

« 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^{ème} mémoire

1^{ère} partie : suite

(1969-1985)

Cette première partie comprend deux volumes

Volume 2

Septembre 2005

1974

L'année débutait par une bonne nouvelle. Il y avait eu environ 500 à 600 tués de moins au cours de l'année 1973, d'après les premiers résultats (car le calcul de la mortalité, prévu pour les 3 premiers jours, était passé à 6 jours seulement*).

Ce premier résultat pouvait être mis à l'actif de **Christian GERONDEAU**, l'animateur principal, le chef d'orchestre, même si la mobilisation qu'il avait suscitée dans l'administration – en général), appelons cela les pouvoirs publics, qu'ils soient nationaux ou locaux, avait sûrement sa part.

Je chiffrais le gain (1) en vies humaines, suite à l'apprentissage par le public des « gestes qui sauvent » à plusieurs centaines par an.

Depuis, j'ai pu affiner ce chiffre et déterminer le nombre de vies (ainsi perdues), depuis ! (C'est-à-dire depuis la date à laquelle nous aurions dû mettre en place cet enseignement, car décidé).

Je reprenais, avec ma lettre du 7 janvier, la pédagogie utilisée pour expliquer les « 5 gestes ».

Les « 4 gestes » de la CRF étaient presque les mêmes (2). C'est pourquoi il était difficile de comprendre et d'admettre l'opposition de cet organisme, et pour ces « 5 gestes » et pour un apprentissage pratique obligatoire pour obtenir un permis de conduire (3).

J'expliquais à **Christian GERONDEAU** pourquoi j'avais pris la décision de lancer moi-même cette campagne. Moniteur de Secourisme de la CRF en 1967, j'avais écrit au Directeur du Secourisme (M. **Christian BLAVET**), pour lui demander d'agir dans ce sens. Aucune réponse.

Certes, l'ampleur de la tâche ne m'avait pas effrayée. J'avais la Vocation. C'était irrésistible pour moi. Je l'ai entreprise.

Afin de démontrer que les « 5 gestes » pouvaient être appris convenablement (en 4 heures environ), par des jeunes, des expériences eurent lieu dans le Var (siège de l'ANUR) et dans le Nord (sièges de mes différentes structures).

* Je réclame depuis 25 ans au moins l'établissement des chiffres de la mortalité routière – comme pour la plupart des pays européens – à 30 jours. Nombreux sont ceux qui décèdent au-delà de ces 6 jours et ne sont donc pas pris en compte par les statistiques officielles (le chiffre supplémentaire est évalué entre + 10 à 13%).

(1) – Au cabinet de M. DENIZET (voir plus loin), 3^{ème} délégué à la sécurité routière, on m'avait posé cette question. « Votre proposition pourrait certainement être prise en compte si on pouvait chiffrer le nombre de vies qui pourraient être sauvées ».

(2) – Ils ont été décortiqués un à un dans différents documents déjà publiés par le CAPSU.

(3) – Depuis, la CRF milite en faveur d'une telle formation sans citer les « 5 gestes ». Je n'ai toutefois pas oublié la lettre reçue du siège de la CRF suite à un contact avec l'Ambassade d'Allemagne à Paris qui avait abouti à la CR d'Allemagne, réponse (du 14.2.1985), non publiée à ce jour, qui me reprochait en quelque sorte le programme des « 5 gestes », ce qui empêchait celui, officiel, des GES (gestes élémentaires de survie) de progresser ! Mais la CRF milite désormais pour des enseignements encore plus courts que les « 5 gestes », ce qui annule ce reproche de 1985.

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1^{er} Décembre 1970

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

Didier Burggraeve

Le 7 Janvier 1974.

Répondre à Didier BURGGRAEVE

"5 Gestes qui sauvent"
69290 WASQUEHAL

+ Photoe. Powiatowski (1971) [3].
+ " Lettre Minist. Santé 15/12/73
+ Lettre M. Porel CNOCH
et jeune DB 4/1/74

Monsieur Christian GERONDEAU,
Délégué à la Sécurité Routière
34, Avenue Marceau
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Nous avons pu échanger quelques mots à ma sortie de la Délégation le 13 décembre dernier. Cela m'a permis de constater que vous preniez au sérieux ce problème capital de secours immédiat sur nos routes; je vous en remercie très sincèrement, cela me fait plaisir et encourage mon Action bénévole qui dure maintenant depuis sept années. Il s'agit là d'un premier point important qui nous permettra maintenant entre hommes de bonne volonté, tous unis pour le même but, de dégager les conclusions pratiques afin d'épargner le plus possible de vies humaines.

Un fait est maintenant acquis, il y a eu 5 à 600 tués de moins au cours de l'année 1973 par rapport à 1972. Que ce résultat soit dû à la limitation de vitesse, au port de la ceinture ou à autre chose....le principal est d'être arrivé à ce premier résultat et je pense que vous pouvez en être fier.

Pour l'apprentissage au public des "gestes qui sauvent" ce qui permettrait de sauver encore plusieurs centaines de vies humaines, je pense que nous n'aurons pas d'énormes difficultés pour faire passer cette nécessité dans le public. Croyez-moi, énormément de nos concitoyens désirent fermement les connaître ne serait-ce que pour renverser cette situation aberrante actuelle qui fait qu'aucun secours ne puisse être apporté tout de suite aux blessés graves (qui étouffent ou qui saignent abondamment), ou alors dans la prévision d'un accident chez eux.

214

.../...

.../...

Une unanimité se dégage quant aux gestes à retenir. Les 5 Gestes qui Sauvent résument parfaitement les réflexes à avoir par tout témoin d'un accident. Alerter et baliser. Sauf si le blessé étouffe ou ne respire plus ou s'il saigne beaucoup ne toucher à rien, attendre les secours. Laisser les blessés dans le véhicule. Un seul cas nécessite sa sortie, le feu du véhicule (précautions à prendre pour l'éviter : couper le contact, débrancher la batterie, interdire de fumer, recouvrir l'essence éventuellement répandue sur le sol avec du sable ou de la terre, ne pas toucher au réservoir, etc).

Vous m'avez parlé des "4 gestes pour une vie" proposés par la Croix-Rouge Française. Ces 4 gestes ont été avancés initialement pour le Secourisme en général et non spécialement pour le secours aux blessés de la route. La preuve en est qu'au tout début on ne parlait absolument pas du balisage qui en fait a été ajouté ensuite.

Avant de lancer les 5 Gestes qui Sauvent j'avais moi-même écrit à la C.R.F de PARIS qui ne m'a jamais répondu. Il n'est pas question de ne pas reconnaître l'importance de cette organisme et nous avons toujours pensé les associer à notre entreprise comme toutes les autres associations.

Quant aux "trois gestes" il s'agit de ranimer, compresser et P.L.S soit les mêmes que nous. Comme il n'y a plus d'objection pour les deux premiers nous nous rejoignons totalement.

D'ailleurs, la Direction Nationale de la Protection Civile à qui j'avais adressé un livret en 1972 me faisait savoir, par une correspondance que mes vues étaient semblables aux siennes.

Je pense que ces quelques éléments supplémentaires vous seront utiles.

Les 5 Gestes qui Sauvent peuvent être appris en 2 séances de 2 heures. Je me permettrais de vous faire adresser prochainement un dossier sur cette question.

Vous trouverez ci-inclus différentes photocopies concernant les 5 Gestes qui Sauvent, projet pour lequel je me consacre maintenant entièrement tellement il y a à faire.

Restant à votre entière disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en ma parfaite considération ajoutant à cela mes vœux afin qu'il y ait en 1974 encore moins de morts sur nos routes.

Ainsi, le 7 janvier* (également) – lettre ci-après – **Christian GERONDEAU** confirmait au Président **ARDOINO** qu'il approuvait ces initiatives et qu'il était prêt à les faciliter.

Pour ma part, à Roubaix, un test dans un CES permit de valider 18 élèves sur 20 selon un processus de notation en l'attente d'un système de validation pratique (pièce jointe).

Je rendais compte de la nouvelle expérience de Roubaix le 18. Je fournissais à **Christian GERONDEAU** de nouveaux arguments en faveur d'une telle formation en utilisant l'expérience allemande, avec notamment l'efficacité de la PLS.

De multiples témoignages favorables, y compris du corps médical ou des sapeurs pompiers, des preuves que ce projet n'était pas seulement quel le mien, mais que d'autres savaient s'y associer.

J'évoquais aussi la « Protection Civile » à celui qui allait devenir, l'année suivante, le premier Directeur de la sécurité civile.

Je sentais que **Christian GERONDEAU** était vraiment acquis à cette idée. Et sa question, le 23 janvier « comment passer du stade expérimental à ... » confirmait qu'il envisageait de prendre une décision.

Certes, former un million de citoyens chaque année, c'est à une autre échelle que les 200/250 000 Secouristes et autres mentions complémentaires de l'époque.

Mais, à la place d'une formation longue, trop théorique, donc coûteuse en temps, de plus de 30 heures pour le BNS, la première réponse était de limiter la durée pour former un plus grand nombre.

Pour accepter ce temps très court, il fallait admettre de ne retenir que l'essentiel donc faire l'impasse sur d'autres gestes non indispensables pour la survie.

Le **Colonel LAGACHE** m'adressait le 24 juin un projet de programme (simplifié) des gestes de « survie », alors préféré à « sauvent ». Mais l'essentiel était de sauver des vies !

Il se rapprochait en effet des « 5 gestes ».

Il était prévu 6 heures de formation. Mais immédiatement un recyclage durant les 2 ou 3 premières années (reconnaissons-le impossible à mettre en place puisqu'il était déjà difficile d'engager une formation systématique de départ).

* Autre date historique, avec le départ, en 1973, de la campagne nationale contre l'alcool au volant (débutée toutefois bien avant).

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ

A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
HC/JD

34, AVENUE MARCEAU
75008 PARIS
TÉL. 225 03-72 A 74
225 51-22 A 24

PARIS, LE 7 janvier 1974

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu m'informer de l'action entreprise par votre association au sein des établissements publics d'enseignement secondaire. Votre initiative m'apparaît extrêmement louable.

J'ai demandé à mon collaborateur, Monsieur CHAYETTE, d'intervenir auprès du Directeur Général des Enseignements Élémentaire et Secondaire, pour que votre action soit appuyée, selon les formes appropriées, par l'autorité administrative compétente.

Il conviendrait toutefois que vous m'indiquiez précisément dans quelles académies vous comptez agir, afin que nous puissions intervenir de façon localisée.

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



Christian GERONDEAU

Monsieur R. ARDOINEAU
Président National de l' A.N.U.R.
19, rue Picot,
83100 - TOULON

Secrétariat Général :

19, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C C P Marseille 3406 34

CONTROLE DES CONNAISSANCES

SERVICE DE FORMATION " 5 GESTES QUI SAUVENT "

SAMEDI 12 Janvier 1974 ~~Toulon~~ Roubaix 12 janvier 1974

C E S St EXUPERY
Av A. Chenier
R O U B A I X

Nom de l'élève	Alerte/Balisage	Ranimation	Compression/Pls	Total
BOUQUENIAUX Frédéric	14	12	15	41
CHARLON Philippe	13	14	13	40
CYRUTTA Bruno	13	14	9	36
DEBIE Arnaud	14	14	15	43
DELMOTTE Albert	14	13	12	39
DESMARCHELIER Eric	12	13	14	39
D'HULST Christophe	14	12	10	36
EVELY J. Christophe	16	14	12	42
HAGUETTE Antoine	13	12	15	40
HESPEL Patrick	14	13	10	37
HE PEL Didier	16	13	9	38
HIBON André	13	15	12	40
LEMAIRE Philippe	14	14	13	41
LEURENT Julien	14	13	12	39
LEVECCQUE J. Michel	13	14	15	42
LEWALLE Dominique	8	12	13	33
MORAND Jean	12	13	13	37
POULTRINIEZ Patrick	16	13	14	43
SENAFF Frédéric	16	15	13	44
SERGEANT Yves Pascal	12	14	6	32

Moyennes : Alerte/Balisage : 13, 55
Ranimation : 13, 35 Moyenne générale : 13, 10
Compression/Pls : 12, 20

Sur 20 élèves participants : 18 sont admis
2 n'ont pas réalisé 36 pts.

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 18 Janvier 1974.

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,

Le Président ARDOINO vous a fait savoir que nous allons organiser dans plusieurs départements une opération-test dans des établissements scolaires pour l'enseignement des "5 Gestes qui Sauvent".

Je vous remets donc sous ce pli le procès-verbal du contrôle des connaissances effectué au C.E.S St. Exupéry à Roubaix ainsi que l'article de Presse paru à cette occasion et une lettre de la Directrice de l'établissement.

Cette séance de formation a été très bien accueillie aussi bien par les élèves eux-mêmes qui ont posé de nombreuses questions pertinentes que des professeurs. Eale cadre tout à fait bien avec l'utilisation des 10 % qui est maintenant imposée. Ainsi, de nombreux CES envisagent-ils de nous demander d'organiser de telles séances.

J'avais reçu de M. Alain POHER, Président du Sénat en 1971 une lettre au sujet de ma Campagne des 5 Gestes qui Sauvent. Je me permets de vous en remettre ci-inclus la photocopie.

Concernant les expériences étrangères vous constaterez, en lisant la lettre de M. le Consul de Lille que, selon les dires des spécialistes de la République Fédérale d'Allemagne où des notions de Secourisme sont imposées au passage du permis de conduire que " le nombre d'accidentés étouffés avait diminué, ce qui tient au fait que les secouristes

.../...

savent comment placer les blessés dans une position latérale stable et préserver ainsi leur bonne respiration".

Mais je reviens à l'enseignement car là est l'intérêt de ce projet, des 5 Gestes qui Sauvent. Nous pouvons certes toucher l'Education Nationale et nous avons commencé. Mais cet enseignement doit toucher toutes les couches de la population et tous les usagers (automobilistes, deux-roues, piétons).

Nous savons dans le Nord eu souvent l'occasion d'organiser des séances dans des clubs et Maisons de Jeunes. Voici inclus la photocopie d'une lettre adressée à tous les adhérents d'une MJC près de TOURCOING.

Et il y a les autos-écoles. Elles prennent la chose au sérieux. J'ai eu personnellement l'occasion de voir l'intérêt manifesté envers ce problème tant par les candidats au permis que par les professionnels de la branche et notamment à Lille (voir documents joints).

Je note d'ailleurs avec intérêt la remarque de M. Roger DAVID qui est exacte puisque si nous trouvons toujours des volontaires il y en aura toujours qui refuseront d'apprendre ces quelques gestes qui leur permettraient de Sauver l'un de leurs proches.

Sur le plan des appuis vous savez qu'il est rare d'avoir trouvé une si grande unanimité.

Les médecins savent bien l'importance de ces gestes et ils aimeraient qu'ils soient appris dès la première année de Médecine. Inclus le témoignage d'un médecin parmi des tas d'autres. Les Sapeurs-Pompiers, qui assurent plus de 60 % du Secours Routier en France savent eux aussi que si le témoin n'est pas là pour arrêter l'hémorragie ou éviter l'étouffement tout est déjà ou sera fini à leur arrivée.

Je vous joins l'opinion du Général PERDU.

Quant à la Protection Civile, ce n'est pas pour rien qu'elle diffuse des consignes sous le titre "Protéger-Alerter-Secourir". M. ROBINE suit toujours ma Campagne. Il me le disait par une lettre le 29 novembre 1971 que vous trouverez sous ce pli. Des encouragements de responsables, de Secouristes, nous en possédons des milliers comme ceux des Secouristes et Sapeurs-Pompiers d'ALENCON.

Enfin, en soutenant l'idée d'apprendre aux candidats au permis quelques gestes de Secourisme le Président LEPRESTRE de la Fédération Nationale de Protection Civile se ralliait fin 1970 à une idée dont nous étions les défenseurs et les actifs propagandistes.

Si cette émission prévue aux "Dossiers de l'écran" a lieu, elle sera le point de départ d'une prise de conscience Nationale je vous le promets.

Toujours à votre service,

Didier BURGGRAEVE

PREMIER MINISTRE

—

LE DÉLÉGUÉ
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CG/al

34, AVENUE MARCEAU

75008 PARIS

TÉL. 225 03-72 A 74

225 51-22 A 24

PARIS, LE 23 janvier 1974

Cher Monsieur,

C'est avec grand intérêt que j'ai pris connaissance de votre lettre du 18 janvier, et du dossier qui y était joint.

Je tiens à nouveau à vous féliciter des initiatives que vous prenez en faveur de l'enseignement du secourisme. La question que je me pose actuellement est la suivante : " Comment est-il possible de passer du stade expérimental à un enseignement touchant, sinon la majorité, du moins une fraction importante des élèves ? ".

Je serais heureux d'avoir votre sentiment sur ce point, afin de pouvoir vous apporter, le cas échéant, mon soutien le plus entier.

Veillez agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs ./.



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE

" 5 gestes qui sauvent "

59290 - WASQUEHAL -

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

anur

Association **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

Didier BURGGRAEVE

"5 Gestes qui sauvent"
59290 WASQUEHAL

donnés
Appuis Médecins
Photos. lettres Rolino, Souffine
P. Herman
Doc. / Méd. du Tran. Rx-F
+ ant. PCSI 5 Gestes
+ W. Janane.
+ dipliant FAC / Fev 74

Toulon, le 7 Février 1974.

Monsieur Christian GERONDEAU,
Délégué à la Sécurité Routière
34, Avenue Marceau
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Absent de Roubaix à plusieurs reprises et retenu la semaine dernière pour des examens de Secourisme il ne m'a pas été possible de répondre plus tôt à votre lettre du 23 janvier dont je vous remercie.

Je vous remets ci-inclus un nouveau dossier comprenant le soutien de médecins notamment, la photocopie d'une lettre de M. Pierre HERMAN précisant l'opinion de M. Raymond MARCELLIN, deux lettres du Service National de la Protection Civile.

Les "5 Gestes qui Sauvent" devraient être enseignés à tous les niveaux et pour reprendre les termes d'un médecin avec qui je conversais récemment à "tout le monde" !

Personnellement, je vois cet enseignement à trois niveaux :

Education Nationale : pour les jeunes dans le cadre des 10 % à partir de 14-15 ans soit par des Moniteurs Nationaux de Secourisme (environ 8000 en activité en France actuellement, soit par les professeurs eux-mêmes).

222

Les instituteurs et professeurs devraient suivre quelques séances d'apprentissage de façon à être capables de répercuter l'enseignement. Chaque élève recevrait le livret sur les 5 Gestes qui Sauvent et un recueil à part donnant tous les détails sur la façon de transmettre les connaissances serait remis au personnel enseignant.

diapos et
pratique en
groupe

←

2 possibilités : information ou formation. Pour l'information, en général une seule séance de 2 heures environ avec un film de 15 minutes et 20-30 diapositives. Pour la formation une séance prolongée de 3h 30 - 4h avec une pause ou 2 fois 2 h. Séance d'information nombre possible 80 à 100; séance de formation : 20 maximum.

A la fin de la séance test pratique pour les élèves afin de contrôler la bonne compréhension des gestes.

Au travail : le document ci-joint émanant de la Médecine du travail de Roubaix-Tourcoing atteste que nous y avons déjà pensé. En effet, dans les entreprises, depuis 20 ans des Sauveteurs-Secouristes du travail sont formés. Il a été constaté cependant que nous sommes loin d'être arrivés au résultat escompté. C'est d'ailleurs pourquoi tout récemment l'Institut National de Recherche et de Sécurité (INRS) avec lequel je suis en relation a pris l'initiative de réduire la durée de l'enseignement de façon à toucher un plus grand nombre de salariés.

Je suis donc actuellement en pourparlers avec le Conseiller Médical de l'I.N.R.S afin de voir s'il ne serait possible de reconsidérer la réforme ainsi apportée afin de proposer aux entreprises un enseignement de la façon suivante :

- 5 Gestes qui Sauvent (information générale)
- Brevet de Sauveteur-Secouriste du travail
- Brevet National de Secouriste (Protection Civile).

Enfin il y a le permis de conduire. Il s'agit là de mon point de départ. Je trouve en effet qu'il est tout à fait normal que tout titulaire du permis de conduire sache réagir en cas d'accident et porter secours aux blessés. Pour se présenter à ces épreuves tout candidat devrait connaître les 5 Gestes qui Sauvent.

Il est indispensable de préparer le public auparavant. De toute façon, il se dégage un sentiment quasi général envers la nécessité de connaître ces "gestes qui sauvent". Il serait par exemple judicieux de rappeler à tous les conducteurs qu'ils sont tenus à "provoquer" un secours et de s'inquiéter un peu mieux de l'état des blessés lors d'un accident. Il est inadmissible de constater encore de nos jours ceux qui prennent la fuite ou ceux qui font semblant de ne pas voir.

Je reste à votre disposition. Vous seriez aimable de me donner des indications quant à l'éventualité d'une émission consacrée aux secours aux blessés aux 'dossiers de l'écran'.

Sincèrement à vous,

Didier BURGGRAEVE

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1^{er} Décembre 1970

Didier BURGGRAEVE
"5 Gestes qui sauvent"
59290 WASQUEHAL

+ art. Presse
s/revants Demis c./Nid 1973
Plus art NE / G.P.H.F
Doc. URP / 4 Gestes pr 1 mi

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

Didier Burggraeve

Le 26 Février 1974.

Monsieur Christian GERONDEAU,
Délégué à la Sécurité Routière
34, Avenue Marceau
75008 - PARIS

Cher Monsieur le Délégué,

J'espère fermement que l'émission télévisée que vos services nous ont promis sur les "gestes qui sauvent" et le secours aux blessés pourra avoir lieu avant les prochaines vacances de Pâques?

Je vous remets ci-inclus la photocopie d'un article qui était paru dans la revue "Vie et Bonté" de la Croix-Rouge Française en 1968 sur les "4 Gestes pour une Vie". Effectivement le balisage y est absent. Nous sommes donc tous d'accord !

A la suite de notre récente expérience plusieurs établissements scolaires de la région nous ont demandé d'effectuer des séances dans le cadre des 10 % et c'est ce que nous prévoyions pour ces prochaines semaines.

Espérant vous lire au sujet de "notre" émission, je vous prie de croire, Cher Monsieur le Délégué, en mes sentiments dévoués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président de l'ANUR

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1^{er} Décembre 1970

f. f. 200 - 7

Didier BURGGRAEVE

"5 Gestes qui sauvent"

59290 WASQUEHAL

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

Didier Burgraeve

Le 10 Avril 1974.

Monsieur Christian GERONDEAU
Délégué à la Sécurité Routière
34, Avenue Marceau
75008 - PARIS

Monsieur le Délégué,

Pour faire suite à mes précédentes correspondances je me permets à nouveau de vous demander si vous êtes en mesure de me confirmer qu'une émission consacrée aux accidents de la route et plus précisément aux Secours aux blessés aura bien lieu avant les prochaines vacances ?

De passage à PARIS le mardi 21 mai prochain, je vous demanderai de bien vouloir me recevoir.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en mes sentiments dévoués.

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

GA/CL

34, AVENUE MARCEAU
75008 PARIS
TÉL. 225 03-72 A 74
225 51-22 A 24

PARIS, LE 30 avril 1974

Cher Monsieur,

En réponse à votre lettre du 10 avril 1974, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le problème d'une émission télévisée consacrée aux accidents de la circulation est en cours d'étude par mes services.

En tout état de cause, toutefois, sa programmation ne peut être actuellement envisagée avant la fin de l'année 1974.

Lors de votre prochain passage à PARIS, si les occupations de ma charge me le permettent, je serais très heureux de vous recevoir et de discuter avec vous les différents points où doit s'exercer l'action commune des pouvoirs publics et des particuliers.

Dans cette perspective d'une prochaine rencontre, veuillez accepter, Monsieur l'assurance de ma sincère considération.



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE
"5 gestes qui sauvent"

59 290 - 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

Didier BURGGRAEVE
"5 Gestes qui sauvent"
00290 WASQUEHAL

Toulon, le 6 Mai 1974.

Monsieur Christian GERONDEAU,
Délégué à la Sécurité Routière
34, Avenue Marceau
75008 - PARIS

+ art. Prene
5 69 - WS

Monsieur le Délégué,

Je vous remercie de votre lettre du 30 avril et de son contenu.

Je prends note de me présenter à la Délégation le mardi 21 mai prochain vers 15h avec l'espoir, soit de vous rencontrer afin que vous me déterminiez précisément ce que vous exprimez dans votre correspondance, soit de pouvoir faire le point avec l'un de vos collaborateurs.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président.

227

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 11 Juin 1974.

Didier BURGGRAEVE

"5 Gestes qui sauvent"
59290 WASQUEHAL

+ Photos. Baréno rth. L'annu 58
+ " aut 41 F 5 / 5 Ste Anur.

Monsieur le Colonel LAGACHE,
Délégation à la Sécurité Routière
34, Avenue Marceau
75008 - PARIS

Mon Colonel,

Après l'entretien que vous avez bien voulu m'accorder lors de mon dernier passage à PARIS j'ai travaillé sur le dossier des statistiques que vous m'avez remis ce dont je vous remercie.

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le premier numéro du bulletin d'information de la Délégation et espère pouvoir le recevoir par la suite.

Vous avez certainement fait part au Docteur ALBA de notre conversation. J'attends d'ailleurs confirmation des renseignements que vous avez pu me fournir au sujet des 5 Gestes qui Sauvent.

Je vous remets ci-inclus deux documents que je ne pense pas avoir adressés à la Délégation.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Mon Colonel, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

228

PREMIER MINISTRE

—
DÉLÉGATION
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
GA/JD

34, AVENUE MARCEAU
75008 PARIS
TÉL. 225 03-72 A 74
225 51-22 A 24

PARIS, LE 24 juin 1974

Le Colonel LAGACHE
Chargé de Mission auprès du
DELEGUE à la SECURITE ROUTIERE

à

Monsieur Didier BURGGRAEVE


59290 - WASQUEHAL

Cher Monsieur,

En réponse à votre lettre du 11 courant dont je vous remercie, je vous adresse ci-joint, comme convenu, une photocopie du programme général d'enseignement des gestes de survie que nous avons soumis à l'approbation du Ministère de la Santé.

Comme vous pourrez le voir, votre enseignement des "cinq gestes qui sauvent" correspond bien à ce que nous souhaitons voir développer dans le cadre de l'éducation sanitaire de nos concitoyens. Mais il n'en reste pas moins qu'une coordination d'ensemble est nécessaire à ce sujet, dont les principes et les modalités sont à l'étude actuellement et dont les actions s'intègrent parfaitement dans le programme finalisé de sécurité routière.

En vous remerciant encore de votre aide précieuse, veuillez agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments amicaux.



ENSEIGNEMENT DU PRE-SECOURS AUX USAGERS DE LA ROUTE

PROJET DE PROGRAMME

1 - REMARQUES LIMINAIRES :

Grâce aux moyens audiovisuels d'aide pédagogique, on peut envisager que la durée globale de l'enseignement proposé ne dépasserait pas 6 heures. Toutefois, il convient de prévoir, dans un but de mémorisation, de contrôle des connaissances ou d'éventuel enseignement de techniques nouvelles, des séances annuelles de recyclage de 2 à 3 heures pendant les trois années suivantes au moins.

D'autre part, ce programme est volontairement présenté en rubriques générales, afin de rendre son lancement plus aisé, donc plus rapide. Il existe, en effet, actuellement en France, plusieurs programmes en la matière, dispensés par différentes organisations publiques ou privées, qui après homologation officielle, pourrait continuer à être utilisés, quitte éventuellement à en harmoniser ultérieurement la terminologie et la contexture, si le besoin s'en faisait sentir.

2 - PROGRAMME

2.1. - Enseignement théorique (2 à 3 heures)

2.1.1. - Les accidents de la route

- . Caractères physiques (vitesse, décélération etc...)
- . Causes humaines : 90 % des cas (alcool, médicaments, hygiène et diététique defectueuses, règles de conduite, incapacités physiques permanentes ou temporaires, etc...)

2.1.2. - Le blessé de la route

C'est un "polytraumatisé".

- . Caractères pathologiques particuliers ;
- . Comment l'observer rapidement et déceler une dette en oxygène, une hémorragie, un coma, une paraplégie, etc... (savoir en particulier observer une face, un thorax, des membres avec une angulation anormale, etc...). Comment surtout reconnaître les ETATS DE DETRESSE.

Toutefois, dans cette première présentation, il semble que les « 5 gestes » auraient pu être retenus donc enseignés.

Mais, l'enseignement théorique était trop coûteux en temps : 2 à 3 heures ! Quel était l'intérêt de cette information ?

Pour le blessé, s'il y avait accord avec la dette en oxygène (problèmes graves ou absence de ventilation), l'hémorragie externe (compression), le coma (PLS – ou LVA dans un véhicule), que venaient faire ici « paraplégie, angulation anormale », pour lesquelles tout témoin même Secouriste ne pourra rien faire sinon attendre les secours !

Cette ébauche, que je prenais comme telle, était un premier pas. Il avait été soumis à l'approbation du ministère de la Santé (favorable on le sait depuis la lettre de décembre) ; mais pas aux services de la « Protection Civile » du ministère de l'Intérieur qui avaient et ont toujours en charge la diffusion du Secourisme !

Etait-ce un oubli involontaire ou la délégation ignorait-elle que c'était ce ministère qui rédigeait les textes sur le Secourisme, même s'ils étaient cosignés par celui de la Santé ?

Le 16 septembre*, je rencontrais avenue Marceau **Christian GERONDEAU**. Outre les actions de l'ANUR pour différentes académies où nous avons des correspondants sûrs, tout se concentra sur les « 5 gestes ».

Lors de la campagne de l'ANUR dans le Var, 78 personnes avaient été formées et 83 000 brochures (gratuites) distribuées.

Christian GERONDEAU précisa que le 6^{ème} plan avait prévu un gros effort pour l'enseignement du Secourisme.

En le quittant, je lui redisais que je comptais beaucoup sur lui et que c'était « cette année que cela se joue ».

Cet entretien avait-il été plus percutant, plus convaincant que les autres ? Le délégué à la sécurité routière avait pu, depuis deux ans, se saisir de toutes les données.

Toujours est-il que lors du 3^{ème} CISR, le 28 novembre, présidé par le nouveau premier Ministre, M. **Jacques CHIRAC** (depuis l'élection à la Présidence de la République de M. **GISCARD D'ESTAING**), fut pris un ensemble de 20 mesures parmi lesquelles la « mise en place, dans le courant de l'année 1975, d'un enseignement des gestes de survie pour les candidats aux permis de conduire ».

* Pierre BLAHA m'avait accompagné. Il avait assisté à mon mariage le samedi 14 septembre. Ce lundi 16 septembre, après l'entretien avec Christian GERONDEAU, nous participions à trois à une réunion de l'UNPC à l'Etat Major de la BSPP. Paul REYNAËRT, en nous accueillant, eut un « voilà les mordus du Secourisme ». C'est au cours de cette réunion où le Général FERAUGE, qui commandait la Brigade, nous avait rejoints, que Pierre BLAHA et moi nous propositions de mettre en place une campagne nationale pour faire connaître au public la conduite à tenir en cas de feu chez soi.

20 NOUVELLES MESURES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Présidé par le Premier Ministre, M. Jacques Chirac, le Conseil interministériel de la sécurité routière s'est réuni pour la troisième fois, le 28 novembre 1974, à l'Hôtel Matignon.

Un ensemble de 20 mesures a été arrêté. Celles-ci peuvent être regroupées en huit grands chapitres :

1. — EXTENSION DE L'UTILISATION DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Les résultats obtenus depuis plus d'un an confirment l'efficacité exceptionnelle de la ceinture de sécurité puisque celle-ci diminue de près de 60 % les risques d'être tué en cas d'accident.

En 1974, 1 200 automobilistes lui devront la vie, ce qui représente le tiers de l'amélioration constatée depuis deux ans.

Mais, l'utilisation de la ceinture de sécurité demeure encore trop restreinte. En effet, si l'ensemble des automobilistes utilisait la ceinture de sécurité en toutes circonstances, près de 3 000 vies humaines supplémentaires pourraient être épargnées chaque année. C'est la raison pour laquelle le Comité Interministériel a considéré que l'extension de l'utilisation de la ceinture de sécurité constituait actuellement la priorité n° 1 pour l'amélioration de la sécurité routière, et a pris en conséquence un certain nombre de décisions :

● Extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

Le Comité a tout d'abord décidé de recommander très fortement aux automobilistes d'utiliser leur ceinture de sécurité en toute circonstance, en agglomération. Dans l'immédiat, le port de la ceinture de sécurité sera rendu obligatoire sur les voies rapides, par exemple, pour Paris : boulevards périphériques et voies express, ainsi que pour circuler de nuit (de 22 h à 6 h), période au cours de laquelle les accidents sont partiellement dangereux.

● Amélioration des ceintures de sécurité.

Dès que possible, les véhicules neufs seront livrés avec des ceintures de sécurité à rétracteur, d'un emploi beaucoup plus commode que celui des ceintures actuelles.

Cette mesure, qui sera soumise à l'approbation de nos partenaires européens, entrera en application progressivement et sera totalement appliquée au printemps 1976 pour les véhicules neufs.

● Équipement des voitures anciennes.

Les propriétaires des automobiles mises en service de septembre 1967 à avril 1970 devront équiper leur voiture de ceinture de sécurité aux places avant en 1975.

Cette mesure est destinée à leur permettre de bénéficier de l'avantage considérable que représente la ceinture de sécurité.

● Équipement en ceintures de sécurité des places arrière.

Chaque année, 1 400 automobilistes sont tués aux places arrière des automobiles. En conséquence, le Comité a décidé que les voitures neuves seront livrées avec des ceintures de sécurité aux places arrière à partir du 1^{er} octobre 1975.

● Équipement des véhicules utilitaires.

Les véhicules utilitaires de moins de 3,5 t seront également équipés, à l'avenir, de ceintures de sécurité, dès qu'un accord européen aura été acquis sur ce point.

2. — MESURES DIVERSES AMÉLIORANT LE CODE DE LA ROUTE

● Interdiction de transporter les enfants aux places avant des automobiles.

Les risques sont en effet diminués de moitié lorsque les enfants sont transportés à l'arrière. Or, chaque année, 40 enfants sont tués et plusieurs centaines blessés à l'avant des automobiles.

● Obligation pour les piétons circulant en dehors des agglomérations de marcher sur la partie gauche de la chaussée.

Plusieurs centaines de piétons sont en effet tués chaque année pour avoir circulé sur la partie droite de la chaussée où les risques sont trois fois plus importants.

● Utilisation des feux de croisement (codes) en permanence par les motocyclistes.

Cette mesure est destinée à rendre les motocyclistes plus visibles aux autres usagers de la route et donc à diminuer les risques d'accidents.

● Port du casque en toutes circonstances par les conducteurs et passagers de vélomoteurs.

Le port du casque divise par deux les risques d'accidents mortels.

● Obligation de l'utilisation des feux de croisement (codes) en cas de forte pluie pour tous les véhicules.

Cette décision précise la rédaction actuelle du Code de la Route.

3. — MESURES CONCERNANT LA FORMATION ET L'INFORMATION DES USAGERS DE LA ROUTE

De nouvelles dispositions ont été prises pour améliorer la formation des usagers de la route :

● Mise en place du Conseil Supérieur de l'Enseignement de la conduite automobile.

Ce Conseil, qui regroupera notamment les représentants de l'Administration et des auto-écoles, sera mis en place en janvier 1975. Il aura pour mission de veiller, de manière permanente à l'amélioration du fonctionnement des auto-écoles et de l'enseignement dispensé.

● Mise en place au 1^{er} janvier 1975 du nouveau permis pour les poids lourds de fort tonnage.

● Mise en place à partir du 1^{er} janvier 1975 du nouveau permis pour les motos.

● Institution dans le courant de l'année 1975 d'une épreuve pratique pour l'examen du permis de conduire les vélomoteurs.

● Mise en place, dans le courant de l'année 1975, d'un enseignement des gestes de survie pour les candidats aux permis de conduire.

L'enseignement de ces notions de secourisme, qui est déjà pratiqué dans certains pays étrangers, présentera d'ailleurs un intérêt dépassant celui de la conduite automobile.

4. — RENFORCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL

Les contrôles seront intensifiés et les sanctions renforcées à l'égard des usagers de la route qui conduisent sous l'influence de l'alcool et qui sont responsables de plus de 20 % des accidents mortels, selon une récente étude de l'O. N. S. E. R. (organisme national de sécurité routière).

5. — POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le Ministère de l'Équipement consacra à la poursuite de l'amélioration du réseau routier une somme de 230 millions de francs en 1975. (Suppression des points noirs : 35 MF; marquage routier : 30 MF; signalisation verticale : 30 MF; pose de glissières de sécurité : 25 MF; implantation d'aires de repos : 16 MF, etc...).

6. — RENFORCEMENT DES CONTRÔLES DE L'ÉTAT DES VÉHICULES

Des campagnes de contrôle de l'état des véhicules seront organisées en 1975 par les forces de Police et de Gendarmerie et par le Service des Mines afin d'éliminer les véhicules en état défectueux.

Parallèlement, des campagnes d'information inciteront les automobilistes à faire contrôler volontairement et régulièrement leur véhicule.

7. — AMÉLIORATION DES POIDS LOURDS

Une réglementation sera adoptée afin que soient abaissées à 55 cm au-dessus du sol les hauteurs de pare-chocs avant et arrière des poids lourds.

Parallèlement, de nouvelles dispositions seront prises pour améliorer leur signalisation nocturne.

8. — AMÉLIORATION DES SECOURS AUX BLESSÉS

Le Parlement sera saisi prochainement d'un projet de loi organisant les Services d'Aide Médicale d'Urgence (S. A. M. U.) et permettant ainsi l'implantation de tels services dans tous les départements.

En conclusion, le Comité Interministériel a décidé, en adoptant cet ensemble de mesures concernant tous les aspects de la sécurité routière, de poursuivre et d'intensifier la lutte contre les accidents de la route selon les directives du Président de la République.

Dans la décision du CISR, on s'adressait à tous les permis et non au seul permis de base, c'était très important.

Un commentaire faisait état d'un tel enseignement dans « certains pays étrangers » et évoquait l'intérêt au-delà de la route, l'un de nos arguments.

La presse s'en faisait immédiatement l'écho. Cette bonne nouvelle fut contrariée par une circulaire de l'inspection académique du Nord qui refusait la diffusion de la brochure sous le prétexte d'une publicité !

Or, tout était gratuit, comment financer, notamment, la brochure, sans un support publicitaire ?

Ce qui fut accepté pour « Air Inter » était impossible à leurs yeux pour un établissement commercial. De plus, cette relation avait été abandonnée. Mais sans publicité (ce fut le cas pour les assurances AGF en 1974), point de brochures !

Parmi les courriers importants, remis à la délégation, il y eut notamment :

- La lettre du Député **Pierre HERMAN** du 20 novembre 1968.

- (par une note d'information), la prise en compte par la Médecine du travail de Roubaix-Tourcoing, pour inciter les salariés à se former au Secourisme, du 1^{er} niveau (pour tous), c'est-à-dire les « 5 gestes qui sauvent ».

- La lettre de M. **ROBINE*** du 29 novembre 1971, en charge du Secourisme en 1971 (au SNPC) et donc pour le moins intéressé (et non hostile à la campagne), confirmé par sa lettre du 9 octobre 1972.

Et un exemple de soutien total d'un autre député, M. **PERONNET**, du 28 novembre 1973.

* J'avais fait la connaissance de M. ROBINE, Chef du bureau de la formation et du Secourisme au SNPC, lors des réunions de l'UNPC. Nos relations s'étaient un temps dégradées lorsque je m'étais permis de critiquer, lors d'une AG, les orientations prises en matière de diffusion du Secourisme (ce qui le mettait en cause, d'après lui). Puis, tout s'est progressivement amélioré et lors du stage de « pédagogie du Secourisme » à Nainville (école nationale de la Protection Civile), en 1971, suite à l'intervention de Jean LAURENT-PERUSSEL, Président de l'UNPC, qui le connaissait bien, nous eûmes un long entretien. C'est lui-même qui insista pour que je sois désigné « secrétaire » du stage. Ce qui me permit de déjeuner à la table des professeurs et invités (j'avais donc à mes côtés le Médecin Général GENAUD ou le Professeur Marcel ARNAUD, cela ne s'oublie pas).

Ensuite, nous avons correspondu, M. ROBINE prit sa retraite et changea totalement, pour devenir lui-même très critique envers les formations au Secourisme. Enfin, il approuva les « 5 gestes qui sauvent » et m'écrivit « qu'il n'avait plus à défendre la position de l'administration ».

Notre dernière rencontre eut lieu en octobre 1986, lors du congrès de la FNPC où, avec l'ASAR, nous avons été autorisés à visiter le Palais de l'Élysée. Et nous nous rendions le lendemain à l'Unité d'Instruction de la sécurité civile n° 1 (UISC) à Nogent le Rotrou, afin de retrouver nos camarades avec qui nous avions participé aux opérations de secours à Mexico suite à tremblement de terre l'année précédente.

Mais compte tenu des accidents de la route, dont le nombre augmente constamment, ces efforts ne sont pas encore suffisants, estime la direction de la Protection civile qui souhaiterait répandre la pratique d'un secourisme de masse. A commencer dans les écoles. Le ministre de l'Education Nationale qui ne demande pas mieux, a déjà fait adresser des circulaires aux enseignants pour les alerter. Et de son côté, le ministre de l'Intérieur s'apprête à en faire autant vis-à-vis des services de la Protection civile répartis sur l'ensemble du territoire.

Mémoire
"5 gestes"

La "Délégation à la Sécurité Routière" créée en juin 1972, définissait des mesures nouvelles. A la suite d'un Comité Interministériel en date du 28 novembre 1974, on pouvait noter la proposition d'un "enseignement des gestes de survie pour les candidats au permis de conduire".

Le dossier des "5 gestes" avait été déposé à la Délégation dès les premiers jours de son existence puis explicité et défendu lors de rencontres avec Christian GERONDEAU, le Colonel LAGACHE et le Docteur ALBA dans les bureaux de l'Avenue Marceau à PARIS.

DELEGATION A LA SECURITE ROUTIERE

Décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 28 Novembre 74

L E Premier Ministre, M. Jacques Chirac, a présidé à l'Hôtel Matignon, la troisième réunion du Comité Interministériel de la Sécurité Routière créé par décret du 5 juillet 1972. Ce Comité, dont le Délégué à la Sécurité Routière est le rapporteur, et qui réunit douze Ministres, a pour mission de définir la politique des Pouvoirs publics pour améliorer la sécurité routière.

— Mise en place, dans le courant de l'année 1975, d'un enseignement des gestes de survie pour les candidats aux permis de conduire.

L'enseignement de ces notions de secourisme, qui est déjà pratiqué dans certains pays étrangers, présentera d'ailleurs un intérêt dépassant celui de la conduite automobile.

L'idée d'introduire une formation minimale de Secourisme au permis de conduire faisait son chemin partout y compris dans le Corps Médical qu'on avait dit au départ "très réticent". Et ce sujet fut abordé à plusieurs reprises, dès les années 1970, lors des Assises annuelles sur les accidents du trafic.

Ainsi ce compte-rendu de Presse qui fait état de l'étrange dialogue Médecins-Pouvoirs Publics lors des XIIIème Assises Nationales et de l'appel du Professeur ARNAUD : "Faites-vite, M. le Ministre" :

**Trop de médecins l'ignorant sur mêmes
Secourisme probable
au permis de conduire**

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 5 décembre 1974

Didier BURGGRAEVE
"5 Gestes qui sauvent"
59290 WASQUEHAL

+5.2000
LW 8.

Monsieur Christian GERONDEAU,
Délégué à la Sécurité Routière
34 Avenue Marceau
75008 PARIS

Monsieur le Délégué,

Notre Secrétariat de TOULON a du vous entretenir du problème posé par une circulaire diffusée par l'Inspection Académique du Nord au sujet du livret "5 Gestes qui Sauvent" et que je vous remets sous ce pli.

Elle nous reproche le caractère publicitaire du livret qui serait un support pour les Ets NEIR de Lille.

Il se fait que nous avons eu des rapports avec cette maison il y a maintenant plus de 2 ans et elle nous avait imprimé environ 15-20.000 livrets. Nous ne nous en étions pas cachés. Cette opération ne pouvait poursuivre son chemin dans les conditions d'alors et nous avons tout abandonné.

Le nouveau livret, de conception extérieure définitive est exempt de toute annotation commerciale. Je suis d'ailleurs devenu très strict à ce sujet. Toutefois, il est bien normal - et vous l'avez compris - que celui qui finance obtienne la couverture du livret puisqu'il est diffusé gratuitement.

D'autre part on nous reproche "certaines inexactitudes"? Agréé par M. le Professeur ARNAUD et récemment par l'Association Nationale des Instructeurs et Moniteurs de Secourisme j'avais reçu pour ce livret l'appui du Ministère de la Santé qui est quand même compétent en la matière.

.../...

235

ANUR



Association Nationale des Unions de la Route
B.P. 242 - 83025 TULON CEDEX

Je m'étais donc permis de téléphoner à votre Cabinet afin de vous informer mais la préparation des nouvelles mesures de Sécurité Routière vous retenait ailleurs.

Le Ministre de l'Intérieur, cité dans cette circulaire a semble t'il forgé son affirmation sur la première publication. C'est vraisemblablement le S.N.P.C (Service National de la Protection Civile) de Levallois-Perret qui a fourni à la Préfecture du Nord et notamment à M. AUCOUTURIER Directeur du Cabinet de M. le Préfet du Nord ces diverses observations.

Je pense que je peux compter sur vous pour renverser la situation et nous aider ainsi à diffuser ces livrets aux jeunes du département du Nord.

Avec mes remerciements, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

ASSEMBLÉE NATIONALE

PIERRE HERMAN
DÉPUTÉ DU NORD

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
MAIRE DE WASQUEHAL
Tél. 72.49.54
72.47.66

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

ROUBAIX, LE
~~ROUBAIX, LE~~
17, BD DE METZ
TÉL. 73.10.39

20 Novembre 1968

Cher Monsieur,

Je vous remets ci-joint double de la lettre que vient de m'adresser Monsieur Raymond MARCELLIN, Ministre de l'Intérieur, suite à la démarche que j'avais effectuée le 10 Octobre le priant de bien vouloir étudier vos suggestions concernant les soins d'urgence à donner aux blessés de la route.

Je suis heureux d'apprendre que votre proposition a été retenue par la Commission Nationale de secourisme et qu'elle a le soutien de Monsieur MARCELLIN.

Restant à votre entière disposition pour toute démarche complémentaire, je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Monsieur Didier BURGGRAEVE
251, rue Jules-Guesde
ROUBAIX

**SERVICE DE MÉDECINE DU TRAVAIL
DE ROUBAIX-TOURCOING**

ÊTRE SECOURISTE : POURQUOI ?

PORTER SECOURS EST UNE RÈGLE MORALE ÉLÉMENTAIRE, NUL NE PEUT S'Y SOUSTRAIRE.

Pour être utile, la bonne volonté ne suffit pas.

Une action désordonnée, une hâte ou une temporisation excessive peuvent gravement compromettre l'avenir d'un blessé.

Agir vite est parfois nécessaire mais ce peut être une faute.

Dans l'urgence moyenne, certains gestes pratiqués à contretemps sont souvent plus nuisibles que l'abstention pure et simple et l'attente des Secours.

A l'inverse dans l'urgence vraie certains blessés doivent la vie à une intervention pratiquée dans la minute même.

Encore faut-il connaître les **GESTES QUI SAUVENT**.

Ils sont peu nombreux, ils s'apprennent et se retiennent aisément — toute personne valide devrait les connaître.

Pour secourir efficacement, trois niveaux de connaissance vous sont proposés :

1^{er} niveau : Les Cinq Gestes qui sauvent — à la portée de tous.

2^e niveau : Le Sauveteur Secouriste du Travail — d'un bon niveau.

3^e niveau : Le Secouriste de la Protection Civile — destiné aux spécialistes.

Inscrivez-vous — Vos connaissances vous permettront peut-être de sauver un jour l'un de vos proches.

Pour tous renseignements et inscription, s'adresser à :

- * FÉDÉRATION NATIONALE DE SAUVETAGE
(s'adresser à l'Éducation Physique Interentreprises,
74, rue des Poutrains, TOURCOING), téléphone 74.11.65.
- * CROIX ROUGE FRANÇAISE
25, rue du Pays, ROUBAIX, téléphone 73.75.82
16 bis, rue Faidherbe, TOURCOING, téléphone 74.54.25.

LR/274
YG/271

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR

SERVICE NATIONAL
DE LA PROTECTION CIVILE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE 29 NOV. 1971

Sous-Direction
de l'Administration Générale

Bureau de l'Enseignement
et des Associations

PC/AG/ENS n° 7197 -

Cher Monsieur, *bourgeois*

J'ai bien reçu votre lettre du 20 NOVEMBRE
et vous en remercie.

Je suis votre campagne avec beaucoup d'intérêt.

Je serai heureux de vous revoir à TOURS, à l'oc-
sion du stage de DECEMBRE.

Veillez agréer, Cher Monsieur, l'expression
de mes sentiments les meilleurs. *à tout moment*

L'Administrateur Civil
Chef du Bureau
de l'Enseignement et des Associations

[Signature]
Signé : Léon ROBINE.

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

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR

SERVICE NATIONAL
DE LA PROTECTION CIVILE

—
Sous-Direction
de l'Administration Générale

—
Bureau de l'Enseignement
et des Associations

—
PC/AG/ENS/N°

54061-

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE

9 OCT. 1972

Cher Ami,

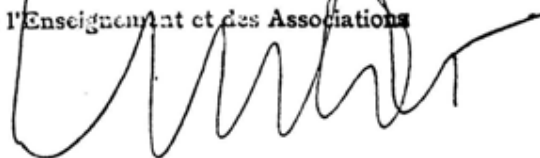
Je viens de recevoir votre lettre du 23 Septembre avec votre plaquette sur les "gestes qui sauvent".

Je souhaite que cette excellente initiative rencontre tout le succès qu'elle mérite.

Avec mon cordial souvenir, veuillez agréer, Cher Ami, l'expression de mes sentiments les meilleurs et très distingués.

Très cordialement,

L'Administrateur Civil
Chef du Bureau
de l'Enseignement et des Associations



Signé : Léon ROBINE.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5, rue Delerue

59 WASQUEHAL

GABRIEL PÉRONNET

DÉPUTÉ DE L'ALLIER

VICE-PRÉSIDENT DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE
AU CONSEIL DE L'EUROPE
CONSEILLER GÉNÉRAL

PARIS, le 28 novembre 1973


N/REF. GP/EP N° 2 997

Monsieur le Vice-Président,

J'ai l'honneur d'accuser réception de
votre lettre du 16 novembre dernier qui a retenu
toute mon attention.

Je ne manquerai pas de tenir le plus grand
compte des observations que vous avez bien voulu
porter à ma connaissance et puis vous assurer de
mon accord le plus total et de mon soutien le plus
absolu.

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



Gabriel PERONNET

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Vice-Président de l'A.N.U.R.
"5 gestes qui sauvent"
59290 WASQUEHAL

1975

Par une lettre du 13 février, adressée à Toulon, **Christian GERONDEAU** confirme qu'il est toujours d'accord pour faciliter mon action – et celle de l'ANUR à l'époque – qui avait repris le thème de la campagne des « 5 gestes qui sauvent ».

Et il me précise que le CISR a « décidé » que l'enseignement (il écrit des gestes qui sauvent), serait obligatoire pour la délivrance du permis de conduire.

Son troisième paragraphe est encore plus précis.

Il estime que, avoir fait accepter cette proposition alors que les trois ministères concernés n'étaient pas franchement d'accord, « est un succès ». Il reconnaît qu'il s'agit essentiellement du « souhait » que j'avais formulé et qu'il avait appuyé. C'est vrai, il l'avait fait.

Cette première étape de la décision était la plus importante à mes yeux. Nous avons un peu de temps devant nous pour améliorer le projet et préparer les départements à l'obligation de formation.

Je recevais également de la préfecture du Nord, du directeur de cabinet, la « levée » de l'interdiction de diffusion de la brochure gratuite (dans les établissements scolaires).

L'intervention que j'avais faite auprès de **Christian GERONDEAU** avait dû porter. Mais, je reconnais qu'en plus de la 4^{ème} de couverture, attribuée au sponsor, la 3^{ème} avait été également utilisée par la même société afin de proposer une trousse de secours appelée « 5 gestes ». C'était l'accepter ou ne pas obtenir le financement d'une édition de la brochure.

Cette « mainmise » sur le titre avait fait l'objet de vifs échanges entre moi-même, M. **ARDOINO**, Mme **AKNIN** respectivement Président et Secrétaire générale de l'ANUR.

La couverture de la brochure avait fait l'objet d'un dépôt, comme marque (et graphisme) déposés, à mon insu. Ce qui fait que les nouvelles éditions ne pouvaient pas reproduire la couverture avec la main et ses 5 doigts pour les 5 gestes. Je n'avais pas beaucoup apprécié* !

* Evidemment, cet épisode, ainsi que l'arrêt de l'utilisation du concept des « 5 gestes », en 1975, par l'ANUR, seront détaillés dans les documents qui reprendront tout le fil des événements, année après année – l'objet du présent mémoire est consacré aux services chargés de la sécurité routière en France ; le délégué interministériel, le comité qui réunit tous les ministres concernés (CISR) et, depuis 2001, le conseil national, créé sur la proposition du CAPSU en 2000 et au sein duquel il n'a même pas été invité à s'exprimer (?).

Ces péripéties avec l'ANUR et la société en question n'altèrent en rien le rôle positif de Robert ARDOINO et de l'ANUR, pour valoriser et diffuser les « 5 gestes » durant ces années.

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ

A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU

75008 PARIS

TEL. 225 03-72 A 74

225 51-22 A 24

PARIS, LE

13 février 1975

CG/CD N° 028

Cher Monsieur,

Je reçois à l'instant votre lettre du 6 février et je fais immédiatement rechercher la suite donnée à votre précédente correspondance.

Je vous confirme à cette occasion que je suis toujours disposé à faciliter votre action. Vous avez d'ailleurs pu constater que le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé le 28 novembre dernier que l'enseignement des gestes qui sauvent serait désormais obligatoire pour la délivrance du permis de conduire.

Il s'agit là d'un succès qui répond pleinement au souhait que vous aviez formulé, et que je m'étais engagé à appuyer.

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



Christian GERONDEAU

Monsieur D. BURGGRAEVE
Association Nationale des Usagers de la Route
B.P. 242
83053 TOULON CEDEX

CABINET DU PRÉFET

LILLE, le 13 FEV. 1975

Direction départementale
de la PROTECTION CIVILE

DDPC/N° 1507/SEC

à Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B

59390 LYS-les-LANNOY

Monsieur,

Comme suite à votre lettre du 14 Janvier 1975, j'ai l'honneur de vous faire connaître, qu'après consultation de M. le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur (Service national de la Protection civile), il apparaît que la nouvelle édition de votre brochure " 5 gestes qui sauvent ", ne comportant plus d'éléments publicitaires, peut être diffusée en milieu scolaire.

J'avise, par même courrier, M. l'Inspecteur d'Académie de cette décision.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le PREFET,

Pour le Préfet
Le Sous-Préfet
Directeur du Cabinet,

P. AUGOUTURIER

Robert ARDOINO écrivit le 17 février au délégué à la sécurité routière. Tout en se félicitant de la récente décision de mettre en place l'enseignement des gestes qui sauvent pour la délivrance du permis de conduire, il l'interpelle à propos d'un article de presse, du journal « Nord Eclair », du 31 janvier, dont je lui avais fait parvenir une copie (ci-après).

Cet article annonçait, en titre un « examen de secourisme au permis de conduire ». Il est important d'y lire (également), aujourd'hui qu'un « projet de loi » (à l'initiative du gouvernement) était prévu afin de remplacer les peines de prison par des suspensions longues voire des annulations du permis de conduire, pour les délits routiers les plus graves (dont évidemment la conduite en état d'ivresse).

C'est cette idée que je défendais. Le (trop) peu de résultats en matière de lutte contre l'alcool au volant, 30 années plus tard, prouve que c'était bien dans cette direction que nous aurions dû aller.

Mais, le Président de la Fédération Nationale des clubs automobiles*, au cours de sa conférence de presse à Lille avait ajouté que les automobiles clubs « seront chargés de la partie enseignement », pour l'examen portant sur la conduite à tenir en présence d'un blessé de la route.

Le Président de l'ANUR souhaitait donc (comme moi) clarifier la position exacte des automobiles clubs, sachant que le secourisme n'avait jamais été de leurs compétences ou l'objet, de leur part, de campagnes d'information ou de sensibilisation.

M. **ARDOINO** cite alors l'ANIMS, association nationale, créée en 1967, dans le but de rassembler les moniteurs et les instructeurs de Secourisme. L'association avait tenu son assemblée générale à Toulon (en octobre 1974) et le principe d'une entraide à propos des « 5 gestes » avait été retenu, si j'avais bien compris...

Bien que membre moi-même de l'ANIMS depuis sa création, je n'avais pas pu participer à l'assemblée générale de Toulon.

Certes, le rôle de l'ANUR aurait pu être, à propos de l'enseignement, le rôle joué par le SRF (1) (créé en 1954) notamment pour la mise en place des bornes d'appel d'urgence (BAU) et la facilitation de l'alerte des secours (1^{er} des 5 gestes).

L'ANIMS n'assurait pas de formations au Secourisme, elle n'avait qu'un but pédagogique et de perfectionnement des enseignants. Je crois que M. **ARDOINO** avait fait cette confusion. Les adhérents de l'ANIMS appartenaient aux diverses associations agréées pour l'enseignement du Secourisme.

* Présidée, coïncidence, aujourd'hui, par Christian GERONDEAU.

(1) – Le tome III sur l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD revient largement sur la mission et l'œuvre du Secours Routier Français (SRF).

LE PRÉSIDENT DES CLUBS AUTOMOBILES ANNONCE :

31 JAN. 1975

Examen de secourisme au permis de conduire

Recyclage des anciens conducteurs

Réforme des sanctions au tribunal

Un projet de loi tendant à transformer en suspension du permis de conduire les peines de prison infligées par les tribunaux aux automobilistes coupables de délits graves, vient d'être déposé sur le bureau de l'assemblée nationale. Ainsi un tribunal correctionnel pourrait suspendre le permis de conduire d'un prévenu pendant deux ans voire cinq ans au lieu de lui infliger une sanction pénale. Les nouvelles dispositions laisseraient la possibilité aux magistrats d'accorder aux prévenus le bénéfice du sursis. L'automobiliste dont le permis est frappé d'une mesure de suspension assortie du sursis verrait son sursis résilié en cas de récidive dans un délai qui serait fixé croit-on savoir à cinq ans. Dans ce cas la suspension serait aggravée par la condamnation

résultant de la nouvelle infraction. Au delà de ce délai le conducteur serait «blanchi»

Jeudi au siège de l'ACNF à Lille, M. Arnold de Wasquiel président de la Fédération nationale des clubs automobiles a déclaré que ce projet de loi serait vraisemblablement mis au point dans les tous prochains jours. Les nouvelles dispositions seraient alors étendues à tout le système pénal. En revanche M. de Waresquiel estime anormal que les commissions préfectorales ne disposent pas de la même possibilité. La fédération va s'employer à obtenir une modification de la réglementation et la possibilité pour les automobilistes sanctionnés de faire appel de la décision administrative.

Au cours d'une conférence de presse M. de Waresquiel a annoncé une quinzaine de la sécurité au cours de laquelle les automobilistes seront invités à faire examiner leurs véhicules dans des centres de sécurité qui sont pour 90 % d'entre eux l'œuvre des automobile-clubs. Cette quinzaine aura lieu en avril ou en mai en accord avec la délégation à la sécurité routière. Elle pourrait constituer une amorce de l'obligation d'une révision annuelle des véhicules âgés de plus de cinq ans, réclamé depuis plusieurs années par les clubs automobiles.

Par ailleurs, la fédération a proposé un recyclage des conducteurs, nombre d'accidents résultant de la méconnaissance des nouvelles dispositions du

code de la route par les titulaires de permis de conduire anciens.

M. de Waresquiel a aussi reçu la promesse de M. Gérondeau délégué à la sécurité routière d'une réforme des conditions de délivrance du permis de conduire. Aussi pour obtenir le permis, les candidats devront satisfaire à un examen portant sur la conduite à tenir en présence d'un blessé de la route. Les automobile-clubs seront chargés de la partie enseignement avec le concours de moniteurs mis à leur disposition.

M. de Waresquiel a fait cet exposé au cours du lancement de la campagne nationale sur le thème «Oui à la sécurité et à l'économie, non à l'autophobie» Cette campagne est due à une initiative de

l'ACNF. Elle sera illustrée par un autocollant réalisé sur une idée de l'Automobile-club du Nord de la France qui les tient à la disposition des automobilistes.

Le président de la fédération nationale a aussi annoncé la création prochaine d'un système permanent de dépannage. Il s'agira en fait de l'extension à tout le pays du dispositif créé dans le Nord et le Pas-de-Calais par l'ACNF. Ce nouveau service sera cependant mieux structuré et son efficacité comparable au système de dépannage fonctionnant aux Etats-Unis, la mise en place aura lieu avec le concours des préfets, du ministère de l'équipement et de la Chambre syndicale de la construction et de la réparation automobile.

L'Automobile-Club ouvre un cours de secourisme à Lille

En collaboration avec la section Nord de l'Assistance ou Devoir national, l'Automobile-Club du Nord de la France organise des cours de secourisme à l'intention de tous les automobilistes.

Ces cours débuteront le 27 mars et auront lieu tous les jeudis de 19 h à 20 h 30, au bureau de l'Automobile-Club, 13, rue Faidherbe à Lille.

Ils seront sanctionnés par un diplôme national de la Protection civile.

Ces cours gratuits entrent dans le cadre de la future réforme du permis de conduire, qui exigera des connaissances de secourisme, afin de permettre aux usagers de porter aide

et assistance aux accidentés de la route.

Les inscriptions seront reçues au bureau de l'A.C.N.F. de Lille, 13, rue Faidherbe, tél. 55.29.44.

En raison du nombre limité de places, les automobilistes intéressés par ces cours sont priés de s'inscrire au plus tôt.

COPIE DELEGATION NORD
A l'attention de Didier BURGGRAEVE
Vice Président de l' A N U R

N/Ref. RA/MA
0/91/2/75

17 Février 1975

Monsieur Christian GERONDEAU
Délégué à la Sécurité Routière
34, Avenue Marceau
75008 P A R I S

Monsieur le Délégué,

Depuis toujours l'ANUR milite en faveur de la réglementation des Gestes qui Sauvent dans les épreuves du permis de conduire. Sur ce plan vous l'avez largement aidé et les mesures prises en ce sens, le 28 Novembre 1974, par le Conseil Interministériel de la Sécurité Routière finalisent notre suggestion, puis que l'enseignement des gestes qui sauvent sera désormais obligatoire pour la délivrance du permis de conduire, et, vous remercions d'avoir bien voulu nous le confirmer officiellement dans votre courrier du 13 Février 1975.

Dans un article paru dans NORD ECLAIR du 31 Janvier 1975, nous apprenons sur les dires de Monsieur Arnold de WASQUIEL, Président de la Fédération Nationale des Automobiles Clubs, que ces derniers seraient " chargés de la partie enseignement des gestes qui sauvent avec le concours des Moniteurs mis à leur disposition ".

Vous voudrez bien nous situer la position officielle des Automobiles Clubs au niveau de l'enseignement des gestes qui sauvent et quel serait leur rôle concret, si toutefois vous leur aviez donné cette assurance, comme le souligne cet article de presse.

Nous vous informons que l' Association Nationale des Instructeurs et Moniteurs de Secourisme (A N I M S) qui regroupe les Moniteur Nationaux de Secourisme des Associations habilitées (Protection Civile, Croix Rouge etc...) a, dans son Congrès Annuel qui s'est déroulé à TOULON le 20 Octobre 1974, agréé le principe d'enseignement des 5 GESTES QUI SAUVENT et tient à la disposition de l' A N U R ses structures départementales pour l'application de cet enseignement au niveau des Etablissements Scolaires, Maisons de Jeunes, et du grand public.

.../...

.../...

Ne serait-il pas plus logique que, dans le contexte de son rôle de catalyseur pour le développement de l'information, l'ANUR puisse orienter l'enseignement des Gestes qui Sauvent auprès des Auto-écoles en mettant à disposition les Moniteurs Nationaux de Secourisme, comme elle le fait déjà dans les Etablissements scolaires de divers départements.

Pour ce faire l'ANUR dispose :

- 1°) d'un programme d'enseignement contenu dans son livret 5 GESTES QUI SAUVENT, agréé par le Professeur Marcel ARNAUD.
- 2°) de la diffusion gratuite de ce livret qui peut être élargi aux candidats du permis de conduire dans toutes les Auto-écoles.
- 3°) de Moniteurs Nationaux de Secourisme pour l'enseignement des 5 GESTES QUI SAUVENT.

Nous restons à votre entière disposition pour vous soumettre notre programme d'organisation de cet enseignement à l'échelon national, dans lequel la collaboration des Automobiles Clubs départementaux pourrait être envisagée.

Dans l'attente d'une prompt réponse, nous vous prions de croire, Monsieur le Délégué, à notre haute considération.

Robert ARDOINO
Président National Fondateur

Mais pour ce qui était des « 5 gestes », seule l'ANUR pouvait alors s'en prévaloir, ainsi que pour la diffusion de la brochure.

M. **ARDOINO** ne fermait pas la porte aux automobiles clubs qui pouvaient très bien être un relais utile, sans être directement organisatrice des formations.

Je le confirme, mon souhait d'un « agrément », d'abord de l'UNPC puis de l'ANIMS, était une grossière erreur.

Validées par le **Professeur ARNAUD**, la brochure, la campagne, n'avaient plus besoin, ainsi que le concept lui-même, reconnu par le créateur du Secourisme routier, d'une « reconnaissance » supplémentaire.

Ce n'est pas d'un agrément en plus dont nous avons besoin, mais l'accord d'organismes afin de nous associer tous à cette grande tâche d'intérêt national.

Ma lettre du 20 février à **Christian GERONDEAU** en fait état.

Surtout, nous poursuivions activement et toujours bénévolement (donc gratuitement pour les intéressés), la diffusion de la brochure et les séances de formation (ce qui permettait d'affiner le découpage pédagogique).

Un nouveau rendez-vous était fixé pour le 10 avril.

Le 24 février, **Christian GERONDEAU** répondait à la lettre de **Robert ARDOINO** du 17. Il indiquait alors que c'était le SNPC* qui avait été chargé d'être le maître d'œuvre de la mise en place de l'enseignement des gestes de survie (il reprend alors ce terme qui deviendra officiel et définitif), aux candidats au permis de conduire.

Il annonce une mise en application dès le 1^{er} janvier et souhaite le concours de toutes les associations qui enseignent le Secourisme. Ce qui était indispensable.

Pour l'enseignement des « 5 gestes » en milieu scolaire, preuve que nous étions des précurseurs (1), il demandait au Président de l'ANUR de prendre contact avec les services de l'Education Nationale.

Le délégué à la sécurité routière achevait sa lettre en renouvelant ses félicitations pour l'action bénéfique entreprise, par l'ANUR, depuis quatre années.

Robert ARDOINO méritait ces encouragements. Son attachement sincère aux « 5 gestes » ne peut être mis en cause.

* SNPC (Service national de la Protection Civile, créé après la guerre) qui deviendra une Direction, en cette même année 1975, avec à sa tête un Directeur, Christian GERONDEAU.

(1) – Ma première proposition d'enseigner quelques gestes, donc en un temps réduit, date de 1968, auprès de l'inspection académique du Nord.

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Toulon, le 20 Février 1975.

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

*A l'envoi.
1 et 2*

Monsieur Christian GERONDEAU,
Délégué à la Sécurité routière
34 Avenue Marceau
75008 PARIS

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

Monsieur le Délégué,

Notre Secrétariat général de TOULON vient de me faire parvenir la lettre que vous m'avez adressée au sujet de notre problème de diffusion dans le Nord du livret "5 Gestes qui Sauvent".

J'attends donc votre complément d'information à ce sujet.

Je suis en train de mettre la dernière main au livret qui sortira dans le courant de ce semestre. Quelques petites corrections sont apportées pour la compréhension du public.

Après l'A.N.I.M.S (Association Nationale des Instructeurs et Moniteurs de Secourisme) nous attendons l'agrément officiel de l'Union Nationale de Protection Civile.

Notre Campagne est donc suivie de très près par différents organismes qui n'hésitent pas à s'associer carrément à notre opération.

Notre Délégation Nordiste organise durant une semaine complète, avec le concours de la Municipalité et de la télévision régionale une opération "5 Gestes qui Sauvent" à WATTRELOS, commune de 80.000 habitants située à proximité de ROUBAIX du 3 au 9 mars.

.../...

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

.../...

Nous espérons ainsi sensibiliser le public en touchant tous les établissements publics et privés : Mairie, Centres sociaux, piscine, commerçants, écoles, marchés etc et cette opération se complétera par une séance d'initiation aux 5 Gestes pour 70 élèves d'une école de Wattrelos.

Ainsi nous pensons être dans le vrai et faire oeuvre utile, les statistiques de mortalité routière nous le confirment ainsi que les demandes de livrets qui nous parviennent de tous les milieux.

Je dois être reçu le 10 avril prochain au Cabinet de M. PONIATOWSKI à PARIS et j'aimerais saisir cette occasion pour vous rencontrer personnellement si possible en début d'après-midi.

Vous voudrez bien avoir la gentillesse de me confirmer votre accord.

Restant, comme vous le savez, à votre entière disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président National

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ

A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU

75008 PARIS

TÉL. 225 03-72 A 74

225 51-22 A 24

PARIS, LE 21 février 1975

CG/CD N° 045

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 20 février et je vous en remercie.

C'est bien volontiers que je vous recevrai le 10 avril prochain, à mon bureau, 34 avenue Marceau (Paris 8ème) à 15 heures.

Dans l'attente de cette rencontre, je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc D'Auteuil B
59390 LYS LES LANNOY

PREMIER MINISTRE

LE DÉLÉGUÉ

A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU

75008 PARIS

TÉL. 225 03-72 A 74

225 51-22 A 24

PARIS, LE 24 février 1975

10/75/GA/MS

Monsieur le Président,

En vous remerciant de votre lettre du 17 février dernier je tiens à vous faire connaître que le service national de la protection civile a été chargé d'être le maître d'oeuvre de l'enseignement des gestes de survie aux candidats au permis de conduire.

Ce service est à l'heure actuelle en train d'étudier les modalités pratiques d'application de l'enseignement en cause qui devrait débiter au 1er janvier 1976, et pour lequel le concours de toute association publique ou privée ayant vocation d'enseigner le secourisme s'avérera, à mon avis, nécessaire.

En ce qui concerne les établissements scolaires, la question est à l'étude au ministère de l'éducation et je pense qu'il serait très souhaitable que vous preniez contact avec le recteur GAUTHIER à ce sujet pour lui faire connaître très précisément vos actions passées et votre plan d'action futur.

Renouvelant encore une fois mes sincères félicitations pour l'action bénéfique que vous avez entreprise depuis plus de quatre années, et en vous assurant aussi que votre concours nous est très précieux et très utile, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération très distinguée.



CHRISTIAN GERONDEAU

Monsieur le Président de
l'Association Nationale des Usagers de la Route
5, rue Picot

33100 - TOULON

Après la démarche officielle de l'ANUR à ce propos, j'interrogeais directement, par une lettre du 8 mars, le Directeur Général de l'ACNF (Automobile club du Nord de la France) dont le siège se trouvait justement à Roubaix, afin de connaître leurs intentions réelles et leur implication éventuelle pour la diffusion de l'enseignement pratique.

Et, comme je le fais souvent encore, avec des parlementaires, des ministres, parfois le premier Ministre ou le Président de la République, j'adressais à **Christian GERONDEAU** le 10 mars une très longue lettre.

Avant notre prochaine rencontre, je voulais faire le point sur trois sujets dont évidemment les secours aux blessés de la route. J'exprimais ouvertement mon opinion.

J'avais (et j'ai toujours*) beaucoup de sympathie envers lui ; j'appréciais son sens du dialogue, son désir d'agir, sa volonté d'avancer, d'obtenir des résultats. Et sa simplicité quand il vous recevait.

C'est probablement cette proximité qui me permit d'écrire cette lettre aussi directe et franche.

Je l'alertais sur le fait que nous n'étions pas assez associés à la préparation de la mise en place de la formation. Ce qui ne m'empêchait pas d'écrire souvent pour exposer mes suggestions.

Le Secourisme, tel qu'il était enseigné était également à revoir. Mais on diffusait déjà le message « PAS » soit Protéger, Alerter, Secourir, qui deviendra ensuite le projet pour le permis de conduire.

