.

- 4) Campagne d'information générale.
- 4) Elle a été fondée sur des études de l'O.N.S.E.R. et sur des travaux d'agences de publicité.
- suppléments en juillet dans 19 journaux régionaux (tirage : 2,8 millions) consacrés à l'information sur le Code, les droits et devoirs des conducteurs ;
  - articles du même genre insérés dans la presse ;
  - même thème traité dans des séquences de 2 à 3 minutes aux actualités cinématographiques (FOX, GAUMONT, PATHE) au moment des grands départs (avec indications sur les itinéraires de dégagement) ;
  - un film en préparation sur l'hiver. Plusieurs films techniques (conduite de nuit, dégagement) réalisés par le Ministère de l'Équipement ;
  - à l'O.R.T.F. : spots qui se sont ajoutés à l'émission « vedettes », préparée par la Prévention Routière ;
  - « Dossiers de l'Écran » sur la route Paris/Marseille avec la collaboration de M. BAUMEL ;
  - diverses interventions à la radio ;
  - les sondages ont montré une audience exceptionnelle du « Dossier de l'Écran » et de très bons résultats pour les autres émissions.
  - Enfin des contacts ont été pris :
- a) d'une part, auprès de l'O.R.T.F. et des radios privées pour chercher de nouvelles formes d'action — en particulier en vue d'attirer l'attention publique sur les problèmes nouveaux (autoroutes, accidents des jeunes) ;
- b) d'autre part, auprès de la presse mutualiste et professionnelle pour agir sur les accidents de transports (en auto, à pied, ou à bicyclette).



# sécurité routière

ORGANE OFFICIEL  
DE L'ASSOCIATION

21<sup>e</sup> ANNEE - N° 124  
MARS-AVRIL 1972

DIRECTION - REDACTION  
ADMINISTRATION :

26, rue d'Enghien, PARIS (10<sup>e</sup>)  
770-92-91 - 523-00-93

Directeur de la publication :  
G. GAUGRIS

Le service de la revue est assuré  
aux personnes et collectivités  
ci-après

MINISTRES, SENATEURS  
DEPUTES

PREFETS, SOUS-PREFETS  
MAIRES,

ADMINISTRATIONS DIVERSES,  
DIRECTIONS  
DEPARTEMENTALES  
DE L'EQUIPEMENT,

SERVICES DE POLICE CIVILE  
ET MILITAIRE

PRESSE QUOTIDIENNE  
ET PERIODIQUE,

ASSOCIATIONS,

GRANDES ENTREPRISES  
NATIONALES,

MEMBRES DE LA SECURITE  
ROUTIERE

## SOMMAIRE

Mission Interministérielle de sécurité routière.	
Conférence de Presse de M. Jacques BAUMEL .....	2-3-4
Autoroute Béziers-Narbonne .....	5
Cinq programmes d'autoroutes mis en concours depuis 1970 .....	6-7-8
Le tronçon autoroutier « La Folie-en-Bessin-Palaiseau .. 15 « Toboggans » ont été mis en service en 1971 — 15 autres le seront en 1972 .....	9 10
Contre les bouchons de l'autoroute du Nord, un système de régulation électronique .....	11-12
La réforme du Permis de Conduire est entrée en appli- cation le 1er Février .....	13-14
Gardez vos distances .....	15
Statistiques de l'Assurance automobile .....	16
Automobile : Nouveautés .....	17-18-19
Campagne de la Préfecture de Police contre les véhicules bruyants .....	20-21
9.000 Personnes secourues en 1970 par la Gendarmerie de montagne .....	22 à 25
Réunion à Paris des Experts du Comité 22 (Normes inter- nationales de la sécurité automobile) .....	26
Des micro-films enchassés dans un bracelet, pour l'infor- mation de secours de première urgence .....	27-28
Paris : Le périphérique sera terminé cette année ....	29-30
Le nouveau pont de Conflans .....	31-32
Exposition sur la route meurtrière, organisée par la Croix Rouge de Chelles .....	34-35
Jurisprudence .....	36-37
Salons de la Navigation de plaisance et de la Moto ..	39-40
Une bonne vue : condition essentielle d'une bonne conduite .....	41-42-43
Courrier des Lecteurs .....	46-47-48

INFORMATION - DOCUMENTATION



# MISSION INTERMINISTERIELLE DE SECURITE ROUTIERE

## “ L'imprudence, l'agressivité, l'égoïsme et l'indifférence sont les causes essentielles des accidents ”, a déclaré M. Jacques Baumel

Conférence de presse du 3 février 1972

« Le mal est plus profond qu'on ne l'avait crû avant l'opération », a déclaré récemment M. Jacques Baumel, Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre à propos des accidents de la circulation dont la situation s'est aggravée en 1971.

Il y a eu l'an dernier 249.828 accidents, 16.212 tués, et 353.374 blessés. Ce qui représente par rapport à 1970 une augmentation de 5,81 % pour les accidents, de 7,45 % pour les tués, et de 7,19 % pour les blessés.

Pourtant, a rappelé le Ministre, les efforts du Gouvernement ont été très importants depuis qu'a été engagée sa politique de sécurité routière, voici deux ans. Pas seulement sur le plan financier, mais également sur celui des mesures qui ont été prises non sur un point en particulier mais dans le cadre d'un plan d'ensemble, vaste et concerté. Bien qu'on ne connaîtra jamais le gain qu'elles ont apporté à la sécurité, sans doute ont-elles été utiles et bénéfiques. Encore qu'insuffisantes comme le montre la réalité.

Après avoir analysé la situation, M. Jacques Baumel en est arrivé à la conclusion suivante : les avantages et les facilités qui ont été donnés à la circulation se sont en définitive retournés contre elle, parce que les automobilistes en profitent pour prendre des risques de plus en plus grands.

Pour illustrer ce qu'il appelle la théorie des « gains compensés », il a cité cet exemple : depuis qu'a été généralisée sur les routes la signalisation horizontale (bandes blanches), on a constaté que la vitesse des véhicules avait augmenté de 20 % en moyenne.

Et M. Baumel de poser alors la question : faut-il la supprimer, la modifier ?

### Une guerre de longue haleine

Pour le Ministre, la preuve est faite que l'infrastructure routière ou même encore le véhicule ne sont pas réellement en cause dans cette poussée des accidents. Mais bien plutôt le comportement des usagers, dominé par « l'imprudence, l'agressivité, l'égoïsme et l'indifférence ». Par conséquent, a-t-il dit,

c'est aussi sur eux qu'il faut agir en particulier, pour modifier leur mentalité.

Sur ce point, M. Baumel a montré sa préférence pour la méthode persuasive plutôt que pour une sévérité excessive. Car, a-t-il précisé, il ne convient pas d'abattre un éléphant sous prétexte de tuer une mouche ».

Face à l'aggravation de la situation, il s'est montré résolu à « aller plus loin, à agir plus vite, et à frapper plus fort ». Mais il ne l'a pas caché : il faudra encore plusieurs années d'efforts et de travaux, avant d'obtenir des résultats probants. Parce que la bataille de la Sécurité routière est une lutte de « grignotage » et de longue haleine, dont les effets ne peuvent être ressentis dans l'immédiat. Et le meilleur exemple en est la réforme du permis de conduire : cette mesure-clé, qui, a-t-il dit, ne portera réellement ses fruits que d'ici quelques années.

Le Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre a annoncé la reprise des travaux de la Table Ronde qui se réunira prochainement (3<sup>e</sup> session) et les dispositions qui allaient être prises cette année pour la sécurité routière.

### Infrastructure

- Suppression de 500 points noirs.
- Elargissement de 250 kilomètres de routes.
- Contournement de 30 localités ou agglomérations.
- Mise hors gel par des travaux de « renforcements coordonnés » de 1.400 kilomètres de chaussée.
- Suppression progressive des sections glissantes.

### Signalisation routes

- Effort particulier pour se rapprocher du balisage aérien.
- Meilleure coordination entre la signalisation horizontale et verticale.
- Eloignement des panneaux par rapport à l'obstacle, pour tenir compte de la vitesse des véhicules





M. Jacques Baumel au cours de sa conférence. A sa droite, M. J. Eisenmann, Chef de la Mission Interministérielle de Sécurité Routière. A sa gauche, M. J.C. Périer, Directeur de la Gendarmerie

plus grande aujourd'hui qu'à l'époque où ils avaient été posés.

- Etude de présentation graphique (comme pour le nouveau stop).

- Développement de l'éclairage dans 10 carrefours de la région parisienne, hors agglomération, et au-dessus des passages réservés aux piétons.

- Marquage des bords des chaussées par délinéateurs qui sont constitués de tiges en plastique peintes en blanc et au sommet réfléchissant. En 1972, l'expérience se poursuivra sur l'itinéraire Fontainebleau-Clermont-Ferrand.

- Poursuite de la mise en place de la signalisation sur les routes prioritaires.

### Signalisation autoroutes

- Implantation progressive de panneaux à déclenchement automatique pour annoncer les formations de brouillard.

- Mise en place de haut-parleurs d'informations.

A propos des autoroutes, M. Baumel a dit qu'on assistait à l'heure actuelle à une « dangereuse escalade de l'insécurité » qui se traduisait par une augmentation importante du nombre des accidents et des tués. C'est ainsi que la proportion des tués passerait de 11 pour les routes, à 19 pour les autoroutes. Le responsable de la Mission interministérielle, M. Eisenmann a ajouté que par rapport aux autoroutes américaines, nos voies rapides étaient 2 fois et demie moins sûres.

### Villes

- Crédit de 50 millions pour la mise en place de plans de circulation dans 12 villes de France, et à l'instar de Rouen et Strasbourg où ils ont donné et donnent encore satisfaction. A cette occasion, M. Baumel a souligné la gravité de la situation dans les agglomérations où 46 % des victimes des accidents ne sont pas des automobilistes.

### Véhicules

**Voitures de tourisme :** au 1<sup>er</sup> octobre 1974, double circuit de freinage obligatoire sur toutes les voitures neuves, quelles qu'en soient la taille et la cylindrée.

**Poids lourds :** au 1<sup>er</sup> janvier 1973, freinage réglé en fonction de la charge pour les plus importants. Controlographe sur les autocars, poids-lourds de plus de 19 tonnes et semi-remorques, afin de pouvoir vérifier la vitesse des camions et la durée réelle du travail des chauffeurs. 11 janvier 1974 : frein moteur sur les camions de plus de 6 tonnes.

### Limitation de vitesse

Pas de changement aux dernières dispositions (voir carte de la vitesse modulée). A ce propos, M. Baumel a laissé entendre qu'on s'orientait en Europe vers une limitation générale de la vitesse. Deux pays viennent de suivre l'exemple de la France : Suisse (100 km/h), Belgique (90) tandis que la Suède a





Parmi les personnalités présentes à la conférence de presse de M. Jacques BAUMEL, nous avons remarqué MM. le Professeur André SICARD de l'Académie de Médecine, Président de la Société Française de Médecine du Trafic, FORGET, Directeur du Service National du Permis de Conduire, GOUAZE, Directeur de France Route Assistance, BASTIDE, Chef du Service de la Circulation et de la Sécurité Routière au Ministère de l'Intérieur, Colonel CHICHIGNOUD et le Commandant AMET de la Direction de la Gendarmerie

abaissé les siennes à 70, 90 et 110 km/h. Quant à l'Allemagne, elle annonce elle aussi une réglementation de la vitesse pour 1972.

## Contrôle technique

Les « autopsies » pratiquées par les spécialistes de l'O.N.S.E.R. sur 2.000 véhicules accidentés ont montré que pas même 1 % des accidents (0,7 % exactement) n'avaient eu pour cause directe l'état matériel de ces véhicules. Ce sont là des résultats modestes, a déclaré M. Baumel qui a ajouté qu'il paraissait impossible de faire face à un contrôle technique généralisé. Le Ministre juge plus urgent pour le moment :

- de se débarrasser des épaves,
- de punir avec sévérité ceux qui vendent des véhicules en mauvais état, aux jeunes gens en particulier (un projet de loi est en préparation),
- d'inciter les automobilistes à présenter spontanément leur véhicule à des contrôles sécurité au moins tous les deux ans.

Cependant, M. Baumel n'a pas exclu la possibilité de mettre sur pied un contrôle technique pour les véhicules de plus de 10 ans.

## Conducteurs

### FORMATION

● Nouveau permis de conduire appliqué progressivement dans tout le pays cette année.

● Réglementation plus stricte de la formation des moniteurs.

● Initiation dans les écoles des enfants aux règles de sécurité.

### ALCOOLÉMIE

● Augmentation du nombre des dépistages, pour atteindre la cadence qui apparaît nécessaire. Soit : 50.000 par mois.

### SOINS AUX BLESSES

● Crédits doublés de 1971 à 1972 par le ministère de la Santé publique.

● Multiplication des bornes d'appel téléphonique sur les routes (actuellement les départements des Alpes-Maritimes, du Var, du Loiret et de l'Hérault en ont été équipées entièrement).

● Création d'un troisième centre d'enseignement « ambulancier » à Montpellier.

● Multiplication des liaisons radio-téléphoniques entre les hôpitaux, les ambulances, les médecins, et les postes de permanence (l'instruction interministérielle est en préparation).

● Développement de la médicalisation des services de secours, avec l'aide des médecins de l'Armée (l'an dernier, sur 70 équipes mobiles, 40 étaient composées de spécialistes militaires).

## Information

● Effort d'information encore plus important qu'en 1971.

● Plusieurs campagnes envisagées. Thèmes 1972 : les ceintures de sécurité, limitation de vitesse, sécurité en ville, conduite en hiver, alcool au volant, etc. Il faut, a dit M. Baumel, mobiliser l'attention du public, par une information sérieuse, sur ce problème national que représente la sécurité de la route.

# Ministère de l'Intérieur

**Accidents corporels de la circulation routière constatés par l'ensemble des services de la Gendarmerie Nationale et de la Police Nationale.**

<b>ANNEE 1971</b>			
<b>ACCIDENTS</b>	<b>TUES</b>	<b>BLESSES</b>	
249.828	16.212	353.374	
<b>ANNEE 1970</b>			
<b>ACCIDENTS</b>	<b>TUES</b>	<b>BLESSES</b>	
326.109	15.087	329.659	
<b>Différence +</b>	<b>13.719</b>	<b>+ 1.125</b>	<b>+ 23.715</b>



## Le Professeur André Sicard :

# “L'enseignement du secourisme devrait se généraliser à toutes les Facultés de Médecine”

**L**A « Route » l'a toujours estimé. C'est aussi ce qu'a proclamé le Professeur André Sicard, président de la « Société française de Médecine du Trafic », dans un article paru dans le n° 14 de « la Presse médicale » (du 20-3-71), que nous tenons à reproduire ci-dessous in extenso.

Le secourisme s'apprend. Il ne s'improvise pas. Le médecin le mieux instruit n'est pas toujours le plus qualifié pour exécuter les gestes nécessaires sur un blessé en état de détresse qui met sa vie immédiatement en danger. Ces gestes ne lui ont jamais été correctement enseignés. Beaucoup de médecins croient bien connaître ces notions élémentaires et méprisent de les apprendre.

Si la présence d'un médecin sur les lieux d'un accident paraît rassurante, elle ne suffit cependant pas toujours pour garantir la victime de certaines erreurs. Dans bien des cas, mieux vaut trouver un secouriste breveté qu'un praticien doué d'une bonne volonté qui ne peut remplacer la compétence.

Or, la victime ne choisit pas son sauveteur. Et c'est aussitôt après l'accident que la vie ou l'avenir d'un homme ou d'une femme grièvement blessé peut dépendre brusquement de l'action d'autres hommes et exiger d'eux empressement et savoir-faire. Soixante pour cent des morts ont lieu dans la première heure.

Dans un accident coporel, c'est la rapidité et la qualité de l'intervention qui comptent avant tout. Le drame se joue dans les premières minutes. Quelle que soit la rapidité de l'alerte et le perfectionnement des transmissions, les premiers secours arrivent en moyenne après 15 à 30 minutes. Ce sont ces minutes qui souvent vont décider du sort de la victime.

Savoir ce qu'il faut faire, savoir surtout ce qu'il ne faut pas faire, ne faire que l'indispensable, tels sont les principes du secourisme pour lequel tant d'efforts sont actuellement accomplis pour en faire saisir l'importance au public.

Au cours de la table ronde qui s'est réunie l'année dernière au Secrétariat auprès du Premier Ministre, sous la présidence de M. Bernard Chenot, Conseiller d'Etat, il a été admis que les étudiants en médecine devaient être les premiers à être instruits de ces notions. Les soins d'urgence figurent actuellement au programme de la première année du deuxième cycle. Mais la théorie ne suffit pas. Les démonstrations pratiques sont indispensables.

*Photographiés sur les marches de l'Ecole nationale de la Protection civile de Nainville-les-Roches (Essonne), où ils ont fait un stage en juin dernier, les étudiants qui entourent leur maître, M. le Professeur Sicard, ont tenu à se familiariser avec la pratique du secourisme routier.*

*On reconnaît MM. le Professeur Arnaud, Professeur Serre, R. Dejour.*

*Merci à notre éminent ami, le Professeur Sicard, d'avoir montré un exemple qui devrait être suivi par tous les grands « patrons » de France.*

Depuis plusieurs années, j'avais, encouragé par le Médecin général Génaud, pris l'initiative de cet enseignement pour des groupes d'étudiants et j'avais obtenu la précieuse collaboration du Médecin-Colonel Robert et des moniteurs de la brigade des Sapeurs-Pompiers.

Cet enseignement devrait se généraliser à toutes les Facultés de Médecine car rien ne doit être négligé dans la lutte contre l'hécatombe dont les accidents de la route sont responsables, mais les étudiants ne paraissent pas bien en saisir l'importance.

Saint-on aussi que le service national de la Protection Civile organise plusieurs fois par an, en son Centre de Nainville-les-Roches (Essonne), des stages de secourisme routiers de trois jours réservés à des médecins et organisés par le Docteur Marcel Arnaud (de Marseille) assisté des meilleurs spécialistes ? A Gardane (Bouches-du-Rhône) fonctionne de la même façon un Centre interdépartemental. Ces stages, qui constituent une sorte d'enseignement post-universitaire, sont suivis par de nombreux médecins venant de tous les départements, des grandes villes comme des petits bourgs. Ceux qui s'y inscrivent (1) comprennent que la solidarité humaine les oblige à ne pas méconnaître ce que les Facultés de Médecine ont jadis oublié de leur apprendre. Ils deviennent à leur tour des moniteurs de secourisme.

On ne peut que féliciter tous ceux qui s'appliquent à cette tâche, certains des services qu'ils rendent avec un complet esprit d'abnégation.

**André SICARD,**  
Président de la « Société Française  
de Médecine du Trafic »

(1) Sans aucun frais de séjour ni de transport.

*Nainville-les-Roches (Essonne)  
Ecole Nationale de la Protection Civile*



# MESURES POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS

M. JACQUES BAUMEL ANNONCE :

## INDICATEUR D'USURE DES PNEUS OBLIGATOIRE DES JANVIER PROCHAIN

**D**EBUT mai, le gouvernement a répondu à M. Barberot qui demandait à connaître les conclusions de la table ronde chargée d'étudier la prévention des accidents de la route. M. Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, a brossé un tableau du « **projet d'action d'ensemble** », élaboré par le gouvernement et annoncé quelques mesures nouvelles :

— INFRASTRUCTURE. - 300 points noirs ont été supprimés en 1970 ; 250 le seront en 1971.

— SIGNALISATION. - Il a été décidé d'appliquer en 1971 un marquage axial et latéral (lignes jaune et blanche) sur les routes supportant un trafic de plus de 4 000 véhicules par jour.

— CONTROLE DES VEHICULES. - « **Une telle mesure ne peut être prise à la légère** », a dit M. Baumel. Une étude a été demandée à l'Organisation nationale de sécurité routière (O.N.S.E.R.) ; qui sera connue en juillet prochain. Mais déjà, il a été décidé de rendre obligatoire dès janvier 1972 la pose d'un indicateur d'usure sur les pneus neufs.

— LIMITATION DE VITESSE. - Le résultat de l'expérience en cours (vitesse limitée à 110 km/h sur 13 000 km), a été étudié systématiquement par l'O.N.S.E.R., la table ronde en prendra bientôt connaissance. M. Baumel a seulement indiqué que cette étude confirmait le gain important de sécurité que cette mesure entraînait (économie de victimes de 10 %). « **La limitation, a cependant ajouté M. Baumel, ne peut être considérée comme une panacée.** »

— SECURITE INTERIEURE DES AUTOMOBILES. - La pose obligatoire de ceintures de sécurité sur les véhicules neufs acquise, on

prévoit également d'ancrer les sièges et de les munir d'appuis-tête.

— CONDUCTEURS. - **30 %** des conducteurs arrêtés pour une raison quelconque en 1970 et à qui, on a fait subir l'alco-test, avaient un taux d'alcoolémie supérieur au taux autorisé.

— PERMIS DE CONDUIRE. - La réforme (examen de code passé par écrit, vérification des aptitudes visuelles, etc...) entrera en application en septembre prochain.

— SECOURS AUX BLESSES. - 5 000 bornes d'appels téléphoniques seront placées sur les grands axes routiers au cours du VI<sup>e</sup> Plan.

— INFORMATION DU PUBLIC. - Les thèmes de campagne de sécurité routière porteront cette année sur la ceinture de sécurité et sur la signalisation.

— ACCIDENTS. - Ils ont augmenté en 1970 (plus 4,72 p. cent) mais il y a eu moins de tués (moins 1,7 p. cent).

revue PCSI 7.1971.

21 NOV. 1971

## DES CEINTURES DE SÉCURITÉ A L'ARRIÈRE DES VÉHICULES

Dès l'obligation, le 1er avril 1970, de la livraison des voitures neuves avec des ceintures de sécurité à l'avant des véhicules, M. Didier Burggraeve, délégué général de l'Association nationale des usagers de la route s'était inquiété auprès de M. Jacques Baumel, chargé de la Sécurité routière, de l'absence des ceintures arrière. Au vu des statistiques, les places arrière sont également très dangereuses.

Lorsqu'une voiture s'arrête net tout ce qui se trouve à l'intérieur est catapulté vers l'avant, y compris ceux qui se trouvent aux places arrière.

Nous venons d'apprendre que ces ceintures seront obligatoires sur les nouvelles voitures en 1972. Reste maintenant à persuader les automobilistes et les passagers de boucler leur ceinture.

La campagne « 5 gestes qui sauvent venant à sa fin, M. Didier Burggraeve, compte mener une nouvelle campagne dès la fin de la précédente, contre l'alcoolémie des conducteurs. Ceux qui auraient des documents sont priés de les adresser à M. Didier Burggraeve, 251, rue Jules-Guesde à Roubaix, ou 5, rue Delerue à Wasquehal.



## 1972

En ce début d'année 1972, une autre réponse du ministre de l'Équipement au député **BIZET** (QE du 31.12.1971 – réponse JO du 19.2.1972), reprend en totalité la précédente à propos du « groupe d'études », en ajoutant cependant que « sur le plan général, le développement de l'enseignement complet du secourisme par les organismes spécialisés ne pouvait que présenter des avantages incontestables ».