Le paragraphe sur la ceinture de sécurité résume bien l'imbricatio du moment et qui se prolongera hélas très longtemps. Et l'homologation à retardement des équipements (exemple du triangle) incitait les usagers à être passifs lors des « annonces », à attendre, c'est-à-dire d'être contraints pour agir.

Sans réponse, par ailleurs, à ma première lettre, je relançais le 27 mars le Directeur Général de l'ACNF car il n'était pas question de former les candidats au permis de conduire au brevet de Secourisme (30 heures et plus) ; mais bien à une formation courte, limitée mais suffisante, spécifique à l'accident de la route.

Maintenant que la décision avait été prise (lors d'un CISR présidé par le premier Ministre), on voyait les uns et les autres se positionner.

* Notre dernière rencontre à Paris date du 8 septembre 2000, pour un entretien sollicité par M. Serge ADAM avec qui nous sommes toujours en contact après nos actions communes lorsqu'il était Directeur Général du SRF ; où Christian GERONDEAU voulut bien me dédicacer son ouvrage de 1979, que l'on trouve au tout début de ce mémoire qui lui est dédié.

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Toulon; le 8 Mars 1975.

Didier BURGGRAEVE

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

Monsieur Philippe BERNARD
Directeur-Général de l'ACNF
42 rue du Maréchal Foch
59100 ROUBAIX

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

Monsieur le Directeur-Général,

A la suite du passage à Lille de M. Arnold de Wasquier Président de la Fédération des Clubs automobiles nous avons relevé dans la Presse une partie de sa conférence de Presse.

Ce qui nous intéresse principalement et qui est le but de notre Association c'est le Secours aux blessés de la route.

Nous avons pu lire le passage suivant : "Aussi pour obtenir le permis, les candidats devront satisfaire à un examen portant sur la conduite à tenir en présence d'un blessé de la route. Les automobiles-clubs seront chargés de la partie enseignement avec le concours de moniteurs mis à leur disposition".

Il s'agit ici d'une question que nous connaissons à fond puisque nous en sommes les promoteurs. Nous avons mis 8 ans à convaincre toutes les instances du Pays à tous les niveaux et ceci représente un travail extraordinaire.

Nous avons donc sur ce point précis une idée très précise qui nous a conduite à démarrer dans plusieurs départements une opération information-initiation-formation qui a donné des résultats inespérés.

Par l'intermédiaire de l'ANUR un demi-million d'usagers ont été touchés durant le second semestre de 1974 et nous pensons doubler ce chiffre cette année en insistant en même temps pour l'éducation de la jeunesse.

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

.../...

Il serait utile que nous sachions quelle participation les Automobiles-Clubs entendraient placer dans cette opération car nous structurons actuellement toute la France dans la perspective de cet enseignement comme nous l'avons proposé aux Pouvoirs Publics.

Nous espérons que vous serez en mesure de nous éclairer sur ce point et, avec nos remerciements anticipés, nous vous présentons, Monsieur le Directeur-Général, l'expression de nos sentiments distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Toulon, le 10 Mars 1975.

Didier BURGGRAEVE

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

+ art. NE 5 Gestes école WS 8/3
+ S. 2000 no 9.

Monsieur Christian GERONDEAU,
Délégué à la Sécurité Routière
34 Avenue Marceau
75008 PARIS

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

Cher Monsieur le Délégué,

Avant notre rencontre à PARIS le 10 avril prochain j'ai voulu vous faire part de mon sentiment sur trois sujets qui vous intéressent :

- Secours immédiat aux blessés de la route
(Gestes qui Sauvent)
- Ceinture de Sécurité
- Triangle de présignalisation.

Volontairement je n'aborderais pas l'alcool au volant car ce serait trop long mais je le ferai au Cabinet de M. PONIATOWSKI le 10 avril.

Parlons franc ! Les initiatives que j'avais prises dans ce domaine semblaient gêner la Délégation. On m'avait fait comprendre qu'il valait mieux me contenter pour le moment des "5 Gestes qui Sauvent" ce que je fis après réflexion car j'ai consacré 8 ans de ma vie à ce Combat et ça compte.

Je suis d'autre part déçu que vous ne sollicitiez pas plus notre collaboration, déçu aussi car la D.S.R est sur pied depuis juin 1972 et nous avons perdu du temps. Cela fait 8 ans que je le dis. Cela fait 20 ans que le Professeur ARNAUD le dit !

.../...

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

.../...

Entendons-nous bien ! On ne peut comparer la Sécurité routière d'aujourd'hui et celle d'il y a 3 ans c'est à dire d'avant la D.S.R. Cela veut dire qu'un travail considérable a été réalisé, c'est vrai et il faut le dire.

Mais quand un homme a cela dans la peau il ne peut se satisfaire de résultats si satisfaisants soient-ils surtout quand c'est la vie humaine qui est au centre du drame.

Je n'ai aucun droit pour vous parler ainsi mais je le fais à coeur ouvert, avec vous, car vous me connaissez et parce que je vous estime. Je suis d'ailleurs plus dur avec ceux que j'estime qu'avec ceux qui me sont indifférents.

Vous avez fait ce que vous avez cru bon. Je n'en doute pas. Mais il y a eu des erreurs, il y en aura encore, du retard là où il ne pouvait y en avoir !

Séours immédiat aux blessés de la route :

Nous avons tout engagé dans cette bataille pour la vie et quand je dis tout je ne pense pas me tromper. Et pourtant nous n'avons pas été vraiment consultés car vous ne nous auriez pas rencontrés sans nos démarches et nos visites.

Nous devons nous réunir à la D.S.R. autour d'une table ronde afin de déterminer clairement les modalités pratiques de notre projet car, en fait, nous sommes les promoteurs de cette idée qui est d'inclure des notions, ce que nous avons appelés ensuite les "5 Gestes qui Sauvent" au permis de conduire et en milieu scolaire.

Vous nous faites savoir maintenant que le Service National de la Protection Civile se penche sur l'organisation pratique de cet enseignement que, de notre côté, nous propageons et dans les milieux scolaires (4000 élèves touchés dans le Nord par exemple) et au niveau du public en général et notamment des candidats au permis de conduire.

Nous regrettons ici encore de n'être pas conviés à exprimer nos suggestions et faire profiter de notre expérience.

Dans le domaine du Secourisme que je suis tout particulièrement depuis 10 ans maintenant je constate ceci : que la Commission Nationale du Secourisme avait agréé notre projet en 1968, que le Secourisme actuel doit être complètement revu et que, par conséquent il s'agit de tout faire en même temps.

.../...

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Toulon, le 10 Mars 1975.

- 2 -

J'ai donc un peu peur de ce qui se prépare car nous ne savons rien de ce qui se fait

Et puis, parmi d'autres, cette curieuse annonce du Président de la Fédération des Clubs Automobiles de France qui dit clairement à Lille : Christian GERONDEAU nous a promis un changement pour l'obtention du permis, il y aura à apprendre les premiers secours à apporter aux blessés et ce sont les Automobiles-Clubs qui seront chargés de l'enseignement par des moniteurs mis à leur disposition.

Alors que durant 5 l'ANUR s'est véritablement décarcassée pour faire passer le message et nous AVONS ETE SEULS voici que subitement les A.Clubs seraient mis dans le coup de quelque chose dont ils ne connaissent rien. C'est impensable que et j'espère qu'il y ait eu mauvaise interprétation !

J'étais, vous le pensez bien, aujourd'hui encore devant TF 1 pour votre message consacré à nouveau (après novembre) aux gestes qui sauvent.

Je trouve qu'il y a erreur, dans ce domaine, à rediffuser toujours le même film. Si le public, la seconde fois et les suivantes prend le soin de regarder à nouveau il risque de prendre en considération l'ordre chronologique présenté qui est P. d'abord, A ensuite et quand cela sera fait S soit Secourir. Le message ici n'est pas clair.

D'abord nous devrions tous diffuser les mêmes consignes car on va finir par semer le trouble. P.A.S, 5 Gestes, 4 etc.

Mais regarder le film et vous verrez ceci, quelque chose qui sonne mal quand un Secouriste le voit : On montre à un moment le blessé à terre (lère séquence) pendant que l'on balise les lieux et alerte etc. Le public comprendra : il faut baliser, alerter puis s'occuper du blessé ! Comment voulez-vous alors faire passer ce "message" : la survie ne tient qu'à un film, celui de la rapidité des témoins sur place aptent à Secourir.

.../...

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

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

.../...

Si vous m'aviez proposé de participer à la conception de ce film je n'y aurais apporté aucun correctif d'apparence médicale puisque ces gestes sont enseignés depuis longtemps par des moniteurs non médecins pour 99 % d'entre eux.

Mais je pense être bon réalisateur car je connais bien le public, sa réaction, comment il comprend ce qu'on lui présente. Ce n'est pas tout à fait ainsi que je me serais engagé à présenter une affaire aussi sérieuse. Il manque de la vie, c'est à dire du réel, il manque l'ambiance, il manque celui qui représentera le premier témoin qui sait et que chaque téléspectateur devra copier. Croyez-moi, on peut faire beaucoup mieux, il faut que les gens y croient, qu'ils aient envie de le faire et qu'ils n'aient plus peur.

Ceinture de Sécurité :

C'est ici qu'il me semble y avoir eu beaucoup d'erreurs. D'abord on conseille la ceinture sans rien homologuer, ensuite on oblige les uns et pas les autres et puis on s'aperçoit que la ceinture n'est pas commode, que l'appui-tête devrait la compléter, on oublie les passagers arrière, on pense maintenant à l'enrouleur, bref on ne sait plus très bien où on en est ! Je trouve anormal qu'un conducteur qui, bien avant l'homologation avait muni son véhicule de ceintures doive les changer car elles ne sont plus conformes. Ceux qui "pensent" Sécurité avant les autres se trouvent pénaliser.

Je ne comprends pas pourquoi le port de la ceinture a été rendu obligatoire d'abord sur autoroutes et routes puis seulement en ville la nuit. On commence seulement actuellement à bien comprendre l'utilité de la ceinture. C'est ce moment qu'il aurait fallu choisir pour compléter 3 ans de campagne d'information et obliger entretemps les constructeurs à équiper toutes les voitures.

Triangles de présignalisation :

J'ai personnellement acheté un triangle dès ma première voiture et il se trouve que, comme pour le problème d'homologation de la ceinture évoqué plus haut, ce triangle ne répond pas aux normes. Il n'est donc pas valable et j'ai même lu un article inadmissible précisant que les titulaires d'un triangle non homologué seraient pénalisés. Il fallait homologuer un triangle tout de suite comme il faut dès aujourd'hui homologuer tout ce qui deviendra obligatoire demain : feu rouge antibrouillard arrière, extincteur, trousse de secours etc. Tout ceci ne contribue pas à mettre les usagers de votre côté, croyez-le bien, on me le dit souvent lors de mes visites, conférences ou manifestations diverses.

.../...

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Toulon, le 10 Mars 1975

- 3 -

Les feux de détresse maintenant autorisés sont tellement utilisés et dans n'importe quelle occasion que les automobilistes n'y prêtent déjà plus attention.

Parmi ces automobilistes beaucoup ont de bonnes idées et on dirait que l'on ne veuille pas en tirer profit puisque très rarement l'occasion leur est donnée de les transmettre aux Autorités.

Si vous prenez par exemple au niveau de la ville la Commission de Circulation. On y trouve toujours les mêmes personnes qui en fait se débrouillent comme elles le peuvent mais sans spécialité aucune. A part 2 ou 3 membres qui semblent compétent pour traiter les problèmes de Sécurité Routière ?

J'ai donc appris avec intérêt la création à PARIS d'une Délégation Régionale à la Sécurité Routière avec l'espoir que cette initiative soit reprise dans les autres régions (y pensez-vous) et notamment dans le Nord.

Il faut développer incessamment une politique de Sécurité routière et je pense que vous l'avez amorcée. Vous avez été aidés dans ce sens par tous ceux qui ont compris que cette affaire n'était pas celle de quelques uns mais du plus grand nombre.

Je viendrai à PARIS le 10 avril pour défendre la vie et rappeler énergiquement qu'en matière de Sécurité ou de Secours les considérations financières d'abord, les obstacles soi disant insurmontables ensuite ne peuvent exister car quand la vie d'un homme en dépend aucun sacrifice et aucun effort ne sont inutiles.

Veillez croire, Eher Monsieur le Délégué, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

28 AVR. 1975

Amendes pour l'emploi abusif des feux de détresse sur les autos

A partir du 1^{er} mai prochain, une nouvelle série de véhicules devra obligatoirement être équipée soit de feux de détresse, soit d'un triangle de présignalisation.

Il s'agit des véhicules mis en circulation entre le 1^{er} octobre 1968 et le 1^{er} octobre 1970.

A cette occasion, la direction des routes et de la circulation routière rappelle que seuls les triangles homologués, c'est-à-dire ceux qui portent les mentions TP, PS, ou T P E ou E suivies d'un numéro d'homologation sont réglementaires.

Signalons aussi que les feux de détresse ne doivent en aucun cas servir à couvrir des stationnements illicites ou arrêts en double file. Cet emploi abusif peut être puni d'amendes de 160 à 600 F.

261

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Toulon, le 27 Mars 1975.

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

Monsieur Philippe BERNARD,
Directeur-Général de l'ACNF
42 rue du Maréchal Foch
59100 ROUBAIX

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

Monsieur le Directeur-Général,

En complément de la lettre que je vous ai adressée le 8 courant, restée sans réponse, je voudrais revenir sur votre initiative de vous introduire au niveau de l'éducation du public en matière de premiers secours aux blessés de la route.

Votre Organisme a un rôle à jouer dans le domaine de la Sécurité routière et vous vous êtes préoccupés plus précisément du contrôle technique des véhicules en apportant en plus à vos membres divers services utiles.

Mais vous n'avez jamais manifesté un attachement très profond dans le domaine de l'éducation du grand public aux "gestes qui sauvent" et nous aurions été heureux de vous trouver, dès le début, avec nous, afin de nous aider dans cette tâche éprouvante.

Nous avons du lutter seuls, sans moyens d'abord, face à l'indifférence. Ce résultat est une première victoire et bien évidemment, ce nouveau projet intéresse tous ceux qui pourraient y trouver matière à publicité. Nous en avons des exemples.

Nous estimons que seuls les Organismes existants et habilités à enseigner le Secourisme pourraient éduquer les candidats au permis de conduire ainsi que les jeunes en milieu scolaire donc les Moniteurs de Secourisme.

Nous n'avons jamais prétendus qu'il fallait faire passer à tous le brevet National de Secouriste

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

.../...

mais nous avons combattu pour faire admettre le principe des "5 Gestes qui Sauvent" que l'on retrouve dans le P.A.S de la Protection Civile.

L'Association Nationale des Usagers de la route, dans cette affaire, a fait oeuvre de pionnier puisque nous avons montré la route à suivre et que nous essayons actuellement de rendre l'enseignement des "gestes de survie" homogène sur l'ensemble du territoire.

Ce serait une erreur, d'abord de brûler les étapes sans savoir exactement de quoi il retourne, de proposer au public de se procurer une trousse de secours qu'il ne pourrait utiliser faute de connaissances sans une homologation officielle que nous réclamons depuis longtemps.

Vous seriez aimable, si vous le voulez, de nous préciser le rôle que vous souhaitez jouer dans ce domaine particulier.

De notre côté, comme nous le faisons avec toutes les associations que nous contactons, nous vous proposons :

- 1° - de vous produire des articles sur ce sujet pour votre revue "Nord Automobile" dont les colonnes nous ont été ouvertes qu'une seule fois en 1971
- 2° - de vous fournir, toujours gratuitement, des livrets "5 Gestes qui Sauvent" pour vos membres.

Nous exposerons d'ailleurs notre position à M. GERONDEAU à PARIS début avril lors de notre rencontre en lui demandant une réunion au niveau National des Organismes intéressés par l'apprentissage des "gestes qui sauvent" au permis de conduire et en milieu scolaire.

Espérant être d'accord avec vous, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur-Général, en l'expression de mes sentiments distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

La réponse du 2 avril était tout à fait incomplète. Le 30, une brochure était adressée à l'ACNF. La « publicité » de l'époque était celle des AGF, de 1974, (Assurances générales de France) qui avaient financé la plus forte édition.

La référence à l'ANUR, sur la brochure, était très discrète.

Le but, le seul que nous avons, était bien de sensibiliser les usagers de la route, les informer, et les préparer à agir face à l'accident de la route, par un stage pratique de quelques heures (acceptables par tous).

Soucieux de pouvoir exprimer au sein de tous les organismes concernés, au-delà des pouvoirs publics, et d'exposer en détail le concept des « 5 gestes », j'avais proposé le 17 juillet que l'ANUR soit représentée au sein du conseil d'administration de l'ONSER (voir annexes).

Son Président voulut bien me faire une réponse d'attente le 18 août.

Entre temps, **Christian GERONDEAU** était nommé Directeur de la sécurité civile. Le SNPC (service) était remplacé par une direction au sein du ministère de l'Intérieur. Il cumulait ainsi les fonctions, ce qui pouvait être un atout pour la mise en place de l'enseignement des « gestes de survie ».

Par sa lettre du 30 septembre, sous le titre de Directeur de la sécurité civile, il était également mentionné son rôle de Secrétaire Général du CISR (mission du délégué interministériel).

On retrouvait à propos de l'obligation du port du casque (pour laquelle j'étais évidemment favorable), les mêmes problèmes d'homologation que pour la ceinture, le triangle...*

Je venais de créer, fin mai, une nouvelle association (Association des moniteurs de Secourisme du Nord) dont le but était la pédagogie du Secourisme, sa diffusion mais aussi la prévention des accidents. Le premier dossier que nous allions traiter, du fait de l'obligation du port du casque, était celui de la conduite à tenir face à un blessé casqué, inconscient, en détresse respiratoire.

Afin de prendre position, j'avais interrogé mon Maître, le **Professeur Marcel ARNAUD** qui, comme souvent, m'avait répondu.

La réponse de l'ONSER à notre demande fut négative. Mais nous étions alors reconnus pour notre action envers les blessés de la route. Les autres actions, moins intensives que pour les « 5 gestes », étaient moins connues.

Christian GERONDEAU fit passer un message dans la revue de la Fédération Nationale de Protection Civile (FNPC) – qui avait conservé les termes « Protection Civile », que je préférais également à ceux de « sécurité civile ».

* Mes autres combats pour la sécurité routière seront évoqués dans d'autres documents à venir. Certains sont abordés ici superficiellement du fait des écrits qui en font mention.



automobile-club
du nord
de la France

DIRECTION GÉNÉRALE

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

Roubaix, le 2 Avril 1975

Monsieur,

Vos lettres des 8 et 27 Mars 1975 me sont bien parvenues et ont retenu toute mon attention.

Vous faites allusion à la campagne de presse tenue par Monsieur de WARESQUIEL, Président de la Fédération Française des Clubs Automobiles, en matière d'assistance aux blessés de la route et de formation des conducteurs. Cette question se situant à l'échelon national, je me suis permis de lui transmettre vos lettres afin qu'il puisse en prendre connaissance.

Depuis sa création, l'A.C.N.F. s'est toujours penché sur la prévention des accidents de la route, la formation et l'information des automobilistes. Ce problème est suffisamment vaste pour que toutes les associations altruistes concernées y concentrent tous leurs efforts et, tout en rendant hommage à vos nombreuses initiatives, je m'étonne que vous sembliez prendre ombrage de notre participation à cette tâche que nous confierons à des personnes qualifiées.

Suivant votre proposition et pour vous être agréable, je ne suis pas opposé à examiner votre brochure "les 5 gestes qui sauvent" pour une ventilation éventuelle, dans la mesure où elle ne constitue pas une publicité pour votre association.

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

Philippe BERNARD
Directeur Général.

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT SANS BUT LUCRATIF AFFILIÉE À LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES CLUBS AUTOMOBILES

265

36 à 42
rue Maréchal Foch
59061 ROUBAIX
CEDEX 1

c. c. p. Lille 53-71
téléphone 70.92.80
boîte postale 9.257

zone d'influence
nord et pas-de-calais
DIRECTION GÉNÉRALE

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

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

Toulon, le 30 Avril 1975.

Monsieur Philippe BERNARD
Directeur Général de l'ACNF
42 rue du Maréchal Foch
59100 ROUBAIX

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

Monsieur le Directeur Général,

En réponse à votre lettre du 2 avril je vous remets ci-inclus un exemplaire du livret "5 Gestes qui Sauvent" que notre Association diffuse gratuitement.

Comme précisé dans ma précédente correspondance, nous sommes disposés à vous en fournir pour diffusion auprès de vos membres.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire Monsieur le Directeur Général, en l'expression de mes sentiments distingués.

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

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

Secrétariat Général :

Immeuble "Le Carrousel"
5, Rue Picot
83100 TOULON
Tél. 93.14.16
C.C.P. Marseille 3406-34

ANUR

Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Dble → T

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

+ livret 5 65

Toulon, le 17 Juillet 1975.

Monsieur le Président de
l' O.N.S.E.R
Avenue du Général Malleret-Joinville
94110 ARCUEIL

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

...gestes qui sauvent

Monsieur le Président,

A la suite de notre demande téléphonique d'il y a quelques mois, vos services avaient bien voulu nous faire parvenir une documentation sur votre Organisation que nous avons trouvée très intéressante.

Nous avons pensé qu'il nous serait possible de vous aider dans cette action permanente afin d'améliorer la Sécurité Routière.

Nous nous permettons donc, dans ce sens, de poser notre candidature au sein du Conseil d'Administration de l'ONSER.

Notre Association se bat, depuis plusieurs années pour que l'enseignement des "5 Gestes qui Sauvent" :

- soit introduit à l'examen du permis de conduire (épreuve pratique enseignée par des Moniteurs de Secourisme) - en cours
- soit introduit au niveau de l'Education Nationale pour compléter l'information donnée aux élèves en matière de Sécurité.

Notre action se porte également dans le domaine des postes de secours routiers que nous essayons de multiplier et de la médicalisation des secours.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments très distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

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

267

ORGANISME NATIONAL
DE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ARCUEIL, le 18 Août 1975
2, avenue du Général Malleret Joinville
B. P. n° 28 Tél. 735.71.50 - 655.34.00

PD/JB /30072

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Vice-Président

ASSOCIATION NATIONALE DES USAGERS DE LA ROUTE
Parc d'Auteuil B
59390 - LYS-LEZ-LANNOY

Monsieur le Vice-Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 17 Juillet 75
et vous remercie de l'intérêt que vous portez à l'ONSER.

J'ai été très sensible à votre demande et
estime en effet souhaitable qu'une collaboration entre nos Organismes
puisse s'établir.

Je ne peux naturellement pas vous donner
une réponse en l'espèce mais je soumettrai votre demande au Conseil
d'Administration de l'ONSER lors de sa réunion en Novembre prochain
et vous ferai connaître sa décision.

Je vous prie d'agréer, Monsieur
le Vice-Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président



H. LARRIEU

MINISTRE D'ÉTAT
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

34, avenue Marceau, 75008 PARIS

Tél. : 225.03.72 à 74

Tél. : 225.51.22 à 24

LE DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ CIVILE

Secrétaire général
du Comité interministériel
de la Sécurité routière

Paris, le 30 septembre 1975

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 13 septembre 1975 relative à la sécurité des usagers de cyclomoteurs. Je vous confirme que le Conseil des Ministres du 23 juillet 1975 a décidé de rendre obligatoire le port du casque en agglomération pour les cyclomotoristes à compter du 1er juillet 1976.

A ce sujet, il faut rappeler qu'environ 2 600 cyclomotoristes trouvent annuellement la mort lors d'un accident de la circulation routière et que la majorité d'entre eux décède à la suite de blessures à la tête. Le port du casque s'imposait donc, d'autant plus que ce type de protection divise de près de moitié le risque de se tuer en vélomoteur et motocyclette, *toutes nos statili-
ques le prouvent, et ceci avec les modèles actuels de casques.*

Cette décision n'interdit nullement de procéder à l'ensemble des améliorations susceptibles d'accroître l'efficacité des divers types de casques. Aussi, dans les prochains mois, entreront en vigueur un certain nombre de dispositions assurant une efficacité accrue de ce type de protection. En outre, l'approfondissement des connaissances dans le domaine médical ainsi qu'une analyse complète des accidents impliquant des cyclomotoristes nous permettront à court terme de progresser dans la voie d'une meilleure protection.

Loin d'être prématurée, cette décision ne peut que contribuer à réduire la gravité des accidents de la circulation routière. Le port de la ceinture, qui, lorsqu'il fut proposé, a pu paraître prématuré, a sauvé 1 300 personnes pour la seule année 1974. Faut-il temporiser lorsque la vie de nos concitoyens est en jeu ?

En vous remerciant des efforts que vous déployez afin d'assurer la sauvegarde des usagers de la route, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués *et de vous en remercier.*



Christian GERONDEAU

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

PD/CLG
N° 30224

Monsieur le Président de l'Association Nationale
des Usagers de la Route
Immeuble "Le Carrousel"
5, rue Picot
83100 - TOULON

Monsieur le Président,

Ainsi que je l'avais indiqué à Monsieur BURGGRAEVE dans ma lettre du 18 Août 1975, le Conseil d'Administration de l'ONSER s'est saisi au cours de la réunion du 6 Novembre 1975 de la demande d'adhésion de l'ANUR dans l'Association ONSER.

Tout en rendant hommage à votre action auprès des usagers en matière de sécurité routière, le Conseil a fait remarquer que les préoccupations de votre Association relèvent de la Protection Civile au Ministère de l'Intérieur. Or, ce Ministère est déjà représenté au Conseil d'Administration de l'ONSER.

D'autre part, l'ONSER est essentiellement un Organisme de réflexion et d'étude et non d'action.

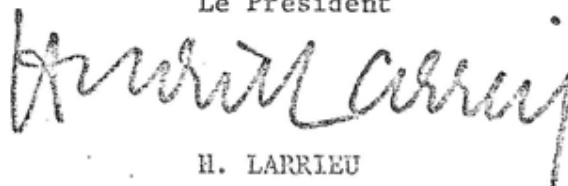
Les usagers sont déjà représentés par trois Associations au sein du Conseil, dont une Association plus particulièrement orientée dans les problèmes du secours routier : il paraît souhaitable de ne pas augmenter cette représentation.

L'ensemble de ces éléments s'est trouvé confirmé dans le vote à bulletin secret qui a donné un résultat négatif se traduisant par un refus de la demande d'admission de votre Association à l'ONSER.

Par contre, le Conseil s'est entendu pour recommander l'examen des problèmes de collaboration entre le Directeur de l'Organisme et votre Association. Vous êtes donc invité à prendre rendez-vous avec Monsieur HALPERN-HERLA, Directeur de l'ONSER (tél. 735-71-50) ou avec Monsieur DUFLLOT, Directeur Administratif et Financier (même numéro de téléphone).

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

Le Président



H. LARRIEU

Copie : Mr. BURGGRAEVE —
Parc d'Auteuil
59390 - LYS-les-LANNOY

MESSAGE

de M. Christian GERONDEAU à la FÉDÉRATION

L'essor accéléré de la civilisation industrielle, l'élévation du niveau de vie, l'exploitation de nouvelles formes d'énergie, la démocratisation des loisirs et le développement des concentrations urbaines apportent à l'homme d'aujourd'hui de nouvelles craintes et des dangers nouveaux.

Les risques qui menacent les personnes et les biens sont ainsi, de manière paradoxale, multipliés et aggravés.

La lutte contre ces périls a pris un tel caractère de technicité et demande des moyens si considérables, qu'elle exige, pour être efficace, des services dont la formation et l'équipement soient de la plus haute qualité. Telle est la raison d'être de la Protection Civile, dont la mission est complexe et la tâche considérable.

Mais cet effort ne peut pas être uniquement celui des autorités ou des professionnels ; la sécurité est un bien commun et il est normal que tous les citoyens contribuent à l'assurer. Or, votre Fédération est un intermédiaire naturel entre l'Etat et la population. Elle concilie la générosité et l'altruisme avec les impératifs de l'organisation rassemblant des hommes de tous les horizons politiques, confessionnels, sociaux et professionnels, elle est à même de faire connaître à un large public les éléments de base de la prévention et des secours.

Je songe en particulier au secourisme, dont j'ai pu constater la valeur, à de multiples reprises, en tant que responsable de la Sécurité Routière.

En plus de la formation de secouristes brevetés, il s'agit surtout, à mon sens, de permettre à chacun de pratiquer, depuis son adolescence, les techniques que l'on a appelées de manière si frappante « les gestes qui sauvent ». C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a retenu la proposition que je lui avais faite de rendre leur connaissance obligatoire pour la délivrance du permis de conduire.

Votre action, dans ce domaine, est infiniment précieuse, et je suis heureux que l'occasion me soit donnée, dès mon arrivée à la tête du Service National de la Protection Civile, de vous exprimer tout à la fois ma gratitude pour votre activité passée et ma confiance dans l'avenir de votre Fédération.

Christian GERONDEAU.

Son message, comme Directeur de la sécurité civile, consistait à confirmer son intérêt pour le Secourisme ainsi que la décision prise pour le permis de conduire.

Dans le n° 6 de la revue du CISR, en juin 1975, était publiée une étude effectuée en 1974, et comparée à celle de 1969, relative aux secours aux accidentés de la route.

Le texte était riche de renseignements et d'arguments qui ne pouvaient que renforcer notre conviction afin de former rapidement nos concitoyens.

Un décret de mai 1975, complétant celui de 1972, précisera le rôle et les missions du CISR. Ci-dessous.

Un article de presse, du journal « La Voix du Nord », confirmera, si besoin, notre objectif d'apprendre les gestes, non seulement pour le permis de conduire, mais aussi aux jeunes dans les collèges et lycées.

**COMITÉ INTERMINISTÉRIEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**
34, avenue Marceau - 75008 PARIS
Tél. (1) 47 20 62 46 et 47 20 70 32
Secrétaire général : Pierre MARREC

Institué par les décrets des 5 juillet 1972 et 15 mai 1975, ce comité interministériel comprend, sous la présidence du Premier Ministre, l'ensemble des Ministres concernés par ces problèmes (Justice, Intérieur, Économie, Éducation, Transports, Santé, Solidarité nationale, Défense, Budget, Industrie et Postes et Télécommunications).

Le secrétaire général du C.I.S.R. préside le groupe interministériel permanent de la sécurité routière (G.I.P.S.R.) composé des directeurs des principaux ministères concernés. Ce groupe constitue l'organe permanent sur le plan national de concertation interministérielle dans l'intervalle des réunions du Comité Interministériel.

Les missions fondamentales du Comité sont :

La préparation et le suivi des délibérations et décisions du C.I.S.R. et du G.I.P.S.R.,

La coordination de l'action des ministères concernés,

La liaison avec les administrations compétentes aux niveaux régional, départemental et local.

Ces activités concernent particulièrement sur le plan national et international :

L'information (presse, radio, télévision, publications, affiches, documentation),

Les affaires juridiques (législation, réglementation, contentieux),

Les missions auprès des correspondants régionaux et départementaux,

L'infrastructure routière (aménagement de sécurité sur l'ensemble des réseaux),

La planification (programme d'action prioritaire du VII^e Plan),

Les statistiques (tableau de bord, études spécialisées, sondages),

La formation (permis de conduire, éducation routière à l'école),

La sécurité des véhicules (sécurité active et passive, relations avec les organismes techniques et professionnels),

L'organisation des secours aux blessés,

La coopération européenne et relations internationales.

A tous les niveaux locaux, cette action et cette coordination sont confiées à un responsable unique : le Préfet de Région (échelon régional), Délégué régional à la Sécurité Routière.

Le Préfet de département (échelon départemental) Délégué départemental à la Sécurité Routière et au Comité départemental de la Sécurité Routière, et le Maire (échelon local), assisté d'une commission de Circulation et de Sécurité, cellule technique spécialisée de sécurité routière constituée en principe dans toute ville de plus de 100.000 habitants.

DECLENCHEMENT et INTERVENTION

DES PREMIERS SECOURS AUX ACCIDENTES DE LA ROUTE

Entre 1969 et 1974 une amélioration s'est manifestée dans ces domaines

par le colonel CHICHIGNOUD

Chef du Bureau Circulation routière à la Direction de la Gendarmerie nationale

En 1969, la Gendarmerie avait procédé à une enquête sur la façon dont les premiers secours intervenaient, sur le réseau routier situé hors des zones urbaines, en cas d'accident.

Une nouvelle enquête, effectuée en 1974, sur le même sujet, permet de faire d'utiles comparaisons.

Les deux enquêtes ont été établies sur les données provenant d'unités réparties sur l'ensemble des axes routiers (autoroutes exclues); la première a porté sur 7 départements choisis de façon à constituer un échantillon représentatif; la seconde s'est étendue à tous les départements; dans chacun d'eux, 4 brigades ont été retenues, une parmi celles où l'organisation des secours est la moins bonne, une parmi celles où elle est la meilleure et deux parmi celles où la valeur de cette organisation se situe dans la moyenne.

Les résultats des deux enquêtes sont donnés dans le tableau ci-dessous. Ils appellent les commentaires suivants :

TRANSMISSION DE LA PREMIERE ALERTE

La transmission de la première alerte tend à se concentrer sur les organismes qualifiés (gendarmerie - centres de secours) ce qui est conforme aux recommandations de la table ronde sur la sécurité routière.

En même temps, le nombre des cas où les blessés sont évacués par des ambulanciers privés ou des particuliers, sans information immédiate des services officiels, est en forte diminution.

Les moyens utilisés pour donner la première alerte sont toujours essentiellement les moyens habituels des P.T.T. (64 %). Mais la part des postes d'appel d'urgence a plus que décuplé.

Faute d'avoir recueilli, en 1969, des renseignements sur la façon dont l'alerte était diffusée par l'organisme premier saisi, aucune comparaison n'est possible à ce sujet. Là encore, le recours au réseau P.T.T. reste la règle générale. Cependant, les liaisons directes entre les services sont utilisées dans 13,5 % des cas alors qu'en 1969 ce pourcentage était sans nul doute beaucoup plus faible.

NATURE DES SECOURS

Les progrès, dans ce domaine, sont particulièrement importants. D'une part, la médicalisation s'est développée; son pourcentage a triplé en ce qui concerne la médicalisation faite par les établissements hospitaliers; elle existe également (dans une proportion qui n'a pu être chiffrée) pour les secours fournis par les sapeurs pompiers chez lesquels on trouve des interventions médicalisées ou semi-médicalisées (secouristes en liaison radio constante avec un médecin). D'autre part, le nombre de cas où les premiers secours sont apportés



par des ambulanciers privés (1) ou par des particuliers, passe de 56 % en 1969 à 27,5 % en 1974 où la majeure partie des interventions (68 %) est effectuée par les établissements hospitaliers et surtout les centres de secours.

En ce qui concerne l'accueil des blessés, on remarque la part prioritaire des établissements hospitaliers (82 %) et la diminution de celle des cliniques privées.

DÉLAI D'ALERTE

Le délai moyen d'alerte (2) passe de 9 minutes à 8 minutes 15 secondes ce qui traduit au moins une légère tendance à l'amélioration (3).

Toutefois ces délais restent encore parfois anormalement longs (de 30 à 45 minutes

(1) Les ambulanciers privés intervenant dans le cadre de conventions passées avec des établissements hospitaliers ont été décomptés sous cette dernière rubrique.

(2) Délai séparant le moment où l'accident s'est produit de celui où l'organisme premier saisi en a connaissance.

(3) D'après une enquête effectuée au cours du premier semestre de 1974, le délai moyen d'alerte, sur les autoroutes de liaison, est d'environ 3 minutes.

dans certaines régions). Parmi les principales causes (4) de retard on note :

- dans 70 % des cas, l'insuffisance de l'infrastructure téléphonique disponible : régions rurales - réseau secondaire (insuffisance à laquelle le recours au numéro d'appel unique, préconisé parfois comme une panacée, ne remédierait nullement);
- dans 30 % des cas, l'encombrement du réseau téléphonique des P.T.T. ou le mauvais fonctionnement des centraux manuels;
- dans 10 % des cas, l'effolement des premiers témoins ou les hésitations sur l'opportunité de l'appel à la Gendarmerie (cas des blessures légères notamment);
- dans 4 % des cas, l'existence d'un système de numéro d'appel unique, lorsque celui-ci n'est pas attribué à l'unité compétente, ce qui impose une retransmission supplémentaire, génératrice de retards.

DÉLAI D'INTERVENTION

Le délai moyen d'intervention (5) qui était de 22 minutes en 1969 se situe autour de 18 minutes en 1974. Les progrès, dans ce domaine, semblent dus (6) :

- parfois à une plus grande rapidité de transmission et de diffusion de l'alerte;
- le plus souvent à une meilleure organisation des permanences au sein des services

(4) Chacune de ces causes peut évidemment se cumuler avec une ou plusieurs autres.

(5) Délai séparant le moment où l'accident s'est produit de celui où les premiers secours qualifiés arrivent sur les lieux.

(6) D'après l'enquête faite en 1974, le délai d'intervention, sur les autoroutes de liaison est, en moyenne, de 12 minutes.





— poursuite de la réalisation des systèmes d'interconnexion entre les services chargés des secours;
 — étude systématique, à un niveau suffisamment élevé, de l'organisation des secteurs de secours en vue de remédier à l'insuffisance éventuelle des moyens et de faire en sorte que le temps exigé pour le déplacement de ceux-ci ne soit jamais excessif.

Néanmoins, là encore, la situation est loin d'être identique sur l'ensemble du territoire. Dans certaines régions ces délais atteignent assez souvent 45 minutes ou une heure. Les retards sont consécutifs :

— dans 72 % des cas, aux longs délais de déplacement des moyens de secours, délais dus soit aux distances à parcourir (plus de 30 km parfois) soit aux difficultés de l'itinéraire, soit à la combinaison des deux causes; il apparaît très nettement, à cet égard, que le découpage actuel des secteurs d'intervention n'est pas pleinement satisfaisant et qu'une étude systématique (menée hors du cadre trop étroit du département) serait nécessaire;

— dans 13 % des cas aux encombrements du réseau routier;

— dans 9 % des cas à l'insuffisance des moyens d'intervention disponibles; dans certaines régions rurales, en raison de l'absence d'un centre de secours équipé, les unités doivent faire appel à un ambulancier privé; celui-ci, souvent seul pour un canton, remplit en même temps d'autres fonctions (taxi) et ne peut assurer de ce fait de permanence; à noter également que, faute sans doute d'autres possibilités, des brigades rurales continuent à appeler sur les lieux des accidents le médecin généraliste du canton, du moins lorsqu'il peut être touché.



La comparaison entre les résultats de l'enquête effectuée en 1969 et ceux de l'enquête faite en 1974 montre que des progrès ont été accomplis vers une organisation plus rationnelle et plus efficace des secours aux blessés de la route.

Ces progrès tiennent, pour l'essentiel, à une meilleure répartition des responsabilités, au développement de la médicalisation et à l'amélioration des liaisons obtenues par l'implantation de bornes d'appel d'urgence et par la réalisation progressive d'une interconnexion entre les services intéressés.

Mais on ne doit pas oublier que la situation est loin d'être partout satisfaisante et que, trop souvent encore, les secours ne sont pas apportés dans des conditions acceptables, soit parce que ceux qui interviennent n'ont pas toute la compétence souhaitable, soit parce qu'ils arrivent trop tardivement.

Il convient donc de poursuivre la tâche entreprise et d'intensifier les efforts, particulièrement sur les points suivants :

- médicalisation des secours;
- équipement du réseau principal en bornes d'appel d'urgence;
- mise en œuvre d'un plan d'équipement du réseau secondaire où, à défaut de bornes d'appel d'urgence, le recours à d'autres moyens (poste téléphonique auxiliaire extérieur relié à un poste d'abonné) devrait être rapidement envisagé;

TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX RÉSULTATS DES DEUX ENQUÊTES

NATURE DES DONNÉES RECUEILLIES	ENQUÊTE 1969	ENQUÊTE 1974	OBSERVATIONS
1 - Nombre d'accidents étudiés	2656	5149	
2 - Service premier alerté (en % par rapport au total des accidents étudiés)			
— Gendarmerie	72 %	75 %	
— Centres de secours des sapeurs pompiers	13,50 %	18,50 %	
— Établissements hospitaliers	2,50 %	1 %	
— Ambulanciers privés	12,00 %	5,50 %	
3 - Pourcentage de cas où les blessés ont été transportés dans une clinique privée par un ambulancier ou un particulier sans information immédiate d'un organisme officiel	7 %	2 %	
4 - Moyens utilisés pour donner la première alerte (en % par rapport au nombre d'accidents pour lesquels la Gendarmerie a été la première saisie)			
— bornes téléphoniques d'appel urgence	0,50 %	8 %	
— réseau P.T.T.	69,50 %	64 %	
— informateur venu à l'unité	30 %	28 %	
5 - Moyens utilisés pour retransmettre la première alerte (en % par rapport au nombre d'accidents pour lesquels la Gendarmerie a été la première saisie)			Renseignements non recueillis en 1969
— liaison directe (fil ou radio)		13,50 %	
— Réseau P.T.T.		72 %	
— Sirène des sapeurs-pompiers		10 %	
— Divers		4,50 %	
6 - Organisme ayant apporté les premiers secours qualifiés (en % par rapport à l'ensemble des accidents de l'échantillon)			
— SAMU - SMUR - AMR - Ambulance médicalisée	3,50 %	10,50 %	
— Ambulance d'établissement hospitalier non médicalisée	4 %	0,50 %	
— Sapeurs-pompiers avec véhicules spécialisés	29 %	57 (1) %	
— Ambulanciers privés	47 %	22,50 %	
— Véhicules de Gendarmerie	2 %	0 %	
— Automobile privée	9 %	5 %	
— Divers (ambulances d'associations, ambulances municipales)	5,50 %	4,50 %	
7 - Établissement de soins ayant accueilli les blessés (en % par rapport à l'ensemble accidents constituant l'échantillon)			
— Hôpital	70 %	82 %	
— Clinique privée	28 %	12 %	
— Divers	2 %	6 %	blessés légers soignés dans un cabinet médical et non hospitalisés.
8 - Délai moyen d'alerte (2) (pour les accidents pour lesquels la Gendarmerie a été la première alertée)	9 mn	8 mn 15	
9 - Délai moyen d'intervention (3) pour l'ensemble des accidents de l'échantillon	22 mn	18 mn	

(1) Une partie de ces véhicules est médicalisée ou semi-médicalisée (liaison radio permanente avec un médecin).

(2) Délai séparant le moment où l'accident s'est produit de celui où la Gendarmerie en a été informée.

(3) Délai séparant le moment où l'accident s'est produit de celui où les premiers secours qualifiés arrivent auprès des blessés.

"TOUS LES AUTOMOBILISTES ET LES LYCEENS DEVRAIENT CONNAITRE LES CINQ GESTES QUI SAUVENT"

estime Didier Burggraeve, "Prix de la Vocation 1970"

Croisé des temps modernes qui aurait remplacé le heaume emplumé et la cotte de mailles par le casque blanc et le "battle-dress" du secouriste, Didier Burggraeve, avec l'opiniâtreté d'un garçon qui croit fermement à ce qu'il entreprend, depuis presque sept années mène campagne pour obtenir que l'on inclue dans l'examen du permis de conduire, la connaissance des notions élémentaires de secourisme. En d'autres termes, il voudrait que tout possesseur d'un permis de conduire désormais, connaisse les "cinq gestes qui sauvent".

Ces éléments de secourisme, de premiers secours dirions-nous, Didier Burggraeve les a consignés dans un livret bleu que tout le monde aujourd'hui connaît ou devrait connaître. En quinze pages, il y est tout expliqué sur les cinq gestes : alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder.

Agréé par le professeur Marcel Arnaud, membre de l'Académie de médecine, le livret a été édité par les soins de l'Association nationale des usagers de la route (A.N.U.R.).

Trop de victimes

Ancien sapeur-pompier de Paris, moniteur national de secourisme, médaillé par la Protection civile, instructeur de l'E.P.I. où il anime les cours de secourisme du travail, Didier Burggraeve fut mis en relation directe à cause justement de son métier, avec les accidentés de la route. Il les connaissait pas seulement à travers les récits que faisaient les journaux de telle ou telle collision meurtrière, mais il les avait vus. Vision implacable, cruelle, à laquelle on ne s'habitue jamais, et d'autant moins que le jeune secouriste constatait que si, sur tel ou tel blessé quelqu'un avait su faire le geste qui sauve, cet homme, cette femme, cet enfant ne serait pas mort. Si quelqu'un au moment de l'accident avait su faire un point de compression par exemple, ce blessé serait encore en vie à l'arrivée des secours. Impuissance tragique que le « Prix de la vocation 1970 ». celui-là même qui orienta définitivement sa vie, ne peut admettre. Il décide de partir en guerre contre un fléau qu'il juge possible de réduire par la connaissance la plus popularisée possible des notions de secourisme. Il faut abattre l'ignorance dans ce domaine, réduire le pourcentage des victimes de la route, cette route qu'il compare à un champ de bataille.

Didier Burggraeve c'est d'abord y intéresser les conducteurs de voitures, c'est ensuite y intéresser la jeunesse qui, dit-il, « ne doit pas accepter d'être incompetente et inutile devant un accident ».

Un demi-million d'exemplaires

Première opération : obtenir que lors de l'examen du permis de conduire le futur pilote soit interrogé sur le secourisme, sur les « cinq gestes ». Ce projet ne date pas d'hier. Voici sept ans, Didier Burggraeve se battait seul, aujourd'hui, vice-président national, correspondant départemental de l'A.N.U.R., entouré d'une équipe de délégués conquis par ses idées, il est soutenu sur le plan national dans ce qu'il appelle le bon combat. Didier Burggraeve ne compte plus les lettres qu'il a envoyées aux députés, aux ministres concernés par ces questions. Il avait écrit au président Pompidou ; il s'est empressé d'alerter sur l'objet de son souci, le président Giscard d'Estaing et M. Michel Poniatowski. M. Norbert Ségard, ministre du Commerce extérieur, lorsqu'il était secrétaire d'Etat fut aussi informé par une lettre. Tous ont un dossier sur la nécessité d'initier les candidats à la conduite de la voiture, au secourisme. Le président national de l'A.N.U.R., le Toulonnais M. Ardoineau, lui apporte son concours. L'objectif de 1974 était de diffuser le livret des « cinq gestes » ; cette année, un demi-million d'exemplaires seront distribués pendant le premier semestre dans la région du Nord et principalement parmi les collégiens et les lycéens.

Le secourisme dans les lycées

C'est le but de la seconde opération de sensibilisation du public. « Le 10 % pédagogique » pourrait être dévolu, dit Didier Burggraeve à cet enseignement utilitaire sinon humanitaire. Nous attendons l'appui de la délégation à la Sécurité routière et du ministère de l'Education nationale « pour entrer dans les C.E.S. et lycées avec le petit livret bleu ». On objectera : « Qui enseignera les cinq gestes » ?

Pour Didier Burggraeve, là n'est pas l'écueil. « Nous avons l'outil, le moyen de faire travailler, ensuite nous avons l'armature pédagogique et technique : plusieurs dizaines de milliers de gens : sapeurs-pompiers, secouristes actifs, 1.200 moniteurs nationaux peuvent entrer rapidement en action et animer une vaste campagne sur le plan de la ville, du département et du pays.

« Il suffit qu'un "feu vert" s'allume et nous quitterons le stade expérimental qui a été entrepris dans quelques établissements et cela, avec beaucoup de succès ».

S'il a demandé au président de la République qu'il crée un ministère de la Sécurité, les suggestions de Didier Burggraeve sur les moyens de réduire les accidents et par conséquent de renforcer la sécurité routière, ne manquent pas : il est de ceux qui veulent des ceintures de sécurité sur toutes les voitures, anciennes et neuves ; des ceintures aussi à l'arrière du véhicule ; il admet que le système de ceintures n'est pas commode et qu'on devrait faciliter son maniement, il préconise aussi l'emploi de l'appui-tête, il réclame enfin une extrême sévérité pour les automobilistes surpris ivres au volant et auteurs d'un accident.

Mais le problème de l'alcool au volant sera certainement l'objectif No 2 de Didier Burggraeve et de l'A.N.U.R. Pour le présent, il s'agit de réunir 10.000 signatures de Roubaisiens et de Tourquennois pour le projet « d'inclure des notions de secourisme dans l'examen du permis de conduire » et d'apporter cette manne au ministre de l'Intérieur, avec d'autres signatures glanées dans toutes les régions de France.

1976-1977

Par rapport au CISR et à **Christian GERONDEAU**, aucune démarche particulière en 1976 dans les archives à propos des « 5 gestes ».

Mais, en 1975, il y avait eu la création de nouvelles structures associatives : Les « équipes SOS » rattachées à la FFSS (Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme) – en remplacement des « équipes actives de l'EPI » ; puis du Comité Départemental du Nord, et « l'Association des moniteurs » qui deviendra ensuite l'ADPS (pour le développement de la prévention et du Secourisme) - pour devenir enfin le CAPSU.

Egalement, il y avait eu la mise en route du combat, national, et non plus uniquement à l'échelon local, contre l'alcool au volant, avec M. **Georges VEDRINE**, qui avait pris contact avec moi suite à un article intitulé « Guerre à l'alcool au volant », paru dans la revue « Sécurité routière ».

Toutefois, cette absence de relances des services autour de **Christian GERONDEAU** (sécurité routière puis également sécurité civile), ne m'empêchait nullement de poursuivre mes contacts avec les parlementaires, essentiellement des députés, mais aussi quelques sénateurs.

Ainsi, M. **BARBEROT**, qui avait entrepris plusieurs démarches, demandait-il, par une QE en date du 22 janvier 1977 au premier Ministre (qui préside, il faut le rappeler le CISR), quand la décision de novembre 1974 serait appliquée, après plusieurs reports, d'année en année, jusqu'à la dernière date annoncée, le 1^{er} janvier 1978.

Christian GERONDEAU s'exprima par ailleurs dans un éditorial intitulé « Les gestes de survie », dans la revue PCSI* de juin 1977.

Il y cite la circulaire du 18 juillet (1) 1975 instituant une formation aux « gestes élémentaires de survie ».

Il rappelle le nombre de Secouristes (BNS – formation longue) formés en 10 ans : 1 500 000, soit 150 000/an à l'époque. Dont 20% sont des professionnels, soit des Secouristes (actifs) des associations.

Il cite le « grand public », une « forme simple » et les accidents de la route. Il rappelle que la CNS (Commission Nationale de Secourisme) avait validée cette idée dès 1968 (voir année 1968) et confirme la décision du CISR de 1974.

* PCSI : Revue Protection civile et sécurité industrielle, revue trimestrielle éditée par la société France Sélection à Paris (aujourd'hui à Aubervilliers), à laquelle a collaboré notre Président d'honneur, Paul REYNAËRT ; société éditrice de nombreux ouvrages sur le Secourisme et la sécurité, dont le « Précis de Secourisme routier », en 1971, de notre Maître, le Professeur Marcel ARNAUD (Voir Bibliographie).

(1) – Coïncidence, je suis né un 18 juillet !

PARIS, le

QUESTION ÉCRITE
J.O. DÉBATS A.N. DU 22^e janvier 1977
PAGE 304

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

35050 — 22 janvier 1977. — M. Barberot rappelle à M. le Premier ministre qu'en novembre 1974 le comité interministériel de la sécurité routière a approuvé une proposition tendant à ce que l'enseignement de la conduite à tenir en cas d'accident de la route soit inclus dans les épreuves du permis de conduire, à compter d'une date fixée primitivement au 1^{er} janvier 1976, puis au 1^{er} janvier 1977, puis au 1^{er} janvier 1978. Il lui demande s'il peut lui préciser à partir de quelle date cette épreuve pratique sera rendue obligatoire, quelle durée d'enseignement sera retenue et quelles seront les modalités d'organisation de cet enseignement.



EDITORIAL

LES GESTES DE SURVIE

PAR une circulaire en date du 18 juillet 1975, la Direction de la Sécurité civile avait annoncé la création d'une « Attestation d'aptitude aux gestes élémentaires de survie ». Les fondements sur lesquels reposait cette initiative étaient les suivants :

Depuis l'institution, par décret du 7 janvier 1966, du Brevet national de secourisme, la formation des secouristes s'est considérablement développée. En dix années, plus de 1 500 000 citoyens ont subi avec succès les épreuves de cet examen et plus de 300 000 d'entre eux servent activement, notamment dans les corps de sapeurs-pompiers, les équipes de la Croix-Rouge et les associations.

Mais devant la progression en importance et en fréquence des risques de la vie moderne, il fallait étendre cet effort d'information non plus aux seuls spécialistes mais auprès du grand public. Les principes essentiels permettant d'apporter un concours efficace lors des premiers secours devaient être enseignés sous une forme simple au plus grand nombre possible d'individus et en particulier, devant la multiplication des accidents de la route, aux conducteurs de véhicules.

Dès le 3 octobre 1968, la Commission nationale de secourisme s'était prononcée pour l'introduction de l'enseignement des premiers secours dans les épreuves du permis de conduire.

Le Comité interministériel de la sécurité routière devait décider, lors de sa séance du 28 novembre 1974, que l'attestation d'aptitude aux gestes élémentaires de survie serait demandée dans un proche avenir aux candidats se présentant au permis de conduire.

La création de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie a fait l'objet du premier chapitre du 1^{er} titre du décret n° 77-17 du 11 janvier 1977, relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme.

L'article 1^{er} précise que l'enseignement porte sur la connaissance des gestes d'urgence les plus simples à accomplir en cas d'accident : protection, alerte et secours en cas d'asphyxie, d'hémorragie, de perte de connaissance.

Cet enseignement doit être répandu le plus largement possible ; c'est pourquoi l'âge à partir duquel il peut être reçu a été fixé à 12 ans et le temps nécessaire pour le suivre a été très limité. Le ministère de l'Education prend actuellement les dispositions nécessaires pour l'introduire progressivement dans ses établissements.

La formation aux gestes de survie peut être dispensée, non seulement par les moniteurs de secourisme, mais encore par tous les secouristes actifs, c'est-à-dire ayant été recyclés depuis moins de trois ans.

Le contrôle des connaissances est confié à un médecin et à un moniteur de secourisme.

L'ouvrage « LES GESTES DE SURVIE », rédigé par le regretté Médecin-général Genaud, en collaboration avec les services de France-Sélection, répond au programme annexé à la note d'information du 18 juillet 1975 : comment protéger, alerter et secourir.

Des chapitres particuliers sont consacrés aux notions élémentaires de prévention des accidents à la maison et en vacances et j'apprécie, à ce sujet, la sortie de cet ouvrage au moment où s'ouvre la campagne d'information sur les accidents domestiques. La partie pratique sur le dégagement des victimes, la mise en position d'attente, les mesures à prendre par les témoins d'accidents de la route, permet l'exercice par tous, sur des connaissances, certes élémentaires mais suffisantes, de l'esprit civique appliqué à l'aide aux accidentés et à la prévention des accidents.

Christian GERONDEAU,
Directeur de la Sécurité civile.

C'est le décret du 11 janvier 1977 « portant réforme du Secourisme » qui avait ajouté aux nouveaux programmes de formation un nouvel enseignement, le plus simple depuis toujours, et le plus proche des « 5 gestes ».

J'avais confiance, car les propos de **Christian GERONDEAU** étaient conformes à ce que nous avons discuté ensemble. Il était ainsi prévu de rendre accessible la formation aux « GES » aux jeunes, à partir de 12 ans, avec le concours de l'Education Nationale.

C'était une autre innovation alors que jusqu'alors il fallait avoir 16 ans pour suivre une formation au Secourisme (j'avais dû attendre cet âge, moi-même, à regret, pour suivre ma première formation, celle de SST, en 1965).

Pour aider les moniteurs de Secourisme, seuls habilités à former les candidats au (x) permis de conduire, il avait été prévu le renfort des Secouristes actifs, c'est-à-dire des Secouristes encadrés au sein des associations.

J'avais proposé que, uniquement pour cette initiation, soit envisagée la création d'un niveau pédagogique intermédiaire, l'initiateur, de façon à ce que des éléments pédagogiques leur soient enseignés. Proposition qui ne fut pas retenue. Mais que j'avais mis en place au sein de mes associations (on les appelait alors des aides moniteurs).

Par contre, le « contrôle » des connaissances des stagiaires était à nouveau confié à un médecin, ce qui alourdissait considérablement l'organisation. C'était aussi inutile et difficilement réalisable partout.

Si les enseignants sont placés sous le contrôle de ces médecins attachés au Secourisme, il est alors inutile et superfétatoire de leur faire à nouveau superviser et reconstruire les personnes formées. C'est ce principe qui fut ensuite retenu puis étendu enfin aux autres formations.

Christian GERONDEAU cite l'ouvrage « Les gestes de survie », rédigé par le **Médecin-général GENAUD**. Mais cet ouvrage abordait hélas beaucoup d'autres aspects du Secourisme, de nombreux gestes qui nous éloignaient des « gestes élémentaires » prévus.

C'est bien le directeur de la sécurité civile qui signe cet éditorial, c'est-à-dire le chef de l'administration en charge du Secourisme en France et donc de la mise en place de cette formation de masse.

Parmi les nombreuses démarches de parlementaires, citons celle de M. **HERZOG**, ancien ministre « des sports », connu de tous par son épopée.

Il avait interrogé le Directeur de la sécurité civile sur le retard pris pour la formation (obligatoire) des gestes de survie (pour obtenir un permis de conduire), objet de la QE de M. **BARBEROT**, en janvier, au premier Ministre.

C'est le bureau de la formation à la DSC qui fut chargé directement du dossier et qui rédigea le courrier au ministre, signé par **Christian GERONDEAU**.

Le programme, pourtant fixé, devait encore être examiné par...la CNS, en septembre 1977 ! (Soit près de 3 ans après la décision du CISR). On en restait à 6 heures mais avec un découpage de 2h de théorie et 4h de pratique.

Ce qui confirmait que les « 5 gestes » pouvaient s'enseigner très valablement, c'est-à-dire avec le temps nécessaire, en 5 heures !

Ce découpage fut ensuite aussi abandonné.

Si on nous avait écouté dès le départ... que de temps gagné !

Toutefois, il était décevant que le retard, ou l'attente, soient attribués à la préparation des structures dans les départements.

Je connaissais M. **Serge GROSCLAUDE** qui, ensuite, sera le titulaire du bureau de la formation. Je l'avais connu à Tours, en décembre 1971, lors d'un stage de moniteur de « Secourisme rural », destiné à enseigner un Secourisme adapté à ces risques*. Il avait innové dans son département en tant que DDPC (Directeur départemental de la Protection civile) ; je l'avais revu ensuite à plusieurs reprises, au SNPC puis à la DSC.

Le même jour, **Christian GERONDEAU** adressait également à **Maurice HERZOG** une lettre en y joignant copie de la lettre qu'il me faisait parvenir.

A cette date, la décision était toujours acquise. Elle était même confirmée et on expliquait précisément les différentes raisons du retard.

Le 30 juin, ce n'était plus le Directeur de la sécurité civile mais le Délégué à la sécurité routière, Secrétaire général du CISR, qui m'écrivait, pour aborder la mise en place de l'enseignement des gestes de survie, et à propos du fléau de « l'alcoolémie au volant ».

Concernant les ravages de l'alcool au volant, **Georges VEDRINE**, qui avait perdu un de ses fils, de 20 ans, tué par un récidiviste, et moi-même, nous avons lancé une pétition nationale afin de recueillir 100 000 signatures pour obtenir du gouvernement des textes pour un retrait définitif du permis de conduire en cas d'accident mortel.

Je n'ai jamais eu aucun doute sur l'honnêteté intellectuelle de **Christian GERONDEAU**. Mais il était temps d'agir concrètement pour ces deux mesures. Des milliers de vies humaines étaient concernées, chaque année !

Il n'y avait plus de temps à perdre !

* Cette formation spécifique a été supprimée des mentions complémentaires à la formation de base de l'époque (BNS). L'enseignement est dispensé par la MSA (Mutuelle sociale agricole) dans le cadre de la formation SST-A, soit le même programme INRS que les SST avec, en plus, les risques liés au milieu agricole.

~~MINISTRE DES AFFAIRES~~
 MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DE LA SECURITE CIVILE

PARIS, LE

21 JUIN 1977

Sous-Direction de l'Administration
Générale

Bureau de la Formation

Tél. 758.11.86 - Poste 265

SC.AG.FOR.N°

1734 - 9

Monsieur,

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

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

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

.../...

Monsieur Didier BURGGRAEVE
 Parc d'Auteuil B

59390 LYS LEZ LANNOY

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

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

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

Le Directeur de la Sécurité Civile



Christian GERONDEAU

~~MINISTRE DES AFFAIRES~~
 MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DE LA SECURITE CIVILE

21 JUIN 1977

Sous-Direction de l'Administration
Générale

PARIS. LE

Bureau de la Formation

Tél. 758.11.86 - Poste 270

SC/AG/FOR/N° 1736 - 1

Monsieur le Ministre,

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

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

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

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

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

Le Directeur de la Sécurité Civile



Christian GERONDEAU

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

75007 PARIS

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU
75008 PARIS

TÉL. : 225.03.72 A 74
225.51.22 A 24

SECRETARIAT GÉNÉRAL

LGR/1606

PARIS, LE 30 Juin 1977.

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 13 juin écoulé par laquelle vous attirez mon attention sur deux mesures qui vous paraissent essentielles pour améliorer la sécurité routière, à savoir la formation pratique des automobilistes sur la conduite à tenir en présence de blessés d'accidents de la route et la lutte contre l'alcoolémie au volant.

Soyez persuadé que partageant entièrement vos préoccupations je m'emploie avec ténacité à agir auprès des Administrations concernées pour remédier à la situation qu'avec pertinence vous signalez et faire intervenir les réformes nécessaires.

En ce qui concerne le premier sujet que vous évoquez, le décret du 4 janvier 1977 qui a notamment institué l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie constitue une étape importante dans le domaine des secours aux blessés de la route. Je m'emploie actuellement à faire hâter l'intervention de l'arrêté d'application qui doit être pris sous le timbre de plusieurs Départements ministériels et qui permettra de donner une plus grande importance à l'enseignement et à la pratique du secourisme au niveau des auto-écoles et de l'examen du permis de conduire. Je crois en effet devoir vous indiquer que déjà, en application d'une décision du Ministre de l'Équipement du 24 août 1976, tous les programmes des épreuves de l'examen technique qui sont afférentes à la délivrance des permis des catégories A (motocyclettes) A1 (vélo-moteur) B (voiture de tourisme) C et C1 (poids lourds) D (transports en commun) comportent une rubrique à ce sujet. Les auto-écoles sont en conséquence tenues de donner à leurs élèves la formation correspondante. Ce thème fait également l'objet d'interrogations lors de l'épreuve théorique audio-visuelle ou orale lors de la passation des examens du permis organisés par le Service National du permis de conduire.

Quant à la question de la lutte contre l'alcoolémie au volant, j'entends dans le cadre des responsabilités qui m'ont été confiées, poursuivre sur ce point une action vigilante.

A plusieurs reprises, des campagnes d'information ont été engagées avec le maximum de moyens, notamment audio-visuels, pour sensibiliser les conducteurs sur cet important problème. Je puis vous donner

l'assurance que ces campagnes seront régulièrement renouvelées et je me propose de le faire dans le courant du quatrième trimestre de cette année.

L'action d'information que j'ai entreprise, notamment au niveau des milieux parlementaires et des grandes Associations, a permis de présenter dans des conditions favorables à l'examen de l'Assemblée Nationale le projet de loi-adopté par cette Assemblée le 16 juin 1977 - qui déposé par M. BOUDET, Député et plusieurs de ses collègues et amendé par le Gouvernement, vise à sanctionner plus sévèrement par l'annulation du permis de conduire les personnes ayant conduit sous l'empire d'un état alcoolique et à autoriser, sous certaines conditions, les contrôles aléatoires des conducteurs par l'épreuve de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.

Je souhaite que ce projet de loi recueille l'approbation du Sénat car il constituera à mon sens un moyen efficace et hautement dissuasif de la lutte contre l'alcoolémie au volant.

En vous remerciant à nouveau de l'intérêt que vous portez aux problèmes de la sécurité routière, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Lauréat de la Fondation de
la Vocation

Parc d'Auteuil B
59390 - LYS LEZ LANNOY

Son troisième paragraphe évoque une rubrique déjà insérée (depuis 1976) sur le comportement à adopter et des questions lors de l'épreuve théorique (audio visuelle). Mais il s'agissait uniquement de conseils, de consignes, certes utiles, mais superficiels, donnés en quelques minutes par les enseignants de la conduite. Cette situation a perduré durant toutes ces années.

Puis, cet argument a été utilisé pour prétendre que la conduite à tenir en cas d'accident de la route était « déjà » enseignée et que cela paraissait suffisant !

A propos de la proposition de loi de M. **BOUDET***, le retrait à vie ne fut pas retenu, loin de là et je me souviens d'échanges écrits vigoureux avec le député *.

Nous étions très éloignés de la mesure psychologique qu'il aurait fallu prendre ! 30 années plus tard, 30 à 35% des accidents mortels de la route sont toujours le fait de l'alcool au volant !

Ce n'était pas la faute de **Christian GERONDEAU**. Nous avions à l'Assemblée Nationale (qui a toujours le dernier mot et qui peut valider des modifications apportées par les sénateurs), les députés et les groupes que nous méritions. Chacun jugera. Mais évidemment, je répondais, le 6 juillet 1977, en détail, à propos de ces deux combats phares que je menais de front, pratiquement en tant que simple citoyen, uniquement Instructeur de Secourisme et coanimateur de la campagne nationale contre l'alcool au volant.

Certes, après 5 années comme « premier responsable direct » de la sécurité routière et 2 années comme « patron de la sécurité civile », le « tout à fait insuffisant » était peut être direct mais reflétait ce que je pensais.

Ce reproche s'adressait plus aux entourages de **Christian GERONDEAU** à la sécurité routière et à la sécurité civile, qu'à lui-même, même s'il était effectivement le destinataire du courrier.

Il y avait encore des points à éclaircir afin de démarrer effectivement l'enseignement. Les lieux de formation ne devaient pas être les autos-écoles (sauf si la formation était organisée avec une association agréée avec l'accord des deux parties) ; mais les locaux habituels des structures existantes et reconnues par un agrément – en fait un rattachement à une organisation nationale.

Devant ces difficultés persistantes, je me convainquais de poursuivre mon action pour faire connaître les « 5 gestes » et je demandais que ce soit cet enseignement qui, en définitive, soit retenu au final.

* Voir dossier spécial « alcool au volant » du CAPSU (1993) et tous les bulletins qui traitent de ce fléau meurtrier et intolérable.

* A lire dans les Mémoires à venir (mais M. BOUDET avait fait ce qu'il pouvait, il était pourtant député !).

2
Le 6 juillet 1977

Didier BURGGRAEVE

Monsieur Christian GERONDEAU
Secrétaire Général du Comité
Interministériel de la
Sécurité Routière,
34 Avenue Marceau
75008 PARIS

*Dbl à G.V.
+ Phob. aut 5 Gte N.E
+ " aut. Sme P.C/Suisse
" aut. v.v. Nouvelle
mesures Ste Route.*

Monsieur le Secrétaire Général,

Je tiens à répondre à votre lettre du 30 juin dernier dont je vous remercie.

Vous me dites partager mes préoccupations concernant et la formation des automobilistes aux "gestes qui sauvent" et la lutte contre "l'alcool au volant".

Or, il faut bien reconnaître que jusqu'à présent ce que vous avez fait dans ces deux domaines depuis votre arrivée à la Sécurité Routière, voici 5 ans, malgré d'autres réalisations, est tout à fait insuffisant.

Le décret du 4 janvier 1977 est à mon avis très en retard. Il pouvait sortir au moins en janvier 1975. Ce décret n'indique pas l'enseignement au permis de conduire et une récente réponse du Ministre de l'Equipement le précise ! L'enseignement facultatif des nouveaux conducteurs devrait rentrer dans les faits le 1er janvier 1978. Vous n'en faites pas état. A ce rythme, comme toujours, nous serons les derniers à appliquer alors que nous avons été - comme souvent, les premiers à proposer.

Je vous remets ci-inclus un document relatif à l'enseignement obligatoire du Secourisme au permis de conduire en Suisse. On y reprend tous nos arguments !

En ce qui concerne cette formation, nous ne sommes pas d'accord sur plusieurs points :

- le temps de formation
- le programme arrêté
- le lieu de formation
- les enseignants.

D'autre part, je ne partage pas du tout votre point de vue au sujet de la décision du 24.8.1976 du Ministère de l'Equipement en ce qui concerne les interrogations prévues lors des épreuves des différents permis.

.../...

2
.../...

1° : pour les diapositives, non seulement les questions sont idiotes mais elles ne servent à rien car l'on confirme aux futurs automobilistes qu'en dehors de l'alerte des secours et de la protection des lieux, il faut attendre. Ce qui est faux !

2° : j'ai sous les yeux le dernier Code de la route : évidemment il y a un mieux car auparavant on ne parlait pas du tout de Secourisme. Aujourd'hui on en parle mais avec des croquis dangereux ou en évoquant le garrot que, d'un autre côté les Moniteurs de Secourisme essaient de faire disparaître de l'esprit du public. Le Code, c'est une chose, le Secourisme, une autre.

De plus, ces renseignements étant donnés dans les autos-écoles elles-mêmes, la plupart du temps par des moniteurs de conduite dont peu détiennent le brevet de Secouriste, cette décision apparaît plus dangereuse qu'utile et c'est bien regrettable.

Je poursuis donc ma Campagne "5 Gestes qui Sauvent" comme vous pourrez le constater par l'article ci-joint paru dans la Presse du Nord.

J'ai examiné par ailleurs les récentes déclarations de M. le Premier Ministre au sujet de la Sécurité Routière et j'ai enfin entendu parler de l'alcool au volant. Je constate que le Combat que nous avons entrepris M. Georges VEDRINE et moi-même en lançant notamment une Pétition Nationale de 100.000 signatures a partiellement porté ses fruits.

Toutefois, M. le Premier Ministre n'a pas indiqué les mesures qui seront prises. Et il n'a pas évoqué les morts absurdes sur les routes par manque d'éducation du public malgré mes nombreuses correspondances. C'est assez décevant !

Mais je reviens à votre lettre qui est surprenante. Vous parlez des campagnes d'information : résultats ZERO. Et je vous l'avais écrit à plusieurs reprises depuis 1972. Les renouveler ? Oui, à condition qu'il y ait en même temps des mesures prises ! La situation de l'alcool au volant se dégrade : ce sont les termes d'un de vos collaborateurs dans une revue des Parlementaires voici 3 ans ! Alcool au volant : 40 % des accidents de la route. En cela tout le monde est hélas d'accord.

Il m'est nécessaire pour terminer de vous dire que je crois fermement que ce que l'Assemblée Nationale a partiellement décidé il y a quelques semaines tient au seul fait de la Campagne de M. VEDRINE et de moi-même et de personne d'autre car la proposition de loi 898 dont vous faites allusion a été rédigée par mon Ami VEDRINE lui-même en 1973, les milliers de signatures, l'appui dans toute la France de plus de 120 journaux et les relations que nous avons menées avec une centaine de Députés ont fait bouger cette proposition qui, à notre avis est totalement insuffisante. Notre Campagne prendra un nouvel essor en septembre afin que le texte actuel soit amendé.

Sincèrement,

Concernant les campagnes d'information organisées par les pouvoirs publics (affiches 4x3, radios, télévisions), il fallait bien sûr les renouveler mais ce ne devait pas être uniquement le seul moyen utilisé pour tenter de changer le comportement des usagers, et de sauver des vies.

C'est M. **BONNES**, adjoint au secrétaire général qui me répondit le 21 juillet. Son deuxième paragraphe (près de 3 ans après la décision du CISR) est curieux puisqu'il indique que « le principe de cet enseignement est désormais acquis » (?).

Qui était donc en mesure de remettre en cause une décision prise par un CISR présidée par le premier Ministre ?

Des fonctionnaires au cabinet du ministre des transports ? Ou de la santé, voire du ministère de l'Intérieur ? Assez influents pour convaincre leur ministre respectif ?

J'étais aussi et toujours en attente de ma convocation à une réunion de la CNS (ma lettre du 10 août). J'attendrais en fait encore quelques années*

Le 18 août de cette année 1977, en plein été, au moment où la plupart d'entre nous se trouvent en vacances, disparaissait le **Professeur Marcel ARNAUD**. Je fus prévenu personnellement par un faire-part adressé par la famille. J'étais très peiné et affecté par la mort de cet homme que j'avais eu le privilège de rencontrer, d'abord durant une semaine lors de ma formation au Secourisme routier (en avril 1970), le revoir et correspondre avec lui.