On voit bien aujourd'hui, avec le décalage du temps et ce que nous savons depuis, que cette « doctrine » d'un Secourisme « complet » a bien été une erreur, une grave erreur en terme de pertes (supplémentaires, donc inutiles, injustifiées, - il n'y a pas de mot !) en vies humaines !

Justement, c'est au cours de cette même année que l'enseignement du Secourisme du (ou au) travail a pris ses distances avec le Secourisme (classique) qui voulait et veut tout prévoir, en apportant une simplification considérable du contenu de la formation et, de ce fait, du temps nécessaire afin de former à l'essentiel beaucoup plus de Secouristes du travail (SST).

Après cette « retouche » fondamentale, il y eut encore d'autres ajustements, toujours dans le même sens, afin de ne pas obliger à l'apprentissage de gestes, de conduites ou à la connaissance théorique de situations que les intéressés ne connaîtraient jamais !

Concernant M. **BAUMEL**, après nos premiers échanges directs, il n'y eut plus de courriers entre nous. En attente de l'évolution de cette idée dans les esprits, je suggérais (lettre du 9.3.1972), que les moniteurs des autos-écoles aient le brevet de Secourisme (BNS), afin que ce sujet, abordé très succinctement et théoriquement, le soit de manière plus claire envers les candidats (notamment à travers les questions éventuelles).

Mais, un fait nouveau allait se produire juste avant les vacances d'été 1972. La nomination, par le gouvernement, d'un « Délégué à la sécurité routière » et la mise en place d'un Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) – Voir article ci-après article de la revue (de l'association appelée) Sécurité routière (différente de la revue trimestrielle qui sortira ensuite par le Comité de la sécurité routière – ministère des transports).

La « table ronde » quant à elle, devait achever ses travaux par ailleurs.

Dès que j'appris cette nomination, j'écrivais immédiatement (le 29 juin) à **Christian GERONDEAU**, dont les bureaux étaient situés dans la rue de Varenne, dans un immeuble situé face à l'hôtel de Matignon (et où j'avais rencontré M. **EISENMANN**).



# ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le 19 FEV. 1972

(Application de l'Article 139 du Règlement)

## RÉPONSES DES MINISTRES aux questions écrites

Réponse insérée { à la suite du compte rendu intégral de la séance du \_\_\_\_\_  
au J. O. du 19 FEV. 1972 (fascicule spécial des Débats parlementaires)

### Permis de conduire.

21634. — M. Bizet demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il envisage de faire introduire dans les épreuves du permis de conduire automobile une épreuve théorique et pratique de secourisme. (Question du 31 décembre 1971.)

Réponse. — Un groupe d'études vient d'être créé au ministère de l'équipement et du logement afin de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notamment à son introduction éventuelle dans les épreuves du permis de conduire. Il comprend des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-écoles et des différentes administrations intéressées. Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction dans les épreuves du permis de conduire de notions de secourisme n'est pas souhaitable, car ces notions seraient forcément insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché. Les accidents de la route ont en effet le plus souvent subi des traumatismes multiples et toute intervention maladroite risque d'entraîner des conséquences très néfastes. Il paraît donc préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route. Le groupe d'études précité va rapidement poursuivre ses travaux afin de déterminer ce qu'il convient de faire. Néanmoins, sur un plan plus général, le développement de l'enseignement complet du secourisme par les organismes spécialisés ne pourrait que présenter des avantages incontestables.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

**Le 9 Mars 1972.**

*A l'attention de M. V.*

Monsieur Jacques BAUMEL,  
Secrétaire d'Etat auprès  
du Premier Ministre,  
69, rue de Varenne  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Ministre,

Je regrette que vous ne m'ayiez pas répondu aux correspondances que je vous avais adressées ces derniers mois.

Je pense toutefois que vous voudrez bien me tenir informé de votre position quant au projet de Secourisme au permis de conduire.

Si je vous accorde que cette solution est difficilement réalisable pour le moment, ne restons pas tout autant statique en attendant la décision finale.

C'est pourquoi, espérant que vous voudrez bien dialoguer avec moi sur ce problème, je vous suggère que, dans un premier temps, le Brevet National de Secouriste soit exigé des Moniteurs d'auto-école. De ce fait, ils seraient à même de renseigner plus précisément leurs élèves sur ce sujet très important.

Je vous précise enfin que je trouve ridicules les consignes actuellement présentées dans le manuel de Code de la route.

Restant à votre entière disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma parfaite considération.



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

30 JAN. 1972

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

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

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

Cette réforme se caractérise par deux faits nouveaux :

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

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

2 De nouvelles règles d'interrogation des candidats :

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

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

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

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

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

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

La nouvelle méthode entrera

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Opération « 5.000 téléphones » le long des routes

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

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



moyenne. Ainsi, entre 1960 et 1969, pendant que le coût de la vie en France, mesuré par l'indice des prix de détail, augmentait de 41,2 %, le coût moyen d'indemnisation pour une victime décédée s'est élevé de 123,2 %.

### Les jeunes et les célibataires

Les statistiques des sociétés d'assurances expliquent également pourquoi les primes sont différenciées non seulement en fonction des performances des véhicules, mais de l'âge et de la catégorie socio-professionnelle des conducteurs : ceux de 18 ans causent en moyenne deux fois et demie plus d'accidents que les « plus de 30 ans » et les célibataires 70 % de plus que les hommes mariés.

En outre, toujours d'après les statistiques, la fréquence des accidents causés par les femmes serait légèrement supérieure à celle des hommes. Mais ces accidents seraient un peu moins coûteux en moyenne, parce que les femmes vont moins vite que les hommes.

Enfin, en ce qui concerne la répartition géographique des sinistres, on remarque que les accidents ont été les plus nombreux dans les sept départements de la région parisienne. Viennent ensuite les Alpes-Maritimes, le Rhône, les Bouches-du-Rhône, le Var, le Gard, l'Hérault, la Seine-Maritime, la Haute-Garonne, la Gironde, l'Isère, la Haute-Savoie, etc.

### 15 millions de voitures en circulation en 1975

L'assurance en général a fait un chiffre d'affaires de 26 milliards en 1970, ce qui équivaut à celui de la construction automobile ou du matériel électrique.

Le secteur automobile représente 44 % du C.A. et 72 % des primes « accidents ».

A noter aussi que le parc des voitures, commerciales comprises, a doublé entre 1960 et 1970, atteignant cette année-là 12.740.000 unités.

C'est sans doute une cause supplémentaire de l'accroissement des accidents.

Mais qu'advient-il en 1975 ? A cette époque on prévoit que les deux tiers des ménages posséderont au moins une automobile, ce qui fera 15 millions de véhicules en circulation, un trafic qui nécessitera sans doute la refonte de notre réseau routier.

16.212 tués et 353.374 blessés  
sur les routes françaises en 1971

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

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

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

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

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

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

### L'action psychologique

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

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

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

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

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





## M. CHRISTIAN GERONDEAU

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique (promotion 1957) et ancien élève de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, M. Christian Gerondeau, né le 23 mars 1938, est Ingénieur des Ponts et Chaussées.

De 1962 à 1966, Responsable des études urbaines à la Direction des Routes et de la Circulation Routière du Ministère des Travaux Publics et des Transports, il participe notamment aux premiers travaux de l'O.N.S.E.R.

De 1966 à 1968, il est Responsable des études de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme à la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme du Ministère de l'Équipement et du Logement.

Consellier Technique au Cabinet de M. Pierre Dumas, puis Secrétaire d'Etat aux Affaires Sociales, de 1968 à 1969, M. Gerondeau est ensuite Chargé de Mission au Cabinet de M. Chaban-Delmas, plus particulièrement responsable des problèmes de transport, d'équipement, de logement et d'urbanisme.

A ce titre, il a notamment suivi les questions de transports parisiens, et est à l'origine du projet d'inter-connexion des réseaux R.A.T.P. et S.N.C.F.

M. Gerondeau est l'auteur d'un ouvrage sur les Transports Urbains (Presses Universitaires de France ; collection « Que sais-je ? »). Il est marié et père de trois enfants.

nisme, l'ensemble des problèmes pourra être abordé, depuis la définition des objectifs jusqu'à la mise en œuvre des moyens.

Si l'aménagement du territoire est la dimension supérieure du Logement et de l'Équipement, le Tourisme vient nous rappeler que l'aménagement de la vie est la dimension supérieure de la tâche politique, a conclu M. Olivier Guichard.

## Un Comité interministériel de sécurité routière

Nouveau tournant dans la politique de sécurité routière du gouvernement avec la création d'un Comité interministériel de sécurité routière, et la nomination de M. Christian Gerondeau, ingénieur des Ponts et Chaussées, comme **délégué** à la Sécurité Routière (1). Il montre la profonde préoccupation, vis-à-vis des accidents de la circulation, du Président de la République et du chef du Gouvernement qui marquent ainsi leur volonté de parvenir à une solution efficace pour résoudre ce problème.

Ce Comité interministériel de la Sécurité Routière est chargé de définir la politique du Gouvernement dans le domaine de la sécurité routière et de s'assurer de son application. Il prend les décisions qu'implique la politique qu'il a définie, donne les directives utiles et fait préparer les projets de loi et les mesures réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de cette politique. Il coordonne l'utilisation des moyens mis à cet effet à la disposition des départements ministériels intéressés et examine le programme des équipements à réaliser chaque année dans le cadre des budgets de ces ministères.

Le Comité interministériel de la Sécurité Routière comprend, sous la présidence du Premier ministre, le ministre d'Etat chargé de la Défense Nationale, le Garde des Sceaux, ministre de la Justice, le ministre de l'Économie et des Finances, le ministre de l'Intérieur, le ministre de l'Éducation Nationale, le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'Aménagement du territoire, le ministre de l'Équipement et du Logement, le ministre des Postes et Télécommunications, le ministre des Transports, le ministre de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale et le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, le ministre du Développement Industriel et Scientifique.

D'autres ministres peuvent être appelés à siéger au Comité pour les questions relevant de leur compétence. Le comité se réunit au moins une fois par an.

De son côté, le délégué à la Sécurité Routière a été chargé :

— de préparer les délibérations du Comité interministériel de la Sécurité Routière et de veiller à l'application des décisions prises.

— d'élaborer un plan d'ensemble destiné à améliorer la sécurité routière.

— de proposer dans le cadre de ce plan, un programme d'équipements et de donner son avis sur le montant des crédits de fonctionnement nécessaires.

— de déterminer les conditions d'utilisation des crédits à inscrire au budget pour l'information du public.

— d'orienter la préparation des projets de loi et des textes réglementaires relatifs à la Sécurité Routière.

Il peut réunir à ces diverses fins, les représentants des départements ministériels intéressés qui lui apportent leur concours pour l'accomplissement de sa mission.

Il prend part à la préparation des directives à donner, en matière de sécurité routière, aux représentants du Gouvernement désignés auprès des organisations internationales ou chargés de participer à des négociations internationales.

Il peut être désigné pour assurer la représentation de la France auprès des organisations internationales.

(1) La création d'une **délégation** à la Sécurité Routière ne fait nullement obstacle au fonctionnement de la Table Ronde dont les divers Groupes de Travail continuent de se réunir comme par le passé.

# « Monsieur sécurité routière » veut limiter l'hécatombe

*L'auto provoque un « Vierzy » chaque week-end*

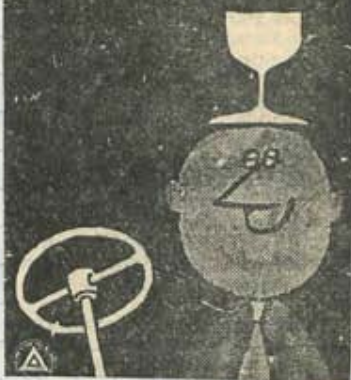
PREMIERES MESURES  
ENVISAGEES :

- Vingt millions supplémentaires pour les chaussées dangereuses
- Retrait du permis en cas de net dépassement de vitesse

M. Christian Garondeau (33 ans) vient d'être nommé « Monsieur sécurité routière » (notre photo). Il sera chargé d'étudier toutes les mesures qu'il jugera nécessaires pour réduire le nombre des morts. Parmi celles-ci : le retrait automatique du permis en cas de net dépassement de vitesse. (Ph. A.P.)



Si tu as bu,  
Fais-toi reconduire !



Le soleil revenu faisait penser aux vacances  
**Plus de cent morts et près de mille blessés sur les routes du week-end**



# Sécurité routière : les accidents coûtent chaque année 20 milliards

**A**U conseil des ministres, le Premier ministre a présenté une communication sur l'ensemble des problèmes de sécurité routière.

Son exposé a donné lieu à un débat important. Le président de la République lui-même est intervenu pour souligner « le caractère décisif du comportement des conducteurs en matière automobile ».

M. Georges Pompidou a relevé que les statistiques les plus récentes prouvaient que la très grande majorité des accidents étaient imputables à des fautes de conduite et que, dans les autres cas, la faute de conduite intervient vraisemblablement pour une certaine proportion dans la cause de l'accident.

À ses yeux cela nécessite une prise de conscience des conducteurs français devant l'importance nationale de ce problème.

M. Lecat qui rapportait ces discussions, a rappelé qu'à la veille du départ en grandes vacances, ce problème des accidents de la route prenait une ampleur dramatique. En 1971, on a déploré 16.000 morts sur les routes et 350.000 blessés. En 1972, le bilan des quatre premiers mois n'est pas bon. Ainsi, malgré un certain nombre de mesures prises, on peut dire que si les choses continuent on risque d'approcher 20.000 morts et 400.000 blessés dans l'année.

Le Conseil des ministres a rappelé le porte-parole du gouvernement, a exprimé la semaine dernière son émotion devant la catastrophe ferroviaire de Vierzy. Malheureusement on oublie qu'il y a un Vierzy par dimanche sur les routes.

D'autre part, le coût financier des accidents de la route est énorme. Il est de l'ordre de 20 milliards de francs actuels.

Sur le plan des infrastructures, les améliorations de la sécurité n'ont cessé de se poursuivre. Par exemple, à la fin de 1962 on comptait 244 km d'autoroutes et dix ans plus tard, il y en a plus de 2.000. Le rythme de construction des autoroutes

est passé de 30 à 250 km par an.

L'effort sur l'infrastructure pour faciliter la circulation est considérable, mais cela ne suffit pas à régler le problème. Des accidents très graves se produisent sur les réseaux les plus modernes. Les accidents mortels s'accroissent en ville, notamment la nuit. Les bandes jaunes, bandes médianes et bandes blanches bordant les routes, se traduisent, en réalité, non pas par une amélioration de la sécurité, mais par une augmentation du nombre des accidents, car les conducteurs conduisent plus vite.

## Accélérer les secours aux blessés

Pour lutter contre les accidents de la route, les ministres ont décidé de prendre des mesures concrètes :

● Un délégué à la sécurité routière a été nommé : il s'agit de M. Christian Gérondeau, ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission au cabinet du premier ministre.

● Dès cette année, 20 millions de francs supplémentaires seront affectés à ces aménagements de sécurité notamment le long des routes bordées d'arbres.

● De nouveaux moyens seront mis en place afin d'accélérer les secours aux blessés et les équipements d'hôpitaux en moyens d'alerte et d'intervention.

## Répression plus sévère

Les dispositions légales actuelles ne seront pas aggravées mais elles seront appliquées d'une manière plus stricte. L'effort va porter sur les points suivants :

● réprimer la conduite en état alcoolique. La loi sera appliquée fermement tant pour la détection de l'alcoolisme au volant (emploi de l'alcotest) qu'à la répression (retrait automatique du permis de conduire).

● Faire respecter les limita-

tions de vitesse : déjà un certain nombre de vitesses limitées ont été instituées sur 13.500 km. La totalité des agglomérations sont également à vitesse réduite. Prochainement un décret permettra le retrait du permis de conduire en cas de dépassement très net des vitesses limites. Les moyens techniques nécessaires pour détecter les dépasse-

ments de vitesse seront multipliés.

● Généraliser l'emploi des ceintures de sécurité. Les dernières constatations médicales ont prouvé qu'elles sont d'une efficacité indiscutable. L'usage de ceintures par la totalité des conducteurs épargnerait au cours de la présente année, 6.000 morts.

## Vacances : départs de juillet

### 213 MORTS et 6.611 BLESSÉS

Pour la première fois, un bilan des accidents de la circulation marque une régression par rapport aux bilans enregistrés lors des années précédentes.

Contrôlé durant cinq jours par la police et la gendarmerie, très exactement du jeudi 29 juin au lundi 3 juillet inclus, ce départ en vacances s'est soldé sur les routes par 4.521 accidents qui ont fait 213 tués et 6.611 blessés.

L'an dernier, le départ de ces mêmes vacanciers contrôlé également durant cinq jours, s'était élevé à 4.862 accidents qui avaient fait 226 tués et 7.000 blessés.

On note en juillet 1972, par rapport à juillet 1971, une diminution de 7,01 % du nombre des accidents, de 5,75 % du nombre des tués et de 5,55 % du nombre des blessés.

Faut-il rendre responsables de cet événement les améliorations routières ? Il y en eut beaucoup et afin de faciliter les départs en vacances, de nombreux travaux ont été accélérés. Certaines nouvelles infrastructures routières ont pu être mises en service pour le jour du départ.

Ainsi ont été ouverts à la circulation le tronçon Remoulins-Nîmes, 18 km de l'autoroute A9

Orange-Narbonne, et la bretelle reliant la R.N. 100 à la R.N. 86, à l'est de Remoulins (Gard). La bretelle de Socoa (Pyrénées atlantiques) reliant la déviation autoroutière de Saint-Jean-de-Luz (A63) à la route de corniche RN 10 Saint-Jean-de-Luz - Hendaye, a été mise en service ainsi que la déviation de Fos-sur-Mer sur la RN 568 (déviation Fos-Port-le-Bouc) dans les Bouches-du-Rhône.



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

+ interu. de Toulon  
+ interu. de  
+ Appel pour morts (24/9/57)  
+ int. de Lunéville  
+ Photor. art. Ste-rout.  
+ tract.

**M. Didier Burggraeve  
se met à la disposition  
de M. Gerondeau  
délégué  
à la Sécurité routière**

M. Didier Burggraeve, vice-président national de l'A.N.U.R. (Association nationale des usagers de la route) vient d'adresser à M. Christian Gerondeau, nommé au cabinet du Premier ministre, délégué à la Sécurité routière, une lettre dans laquelle, il lui offre ses services bénévoles.

Il a, depuis longtemps, dénoncé la conduite en état d'ivresse et il prépare actuellement une nouvelle campagne au sein de l'Association des usagers de la route.

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

*Didier Burggraeve*

**Le 29 Juin 1972.**

**Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
Cabinet du Premier Ministre,  
Hôtel Matignon,  
rue de Varenne,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Cher Monsieur,**

J'ai appris avec plaisir votre nomination. Je vous dis tout de suite bon courage car vous aurez du boulot.

Vous allez certainement entendre parler de moi au cours de vos travaux alors j'ai pensé utile de me présenter tout de suite.

Je vous offre bénévolement mes services au Service de la Sécurité Routière pour laquelle je travaille dans les mêmes conditions depuis 5 années.

Vous allez aussi entendre parler de l'A.N.U.R (Association Nationale des Usagers de la route) car elle entend prochainement mener une offensive contre la conduite en état d'ivresse dont vous trouverez inclus des détails.

J'ajoute que je suis tout à fait prêt pour collaborer avec vous mais que je ne manquerai jamais de vous faire savoir les points sur lesquels nous ne sommes ou ne serons pas d'accord.

Croyez, Cher Monsieur, en l'expression de mes sentiments distingués.

**Didier BURGGRAEVE**

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

Après les premières mesures des pouvoirs publics, ce délégué, nommé pour coordonner l'action et envisager de nouvelles mesures, dans toutes les directions, était le bienvenu.

Enfin un interlocuteur unique !

Je lui offrais mes services bénévoles, ce que je faisais pour tous les organismes depuis 1965, puis au sein des associations que je créais.

L'ANUR, qui avait repris à son compte également la campagne des « 5 gestes », allait aussi, et je n'y étais pas étranger, s'engager contre les ravages de l'alcool au volant.

La réponse du 7 juillet n'était pas celle du nouveau délégué mais de M. **EISENMANN**, conseiller du premier Ministre, qui allait prochainement être remplacé.

Cette lettre historique aborde, outre les « 5 gestes », mon principal projet pour la sécurité routière, d'autres points pour épargner des vies. Déjà publiée, elle fait le point en attente de l'action nouvelle sous la conduite de **Christian GERONDEAU**.

J'avais rencontré M. **EISENMANN** à Paris, rue de Varenne, sur sa proposition (après les nombreux contacts établis « tous azimuts »). Il m'avait pressé de questions, surtout par rapport aux « 5 gestes ».

J'avais apprécié son attitude vis-à-vis de moi. C'était un homme mûr, un haut fonctionnaire, face au gamin de 22 ans que j'étais encore...

Mais il me prit au sérieux. A plusieurs reprises, tout en m'écoutant, alors que j'étais assis devant son bureau, il se levait et s'approchait d'une fenêtre donnant sur la rue de Varenne, comme si il voulait, tout en regardant le fonctionnement de l'activité humaine, réfléchir ou disséquer mes observations, mes arguments, ou peut être mes certitudes ; sans que je puisse scruter son visage et donc déterminer ce qu'il en pensait...

Mais, malgré sa demande à M. **CHENOT**, je ne fus jamais invité à m'exprimer au sein de la table ronde ! En réalité, par sa lettre, il me confirmait qu'il y avait accord sur un tel enseignement puisqu'il citait précisément le bouche à bouche et la PLS.

M. **EISENMANN** avait prévu de mettre en place une telle formation « en vue du permis de conduire ». Il estimait nécessaire un délai d'environ un an pour la mise en place.

Il écrit ensuite qu'il a profité de mes arguments pour surmonter beaucoup d'objections.



Paris, le 7 juillet 1972

LE CONSEILLER TECHNIQUE

Cher Monsieur,

Comme vous le savez, nous vivons actuellement nos derniers instants et vous voudrez bien m'excuser de n'avoir pu répondre plus tôt à votre très intéressante lettre. Vous me permettrez d'aborder les différents points avec une franchise totale.

- 1/ 5 gestes qui sauvent . Je vous l'ai dit : sous réserve de l'appui des médecins compétents je suis acquis à l'essentiel de vos idées. M. CHENOT, Président du Conseil d'Etat va réunir une commission (Table Ronde) qui examinera l'ensemble des problèmes médicaux et j'ai demandé que vous soyez entendu.

Les spécialistes que j'ai consultés sont même plus ambitieux que vous et voudraient que dès l'école on enseigne plusieurs de ces gestes, en particulier la respiration, le bouche-à-bouche. Ils me confirment également que - sous réserve d'avoir été pratiquée auparavant - la mise en position de sécurité peut également être enseignée.

J'avais l'intention, dès que j'aurai l'avis de M. CHENOT, d'organiser l'enseignement en vue du permis de conduire ; pratiquement il nous faut un délai d'environ un an pour le généraliser et nous ne perdrons pas de vue l'extension au programme de l'enseignement public.