En hommage à **Marcel ARNAUD**, j'écrivais un texte qui fut publié dans la revue « Le Devoir » de la FFSS – dont j'étais le Président départemental -, puis en organisant un exercice de secours, comme il savait si bien le faire, à Roubaix, qui lui fut dédié et à l'issue duquel, tous ensemble, nous nous étions figés pour une minute de silence (donc de recueillement à sa mémoire).

La Fédération (FFSS) faisait parvenir à l'ensemble des comités et associations une circulaire (datée du 24 octobre), afin de préparer l'organisation des sessions (donc dès 1978).

C'est **Roger HANTZ** (1) qui en fut le rédacteur, que je connaissais déjà depuis plusieurs années et avec qui, au sein de la FFSS, je fis un bout de chemin afin de servir le Secourisme, jusqu'à la création de l'ASAR en 1979. Mais nous restâmes ensuite en contact.

* Tous ces détails seront évoqués dans le mémoire à venir, consacré au ministère de l'Intérieur (en prévision = 11^{ème} mémoire ; le 10^{ème} devant être consacré en totalité au ministère des transports).

(1) - Lors d'une réunion plénière de la CNS à laquelle je fus invité, dans les années 80, Roger HANTZ était présent et représentait la FFSS, juste à côté de Jean LAURENT-PERUSSEL, Président et fondateur de l'UNPC (et du CNPC). Ce sont ces deux seules personnes qui défendirent (sans les nommer), les « 5 gestes », afin qu'on apprenne (quelques gestes) pour obtenir un permis de conduire. A part moi-même, présent debout (car arrivé en retard), près du Professeur SABATHIE de Bordeaux, personne ne prendra position. Toutefois, le Professeur SABATHIE, que je ne connaissais que de nom à l'époque, se rapprocha de moi pour me glisser à l'oreille : « c'est vous qui avez raison, mais ce n'est pas ce que l'on pense ici ».

PREMIER MINISTRE

34, AVENUE MARCEAU, 75008 PARIS

TÉL. : 225.03.72 A 74

225.51.22 A 24

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

PARIS, LE

21 JUIL. 1977

LGR/1621

Monsieur,

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

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

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

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

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

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

L'Administrateur Civil
Adjoint au Secrétaire Général



 Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Lauréat de la Fondation la Vocation
Parc d'Auteuil B

59390 LYS-LEZ-LANNOY

291

Le 10 Août 1977

Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY

+ Phot. public. s/Sme
+ avec encens
+ aut v.v. s/Sme O.B.

Monsieur Christian GERONDEAU,
Secrétaire Général du Comité
Interministériel de la
Sécurité Routière,
34 Avenue Marceau
75008 PARIS

Monsieur le Secrétaire Général,

Je vous remercie de votre lettre du 21 juillet qui m'apprend clairement que l'initiation au Secourisme des candidats au permis de conduire est un principe acquis et qu'il se développera progressivement.

Toutefois, permettez-moi de revenir sur le dernier paragraphe de votre lettre qui précise : "cette importante réforme est loin de recueillir, notamment dans le public, la large adhésion nécessaire à son adoption".

Voulez-vous parler des notions de Secourisme au permis de conduire ou du retrait définitif du permis de conduire en cas d'accident mortel en état d'ivresse ?

J'ai pris bonne note de la réunion pour le mois prochain de la Commission Nationale de Secourisme où j'avais demandé à être entendu, mais vous ne m'avez jamais répondu.

Je profite de ce courrier pour vous remettre sous ce pli photocopiés de certaines pages d'une publication relative au Secourisme et qui comporte, à mon avis, de graves lacunes. Nous sommes très loin encore d'une harmonisation du Secourisme.

Dans votre réponse, vous n'abordez pas également le problème de la formation aux gestes de survie (formateurs, temps, pédagogie etc).

Je vous remets donc sous ce pli les articles que la Presse du Nord a bien voulu faire paraître sur mes réflexions et mes idées sur le Secourisme d'aujourd'hui et de demain. J'espère que vous voudrez bien en tenir compte et me dire ce que vous en pensez.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire Général, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

Réf. 77/5435

Paris, le 24 Octobre 1977

CIRCULAIRE FÉDÉRALE
=====

Destinataires : Comités Départementaux
Associations affiliées
Délégués et correspondants locaux

Objet : Attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie.

Références : Circulaire fédérale n° 3438 du 25 Août 1975
Note d'information Sté Civile n° 1933 du 13 juillet 1977
Séance de travail de la C.N.S. du 29 Septembre 1977

Comme suite aux prescriptions du décret n° 77/17 en date du 4 Janvier 1977 et dans l'attente des textes d'application (actuellement en cours d'élaboration après étude de la Commission Nationale du Secourisme), la Direction de la Sécurité Civile a émis le souhait que chaque Organisme national spécialisé dans l'enseignement du Secourisme fasse des séances d'initiation aux gestes de survie.

Particulièrement prudente sur l'emploi de Secouristes, dits "actifs", dans cette discipline, notre Fédération, par le canal de la C.T.P.S., a préconisé, dès 1975 (cf. circulaire fédérale n° 3438), d'intensifier la formation des Educateurs fédéraux secouristes du 1er degré (Animateur-Initiateur) destinés à participer à l'application du programme d'initiation secouriste, en renfort des Moniteurs et Instructeurs.

Estimant qu'à l'heure actuelle, les Comités Départementaux et Associations affiliées sont dotés d'effectifs plus importants en Cadres enseignants du Secourisme qu'en 1975, il semble raisonnable d'accepter la suggestion de la Direction de Sécurité Civile et de commencer, dès maintenant, à appliquer le programme d'initiation aux gestes élémentaires de survie.

A noter que si le dit programme doit subir des modifications (vraisemblablement plutôt de forme que de fonds), il est impératif afin d'éviter une anarchie dans son application, de respecter intégralement le contenu exposé dans le document annexe à la Note d'information ministérielle du 13 juillet (cf. Annexe 1 à la présente circulaire).

En conséquence, il est rappelé qu'il ne s'agit pas d'un brevet d'enseignement mais d'une attestation d'initiation (article 5 du projet d'Arrêté d'application) délivrée à l'issue de 6 heures de travaux essentiellement pratiques.

Nos cadres fédéraux, rompus à la vulgarisation de ce genre de programme, puisqu'il y a une certaine analogie avec le programme S.S.T., veilleront à ne pas dépasser le chiffre optimum de participants à chaque séance (12 à 15) et de ne pas alourdir les travaux pratiques par une théorie, intéressante certes, mais inutile dans ce programme.

.../...

Ces 6 heures d'initiation ne seront pas sanctionnées d'un examen. L'Animateur des séances se bornera à s'assurer que les participants seront aptes à effectuer correctement les gestes enseignés.

L'âge minimum des participants est fixé à 12 ans.

Il appartiendra aux Présidents des Comités départementaux F.F.S.S. d'établir et de décerner les attestations provisoires (cf. modèle en annexe 2 de la présente circulaire) qui seront homologuées par les Services Officiels (vraisemblablement préfectoraux) dans un avenir indéterminé (une circulaire ultérieure vous renseignera en temps utile).

Dans le cas où il n'existe pas de Comité Départemental, le Président de l'Association affiliée locale est habilité à signer ce document.

En ce qui concerne les correspondants locaux F.F.S.S. (secteur géographique sans implantation de structure fédérale) ils adresseront les attestations, avec leur visa, au Siège Fédéral, 28, rue Lacroix à Paris 17^e où elles seront signées par le Président.

Les sessions d'initiation seront dispensées gratuitement. Par contre, un droit d'inscription de 20,00 frs. pourra être demandé à chaque participant et restera acquis au Comité Départemental formateur.

Pour votre information, il est rappelé que la F.F.S.S. est représentée au sein de la Commission Nationale du Secourisme par le Docteur Rosay, Membre du Comité de Direction et de la Commission Médicale fédérale, Conseiller de la C.T.P.S.

Il vous sera rendu compte, en temps opportun, des travaux de la C.N.S., actuellement en cours.

Roger Hantz

Vice-Président Fédéral,
chargé du Secourisme

a



ANNEXE 1

A LA NOTE D'INFORMATION N° 1933 DU 13 JUILLET 1977
de la Direction de la Sécurité Civile

ATTESTATION D'INITIATION AUX GESTES ÉLÉMENTAIRES DE SURVIE

THÉORIE (2 heures)

Le Sigle P A S (Protéger, Alerter, Secourir)

1 - PROTEGER

But : Eviter le "Sur-accident" (le feu, un néo-traumatisme)

Comment :

- . En cas d'accident de la circulation
- . En cas d'accident à la maison (incendie, électricité, asphyxie)

2 - ALERTER

Qui ?

Comment ?

De quoi ?

3 - SECOURIR

Règles générales

Règles particulières

le signe A B C :

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

B : Bouche à bouche (bouche à nez) en cas d'arrêt respiratoire
après avoir libéré les voies aériennes

C : Compression en cas d'hémorragie directe ou à distance
(points de compression : cou, bras, aine).

4 - NOTIONS TRÈS ÉLÉMENTAIRES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS.

- A la maison
- En auto
- En vacances

- Le feu (information sur les extincteurs)

.../...

P R A T I Q U E (4 heures)

=====

- Message d'alerte
- Dégagement de victimes :
 - . Asphyxie (confinement, air vicié, toxique)
 - . Incendie
 - . Accidents électriques
 - . Accidents de la voie publique
- Libération et dégagement des voies respiratoires
- Bouche à bouche. Bouche à nez
- Saignement externe : compression directe et pansement compressif
garrot très exceptionnellement
- Position latérale de sécurité (tête légèrement plus basse que les pieds)
- Accident de la route :
 - . Balisage (de jour et de nuit)
 - . Prévention de l'incendie
 - . Réglage et déverrouillage de ceintures de sécurité.

*Permis de conduire : introduction d'épreuves de secourisme
dans l'examen du permis de conduire.*

42886 9 décembre 1977. — M. Liogier rappelle à M. le ministre de l'intérieur que le comité interministériel de la sécurité routière a adopté, en 1974, une suggestion tendant à introduire dans les épreuves du permis de conduire l'apprentissage pratique de quelques gestes qui sauvent. Or, depuis cette date aucune autre information officielle ne permet de penser que cet enseignement élémentaire mais indispensable de secourisme figurera pour les candidats au permis dès 1978 dans les épreuves. Il rappelle également que les spécialistes sont unanimes à reconnaître que de nombreux accidents meurent faute de recevoir les premiers secours corrects par les témoins qui se trouvent sur les lieux d'un accident dans l'attente des secours spécialisés. Cet enseignement paraît donc très important et indispensable afin de renverser cette situation. Il lui demande de bien vouloir lui faire savoir s'il a décidé de retenir la suggestion de la sécurité routière devant s'appliquer aux candidats au permis de conduire et, dans l'affirmative, à quelle date il entend en ordonner l'application.

A N N E X E 2

Objet : Initiation aux gestes élémentaires de survie

Référence : Exécution des prescriptions de la Note d'Information du Ministère de l'Intérieur - Direction de la Sécurité Civile n° 1933 en date du 13 Juillet 1977.

A T T E S T A T I O N P R O V I S O I R E
=====

Je soussigné

- Président du Comité Départemental d de la F.F.S.S. (1)
Adresse

- Président de l'Association(1)
affiliée à la Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme
Adresse

- Correspondant ou Délégué local de la Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme à(1)
.....

ATTESTE que :

Monsieur, Madame, Mademoiselle (1) Nom

Prénom

NÉ (e) le

A

Domicilié à

A ETE RECONNU APTE à exécuter les gestes élémentaires de survie à la suite des séances d'initiation organisées le
à
par mon Association formatrice, selon le programme défini par la Note sus-mentionnée.

A..... le

Signature

(1) Biffer la mention inutile

La circulaire de **Roger HANTZ** rappelait la proposition de la Fédération de former des « animateurs-initiateurs », afin de renforcer les moniteurs nationaux, en nombre insuffisant. Nous étions totalement d'accord sur ce point.

A cette date, la FFSS se disait être prête à y aller. L'enseignement serait gratuit (une participation minimale aux frais, fixée à 20 Francs, pouvait être demandée).

Le programme de 1977 avait été corrigé, mais très très partiellement. Il demeurait un écart important entre les GES et les « 5 gestes ».

- Ne pas aborder les accidents domestiques (puisque la formation était destinée à faire face à l'accident de la route)
- Supprimer le risque d'asphyxie et les accidents électriques
- Ne pas alourdir avec l'utilisation de la ceinture de sécurité (vraiment le rôle du moniteur de conduite lors des séances pratiques).

Par ma lettre à **Roger HANTZ** du 9 décembre, je lui rappelais mes contacts avec **Christian GERONDEAU** à qui j'avais déjà proposé de démarrer, rapidement, l'enseignement, à titre facultatif, donc sur la base du volontariat des candidats aux différents permis de conduire ; ce qui aurait permis un rodage en douceur des enseignants et des associations.

Proposition qui ne fut pas retenue elle aussi. Puis qui fut oubliée. Les volontaires auraient pu obtenir un bonus d'un point ou deux, qui leur aurait permis de valider la partie théorique, le cas échéant. C'était un encouragement à suivre cette formation.

L'année 1977 s'achevait sur ces interrogations.

Et sur une nouvelle question écrite de M. **LIOGIER**, le 9 décembre, au ministre de l'Intérieur. L'article de presse (ci-après), daté du 3 août 1977, confirme les débats entre nous tels que décrits ici.

M. GERONDEAU :
**« Il y aura une épreuve de secourisme
au permis de conduire » - 3 AOÛT 1977**

<p>Répondant à M. Didier Burggraeve, président départemental de la Fédération française de sauvetage et de secourisme, animateur de la campagne des « 5 gestes qui sauvent », M. Christian Gerondeau, secrétaire général du Comité interministériel de la sécurité routière et directeur de la sécurité civile, vient de préciser que l'initiation de tous les candidats au permis de conduire aux gestes élémentaires de survie est un principe acquis et qu'il se développera progressivement.</p> <p>M. Burggraeve qui, on le sait, est à l'origine en France de cette initiative, vient de répondre à nouveau à M. Gerondeau.</p>	<p>Pour lui, dans un premier temps, mais dès janvier 1978, cet enseignement doit être proposé à titre facultatif aux candidats au permis. Toutefois, le programme de cet enseignement devrait être corrigé et adapté au secourisme routier. M. Burggraeve n'est pas d'accord sur le temps de formation et du fait que l'enseignement pourrait être dispensé par des secouristes actifs. La commission nationale de secourisme doit se réunir en septembre pour en débattre et c'est pourquoi M. Burggraeve prend contact actuellement avec certains membres de cette commission.</p> <p>D'autre part, M. Burggraeve</p>	<p>profite de cette circonstance pour solliciter la réunion de la Commission nationale afin de réformer profondément le brevet national de secouriste qui n'est plus adapté à la réalité d'aujourd'hui ni à la pédagogie.</p>
---	---	---

La 9 décembre 1977

Monsieur Roger HANTZ
Vice-Président de la FFSS
8 rue du Dauphiné
91300 MASSY

Cher Ami,

J'espère que vous avez reçu mon courrier du 1er décembre dont je fais suite aujourd'hui en vous adressant quelques-uns des correspondances reçues de M. GERONDEAU au cours de ces trois dernières années.

23.1.74 : Dès sa nomination comme Délégué à la Sécurité Routière en juin 1972 j'ai pris contact avec M. GERONDEAU afin de poursuivre au sein de cette nouvelle structure mes démarches commencées en 1967 afin de faire introduire parmi les épreuves du permis de conduire une formation pratique que j'ai appelé "5 Gestes qui Sauvent" et que vous connaissez. Cette lettre faisait suite à un dossier que je lui avais adressé à ce sujet. Ce qui est regrettable, c'est que l'Administration n'a pas, dès cette époque, retenue ma proposition de démarrer l'enseignement à titre facultatif, afin de tester et les candidats au permis et les associations formatrices et le programme de formation lui-même.

24.6.74 : Ce projet de programme ne correspond pas du tout aux "5 Gestes qui Sauvent". Il a ensuite été remanié. Il est encore à corriger car, par exemple les gestes de secours à apprendre n'ont rien à voir avec les règles de conduite et comment accrocher sa ceinture de sécurité (qui sont du ressort des moniteurs d'autos-écoles).

13.2.75 : Cette lettre confirme que mon projet a été agréé par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière en sa séance du 28 novembre 1974

.../...

21.6.77 : Ce dossier accusant un certain retard, j'ai tenté de le faire accélérer en faisant intervenir un certain nombre de Parlementaires.

La réponse donnée à M. HERZOG est donc toujours la même. Le retard serait dû à la mise en place des structures d'accueil. Or, une formation d'abord facultative des candidats au permis de conduire aurait probablement levé cet obstacle.

30.6.77 : Cette lettre permet de faire deux observations. La première que le décret du 4 janvier 1977 a deux bonnes années de retard (mais vaut mieux tard que jamais) et qu'il n'aborde que quelques sujets. Une année après les décrets d'application en sont toujours au stade de la préparation. La seconde, c'est que M. GERONDEAU parle de la formation au niveau des autos-écoles alors qu'il n'en est pas question. J'ai évidemment répondu à cette lettre car les questions posées actuellement dans le cadre du Code de la route -comme d'ailleurs depuis des années- n'ont aucune valeur ou se bornent à l'alerte et au balisage en laissant croire aux automobilistes qu'ils ne peuvent pas intervenir !

NB : si l'alcool au volant est abordé dans cette même lettre c'est que je suis par ailleurs l'animateur sur le plan National d'une Campagne visant à retirer définitivement le permis de conduire à tout conducteur qui aura tué en état d'ivresse et qui commence à faire du bruit actuellement puisque notre Pétition Nationale a déjà recueilli presque 90.000 signatures. Mais ceci est un autre combat.

21.7.77 : Première confirmation (par écrit) que l'enseignement au permis de conduire des "gestes qui sauvent" sera obligatoire. Sans précision d'une date (d'après ce que je sais le 1er janvier 1979 - mais c'était déjà prévu pour 1976 !). J'espère que les autos-écoles ne se mêleront pas de nos affaires.

Je souhaite donc vivement qu'à la Commission Nationale de Secourisme où vous représentez notre Fédération vous vous attachiez à ce que cet enseignement ne comporte pas des matières annexes. Cet enseignement devrait être dispensé en 4 heures et comprendre : l'alerte des secours, le balisage des lieux et les 3 gestes essentiels qui sauvent : bouche à bouche ou bouche à nez, compression manuelle et pansement compressif et P.L.S. Pas de points de compression et de recherche de paraplégie ou de je ne sais quoi : CE N'EST PAS CELA LES GESTES QUI SAUVENT ! C'est pourquoi, pour étude, je vous serais infiniment reconnaissant si vous pouviez me transmettre photocopies des documents que vous possédez sur les discussions actuelles à la C.N.S.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Cher Ami, en mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

1978

On le sait, trois ministères étaient impliqués face au projet des « 5 gestes », représentés au CISR qui avait, décidé, en 1974, de faire apprendre les « gestes de survie » (GES) pour obtenir un permis de conduire.

Non pas par quelques questions théoriques ou en réponse à des diapositives ou par quelques consignes des enseignants de la conduite dans les autos-écoles ; mais bien une formation, essentiellement pratique.

Le ministre de l'Intérieur lui-même, **Christian BONNET** répond le 6 février au Député de la Somme, **Charles BIGNON**, qui s'était intéressé personnellement à cette question.

Le ministre ne fait que confirmer les propos précédents.

C'est à moi-même que **Christian GERONDEAU**, Directeur de la sécurité civile, dépendant du même ministère, écrit, le 24 août que, en octobre 1978, « les groupements concernés » seront en mesure d'assurer la formation prévue de ces « techniques simples d'urgence » et, qu'en accord avec la Commission Nationale de Secourisme (CNS), la date officielle pour imposer l'attestation pour les candidats au permis de conduire a été fixée au 1^{er} janvier 1979.

Le ministre des transports (en charge directe de la réglementation des permis de conduire) devant préparer un décret d'application afin de modifier l'article R. 123 du Code de la route.

Et **Christian GERONDEAU** confirme son intérêt et son attachement à cette mesure.

Fin 1978, le journal « Nord Eclair », qui soutiendra (comme son confrère « La Voix du Nord »), par ses articles réguliers et comptes rendus, mes associations de Secourisme, mes actions en faveur de la sécurité routière (et évidemment les « 5 gestes »), publiait mes 5 propositions adressées à **Christian GERONDEAU** (ceinture, appui-tête, pare-brise, rétroviseur extérieur droit, contrôle technique), complémentaires aux campagnes nationales pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent », contre l'alcoolisation au volant, et autres dossiers ouverts (poids lourds, casque, etc).

Puis la réponse, du **Colonel LAGACHE**, avec mes commentaires.
C'était bien en 1978 !

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR

PARIS.

6 FEV. 1978

LE MINISTRE

CAB/CP N° 5461B
V/R. 47.290

Muller de la Somme

Charles BIGNON
Député de la Somme
Conseiller Général d'OISEMONT
Maire de BERMESNIL

Monsieur le Député,

Vous m'avez demandé de vous apporter des précisions quant aux mesures prises pour l'initiation des automobilistes aux gestes élémentaires de survie, question à laquelle M. Didier BURGGRAEVE, Président départemental de la Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme, porte un intérêt tout particulier.

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

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

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

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

Monsieur Charles BIGNON
Député de la Somme
Maire de BERMESNIL

Christian Bonnet

Christian BONNET

LE DIRECTEUR DE LA SECURITE CIVILE

PARIS, LE 24 AOÛT 1978

SC/CAB/N°483

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 19 Juillet 1978 relative à l'émission "Des Dossiers de l'Ecran" consacrée aux accidents de la route par laquelle vous me faites connaître la question restée sans réponse et posée par vos soins à S.V.P. sur l'obligation, pour les candidats au permis de conduire, de posséder l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie.

Comme vous le savez, j'attache personnellement un intérêt tout particulier à ce que cette précaution, dont le principe a été retenu par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, soit appliquée dans les meilleurs délais possibles.

J'appelle toutefois votre attention sur le fait qu'une telle mesure ne saurait être réellement efficace si elle ne reposait, au plan national, sur une étude attentive des processus à retenir et des possibilités offertes par les associations formatrices. Ces groupements n'ont, en effet, pas manqué de souligner en début d'année 1978, les difficultés qu'entraînerait une décision mal préparée en cette matière, l'arrêté d'application et les documents pédagogiques relatifs aux gestes élémentaires de survie n'étant pas encore parus à l'époque et les capacités d'enseignement dont ils disposent dans de nombreux départements étant insuffisantes pour faire face à cette nouvelle obligation.

Depuis, mes services ont procédé aux régularisations nécessaires puisque l'arrêté du 15 avril 1978 - publié au Journal Officiel du 31 mai 1978 - fixe les modalités d'application du décret n° 77.17 du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme et que des fiches pédagogiques élaborées sur mes directives par la commission nationale du secourisme ont été mises à la disposition des formateurs. Les groupements concernés sont donc en mesure d'entreprendre, en Octobre 1978, la dispense de ces techniques simples d'urgence sur des bases homogènes.

.../...

En accord avec la commission nationale du secourisme, il a été décidé qu'une période de plusieurs mois serait nécessaire entre l'application définitive de l'arrêté, fixée au 1er Janvier 1979, qui marquera le début officiel de la dispense de l'enseignement des gestes élémentaires qui imposent la possession de l'attestation aux candidats au permis de conduire.

A ce sujet, M. le Ministre des Transports fait actuellement préparer, par ses services, le projet de décret portant modification de l'article R. 123 du code de la route -décret n° 72.541 du 30 Juin 1972-, en vue de l'application de cette mesure en 1979.

Bien entendu, pendant la période transitoire, les candidats au permis de conduire seront incités à suivre l'initiation aux gestes élémentaires de survie, sans pour autant que celle-ci soit strictement obligatoire.

Je pense que ces précisions sont de nature à apaiser une grande partie de vos préoccupations que je partage et c'est pourquoi j'ai tenu à les porter à votre connaissance.

C'est essentiellement l'insuffisante capacité d'enseignement des associations de secourisme dans de nombreux départements qui a retardé l'application d'une mesure à laquelle j'attache la plus grande importance.

Avec mes remerciements pour l'intérêt que vous manifestez à l'égard des questions de sécurité routière, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.



Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B

59390 LYS LEZ LANNOY



AUTO SERVICE

par Philippe VOLMERANGE

SÉCURITÉ

Cinq propositions de M. Burggraeve à M. Gérondeau

M. Didier Burggraeve, lauréat 1970 de la fondation de la Vocation, est un homme du Nord (demeurant aujourd'hui à Lys-lez-Lannoy, Parc d'Auteuil-B) bien connu pour ses initiatives en faveur de la sécurité. Animateur d'une campagne nationale pour le secours aux accidentés de la route et contre l'alcool au volant (qui se poursuit toujours), il a suivi d'autres dossiers comme le casque pour les deux-roues, les sièges pour enfant, la ceinture de sécurité, etc... M. Burggraeve vient d'écrire à M. Gérondeau, secrétaire général du comité interministériel de Sécurité Routière afin de lui faire cinq propositions qui pourraient entrer en application dans les prochains mois :

CEINTURE : enfin un type unique sur tous les véhicules, à enrouleur, aux places avant et arrière avec la même largeur (ce qui n'est pas le cas actuellement selon les marques). La ceinture doit être plus large pour garantir un véritable maintien et offrir une résistance totale par rapport à une vitesse de 100 km/h avant freinage ou accident et un poids normal de 75 kg.

APPUI-TÊTE : montage systématique, aux places avant et arrière, de l'équipement complémentaire indispensable des ceintures. Un appui-tête incorporé au siège, c'est-à-dire résistant aux chocs éventuels. L'appui-tête évite la brutale flexion du cou et de la tête en avant ou en arrière (selon l'impact) ou dans les deux sens, ce qui provoque des accidents vertébraux.

PARE-BRISE : faire monter en série sur tous les véhicules un pare-brise en triplex qui évite l'éclatement, les blessures aux yeux et au visage et qui ne coûte qu'environ 15 à 20 % plus cher que le pare-brise actuel dénoncé par de nombreux spécialistes depuis des années.

RÉTROVISEUR : extérieur droit, en plus du gauche, afin d'obtenir une visibilité totale des mouvements latéraux. Le rétroviseur extérieur droit est apprécié par ceux qui l'utilisent car il évite souvent de renverser un deux-roues qui double imprudemment par la droite au moment d'un virage à droite par exemple.

CONTROLE TECHNIQUE : comme dans d'autres pays étrangers, engager un contrôle technique des organes principaux sous la responsabilité de centres agréés et responsables pour les voitures de plus de 5 ans, puis tous les deux ans, puis chaque année à partir de 10 ans d'âge. Ce qui n'est pas excessif et paraît normal pour une machine comme l'automobile.

Ces 5 mesures peuvent être applicables assez rapidement et permettront de compléter les mesures prises ces dernières années.

Mais il reste encore beaucoup à faire pour la Sécurité Routière et c'est dès l'école primaire qu'il faut apprendre aux enfants, avec le concours des parents qui doivent montrer l'exemple, comment il s'agit de se comporter sur le chemin de l'école.

M. Burggraeve nous a promis de nous communiquer la réponse de M. Gérondeau.

SÉCURITÉ...

Nous avons publié dans une précédente chronique cinq propositions pour l'amélioration de la sécurité communiquées par M. Didier Burggraeve au Comité interministériel de la Sécurité routière. Voici l'essentiel des réponses du C.I.S.R. suivies du commentaire de M. Burggraeve :

CEINTURE DE SÉCURITÉ :

Votre proposition d'une ceinture plus large va tout à fait dans le bon sens. A tel point d'ailleurs que la régie Renault est passée, sur tous ses modèles, à des sangles de 6 cm au lieu de 5 cm, depuis de très nombreuses années ; seule dans ce cas, on pourrait le regretter. Il ne s'agit pas pourtant de querelles d'experts mais le changement de 5 en 6 cm pour les largeurs de sangles outre qu'il représente une modification dont les conséquences industrielles ou économiques sont à prendre en considération, ne se justifie pas actuellement de manière très rigoureuse. En effet, l'amélioration de la retenue, bien qu'elle soit à peu près certaine par un élargissement modéré de la sangle est difficile à évaluer avec précision. Par ailleurs, de très nombreuses études, visant à accroître les performances des ceintures, mais cette fois de manières très significatives, sont en bonne voie et il serait prématuré et peut-être inutile de bouleverser les normes actuelles.

Ce qui est regrettable, encore une fois, c'est que si désormais les ceintures à enrouleur sont obligatoires à l'avant sur les voitures neuves, ces mêmes voitures neuves sont équipées d'anciennes ceintures à l'arrière.

Par ailleurs, l'élargissement de la ceinture permettrait d'assurer une efficacité la meilleure possible. Ce seul motif justifie que toutes les marques suivent la régie Renault.

APPUI-TÊTE

Cet équipement n'est pas, en vérité, complémentaire des ceintures. Cependant, nous encourageons constamment les constructeurs d'automobiles à équiper leurs véhicules avec des

appuis-tête intégrés, solution dont vous soulignez l'utilité dans votre correspondance.

Le complément indispensable de la ceinture. Sans appui-tête, lors d'un choc donc d'un arrêt brutal, ou lors d'une collision par l'arrière, l'hyperextension ou l'hyperflexion du cou et des vertèbres cervicales ou des deux mouvements violents à la fois provoquent des accidents vertébraux qui seraient considérablement amoindris ou supprimés avec l'appui-tête. C'est pourquoi, ce dispositif doit être monté aux places avant et arrière dès que les ceintures équipent l'ensemble d'un véhicule.

PARE-BRISE

Là encore, des études internationales ont montré que la présence de sécurité a changé les données du problème. Cependant, les industriels concernés, à l'issue de recherches très longues et continues, ont mis récemment sur le marché des pare-brise destinés à éliminer les inconvénients des « trempés » et des « feuilletés » tout en conservant, autant que faire se peut, leurs avantages respectifs. Certaines de ces solutions me semblent d'un très grand intérêt ; il n'apparaît donc pas judicieux qu'à ce stade de la mise au point, des réglementations nouvelles soient élaborées.

Même si la ceinture de sécurité a diminué les risques d'être projeté dans le pare-brise, l'éclatement de ce dernier est un risque souvent dénoncé qui provoque des lésions oculaires ? C'est dans ce sens que le nouveau type de pare-brise expérimenté et déjà monté sur des voitures de haute gamme pourrait être généralisé.

RÉTROVISEUR

La pose d'un rétroviseur à droite ne pourrait se concevoir qu'avec une obligation parallèle de prévoir la présence d'un dispositif permettant de le régler de la place du conducteur. Or, ces dispositifs, pour simples qu'ils soient lorsqu'ils concernent les rétroviseurs gauche seulement deviennent très onéreux et complexes pour le réglage de celui de droite. L'avantage d'un pareil équipement, compte tenu surtout de l'excellent champ de visibilité vers l'arrière que ménagent les constructeurs d'automobiles, semble donc assez limité.

Trouver comme excuse à l'utilité évidente, du rétroviseur extérieur droit la difficulté de réglage, c'est vraiment plaisanter avec la sécurité routière. Et si l'on conçoit l'avenir avec des sièges avec appui-tête à l'arrière, ce dispositif est complémentaire d'une totale visibilité. Et il serait possible de prévoir des rétros avec visualisation de l'angle mort.

CONTROLE TECHNIQUE

Cette mesure a donné lieu à la réalisation d'études intensives de faisabilité, de coûts et d'avantages de notre part et de la part de certains départements ministériels en liaison avec de nombreuses organisations professionnelles. La solution qui a été retenue puis mise en œuvre et qui consiste à donner un guide technique aux professionnels concernés, automobiles-clubs, garagistes... sous la forme d'une norme AFNOR nous a semblé la meilleure étape.

En effet, les déboires de certains pays étrangers nous incitent dans ce domaine à la plus grande prudence, tout en réservant une amélioration progressive de l'état des véhicules et donc, sans doute, de la sécurité sur les routes.

Il faudra nécessairement en venir à un contrôle technique des organes principaux et du carnet de bord officiel tenu, pour ce qui est des organes essentiels, sous la responsabilité des centres d'expertise et des garagistes appelés à effectuer réparations ou mise en état. Mais la route sera longue...

... Les propositions
de M. BURGGRAEVE
en avance sur leur temps

1979

En cette année 1979, je préparais des modifications dans l'organisation des associations créées pour former et encadrer des Secouristes.

Les « équipes SOS », fondées dans plusieurs communes et rattachées à la FFSS donnèrent naissance à une seule association, l'ASAR (Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix). Elle sera totalement indépendante de toute organisation départementale ou Fédération au plan national.

Une convention, processus prévu par les textes, était ainsi directement signé entre l'association et la Préfecture du Nord, ce qui nous permettait d'enseigner le Secourisme puis, bientôt, de mettre sur pied une « équipe d'urgence », qui fut la première pour le département du Nord, répertoriée pour le plan ORSEC mais qui s'organisa un an plus tard pour intervenir en cas de catastrophe majeure à l'étranger (le séisme destructeur étant la catastrophe la plus probable - nous nous équipions dans ce but).

Je me procurais immédiatement l'ouvrage* de **Christian GERONDEAU** sous le titre frappant de « La mort inutile ».

J'écrivais à son auteur suite à sa lecture et les « reproches » que je me permettais de lui faire ne minimisaient en rien son rôle essentiel, depuis sa nomination en 1972, afin de lutter contre ce fléau des accidents de la route.

Certes, en ce qui concerne la possibilité de sauver les « blessés de la route », en détresse, d'une mort certaine, c'était l'évidence. Mais pas pour certains technocrates qui entouraient **Christian GERONDEAU**.

Pour ce qui est de l'alcool au volant, des mesures drastiques auraient été « impopulaires », combattues par des corporatismes, voire au Parlement. Et alors ? Il fallait laisser tuer des innocents ?

Comme il l'écrira dans ce livre, « En matière de sécurité, rien n'est pire que le silence qui devient complice du malheur ».

Nous devons nous appliquer à nous-mêmes, c'est-à-dire tous ceux qui veulent ou prétendent vouloir agir dans ce domaine, cette obligation morale.

Le Maire de Roubaix et Député, **Pierre PROUVOST**, comme ses prédécesseurs (puis ses successeurs), au Parlement, questionna le ministre de l'Intérieur (QE du 24 mai, qui lui répondit au J.O. du 25 août).

* Voir les articles de presse et le bandeau de présentation du livre dans les librairies, afin d'attirer l'attention.

Le 26 Juillet 1979

DIDIER BURGGRAEVE

Monsieur Christian GERONDEAU,
Secrétaire Général du
Comité Interministériel de la
Sécurité Routière,
34 Avenue Marceau
75008 PARIS

Monsieur le Secrétaire Général,

Préoccupé, depuis quinze ans, par le fléau que constituent les accidents de la route, j'ai pris soin de lire votre ouvrage : "La mort inutile".

Sur de nombreux points je partage votre opinion et votre approche de chaque problème. Je note avec satisfaction que vous préconisez l'appui-tête incorporé aux places avant et arrière qui fait l'objet d'une de mes initiatives (ce que ne partage pas tout à fait votre adjoint, le Colonel LAGACHE).

Toutefois, je me permettrai de faire des réserves sur ce que vous dites à propos des "secours d'urgence" et de "l'alcool au volant" qui ont été depuis 1967 pour l'une et 1969 pour l'autre, les thèmes des deux Campagnes Nationales que j'ai animées.

Je prétends que, Délégué à la Sécurité Routière, vous saviez déjà en 1973 l'importance du facteur "alcool", cause d'un pourcentage exorbitant d'accidents de la route, la plupart très graves.

Combien de fois vous ai-je "ennuyé" avec ce problème, comme cet après-midi de 1973, Avenue Marceau, après une rencontre avec M. ALBA ou le Colonel LAGACHE où je vous ai posé dans la rue ces deux questions : "Les 5 gestes qui sauvent au permis de conduire et la lutte contre l'alcool au volant". Ainsi que par de nombreux courriers, à vous-même, auxquels vous répondiez personnellement au début, mais également à tous les responsables politiques de ce Pays !

.../...

.../...

Lors de notre dernier entretien, en décembre 1975, vous m'aviez répondu, avant que nous nous séparions, à la question : "Et l'alcool au volant" ? : "Oui, il va bien falloir s'en occuper un jour" !

Votre présentation est erronée. Oui c'est M. BOUDET qui a déposé la proposition de loi 898, mais à l'instigation et par l'action directe de M. VEDRINE à qui je rends hommage et qui a animé pratiquement seul la Pétition Nationale des 100.000 signatures. Vous avez omis malheureusement de le signaler !

C'est cette détermination qui est seule à l'origine de la nouvelle loi de juillet 1978 que vous mettez à l'actif d'un certain nombre d'hommes politiques qui, en réalité, se sont mêlés au "Combat" bien tardivement. Mieux vaut tard que jamais !

J'ai espoir par ailleurs que vous modifierez le projet des "gestes élémentaires de survie" que je trouve mauvais. Il est quand même singulier que vous mettiez sur la touche celui qui, qu'on le veuille ou non, aura été à l'origine de ce projet en France et qui n'a même pas pu s'exprimer à la Commission Nationale de Secourisme !

Pourquoi donc n'avez-vous pas adopté le slogan plus facile et plus compréhensif "5 gestes qui sauvent" que je vous aurai offert - vous le saviez - puisque j'ai toujours agi dans un but désintéressé et souvent contre mon intérêt personnel.

Je vous remets sous ce pli les chapitres VII et VIII de mes "Mémoires d'Activités" qui sont deux témoignages de mon activité naissante en 1968 afin de faire reculer l'hécatombe routière. Je cite M. CHABAN-DELMAS dans le chapitre VIII car il aura été le premier à agir vraiment. Pendant des années, dans ce Pays, il y a eu un complot inconscient contre la Sécurité Routière.

Ainsi donc, votre phrase, à la page 133 de votre livre prend-elle une signification redoutable lorsqu'on a eu, comme vous, autant de possibilités et de responsabilités en la matière : "En matière de Sécurité, rien n'est pire que le silence qui devient alors complice du malheur".

Vous auriez pu faire beaucoup plus et je tenais quand même à vous le dire.

Restant au service du Secourisme et de la Sécurité et à votre disposition (si vous pensez que je puis vous être utile), je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire Général, en mes sentiments distingués.

Didier BURGGRAEVE

Journal Officiel du 25 Août 1979

Permis de conduire (secourisme).

16514. — 24 mai 1979. — M. Pierre Prouvest attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la décision prise en novembre 1974 par le comité interministériel de la sécurité routière décidant la mise en place, à compter du 1^{er} janvier 1976, d'une formation élémentaire de secourisme dans les épreuves du permis de conduire. Cette décision n'a jamais été appliquée. En conséquence, il lui demande de bien vouloir l'informer de la date à laquelle cette mesure sera mise en application et, dans cette attente, s'il ne serait pas possible de mettre en place, dans les plus brefs délais et à titre facultatif, un dispositif d'enseignement assuré par les organismes de secourisme agréés et les associations qui leur sont affiliées, permettant aux candidats au permis de conduire de recevoir cette formation élémentaire de secourisme.

Réponse. — La décision prise par le comité interministériel, en vue de rendre obligatoire la possession de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie par les candidats au permis de conduire n'a pas été rapportée. Cette disposition, qui implique par ailleurs une modification du code de la route, ne saurait entrer en vigueur avant que les organismes et associations agréés pour

l'enseignement du secourisme soient en mesure de satisfaire la demande. De ce fait, aucune date précise ne peut être avancée. Dans l'attente, rien ne s'oppose, en effet, à ce que, à titre facultatif, les candidats au permis de conduire suivent auprès des associations et organismes agréés les séances d'initiation aux techniques d'urgence, afin de recevoir l'attestation correspondante. Une information particulière sera diffusée, en ce sens, afin de favoriser, dès le mois de septembre 1979, la participation des candidats au permis de conduire aux cours d'initiation ouverts sur l'ensemble du territoire.

«La mort inutile» : Les raisons du combat de M. Gérondeau

Il n'existait pas jusqu'à présent en France de livre de grande diffusion qui traite de l'ensemble des aspects de la lutte contre les accidents de la route.

C'est cette lacune qui vient combler «La mort inutile» ouvrage rédigé par M. Christian Gérondeau, responsable national de la sécurité routière.

Ce livre de 250 pages, actuellement disponible en librairie, est préfacé par M. Jacques Chaban-Delmas, qui mit en place en 1972, les premières structures interministérielles vouées à la lutte contre les accidents de la route.

Comparant la situation de la France et des grands pays étrangers, l'ouvrage retrace les grandes étapes des actions menées depuis lors : introduction des limitations de vitesse et du port de la ceinture de sécurité ; loi de 1978 sur l'alcoolisme au volant, etc.

«La mort inutile» répond aussi aux questions que peuvent se poser les usagers de la route sur les motivations des Pouvoirs publics, sur les projets en cours, les résultats obtenus, ou sur les règles de sécurité à respecter.

Ce livre est enfin appelé à constituer, au cours des années à venir, un document de référence pour tous les responsables qui ont à traiter des problèmes de sécurité routière : élus, magistrats, fonctionnaires, ingénieurs, routiers, gendarmes, policiers, sapeurs-pompiers, secouristes, médecins, enseignants, moniteurs d'auto-écoles, etc. (Editions Plon).

● La mort inutile

Voici plus de sept ans que cet ancien polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, est responsable national de la sécurité routière. C'est dire qu'il en connaît tous les problèmes. Son livre, « La mort inutile »,

est le fruit de son expérience, des milliers de dossiers qu'il a compulsés, des centaines d'idées qui fourmillent dans sa tête.

De nombreux sujets sont abordés par « Monsieur Sécurité » : l'alcool au volant, la ceinture de sécurité, les pare-brise, le contrôle technique des véhicules, l'automobile de demain, le permis « peau de chagrin », les infrastructures routières...

Un livre que tous les usagers de la route devraient lire, car il contribue à la formation permanente des conducteurs. Un livre qui, au-delà des chiffres et des projets, analyse surtout un problème grave pour notre société : peut-on encore tolérer longtemps que, chaque année, plus de 12.000 Français meurent sur les routes et que les accidents fassent 350.000 blessés ? L'accident n'arrive pas qu'aux autres.



Un titre qui « parle », une
couverture qui « frappe ».

(Ph. reproduction V.D.N.)

par Monsieur «SÉCURITÉ ROUTIÈRE»

Trois cent cinquante mille tués
sur les routes de France depuis 1945.
Trois millions de morts et cent millions de blessés
dans le monde.

Pourtant, de multiples solutions existent
pour diminuer le nombre
et la gravité des accidents de la route...

LA MORT INUTILE

Plus de « date précise » n'était annoncée. Le ministre laisse entendre que la « décision » est en cours...

Ceux qui voulaient apprendre (gratuitement) les « 5 gestes » pouvaient le faire, notamment, dans le rayon d'action de l'ASAR. Nous poursuivions ainsi nos expériences pédagogiques et surtout l'instruction de nos concitoyens.

Je correspondais toujours avec **Jacques CHABAN-DELMAS**. Je n'avais pas oublié qu'en 1969, premier Ministre, il s'était immédiatement préoccupé des accidents de la route.

C'est lui qui fit préparer la création du CISR et la nomination d'un délégué interministériel, après la « Mission ».

Sa lettre du 24 octobre était réconfortante. Je lui avais transmis le chapitre 8 de mes « Mémoires d'activités »*.

L'ancien premier Ministre, redevenu Président de l'Assemblée Nationale, citera **Christian GERONDEAU**. Ce qu'il fera à plusieurs reprises dans d'autres courriers, marquant la confiance qu'il lui avait accordée et qui ne s'était jamais démentie.

J'espérais le rencontrer lors du 20^{ème} anniversaire de la Fondation de la Vocation. Il voulut bien, par la suite, m'apporter quelques conseils et aussi, à nouveau, m'encourager à poursuivre mon action.

Je recevais de l'ONSER un document synthèse sur les travaux de cette structure (créée en 1961), les enquêtes et travaux réalisés.

La lecture des pages sélectionnées, ci-après, est très instructive et permet de connaître son financement pour 1979.

J'étais aussi destinataire des publications du CISR (en plus du bulletin trimestriel). La fiche synthèse sur « La sécurité routière en France » permet de faire un retour en 1979, depuis la création du CISR.

On y retrouve les principales mesures qui ont été prises durant cette période (sans mention de la décision de 1974 pour la formation aux « gestes de survie » - puisque l'application était « en suspens »).

L'organigramme, au verso, donne une idée de la coordination interministérielle nécessaire. Mais dépendant du premier Ministre (qui préside le CISR), tout blocage ou toute remise en cause devait – ou aurait dû – donner lieu à un arbitrage ! Il n'aura pas lieu !

* j'avais entrepris en effet, afin d'en garder la mémoire et retracer la vérité des faits, la rédaction, dès 1976 de chapitres intitulés « Mémoires d'activités », puis « Mémoires d'activités et de combats ». Les 15 chapitres écrits couvrent la période 1965 (mon intérêt pour le Secourisme), à 1970.

LE PRÉSIDENT

JCD/SP

PARIS, LE 24 OCT. 1979

Cher Monsieur,

Votre lettre du 5 septembre m'est bien parvenue.

Ce chapitre 8 de vos "Mémoires d'activités" se lit d'autant mieux que les "5 Gestes" illustrent votre chemin de Damas et par conséquent l'origine de votre vocation.

Il est heureux que des hommes comme vous s'associent pleinement à l'effort entrepris pour sauver des vies humaines et que j'avais assigné à Christian GERONDEAU d'engager il y a maintenant près de 10 ans.

Je crains de ne pas vous rencontrer encore cette année car j'ai bien peur de ne pouvoir assister, en décembre, au 20ème anniversaire de la Fondation de la Vocation, quel que soit mon désir de le faire.

Je vous prie, cher Monsieur, de croire à mes meilleurs sentiments,

J. Chaban-Delmas

Jacques CHABAN-DELMAS

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

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

APPORTS DE LA RECHERCHE :
BILAN ET PERSPECTIVES

DE SECURITE ROUTIERE

onser

ORGANISME NATIONAL

*LES ACCIDENTS
DE
LA ROUTE*

*Apports de la recherche :
bilan et perspectives*

Octobre 1979

Depuis 1950, avec la croissance de la circulation routière, le phénomène des accidents de la route a pris une ampleur qui justifie les efforts engagés par les Pouvoirs Publics et d'autres grands Organismes en vue d'en réduire le nombre et la gravité. Cependant, les actions de sécurité entreprises pendant les années 60 n'avaient pas réussi à enrayer la hausse du nombre des accidents et des victimes.

Une baisse importante depuis 1972

C'est seulement en 1972 que l'évolution s'est renversée durablement, et que la tendance s'est mise à la baisse (tendance interrompue temporairement en 1976). En 1978, il s'est produit 248 000 accidents faisant 12 000 tués et 339 000 blessés, dont 97 000 blessés graves (en chiffres arrondis). En nombre d'accidents corporels et de victimes, l'année 1978 se situe un peu au-dessous de l'année 1971, alors que le volume du trafic routier a augmenté de 40 % dans le même laps de temps. La gravité de ces accidents s'est aussi atténuée, puisque les nombres des tués et des blessés graves en 1978 se situent peu au-dessus des chiffres de 1964, alors que le trafic a plus que doublé. Pour la première fois en 1978, le taux de gravité a été inférieur à 5 tués pour 100 accidents.

Des progrès substantiels ont donc été faits, l'objectif fixé par le Plan d'Action Prioritaire n° 20 du VII^e Plan (stabilisation à 13 000 morts par an) ayant été largement atteint.

Un poids encore très lourd pour la collectivité

Mais ce bilan positif ne permet pas de considérer la situation actuelle comme satisfaisante. L'accident de la route est d'ailleurs toujours ressenti comme une menace par une large majorité de l'opinion. De ce fait, tout recul de la sécurité, même limité, serait mal accepté par l'opinion publique.

Le coût économique et humain des accidents de la route reste en effet très lourd : 40 Milliards de francs pour 1978, près de 2 % du Produit National brut. L'espérance de vie à la naissance est écourtée de 8 mois du seul fait des morts par accidents de la route, qui sont la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 35 ans.

Rien ne permet de penser qu'une telle ponction sur la substance vive du pays doive être acceptée comme inéluctable :

- d'abord, c'est précisément le refus opiniâtre d'admettre les accidents de la route comme une fatalité, qui a permis d'engager des actions significatives malgré les oppositions, et d'obtenir les bons résultats rappelés ci-dessus,
- d'autre part, dans plusieurs pays étrangers ayant un taux de motorisation comparable (Grande-Bretagne, Suède, Japon) le taux de tués, rapporté au trafic, est deux fois plus faible que celui de la France (5 tués pour 100 millions de véhicules x kilomètres) ; des gains importants restent donc possibles.

*Des menaces
pour l'avenir*

De plus, un examen plus détaillé de la situation actuelle fait ressortir certains aspects préoccupants :

- la persistance d'attitudes de refus de la réglementation (limitation de vitesse, port de la ceinture de sécurité...) conduit à penser que les succès obtenus sont fragiles et pourraient être remis en question si les efforts correspondants n'étaient pas poursuivis ;
- la tendance générale à la baisse, dans le nombre des accidents ou des victimes, recouvre en fait des évolutions divergentes :
 - En particulier, la stabilité du nombre d'accidents en agglomération se trouve masquée par la réduction plus importante obtenue en rase campagne : les tués en agglomération représentent déjà, en 1978, 40 % du nombre total ; les accidents en agglomération pourraient donc constituer le problème principal d'ici peu d'années.
 - Le trajet domicile-travail représente, à lui seul, un risque du même ordre que le travail lui-même : 6 morts par accidents de trajet pour 10 morts par accidents du travail (dont une part non négligeable se produit sur la route).
 - De même, on ne doit pas se désintéresser de certaines catégories à haut risque et en développement rapide, comme les motocyclettes.

On peut donc prévoir que des types d'accidents peu sensibles aux mesures déjà prises auront une importance relative accrue dans les bilans futurs. Leur réduction ne pourra être obtenue par quelques « grandes mesures » de portée générale, mais nécessitera des actions plus spécifiques orientées vers des enjeux particuliers et basées sur une analyse détaillée.

La sensibilité de l'opinion à la menace que représente l'accident de la route (menace la plus redoutée, plus même que le cancer), comme la volonté annoncée au plus haut niveau des Pouvoirs Publics de réduire le nombre des tués de la route à moins de 10 000 par an, justifient que rien ne soit négligé dans la lutte contre ce fléau social.

Les résultats positifs obtenus dans la réduction des accidents de la route sont manifestement dûs à la volonté constante dont les Pouvoirs Publics ont fait preuve, tant pour améliorer le réseau que pour imposer des mesures réglementaires contraignantes ou pour sensibiliser l'opinion publique.

*Connaître,
comprendre
pour agir*

Mais les actions engagées pour améliorer la sécurité routière n'auraient pu atteindre leur pleine efficacité sans les recherches qui ont permis de donner une vue d'ensemble plus objective du problème, de progresser dans la compréhension des mécanismes en jeu, de préciser ou d'évaluer les principaux facteurs de risque, de mettre au point des actions adaptées, et de fournir aux Pouvoirs Publics une argumentation solide vis-à-vis des résistances opposées par l'opinion publique et certains groupes de pression.

L'essentiel de cet effort de recherche est assuré par l'Organisme National de Sécurité Routière (O.N.S.E.R.) qui a précisément pour mission de « procéder aux études et recherches de toutes natures sur les accidents de la circulation et sur les mesures destinées à accroître la sécurité de cette circulation ».

Au niveau de la **politique générale de la sécurité**, l'étude de « Préparation Rationnelle des Décisions » (P.R.D.), conduite en 1968-1969 préalablement à la Table Ronde de la Sécurité Routière, a défini et ordonné diverses politiques et stratégies possibles, au moyen d'analyses coût-efficacité. Cette démarche a abouti au programme finalisé « Sécurité Routière » du VI^e Plan, et a été renouvelée pour la préparation du VII^e Plan (Plan d'action prioritaire n° 20).

L'identification et l'évaluation des facteurs de risque ont été constamment affinées depuis, en s'appuyant sur le développement des données statistiques, sur des analyses en profondeur des circonstances d'accidents (« études cliniques ») et l'observation des comportements des usagers. Ainsi les actions engagées ont pu être choisies de façon méthodique. **Le rôle négatif de la vitesse et de l'alcool au volant a été confirmé**, de même que le rôle bénéfique de la ceinture de sécurité ou du casque : sur tous ces points ont été prises des mesures réglementaires. De même, on a mis au point des équipements routiers (glissières de sécurité...) efficaces et d'un coût acceptable.

III

STRUCTURES ET MOYENS DE LA RECHERCHE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Comme nous l'avons déjà indiqué, la mission d'études et de recherches en sécurité routière est la raison d'être de l'O.N.S.E.R., qui a été créé dans ce but en 1961 par les Pouvoirs Publics et divers Organismes privés.

Bien entendu, certains aspects de ce domaine d'étude sont également abordés par des services de l'Administration (Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, plus axés sur les questions d'infrastructure routière, Institut de Recherche des Transports, Centre d'Etudes des Transports Urbains) ou des laboratoires privés (centres de recherches des constructeurs automobiles, Union Technique de l'Automobile et du Cycle, orientés vers les problèmes du véhicule).

*Un organisme
à vocation
spécifique
de recherche*

Mais l'O.N.S.E.R. joue un rôle original en étant le seul organisme totalement spécialisé sur l'accidentologie et la sécurité, et couvrant l'ensemble de leurs aspects. Il peut ainsi assumer de façon plus continue et globale une responsabilité technique et scientifique pour les recherches appliquées à la sécurité routière. Il a fourni une large part des études et recherches sur lesquelles les Pouvoirs Publics se sont appuyés pour promouvoir des actions de sécurité. Il est en effet bien placé pour développer les recherches de base et les méthodologies indispensables à l'identification, à l'évaluation et à l'action, ce qui constitue une activité d'intérêt public, ainsi que pour assurer leur diffusion et leur valorisation.

Juridiquement, l'O.N.S.E.R. est une Association de droit privé (loi de 1901) réunissant des organismes concernés par le problème des accidents de la route : Ministères, Sécurité Sociale, Groupement Technique des Assurances, Prévention Routière... Sa création, en 1961, répondait au souci des Pouvoirs Publics d'attaquer le phénomène « accidents de la route » dans toutes ses dimensions. L'Organisme a donc été amené à se développer non seulement dans le domaine de l'étude du conducteur et de l'usager (domaine presque inexploré alors) mais aussi dans ceux de l'infrastructure routière et du véhicule. L'O.N.S.E.R. s'est ainsi organisé en 3 centres : Laboratoire de Psychologie de la Conduite, Laboratoire des Chocs et de Biomécanique, Centre d'Evaluation des Décisions.

*Psychologie
et circulation
routière*

Le Laboratoire de Psychologie s'intéresse à la conduite, à ses exigences, au niveau de capacité qu'elle requiert, aux défaillances qui la perturbent. Plutôt que de recourir à des simulateurs de conduite, qui créent des conditions trop artificielles, les chercheurs travaillent en conduite réelle avec des véhicules expérimentaux spécialement équipés pour l'analyse fine du comportement des conducteurs-sujets d'expérience.

*La mécanique
des chocs :
du laboratoire
à la route*

Le Laboratoire des Chocs et de Biomécanique recourt également à des techniques de pointe pour reconstituer et analyser les chocs sur les installations (catapulte, piste de collision) dont il dispose près de Lyon : radioguidage des véhicules dont les occupants sont simulés par des mannequins munis de capteurs. Les données enregistrées pendant la fraction de seconde que dure le choc sont ensuite analysées avec précision grâce à des moyens informatiques.

*De la banque
de données
à l'observation,
sur le terrain*

Le Centre d'Evaluation des Décisions s'attache à développer et exploiter le matériel statistique disponible sur les accidents. Il développe également des méthodes de diagnostic plus fines pour identifier et localiser les dysfonctionnements dangereux du système de circulation ; les enquêtes, portant sur des échantillons plus restreints avec des méthodes inspirées de l'épidémiologie médicale, sont entreprises pour mieux connaître la réalité des accidents, tout en assurant un recueil rigoureux des informations sur le terrain.

18 ans de fonctionnement de l'O.N.S.E.R. permettent de tirer quelques enseignements généraux.

*Un acquis
scientifique
important...*

D'une part, l'Organisme a pu mettre en place jusqu'à présent un ensemble de spécialistes et de moyens d'essais, d'une valeur technique et scientifique reconnue (y compris sur le plan international), ce qui lui a permis de répondre à un certain nombre de besoins exprimés par les Pouvoirs Publics et de faire progresser les connaissances et les méthodes d'action sur la sécurité.

*...mais un
financement
déséquilibré*

Mais d'autre part, la structure d'Association qui permet d'établir une heureuse concertation entre ses membres pour la définition en commun d'une politique de recherche en sécurité routière, laisse cependant subsister un **déséquilibre dans le mode de financement** des études et recherches réalisées par l'O.N.S.E.R.

On trouvera en annexe (p. 71) la répartition par source de financement, d'où il ressort que la part du budget de l'Etat est de 84 %, dont 77 % pour le seul Ministère des Transports. La part des contrats de recherche étrangers et internationaux dépasse 10 %, alors que celle des financements privés est voisine de 5 %. Cette répartition met donc en évidence l'absence de motivation de beaucoup des organismes membres de l'Association.

On constate que des départements ministériels directement intéressés, en droit, à la sécurité routière comme la Justice, la Santé,

AUTRES RAPPORTS IMPORTANTS :

- Etude bibliographique des équipements routiers de sécurité : glissières de sécurité et aménagements des obstacles ponctuels (J.C. CAYET, 1975).
- Etude bidisciplinaire des accidents de la route : étude a priori de l'efficacité des dispositifs de sécurité (D. CESARI, M. RAMET, 1975).
- Détection et traitement des zones glissantes : préparation d'un dossier de cas (J.L. FAVERO, 1974).
- Etude des moyens de rétention pour la protection des enfants de moins de 5 ans (M. DEJEAMMES, R. QUINCY, 1976).
- Etude bidisciplinaire des accidents de la route : accidents impliquant des piétons (D. CESARI, M. RAMET, 1976).
- Etude de l'effet de différents paramètres mécaniques sur la dynamique de la tête et sur l'apparition d'éventuelles lésions cervicales et céphaliques (A. CHAPON, R. BIARD, F. MARTIN, J.P. VERRIEST, 1976).
- Etude de la sécurité secondaire en cas de chocs accidentels de véhicules sur îlots de barrière de péage sur autoroutes (J.C. CAYET, B. CHRÉTIEN, 1977).
- Comparaison des systèmes de protection à l'aide d'un modèle vivant (M. DEJEAMMES, R. QUINCY, 1977).
- Enquête bidisciplinaire des accidents de la route : les accidents en retournement (D. CESARI, M. RAMET, 1977).
- Etude des moyens de protection des usagers de deux-roues (D. CESARI, M. RAMET, 1977).
- Nature, fréquence et gravité des sorties de chaussées et des heurts d'obstacles au cours d'accidents sur routes nationales et autoroutes (J.C. CAYET, 1978).
- Etude d'un système de retenue à baudrier gonflable pour les occupants d'un petit véhicule (M. DEJEAMMES, 1979).
- Etude de la déformation du thorax au cours de la retenue par ceinture de sécurité (A. CHAPON, J.P. VERRIEST, 1979).
- Protection des piétons et des deux-roues dans la commune d'Asnières (M. MUHLRAD, 1979).
- Synthèse statistique sur les accidents impliquant des deux-roues (D. FLEURY, S.H. TAN, 1978).
- Action sur la sécurité en agglomération par une approche « commando » (F. FERRANDEZ, D. FLEURY, G. MALATERRE, 1977).
- Evaluation des risques de blessures oculaires (H. DUVAL, C. FILOU, 1976-1977).
- Rapports sociaux de production, modes de régulation et conditions de travail des conducteurs dans les transports routiers de marchandises (P. HAMELIN, J.R. CARRÉ, 1979).

- Enquête nationale détaillée d'accidents : risques par classes de véhicules conducteurs ; hiérarchisation de certains facteurs accidentogènes (M.A. CAMBOIS, H. FONTAINE, 1979).
- Représentations sociales de l'action de sécurité et de l'accident de la route (P.E. BARJONET, J.P. CAUZARD, P. HAMELIN, S. LASSARRE, J. L'HOSTE, 2 tomes, 1978).
- Représentations sociales et normes des usagers en matière d'infractions et de sanctions (M. MOGET-MONSEUR, M. B. BIECHELER, 1978).
- Processus de choix de destinations des automobilistes (J.R. CARRÉ, 1978).
- Perception et prévision en conduite automobile (M. NEBOIT, O. LAYA, 1979).
- Régulation de la vitesse : Perception et contrôle de la vitesse du véhicule par le conducteur (F. SAAD, G. MALATERRE, 1978).
- Mise au point d'une méthodologie des conflits de trafic (G. MALATERRE, N. MUHLRAD, 1977-1978).
- Le comportement de l'enfant dans la circulation : Organisation de l'exploration visuelle pendant la traversée chez les enfants entre six et douze ans (B. OCIO, 1976).
- Mise au point d'une épreuve théorique du permis de conduite adaptée aux populations marginales (S. DELAUNAY, M. CHEVALIER, 1978).
- Influence de la consommation de médicaments sur la conduite automobile (M. NEYROUD, 1979).
- Les conditions de travail des conducteurs routiers et la sécurité routière (P. HAMELIN, 1977).

1 LISTE DES MEMBRES DE L'ASSOCIATION « Organisme National de Sécurité Routière »

Ministère des Transports

Ministère de l'Intérieur

Ministère de la Défense

Ministère de la Santé et de la Sécurité Sociale

Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés

Institut National de Recherche et de Sécurité

La Prévention Routière

Association « Les Droits du Piéton »

Comité National du Secours Routier Français

Association Générale des Sociétés d'Assurances contre les Accidents

Institut de Recherche des Transports

Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

Membres individuels :

Monsieur GALLIENNE, ancien Président de l'Union Routière de France.

Monsieur BIDEAU, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées honoraire, Président de l'O.N.S.E.R.

Le Chef de la mission de Contrôle Financier auprès du Ministère des Transports assiste également aux séances du Conseil d'Administration de l'O.N.S.E.R. et aux Assemblées Générales.

1

2 RÉPARTITION PAR SOURCE DU FINANCEMENT DE L'O.N.S.E.R. (Prévisions pour 1979)

■ SÉCURITÉ ROUTIÈRE	Montant kF	en % du total des activités Sécurité Routière
● Budget de l'Etat		
● Premier Ministre S.G.C.I.S.R. (crédits gérés par D.R.C.R.)	1 700	6,9
● Ministère des Transports	18 844	76,5
dont - enveloppe recherche D.R.C.R.	8 480	34,4
- autres crédits D.R.C.R.	8 414	34,2
- crédits A.T.P.	930	3,8
- mission de la Recherche	270	1,1
- I.R.T.	700	2,8
- D.T.T.	50	0,2
● Ministère de l'Éducation	130	0,5
● Ministère de la Santé	70	0,3
● Ministère de la Justice	0	0
● Ministère de l'Intérieur	0(1)	0
● Ministère de la Défense	0(1)	0
Ensemble budget de l'Etat	20 744	84,2
● Autres financements publics		
● Sécurité Sociale (C.N.A.M.T.S., I.N.R.S.)	10	
● Haut Comité contre l'Alcoolisme	40	
● Financements étrangers et internationaux	2.545	10,3
● Financements privés		
● Membres de l'O.N.S.E.R.		
Assurances (A.G.S.A.A.)	325	
Secours Routier Français	135	
La Prévention Routière	5	
● Non Membres de l'O.N.S.E.R.		
Constructeurs Automobiles	504	
Divers	330	
Total financements privés	1 299	5,3
Total activité Sécurité Routière	24 638(3)	100
■ AUTRES ACTIVITÉS	729	97 (2)
dont - D.G.R.S.T.	95	3 (2)
- I.R.T.	271	
- A.E.E.	321	
- Ministère de la Défense (D.R.E.T.)	42	
Total toutes activités	25 367(3)	

(1) Il importe de mentionner, bien qu'ils n'apparaissent pas dans le budget de l'O.N.S.E.R., les services rendus par les personnels de la Police et de la Gendarmerie Nationale à l'occasion d'études sur le terrain, d'enquêtes ou de recueil de données.

(2) En pourcentage du total « toutes activités ».

(3) Dont 25 kF de cotisations des Membres de l'Association.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

34, avenue Marceau 75008 Paris
Tél. : 720.62.46 et 720.70.32



PREMIER MINISTRE
Comité Interministériel de la
Sécurité Routière
Secrétariat Général

LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1972

- Création du Comité Interministériel de la Sécurité Routière et nomination du Délégué à la Sécurité Routière.

1973

- limitation à 90 km/h de la vitesse autorisée sur les routes,
- introduction du port obligatoire de la ceinture de sécurité en dehors des agglomérations,
- généralisation de l'obligation du port du casque pour les motocyclistes.

1974

- fixation à 130 km/h de la vitesse autorisée sur les autoroutes,
- extension du port obligatoire de la ceinture à la circulation en agglomération (la nuit, de 22 h à 6 h et, de jour comme de nuit, sur les voies rapides).

1975

- nomination comme Directeur de la Sécurité Civile du Délégué à la Sécurité Routière, confirmé dans ses fonctions en tant que Secrétaire Général du C.I.S.R.,
- réforme du permis A (motocyclettes de plus de 125 cm³),
- extension de l'obligation du port du casque aux vélomotoristes,
- obligation de circulation permanente des motocyclettes de plus de 125 cm³ en feux de croisement,
- interdiction du transport d'enfants de moins de 10 ans à l'avant des véhicules,

- obligation pour les piétons circulant hors agglomération de marcher sur le bord gauche de la chaussée,
- création du permis C 1 (poids lourds de plus de 19 tonnes).

1976

- entrée en vigueur, dans le cadre du VII^e Plan, du programme d'action prioritaire "Renforcer la Sécurité Routière",
- extension de l'obligation du port du casque aux cyclomotoristes circulant hors agglomération.

1977

- définition des conditions de délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière.

1978

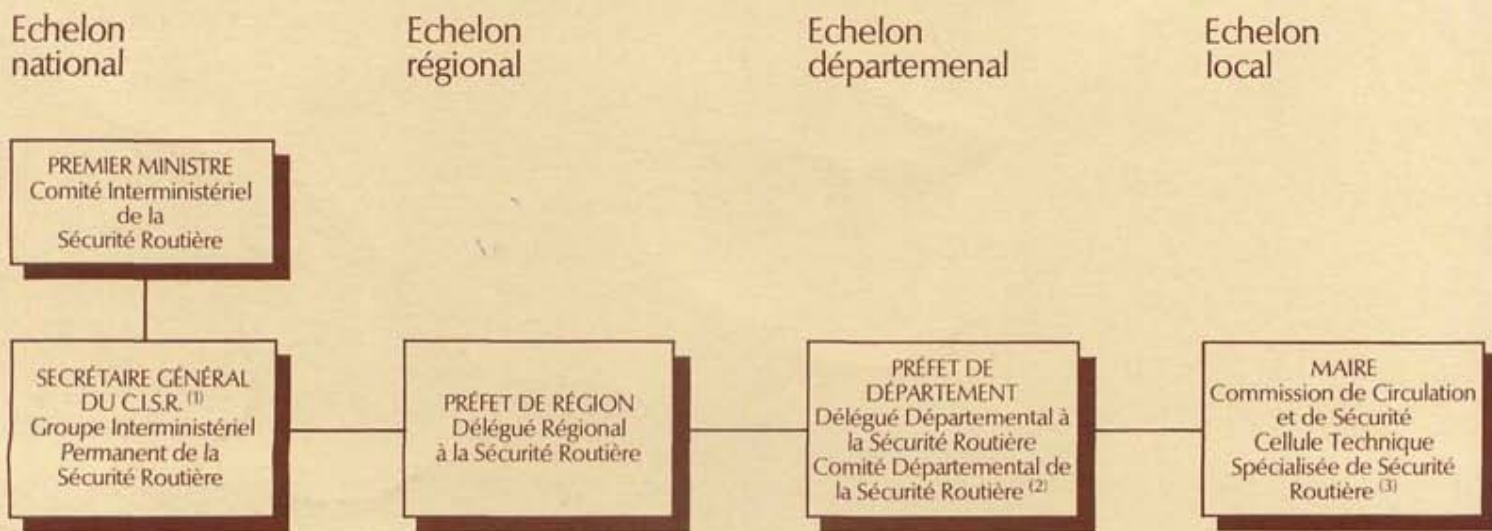
- institution des contrôles préventifs de l'alcoolémie des conducteurs,
- équipement obligatoire des véhicules neufs en ceintures de sécurité à l'arrière et en ceintures trois points à enrouleur à l'avant.

1979

- abaissement des vitesses maximales autorisées pour les poids lourds de plus de 10 tonnes,
- généralisation du port obligatoire de la ceinture de sécurité en agglomération,
- suppression de la circulation de nuit en feux de position, remplacée par l'usage des feux de croisement,
- renforcement du programme d'aménagements de sécurité sur les routes nationales.



A TOUS LES NIVEAUX, UN RESPONSABLE UNIQUE



(1) Nommé par décret en Conseil des Ministres, le Secrétaire Général du C.I.S.R., choisi parmi les directeurs d'administration centrale exerçant des compétences dans le domaine de la sécurité routière, dirige le Secrétariat Général du C.I.S.R. (décret du 15.5.75).

(2) Formation spécialisée de la Commission Départementale de la Circulation et de la Sécurité Routières.

(3) Constituée, en principe, dans toute ville de plus de 100 000 habitants.

UN ROUAGE ESSENTIEL, LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



(1) Le C.I.S.R. est présidé personnellement par le Premier Ministre. D'autres Ministres ou Secrétaires d'État peuvent être appelés à siéger au Comité pour les questions relevant de leur compétence (décrets des 5.7.72 et 15.5.75).

(2) Le G.I.P.S.R. est présidé par le Secrétaire Général du C.I.S.R. Composé de directeurs des principaux ministères concernés, il constitue l'organe permanent de concertation interministérielle dans l'intervalle des réunions du C.I.S.R. (décret du 24.11.75).

UNE ÉQUIPE PERMANENTE, LE SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DU C.I.S.R.

Trois missions fondamentales

- Préparation et suivi des délibérations et décisions du C.I.S.R. et du G.I.P.S.R.,
- coordination de l'action des ministères concernés,
- liaisons avec les administrations compétentes aux niveaux régional, départemental et local.

Des activités multiples

- Information (presse, radio, télévision, publications, affiches, documentation),
- affaires juridiques (législation, réglementation, contentieux),
- missions auprès des correspondants régionaux et départementaux,
- infrastructure routière (aménagement de sécurité sur l'ensemble des réseaux),
- planification (programme d'action prioritaire du VII^e Plan),
- statistiques (tableau de bord, études spécialisées, sondages),
- formation (permis de conduire, éducation routière à l'école),
- sécurité des véhicules (sécurité active et passive, relations avec les organismes techniques et professionnels),
- organisation des secours aux blessés,
- coopération européenne et relations internationales.

1980-1981

Si il y avait parfois une accalmie pour les démarches en faveur des « 5 gestes », le temps ainsi « récupéré » était utilisé pour la diffusion du Secourisme ou d'autres actions contre le risque accidentel en France, dont la mortalité annuelle était « estimée », en 1980, à plus de 45 000 tués !

Le combat contre l'alcool au volant me prenait beaucoup de temps car il ne pouvait être question de se satisfaire de la loi de 1978.

En ce qui concerne les GES, c'était toujours l'attente.

La revue du CISR relata une exposition sur la sécurité routière, en Mairie de Roubaix, complétée par des séances de formation sur les « 5 gestes qui sauvent » (d'où ma demande de 45 exemplaires de la revue n° 29 pour diffusion au sein de l'ASAR – pour les Secouristes actifs et moniteurs).

Je ne pouvais qu'être totalement d'accord avec M. **HERR**, alors rédacteur en chef de la revue du CISR à propos du décalage de l'opinion vis-à-vis des morts sur la route et d'autres événements meurtriers.

C'est ce que j'avais moi-même dénoncé, en novembre 1970, lors de l'incendie du « 5/7 » qui fit 146 morts !

Ce fut un drame national. On le comprend. Mais il y avait eu autant de morts atroces sur les routes de France, sinon plus, au cours d'une semaine. Donc un « Saint Laurent du Pont » (nom de la commune de l'incendie du dancing) chaque semaine !

M. **HERR** souhaitait associer tous ceux qui voulaient participer à l'action (coordonnée par le CISR). C'était le cas, avec **Christian GERONDEAU** et ses adjoints, même si nous n'étions pas toujours d'accord, même si je tempêtais du retard pris sur certains dossiers ou de mesures partielles.