Cependant, je vous répète que la véritable difficulté est de s'assurer des connaissances pratiques suffisantes et c'est là-dessus, en particulier, que vous pourrez nous aider.

Avons-nous perdu du temps ? Je n'en suis pas convaincu car j'ai profité de vos arguments pour surmonter beaucoup d'objections.

Monsieur Didier BURGGRAEVE

5 rue Delerue

59 - WASQUEHAL -

.../..

140  
245


- 2/ Alcool au volant . Nous sommes entièrement d'accord, et de notre côté nous avons pris deux dispositions :
- a) au Ministère de la Justice pour annuler les permis dans le cas de dommages corporels liés à l'alcoolémie excessive
  - b) de provoquer des examens médicaux de tous les alcoolémiques avant restitution du permis.
- 3/ Assurance automobile . Je regrette de ne pas avoir le temps de discuter avec vous ; vos idées sont intéressantes mais je crois que nous allons dans une toute autre voie (projet TUNC un peu modifié et des idées du même genre sont soutenues aux Etats-Unis). En définitive, et quoiqu'on fasse les bons paieront toujours pour les mauvais dans les formules actuelles.
- 4/ Pré-signalisation . Les textes vont paraître prochainement et répondent à vos idées ; il y a eu des lenteurs en raison du caractère international.
- 5/ Signalisation routière . En deux mots, plus on demande aux automobilistes le respect des règlements, plus la signalisation doit être parfaite ; j'ai essayé de lancer des formules nouvelles, nous verrons la suite.
- 6/ Contrôle des véhicules . La formule du carnet d'entretien jusqu'à 50.000 km. est maintenant imposée par beaucoup de constructeurs. Nous allons instituer le contrôle des véhicules de plus de 10 ans mais ce n'est qu'un petit complément car il incombe à l'automobiliste de soigner sa voiture.

Vous serez tenu au courant de ce que nous avons commencé pour les examens médicaux et les autres dispositions pour le permis ne peuvent être modifiées que par la loi.

Je reviens à votre problème des campagnes "alcool", je pense que les associations que vous animez peuvent en effet aider beaucoup à toucher les jeunes conducteurs, ce qui est essentiel.

J'ai l'impression que nous nous sommes compris et je ferai tout pour que le contact avec vous soit maintenu et que l'on utilise l'énergie qui vous anime dans vos actions, toutes orientées dans l'intérêt public.

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



Toujours les mêmes objections hélas : on peut aggraver l'état des blessés... tel geste peut être dangereux etc etc !

Ainsi, à cause de ces imbécillités, on a laissé mourir, sur les routes de France, des milliers de blessés qui aurait pu et dû avoir la vie sauve !

Pour l'alcool au volant, il faudra 20 années pour arriver à une alcoolémie de 0,5 (qui est déjà beaucoup) et au durcissement des peines en cas de conduire en état d'ivresse, ou d'accident corporel.

Mais nous sommes encore très loin aujourd'hui des mesures, qu'un jour ou l'autre, avec 30 années, voire plus, de retard, nous serons contraints de prendre.

Le « triangle » préconisé (pour le balisage – 2<sup>ème</sup> geste) fut rendu obligatoire.

Le « contrôle technique » mettra encore de nombreuses années avant d'être rendu, lui aussi, obligatoire.

Cet homme avait compris le sens de mes démarches, guidées par l'altruisme, uniquement pour sauver des vies. Il me l'écrivit par son dernier paragraphe, ce qui constituait pour moi un encouragement à poursuivre et à aller de l'avant.

**Christian GERONDEAU** m'adressa une lettre, pour la première fois, le 3 août 1972. Non pas en réponse à la mienne de juin, mais suite à un courrier adressé au Président de la République (M. **Georges POMPIDOU**).

Il me proposa une rencontre, début septembre.

Il se fait qu'entre temps, j'avais réalisé la première « maquette » du projet de brochure sur les « 5 gestes qui sauvent » que j'avais fait parvenir au **Professeur Marcel ARNAUD\***, afin qu'il me fasse connaître ses observations et critiques. Ce qu'il fit. En apportant ainsi son agrément au contenu de la brochure, de ce fait au projet lui-même, soit un enseignement de masse pour tous les candidats à un permis de conduire.

Par une lettre du 8 août 1972, **Robert ARDOINO**, Président de l'ANUR, prend contact avec **Christian GERONDEAU** et lui remet un exemplaire de cette première brochure.

En cette année 1972, outre la sortie de cette brochure d'information, la campagne devait prendre son départ (national), de Nancy, le 22 septembre, lors du « Salon de la sécurité » avec le concours actif de mon ami **Pierre BLAHA** farouche partisan des « 5 gestes ».

\* Robert ARDOINO, Président de l'ANUR, avait rencontré, à sa demande, le Professeur ARNAUD à l'école (et lieu du premier CIRCOSC) de Valabre, dans les bouches du Rhône (L'un demeurait à Toulon, Marcel ARNAUD résidait à Marseille mais enseignait souvent à Valabre), en cet été 1972. Il voulait connaître directement l'avis du créateur du Secourisme routier sur le projet des « 5 gestes ». Son témoignage, réalisé il y a quelques années, à ma demande, a été publié (tout ce qui concerne le Professeur ARNAUD est rassemblé dans les tomes réalisés sur son œuvre – 3 publiés à ce jour – voir bibliographie).



PREMIER MINISTRE

Paris, le

3 AOUT 1972

LE DELEGUE

A LA SECURITE ROUTIERE

162786

Monsieur,

La Présidence de la République m'a fait part de votre lettre du 23 Juin 1972, relative au problème de la Sécurité Routière.

Je pense qu'il serait effectivement intéressant que nous ayons un entretien concernant les diverses propositions que vous avez formulées afin de réduire le nombre des victimes de la route.

Je vous serais très obligé de bien vouloir prendre contact avec mon secrétariat pour arrêter la date de cet entretien, *au début de septembre.*

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



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGRAEVE  
Vice-Président National de l'Association  
Nationale des Usagers de la Route  
5, rue Delerue  
59. WASQUEHAL

**T O U L O N**  
24, RUE PICOT  
TÉLÉPH. : (94) 92.56.68

8 Août 1972

Monsieur Christian GERONDEAU  
Délégué de la Sécurité Routière  
Cabinet du Premier Ministre  
Hôtel Matignon  
Rue de Varennes  
75007 PARIS

Monsieur,

Monsieur Didier BURGGRAEVE,  
Vice-Président et Directeur National de l'Enseignement du  
Secourisme de notre Association,  
a jusqu'à présent soumis à l'appréciation de Monsieur Jacques EISENMANN  
le résultat de ses nombreuses démarches auprès des Ministères intéressés  
pour un projet, en voie de réalisation, pour la réglementation des  
"5 Gestes" qui sauvent dans les épreuves du permis de conduire.

Nous souhaitons que votre nomination à ce poste très important  
nous permettra de continuer nos actions, toutes orientées dans l'inté-  
rêt public, en collaboration avec vos services, et avons l'honneur  
de soumettre à votre autorité le livret "5 Gestes qui Sauvent", conçu  
et réalisé par Didier BURGGRAEVE et agréé par Monsieur le Professeur  
ARNAUD, dont les critiques nous ont aidés pour sa mise au point.

Nous attirons votre attention que le 22 septembre prochain,  
à l'occasion du Salon de la Sécurité de Nancy, nous lançons l'opération  
"5 Gestes qui sauvent" dans le cadre de notre campagne Nationale perma-  
nente afin de sensibiliser l'opinion sur les réelles possibilités offertes  
pour favoriser une assistance mutuelle entre usagers en présence d'un  
accident de la route et de promouvoir ainsi l'information et l'éducation  
pour les mesures que doivent connaître les premiers témoins d'un accident.

Le 28 Août prochain, nous serons reçu par le Ministre de l'Intérieur  
nanti de plus de 10.000 signatures des usagers favorables pour inclure  
la connaissance des "5 Gestes qui sauvent" dans les épreuves du permis  
de conduire.

D'autre part, notre jeune association, qui anime ses actions  
dans l'intérêt public, a abordé en son temps, avec Monsieur J. EISENMANN  
le problème de l'alcool au volant.

Il en résulte par la convergence de nos points de vue sur ce problème  
que deux dispositions ont été prises, et que nous vous rappelons :

a) - au Ministère de la Justice pour annuler les permis dans le cas des  
dommages corporels liés à l'alcoolémie excessive.

b) - de provoquer des examens médicaux de tous les alcoolémiques avant  
restitution du permis.

2

.../...

Avant son départ M. EISENMANN, dans sa lettre du 7 JUILLET dont photocopie vous a été adressée, nous assure la participation de Didier BURGERAEVE à une commission ( Table Ronde ) que doit réunir M. CHENOT, Président du Conseil d'Etat, pour examiner l'ensemble des problèmes médicaux.

Nous serions très honorés de vous rendre compte de l'essentiel de nos démarches auprès des Ministères qui nous recevront le 28 AOUT prochain et de vous développer au cours d'un entretien à votre convenance des modalités d'application de nos actions.

Avec nos remerciements anticipés, nous vous prions de croire sincèrement, en l'expression de notre haute considération.

Robert ARDINO  
Président Fondateur



Et la pétition des 10 000 signatures, enfin rassemblées, serait remise au cabinet du ministre de l'Intérieur, lors d'un rendez-vous prévu le 28 août.

Je fus reçu au cabinet du ministre avec M. **ARDOINO**. Certes, nous abordâmes le projet des « 5 gestes » mais notre interlocuteur dévia (ou voulût nous sonder) en nous posant de multiples questions, sur la vitesse, etc. M. **ARDOINO** se laissa « prendre au jeu » et parlait ainsi de tout, sauf des « 5 gestes » ! Alors que l'urgence pour moi était la mise en place de l'enseignement dès que possible.

**Robert ARDOINO** répondait du tact au tac et parasitait involontairement nos priorités. Je profitais alors d'une interruption de la discussion, suite à un appel téléphonique, pour lui écrire sur une feuille que je lui glissais : « Laissez moi parler ! ».

Le carton, qui contient les listes de signatures\*, me fut renvoyé avec une carte de notre interlocuteur « avec ses compliments » (qui se trouve dans les archives du CAPSU).

Le premier rendez-vous avec le premier Délégué à la sécurité routière, proposé le 28 août (du fait de notre présence à Paris pour nos contacts et démarches) fut repoussé car, en août, les administrations sont en congés (c'est-à-dire tournent au ralenti). La « reprise », comme si il devait y avoir un ralentissement de l'action ou une mise entre parenthèses, n'a lieu que courant septembre (lettre signée de **Christian GERONDEAU** du 21 août).

En septembre, avec la préparation et ma présence au Salon de la sécurité à Nancy, avec un stand sur les « 5 gestes qui sauvent », mon temps disponible (1) était encore plus limité (d'où mes lettres des 13 et 23 septembre).

Toutefois, la relance viendra du délégué, par un mot de sa secrétaire en date du 17 novembre.

L'ANUR avait réalisé un papier à en tête, reprenant les « 5 gestes » soit la couverture de la première brochure. Que j'utilisais donc afin de centraliser mes démarches au sein d'une seule structure qui s'était associée à mon combat.

Enfin, après de nouveaux échanges, le rendez-vous fut fixé au 30 novembre, date à laquelle je devais participer à l'Assemblée générale de l'UNPC (2).

\* Ces 10 000 signatures ont été conservées et se trouvent aujourd'hui dans les archives du CAPSU.

(1) – Temps disponible, s'entend, en dehors de l'activité professionnelle. Après ma bourse de la Vocation en décembre 1970, j'avais été sollicité pour assurer la formation des Sauveteurs-Secouristes du travail dans les entreprises textiles de Roubaix-Tourcoing et environs, au sein d'un organisme paritaire (EPI – Education Physique interentreprises). C'est ainsi que je pus réaliser ma Vocation de formateur durant près de 6 années.

(2) – UNPC : Union Nationale de Protection Civile dont le Secrétaire Général, puis Président Adjoint est notre Président d'Honneur, Paul REYNAËRT.

PREMIER MINISTRE

Paris, le 21 AOUT 1972

LE DELEGUE  
A LA SECURITE ROUTIERE

164032

Monsieur,

Par votre lettre du 8/8/72, vous me proposez la date du 28 août prochain pour m'entretenir de votre campagne sur les cinq gestes qui sauvent.

Il se trouve que je ne serai pas en mesure de vous recevoir ce jour-là, aussi je vous serais très obligé de bien vouloir examiner avec mon secrétariat de quelle autre date nous pourrions convenir.

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



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL -

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

**Le 13 Septembre 1972.**

**APPRENEZ LES 5 GESTES  
QUI SAUVENT**

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
Hôtel Matignon  
rue de Varenne,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur,

De Passage à PARIS le 28 août dernier, j'ai eu votre  
Secrétariat au téléphone pour convenir d'un rendez-  
vous comme vous me le proposiez par votre lettre du  
21 août 1972.

Nous nous étions mis d'accord pour le 20 septembre  
mais, la préparation de notre Campagne Nationale  
me retient à Wasquehal et je me vois dans l'obliga-  
tion de modifier mon emploi du temps ce que je vous  
prie de bien vouloir excuser.

Je fais escale à PARIS le lendemain 21 septembre  
avant de m'envoler pour NANCY. Il me serait donc  
possible de vous rencontrer ce jour là en début  
d'après-midi.

Si ce nouveau rendez-vous reçoit votre accord, vous  
voudrez bien avoir la gentillesse de me le faire  
confirmer.

Veillez croire, Monsieur, en mes sentiments les  
meilleurs.



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

**Le 23 Septembre 1972.**

**APPRENEZ LES 5 GESTES  
QUI SAUVENT**

**Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
Hôtel Matignon  
rue de Varenne,  
75007 - P A R I S**

Monsieur le Délégué,

Je regrette de n'avoir pu vous rencontrer le 21  
septembre lors de mon bref passage à PARIS.

J'essaie, en général, de faire coïncider le plus  
de rendez-vous possible car vous comprenez bien  
que je dois véritablement jongler avec le temps.

Je sais que vous avez eu entre les mains le dossier  
me concernant qui était tenu par M. EISENMANN.

C'est pourquoi je pense que vous possédez suffisam-  
ment d'éléments afin de pouvoir me faire connaître  
votre sentiment sur les 5 Gestes qui Sauvent.

De ce fait, nous pourrions alors, lorsque nous nous  
rencontrerons, élever la discussion sur une bonne  
base de départ. Cela nous fera gagner du temps, à  
l'un et à l'autre et il est précieux quand il s'agit  
de vies humaines.

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

LE DELEGUE  
A LA SECURITE ROUTIERE

Paris, le 17 novembre 1972

Cher Monsieur,

M. GERONDEAU serait très désireux de vous rencontrer lors d'un de vos prochains passages à Paris.

Pouvez-vous me téléphoner afin que nous puissions organiser un rendez-vous ?

Avec mes remerciements, je vous prie de croire à mon meilleur souvenir.

Alice LORVELLEC

*Alice Lorvellec*

---

LE DELEGUE  
A LA SECURITE ROUTIERE

Paris, le 21 novembre 1972

Cher Monsieur,

Nous recevons votre lettre du 18 courant et notons que vous serez à Paris le jeudi 30 novembre prochain.

M. GERONDEAU vous recevra volontiers au 58, rue de Varenne à 15 h. 30.

Je vous prie de croire à mes meilleurs sentiments.

*Alice Lorvellec*

---



# ANUR

## Association Nationale des Usagers de la Route

Le 18 Novembre 1972

Mr Didier BURGGRAVE  
Direction Nationale  
de l'Enseignement  
59. WASQUEHAL

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
Hôtel Matignon  
rue de Varenne,  
75007 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Pour faire suite à nos échanges de correspondance j'ai l'honneur de vous faire savoir qu'il me serait possible de vous rencontrer le jeudi 30 novembre prochain.

Appelé à PARIS ce jour là afin d'assister à l'Assemblée Générale de l'Union Nationale de Protection Civile dont je suis le délégué pour le Nord, il m'est donc possible de prévoir un entretien avec vous.

J'espère que votre emploi du temps vous permettra de me recevoir et vous seriez aimable de bien vouloir me le confirmer.

Dans l'attente d'avoir le plaisir de vous rencontrer, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement





# ANUR

## Association Nationale des Usagers de la Route

Le 21 Novembre 1972

M<sup>r</sup> Didier BURGGRAVE  
Direction Nationale  
de l'Enseignement  
59. WASQUEHAL

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
57, rue de Varenne  
75700 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Le petit mot que votre Secrétaire a bien voulu me faire parvenir de votre part a dû se croiser avec ma lettre en date du 18 Novembre.

Je puis donc vous rencontrer jeudi 30 Novembre, soit en fin de matinée, soit en début d'après-midi vers 15h.

Excusez-moi de ne pouvoir plus commodément prendre contact avec vous mais mon Action bénévole m'occasionne des frais considérables que je supporte entièrement.

Des milliers de personnes nous demandent actuellement le livret sur les 5 Gestes qui Sauvent; parfois elles omettent de joindre l'enveloppe ou le timbre et il faut bien que je le mette à leur place ?

Vous comprendrez tout ceci plus facilement lorsque vous m'aurez en face de vous et, dans cette attente, vous priant de bien vouloir me le confirmer, je vous assure, Monsieur le Délégué, de ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
Moniteur de Secours Routier.

152

Ce que beaucoup de mes interlocuteurs locaux ou nationaux ignoraient, c'est que toute cette action était menée bénévolement, après mon activité professionnelle et sans moyens financiers\*.

La bourse, obtenue en décembre 1970, m'avait permis d'attendre plusieurs mois avant de reprendre une activité professionnelle et de payer des frais non pris en charge par une association (frais administratifs, déplacements).

Rue de varenne, j'étais évidemment largement à l'avance au rendez-vous, ce qui me fit prendre le petit ascenseur avec **Christian GERONDEAU**, que j'avais reconnu (du fait des photos dans la presse et ses passages à la télévision) ; mais qui ne me connaissait pas.

L'entretien, cordial, eut lieu dans un petit bureau où se trouvait également M. **LE NET** qui fut un temps son adjoint et qui réalisa une étude détaillée et remarquée sur le « prix de la vie humaine ».

Les démarches avec les parlementaires se poursuivaient par ailleurs et c'est le Délégué à la sécurité routière qui leur répondait.

Ainsi, le 8 décembre, **Christian GERONDEAU** répondait au secrétaire d'Etat à l'agriculture, M. **Bernard PONS**, déjà saisi comme parlementaire, lui indiquant que la suggestion (inclure une épreuve de Secourisme à l'examen du permis de conduire) était à l'étude.

La fin d'année fut l'occasion pour moi (le 25 décembre) (1) d'adresser une longue lettre à **Christian GERONDEAU**.

Il m'avait en effet accordé 40 minutes, ce n'était pas si mal pour une première rencontre. Cette lettre fait le point de la situation. D'abord sur les « 5 gestes ». J'avais envisagé de retirer mon nom de la brochure mais on me dira que ce projet était le mien et qu'il était préférable (et normal) qu'il soit identifié en attente d'une éventuelle reprise officielle.

Egalement, le nom du **Professeur ARNAUD** était associé et il s'agissait d'une reconnaissance exceptionnelle de la part du créateur du Secourisme routier en France et de la médicalisation des secours aux accidentés de la route.

Pour l'alcool au volant, je rappelais la seule arme qui, à mes yeux, était susceptible de faire réfléchir ou empêcher les récurrences, la suppression et l'annulation du permis de conduire selon qu'il y ait accident ou pas.

\* La bourse attribuée par la Fondation de la Vocation me permit toutefois, entre décembre 1970 et mai 1971 (date de mon entrée à l'EPI comme Instructeur de Secourisme) de disposer de mon temps et d'un peu de ressources (complémentaires) que j'utilisais à fond pour mon action (mon œuvre avait bien voulu m'écrire Paul REYNAËRT, ce qui, venant de lui, m'avait rempli de fierté).

(1) – Pour moi il n'y a pas de dimanche, de jour férié ou de « vacances » qui puissent interrompre mon action. Souvent, j'ai rédigé des courriers vigoureux dans le train ; écrit certains documents lors de « vacances » et lancé des relances lors de week-ends ou de longues soirées car il fallait bien récupérer du temps. > Voir ci-après compte rendu très instructif du VIème congrès de médecine des accidents et du trafic (1972).

13 DEC 1972

2

PREMIER MINISTRE  
DELEGATION  
A LA SECURITE ROUTIERE

20 DEC 1972

Paris, le 8 décembre 1972

V/Ref : CAB/J - F.P.A/CR  
22.427

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu me demander mon sentiment sur la propagande de M. Didier BRUGGRAVE, d'inclure une épreuve de secourisme dans l'examen du permis de conduire.

Ainsi que vous le souhaitez, la suggestion de Monsieur BRUGGRAVE est actuellement à l'étude et je ne manquerai pas de vous faire connaître les conclusions auxquelles celle-ci aura abouti.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Monsieur Bernard PONS  
Secrétaire d'Etat à  
l'Agriculture

78, rue de Varenne

75007 - PARIS



Christian GERONDEAU



Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

*Didier Burggraeve*

Le 25 Décembre 1972

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
Hôtel Matignon,  
58, rue de Varenne  
75007 - PARIS

Monsieur le Délégué,

C'est un travail considérable qui m'a empêché de faire suite plus tôt à la conversation que nous avons eue le 30 novembre dernier.

Je voulais tout d'abord vous remercier pour l'excellent accueil que vous m'avez réservé. Le bref moment que nous avons passé ensemble (40 minutes) nous a permis toutefois de cerner certains problèmes tout à fait d'actualité.

J'aimerais, si vous le voulez bien, revenir, en y ajoutant quelques éléments supplémentaires sur les différents points abordés ainsi que sur d'autres.

5 GESTES QUI SAUVENT : Je mène cette Campagne depuis 6 ans. Depuis une année, j'ai obtenu le concours de l'A.N.U.R (Association Nationale des Usagers de la Route). Les 5 Gestes retenus sont les mêmes, à peu près, que dans d'autres Pays (Allemagne, Belgique). Ils ne peuvent que SAUVER un blessé entre la vie et la mort (asphyxie, hémorragie) sans aggraver l'état secondaire car les consignes sont claires, il ne faut se préoccuper que de ces deux urgences. A l'asphyxie proprement dit (gestes de réanimation) il faut ajouter la position de sauvegarde, sur le côté, pour les sujets inconscients (25 % tués = piétons et 25 % deux-roues), les deux gestes de prévention appel et balisage faisant l'unanimité de tous.

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

*Didier Burggraeve*

1<sup>er</sup> Décembre 1970

- 2 -

M. Jacques EISENMANN, Conseiller Technique de M. CHABAN-DELMAS alors Premier Ministre, me faisait savoir il y a quelques mois que cette solution pourrait entrer dans les faits, comme suggéré, dans le cadre du permis de conduire. Une enquête, réalisée par ses soins auprès de médecins compétents avait permis d'établir qu'il était urgent en effet de faire quelque chose dans ce genre.

Il est certain que l'Avenir en ce domaine est l'éducation dès l'école scolaire. En Allemagne des résultats spectaculaires ont toutefois été enregistrés par les médecins qui ont constaté une diminution de mort par asphyxie -60 % des cas en France- car les témoins peuvent réagir, sans danger, devant un accidenté inconscient qui étouffe ou un autre qui ne ventile plus.

Je vous ai dit comment il faudrait progresser. Tout d'abord accorder les violons car si ce projet est simple au premier abord il existe une complexité administrative évidente. Cette initiative relève de plusieurs ministères (Intérieur, Equipement, Santé) qui étudient la question chacun de leur côté avec pas toujours les mêmes conclusions.

Le premier pas était de sortir un livret destiné à être remis gratuitement aux automobilistes. Nous en avons sorti quelques dizaines de milliers d'exemplaires pour le moment mais c'est tout à fait insuffisant. J'ai d'ailleurs modifié ma façon de voir à ce sujet car, quand il s'agit d'une diffusion de masse, les informations doivent revêtir un certain caractère anonyme. C'est pourquoi, mon Nom qui avait été porté sur les premiers exemplaires sera retiré.

Près de 75 % des blessés de la route sont concernés par cette mesure (les blessés graves; biensûr). La plupart d'entre eux peuvent être sauvés par ces gestes simples, à la portée de tous que chacun de nous est capable d'apprendre, de comprendre et de retenir.

Le rôle de la Délégation dans cette affaire serait un certain contrôle de la diffusion des livrets et aussi un rôle de regroupement des organismes chargés de l'éducation du Public.

.../...

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

Didier Burggraeve

- 3 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Il n'y a plus, à ma connaissance, d'objection de principe à la réalisation de ce projet. J'ai reçu l'appui de près de 200 députés, l'approbation par tous les Groupes Parlementaires à l'Assemblée Nationale du projet qui consiste à faire apprendre à tous les candidats au permis les 5 Gestes qui Sauvent, théorie et pratique, diapositives, film, en 2 séances de 2 heures.

Je pense que cette initiative pourrait avoir une heureuse répercussion sur le comportement des usagers car là n'est-il pas le problème principal de la Sécurité Routière ?

Le Cabinet de M. Bernard PONS vient de me confirmer que vous étudiez donc toute cette affaire. Je reste donc, de mon côté, à votre disposition, dans la mesure de mes moyens, pour vous donner des précisions, vous revoir à nouveau si nécessaire.

L'ALCOOL AU VOLANT : Des arrêtés auraient été signés récemment instituant un taux légal unique d'alcoolémie à 0,80 Gr (ce qui serait un premier pas contre ce terrible fléau). Mais je serais franc. Cela ne semble pas porter comme en Angleterre peut être à cause de la mentalité qui est différente. Nous vivons dans une civilisation alcoolique, où chaque occasion est saisie pour boire un coup et ainsi de suite.

30 % des accidents de la route peuvent être imputés à l'alcool. Que faire ? D'abord éduquer les Jeunes afin de leur faire comprendre que ce qu'on leur a dit sur l'alcool est faux (ça réchauffe, ça donne de l'appétit, des forces, etc) mais agir directement et énergiquement : alcootest même sans accident, par exemple au cours d'une infraction et sanctionner vigoureusement. Rappelez-vous le cas que je vous ai cité. Ce n'est pas de toute façon en infligeant des peines de prison que les choses vont changer. Il faut mettre en jeu le permis de conduire mais d'une façon radicale et non avec sursis ou par défaut ou pas du tout. C'est net et clair : Accident matériel en état d'ivresse : 5 ans de retrait avec obligation de repasser l'examen à chaque fois. Accident avec blessé : 10 ans de retrait. Accident avec mort : retrait à vie. Si vous arriveriez à faire passer cela, dans un an 1000 tués en moins en France !

.../...

151



Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

- 4 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**CEINTURES DE SECURITE ARRIERE** : Il était curieux de rendre obligatoire les ceintures à l'avant des véhicules sans penser de suite à l'arrière où les passagers vont s'écraser contre les sièges avant ou passent au-dessus. Les points d'ancrage des ceintures étant obligatoires depuis septembre 1972 je souhaite vivement que les voitures neuves en soient automatiquement munies dès septembre 1973.

**APPUI-TETE** : Environ 5 % des accidentés de la route sont atteints à la colonne vertébrale dont notamment les vertèbres cervicales. Ces lésions sont la cause d'une plicature violente au moment du choc de la colonne entraînant luxation, déplacement ou fracture de vertèbre. Avec la ceinture le dos et le bassin se trouvent protégés au désavantage du cou. C'est pourquoi il paraît très utile d'incorporer un appui-tête aux sièges - ce qui a d'ailleurs été fait sur quelques véhicules -

**INDICATIF D'USURE SUR LES PNEUX** : C'est M. Jacques BAUMEL qui avait annoncé à l'Assemblée Nationale la mise en application proche de cette disposition qui est digne d'intérêt si l'on se réfère aux rapports de police ou de gendarmerie. A partir d'un certain point d'usure, le pneu devient rouge et l'automobiliste ne peut se soustraire à l'obligation de le changer. Mais il conviendrait que les Agents de la circulation qui n'omettent jamais de dresser procès si l'on dépasse de quelques minutes le stationnement prévu par la disque s'inquiètent un peu du reste de la voiture et des pneus en particulier.

**ASSURANCE AUTOMOBILE : BONUS-MALUS** : Il s'agit en réalité d'une hausse des tarifs camouflée et d'un moyen pour les Compagnies d'augmenter les primes aussi bien pour les mauvais que pour les bons conducteurs. Les prix augmentent de 7 à 12 % l'an en matière d'assurance automobile et si vous n'avez aucun accident à vos torts vous pourrez bénéficier au plus d'un bonus de 5 à 7 % l'an pour un maximum de 4 ans nous dit-on ! Le bon conducteur n'est absolument pas récompensé. Non qu'il faille le récompenser à proprement parler mais il est probable qu'une autre politique en la matière améliorerait l'opinion des conducteurs sur ce problème. Voilà comment je conçois la chose : les primes ne bougent pas mais au second accident à votre tort on vous remboursera que 90 % des frais, au 3ème 75 % etc c'est plus juste que ce faux bonus actuel !

.../...

158

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

Didier Burggraeve

- 5 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**CARNET D'ENTRETIEN DE LA VOITURE** : Ce carnet devrait être tenu à jour par chaque conducteur. Le garagiste y annoterait les réparations effectuées sous sa responsabilité car beaucoup d'entre eux travaillent d'une façon douteuse, sans recours pour le client lésé. Une fois l'an les organes principaux devraient être revus tels que : freins, suspension, éclairage etc. Dans la seconde partie du livret les infractions graves seraient enregistrées (franchissement d'un stop, conduite en état d'ivresse, etc) de façon à ce que les Gendarmes puissent au cours d'un contrôle savoir à qui ils ont à faire exactement. Est-ce un conducteur distrait ou un habitué ?

**AUTOROUTES** : Le problème c'est de savoir conduire à une vitesse au delà de 100 km/h avec tous ses moyens d'une part et surtout en respectant les consignes pour conduite sur autoroute. Les voitures se suivent de trop près, 2 ou 3 mètres parfois, à la merci d'un coup de freins ou restent sur la file de gauche obligeant la voiture qui double de le faire par la droite etc. Tout ici est une affaire d'éducation qui ne sera acceptée et comprise quand rien d'autre n'aura été appris avant, de faux ou de mauvais.

En résumé je pense qu'une des solutions à cette situation c'est l'éducation des Jeunes, complétée à tous les niveaux, rappelée au permis en particulier et peut-être, pourquoi pas lors d'un recyclage gratuit du permis de conduire environ 10 ans après le passage.

Avec la vignette, un petit dépliant rappelant les consignes et les récentes modifications du Code de la Route pourrait être offert. Ce serait peut être aussi l'occasion d'y ajouter le livret sur les 5 Gestes qui Sauvent.

Voilà donc pour l'instant les quelques problèmes que je voulais rappeler à votre réflexion.

Espérant que 1973 sera profitable à la Sécurité Routière je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, restant à votre disposition, en l'expression de mes sentiments distingués.





Séance inaugurale : de gauche à droite : Pr ROCHE, Pr HELPERN (U.S.A.), Pr GAULTIER, Pr SICARD, M. le Ministre J. FOYER, Inspecteur Général PINATEL

Vn 2/4/73

Didier BURGGRAEVE

# LE VI<sup>e</sup> CONGRES INTERNATIONAL de la Médecine des accidents et du trafic

**C**'EST à Paris que se sont tenues, du 11 au 15 septembre 1972, ces Assises fort importantes puisqu'au rythme actuel un conducteur sur deux sera victime d'un accident important au cours de sa vie. Pour prévenir ce qu'il faut bien maintenant appeler un fléau, huit cents médecins spécialisés et une centaine d'experts en matière de circulation ont tenté de comprendre pourquoi et comment on se tue : 65.000 morts en 1971 sur les routes de huit pays de l'Europe et, dans le monde, la France occupe hélas, la troisième place, après les Etats-Unis et l'Allemagne Fédérale.

Contrairement à l'opinion reçue, le conducteur, auteur d'accident, est davantage victime de motivations inconscientes qu'acteur conscient de sa faute. C'est ainsi que les psychologues ont établi que notre conduite automobile est non seulement mécanique mais qu'elle a une signification symbolique : Julien vide au volant son agressivité, Pierre y trouve une satisfaction quasi-sexuelle (la gloriole du dépassement), André assure sous le pied une domination qu'il ne peut exercer chez lui. A ces aspects conflictuels, parfois inconnus du sujet, peuvent s'ajouter des facteurs plus précis : la fatigue, la faim, l'alcool, l'alliance imprévue et dangereuse de médicaments pris avant la route (antihistaminiques, sédatifs, stimulants) et parfois l'utilisation, alors réellement criminelle, de drogues.

Cent cinquante six communications avaient été retenues par les organisateurs du congrès que présidait un Français, le Professeur André SICARD, chirurgien au groupe hospitalier PITIE-SALPETRIERE à Paris et membre de l'Académie de Médecine.

Il est matériellement impossible de rendre compte

de chacune d'elles qui se groupaient sous cinq grandes rubriques :

- 1) Rôle du comportement humain dans les accidents,
- 2) Causes de la mort dans les accidents du trafic,
- 3) Substances neurotropes et conduite automobile,
- 4) Organisation des soins aux accidentés de la route,
- 5) Séquelles tardives des traumatismes.

Nous avons plus particulièrement retenu les interventions de :

M. DELTEIL (France) qui insiste sur les motivations inconscientes : l'automobiliste a tendance à « commettre » des passages à l'acte impulsif dont il serait incapable en d'autres circonstances : qu'on songe aux querelles et au vocabulaire entre « frères » de route. Il faut donc donner à l'homme, dès l'enfance, des réflexes acquis, lui assurant une bonne conduite automobile à l'âge adulte ; par exemple, entraînement sur de petites voitures ou devant l'écran de conduite fictive.

M. CHICHIGNOUD, lieutenant-colonel de la gendarmerie attribuant, statistiques sérieuses en mains, le quart des accidents à la vitesse excessive, le cinquième à l'inattention ou à la mauvaise appréciation des distances, le dixième à l'imprégnation alcoolique, flagrante ou subacente.

M. NISIKAWA (Japon) a analysé les causes de mort respectives dans son pays : les fractures du crâne représentent 47,7 %, les brûlures, 26,2 %, les contusions et hémorragies internes 12,8 %. (A titre comparatif, le C.H.U. de Strasbourg a donné les chiffres suivants : crâne 17,5 %, thorax-abdomen 39 %).



# Congrès International



Pr SICARD



Dr de KEARNEY



Pr PATEL

Dans l'un et l'autre cas, il eut été intéressant de distinguer entre mort immédiate et complications mortelles après survie, celles-ci pouvant être d'ailleurs consécutives à un état général ou directement liées au choc.

MM. PATEL, GOT, PASTEYER, TARRIERE donnent d'intéressantes indications :

1) Sur le temps écoulé entre l'accident et la mort : 50 % dans la première heure, 20 % de la deuxième à la 72<sup>e</sup> heure.

2) sur l'âge : 42 % de 16 à 30 ans ; 18 % de 30 à 50 ans ; 26 % de plus de 50 ans.

3) sur la place occupée par le mort : 28 conducteurs, 18 passagers avant, 7 passagers arrière (sur 71 cas).

Ils ont, par contre, renoncé à donner la répartition des lésions pour les « éjectés » car le départ est difficile à effectuer entre celles dues à l'habitacle et celles dues à l'environnement.

MM. KEITH et DAVID (Londres), respectivement médecin et coroner, exposent les accidents provoqués par le décès subit d'un conducteur. Leurs observations ont porté sur 242 cas constatés dans le district nord du grand Londres ; elles donnent 83 décès pour le groupe des 60 à 69 ans, 79 pour celui des 50-59 ans. Il en est résulté 35 blessures involontaires mais graves à autrui et 4 homicides. Les causes du décès étaient les suivantes : infarctus 138, cardiopathies diverses 78, rupture d'anévrisme 6, hémorragie cérébrale 8, embolie 2, diabète 1. On reste rêveur en apprenant que 97 étaient sous traitement médical et que 29 avaient ressenti depuis moins d'une semaine des troubles cardiaques mais n'avaient consulté aucun médecin.

M. LEREBoulLET (France) tente de répondre à la question : combien peut-on boire pour ne pas dépasser le taux légal de 0,80 g ? Cela varie avec l'alimentation mais on retiendra

1) que le taux d'alcoolémie est presque doublé lorsqu'on a bu à jeun,

2) que le whisky non dilué provoque une alcoolémie supérieure de 40 % au whisky coupé d'eau,

3) qu'un repas comportant 1/2 litre de vin fait voisiner avec le taux légal (0,60 g à 0,80 g), plus particulièrement chez une femme.

En conclusion, on ne devrait jamais prendre un repas avec plus d'un tiers de litre de vin (un quart s'il y a apéritif) si on doit ensuite s'asseoir au volant. On peut y ajouter les résultats observés par M. NIYOGI (Philadelphie) : il faut au moins trente minutes, après l'ingestion, pour qu'il y ait une baisse sensible du taux d'alcoolémie.

M. JOLIET (U.S.A.) a fait un exposé sur l'organisation des secours aux Etats-Unis au cas d'accident de la route : elle relève du service public de la Santé mais il note la carence des autorités publiques locales en ce domaine.

MM. HOFFMANN, ROLLY, VANDEPUTTE (Belgique) montrent par l'exemple de leur pays l'immense avantage à attendre d'un numéro d'appel unique pour tous les traumatisés de la route et pour toute urgence médicale. En Belgique c'est le 900, très facile à retenir (en France, nous en avons 3.800 et pire : trois systèmes différents de jetons téléphoniques).

M. KINZ (Allemagne Fédérale) présente les normes d'utilisation des véhicules médicaux d'urgence à Francfort, véhicules circulant toujours avec un médecin à bord. Leur envoi sur les lieux est subordonné à un code préétabli des blessures ou symptômes, code traité à réception par ordinateur. Sur 7.000 déplacements annuels, 2.048 entraînent dans ce système, ce qui a permis d'atteindre un pourcentage de 81

M. HOURCADE, magistrat



Lieut.-Col. CHICHIGNOUD



M. COIRIER







Pr BOURRET



Dr DELTEIL



M. GERONDEAU

entrées « vivantes » en salle sur 100 cas en « danger réel de mort ». M. Lareng fait état du transport des blessés par les hélicoptères de l'armée française : on obtient ainsi en 8 minutes un transport à vingt-cinq kilomètres de distance.

Les professeurs BERTEAU et CORBELLA (Barcelone) signalent les principaux problèmes au cas de lésions par accident de voitures :

- 1) l'absence fréquente d'un signe objectif à l'exploration radiologique,
- 2) la situation psychologique du patient qui lui font attribuer à l'accident des malaises réels sans lien cependant avec le traumatisme.
- 3) le diagnostic tardif des lésions vertébrales graves.

Ce survol du congrès donne déjà une idée de l'importance et de l'intérêt des questions débattues. On ajoutera que son jumelage avec le XIII<sup>e</sup> congrès de criminologie consacré aux toxicomanies et avec celui

de toxicologie clinique, a donc permis une réunion pluridisciplinaire dans un même lieu. Des films sont venus donner une impression de « réel » à ces exposés qui pouvaient paraître arides dans le sec énoncé de certaines statistiques ; ils constituaient en outre une sévère dissuasion contre les excès de conduite lorsque paraissaient sur les écrans les effroyables séquelles d'une collision à 110 kilomètres-heure.

On félicitera donc les organisateurs de ce congrès, spécialement son secrétaire général : le Docteur Jean de Kearney mais on s'étonnera d'y avoir constaté la non-participation et, par suite, l'absence de soutien, tant des compagnies d'assurances que des firmes pétrolières ; une seule firme automobile était présente : Peugeot, qu'en dehors de toute idée publicitaire, nous estimons donc juste de citer.

Marcel LE CLERE,  
Docteur en Droit,  
Président de l'Association.

**pour la**

**CARROSSERIE**

**50 % des blessés de la route meurent avant d'arriver à l'hôpital**

**" Les cinq gestes qui sauvent "**

**doivent être inscrits à l'examen du permis de conduire**

« Didier Burgraeve, un garçon passionné et passionnant, lauréat de la fondation de la Voocation, moniteur national de secourisme, a délégué en créant l'Association nationale des usagers de la route de partir en croisade contre le pire fléau de notre époque : les accidents de la circulation. 20.000 tués et 400.000 blessés en 1972 sont des chiffres éloquentes. Avec les 5 gestes qui sauvent » thème de la grande campagne qu'il vient de lancer à l'occasion du salon de la sécurité de Nancy, Didier Burgraeve entend freiner une hécatombe et qu'il n'accepte pas comme une rançon normale du progrès ».

se développer département par département, d'abord celui du Nord puis ensuite la Meurthe-et-Moselle où j'ai rencontré de nombreux appuis. Elle agit en œuvre les moniteurs auto-secouristes, nos délégués départementaux et locaux. Elle se traduira par des conférences et surtout des réunions d'initiation. En deux semaines de deux heures chacune, tout le monde peut apprendre les 5 gestes et peut-être sauver un jour les autres, mais aussi les siens ».

Elève du professeur Marcel Arnaud qui lança, il y a une dizaine d'années déjà la promotion routière, voici les cinq gestes que préconise Didier Burgraeve :

Appeler les secours ; baliser la route ; pratiquer le bouche à bouche ; comment arrêter les hémorragies ; quelles positions de sauvegarde faire prendre aux blessés, dans 50 p. cent des cas menacés d'asphyxie.

« 50 p. cent des blessés de la route décèdent avant leur arrivée à l'hôpital — 23 p. cent au cours du premier jour » déclare Didier Burgraeve. « De 15 à 20 minutes en moyenne s'écoulent entre le moment de l'accident et l'arrivée des secours organisés. C'est dans ce très bref laps de temps que se situent les 5 gestes qui sauvent », les seuls capables de maintenir en vie les blessés jusqu'à l'instant où ils sont remis aux mains des docteurs ». « Ce que je veux rajouter, c'est que l'apprentissage de ces 5 gestes - soit inclus dans le programme des candidats à l'examen du permis de conduire — et ensuite que leur connaissance soit de plus en plus généralisée auprès du grand public.

« Les pouvoirs publics ont compris ma démarche, et me permettent de lancer une grande campagne à l'échelon national. Cette campagne va

20 SEP. 1972

breveté

08302 SAINT LOUIS  
Tél (89) 67 75 59

Pour les ceintures à l'arrière, on le sait hélas, nous avons perdu 15 années !

Pour l'appui-tête, ce sont les fabricants d'automobiles qui ont réglé le problème. Les français ont suivi, bien après, les exemples étrangers.

Pour la suggestion du « carnet d'entretien », les constructeurs remettent ce carnet mais c'est bien le contrôle technique qui a institué, enfin, les contrôles adéquats des organes principaux – et de l'état général du véhicule, après combien d'années d'attente ! Le permis à points a fait le reste.

Pour achever le récit, certes résumé, de cette année 1972 (essentiellement en ce qui concerne les « 5 gestes ») des relations avec les services de la sécurité routière, il est intéressant de revenir sur le 6<sup>ème</sup> congrès international de « médecine des accidents du trafic » (CR dans la revue sécurité routière).

Sur la photo, on remarque, debout, le ministre **Jean FOYER** avec, à sa droite, le **Professeur SICARD**. Le compte rendu établi par le Président de l'association « sécurité routière), M. **LE CLERE** fait état de ces journées de discussion, du 11 au 15 septembre 1972.

L'influence des « drogues » fut évoquée (en 1972) – alors que le gouvernement Français de 1997 à 2002 bloqua la proposition de loi du député **DELL'AGNOLA** destiné à mettre en place un dépistage systématique (comme pour l'alcool) et réprimer sévèrement la conduite sous l'emprise de stupéfiants ! Ce n'est pas glorieux !

Mais des 10% des accidents dus à l'alcool d'après le Colonel de Gendarmerie **CHICHIGNOUD**, le chiffre de 30% était plus proche de la réalité, confirmé par l'étude du **Professeur Claude GOT**.

Cet article permet de voir ou revoir des visages connus (M. **COIRIER** rencontré au ministère de la Santé, cité à de nombreuses reprises dans mes écrits relatifs au **Professeur ARNAUD**).

Ou le **Professeur Paul BOURRET** (Fondateur du 1<sup>er</sup> SMUR, en 1957\*) et **Christian GERONDEAU**.

J'ai pu ainsi rencontrer de nombreuses personnalités impliquées dans les actions de sécurité routière, de nombreuses années après avoir suivi leurs travaux et leur avoir écrit (1).

\* Professeur BOURRET à qui le premier tome sur l'œuvre du Professeur ARNAUD a été dédié, en 1997, et que j'avais rencontré, pour la première fois, à Marseille, le 18 août 1987.

(1) – C'est le cas également du Professeur GOT, cité dans cet article, à l'origine de l'étude sur l'alcoolisation des conducteurs dans l'ouest parisien (30% des accidents mortels), rencontré en mai 1992, à l'occasion des 4<sup>èmes</sup> journées de la Protection civile à Lys lez Lannoy, dont l'un des thèmes, comme chaque année, était la sécurité routière (avec cette année là un débat consacré à l'alcool au volant).



# 1973

**Ce dessin m'a pris cinq minutes,  
mais j'ai mis soixante ans pour y arriver.**

**Auguste RENOIR**

Cette citation est valable en ce qui me concerne à propos des « 5 gestes », dont le concept s'est imposé à moi et s'est enrichi jour après jour... J'ai donc mis 5 minutes (un peu plus quand même), pour ébaucher ce qui deviendra la première brochure de 1972, mais j'avais mis dans ma tête 5 années de réflexion, de travail, pour y arriver !

La lettre, du 15 janvier 1973 que m'adressait **Christian GERONDEAU\*** est très importante et historique à plusieurs titres.

D'abord, il me considérait comme un interlocuteur valable. Ce comportement est à saluer. Il ne changera pas d'attitude tout au long de sa responsabilité à la sécurité routière, puis, par cumul, à la sécurité civile (nouvelle appellation donnée en 1975 à la Protection Civile).