Il espérait aussi que les efforts en direction des jeunes porteraient leurs fruits « dans dix ans ». A nous d'en faire le bilan désormais.

Je transmettais à **Christian GERONDEAU** le premier mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent »*, et en remettait un exemplaire au **Colonel LAGACHE**.

* Sur le site internet du CAPSU depuis avril 2005 (www.capsu.fr). Le 2^{ème} mémoire sera mis en ligne d'ici fin 2005 et ainsi de suite afin que tout soit disponible à tous sur le site de l'association. Un exemplaire de chaque mémoire, et de toutes les publications de l'ASAR et du CAPSU, ont été également remis à la bibliothèque municipale de Lys lez Lannoy, lieu de création et siège des associations.

PREMIER MINISTRE
COMITÉ INTERMINISTÉRIEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

34, AVENUE MARCEAU
75008 PARIS

TÉL. : 225.03.72 A 74
225.51.22 A 24

INF 4/AL

PARIS. LE 28 avril 1981

Monsieur le Président,

Laissez-moi tout d'abord vous remercier pour l'intérêt que vous portez aux problèmes de sécurité routière, en général et à notre revue, en particulier. Et c'est bien volontiers que je vous fais adresser les 45 exemplaires de la revue n° 29 que vous me demandez.

Au sujet de l'Editorial, qui a reçu l'approbation de M. Gérondeau, je n'ai peut-être pas été assez explicite. Son but était de faire contre-poids aux déclarations, aux trémolos que nous entendons à longueur de semaine en faveur de tel ou tel condamné à mort. Certains courants d'opinion, certains medias s'émeuvent à l'idée qu'un homme - reconnu coupable de forfaits par la Justice de son pays - pouvait être exécuté mais restent de marbre devant le bilan angoissant des accidents de la circulation. Chaque matin, 34 usagers de la route quittent leur domicile pour ne plus y revenir, ayant rencontré la mort sur leur chemin. Ils ne sont pas condamnés à mort, dans le sens juridique, mais c'est tout comme. Et cela, malgré les mesures prises par les pouvoirs publics.

Ce que j'entendais dénoncer, c'était la discrimination établie entre certains événements. Cent morts en une semaine, au Liban, cela provoque des manchettes dans les journaux, des reportages à la télévision et cela remue la conscience internationale. Les 238 personnes mortes sur les routes de France durant la même semaine, ne suscitent que l'indifférence générale.

Le but de mon éditorial était de faire prendre conscience aux Français de la gravité de la situation : 12500 morts chaque année, c'est énorme, c'est trop, c'est indigne d'un pays civilisé comme le nôtre. Ces 12 500 morts sont pourtant acceptées comme une fatalité...

Ne croyez pas non plus que la sécurité routière soit le monopole du Comité Interministériel de la Sécurité Routière. J'aime à le dire et à le répéter : plus nous serons nombreux à travailler dans ce sens et mieux cela vaudra pour tout le monde, le but recherché étant de réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation.

Vous avez raison de souligner qu'il faut, dans ce domaine, redire toujours la même chose. C'est pourquoi, régulièrement, nous reprenons nos campagnes d'information sur la vitesse, la ceinture et l'alcool.

Mais nous espérons que dans dix ans, la situation sera meilleure. L'enseignement de la sécurité routière dispensé dans les écoles commencera sans doute à porter ses fruits, les élèves d'aujourd'hui étant devenus les conducteurs d'alors. Les nouvelles épreuves mises en place pour l'obtention du permis de conduire nous vaudront sans doute des conducteurs plus sûrs, plus conscients, plus responsables...

La sécurité routière, c'est un travail de longue haleine...

Vous renouvelant mes remerciements, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.



Paul HERR
Directeur-Rédacteur en Chef
de la revue du C.I.S.R.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association
des Secouristes de l'Agglomération
de Roubaix
Parc d'Auteuil B
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Relance de **Christian GERONDEAU** le 14 décembre. Synthèse le 24 au **Colonel LAGACHE** après notre rencontre du 9 avec la remarque du **Professeur Louis SERRE** qui avait enseigné les GES en 3 heures (il me l'avait confirmé personnellement lors de nos entretiens).

Le **Colonel LAGACHE** était d'un abord facile. Il parlait haut et fort. Il avait l'expérience de la Gendarmerie donc du drame permanent des accidents de la route.

Il était convaincu, lui aussi, de l'utilité de l'apprentissage des gestes de survie lors de la préparation d'un permis de conduire*.

Mais, en mai 1981, un changement important se produisit. Un nouveau Président de la République fut élu, il s'agissait de M. **François MITTERRAND** (avec qui j'avais correspondu à propos des « 5 gestes » et de l'alcool au volant – et qui m'avait assuré de « son soutien ») ; puisque j'écrivais à tous les députés sans distinction de leur appartenance politique.

Il nomma M. **Pierre MAUROY**, alors Maire de Lille et premier Président du nouveau Conseil Régional, premier Ministre.

M. **MITTERRAND** m'avait répondu deux fois à propos des « 5 gestes » sur un papier à en tête à son nom ; puis comme premier Secrétaire du parti Socialiste en exprimant son point de vue sur les « 5 gestes » et sur le fléau de l'alcool au volant (1).

Christian GERONDEAU fut confirmé dans ses fonctions.

Le **Préfet GRIMAUD** (suite à mon contact avec l'Elysée) m'écrivira que la question de la formation des usagers de la route (étant donné son importance et son utilité), serait mise à l'ordre du jour du prochain CISR (?).

Alors qu'une décision avait été prise en 1974 !

* Lors d'une émission, en direct, en 1983, sur le plateau de l'émission « C'est la vie » sur « Antenne 2 », j'étais interrogé après la diffusion, chaque soir, d'un des « 5 gestes » en conclusion de cette semaine sur le sujet. Le Colonel LAGACHE avait été interviewé, son témoignage passa à l'antenne. Pour lui la mesure allait prochainement s'appliquer (la cassette d'enregistrement de l'émission se trouve dans nos archives, et je l'avais présentée, pour son information, à M. DENIZET – voir plus loin). Cette émission avait permis de faire connaître les « 5 gestes » à travers la France et je recevais alors, par sacs entiers, des milliers de demandes pour recevoir (contre une enveloppe timbrée), la brochure gratuite.

(1) – Correspondances (évidemment) déjà publiées.

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route
ALERTER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER
5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route
Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Le 14 décembre 1981

Monsieur Christian GERONDEAU,
Secrétaire Général du Comité
de la Sécurité Routière,
34 Avenue Marceau,
75008 PARIS

Monsieur le Secrétaire Général,

Je vous ai adressé, le 21 novembre, le mémoire que j'ai réalisé sur les 5 gestes qui sauvent en tant que Directeur de la Sécurité Civile donc au Ministère de l'Intérieur. Je suppose que vous l'avez reçu.

Rencontrant le Colonel LAGACHE mercredi dernier à PARIS, je lui ai remis un nouvel exemplaire de ce document.

Je souhaite que vous en teniez compte lors de la réunion du C.I.S.R. du 22 décembre.

Si le programme actuel des G.E.S est maintenu avec les 6-8h de formation, il sera impossible de préparer tous les candidats aux permis de conduire. De plus, pour y arriver, il faudra arriver à réformer rapidement le BNS et le réserver qu'à une certaine catégorie de la population (128.000 BNS délivrés en 1980) afin de dégager les formateurs, des initiateurs, à la place des Secouristes soit disant actifs d'actuellement.

Il est bien évident que le programme est à corriger sérieusement car je ne vois pas ce que fait la ceinture dans cette affaire ni le risque électrique (150 morts par an environ) dans une affaire qui concerne la route. Enfin, si la PLS est enseignée comme on le propose, il vaut mieux s'en abstenir car ces gestes de survie seraient un échec.

Je regrette toujours que vous ne m'ayez jamais fait entendre par la Commission Nationale du Secourisme, au moins à ce sujet !

En souhaitant que vous me rassuriez sur ces points, je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire Général, en l'expression de mes sentiments distingués.

Didier BURGGRAEVE

+ ph. montage 5 gestes
"résumé" René -

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route

ALERTER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route

Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Le 24 décembre 1981

Monsieur le Colonel LAGACHE,
Comité de la Sécurité Routière,
34 Avenue Marceau,
75008 PARIS

Mon Cher Colonel,

Je vous remercie tout d'abord de l'accueil sympathique que vous aviez bien voulu me réserver lors de mon passage à PARIS le 9 décembre.

Vous avez probablement eu le temps de parcourir le mémoire que je vous ai remis et je souhaiterais que vous me fassiez connaître votre point de vue.

Je pense que nous partageons les mêmes idées à ce propos c'est à dire simplicité dans la formation des usagers de la route, leur permettre de maintenir en vie leurs semblables en attendant les secours et donc leur faire prendre conscience individuellement et collectivement que leur Sécurité c'est aussi leur affaire à eux.

Toutefois, je regrette que les "5 gestes" n'aient pas été retenus comme projet des Pouvoirs Publics. J'ai repensé à ce que vous m'avez dit à propos de l'expérience du Professeur SERRE qui avait enseigné les G.E.S en 3 heures avec une vie sauvée quelques semaines plus tard. ~~Malgré~~ Le Secourisme ce n'est pas la Médecine ou inversement et la Commission Nationale du Secourisme devrait justement en tenir compte.

Je suis en relation, comme vous savez, avec le Cabinet du Ministre des Transports. Mon expérience dans les autos-écoles à Roubaix prochainement me permettra de composer un nouveau dossier pour la mise en route Nationale et obligatoire de l'enseignement.

.../...

.../...

Pouvez-vous me fournir des renseignements précis sur la dernière réunion du C.I.S.R. car si l'on y a parlé des codes en ville, d'un brevet de S.R. à l'école, de la poursuite des campagnes contre la vitesse, pour la ceinture et les contrôles de l'alcoolémie, je n'ai rien lu sur le secours aux blessés.

Or, comme je le disais le 9 à M. COIRIER au Ministère de la Santé et aux médecins de SAMU que je rencontre, l'efficacité des secours médicaux seront toujours limités et n'évoluera plus si la population n'est pas instruite pour maintenir les accidentés en vie. Je pense que la première partie de mon mémoire apporte les éléments nécessaires pour mettre en œuvre cette grande action Nationale.

En attendant de vous lire puis de vous revoir probablement lors de votre retour dans notre département, je vous prie de croire, Mon Cher Colonel, en l'expression de mes sentiments les meilleurs et les plus dévoués.

Didier BURGGRAEVE

PS : Je n'ai pas eu de réponse de M. GERONDEAU à mon envoi du 21 novembre (Place Beauvau) puis ma lettre du 14 décembre (chez vous). Je sais qu'il est convaincu aussi de l'importance de cette éducation. Il me reste à le convaincre des corrections indispensables. J'attends de rencontrer le Premier Ministre lors d'un de ses retours à Lille - les démarches sont en cours - Si M. GERONDEAU devient son délégué pour la Sécurité Routière, je souhaite que ce nouveau changement apporte des changements de structures au niveau des responsabilités de S.R. incombant anormalement à des tas de Ministères.

1982-1983

Après les « ESPC » (Equipes de Secours Protection Civile) de Wasquehal-Flers (deux communes limitrophes à Roubaix), en 1969, puis parfois au nom des « équipes de l'EPI », en 1972, regroupées ensuite au sein des « équipes SOS » en 1975, j'effectuais des démarches, outre en mon nom propre, au nom de l'ASAR créée en 1979 (ou de l'ADPS qui deviendra ensuite le CAPSU).

Ainsi, le **Colonel LAGACHE**, adjoint au délégué, me confirmait-il, par un courrier du 4 janvier 1982, qu'au dernier CISR (ce qui avait été annoncé par le **Préfet GRIMAUD** sur papier à en tête du ministère de l'Intérieur (et de la décentralisation), les « gestes de survie » avaient été cités (à « deux reprises »), pour une diffusion en milieu scolaire*

Le 4 janvier 1982, le **Colonel LAGACHE**, pourtant, écrit que le dit CISR (donc 7 années après la décision de 1974) a confirmé la décision (sous un autre gouvernement, avec une majorité différente).

La date d'application devait être fixée d'un commun accord entre le ministre des transports (qui gère la sécurité routière) et celui de l'Intérieur (qui gère le Secourisme).

Mais, quelques semaines plus tard était nommé un nouveau délégué interministériel à la sécurité routière, M. **Pierre MAYET**, en remplacement, après 10 années en poste, de **Christian GERONDEAU**.

Egalement comme son prédécesseur ancien des « Ponts et Chaussées ».

Le nouveau délégué voulut bien me recevoir le 28 avril, au cabinet du ministre, Boulevard Saint Germain, pour une prise de contact et un échange sur diverses propositions dont, bien évidemment, les « 5 gestes qui sauvent » ; entretien au cours duquel je lui remettais le 2^{ème} mémoire (1) sur les « 5 gestes » ainsi que différentes éditions de la brochure gratuite.

Le bilan de **Christian GERONDEAU** n'était pas négligeable puisque la mortalité (même si elle ne retenait toujours que les décès à 6 jours), était passée de 17 000 en 1972 à 12 500 en 1981.

* Avec le recul, nous pouvons constater qu'à part les années 83-90, au maximum, la diffusion du Secourisme n'a fait que se restreindre pour devenir quasiment confidentielle au sein de l'Education Nationale ! Les chiffres sont là hélas pour le démontrer. Nous avons donc raison à l'époque, et toujours aujourd'hui, quand nous prétendons que cette filière est une voie complémentaire, pour faire découvrir le Secourisme à un public intéressé car volontaire. Et non la « solution », à retenir, évidemment la seule, afin d'écartier par ailleurs l'enseignement de la conduite à tenir en cas d'accident de la route à tous les candidats à un permis de conduire. Il s'agit donc bien d'un prétexte pour les services ou fonctionnaires qui ne sont pas d'accord et qui empêchent l'idée d'être appliquée en France !

(1) – Mémoire adressé (comme le premier) aux ministères et services concernés, mais souvent sans courrier de réception et surtout les commentaires que j'attendais.

PREMIER MINISTRE
COMITÉ INTERMINISTÉRIEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

INF1/NK - 682

34, AVENUE MARCEAU
75008 PARIS

TÉL. : 225.03.72 A 74
225.51.22 A 24
720 70 32

PARIS, LE 4 janvier 1982

Monsieur,

Je viens de recevoir le relevé de décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière et, suite à votre lettre du 24 décembre 1981, je m'empresse de vous rassurer.

En effet, à deux reprises les gestes de survie sont cités :

En ce qui concerne la formation à l'école, il est indiqué que le Ministère de l'Education Nationale développera l'enseignement concernant les gestes de survie.

Par ailleurs, il est précisé que la délivrance du permis de conduire sera dorénavant, comme dans plusieurs pays étrangers, subordonnée à la présentation par le candidat de l'attestation d'initiation aux gestes de survie. La date d'entrée en vigueur sera fixée par entente entre le Ministère des Transports et le Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation.

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


Colonel LAGACHE
Le Secrétaire Général Adjoint

Monsieur Didier BUGGRAEVE
ASSOCIATION DES SECOURISTES DE L'AGGLOMERATION
de ROUBAIX

59390 LYS LEZ LANNOY

C'est ce qui était rappelé dans un éditorial de la revue du CISR (ci-après), suivi (page 2) des dernières statistiques.

J'avais pris contact avec M. **MAYET** le 13 avril, en souhaitant qu'il puisse participer à la réunion de la CNS (le 27 avril) à laquelle j'avais enfin été invité (du fait de l'accord de **Christian GERONDEAU**, Directeur de la sécurité civile, qui présidera lui-même la réunion de travail*).

A la suite de mes nouvelles démarches (car il fallait quasiment recommencer lors des changements ministériels et dans le cas présent, il y avait des pouvoirs publics totalement différents. C'est la gauche coalisée qui avait remplacé la droite. Souvent, lors des changements de ministres, on constate que les nouveaux membres des cabinets ignorent tout ou partie des dossiers en cours. Ils se font leur propre opinion, qui peut être totalement différente ; ou les dossiers se perdent !

Je reçus des réponses.

Il y eut des contacts, notamment avec le cabinet du ministre des transports, M. **FITERMAN**, qui appartenait au groupe Communiste (1).

M. **MAYET**, attaché donc respectueux, comme **Christian GERONDEAU**, de la hiérarchie (et des prérogatives) du ministère des transports, m'avait proposé de prendre contact avec M. **MENU**.

Le 6 août, c'est le chef de cabinet du premier Ministre le Lillois **Pierre MAUROY**, qui me répondait, en reconnaissant implicitement la nécessité de retenir toutes les propositions pour faire chuter la mortalité sur les routes ; d'où ma proposition d'un groupe de travail pour l'étude précise du projet des « 5 gestes qui sauvent », piloté directement par M. **MAYET**, qui m'avait paru favorable à la mesure lors de notre premier entretien.

C'est **Pierre MAYET** lui-même qui, le 18 août, confirma à nouveau, au nom du CISR (donc du nouveau gouvernement), que la décision prise en 1974 était confirmée et serait appliquée.

Il ne restait qu'au groupe de travail que j'avais proposé, en réunissant les représentants des départements ministériels directement concernés, qu'à se mettre d'accord sur les modalités de mise en place de la formation (puisque le programme avait été défini officiellement, il s'agissait des GES, même si je ne l'approuvais pas pour les candidats aux permis de conduire) – mais qui convenait sans problème pour une formation en milieu scolaire.

* Tous les détails relatifs au ministère de l'Intérieur et à la Direction de la sécurité civile seront fournis dans le mémoire qui leur sera totalement consacré (soit le 11^{ème} mémoire, le n° 10 étant destiné aux relations avec le ministère des transports).

(1) – Le 8^{ème} mémoire (2003) comprend de nombreux courriers échangés avec le Président du groupe Communiste à l'Assemblée Nationale, M. Robert BALLANGER, qui intervenait régulièrement et personnellement en faveur du projet. Mais durant la période critique (pour le projet des « 5 gestes ») 1997-2002 (voir 2^{ème} partie), son successeur, M. Alain BOCQUET, pourtant favorable à la mesure, n'a pas voulu contredire son collègue et ami ministre des transports, M. GAYSSOT, à qui on doit une multitude de contradictions et d'inepties, probablement présentées par son cabinet et la déléguée à la sécurité routière, Madame MASSIN.

éditorial



M. Pierre MAYET
DELEGUE INTERMINISTERIEL
A LA SECURITE ROUTIERE

Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons que M. Pierre Mayet, ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été nommé directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières au ministère des Transports, et délégué interministériel à la Sécurité Routière.

Cette mesure fait suite aux décisions prises par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 19 décembre 1981, à l'hôtel Matignon, sous la présidence du Premier Ministre M. Pierre Mauroy.

M. Pierre Mayet est né le 15 février 1934 à Cunlhat (Puy-de-Dôme). Nommé ingénieur adjoint des travaux publics en 1955, il est affecté en 1957 au service maritime du Pas-de-Calais puis en 1964 à la Direction Départementale de l'Équipement du Puy-de-Dôme. En 1969, il est rapporteur général de la Commission des villes auprès du Commissariat au Plan. De 1971 à 1974, il est conseiller technique dans les cabinets du ministère de l'Équipement (MM. Albin Chalandon et Olivier Guichard). En 1974, il devient directeur de l'aménagement foncier et de l'urbanisme puis, en 1978, directeur du personnel de l'Environnement et du cadre de vie.

M. Pierre Mayet succède donc à M. Christian Gérondeau, qui avait été nommé en juin 1972, responsable national de la Sécurité Routière et qui a exercé cette fonction pendant près de dix ans.

Alors que les accidents de la route connaissent depuis la fin de la dernière guerre une progression continue, M. Gérondeau a proposé avec succès une politique d'information et des grandes mesures réglementaires — limitation de vitesse, port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque, législation pour lutter contre l'alcoolémie au volant — qui ont contribué à une réduction spectaculaire du nombre des victimes de la circulation. Le chiffre des tués est, en effet, passé en neuf ans, de près de 17 000 à moins de 12 500 par an, alors que la circulation s'accroissait de plus de 40 %.

Au total, le risque d'accident mortel a été réduit de près de moitié pendant cette période et l'on estime que le nombre des vies épargnées par rapport au prolongement des tendances antérieures, s'est élevé à 50 000 environ, les pertes économiques pour la collectivité étant, pour leur part, réduites de près de 150 milliards de francs. De 1973 à 1980, M. Gérondeau a également été président du Comité de la Sécurité Routière de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) et, à ce titre, il a joué un rôle important dans la diffusion des mesures de sécurité routière au niveau européen.

Auteur d'un ouvrage intitulé « La mort inutile » (Plon) qui relate son expérience dans le domaine de la sécurité routière, M. Gérondeau, qui est en outre directeur de la Sécurité Civile au ministère de l'Intérieur, conserve cette dernière fonction.



BILAN 1981 DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LÉGÈRE AMÉLIORATION 115 tués et 5345 blessés de moins

Le bilan global des accidents de la route en 1981 marque une légère amélioration par rapport à 1980, tant en ce qui concerne le nombre des accidents, que celui des tués et des blessés, puisque les résultats suivants ont été relevés par la Gendarmerie et la Police.

239 734 accidents (- 8 735) soit - 3,5 %
12 428 tués (- 115) soit - 0,9 %
334 289 blessés (- 5 343) soit - 1,6 %
dont
90 973 blessés graves (- 4 126) soit - 4,3 %

Ces résultats ont été obtenus malgré un léger accroissement de la circulation automobile (+ 2 % environ).

Par rapport à 1972, la diminution du nombre des tués est de plus de 4 000, alors que la circulation s'est accrue de 40 % environ.

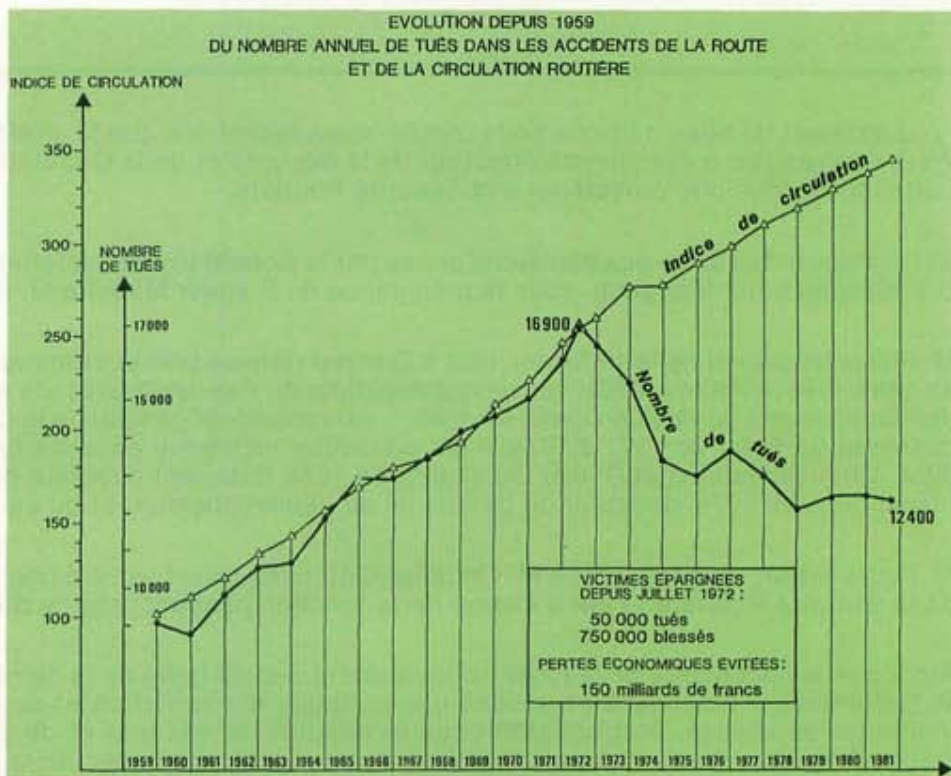
Le niveau des accidents mortels a été en 1981 moins lourd qu'en 1965, alors qu'entre temps le parc automobile a doublé (21 800 000 véhicules contre 10 500 000).

Eu égard à l'augmentation du parc automobile et du trafic, l'évolution relative des accidents a bien marqué un progrès certain. Toutefois, elle s'est stabilisée depuis quatre ans à un niveau absolu qui reste encore tout à fait excessif. C'est la raison pour laquelle le récent Comité interministériel de la sécurité routière a décidé d'engager toute une série d'actions en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation.

VICTIMES EN BAISSÉ CHEZ LES DEUX ROUES ET EN HAUSSE CHEZ LES AUTOMOBILISTES

La stabilité globale des résultats de 1981 recouvre en fait des évolutions nettement divergentes.

L'année écoulée a été marquée en effet par une très forte diminution du nombre de victimes parmi les utilisateurs de véhicules à deux roues (- 428 tués soit - 14,6 %), et par une réduction moins marquée du nombre des piétons (- 140 soit - 6,4 %). Par contre, le nombre des automobilistes victimes d'accidents de la route a connu une forte pro-



gression au cours de l'année écoulée (+ 419 tués soit + 5,9 %).

Sans l'amélioration très importante enregistrée parmi les utilisateurs de véhicules à deux roues, l'année 1981 aurait donc été marquée par une nouvelle progression des accidents, tout particulièrement sur les routes de rase campagne.

Il apparaît donc que la priorité des actions d'information et de contrôle à mener au cours de l'année à venir concernera le comportement des automobilistes.

Sur 100 tués, on a compté en effet en 1981, 63 utilisateurs de véhicules à 4 roues, contre 20 utilisateurs de véhicules à 2 roues et 17 piétons.

Il est intéressant de noter qu'il y a quelques années seulement, les automobilistes ne constituaient que 50 % des victimes environ.

La France connaît donc une évolution quelque peu similaire à celle de l'Amérique du Nord, où les automobilistes représentent la grande majorité des victimes.

RASE CAMPAGNE : TOUJOURS LA VITESSE EXCESSIVE (33 % DES ACCIDENTS MORTELS)

En 1981, la Gendarmerie a constaté 80 054 accidents qui ont entraîné :

- 8 879 tués, au lieu de 8 766 en 1980 (+ 113).

- 126 454 blessés, au lieu de 126 984 en 1980, soit une diminution de 530.

• Les principales causes

- La vitesse excessive (dépassement de la vitesse autorisée et vitesse inadaptée en raison des circonstances) est la cause la plus fréquente :

+ de 28 % des accidents corporels ;
+ de 33 % des accidents mortels.

- L'inobservation de la priorité :

+ de 12 % des accidents corporels ;
+ de 7 % des accidents mortels.

- La circulation à gauche :

+ de 7 % des accidents corporels ;
+ de 7 % des accidents mortels.

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route
ALERTER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER
5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route

Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Le 13 avril 1982

*+ ont 5 gestes
de base route voir
divers arguments
Je expo que R X.*

Monsieur Pierre MAYET,
Délégué à la Sécurité Routière,
Ministère des Transports,
246 Bld Saint-Germain,
75700 PARIS

Monsieur le Délégué,

Je tiens à prendre contact avec vous en espérant que vous pourrez participer personnellement à la réunion de la Commission Nationale du Secourisme qui aura lieu mardi 27 avril à 14h 30 à la Direction de la Sécurité Civile et où je souhaite pouvoir avoir la possibilité et le temps de présenter mon projet des "5 gestes qui sauvent" en remplacement de ce que l'on appelle les "gestes élémentaires de survie".

Dans cette perspective, je vous propose de prendre connaissance de la première partie d'un mémoire sur ce sujet que j'avais adressé notamment à M. Charles FITERMAN, Ministre des Transports ainsi qu'à M. Pierre BEGAU avec qui j'ai pu bavarder un instant au téléphone.

Je vous remettrai personnellement la seconde partie de ce document que je rédige actuellement et qui comporte un appel au Président de la République qui était prêt à soutenir mon action. Il lui sera également adressé un exemplaire.

Espérant pouvoir collaborer avec vous en ce qui concerne les secours aux accidentés de la route mais également à propos de tous les problèmes de Prévention Routière dont je m'occupe également depuis des années, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments très distingués.

Didier BURGGRAEVE

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route
ALERTER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER
5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route

Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Le 18 mai 1982

Monsieur MENU,
Ministère des Transports,
244 Bld Saint-Germain,
75700 PARIS

Monsieur,

J'ai pu rencontrer lors de mon dernier passage à PARIS le 28 avril M. Pierre MAYET à propos de notre projet de faire introduire parmi les épreuves du permis de conduire une préparation pratique de Secourisme que nous appelons les "5 gestes qui Sauvent".

Je lui ai remis à cette occasion la seconde partie d'un mémoire sur cette Campagne et quelques exemplaires du livret gratuit édition de 1974.

La nouvelle édition est en cours, améliorée et aménagée.

La première partie de ce mémoire avait été adressée à M. le Ministre des Transports.

M. MAYET m'a indiqué qu'il prendrait connaissance de ce projet qui a l'avantage d'être simple, pratique, accessible à tous et qui ne réclame, par sa formule, qu'une formation pratique de 4 heures.

Il m'a proposé de prendre contact avec vous afin que nous puissions nous rencontrer et en parler.

Je dois revenir à PARIS les 28 et 29 mai. Il me serait possible de vous rencontrer soit en début d'après-midi vers 15 ou 16h ou le samedi matin si vous êtes libre et d'accord pour cette date.

Je vous remets sous ce pli pour votre information la photocopie d'un article paru dans une revue spécialisée relatif à notre action récemment en Mairie de Roubaix.

.../...

au dos
= salutations.

6882

PREMIER MINISTRE

PARIS, le

LE CHEF DE CABINET

CAB. VI-3

PG/MLC

104752

Monsieur le Président,

Le Premier Ministre a bien reçu votre lettre par laquelle vous lui faites part de vos réflexions sur la sécurité routière et proposez la création d'un groupe de travail sur ce sujet.

Monsieur Pierre MAUROY m'a demandé de vous répondre et je vous prie d'excuser le retard mis à le faire, imputable au volumineux courrier qui parvient quotidiennement à l'Hôtel Matignon.

Je vous précise que le Premier Ministre a pris connaissance avec la plus grande attention des deux mémoires que vous avez bien voulu lui communiquer concernant les "cinq gestes qui sauvent" en cas d'accident de la route.

Ainsi que vous le signalez vous-même le chef du gouvernement est bien conscient que le taux excessif des personnes décédées ou gravement blessées dans un accident de la route, doit être limité dans toute la mesure du possible.


C'est d'ailleurs ce qu'il a affirmé lors de son intervention à l'académie de médecine.

Pour ce qui concerne la création d'un groupe de travail placé sous l'autorité de Monsieur Pierre MAYET, délégué à la sécurité routière, je transmets l'ensemble de votre dossier à Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre des Transports, qui ne manquera pas de vous tenir informé de la suite susceptible d'être réservée à vos propositions.

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B

59390 LYS-LEZ-LANNOY


Michel PELISSIER

341

PREMIER MINISTRE
COMITÉ INTERMINISTÉRIEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

~~SECRETARIAT GÉNÉRAL~~
SECRETARIAT GÉNÉRAL

INF1/AV/774

34, AVENUE MARCEAU
75008 PARIS

TÉL. : ~~XXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXX~~
720 70 32

PARIS, LE 18 AOUT 1982

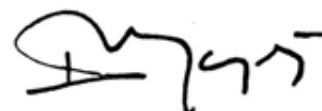
Monsieur,

Monsieur le Premier Ministre m'a transmis votre lettre et l'abondante documentation relative aux "5 gestes qui sauvent".

Ainsi que vous l'a précisé le Colonel LAGACHE lors de l'entretien que vous avez eu avec lui, l'éducation des conducteurs sur la conduite à tenir en cas d'accident sera incluse dans le nouveau programme de formation.

Ce dernier sera déterminé en fonction des propositions qui seront présentées par le groupe de travail interministériel créé par le Comité Interministériel de Sécurité Routière tenu à l'Hôtel de Matignon le 19 Décembre 1981.

En vous remerciant de l'intérêt que vous portez à la sécurité routière, je vous prie de croire à mes sentiments les meilleurs.



Pierre MAYET

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association des Secouristes
de l'Agglomération de Roubaix

59390 LYS-LEZ-LANNOY

J'exprimais à **Pierre MAYET**, qui avait ensuite établi son cabinet dans les bureaux de la délégation, avenue Marceau, mes réticences sur le dit programme, par ma réponse du 25 août.

J'avais confiance en l'application de la mesure puisque toutes les autorités publiques me l'avaient confirmé à plusieurs reprises.

Commencé, l'enseignement aurait pu ensuite être retouché, afin de l'alléger et de l'approcher des « 5 gestes » (Ce qui fut réalisé pour les programmes de Secourisme en 1991).

Comme je l'avais dit et écrit à **Christian GERONDEAU**, je confirmais que le titre bien connu des « 5 gestes qui sauvent »* était à la disposition des pouvoirs publics (à condition d'en respecter le concept).

J'en avais, pour le moment, dans mon esprit, provisoirement la propriété intellectuelle.

On relèvera dans cette lettre du 25 août 1982 ma demande, déjà renouvelée, d'établir les statistiques de la mortalité à 30 jours – ce qui n'a toujours pas été réalisé en 2005.

Ainsi, quand on prétend que le chiffre est un peu au dessus de 5000, il serait plus honnête de dire qu'il est juste en dessous de 6000 (à 30 jours, il y a environ 10 à 13% de tués en plus).

Outre quelques coupures de presse de cette année 1982, on lira le « projet » de résolution « visant à améliorer le secourisme dans la circulation routière », du 19 octobre 1983, émanant de la conférence européenne des ministres des transports ! (avec une validation du conseil, à Paris, le 24 novembre 1983).

Edifiant ! Car, que s'est-il passé ensuite en France ?

C'est pourtant le point 2 que la France avait validé en 1974 et confirmé en 1981.

Mais ce n'était pas à Bruxelles, comme on le dira ensuite, à se charger de cette mise en place dans les pays membres, mais bien de la responsabilité de chaque pays.

Prétendre le contraire (ce que fit le secrétaire d'Etat M. **SARRE** – voir 2^{ème} partie) était un faux prétexte, un mauvaise excuse, disons une lâcheté pour ne rien faire et hélas laisser mourir sur les routes des victimes souvent innocentes, non secourues à temps !

* Le titre des « 5 gestes qui sauvent » a fait l'objet d'un recours de ma part, en 1973, auprès du Tribunal de Grande Instance de Lille, contre une « Fédération », reprenant le titre, qui prétendait diffuser le concept ; ce qui fit jurisprudence. A la fin des années 80, par ignorance, un médecin parisien, dans un article de presse, utilisa le titre (plus simple à ses yeux et facile à retenir), par ignorance de son existence.

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route

ALERER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route

Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Le 25 août 1982

Monsieur Pierre MAYET,
Délégué à la Sécurité Routière,
Comité Interministériel,
34 Avenue Marceau,
75008 PARIS

Monsieur le Délégué,

Je vous remercie de votre lettre du 18 août motivée par le dossier sur les "5 gestes qui sauvent" qui vous a été transmis par les services du Premier ministre.

Vous me confirmez ce que le Colonel LAGACHE me disait à PARIS en décembre dernier c'est à dire que la "conduite à tenir en cas d'accident" sera incluse dans le nouveau programme de formation.

Je n'en doute absolument plus maintenant après la première décision du C.I.S.R de novembre 1974 et la confirmation que vous m'apportez aujourd'hui.

Toutefois, comme je me suis permis de vous le dire lors de notre brève rencontre du 28 avril, c'est sur le contenu du programme et les modalités d'application qu'il y a désaccord ce que je souligne sans cesse depuis la parution des textes en 1977 qui prévoyaient un enseignement immédiat et non encore réalisé en 1982. Ce qui représente un argument essentiel à la correction de ces derniers car en cinq années la doctrine des secours d'urgence a évolué.

Vous savez également que je suis prêt à offrir le titre bien connu des "5 gestes qui sauvent" aux Pouvoirs Publics car cette Campagne n'a pas été menée bénévolement depuis 15 ans pour mon propre plaisir mais pour Sauver des vies humaines et qu'il n'a jamais été question pour qui que ce soit de récupérer un centime de cette entreprise.

Vous me dites que ce programme sera déterminé en fonction des propositions qui seront présentées par le groupe de travail interministériel créé par le C.I.S.R. lors de sa réunion à Matignon le 19 décembre.

+ autre 14/5 3/5 bts + whies typ
+ autre 13/8 5/6 pne 5 bts 15 ans

.../...