Ce courrier revient sur les efforts à entreprendre au niveau de l'Education Nationale. Certes, depuis plus de 30 ans maintenant, des impulsions successives ont été renouvelées. Mais une loi récente (de juillet 2004), sur la modernisation de la sécurité civile, a dû redéfinir, rappeler, confirmer, les obligations de ce département ministériel pour la transmission des règles de base de sécurité (notamment routière), et de Secourisme, pourtant instituées depuis plus de 50 ans ! (Voir à ce sujet les propositions du CAPSU (1) transmises au rapporteur de ce projet de loi, en juin 2004).

L'alcoolisation des conducteurs (mais aussi des autres usagers) était un autre point capital de la lutte contre la tuerie routière. En ce domaine, notre laxisme était révoltant. Nos sanctions éventuelles ridicules voire scandaleuses.

En 2005, nous sommes encore très loin de ce que nous aurions dû mettre en place... il y a 30 ans !

Le Délégué à la sécurité routière revient enfin sur la ceinture dite de sécurité, destinée à protéger les occupants lors d'un choc, d'un arrêt brusque. Seules les places avant étaient concernées, elles étaient alors d'une utilisation difficile qui en décourageaient beaucoup (il fallait la régler lors de chaque utilisation) ; prétexte tout trouvé pour la laisser traîner sous le siège...

\* A Wasquehal, siège des ESPC créées en 1969. Déjà publiée dans d'autres documents, notamment le 4<sup>ème</sup> mémoire (1992).

(1) – Bulletins du CAPSU et site internet.

PREMIER MINISTRE

34, AVENUE MARCEAU

75008 PARIS

TÉL. 225 03-72 A 75

DÉLÉGATION

A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PARIS, LE 15 Janvier 1973

Monsieur,

A la suite de l'entretien que je vous ai accordé le 30 novembre dernier vous avez bien voulu m'apporter quelques précisions sur les différents points que nous avons évoqués.

Je vous en remercie vivement.

Il m'apparaît toutefois utile de vous préciser les actions qui ont été entreprises sur les différents points que vous abordez.

En ce qui concerne l'éducation scolaire, un nouveau pas vient d'être franchi puisque le Ministère de l'Education Nationale a décidé d'inclure dans le programme des classes de 5ème, une partie réservée à l'éducation en matière de circulation automobile.

Quant aux mesures de lutte contre l'alcoolisme elles ont été renforcées vers le milieu de l'année 1972 et les forces de police et la Gendarmerie, doivent dans le cas d'infractions graves, utiliser l'alcootest.

Enfin l'initiation au port de la ceinture de sécurité fait actuellement l'objet d'une campagne par voie d'affiches, de radio, et de télévision. Dans le même temps des pourparlers sont en cours avec l'industrie automobile de manière à trouver une ceinture qui soit facile d'utilisation, qui présente le maximum de solidité et qui soit relativement confortable pour l'utilisateur.

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

*et de mon souvenir le meilleur.*

*ps. j'étudie actuellement le "5 gestes".*



Monsieur Didier BURGAEVE  
" 5 gestes qui sauvent "

Christian GERONDEAU

29290 WASQUEHAL -

Mais surtout, s'agissant de mon projet principal, pour sauver des vies en attendant de l'arrivée des secours et ainsi associer les usagers au combat pour stopper ce massacre... le plus souvent d'innocents, le « PS manuscrit » était pour moi aussi à l'époque la reconnaissance d'une idée qu'on appelait les « 5 gestes », critiquée uniquement par des personnes, des fonctionnaires ou des organisations\* parce qu'ils n'en étaient pas à l'origine et rechignaient à valider et mettre en œuvre le projet d'un autre !

Leurs noms apparaîtront au fur et à mesure de la publication des documents sur les « 5 gestes », avec, comme pour chaque dossier, toutes les pièces en preuve de ce qui sera affirmé.

Parfois, nos correspondances se croisaient. Mais j'affirme qu'un dialogue sincère, ouvert, respectueux et loyal avait été engagé. Ce dialogue s'est effrité ensuite, pour devenir inexistant à partir de la fin des années 90\*.

Instructeur de Secourisme (à titre professionnel), de 1971 à 1976, je m'employais, dans les entreprises, ou le soir pour d'autres, à compléter les séances de Secourisme par des rappels sur la prévention des accidents.

J'utilisais à plein les brochures, dépliants, affiches, diffusés par la délégation et d'autres organismes, d'où ma lettre du 17 janvier.

J'avais saisi « l'ORTF », ancêtre des structures d'aujourd'hui, afin qu'une émission soit organisée sur les accidents de la route et la conduite à tenir par les témoins (afin de faire connaître les « 5 gestes »).

Mais souvent, comme pour l'ORTF, le 17 janvier (lettre ci-après), on citait M. **GERONDEAU** comme chargé de coordonner l'ensemble des actions.

En répondant (26.1.1973) à chacune de mes demandes ou propositions, **Christian GERONDEAU** et ensuite ses collaborateurs m'associaient ainsi véritablement et concrètement aux actions menées et aux projets.

J'étais disponible totalement, et bénévolement, même si à part ma bourse de la Vocation je ne disposais d'aucun moyen financier.

Les statistiques de l'année 1972 étaient catastrophiques : 16 617 tués (bilan provisoire).

Le premier CISR se réunira le 18 janvier 1973 sous la présidence effective (comme aujourd'hui), du premier Ministre, M. **Pierre MESSMER**.

\* La seconde partie de ce mémoire le démontrera hélas. On pourra ainsi affirmer que Christian GERONDEAU aura été non seulement un pionnier, mais aussi le défricheur d'idées nouvelles, honorant (comme me l'écrit l'ancien premier Ministre Jacques CHABAN-DELMAS qu'il l'avait nommé) la mission qui lui avait été confiée.



DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

*Didier Burggraeve*

Le 17 Janvier 1973

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
58, rue de Varenne  
75007 - PARIS

Monsieur le Délégué,

J'ai aperçu avec plaisir dans une station service des affiches de la Délégation pour inciter au port de la ceinture de Sécurité et je m'en félicite.

Voudriez-vous avoir la gentillesse de m'en faire adresser 50 exemplaires destinés aux associations, Maisons de Jeunes, établissements où je suis appelé à passer.

D'autre part, envisagez-vous, par la suite, d'entamer une campagne identique vis à vis de l'alcool au volant liée bien évidemment au phénomène alcoolisme en général ?

J'espère que vous ne manquerez pas de me transmettre vos observations à la suite de ma correspondance du 25 décembre 1972.

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

167



LE DIRECTEUR

ADJOINT AU PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL  
CHARGÉ DE L'HARMONISATION DES PROGRAMMES

Paris, le 17 janvier 1973

PL/AD/N° 46

Monsieur,

Le Président Arthur Conte me transmet la lettre que vous avez bien voulu lui adresser, et me charge de vous en remercier.

Nous ne pouvons, malheureusement, donner suite à votre proposition.

En effet, concernant la "Sécurité Routière", notre interlocuteur est M. Gérondeau, chargé par le gouvernement de coordonner l'ensemble des actions dans ce domaine.

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
"5 gestes qui sauvent"

Jean-Pierre ANGREMY

59290 WASQUEHAL

PREMIER MINISTRE

—

LE DÉLÉGUÉ  
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

EL/DM/38

34, AVENUE MARCEAU  
75008 PARIS  
TÉL. 225 03-72 A 75

PARIS, LE

26 JAN. 1973

Monsieur,

Nous accusons réception de votre lettre du 17 janvier 1973 et sommes heureux de l'intérêt que vous portez à notre campagne d'information sur la ceinture de sécurité. Cinquante exemplaires de l'affichette "attachez vos ceintures" vous seront adressés par courrier séparé.

Une campagne identique relative au problème de l'alcoolisme au volant est prévue au cours du deuxième semestre de l'année 1973.

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments distingués.



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipe de Protection Civile  
5, rue Dèlerue

59 - WASQUEHAL



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

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

*Didier Burggraeve*

**Le 31 Janvier 1973**

**Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
58, rue de Varenne  
75007 - PARIS**

**Monsieur le Délégué,**

J'avais écrit le 11 janvier à M. Arthur CONTE afin de lui demander de m'accorder l'autorisation de participer à une émission qui pourrait être produite à la télévision dans le cadre de la Sécurité Routière.

J'ai reçu la réponse dont vous trouverez ci-inclus photocopie.

De ce fait, je vous demanderais de bien vouloir accepter de me faire inviter aux émissions qui cadre- raient avec l'Action que je mène dans ce domaine.

Je pense que vous ne refuserez pas et je vous en remercie par avance.

Veuillez agréer, Monsieur le Délégué, l'expression de mes sentiments dévoués.

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ

A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU  
75008 PARIS  
TÉL. 225 03-72 A 75

EL/RL/117

PARIS, LE

21 FEV. 1973

Monsieur,

Votre courrier du 31 Janvier 1973 m'est bien parvenu et je vous en remercie.

J'ai pris connaissance également de la lettre que vous a adressée le Directeur Général de L'O.R.T.F.

Dans le cadre des campagnes d'information entreprises par la Délégation à la Sécurité Routière, plusieurs émissions ont déjà été diffusées par l'O.R.T.F., sur des sujets bien déterminés comme la ceinture de sécurité par exemple. D'autres opérations du même type sont envisagées, mais aucune décision quant à leur date et leur thème n'a encore été prise.

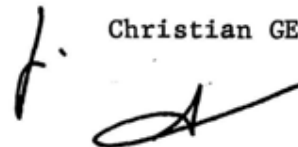
Soyez assuré que si l'une d'entre elles doit traiter de sujets relatifs à votre action, nous ne manquerons pas de vous en faire part et éventuellement de vous inviter.

Veillez croire, Monsieur, à l'expression de mes sentiments distingués.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
"5 Gestes qui sauvent"

59290 WASQUEHAL

Christian GERONDEAU



Les articles (ci-après), parus dans la revue de l'UNUR font le point sur ce premier CISR et annonce le débat organisé à Toulon, par l'ANUR (association soeur), différente mais avec les mêmes objectifs, le 11 mai.

Dans une autre revue (Sécurité routière, n° 129, 1-2.1973), tout le programme d'action de la Délégation à la sécurité routière était détaillé.

On retiendra ici, pour ce qui nous concerne directement (secours aux blessés de la route) :

- Que le bilan est passé à 16 800 tués !
- Parmi les « 7 » points du programme, les secours aux blessés sont bien identifiés et retenus.
- Aide aux hôpitaux (nous sommes en 1973) qui ont mis en place SMUR et SAMU.
- Subvention doublée (participation modique certes mais utile aux associations à structure bénévole) pour la formation des Secouristes (BNS à l'époque, et mention ranimation formation complémentaire).

On parle aussi de « brochures, tracts, films ».

De la rue de Varenne, la délégation s'installait au 5 avenue Marceau où j'allais me rendre souvent pour rencontrer **Christian GERONDEAU** lui-même ou ses proches collaborateurs (**Docteur ALBA, Colonel LAGACHE**).

Souvent, quand une décision était prise, la mesure s'appliquait alors avec un délai plus ou moins long et, c'est très curieux, uniquement aux nouveaux concernés ( ?). Et non à l'ensemble des possesseurs d'un véhicule.

Ce fut le cas avec le « triangle de présignalisation » (lettre du 14.3.1973). Et « l'homologation » ne viendra que plus tard. Et il faudra s'y conformer, donc souvent changer le triangle acquis à l'avance par esprit de prévention (et de prévision), comme pour les ceintures...

A travers cette nouvelle lettre, je le relançais à propos des « 5 gestes », avec les 10 000 signatures déposées au cabinet du ministre de l'Intérieur (et récupérées, en retour, avec une carte du cabinet).

Et les ceintures à l'arrière !

Mes bons rapports avec M. **GERONDEAU** ne m'empêchaient pas d'être parfois offensif (24.4.1973). Il est vrai que l'obligation du port de la ceinture avait été très mal orchestrée (d'abord hors des villes, uniquement à l'avant...).

Si d'autres pays avaient rendu obligatoires le port de la ceinture avant nous, les véhicules en étaient équipés depuis longtemps !



# LA ROUTE ET LA CIRCULATION

Editorial de Georges BROUSSINE

## Conseil Interministériel sur la sécurité routière : un tournant dans la lutte contre la progression des accidents de la route

La réunion du 18 janvier dernier, d'un Comité interministériel consacré à la sécurité routière et présidé par M. Pierre Messmer, devrait marquer un tournant dans la bataille engagée par le Gouvernement contre la progression constante des accidents de la route. En ce début de l'année 1973, la situation est en effet très préoccupante. Malgré les efforts accomplis dans de nombreux domaines par le Gouvernement et par les Administrations qui jouent un rôle dans la circulation automobile, malgré l'indiscutable amélioration du réseau routier français dans lequel les autoroutes tiennent une place de plus en plus importante, malgré la création enfin, auprès du Premier Ministre, d'une délégation à la sécurité routière chargée d'inspirer, voire de coordonner l'action des Administrations, le nombre des accidents de la route en rase campagne, et surtout en milieu urbain, ne cesse de croître.

### Une situation dramatique

C'est ainsi que, d'après des indications encore incomplètes, 274.476 accidents corporels ont été recensés en 1972, qui ont fait 388.067 blessés et 16.617 tués. Tous ces chiffres sont supérieurs à ceux qui ont pu être constatés en 1971 où pour 250.000 accidents, il y a eu un peu plus de 350.000 blessés dont un tiers gravement atteints et 16.212 morts.

*Un drame parmi tant d'autres*



Si l'on tient compte du chiffre des tués, la progression est très nette. C'est ainsi par exemple que, par rapport à 1968, le nombre des morts de la route a augmenté de 2.333. La route a tué en 1968 : 14.284 personnes, en 1969 : 14.640 (+ 356), en 1970 : 15.087 (+ 447), en 1971 : 16.212 (+ 1.125), en 1972 : 16.617 (+ 405). Il est vrai qu'au cours de l'année 1972 un renversement de la tendance a pu être observé. Le premier semestre avait été catastrophique puisque l'on dénombrait 967 tués de plus que par rapport à l'année précédente. Le second semestre a apporté quelque réconfort aux spécialistes avec 292 tués de moins, ce qui a limité l'accroissement du nombre de tués à + 405 d'une année sur l'autre, alors que l'augmentation avait été de 1.125 de 1970 à 1971.

Ce résultat semble dû, d'une part au développement des campagnes d'information du public et, d'autre part, au renforcement de l'action des forces de contrôle. Les mesures arrêtées le 28 juin dernier en Conseil des Ministres par le Gouvernement ont sans aucun doute sensibilisé l'opinion publique. D'autant plus que ces mesures qui portaient sur l'octroi de crédits supplémentaires, l'appel aux usagers de la route, la nomination d'un délégué à la Sécurité routière, coïncidaient, d'une part avec la publication de textes renforçant les sanctions et, d'autre part, avec des prises de positions publiques des plus hautes autorités religieuses et médicales.

### Un fléau national

Il n'en reste pas moins que la fréquence des morts est nettement supérieure à ce qu'elle est dans de nombreux pays étrangers. Cette fréquence est de 8,5 pour cent millions de véhicules/kilomètres en 1971 en France, alors qu'en Grande-Bretagne, en Suède et aux Etats-Unis, elle n'est que de 3 à 4 tués pour cent millions de véhicules/kilomètres, soit un pourcentage inférieur de moitié environ au pourcentage français.

Par ailleurs, cette situation qui prend le caractère d'un véritable fléau national, provoquant chaque année la perte de milliers de vies humaines, entraînant des dizaines de milliers d'incapacités physiques souvent permanentes, pèse d'un poids énorme sur la communauté nationale.

Malgré les progrès relatifs enregistrés au cours du second semestre, les pertes économiques correspondant aux accidents de la route s'élèvent à 19 milliards pour 1972, c'est-à-dire à la production annuelle de 400.000 personnes actives.

### Des objectifs modestes mais réalisables

Il serait vain d'espérer une diminution spectaculaire, de moitié par exemple, du nombre des accidents de la route en quelques mois ou même en quelques années. Si les causes des accidents sont multiples, elles tiennent pour la plupart au comportement des conducteurs, et l'expérience prouve hélas que beaucoup de temps et d'énormes efforts sont encore nécessaires pour le modifier. C'est pourquoi le Comité interministériel du 18 janvier 1973 consacré à la Sécurité routière s'est fixé un objectif modeste, mais qui peut être atteint : ramener le nombre des tués de la route en 1973 à un niveau inférieur à celui de 1972. Ce qu'il souhaite, dans un premier temps, c'est

# 16.617 MORTS - 388.067 blessés en 1972

## nouvelles mesures pour renforcer la sécurité routière

Le 18 Janvier dernier, M. Messmer a présidé à l'Hôtel Matignon, la première réunion du Comité interministériel de la Sécurité routière créé en juillet dernier, en même temps qu'était nommé un délégué général à la Sécurité routière, M. Christian Gerondeau. Ce dernier a exposé les travaux de ce comité interministériel qui s'est consacré, d'une part, à examiner le bilan jusqu'à la fin 1972 des accidents de la circulation et, d'autre part, à prendre un certain nombre de décisions pour les années à venir.

Durant l'année passée, on a eu à déplorer une nouvelle progression des accidents de la circulation : 274.476 accidents, soit presque 10 pour cent de plus qu'en 1971. Le nombre des blessés a atteint 388.067, soit près de 10 pour cent de plus que l'année précédente.

Une remarque, toutefois : il est possible qu'une partie de cette augmentation soit plus apparente que réelle, étant donné les nouvelles méthodes de comptabilisation des accidents et des blessés en région parisienne.

Le nombre des tués a atteint 16.617, soit 405 de plus qu'en 1971.

Les pouvoirs publics veulent renverser cette tendance dès cette année. Il ne faudrait pas que le nombre des morts dépasse en 1975 le chiffre de 15.000.

Deux périodes sont à distinguer pour l'année écoulée. Durant le premier semestre, il y a eu un accroissement du nombre des tués, par rapport à 1971, de 697. Au contraire, durant le second semestre, on a enregistré la première amélioration relative, puisqu'il y a eu 292 victimes de moins que durant le second semestre 1971. M. Christian Gerondeau souligne qu'il ne faut pas tirer de conclusions hâtives de ce chiffre, mais, dit-il, on peut espérer que cette amélioration est due, d'une part au développement de l'information des automobilistes, d'autre part au renforcement du contrôle de surveillance du réseau routier par la gendarmerie.

Le comité s'est donc fixé comme objectif de ramener le nombre des tués, cette année, à un niveau inférieur à 1972 : cet objectif servira de guide à l'action de toutes les administrations.

Toutes les décisions prises, à l'Hôtel Matignon, tendent à renforcer et à mobiliser les administrations centrales et locales en faveur de la Sécurité routière :

1) Il sera créé dans chaque département, sous la présidence du préfet, un Comité départemental de la Sécurité routière, réunissant tous les chefs de service pour animer la lutte contre les accidents de la circulation. Ces comités se réuniront aussi fréquemment que nécessaire.

2) Chaque préfet de région aura pour mission de coordonner l'action des différents départements de sa région et il organisera au niveau régional les campagnes d'information.

3) Le premier ministre écrira personnellement aux préfets pour leur demander de consacrer un maximum de moyens à cette lutte.

4) Dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants, il sera créé une cellule spécialisée pour la lutte contre les accidents (elle sera essentiellement composée de forces de police et de représentants des services techniques municipaux). Elle veillera au renforcement de la surveillance et à tout ce qui touche l'aménagement du réseau.

5) Les moyens des administrations centrales seront renforcés.

Le montant des crédits attribués cette année pour la Sécurité routière va atteindre 275 millions de francs. Ce sont des crédits prioritaires, a dit M. Gerondeau, dont le volume sera sensiblement accru en 1974.

Le Comité a décidé de demander à l'O.R.T.F. d'accorder une priorité particulière aux messages destinés à assurer l'information du public : il s'agit de tripler le nombre des messages de

caractère commercial (spots) consacrés à la Sécurité routière cette année.

Le Comité a examiné les problèmes relatifs au permis de conduire. Il a demandé que des propositions lui soient soumises pour être examinées en juin. Il s'agit d'améliorer l'efficacité du permis. D'autre part, sont à l'étude un renforcement des sanctions en cas d'infractions graves aux règles de la circulation.

En ce qui concerne les véhicules, deux dossiers ont été examinés :

1) Le Comité a décidé de demander aux constructeurs de mettre en place sur leurs véhicules des ceintures de sécurité d'un usage plus commode que celles actuellement en usage.

2) La France soumettra à Bruxelles des propositions pour définir une politique commune de Sécurité routière. Elle s'attachera, en particulier, à demander une modification des règles rigides prévalant actuellement (l'unanimité requise) pour faire aboutir les réglementations.

Un groupe de travail va être créé pour examiner les propositions que les professionnels ont remises lundi dernier : celles-ci visent de nombreux points importants, comme la formation professionnelle, les horaires de conduite, et aussi les journées au cours desquelles la circulation des poids lourds pourrait être interdite.

Ces propositions seront également examinées en juin prochain.

Deux groupes de travail détermineront les meilleures techniques (radio, téléphone) à adopter pour les bornes d'appel et également les meilleurs circuits pour diffuser l'alerte. Celle-ci concerne, en effet, non seulement les services de police, mais la Protection civile (sapeurs-pompiers) et les hôpitaux.

C'est bien dans le but de compléter l'information du problème de la circulation et pour tenter de faire comprendre l'utilité d'envisager l'étude d'un ensemble de moyens pouvant intervenir à sauver de nombreuses vies humaines, que l'Association Nationale des Usagers de la Route, sous la Présidence de Monsieur ARDOIN, organisera à Toulon, le Vendredi 11 Mai à 20 heures, un important dîner-débat pour réunir :

- les autorités préfectorales
- les membres du Conseil Général
- les magistrats et membres du barreau
- les édiles municipaux
- les personnalités civiles et militaires
- les représentants des syndicats des transporteurs routiers
- les représentants des associations de V.R.P.
- les agents généraux d'Assurances
- les représentants de la presse écrite et parlée... et toutes autres personnes qui seront invitées à participer.

Cet important dîner-débat sera placé sous la Présidence de Messieurs les professeurs Marcel ARNAUD et Louis SERRE. MM. Didier BURGGRAEVE, Lauréat 1970 de la fondation de la vocation, directeur national de l'enseignement du secourisme à l'Union Nationale des Usagers de la Route, Georges PASCAL, et Maurice TRINTIGNAND, Président et Vice-Président de l'Union Nationale des Usagers de la Route ont donné l'accord de leur présence à cette manifestation.



# Programme de la Délégation à la sécurité routière pour 1973



M. GERONDEAU,  
Délégué à la sécurité routière

600 tués de plus en 1972 qu'en 1971, soit au total 16.800 contre 16.200, telle est la caractéristique essentielle du bilan des accidents de la route pour l'année qui vient de s'achever. Et encore, précisons-le, ne s'agit-il là que de comptes arrêtés à la fin du mois de novembre. C'est dire que la situation continue d'empirer.

Face à une tragédie de cette envergure, il existe à présent la Délégation à la sécurité routière créée par le Chef du Gouvernement, le 27 juin dernier. La direction en a été confiée, comme on le sait, à M. Christian Gerondeau. Cet organisme, qui fonctionne en permanence, a été chargé de proposer au Gouvernement une politique de sécurité routière, et de veiller à son application effective en coordonnant notamment l'action des douze ministères concernés par les accidents de la route.

Cette politique de sécurité routière, M. Gerondeau l'a définie l'autre jour. Auparavant, il a communiqué une nouvelle réconfortante : de 204 millions en 1972, le budget alloué au titre de la sécurité routière passe cette année à 275. Ce qui représente une augmentation globale de l'ordre de 35 %. Celle-ci, a dit M. Gerondeau, va permettre d'intensifier la lutte contre les accidents.

Les crédits 1973 se répartissent ainsi : 179 millions pour le ministère de l'Équipement (159 en 1972), 19 à la Santé Publique (contre 11 en 1972), 12,5 à la Gendarmerie nationale (6,8 en 1972), 58 au ministère de l'Intérieur (contre 26), 36 à la Justice (contre 0,9), et enfin 1,7 à l'Éducation Nationale à qui rien n'avait été donné l'an dernier.

Le programme mis au point par la délégation à la sécurité routière porte sur les 7 points suivants :

- l'infrastructure routière,
- la signalisation,
- les conducteurs,
- la surveillance renforcée de la circulation,
- les véhicules,
- ● les secours aux blessés,
- la formation aux écoles.

## Infrastructure

### Rase-campagne

- Remplacement des lignes jaunes par des lignes

blanches sur les 55.000 kilomètres de routes à grande circulation que comporte le réseau national. Celles-ci se voient mieux, dit M. Gerondeau, en particulier lorsqu'elles sont constituées de plastique collé au revêtement et supportant de microscopiques billes de verre réfléchissantes.

- Mesure identique aux **têtes d'ilots** signalant les sommets de côte ainsi qu'aux éléments séparatifs des carrefours aménagés (27.500 km de routes nationales).

- Isolement des obstacles latéraux par des glissières de sécurité. En particulier le long des routes plantées d'arbres. 220 km de chaussées en seront pourvus de chaque côté.

- Revêtement à haute adhérence sur les sections glissantes, constitué de couches de surface antidérapantes (granulats et liants spéciaux). Le programme 1973 prévoit le traitement d'une cinquantaine de sections.

- Suppression de **370 points noirs**.

## Zone urbaine

- Aménagements des carrefours avec pose et amélioration des feux tricolores.

- **Plans de circulation urbains** — pour le moment, 125 villes sont bénéficiaires de l'aide de l'État dont 60 au titre des études engagées en 1971. A la fin de 1972, 13 villes devaient en être équipés, dont Lille, Lyon, etc. Pour 1973, il est prévu d'en pourvoir en totalité ou partiellement cinquante autres, dont Bordeaux et St-Etienne.

## Signalisation

### Horizontale

- Mise en place de délinéateurs réflectorisés sur 260 kilomètres de routes nationales, afin d'en baliser les bas-côtés. Ce qui permettra de mieux guider les usagers la nuit. Ils se présentent sous la forme de petits poteaux en matière plastique hauts d'un mètre et larges de 15 centimètres, munis de catadioptres blancs. Espacés de 30 à 30 centimètres, ils signaleront de loin les virages.



## Verticale

● Pose de panneaux internationaux à priorité. Actuellement, 15 régions de France en ont été équipées. Il en reste 22 à pourvoir. Ce qui est prévu en 1973. Cette mesure sera étendue en ville, en commençant par les régions de l'Est.

## Conducteurs

### Permis de conduire

- Réforme du permis poids-lourd.
- Réforme du permis tourisme (suite)
- Mise en route du fichier national des conducteurs.
- Stages de recyclage des inspecteurs du permis de conduire.
- Mise au point d'un nouveau statut les concernant. Il sera appliqué à partir de 1974.

### Alcoolémie

Intensification de la lutte contre l'alcool au volant. Le dépistage de l'alcoolémie excessive (0,8 g par litre de sang) pourra être pratiqué non plus seulement à la suite d'accident grave mais également après toute infraction grave au Code de la route.

Dans ce but, Gendarmerie et Police nationales recevront une dotation accrue d'alcootests.

- Gendarmerie : un million d'exemplaires contre 538.000 en 1972.
- Police nationale : 750.000 contre 600.000 l'an dernier.

### Information

● Grandes campagnes nationales organisées par la délégation à la sécurité routière. Plusieurs thèmes seront évoqués, comme : les ceintures de sécurité, l'alcool, etc.

## Surveillance renforcée

Il n'a pas été prévu de nouvelle limitation de vitesse pour 1973. Mais pour la faire mieux respecter, ainsi que d'une manière générale l'ensemble des règles de la circulation, Gendarmerie et Police nationales vont recevoir le matériel nécessaire pour assumer cette tâche.

● Gendarmerie : 400 motos supplémentaires, plus « cinémomètres », radars, et « Traffipax », destinés aux contrôles de la vitesse et à la photographie des véhicules en infraction. Entre 1972 et 1973, près de 300 de ces appareils auront été mis entre ses mains, afin de renforcer la surveillance de la circulation. Il a été prévu aussi qu'elle bénéficierait d'un important contingent de matériel pour assurer la sécurité aux accidents : projecteurs, triangles de présignalisation, balises, équipements réfléchissants, etc. Enfin, l'al-

location carburant qu'elle perçoit pour la surveillance du trafic va être augmentée. Elle a permis aux véhicules de la Gendarmerie de parcourir 4,3 millions de kilomètres en 1972. En 1973, cette distance sera portée à 5,1 millions de kilomètres.

● Police nationale : pour la **province** : 550 nouvelles motos (140 en 1972), 178 véhicules (contre 33 en 1972), 420 émetteurs-récepteurs radio, et une centaine d'appareils de contrôle. Et pour la **région parisienne** : 226 motos supplémentaires, 44 véhicules, 214 émetteurs-récepteurs, et 44 appareils de contrôle (Traffipax, radars cinémomètres, etc.).

## Véhicules

● Homologation de nouveaux dispositifs de sécurité, comme la ceinture de sécurité à **enrouleur automatique** qui pourrait devenir obligatoire prochainement sur les véhicules neufs.

● Prévu : le remplacement du pare-brise en verre « sécurité », dangereux lorsqu'il se brise, par celui « feuilleté » en triplex qu'utilisent déjà les Américains par exemple.

● Présence obligatoire du controlographe sur les poids-lourds d'un certain tonnage, destiné à enregistrer : temps de conduite et vitesse des véhicules.

## Secours aux blessés

### Equipements

● Subvention importante aux hôpitaux qui ont à organiser des services d'aide médicale urgente, des services de réanimation, et toutes autres installations servant à l'urgence. Les services d'aide médicale urgente, chargés de la réception des appels d'urgence, peuvent intervenir en direct avec les ambulances ou les hélicoptères afin notamment de garantir l'accueil convenant à l'état des blessés. Et ce, grâce à l'acquisition faite en 1972 des émetteurs-récepteurs destinés au perfectionnement du réseau de télécommunications sanitaires (liaisons entre hôpitaux et ambulances, entre hôpitaux et services de Police, sapeurs-pompiers, etc.).

### Fonctionnement

● Dotation d'hélicoptères avec, à leur bord, l'été, de médecins provenant des centres hospitaliers de Toulouse, Montpellier, et Dijon.

● Création de centres de formation des personnels participant aux secours, dans l'ensemble des C.H.U. En 1972, il en avait été déjà ouvert à ceux de Toulouse, Montpellier, Clermont-Ferrand, Amiens et Paris.

● Mise à la disposition des hôpitaux et des associations, du matériel nécessaire à l'enseignement et à la recherche : simulateurs d'états pathologiques, mannequins de réanimation, appareils de projection, écrans, diapositives, etc.

● Subvention aux hôpitaux pour frais de fonction-



nement des secrétariats des Services d'aide médicale urgente (S.A.M.U.). En 1972, ont été subventionnés les S.A.M.U. de Paris, Toulouse, Montpellier, Grenoble, Bordeaux, Reims, Amiens, Dijon, Nancy, Clermont-Ferrand, et Rouen.

- Subvention aux hôpitaux pour la médicalisation des secours (présence de personnel médical auprès des blessés sur les lieux mêmes des accidents et pendant leur transfert à l'hôpital).

- Prise en charge par l'Etat d'une partie des indemnités à verser aux médecins et étudiants qui participent à cette médicalisation.

- Subvention à certains hôpitaux pour l'acquisition d'ambulances et de matériel léger de réanimation.

#### **Protection civile**

- Formation des secouristes, des spécialistes en réanimation, et de moniteurs. Subvention doublée en 1973.

- Equipement des centres de secours en stations fixes de radio transmission.

- Equipement des centres de secours en véhicules de secours aux asphyxiés et blessés.

- Information du public (brochures, tracts, et édition d'un film d'information).

- Etude d'efficacité pour apprécier le coût des interventions et améliorer les différents systèmes d'intervention. Exploitation sur ordinateur des rapports d'intervention sur la route des sapeurs-pompiers.

## **Formation à l'école**

### **Enseignement pré-scolaire**

- Premier équipement pour 4.000 écoles maternelles (sur 10.000 établissements, 2.000 en ont déjà été pourvus).

- Renouvellement de l'équipement dans 1.000 écoles sur les 2.000 qui en ont été pourvus.

### **Enseignement élémentaire**

- Cycle annuel de deux journées d'études pour des professeurs d'Ecole Normale et des inspecteurs départementaux de l'Education nationale.

### **Enseignement du second degré - 1er cycle**

- Tests de révision normalisés à l'entrée en 6<sup>e</sup> (y compris livrets pour les maîtres).

- Etude technique d'un système d'examen avec le concours de l'O.N.S.E.R.

### **Télévision et moyens audiovisuels**

- Emissions pour les professeurs du premier cycle.

- Mise à la disposition des établissements, d'une nouvelle série de films, en collaboration avec le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse, aux Sports et aux Loisirs.

Voici de quoi sera fait, en gros, le programme 1973 en matière de sécurité routière. Encore convient-il d'y ajouter le secteur important que constituent les études et les recherches qui porteront cette année sur :

- les accidents par nature (marques des véhicules, types, catégories d'infrastructure),

- la détection des points dangereux,

- les glissières de sécurité,

- les ceintures de sécurité et les sacs gonflables,

- l'efficacité des campagnes d'information,

- les effets physiologiques des chocs : liaison tête, thorax, etc.

Actuellement, la délégation à la Sécurité routière met la dernière main à ce qu'elle appelle un « tableau de bord » qui regroupera l'ensemble des données concernant la sécurité, afin de suivre leur évolution. Il sera disponible dès le début de l'année prochaine. C'est à cette époque qu'elle disposera dans le but d'orienter l'action du Gouvernement, des résultats d'une étude comparative sur la politique de sécurité routière menée par les cinq pays étrangers : Etats-Unis, Angleterre, Italie, Allemagne, Suède, qui ont obtenu les meilleurs résultats dans ce domaine.

L'amélioration de la sécurité routière doit devenir une véritable obsession, a conclu M. Gérondeau après avoir annoncé la création de comités permanents dans chaque région, chaque département. Aussi bien pour les conducteurs qui ont une très large part de responsabilité dans la situation actuelle, que pour tous ceux qui, à des titres divers, peuvent par leur action quotidienne contribuer à diminuer le tribut payé à la route.

La disproportion est en effet trop grande entre les drames souvent effroyables qui frappent les victimes des accidents, et les précautions qui pourraient permettre de les éviter, pour que tout ne soit pas mis en œuvre pour en réduire le nombre et les conséquences.

**LE NON RESPECT DE LA PRIORITE  
EST UNE DES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS**

DIDIER BURGGRAEVE

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

*Didier Burgraeve*

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

Le 14 Mars 1973

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière  
34, Avenue Marceau  
75008 - PARIS

+ art. V.N / epi 5 lettres  
+ " Toulou - "

Monsieur le Délégué,

Comme vous le souhaitiez lors de notre entretien de novembre, je conserve le contact avec vous.

Je me permettrais d'attirer votre attention sur le triangle de signalisation que devrait posséder chaque automobiliste.

Un arrêté paru tout récemment au Journal Officiel précise qu'il sera obligatoire à partir d'octobre 1974. Toutefois, il est regrettable que cette mesure attendue depuis longtemps et pour laquelle j'avais effectué de nombreuses démarches ne s'applique qu'aux possesseurs de voitures mises en circulation depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1970. Pourquoi n'a t'il pas été possible de viser tout le monde, tout de suite ?

D'autre part, rencontrant de nombreux usagers de la route au cours de mes déplacements ou conférences, beaucoup regrettent qu'une homologation ne soit pas rendue avant qu'un dispositif soit obligatoire.

Deux exemples : la ceinture de Sécurité tout d'abord. Certains automobilistes qui en possédaient ont dû les changer au moment de l'homologation. Ensuite ce même triangle. Il en existe de plus petits vendus partout, grands magasins et stations d'essence ?

.../...

1/8



.../...

Vous me faisiez savoir par un précédent courrier que vous étiez en train d'étudier le projet des 5 Gestes qui Sauvent. Je vous rappelle que je demeure à votre disposition et que je tiens à votre disposition 10.000 signatures de personnes qui soutiennent cette proposition.

Enfin je ne vous cache pas que je serai heureux de voir entrer en application dès que possible et annoncer cette année la sortie des voitures neuves avec ceintures arrière puis les indicatifs d'usure sur les pneus.

La notion de Geste qui Sauve se répand de plus en plus dans le Payx à travers notamment d'abondants articles dans des revues ou dans la Presse. Il serait judicieux de réunir tous ceux qui se trouvent concernés par ce problème : le Secours Routier, les associations de Secourisme, la Prévention Routière, les Compagnies d'assurances, les médecins, les services de Police et de Gendarmerie, l'O.R.T.F, les Journalistes de la Presse écrite et parlée, les Syndicats d'auto-écoles ainsi que les associations d'usagers de la route (automobiles clubs etc).

Espérant pouvoir à nouveau vous rencontrer avant les prochaines vacances pour un entretien plus précis, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

*Didier Burggraeve*

Le 24 Avril 1973

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
34, Avenue Marceau  
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Je vais peut être vous rencontrer à Toulon le mois prochain au cours des manifestations prévues par l'Association Nationale des Usagers de la route.

Toutefois, je voulais, avant cette éventuelle rencontre, vous transmettre mon point de vue au sujet de l'information qui est tombée récemment concernant l'obligation du port de la ceinture de Sécurité. Je ne suis pas gêné pour vous en parler, je la conseille dans toutes mes conférences et participe à la diffusion des affiches et surtout je la boucle.

Une meilleure Sécurité routière ne semble pas liée à un train de mesures obligatoires ni à une copie conforme des expériences étrangères vu tout ce qui sépare, sur ce plan, la France des autres Pays.

Ce ne serait pas rendre service aux automobilistes que de rendre obligatoire le port de la ceinture, d'abord en leur enlevant le libre choix de leurs décisions en connaissance de cause. Et, justement, il paraîtrait que ces connaissances soient assez réduites.

.../...

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

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

*Didier Burggraeve*

- 2 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Croire que changer profondément une mentalité si ancrée puisse se faire que par une Campagne d'affiches ou des flaschs télévisés qui n'existent et dont on ne prend conscience que depuis quelques mois seulement, c'est aller à l'échec.

Renverser une situation critique c'est miser à fond sur l'éducation à tous les niveaux et ce dès le plus bas âge. C'est former des hommes responsables et conscients. Obliger au port de la ceinture c'est forcer l'automobiliste à accéder à une forme active de Sécurité énoncée par d'autres. Il aurait fallu, peut être, laisser cette ébauche de réforme faire son chemin au lieu de penser changer le tout en quelques mois.

Tout laisse à penser que l'on essaie de replâtrer des trous alors qu'il faut refaire l'ensemble. On s'attaque, je pense, à ce qui est le plus facile et le moins coûteux et le plus immédiat en apparence.

On laisse, par contre, trainer d'autres problèmes qui sont urgents, par exemple la lutte contre l'alcool au volant. C'est bien de vouloir diminuer les conséquences d'un accident, mais beaucoup mieux de l'éviter !

La Sécurité Routière ne doit pas être l'apanage de spécialistes, toujours les mêmes, mais l'affaire de l'ensemble des usagers de la route.

Restant à votre service pour vous apporter ma modeste contribution à ce Combat, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.



Mais pour chaque interpellation, une réponse (aujourd'hui c'est le néant) !

Le 14 mai 1973, le délégué lui-même expose pourquoi la mesure d'obligation du « triangle » pour le balisage (2<sup>ème</sup> geste) a été rendue progressive. Uniquement pour un problème d'approvisionnement ( ?).

C'est à nouveau très curieux, mais c'est ainsi. On retrouvera le même problème avec « l'alcootest ». Est-ce une question d'anticipation et de prévision des services ?

Le 17 mai 1973, **Robert ARDOINO** adresse une longue lettre à **Christian GERONDEAU** à en tête de l'association qu'il a créée en 1970 et portant désormais la mention des « 5 gestes qui sauvent », dans le nouvel ordre proposé, « ranimer » passant en numéro 3.

Le terme « compresser » sera remplacé ensuite par celui de comprimer, plus clair pour le grand public.

Le Président de l'ANUR, qui avait rencontré personnellement le **Professeur Marcel ARNAUD** au cours de l'été 1972\*, vante les mérites d'une formation courte (en 4 heures), réduite, donc consacré à l'essentiel uniquement nécessaire et pour le grand public, afin de réagir spécifiquement à un accident de la route ; c'est-à-dire les « 5 gestes ».

A l'appui de cette affirmation, il présente des arguments qui confirment les tests et expériences réalisés par moi-même dans le département du Nord ou lors de mes déplacements.

De plus, il avait associé, dans le Var, pour l'enseignement et pour le contrôle des connaissances, toutes les parties prenantes : Sapeurs pompiers, Police et Secouristes rattachés à la FNPC (Fédération Nationale de Protection Civile qui rassemble les ADPC – associations départementales – des départements).

Le but, toujours le même depuis l'origine, était de former cette masse de futurs usagers de la route par toutes les associations et organismes qui existaient.

De plus, l'ANUR (comme le CAPSU), n'était pas une association destinée à former directement la population au Secourisme (donc aux « 5 gestes »). On ne pouvait pas lui reprocher de s'associer à ce combat pour en tirer directement un bénéfice (sous entendu des adhésions puisque la formation était gratuite).

Au-delà des « 5 gestes », l'ANUR s'était aussi engagée pour le département du Var à financier (pour l'ADPC, donc des bénévoles), un poste de secours mobile, pour les postes à tenir autour de Toulon.

\* Son témoignage (daté du 23 avril 1999), a été publié dans le tome III (septembre 2003) consacré à l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD et dédié à M. Robert DEJOUR, qui créa la revue « La Route » au sein du Secours Routier Français, ami de Marcel ARNAUD. Voir bibliographie.

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ  
À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU

75008 PARIS

TÉL. 225 - 03 - 72 A 74

225 - 51 - 22 A 24

ML/CL

PARIS, LE . 14 mai 1973

Monsieur,

Par lettre du 19 mars 1973, vous me demandez les raisons pour lesquelles l'arrêté prévoyant l'obligation pour chaque automobiliste de posséder un triangle de signalisation ne s'applique pas à toutes les catégories d'automobilistes.

En effet, cet arrêté prévoit une progressivité dans la mise en pratique de cette obligation.

Cette progressivité trouve sa justification dans la nécessité d'assurer un approvisionnement régulier et sans heurts de l'ensemble des conducteurs.

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



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL

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

# anur

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

**Secrétariat Général :**

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C C P Marseille 3406 34

Toulon, le 17 Mai 1973

N/Réf: 0/110/73

Monsieur Christian GERONDEAU  
Délégué à la Sécurité Routière  
34, avenue Marceau  
75008 P A R I S

Monsieur,

Faisant suite à notre courrier du 8 mars écoulé, nous avons l'honneur de vous adresser en communication les coupures de presse de nos actions qui se sont déroulées du jeudi 10 au dimanche 13 mai 1973, sur le thème :

- 1°) Développer l'information sur l'application des 5 GESTES QUI SAUVENT dans le but de vulgariser les mesures indispensables que doivent prendre les premiers témoins en présence d'un accident de la route ,
- 2°) Mise en place d'un poste de secours routier mobile, entièrement équipé - valeur 60.000 frs - qui sera opérationnel sur les divers points noirs de l'aire toulonnaise ( 31 communes - 378.000 hab )

Il sera offert à l'Association Départementale pour le Développement de la Protection Civile ( ADIPC ) groupement de Toulon - Hyères, pour permettre à ses équipes de secouristes une intervention plus rapide et plus rationnelle auprès des blessés en bord de route, dans l'attente de l'arrivée des Secours Publics.

Sur le plan technique nos journées du 10 au 13 mai, nous ont permis :

- de sensibiliser l'opinion sur la nécessité de connaître l'application des 5 GESTES QUI SAUVENT ( coupure de presse Journal REPUBLICQUE du 7/5/73
- de démontrer et de prouver par un stage concours, que l'apprentissage de ces gestes vitaux peut être assimilé par tous, y compris les jeunes à partir de 14 ans, en deux cours de 2 heures.

En effet sur 24 candidats ( 7 adultes et 17 jeunes de moins de 18 ans ) volontaires inscrits au stage, TOUS ont été admis aux épreuves de contrôle effectuées sous la responsabilité des sapeurs pompiers, des services de police et des équipes de secouristes de l'ADIPC.

Nous estimons que ces connaissances accélérées méritent d'être élargie au niveau de tous les départements et de prévoir sérieusement de les réglementer afin de pouvoir les inclure officiellement dans les épreuves du permis de conduire.

A la suite de cette démonstration près de 120 jeunes écoliers et étudiants des Etablissements scolaires de Toulon se sont spontanément inscrits à la session de secourisme du 14 mai, dispensée par l'ADIPC de Toulon - Journal officiel - 16 10 70 /...  
184



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

# anur

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

**Secrétariat Général :**

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C C P Marseille 3406 34

Toulon, le

-- 2 --

De notre expérience publique il ressort qu'un secourisme de masse peut être envisagé par le canal de toutes les Associations de Secourisme pour une initiation accélérée des 5 GESTES QUI SAUVENT, qui pourrait être prolongée par des cours de secourisme traditionnel plus approfondis.

Si sur le plan d'initiation nous estimons avoir pleinement réussi notre expérience, la réalisation de la mise en place du poste de secours est quelque peu compromise.

Les moyens d'information pour une participation active des usagers toulonnais et varois ne nous ont pas permis de sensibiliser pleinement l'opinion.

Du 2 au 13 mai, nous avons fait diffuser par les équipes de secouriste de l'ADDPG de Toulon, des adhésifs " OPERATION POSTE DE SECOURS " au prix de 2 francs, pour une participation collective des usagers varois.

En bonne règle, le résultat escompté aurait dû se concrétiser, mais notre appel a été compromis par la campagne nationale pour la Recherche Médicale et l'Institut Pasteur.

Nous nous trouvons donc devant un problème d'ordre financier qui risquerait de remettre en question l'implantation rapide de ce poste de secours, qui est prévue pour la fin du mois de juin prochain. Il serait encore temps de réaliser cette mise en place à la date prévue si nous pouvions obtenir la participation active de la part des touristes français qui passent leurs vacances dans la région ou qui transitent par le département du Var.

En date du 15 mai, nous avons demandé à France Soir de faire connaître le but de nos objectifs et le résultat de notre expérience. Nous n'avons aucune garantie que notre appel soit lancé.

Il nous semble équitable, du fait du caractère de notre action d'intérêt public, de pouvoir disposer d'un moyen d'information à grande échelle, afin de sensibiliser l'opinion pour une participation massive des usagers à un problème qui les concerne tous.

Avec nos remerciements, nous vous prions de croire, en l'expression de notre haute considération.

Robert A R D B O I N O  
Président National

185

Le **Professeur Louis SERRE** ainsi que le Médecin-Commandant (à l'époque) **Charles PRIM**, Médecin-chef des sapeurs-pompiers du Var, avaient participé personnellement à une conférence à Toulon\*, à la demande de l'ANUR, sur le thème des « 5 gestes qui sauvent ».

C'était véritablement une consécration pour nous car, outre « l'agrément » du **Professeur ARNAUD** pour la sortie de la brochure, deux de ses disciples étaient présents pour en parler (et donc les valider).

Le 14 juin 1973, je sollicitais une nouvelle rencontre avec **Christian GERONDEAU**. Le 28, je me rendais en effet à Paris, dans le cadre des conférences-débats (1) de l'UNPC.

Ma présence était indispensable à cette conférence, le thème en était le Secourisme ! C'était **Paul REYNAËRT**, Secrétaire Général, qui était à l'origine de ces débats avec de nombreuses personnalités.

Je voulais faire le point à cette occasion avec le délégué à la sécurité routière sur les « 5 gestes ». Je commettais alors une erreur grossière qui, heureusement n'eut pas de suite, car on me demanda des modifications dans la rédaction de la brochure, que je refusais.

Dans le but de recueillir le concours et les encouragements d'organisations, je sollicitais de l'UNPC « l'agrément » des « 5 gestes » en tant que concept, donc la brochure...

Or, c'était le fondateur de la traumatologie routière en France, le créateur du Secourisme routier, l'inspirateur et le tacticien de la médicalisation des secours aux « blessés de la route » (2), qui m'avait apporté cet agrément et, par la même, son appui moral, son autorité médicale incontestable. Au dessus de tous donc de toute organisation ! Comment ensuite vouloir à nouveau faire « agréer » la brochure donc le concept ?

Le schéma inverse aurait pu être possible. Mais pas celui-là. Heureusement donc, il y eut des retards, des tergiversations, des demandes pour retirer tel mot, ajouter tel autre, etc. Au final, ma demande fut abandonnée.

\* Un photo et un article de presse avaient réuni tous les protagonistes autour du Professeur SERRE et du Docteur PRIM, déjà publiés dans plusieurs bulletins du CAPSU et documents sur les « 5 gestes » ou relatifs au Professeur SERRE, Membre d'Honneur du CAPSU. Le Professeur SERRE avait bien voulu me dédicacer cet article de presse, lorsque nous nous étions revus à l'occasion du Congrès de l'ANIMS (association qui regroupe les enseignants du Secourisme) à Montpellier, en 1983.

(1) – Ces conférences-débats avaient lieu le plus souvent à l'Etat Major de la BSPP avec laquelle l'UNPC avait des liens. Son Président fondateur, Jean LAURENT-PERUSSEL avait (comme moi) fait son service militaire à la Brigade (Régiment à son époque). Il était membre de conseils d'administration, notamment pour les pupilles des sapeurs pompiers, il était connu de tous. Paul REYNAËRT voulait en permanence des débats sur les thèmes centraux de la sécurité (et des secours d'urgence).

(2) – Pour reprendre le titre de son ouvrage de 1961.

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

# anur

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

**Secrétariat Général :**

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C C P Marseille 3406 34

Toulon, le 14 Juin 1973

Répondre à Didier BURGGRAEVE

"5 Gestes qui sauvent"  
59290 WASQUEHAL

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
34, Avenue Marceau  
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

A PARIS le jeudi 28 juin afin de participer à l'Etat-Major de la Brigade des Sapeurs-Pompiers à une conférence sur le Secourisme, j'aimerais, si vous le voulez bien, à la suite de notre premier entretien de novembre dernier, vous rencontrer à nouveau.

Vous pourriez à cette occasion me donner votre point de vue sur le projet des 5 Gestes qui Sauvent. A ce propos, notre Association vient de demander l'agrément de l'Union Nationale de Protection Civile.

Il me plairait également de vous faire part de mon sentiment quant à l'obligation du port de la ceinture hors des agglomérations et de la lettre que je viens d'adresser à M. le Premier Ministre au sujet des poids-lourds.

Comme je pense rencontrer le matin M. Christian PONCELET, serait-il possible de vous rencontrer en début d'après-midi ?

Dans l'attente de votre réponse, restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments bien distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président.

187



Je citais M. **Christian PONCELET\*** dans ce courrier. Il avait été nommé secrétaire d'Etat et me fit recevoir à Paris à son cabinet.

Toujours les mêmes contacts, les mêmes rendez-vous pour faire connaître le projet des « 5 gestes » et le faire avancer.

M. **PONCELET** assurera de nombreuses démarches, comme député puis sénateur et, devenu Président du Sénat\*, toujours favorable à cette idée, il m'écrira qu'il était persuadé qu'une majorité existait au sein de la Haute Assemblée pour voter une telle disposition.

Après d'autres aspects importants de sécurité routière (ceintures, alcool, etc), j'avais aussi alerté les pouvoirs publics à propos des poids-lourds avec de nombreuses propositions (1).

C'est le **Docteur ALBA** qui me recevra (rendez-vous confirmé par une lettre du 19 juin).

Certes, les « 5 gestes » furent ma première idée pour sauver des vies, des morts « inutiles », comme le titre de l'ouvrage de **Christian GERONDEAU**. Normal pour un Secouriste, moniteur, sapeur pompier, Instructeur. Mais le fléau de l'alcool au volant me révoltait.

J'en voulais beaucoup à nos « responsables » pour leur lâcheté. Incapables de frapper fort !

D'où ma nouvelle lettre au premier Ministre, M. **MESSMER**, le 12 septembre 1973.

Les accidents mortels dus à l'alcool représentaient, au minimum, le tiers... il y a 30 ans ! Comme aujourd'hui ! Nous n'avons pas été capables de régler ce problème, vraiment. C'est autant désolant que pitoyable pour une société moderne (et dite évoluée).

Ma position n'a pas variée. Il faut annuler, supprimer définitivement le permis de conduire. La prison ferme, de quelques semaines avant la confirmation de cette sanction serait assortie d'un sursis permanent.

En cas de conduite sans permis, la peine de prison ferme serait exécutoire (5 ans effectifs).

Ce scandale est toujours présent de nos jours.

\* Aujourd'hui Président du Sénat. Voir 8<sup>ème</sup> mémoire consacré au Parlement.

\* Cette lettre a été publiée dans ce mémoire (mars 2003).

(1) – Avant le CAPSU des années 90, on m'avait souvent reproché de ne parler que des « 5 gestes ». Le récit de ces années (70-80) prouvera le contraire.

PREMIER MINISTRE

—  
DÉLÉGATION  
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU  
75008 PARIS  
TÉL. 225 03-72 A 75

GA/CL

PARIS, LE 19 juin 1973

Le DOCTEUR Gabriel ALBA

à

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
"5 gestes qui sauvent"

52 290 - WASQUEHAL

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 18 juin 1973 et comme suite à ma correspondance du 30 mai 1973, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je serai très heureux de vous rencontrer à la Délégation à la Sécurité Routière, 34 Avenue Marceau, le 28 juin 1973, à partir de 14 h 30 lors de votre passage à Paris.

Dans l'attente de ce contact que j'espère très fructueux pour les deux parties, veuillez croire, Monsieur, à ma considération distinguée.



Gabriel ALBA

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

*Franz Burggraeve*

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

Le 12 Septembre 1973

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Monsieur Pierre MESSMER,  
Premier Ministre,  
Hôtel Matignon  
57, rue de Varenne  
75007 - PARIS

Monsieur le Premier Ministre,

Le Gouvernement, sous l'impulsion de M. Christian GERONDEAU, Délégué à la Sécurité Routière, a pris récemment de nouvelles mesures pour freiner l'hécatombe sur nos routes.

Malgré ce qui a pu apparaître dans le barème qui a été publié en ce qui concerne les sanctions, j'ai été désagréablement surpris de constater qu'aucune mesure valable et sérieuse n'ait vraiment été prise contre l'alcool au volant, éternel problème, cause de plus en plus d'accidents et non des moins meurtriers.

Lors d'une conférence à TOULON, en mai dernier, je n'hésitais pas à attaquer vigoureusement ce problème en indiquant ce qui, selon moi, serait de nature à renverser une situation qui a évolué malgré la loi sur le taux d'alcoolémie.

J'étais reçu, en mars 1972, par M. Jacques EISENMANN, Conseiller Technique auprès de M. CHABAN (DELMAS) et je lui faisais part de mes craintes et je ne vous le cache pas de mon indignation devant ce redoutable fléau public contre lequel nous n'avons pas mis grand chose en oeuvre.

.../...



.../...

M. EISENMANN était acquis à mes idées. J'avais d'ailleurs emporté avec moi un certain nombre de documents irréfutables.

Lors de mon entretien en novembre dernier avec M. GERONDEAU, je lui faisais part à nouveau de mes préoccupations.

Je ne vous citerais, Monsieur le Premier Ministre, qu'un seul cas, le voici :

- Le chauffard ivre tue une mère et son enfant. Il était ivre. Il venait de récupérer son permis de conduire après une suspension de 2 ans due à un accidents mortel pour conduite en état d'ivresse !

Je vous repose donc la question, toujours la même, pour éviter des drames de ce genre et vous savez qu'ils sont nombreux : le Gouvernement est-il décidé à mettre en oeuvre un plan de lutte contre l'ivresse au volant ?

Je suis tout prêt à aider bénévolement les services de la Délégation comme je le fais depuis de très nombreuses années déjà pour tout ce qui concerne la Sécurité en général.

Je ne perds pas espoir et je vous fais confiance.

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

Didier BURGGRAEVE

Membre du Comité Technique  
de l'Union Nationale de Protection Civile

Membre du Comité National  
de défense contre l'alcoolisme.

Tous mes déplacements à Paris étaient « rentabilisés » au maximum (les frais inhérents étaient pris en charge par moi-même, je n'avais pas de budget pour cela, à part ce qui me restait de ma bourse).

Il fallait que j'obtienne plusieurs rendez-vous dans la journée. Je partais tôt le matin de Roubaix et rentrais tard le soir. Souvent par le premier train pour Paris puis le dernier pour le retour. Il n'y avait pas bien sûr de TGV !

Pour gagner du temps (car le trajet aller – ou retour – en train, durait environ 3 heures !). J'y allais aussi en voiture.

Tous ces frais étaient donc pris en charge par moi-même, j'y étais habitué. Je travaillais depuis mon plus jeune âge, je disposais ainsi d'un « argent de poche » que j'utilisais au mieux, mes « loisirs » étant quasiment inexistantes.

M. **GERONDEAU** répondit le 28 novembre à ma lettre adressée au premier Ministre relative à l'alcool au volant. Je savais qu'il était convaincu que des mesures sévères devaient être prises rapidement.

Malgré sa position interministérielle, il devait composer avec les cabinets de nombreux ministères ainsi qu'avec les parlementaires et leurs groupes, notamment à l'Assemblée Nationale.

Un Sénateur, M. **BRACONNIER**, avait été chargé d'une mission d'information sur les problèmes de circulation routière (donc les accidents de la route), par le premier Ministre.

Il fut de passage à Lille (article de presse ci-après). Or, il prétendit qu'avec l'obligation du port de la ceinture et de la limitation des vitesses, il s'agissait des mesures les plus importantes, « le reste n'est que du détail » !

Toutefois, en prenant connaissance des autres mesures envisagées et citées ensuite lors de son exposé, on voyait bien que le sénateur se contredisait.

Je réagissais par un communiqué de presse, en joignant la réponse obtenue suite à ma démarche auprès de M. **MESSMER**, tout en rappelant le rôle hélas majeur de l'alcool dans les accidents mortels : 30% et, malgré le renforcement des moyens en ambulances dites VSAB\* des sapeurs pompiers et des SMUR dans les hôpitaux des grandes agglomérations, la mortalité subie avant leur arrivée !

**Christian GERONDEAU** avait accompagné à Lille le sénateur **BRACONNIER**. Je n'avais pas été invité (oubli administratif ?). (1).

\* VSAB : véhicule (ou voiture) de secours aux asphyxiés et blessés (de la route), à l'origine VSABR, missions de base des sapeurs pompiers, étendues ensuite aux autres accidents ou « malaises » à domicile. Désormais, ces ambulances ont été dénommées VSAV (Véhicule de secours et d'assistance à victimes).

(1) – Souvent, lors de la venue d'un responsable de haut niveau de l'administration – ou d'un ministre – les invités sont les membres des administrations et les élus, quasiment jamais des associations ! Toutefois, il m'est arrivé de m'inviter moi-même à certaines rencontres ou réunions afin d'interpeller l'intéressé.

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

# anur

**A**ssociation **N**ationale des **U**sagers de la **R**oute

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

**Secrétariat Général :**

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C C P Marseille 3406 34

Toulon, le 20 Novembre 1973.

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
34, Avenue Marceau  
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Je dois participer, le jeudi 13 décembre prochain,  
à la remise des Bourses de la Vocation à PARIS.

Je profite de cette occasion pour vous demander si  
vous accepteriez de me rencontrer, ce jour là, en  
début d'après-midi.

Il me serait possible de faire, avec vous, le tour  
des questions que nous avons traitées lors de notre  
première conversation il y a tout juste un an, notam-  
ment les 5 Gestes qui Sauvent et le secours aux blessés,  
les ceintures et l'appui-tête, le numéro National d'ap-  
pel des secours et l'alcool au volant.

Notre Association ne s'occupant que des 5 Gestes qui  
Sauvent mes prises de position à l'encontre des pro-  
blèmes annexes ne la concernera en rien.

Dans l'espoir de vous revoir, je vous prie de trouver  
ici, Monsieur le Délégué, l'expression de mes senti-  
ments très dévoués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président  
Lauréat de la Fondation  
de la Vocation

193



PREMIER MINISTRE

—  
DÉLÉGATION  
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CL/GA

34, AVENUE MARCEAU  
75008 PARIS  
TÉL. 225 03-72 A 74  
225 51-22 A 24

PARIS, LE 22 novembre 1973

Monsieur Christian GERONDEAU

à

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
"5 gestes qui sauvent"

59 290 - WASQUEHAL

Cher Monsieur,

En réponse à votre lettre du 20 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je serai heureux de vous rencontrer à la Délégation à la Sécurité Routière, le 13 décembre à 14 h 30 et de faire avec vous le tour des problèmes qui intéressent votre Association et vous-même.

Dans l'attente de cette rencontre, veuillez, Cher Monsieur, agréer, l'assurance de ma considération distinguée.

P.O. Docteur Gabriel ALBA



PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ  
À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

GA/DM/774

34, AVENUE MARCEAU  
75008 PARIS  
TÉL. 225 - 03 - 72 A 74  
225 - 51 - 22 A 24

PARIS, LE . 28 NOV. 1973

Cher Monsieur,

En vous remerciant de votre lettre du 12 septembre 1973 dans laquelle vous m'exposez votre point de vue sur le fléau social que constitue actuellement l'alcool au volant, je tiens à vous assurer que je partage entièrement vos vues et que ce problème est un de mes soucis majeurs.

Mes collaborateurs étudient en ce moment tout particulièrement tous les tenants et les aboutissants de cette question, en liaison étroite avec les Ministères et Organismes concernés.

Nous espérons, dans un avenir, que je pense très proche, arriver à mettre sur pied et à mettre en oeuvre un système de prévention, constatations, répressions anti-alcooliques, mieux adapté aux normes légales et sociales de la nation donc plus efficace.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, à ma considération distinguée *et de mon meilleur souvenir.*



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
"Cinq Gestes qui sauvent"

59290 WASQUEHAL

# “ M. Sécurité routière ”

---

## en visite à Lille

---

Dans le cadre de la mission d'information qui lui a été confiée par le Premier ministre, M. le sénateur Braconnier a entamé un tour de France de la sécurité.

Mission : étudier les problèmes posés par la circulation routière. A un niveau régional, le chargé de mission doit recueillir les avis des responsables dans 22 préfectures.

Le sénateur Braconnier était, hier, à Lille. Il a présidé une séance de travail, à laquelle participaient les représentants de toutes les administrations intéressées appartenant aux départements du Nord et du Pas-de-Calais. Ce sont notamment l'équipement, la police, la gendarmerie, les inspections académiques, la protection civile, le service de l'action sanitaire et sociale, les autorités judiciaires, le Centre régional d'information et de coordination routière, le Centre hospitalier régional, la direction de la réglementation, les auto-écoles, les automobile-clubs et les transporteurs routiers.

### Mieux assimiler

### les règles de sécurité

Au terme de son périple en France, M. Braconnier déposera un rapport sur le bureau du Premier ministre. On comprend bien qu'hier lors de sa conférence de presse, M. Braconnier n'a pu nous révéler ses points de vue, le gouvernement s'en octroyant d'office la primeur.

On a cependant pu saisir, au fil de cet entretien, quelles seront les grandes lignes des réformes envisagées.

Avec l'obligation du port de la ceinture de sécurité et la limitation de vitesse, les responsables déclarent avoir pris les plus importantes mesures. Le reste n'est que du « détail ».

Les crédits pour l'équipement seront, cette année, de 18 % supérieurs à ceux de l'année précédente. Compte tenu de l'inflation, il s'agit plus d'un réajustement que d'une augmentation. Dans quels secteurs faut-il donc s'attendre à des changements ?

En premier lieu, le chargé de mission préconise une meilleure information du public, la formation des jeunes conducteurs dès la maternelle, le contrôle obligatoire technique des véhicules et la révision du permis de conduire.

Ce qui signifie, en clair, que l'abaissement du nombre des accidents et, par là même, des victimes, passe presque uniquement par une meilleure assimilation des règles de sécurité par les automobilistes.

### Douze ministères

### intéressés

Au cours de cette table ronde, le chargé de mission a entendu les exposés des différents responsables, dans le but de coordonner leurs efforts. On sait, en effet, que les problèmes de la route ne touchent pas moins de douze départements ministériels. C'est dire la complexité du travail qui précède la mise en place de réformes.

● La forte densité démographique fait que, dans les départements du Nord, le trafic urbain est largement prédominant avec ses 87 %. Le nombre des véhicules est élevé, les problèmes climatiques particuliers. A ce tableau, rapidement brossé, il faut ajouter le trafic particulier localisé dans la zone frontalière. Depuis le début de l'année, quatorze millions de véhicules sont passés en Belgique ou en sont revenus.

● Sur le plan de la signalisation, M. Braconnier dit que sa crédibilité et son homogénéité doivent être améliorées.

● Au chapitre des secours routiers, pas de problème particulier. Le quadrillage hospitalier et celui des centres de secours ne laissent pratiquement pas de zones d'ombre.

● En ce qui concerne la sécurité des véhicules, « Nous allons arriver à un contrôle technique obligatoire », a dit M. Braconnier. Mais cette obligation, pour les automobilistes, de se présenter dans les centres de contrôles, est liée à la construction de ceux-ci. On compte que, chaque année, ce sont plus de seize millions

de voitures qui devront être « assainies ». L'A.C.N.F., qui possède dans le département treize centres, dont trois fixes, pourrait, en partie, se charger de cette mission. Son but : ne pas dépasser la somme de cinquante francs par visite.

● Trop de voitures en mauvais état sont recensées. Il y a aussi les voitures « reconstituées » après un accident et puis celles, refoulées de l'étranger, que des « maquilleurs » remettent dans le circuit, en France, sans contrôle. A ce sujet, pour aboutir à un assainissement du parc automobile, il faudra, en plus des contrôles, revoir le système d'immatriculation qui laisse trop de libertés aux garagistes « marrons ».

● Les routiers : Il en faut, chaque année, trente mille, en France. Les centres en forment à peine le dixième. Il y a un gros effort à faire pour que les chauffeurs aient la technicité requise. Un permis pour les camions de plus de dix-neuf tonnes est en gestation.

● Les conditions climatiques : En premier lieu, le brouillard préoccupe les responsables. Ils notent que, par manque de visibilité, les vitesses limites ne sont pas respectées et que les conducteurs se suivent toujours de trop près à grande vitesse.

● Les points noirs et l'infrastructure en général : M. Braconnier ne se montre pas convaincu que les routes puissent être à l'origine du plus grand nombre des accidents. Statistiques à l'appui, il révèle que, fréquemment, les accidents se produisent en rase-campagne et dans les lignes droites.

● En dernier lieu, les membres de la table ronde ont examiné ensemble la réorganisation de la circulation dans les villes. A Dieppe, par exemple, un « plan » d'ensemble a été mis en place. Il a permis une meilleure fluidité du trafic, en faisant, du même coup, diminuer le nombre des collisions dans des proportions variant de 20 à 34 %.

Il reste en fait, fort à faire, pour que les routes ne soient plus des champs de bataille où les morts se comptent par milliers.



**Secrétariat Général :**

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C C P Marseille 3406 34

Voulez-vous insérer SVP

Toulon, le

PRESSE REGIONALE

M. PIERRE MESSMER, PREMIER MINISTRE, REPOND  
A M. DIDIER BURGGRAEVE SUR L'ALCOOL AU VOLANT.

M. Didier BURGGRAEVE, Lauréat de la Fondation de la Vocation, Vice-Président de l'Association Nationale des Usagers de la route écrivait en septembre dernier à M. Pierre MESSMER, Premier Ministre, au sujet de l'alcool au volant. M. MESSMER vient de répondre à M. BURGGRAEVE (Vous trouverez inclus lettre adressée au Premier Ministre et réponse du Premier Ministre par l'intermédiaire de M. GERONDEAU, Délégué à la Sécurité Routière et vous voudrez bien insérer ce qu'il vous semblera utile).

A la suite de la visite du Sénateur BRACONNIER à Lille, M. BURGGRAEVE s'étonne que l'on ait pu dire que la limitation de vitesse et le port obligatoire de la ceinture étaient les deux principales mesures à prendre. M. BURGGRAEVE va donc demander un rendez-vous au Sénateur BRACONNIER ainsi qu'à M. GERONDEAU. Il rappelle que le facteur alcool joue dans au moins 30 % des accidents de la route et que sur 20.000 morts par an sur les routes la moitié au moins, plus de 10.000% succombent faute de secours rapides. Il y a dans ces deux domaines deux autres mesures d'urgence à prendre avec la même autorité que pour les précédentes.

Je faisais le point par courrier aussitôt (le 3 décembre). J'étais évidemment pour le développement des SMUR et SAMU. Mais il fallait aussi penser, en parallèle au grand public, à tous les témoins potentiels, c'est-à-dire les usagers de la route eux-mêmes qui furent les grands oubliés.

Depuis l'avis favorable de M. **BAUMEL**, il s'était déjà écoulé plusieurs années sans que franchement une position claire soit prise.

Je « bombardais » un peu **Christian GERONDEAU** afin que mon entretien du 13 décembre soit le plus productif et efficace possible.

L'année 1973 s'achevait avec une lettre du cabinet du ministre de la santé (Direction générale de la santé), datée du 19 décembre. Je sais maintenant que M. **COIRIER\*** y fut pour quelque chose. Le Directeur du cabinet du ministre approuve ainsi la campagne des « 5 gestes », c'est-à-dire autant le concept que la brochure dont il a reçu, comme tous, un exemplaire. Cette aussi d'encouragement à persévérer.

Chaque année, en décembre (à part quelques exceptions au cours de ces 35 ans), en participant à la cérémonie des « bourses de la Vocation », j'allais ainsi me ressourcer auprès des miens. C'est-à-dire ceux, le jury de personnalités qui m'avait fait confiance à l'unanimité, puis mes compagnons lauréats, anciens, de ma promotion de 1970 que je revoyais, et ceux de la nouvelle promotion qui me faisaient revivre alors ma jeunesse, mon enthousiasme en y décelant toujours les mêmes éléments qui construisent une authentique Vocation.

A travers les parcours de ces jeunes et nouveaux lauréats qui étaient présentés même très succinctement, je retrouvais mes propres motivations, la même énergie. Le refus de l'impossible, la négation de la difficulté voire de l'interminable attente.

J'avais pris contact aussi, avec l'ONSER (voir annexes).

Dans son bulletin (n° 40 – janvier 1973), l'organisme (officiel), créé en 1961 par le ministère des transports, publiait une étude intitulée « Accident, qui est vraiment responsable ? ». Pages 1 à 6 ci-après.

Je retrouvais beaucoup de mes certitudes, apprises ou comprises spontanément à travers mes réflexions en observant le comportement des usagers de la route, l'analyse des accidents publiée par la presse et mon, orientation, très tôt, vers le Secourisme.

- M. René COIRIER, haut fonctionnaire au ministère de la Santé, qui fut le rédacteur des textes sur les services d'urgence dans les hôpitaux et sur les SAMU. Je me souviens de notre toute première rencontre au ministère. Il avait pris beaucoup d'égard à mon sujet, depuis mon accueil, durant l'entretien, évoquant un membre de son secrétariat, handicapée, qu'il avait auprès de lui ; un précurseur dans ce domaine (nous étions au début des années 70). Le Professeur SERRE me raconta les rendez-vous avec le Professeur ARNAUD avec cet homme simple et efficace. Lors d'un de ses écrits, il avait une seule fois critiqué « l'administration » et son organisation absurde.

Ci-après, pages 207 à 210 du livre « La route en toute sécurité » par JP PHILIPPE, Ed. La Table Ronde (1973). Livre remis à la bibliothèque de Lys lez Lannoy (rubrique sécurité routière, le 3 juin 2004) À méditer !

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

# anur

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

### Secrétariat Général :

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16

C C P Marseille 3406 34

Toulon, le 3 Décembre 1973.

Répondre à Didier BURGGRAEVE

"5 Gestes qui sauvent"  
59290 WASQUEHAL

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière,  
34, Avenue Marceau  
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

J'ai regretté de ne pas vous avoir rencontré lors de votre visite à Lille avec le Sénateur BRACONNIER la semaine dernière.

Lors de notre entretien de novembre 1972 vous m'aviez promis de me faire inviter afin que je puisse faire part de mes quelques réflexions, notamment :

l'alcool au volant : Nord : un des départements où il y a le plus de conduites en état d'ivresse ? Voir ci-joint un récent article assez significatif (pour septembre 168 retraits pour état d'ivresse contre 127 pour excès de vitesse).

En liaison avec le Comité National contre l'alcoolisme et les différents mouvements du Nord je connais particulièrement bien ce dossier.

Je serai d'ailleurs reçu au Ministère de la Santé le 13 décembre prochain à ce sujet.

Secours aux blessés : Dialoguant depuis plusieurs années avec les différents Ministères concernés, je suis toujours étonné que l'on accorde la priorité à l'équipement en SAMU sans du même coup préparer l'information du public qui ne sait pas réagir en cas d'accident.

M. Jacques BAUMEL, avec qui j'étais en relation en 1969-1970 me faisait préciser qu'il était convaincu de la



.../...  
nécessité d'introduire dans le permis de conduire  
des éléments de Secourisme.

Il me demandait à cette époque un dossier sur mon  
projet que je lui faisais parvenir rapidement à la  
Mission Interministérielle de Sécurité Routière.

D'autre part, un Haut fonctionnaire du Ministère de  
l'équipement annonçait au cours d'une réunion de  
Sécurité Routière que son "Ministère" était acquis  
à cette idée. On en parlait alors dans plusieurs  
quotidiens Nationaux et aux Assises Nationales sur  
les accidents du trafic.

J'apportais en août 1972 à M. Raymond MARCELLIN,  
Ministre de l'Intérieur, 10.000 signatures en soutien  
à cette proposition de Secourisme au permis de conduire.

Excepté ses compliments, je n'ai jamais reçu aucune  
réponse plus précise. Et pourtant, 200 députés sou-  
tiennent cette proposition qui a été approuvée par  
tous les groupes Parlementaires à l'Assemblée Nationale.

En décembre 1972 vous répondiez à M. Bernard PONS que  
cette question était à l'étude dans vos services...

De son côté, face à d'énormes difficultés, l'ANUR réus-  
sissait à sortir un premier livret en 30.000 exemplaires  
grâce à un support publicitaire.

Ce problème est à revoir. Nous pensons toutefois sortir  
un dépliant 5 Gestes qui Sauvent d'un côté, Alcool au  
volant de l'autre en collaboration avec le Comité Dépar-  
tementale du Nord contre l'alcoolisme.

Votre adjoint, le Docteur ALBA me recevra le 13 décembre  
prochain et j'espère qu'il nous sera possible de faire  
évoluer toutes ces questions.

Est-il besoin de vous rappeler que je demeure à votre  
disposition ?

Croyez, Monsieur le Délégué, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président  
Lauréat de la Fondation  
de la Vocation

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

# anur

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

**Secrétariat Général :**

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C C P Marseille 3406 34

Toulon, le 6 décembre 1973.

Réponse à Didier BURGGRAEVE  
"5 Gestes qui sauvent"  
69290 WASQUEHAL

Monsieur Christian GERONDEAU,  
Délégué à la Sécurité Routière  
34, Avenue Marceau  
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Je vous disais récemment qu'à la suite d'une longue et intéressante conversation avec M. EISENMANN, Conseiller de M. CHABAN-DELMAS alors Premier Ministre, en mars 1972, nos vues, en ce qui concerne le Secours aux blessés et notamment l'apprentissage par les automobilistes des "5 Gestes qui Sauvent" s'étaient sensiblement rapprochées.

La photocopie de la lettre de M. EISENMANN que je vous remets ci-inclus est assez significative et permet de constater qu'à cette époque ce projet était en très bonne voie.

Enfin, je vous remets également photocopie de la lettre reçue ces jours-ci de M. Gabriel PERONNET, Député de l'Allier, en soutien aux "5 Gestes qui Sauvent".

Je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments dévoués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

201

RC/GD  
MINISTRE DE LA SANTE PUBLIQUE  
ET DE LA SECURITE SOCIALE

REPUBLIQUE FRANCAISE

PARIS, le 19 DÉC. 1973

DIRECTION GENERALE DE LA SANTE

Sous-Direction de la Protection Sanitaire

DGC/ 1404 ✓MS4

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler mon attention, en diverses occasions, sur l'action que vous conduisez pour répandre dans le public la connaissance des "5 gestes qui sauvent".

Vous me faites part, dans votre lettre du 27 octobre 1973, de votre intention d'éditer un nouveau livret, afin d'apprendre à tous les conducteurs les deux premiers gestes (alerter - baliser) et de les inviter à suivre une instruction pratique sur les trois autres gestes (ranimer - compresser - sauvegarder).

Vous voulez connaître mon sentiment à ce sujet.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'approuve vos initiatives, qui vont dans le sens des mesures préconisées par le gouvernement, et notamment, la Délégation à la Sécurité Routière.

Il est possible que de la concertation que vous avez, d'autre part, envisagée avec mes services, puissent se dégager certaines conclusions d'ordre pratique, propres à favoriser votre action.

En vous assurant de l'intérêt que je porte à vos efforts, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Pour le Ministre et par délégation  
Le Directeur du Cabinet,  
Pierre MANIÈRE

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Vice-Président de l'Association Nationale  
des Usagers de la Route

59290 - MASQUEHAL -



# ONSER ACTUALITES

## ACCIDENTS

### Qui est vraiment responsable ?

Il est grand temps qu'une fraction éclairée de l'opinion en finisse avec les affirmations tranchantes et trop simples en matière de causes des accidents de la route. Par exemple celle-ci : "90 % des accidents ont pour cause une défaillance humaine", affirmation à laquelle se réfèrent souvent les milieux attachés à la production ou à l'emploi de l'automobile, ainsi que les responsables de l'infrastructure routière.

Du côté des professionnels de la route (transporteurs, V.R.P., etc...) on aime bien la phrase suivante : "50 % des accidents ont pour cause une défaillance de l'infrastructure routière".

Enfin, le milieu des réparateurs s'attache souvent à répéter que "20 % des accidents ont pour cause une défaillance mécanique". Les pourcentages varient d'ailleurs volontiers d'un orateur à l'autre. Aucun n'est tout-à-fait faux. Mais ce qui est faux c'est de vouloir faire tenir la vérité dans un seul chiffre et dans une seule notion. La vérité c'est au contraire la complexité. C'est le résultat d'une "chaîne" d'événements, souvent longue, dont une partie des maillons constitue des conditions nécessaires et l'autre partie des facteurs aggravants.

Voici deux exemples précis :

Un conducteur de 24 ans, exerçant une profession qui l'amène à circuler beaucoup termine un repas d'affaires moyennement "arrosé". Il est un peu en retard pour son rendez-vous suivant. Il est pressé, il prend sa voiture, une traction arrière, en état peut-être médiocre d'entretien, en tout cas avec des pneus assez usés sans cependant que le critère d'alerte d'usure soit atteint. Le véhicule est équipé d'une ceinture de sécurité, mais le conducteur ne la boucle pas. La route à deux voies est assez sinieuse. Le trafic est élevé sur cette route qui devrait être doublée dans un avenir mal défini par une autoroute inscrite au schéma directeur.

*un accident  
n'est pas le fait  
d'une seule  
cause mais  
de plusieurs  
facteurs.*

*lels*

La route fait partie du réseau des routes nationales soumis à la limitation de vitesse. Mais la fréquence des contrôles de la gendarmerie est limitée et le conducteur, qui connaît bien la route, sait où les gendarmes se placent quand ils procèdent à un contrôle et estime nul le risque d'être pris en flagrant délit de dépassement de vitesse autorisée. Le temps est à la pluie. Le conducteur s'impatiente de ne pouvoir dépasser facilement une longue série de véhicules lents. A un certain moment, la route est libre devant lui. Il accélère. Il se présente à l'entrée d'un virage à rayon assez faible, dont le dévers n'est pas très marqué. La Chaussée est assez ancienne et son coefficient de frottement est plus faible en moyenne que celui de la chaussée parcourue jusque là. Surpris par la difficulté du virage, le conducteur freine, les roues se bloquent, le véhicule part en dérapage et heurte un arbre appartenant à une plantation d'alignement située en moyenne à 1,5 m du bord de chaussée. Le conducteur est gravement blessé. Les secours, dans cette zone de rase campagne sont assez rares. Il s'écoule plus d'une heure entre l'instant où l'accident s'est produit et l'admission à l'hôpital. Le blessé meurt pendant l'intervention chirurgicale.

Dans cette chaîne d'événements, peut-on désigner la cause de l'accident et est-ce que cela a un sens ? On voit que sont mis en cause dans cet exemple des facteurs touchant soit à la personnalité et au comportement du conducteur, soit à la conception ou à l'entretien du véhicule, soit à la politique d'infrastructure routière, soit à la politique de l'appareil judiciaire et répressif. Tout accident a bien des causes. Et il appartient à la justice, au moins au niveau des responsabilités civiles, d'établir des responsabilités. Mais on voit bien qu'en terme de lutte pour l'amélioration de la sécurité, ces considérations de responsabilité sont dénuées d'intérêt. Il ne s'agit pas de savoir "à qui la faute ?", mais "quoi faire ?".

Mais donnons un contre-exemple qui nous semble particulièrement clair. Voici une intersection d'une route nationale classée à grande circulation avec un chemin départemental de bonne qualité. Les deux voies sont en alignement droit sur une grande longueur de part et d'autre de

l'intersection. Les routes se coupent sous un angle assez faible (45° environ) le terrain est plat, la visibilité bien dégagée, la signalisation, notamment celle donnant la priorité à la route nationale, est en place et en bon état. L'intersection est dangereuse, car on y relève en moyenne 4 accidents corporels par an. Une observation du comportement des conducteurs sur le terrain montre que les véhicules circulant sur le chemin départemental abordent l'intersection à grande vitesse et "brûlent" le STOP dans une proportion inquiétante. Faut-il accuser les conducteurs ? Oui, sans doute. Mais nous ferons observer que l'angle d'intersection des deux routes ne facilite pas l'estimation des vitesses des véhicules "adverses" et que rien dans la topographie des lieux ne semble indiquer physiquement au conducteur circulant sur le chemin départemental qu'il aborde une voie plus importante que celle sur laquelle il circule.

Faisons la preuve. Le dessin du carrefour est revu en fonction de l'analyse du diagramme des accidents. On impose courbe et contre-courbe au chemin départemental de part et d'autre de la R.N. de manière à aborder l'intersection sous un angle à peu près droit. On prévoit aux débouchés du chemin départemental deux flots divisionnels qui créent une impression d'entonnoir et provoquent naturellement un ralentissement de la part du conducteur. La route principale est équipée de deux longs flots divisionnels permettant à un véhicule franchissant la R.N. de s'arrêter à l'abri entre les deux courants de circulation et comportant une zone de décélération et de stockage pour les véhicules tournant à gauche depuis la R.N. vers le chemin départemental. Le nouveau carrefour est mis en service. On n'observe plus qu'un accident corporel par an en moyenne sur ce carrefour. Et pourtant ni les conducteurs, ni les véhicules, ni la règle de conduite n'ont sensiblement changé. Ces mêmes conducteurs notamment, continueront sans doute à commettre des erreurs (ou des fautes) en proportion notable sur des carrefours semblables à notre exemple, avant travaux. L'important est que les investissements pour aménager ce carrefour particulier ont été mieux employés ici que si on les avait consacrés, par exemple, à un programme de marquage horizontal par peinture des bords de chaussée.



## Accidents et programme d'action

C'est finalement en terme d'actions à entreprendre que se pose le problème de la sécurité routière. D'un côté, on observe les accidents de la route dont on connaît, avec des degrés divers de confiance, les circonstances dans lesquelles ils se sont produits. D'un autre côté on dispose d'un arsenal de mesures potentielles. Pour ne citer que les grands chapitres, on peut mentionner :

- a - action sur l'homme
  - formation du conducteur à la conduite (et recyclage éventuel)
  - préparation des jeunes
  - information des usagers sur les problèmes de sécurité (vitesse, ceinture, alcool, etc...)
- b - action sur le véhicule
  - conception et normes des véhicules neufs
  - état d'entretien des véhicules
  - contrôle incorporé (vitesse, ceinture, etc...)
- c - action sur la route
  - suppression des sections et points dangereux
  - signalisation et équipement de la route
  - création d'infrastructures nouvelles à sécurité incorporée
  - organisation de l'utilisation de la voirie
- d - action sur la réglementation et la police de la route
  - organisation de la répression
  - révision de l'échelle des peines et des circuits judiciaires
  - actions correctives et non punitives

Dans chacun de ces domaines, il existe des alternatives qui présentent des coûts directs, des avantages et des inconvénients divers aux yeux des partenaires concernés (les automobilistes, les non-automobilistes, les constructeurs d'automobiles, les sociétés de distribution de carburant, les administrations de l'Etat, le pouvoir politique, etc...)

La question se pose donc de savoir, d'une part, si l'adoption d'une mesure, ou d'un ensemble de mesures, les autres facteurs étant ce qu'ils sont actuellement, va entraîner une diminution de la fréquence ou de la gravité des accidents et si oui, de quelle importance et d'autre part, d'en estimer le coût au sens large (biens marchands et non marchands, résistance de l'opinion, etc...) Une mesure sera d'autant plus efficace en matière de sécurité qu'elle supprimera plus souvent un événement déterminant dans la chaîne de circonstances conduisant aux divers types d'accidents.

On ne sait pas si l'infrastructure est responsable de 50 % des accidents, mais on sait que l'aménagement de carrefours dangereux supprime en moyenne 70 % des accidents qui survenaient en ces points. On ne sait pas si le véhicule est responsable de 20 % des accidents, mais on sait que le port de la ceinture de sécurité par tous les occupants des voitures particulières supprimerait 50 % des tués parmi ces derniers. On ne sait pas si l'excès de vitesse est responsable de 30 % des accidents, mais on sait que lorsque le taux d'infraction est abaissé de 15 % à 7 %, la fréquence des accidents diminue de 10 %. On ne sait pas si l'excès d'alcoolémie est responsable de 50 % des accidents, mais on sait que si tous les conducteurs respectaient le taux légal, la fréquence des accidents diminuerait de 16 %.

On connaît donc dans certains domaines l'efficacité et les inconvénients de certaines mesures. On ne peut citer malheureusement qu'un nombre limité de cas éclaircis sur lesquels les pouvoirs publics (et l'opinion) devraient avoir à se prononcer dans la clarté. Il reste donc encore bien des études à entreprendre pour augmenter concrètement les possibilités d'action. Ce n'est en tout cas pas en se penchant sur le problème de la responsabilité des divers intervenants en matière d'accidents que l'on fera avancer la question.

## *Une suggestion*

**POUR 15 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES UN MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?** — *Il y a bien un ministère de l'Environnement. Pourquoi ne pas créer un ministère de la Sécurité routière ? Car « Monsieur Sécurité » dépend de trop de ministères pour disposer d'un pouvoir réel.*

Le 8 juillet 1972, le *Journal Officiel* publie le décret n° 72603, nommant un délégué à la Sécurité routière. Quatre jours auparavant, M. Chaban-Delmas a donné la démission de son gouvernement, mais c'est à lui que M. Christian Gérondeau doit d'être promu Monsieur Sécurité. Le premier en titre.

Déjà, en décembre 1969, le maire de Bordeaux, alors Premier ministre, avait décidé de la mise en place d'une Table ronde sur la sécurité routière, supervisée par M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat. Mais devant la poursuite de l'hécatombe perpétrée par la route, M. Chaban-Delmas envisagea de créer un nouveau poste, celui de Monsieur Sécurité. Il pensa à un dynamique chargé de mission de son cabinet, M. Géron-



deau, ancien élève de l'École Polytechnique et ingénieur des Ponts-et-Chaussées.

Au début de 1973, soit six mois après sa promotion, M. Gérondeau a fait le bilan des accidents de la route pour 1972, bilan catastrophique comme les années précédentes; puis il a présenté ses projets : « Notre but est de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de préparer les projets de loi et les mesures réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de cette politique. »

Pour 1973, l'action de la délégation à la Sécurité routière porte essentiellement sur trois points : la ceinture de sécurité, la limitation de vitesse et la conduite en état d'ivresse. Trois points qui concernent exclusivement le comportement des automobilistes. C'est ce qui coûte le moins cher à l'Etat !

Par ailleurs, le gouvernement a prévu quatre arrêts (pas moins !) pour la mise en place sur tous les véhicules, du dispositif de détresse (fonctionnement simultané de tous les feux indicateurs de changement de direction). Cette mesure de sécurité — et de bon sens — était en application dans de nombreux pays depuis plusieurs années, notamment en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas. En France, jusqu'en 1972, l'automobiliste en panne ou accidenté, qui utilisait ce système était passible d'une contravention !

Pour mobiliser les administrations centrales et locales en faveur de la sécurité routière, M. Gérondeau met en place des comités départementaux de la sécurité routière, présidés par les préfets, qui auront pour mission de coordonner l'action des différents départements de leur région. Quand on connaît les nombreuses tâ-

## UNE SUGGESTION

ches auxquelles sont censés faire face les préfets, on doute fort de l'efficacité de ces comités.

Mais il serait injuste de mettre en doute les capacités de Monsieur Sécurité. Elles sont indéniables. Il connaît parfaitement son problème. La question est de savoir quels sont ses pouvoirs réels.

— En matière de sécurité routière, j'ai tous les pouvoirs, affirma-t-il, fin 1972, à des représentants de l'A.N.U.A.R. qui lui posaient justement la question.

— Alors pouvez-vous faire en sorte que notre association qui représente les usagers et les accidentés de la route, soit membre de la Table ronde sur la sécurité routière ? lui demanda M. Juster, vice-président de l'A.N.U.A.R., chargé de la propagande.

— Je vous propose le groupe « Information ».

Cela s'est passé le 25 juillet 1972. Neuf mois après, il n'y avait toujours rien de nouveau. Où en est la Table ronde sur la sécurité routière ?

En vérité, dans un pays où 16 617 personnes sont mortes sur les routes en 1972, où 388 067 y ont été blessées, où les crédits affectés à l'entretien du réseau routier sont insuffisants, où le permis de conduire ne correspond pas aux exigences de la circulation, où on lance sur les routes des véhicules de série si peu sûrs qu'il faut les modifier afin de pouvoir les exporter, où les assassins de la route ne sont pas assez punis et où les secours aux victimes de la route font qu'un blessé sur deux meurt faute de soins rapides et efficaces, dans un tel pays, être Monsieur Sécurité est une tâche particulièrement difficile.

Difficile et pratiquement insurmontable, car le délégué à la Sécurité routière dépend de douze ministères.

## LA ROUTE EN TOUTE SÉCURITÉ

S'il veut multiplier les bandes blanches bordant les routes, il doit demander des pots de peinture au ministre de l'Équipement, s'il veut un renforcement des contrôles de la vitesse, il doit solliciter une augmentation de képis de gendarmes auprès du ministre de la Défense nationale. S'il veut une véritable application de la loi de 1957 imposant l'enseignement du code de la route dans les écoles primaires, il lui faut faire le siège du ministère de l'Éducation nationale. Et tout à l'avenant, surtout pour les crédits.

Pour mettre en œuvre une véritable politique de la sécurité routière, Monsieur Sécurité devrait pouvoir exiger et non plus demander. Récemment, un ministère de l'Environnement a été créé. Plus par démagogie que par volonté d'accomplir une œuvre utile, c'est vrai. Mais pourquoi ne pas créer un ministère de la Sécurité routière ? Un vrai ministère avec des pouvoirs réels et surtout, des hommes neufs et non des habitués de la politicaillerie. Les 15 millions d'automobilistes français paient suffisamment pour y avoir droit. En taxes multiples et surtout, physiquement.