Je souhaite que ce groupe, appelé notamment à prendre une décision, constitue un sous-groupe pour traiter uniquement cette importante question et qu'il comprenne, outre les représentants actuels concernés par le Secourisme ceux des usagers de la route, des autos-écoles et des SAMU.

Etant à l'initiative de cette proposition, je pense que vous ne m'oublierez pas comme vous le laissez entendre dans votre éditorial du n° 34 de la revue du Comité où vous écrivez :

"La politique de Sécurité routière ne peut plus rester du seul ressort de l'Etat mais doit devenir un défi commun aux collectivités locales et à l'ensemble des citoyens; pour être mobilisatrice, elle doit largement faire appel à la concertation, à la participation, au débat public."

Je souhaite également que vous présidiez à ces travaux. J'espère que vous tiendrez compte de mes deux mémoires. La troisième partie sortira dans quelques mois.

Je tiens enfin à attirer votre attention sur la lettre que je m'étais permis d'adresser à M. le Premier ministre en date du 11 février 1982.

Je lui demandais de prendre la décision afin qu'à l'avenir les statistiques des accidents de la route soient établies dans le délai de 30 jours après l'accident et non 6 jours comme actuellement.

Ce qui est le cas de plusieurs Pays d'Europe (Grande-Bretagne, R.F.A, Belgique, Pays-Bas). Nos chiffres ne donnent pas une juste proportion du désastre. Il y a donc en France environ 14.000 à 15.000 tués sur nos routes. Quel travail pour ramener ces chiffres en dessous de 10.000 !

Je vous remercie de bien vouloir me tenir informé de vos études et de vos décisions et, restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments dévoués et les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

Président de l'A.S.A.R.
Président de l'Association pour le
développement de la Prévention et du Secourisme

«LES 5 GESTES QUI SAUVENT» dans les autos-écoles

Les autos-écoles qui seraient intéressées d'organiser lors de la préparation des candidats au permis de conduire la formation pratique des candidats aux «5 gestes qui sauvent» en deux séances de 2 heures ou 3 de 1 h 30, sont invitées à prendre contact avec l'association des secouristes de l'agglomération de Roubaix, 59390 Lys-lez-Lannoy.

26 MARS 1982

M. Pierre Mayet, nouveau «Monsieur Sécurité routière»

M. Pierre Mayet, 48 ans, ingénieur général des Ponts et Chaussées est devenu, hier, le nouveau «Monsieur Sécurité routière», remplaçant M. Christian Gérondeau qui était depuis juin 1972 le responsable national de la sécurité routière.

Un décret crée au sein du ministère des Transports et parallèlement à la direction des routes, une nouvelle «Direction de la sécurité routière et de la circula-

tion» qui sera dirigée par M. Mayet. Il remplace aussi M. Gérondeau comme délégué interministériel à la Sécurité routière. Le «Comité interministériel» avait été institué en 1972 par M. Chaban-Delmas, alors Premier ministre, au plus fort des années sombres de l'insécurité routière. Le chiffre des tués est passé en 9 ans de 17.000 par an à moins de 12.500 alors que la circulation s'est accrue de 40%.

Auto : les Français se mettent de moins en moins la ceinture !

Les forces de police ont constaté une diminution importante de l'utilisation de la ceinture en agglomération : 33 % des automobilistes «la bouclaient» début 1982 en région parisienne contre 61 % début 1980 et 30 % dans les agglomérations de province contre 60 % début 1980. Baisse également sur les petits trajets et sur les trajets en rase campagne.

Le taux d'utilisation reste cependant élevé sur les autoroutes : 80 %.

Le comité interministériel rappelle l'utilité du port de la ceinture pour les conducteurs comme pour les passagers. Sur 100 personnes impliquées dans les accidents, le pourcentage de tués pour les «non ceinturés» a été de 8,5 % pour les conducteurs et de 6,3 % pour les occupants de la place avant contre respectivement 2,3 % et 2,4 % pour les «ceinturés».

Une amélioration de 10 % du taux de port de la ceinture sauverait 700 vies humaines. Enfin, contrairement à ce que l'on croit généralement, la ceinture est également efficace en cas d'incendie du véhicule car, en limitant les blessures, elle permet de rester conscient et de quitter le véhicule avant qu'il ne s'embrase.

Selon l'Académie de médecine, il n'y a pratiquement aucune contre-indication au port de la ceinture même pour les femmes enceintes.

17 JUIN 1982
«Un nouveau

«Monsieur Sécurité routière»

M. Christian Gérondeau, 44 ans, a été remplacé à sa demande à son poste de directeur de la Sécurité routière par M. Henri Rouanet. Il était connu depuis 10 ans sous le surnom de «Monsieur Sécurité Routière».

A ce poste il a associé son nom à toute une série de mesures et de campagnes visant à améliorer la sécurité des automobilistes :

En 7 années, le nombre des accidents a diminué de moitié tandis que celui des morts passait de 17.000 en 1972 à 12.000 en 1978.

23 OCT. 1982

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Réduire les accidents d'un tiers en 5 ans

Pendant deux jours se tiennent à Lille, les Assises nationales sur les accidents et le trafic. Responsables de la circulation et médecins font le point et tentent de trouver des solutions au fléau que sont les accidents routiers qu'il s'agisse de l'alcoolisme au volant, de l'importance du casque pour éviter des lésions du rachis, des avantages de la priorité à gauche ou de la réforme du permis de conduire (qui deviendrait un véritable code de conduite). Les intervenants ont souligné l'importance d'une formation permanente bien adaptée aux conditions de trafic actuel. Le but fixé est ambitieux : réduire d'un tiers le nombre des accidents en 5 ans.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT

19, rue de Franqueville
75775 PARIS CEDEX 16

DIFFUSION RESTREINTE

Paris, réd. : 19 octobre 1983

dist. : 25 oct. 1983

CM(83)20

CONSEIL DES MINISTRES

PROJET DES RESOLUTION

SUR DES MESURES VISANT A AMELIORER

LE SECOURISME DANS LA CIRCULATION ROUTIERE

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris,
le 24 novembre 1983,

Vu le rapport sur le secourisme dans le circulation
routière,

- persuadé qu'une amélioration qualitative et quanti-
tative du secourisme dans la circulation routière contribuerait
à augmenter les chances de survie des victimes d'accidents et
réduirait la gravité de leurs blessures ;

- constatant que la plupart des pays membres ont mis en
place, ces dernières années, un système de secourisme bien
développé, qu'il conviendrait toutefois de perfectionner conti-
nuellement à la lumière des connaissances nouvelles et de
l'évolution technique ;

- constatant qu'une formation intensifiée de tous les
usagers de la route permettrait d'améliorer l'efficacité du
secourisme ;

- constatant toutefois qu'une formation de courte durée
s'oublie rapidement, de sorte qu'il conviendrait de rafraîchir
les connaissances par une répétition périodique des cours ;

- constatant que les conducteurs professionnels du
secteur privé ou du secteur public, les agents de la police et
des services de lutte contre l'incendie devraient recevoir une
formation de secourisme plus étendue en raison même de la
fonction qu'ils exercent ;

- constatant qu'il n'est guère possible de porter secours aux victimes sans disposer du matériel indispensable à cet effet ;

- constatant que l'effectif du personnel paramédical affecté aux premiers secours est jugé insuffisant par plusieurs pays et que sa formation diffère souvent selon les régions ou les municipalités ;

- constatant que l'organisation et l'efficacité du secourisme dans les régions rurales sont souvent moins bonnes que dans les agglomérations ;

- constatant que la mise au point d'une documentation uniforme sur le plan national favoriserait la coordination des actions en matière de secourisme et permettrait de déceler les insuffisances dans ce domaine ;

I. Recommande aux pays membres de la CEMT :

1. d'appuyer et d'encourager la mise en oeuvre de mesures visant à améliorer le secourisme dans la circulation routière ;

2. d'encourager l'acquisition des connaissances en matière d'assistance immédiate ou de premiers secours chez tous les usagers de la route et d'assurer que ces connaissances soient régulièrement rafraîchies ;

3. d'encourager les conducteurs professionnels, les agents de la police et des services de lutte contre l'incendie à suivre une formation de secouriste plus approfondie et d'obtenir, le cas échéant, les possibilités qu'une telle formation puissent être offertes ;

4. de faire en sorte que tous les véhicules à moteur, à l'exclusion des deux roues, soient équipés d'une trousse de secours ayant un contenu minimum, qu'il conviendrait de compléter dûment lorsqu'il s'agit des conducteurs visés à l'alinéa précédent ;

5. d'augmenter, le cas échéant, les effectifs du personnel paramédical et de normaliser sa formation professionnelle ;

6. d'améliorer, lorsque c'est nécessaire, l'efficacité du secourisme, notamment par une meilleure organisation de ce système dans les zones rurales et par la mise en place d'un numéro unique pour les appels d'urgence ;

7. d'adapter une documentation nationale uniforme dans le domaine du secourisme ;

II. Charge le Comité des Suppléants de poursuivre ses efforts visant à l'amélioration du secourisme, d'utiliser les connaissances des autres organisations internationales compétentes en la matière et de soutenir, si nécessaire, la coopération entre les pays membres dans le domaine du secourisme.

En cette fin d'année 1983, l'encouragement viendra de celui qui avait souligné, en 1969, à la tribune de l'Assemblée Nationale, sinon l'absurdité, le caractère intolérable des accidents de la route, **Jacques CHABAN-DELMAS**, par une lettre de sa Mairie de Bordeaux.

En cette année 1983, j'avais pu être interviewé par le célèbre journaliste animateur **Philippe BOUVARD** lors d'une émission très suivie, en direct, le midi sur la seconde chaîne de télévision*.

Il y eut aussi un reportage par TF 1. Une bonne année 1983 pour faire connaître les « 5 gestes qui sauvent ».

Je poursuivais aussi ma formation au CNAM de Lille en hygiène et Sécurité du travail. Il fallait concilier le tout.

Je me rendais aussi à Vandoeuvre les Nancy, au centre de formation de l'INRS, pour suivre un stage d'une semaine dans ce même domaine, ce qui me permit de revoir mon ami **Pierre BLAHA** et sa famille, farouche défenseur des « 5 gestes ».

En août, je suivais un stage de 10 jours d'entraînement et de formation, en Alsace, sur mes congés comme toutes les actions entreprises pour le Secourisme – organisée par le CMS (1), afin de compléter mes connaissances techniques et opérationnelles en cas de catastrophe et suite à la création de l'équipe d'urgence de l'ASAR en octobre 1980 (2).

* Emission enregistrée par un collègue de travail car je ne disposais pas à l'époque de magnéscope, ce qui fait que je dispose, en souvenir, de ce premier passage sur une télévision nationale.

(1) – CMS : Corps mondial de Secours

(2) – Voir à ce sujet « Les secouristes de catastrophe » (avril 2005) CAPSU – GRIC, dossier réalisé sur cette action spécifique.

Le 14 Décembre 1983



CABINET DU MAIRE

33077 BORDEAUX CEDEX

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président des Secouristes de ROUBAIX
59390 - LYS-LEZ-LANNOY

Monsieur le Président,

Votre lettre circulaire m'est bien parvenue accompagnée d'un exemplaire que vous avez diffusé gratuitement dans toute la France intitulé "5 Gestes qui sauvent".

Je vous remercie de cet envoi dont je ne manquerai pas de faire le meilleur usage et je vous adresse toutes mes félicitations pour l'action fort bénéfique que vous menez en faveur de tous nos concitoyens.

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

J. CHABAN-DELMAS

1984

Début 1984, tout change brusquement.

Par une lettre du 7 mars (dont un journal local s'était fait l'écho), **Pierre MAYET** fait comprendre que les « pouvoirs publics » (probablement le ministère des transports, en désaccord sur la durée trop élevée * et, peut être, le financement de la formation), exprime un retour en arrière par un « cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis-conducteurs n'est pas apparue opportune au cours d'une formation déjà dense et coûteuse ».

C'était incroyable, d'autant plus que dans son paragraphe précédent, il admettait que la connaissance des gestes de survie était un « atout » afin de réduire les conséquences des accidents de la circulation !

Que comprendre ?

En ce qui me concerne, je le répète à nouveau, je n'étais pas opposé, au contraire, à l'enseignement des « GES » dans les collèges et lycées (1). J'avais démarré moi-même une telle formation, courte, gratuite, dès 1968-69, avant même la création des ESPC de Wasquehal et Flers !

Et cette formation aux GES pouvait être entreprise conjointement à la formation des candidats aux permis de conduire, ce n'était pas le même public. On le reconnaît aujourd'hui.

Arrivés à l'âge du permis de conduire, la formation dispensée devenait ainsi un recyclage, utile (préconisé justement par les ministres des transports au niveau européen, en 1983, difficile à mettre en place systématiquement) ; ou les candidats en seraient dispensés si la formation datait de moins de 3 ans par exemple.

« L'important décret », pris par le ministre de l'Education nationale ne permettra nullement de faire plus que les textes, identiques, précédents, depuis 1958. Nous le savions et nous le disions, on ne nous entendait pas.

Pierre MAYET voulait bien que des campagnes locales soient organisées... (et en m'adressant cette lettre il pensait donc aux « 5 gestes »), mais le projet, validé par deux CISR, était bien abandonné par les « nouveaux » pouvoirs publics qui en portent de ce fait la responsabilité !

* La représentante du ministère des transports, lors d'une réunion plénière de la CNS le révélera suite à ma demande exprimée vigoureusement.

(1) – Une nouvelle expérience, dans le département du Nord, financée par le Conseil Général, avait permis d'apprendre les « 5 gestes qui sauvent », en une matinée, à 7500 collégiens, enseignement dispensé par les moniteurs de la CRF et ce fut un succès (sur une période scolaire fin 1997, début 1998 – voir compte rendu paru dans le bulletin du CAPSU ci-après). Cette initiative avait eut lieu, sur la base des « 5 gestes qui sauvent », avec l'appui direct de Michel GHYSEL, Député de Roubaix et Vice-Président du Conseil Général et de Patrick DELNATTE, également Député et Vice-Président, ce dernier auteur de la première proposition de loi pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent » déposée en 1997.

PARIS, LE 7 FÉVRIER 1984

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière,
Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 3 février 1984 par laquelle vous avez bien voulu appeler à nouveau mon attention sur la formation des usagers de la route en matière de prévention des accidents et de secourisme.

Un minimum de connaissance des gestes de survie est effectivement un atout dans une politique de réduction des conséquences des accidents de la circulation.

C'est pourquoi, il avait été question à une époque de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une "attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie". Toutefois, cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis-conducteurs n'est pas apparue opportune au cours d'une formation déjà dense et coûteuse.

Par ailleurs, toutes les études préalables menées en vue de la réforme de la formation des conducteurs dont le principe a été arrêté au Comité Interministériel de Sécurité Routière du 13 juillet 1982 militent en faveur d'une plus grande précocité de certains apprentissages. C'est pourquoi, il apparaît très clairement que cet enseignement des gestes élémentaires de survie devrait être dispensé dès l'adolescence, les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel étant tout désignés pour être le lieu de son acquisition.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association
pour le Développement de la
Prévention et du Secourisme

59390 LYS LEZ LANNOY

./...

A cet égard, il y a lieu de noter que le Ministre de l'Education Nationale a pris récemment un important décret relatif à l'enseignement des règles générales de sécurité couvrant plusieurs domaines dont la sécurité routière et, nécessairement, les gestes de survie. Il reste à approfondir avec ce ministère les conditions de son intervention.

Il est bien entendu que cette approche vise à éviter de résoudre les problèmes en se contentant d'aggraver des réglementations déjà lourdes. Elle exige une mobilisation sociale à laquelle il est tout à fait nécessaire que des associations comme la vôtre participent activement.

Vous m'informez d'ailleurs des nouvelles campagnes d'information que vous envisagez de développer localement auprès des usagers de la route. Ces initiatives retiennent toute mon attention car elles contribuent à améliorer la sécurité routière.

Je ne puis que vous en remercier et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Pierre MAYET.

ACCIDENTS DE LA ROUTE

M. Didier Burggraeve, président de l'association pour le développement de la prévention des accidents et du secourisme, à l'occasion de la publication des statistiques des accidents de la route pour 1983, vient d'adresser une lettre à M. Pierre Mayet, délégué à la sécurité routière. Il écrit notamment :

"Je me réjouis que ces chiffres soient en baisse sur les années précédentes mais il est bien évident que nous ne pouvons nous en satisfaire. Ces chiffres sont en baisse, bien sûr, mais c'est insuffisant.

"M. Burggraeve demande à M. Mayet que les statistiques françaises soient désormais établies comme dans les autres pays européens c'est-à-dire qu'on comptabilise la mortalité non pas durant les 6 jours après les accidents mais 30 jours afin d'obtenir les chiffres qui correspondent hélas à la véritable mortalité sur les routes de France, soit, pour 1983 entre 13500 et 14000 tués".

"Enfin le président de l'ADPS invite M. Mayet à intensifier la lutte contre l'alcool au volant : il est grand temps d'aller plus loin et c'est dans cette direction qu'il faut aller car jusqu'à présent les initiatives ont été plutôt timides. Enfin, poursuit M. Burggraeve, "il n'est plus possible de remettre à plus tard la formation des usagers de la route à la conduite à tenir en cas d'accident et sur ce plan nous accusons un retard coupable..."

"La prévention des accidents de la route ne doit pas être l'apanage de spécialistes ou de fonctionnaires ou de services officiels, cette lutte permanente qui touche vraiment tous les Français doit concerner chaque Français, vous avez lancé vous-même l'idée, vous devez aller au bout de votre raisonnement".

"Il faut faire encore plus dans notre pays contre ce fléau car les chiffres français sont toujours les plus élevés conclut M. Burggraeve".

Collèges

Apprendre les gestes qui sauvent

Dans le cadre d'un nouveau « projet d'arrondissement », les 28 conseillers généraux de la Métropole ont décidé de permettre aux collégiens des classes de 4^e de l'arrondissement de s'initier aux « cinq gestes qui sauvent ». Cette action sera menée en partenariat avec la Croix-Rouge, dont les moniteurs qualifiés interviendront

directement dans les collèges, publics et privés, qui ont manifesté leur volonté de participer. Ils dispenseront 2 h 30 à 3 h de formation par classe, par petits groupes d'une dizaine de collégiens. Les 250 interventions prévues au cours de l'année scolaire devraient permettre l'initiation d'environ 7 500 collégiens.

N° 118 septembre-octobre 1997

Les « cinq gestes qui sauvent »

En juin dernier, les conseillers généraux de l'arrondissement de Lille ont proposé de financer, à hauteur de 600.000 F, le projet « cinq gestes qui sauvent ».

Ce projet, élaboré en partenariat avec la Croix-Rouge, a pour objet de sensibiliser et former des collégiens de 4^e des collèges volontaires publics et privés de l'arrondissement aux « cinq gestes qui sauvent ».

La Croix-Rouge assurera la formation des élèves, sous la forme de module de 2 h 30 par classe, par des moniteurs qualifiés.

7.500 collégiens devraient être concernés pour l'année 1997-98, sachant que 250 interventions d'une demi-journée sont prévues !

Le Conseil Général du Nord a mis en place dans le département du Nord une expérience de formation au Secourisme dans les collèges.

C'est le projet simplifié des 5 GESTES QUI SAUVENT qui a été retenu.

Les "5 gestes" sont ainsi enseignés en une séance d'environ 3 heures comme le rapportent les nombreux articles de presse qui en font l'écho.

Même si la formation prévue est de 5 heures pour les candidats aux permis de conduire, nous comprenons que la formation ne pouvait se concevoir en deux séances.

Nous nous félicitons au CAPSU de cette initiative, reprise par un département où a démarré cette campagne, en 1967 !

7500 collégiens devraient être formés aux 5 GESTES.

Lys-lez-Lannoy 1 6 NOV. 1997

«Une vie ça ne se rattrape pas»

LES élèves de 4^e du collège Albert Camus ont suivi une formation aux cinq gestes qui sauvent.

Bien sûr ils étaient assez contents d'avoir raté quelques heures de math ou de français, on était tous pareils au collège. «En plus une heure de cours ça se rattrape, alors qu'une vie ça ne se rattrape pas» a fait remarquer une élève. Ce stage de secourisme, les élèves en ont tout de suite vu l'utilité «vous pouvez sauver la vie de quelqu'un, votre frère, votre voisin, votre petit copain» leur ont expliqué Marc Carpentier, Gaëlle Debuyser et Olivier Lodyga, les trois formateurs de la Croix Rouge. En trois heures ils leur ont appris les cinq gestes qui sauvent, la protection, l'alerte, comment traiter les hémorragies, la position latérale de sécurité, et le bouche-à-bouche. L'opération est financée par le départe-

tement et elle fonctionne comme une expérience pilote. Depuis quelques semaines les trois formateurs sillonnent les collèges qui ont souhaité profiter de ce stage.

«Après la récréation il ne fallait pas aller les chercher. Ils étaient tous là à l'heure. Ce matin il y a en a même un qui m'a demandé quelles études il fallait faire pour être formateur» explique Olivier. Comme les deux autres encadrants il a suivi une formation diplômée d'Etat de moniteur national aux premiers secours.

Un collègue qui remonte

M. Manavit, le principal adjoint, est bien sûr content que cette formation



Gaëlle explique aux élèves quels gestes avoir lorsqu'une personne a perdu connaissance.

soit proposée à quatre classes du collège. D'autant plus content que les formateurs n'ont que des éloges sur le comportement des élèves. «Quand c'est trop le "bazar" on partage les groupes en trois petits sous-groupes, mais là, aucun problème, on les garde à 30 parce qu'ils participent bien tout en étant attentifs» explique Olivier. «On est en train de remonter le courant. Le collège change. Les nouveaux

profs qui sont arrivés en début d'année ont envie de rester ! Les parents d'élèves nous font des compliments. Il n'y a pas eu une seule bagarre depuis le début de l'année» explique M. Manavit. Les effectifs de Camus avaient fortement baissé sur ces dix ans. L'équipe de direction et les enseignants paraissent à nouveau confiants, ils devraient remonter.

1 6 NOV. 1997 Del.D.

Les députés, de toutes tendances, dont beaucoup soutenaient le gouvernement, recevaient la même réponse.

A titre d'exemple, la lettre du 13 mars, adressée au député **Paul BLADT**, signée de M. **Antoine PORCU**, qui reprend quasi totalement la lettre de **Pierre MAYET**.

Mais, devant un ministre qui, directement, ne répondait pas, je relançais l'action militante auprès de M. **MAYET** qui m'avait informé lui-même du revirement du gouvernement. Longue lettre que la presse voulût bien reprendre sous le titre « **M. Didier Burggraeve répond à M. Pierre MAYET** » - article ci-après du 28 mars 1984.

Je reprochais la lenteur des pouvoirs publics, l'erreur d'avoir bâti un programme de formation (GES) qui ne correspondait pas à l'objectif du permis de conduire donc des accidents de la route – d'où, je le dis à nouveau, probablement, l'une des raisons, sinon la principale, du refus du ministère des transports.

C'est vrai, les arguments de **Pierre MAYET** étaient minces face à la réalité et à ce projet qui, proposé en France en 1967, avait été retenu et mis en application dans des pays voisins au nôtre.

Ce point de vue n'était pas celui du ministère de l'Intérieur puisqu'il venait de préciser que les associations étaient enfin prêtes pour cet enseignement (et on attendait cette confirmation depuis 1976 !).

Quant au ministère de la Santé, il avait approuvé dès 1973 cette idée. Il est vrai que nous avions au bureau des secours d'urgence M. **René COURIER** qui connaissait bien le problème, qui écrira l'essentiel des premiers textes sur la médicalisation des secours.

Aussi, je n'étais pas étonné de lire le courrier adressé le 18 avril par le secrétaire d'Etat à la santé, M. **Edmond HERVE** à M. **Louis BESSON** Député de la Savoie et notamment son passage :

« Je suis conscient de l'utilité d'apprendre au public les gestes élémentaires de survie », en se reportant au décret de 1977 qui les avait introduits dans les nouveaux programmes.

Mais il confirmait ce que nous savions depuis longtemps : « est une question qui relève... du ministre des transports ».

Ce même ministre des transports* répondait au journal officiel du 2 juillet à une question écrite d'un autre député, M. **Adrien DURANT** (ci-après).

* Le 10^{ème} mémoire sera entièrement consacré aux relations avec ce ministère à propos des « 5 gestes ».

20 MARS 1984

Paris, le 13 MARS 1984

CAB/P 1509/83

V/ Réf. : 168/7 D.31 D.36

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le souhait de l'association pour le développement de la prévention et du secourisme que soit instituée une épreuve pratique de secourisme dans le cadre des épreuves de l'examen du permis de conduire.

Un minimum de connaissance des gestes de survie est effectivement un atout dans une politique de réduction des conséquences des accidents de la circulation.

C'est pourquoi, il avait été question à une époque de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une "attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie". Toutefois, cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis-conducteurs n'est pas apparue opportune au cours d'une formation déjà dense et coûteuse.

Par ailleurs, toutes les études préalables menées en vue de la réforme de la formation des conducteurs dont le principe a été arrêté au Comité Interministériel de Sécurité Routière du 13 juillet 1982 militent en faveur d'une plus grande précocité de certains apprentissages. C'est pourquoi, il apparaît très clairement que cet enseignement des gestes élémentaires de survie devrait être dispensé dès l'adolescence, les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel étant tout désignés pour être le lieu de son acquisition.

Monsieur Paul BLADT
Député de la Moselle
Assemblée Nationale
Palais Bourbon

PARIS

./...

A cet égard, il y a lieu de noter que le Ministre de l'Education Nationale a pris récemment un important décret relatif à l'enseignement des règles générales de sécurité couvrant plusieurs domaines dont la sécurité routière et, nécessairement, les gestes de survie. Il reste à approfondir avec ce ministère les conditions de son intervention.

En l'attente, la solution retenue a été celle d'un enseignement théorique des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque. Cet enseignement est dispensé par les professionnels de la conduite et fait l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire.

C'est ainsi que, dans les nouvelles séries de l'examen théorique mises en service en 1983, plusieurs questions ont été introduites portant sur le balisage et la signalisation de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie.

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

Pour le Ministre et par autorisation
L'attaché Parlementaire,



Antoine PORCU.

Les « 5 gestes qui sauvent » au permis de conduire

M. Didier Burggraeve répond à M. Pierre Mayet

Après avoir écrit il y a quelques jours à M. Fiterman, ministre des Transports, parce qu'il ne lui répondait pas, M. Didier Burggraeve, président de l'Association pour le développement de la prévention et du secourisme, adresse cette fois-ci une longue lettre à M. Pierre Mayet, délégué interministériel de la sécurité routière (le suc-

cesseur de M. Gerondeau) qui lui avait répondu à propos des « 5 gestes qui sauvent ». (M. Burggraeve avait en effet souhaité que l'on apprenne ces « 5 gestes qui sauvent » aux usagers du permis de conduire).

M. Burggraeve écrit : « Si nous comprenons bien, nous avons mis 7 ans (de 1967 à 1974) pour convaincre les pouvoirs publics d'alors que le moment du permis de conduire était une période favorable et disponible pour sensibiliser les conducteurs en apprentissage et donc les former à la conduite à tenir en cas d'accident.

Puis il a fallu 3 ans (de 1974 à 1977) pour établir un programme de formation. Hélas, on a abouti aux « gestes élémentaires de survie » qui ne correspondent pas à l'objectif pédagogique du permis de conduire mais conviennent plutôt pour l'Education nationale. Pour notre part, nous proposons les « 5 gestes », c'était simple et pratique. Petit à petit l'idée faisait son chemin dans les esprits.

Aujourd'hui, nous sommes arrivés à un consensus : médecins, SAMU, secouristes et surtout la population appelée à se prononcer sont tous d'accord sur les « 5 gestes » et on les enseigne un peu partout en France. Cette formule avait été approuvée dès 1973 par le ministère de la Santé, et il faut saluer ici son avance sur tout le monde.

Le Gouvernement que vous représentez était pour. Nous en avons des preuves écrites : parlementaires, réponses, etc. Et puis certaines personnes dans les administrations n'ont rien compris !

Nous sommes entièrement d'accord pour démarrer tout de suite l'enseignement en milieu scolaire. Cela fait plus de 10 ans que nous le pratiquons sur le terrain à titre expérimental

dans le Nord et nous continuons. Aidez-nous et nous ferons encore plus...

Mais pour le permis de conduire, vous avez tort. Vos arguments sont minces par rapport à l'enjeu. Environ un million de permis sont délivrés en une année. Et pour eux, pas de formation aux « 5 gestes » (environ 5 heures de formation contre 10 à 12 h pour les GES), vous les mettez hors circuit alors que ce sont bien eux que l'on retrouvera tout de suite sur les routes !

Vous étiez intéressé par le concept « 5 gestes » lorsque je vous en avais parlé brièvement lors de notre unique entretien.

Les pouvoirs publics ont fait « machine arrière ». C'est notre devoir de le dire et d'affirmer que c'est une erreur. (...)

Monsieur le Directeur, poursuit M. Burggraeve, nous n'allons pas vous laisser tranquille. Nous allons saisir l'opinion publique et ses représentants. Vous décidez sans la consulter ! (...) Est-ce un non définitif en France pour les « 5 gestes qui sauvent » au permis de conduire ?

Je demande à Philippe Lauwick, responsable de la Commission Secourisme aux usagers de la route de reprendre avec vous point par point le dossier des « 5 gestes ».

Et M. Burggraeve conclut en rappelant les termes de la lettre du Colonel Chenier, chargé de mission au C.I.S.R. du 21 avril 1983 adressée à M. Lauwick : « Vos idées rejoignent nos préoccupations dans ce domaine ».

PARIS, LE

16 AVR. 1984

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière,
Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

à

Monsieur le Ministre de l'Intérieur
et de la Décentralisation
Direction de la Sécurité Civile
Sous-Direction de l'Administration
Générale
Bureau de la Formation
1, Place Beauvau

75800 PARIS

O B J E T : Initiation aux gestes élémentaires de survie.

Par correspondance en date du 1er mars 1984, vous avez bien voulu me rappeler la position de votre département ministériel sur la capacité des associations agréées à assurer la formation à l'initiation aux gestes élémentaires de survie des candidats au permis de conduire.

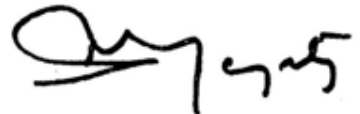
Il avait été effectivement envisagé à la suite des délibérations du Comité interministériel de la sécurité routière du 19 décembre 1981 de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une "attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie". Toutefois, cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis conducteurs n'est pas apparue opportune au cours d'une formation déjà dense et coûteuse.

./...

Par ailleurs, toutes les études préalables menées en vue de la réforme de la formation des conducteurs dont le principe a été arrêté au Comité interministériel de sécurité routière du 13 juillet 1982 militent en faveur d'une plus grande précocité de certains apprentissages. C'est pourquoi, il apparaît très clairement que cet enseignement des gestes élémentaires de survie devrait être dispensé dès l'adolescence, les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel étant tout désignés pour être le lieu de son acquisition.

A cet égard, il y a lieu de noter que le Ministre de l'Education Nationale a pris récemment un important décret relatif à l'enseignement des règles générales de sécurité couvrant plusieurs domaines dont la sécurité routière et, nécessairement, les gestes de survie. Il reste à approfondir avec ce ministère les conditions de son intervention.

Il est bien entendu que cette approche vise à éviter de résoudre les problèmes en se contentant d'aggraver des réglementations déjà lourdes. Elle exige une mobilisation sociale à laquelle il est tout à fait nécessaire que les associations agréées pour l'enseignement et la pratique du secourisme participent activement.



Pierre MAYET.

*Ministère des Affaires Sociales
et de la Solidarité Nationale*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Le Secrétaire d'Etat
chargé de la Santé*

6 13 AVR. 1984

8, avenue de Segur, 75700 Paris
Téléphone : 567.55.44

CP N° 605/DGS

V.REF. : CW/MLC N° 83/566

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me transmettre, pour avis, la lettre que vous a adressée le président de l'Association pour le Développement de la Prévention et du Secourisme, au sujet d'une proposition, tendant à introduire un stage pratique de quatre à cinq heures parmi les épreuves du permis de conduire.

Je suis conscient de l'utilité d'apprendre au public les gestes élémentaires de survie, tels qu'ils ont été définis par le décret du 4 janvier 1977, relatif au secourisme (protection, alerte et secours en cas d'asphyxie, d'hémorragie, de perte de connaissance).

Cependant, l'introduction d'épreuves obligatoires de secourisme pour le permis de conduire est une question qui relève au premier chef de la compétence du Ministre des Transports, à qui j'ai signalé l'intérêt que vous portez à ce dossier.

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

Edmond HERVE

Monsieur Louis BESSON
Député de la SAVOIE

ASSEMBLEE NATIONALE

Docteur Adrien DURAND

Conseiller Général
Maire de Châteauneuf-de-Randon
Député de la Lozère

PARIS, le

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écritesRéponse insérée au journal officiel (Assemblée nationale, questions écrites)
n° 27 A.N. (Q) du 2 juillet 1984*Permis de conduire (examen).*

49082. — 23 avril 1984. — M. Adrien Durand demande à M. le ministre des transports si, dans le cadre d'une politique de sécurité routière, devant le drame que représente chaque année le nombre de morts et de blessés par accident de la route, il ne serait pas possible, à la suite de l'approbation par le Comité interministériel de la sécurité routière de novembre 1974 et des nombreuses demandes allant dans ce sens, d'introduire pour l'examen du permis de conduire une épreuve simple de secourisme afin d'apprendre à chacun les gestes minimum nécessaires à faire en cas d'accident. Cette disposition aurait aussi pour effet de développer par le secourisme l'esprit de prévention.

Réponse. — Un minimum de connaissance des gestes de survie est effectivement un atout dans une politique de réduction des conséquences des accidents de la circulation. C'est pourquoi, il avait été question à une époque de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une « attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie ». Toutefois, cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis-conducteurs n'est pas apparue opportune au cours d'une formation déjà dense et coûteuse. Par ailleurs, toutes les études préliminaires menées en vue de la réforme de la formation des conducteurs dont le principe a été arrêté au Comité interministériel de sécurité routière du 13 juillet 1982 militent en faveur d'une plus grande précocité de certains apprentissages. C'est pourquoi, il apparaît très clairement que cet enseignement des gestes élémentaires de survie devrait être dispensé dès l'adolescence, les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel étant tout désignés pour être le lieu de son acquisition. A cet égard, il y a lieu de noter que le ministre de l'éducation nationale a pris récemment un important décret relatif à l'enseignement des règles générales de sécurité couvrant plusieurs domaines dont la sécurité routière et, nécessairement, les gestes de survie. Il reste à approfondir avec ce ministère les conditions de son intervention. En l'attente, la solution retenue a été celle d'un enseignement théorique des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque. Cet enseignement est dispensé par les professionnels de la conduite et fait l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire. C'est ainsi que, dans les nouvelles séries de l'examen théorique mises en service en 1983, plusieurs questions ont été introduites portant sur le balisage et la signalisation de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie.

On y retrouvera arguments et mots utilisés dans les courriers précédents. Et, en « l'attente » de la mise en place d'un enseignement des gestes élémentaires de survie par l'Education nationale (voir article de presse du journal « La Voix du Nord » de 1975 (voir 1975), le ministre confirme (nous sommes en 1984), ce qui est toujours au même point en 2005 :

« La solution retenue a été celle d'un enseignement théorique des notions élémentaires de secourisme ».

Nous savons maintenant (on ne peut plus nous dire le contraire !) que ce qui avait été introduit dans le fameux programme, était superficiel et sans aucun effet sur le comportement pratique des candidats.

Ce qui est le plus grave, c'est que nous sommes toujours dans ce système depuis 20 ans !

Mais le Député du Nord **Serge CHARLES***, totalement convaincu de l'utilité et de l'importance de ce projet, saisissait le ministre de l'Intérieur.

Sa question écrite et la réponse au journal officiel du 11 juin furent lues par de nombreux responsables du Secourisme, repris notamment par le bulletin de l'ADPC des Côtes du Nord (association départementale créée par M. **ROBINE** à l'origine également de la Fédération – FNPC) Ci-après.

Le ministre rappelle, dans sa réponse, que l'intérêt d'apprendre ces gestes... notamment à l'occasion de la préparation du permis de conduire « n'a pas, non plus, échappé aux services » de son ministère.

Il écrit alors que les GES, créés par le décret du 4 janvier 1977 est un enseignement « dont les préoccupations et le contenu sont forts proches de ceux des « 5 gestes qui sauvent ».

Ce qui était vrai puisque la seule formation en France, la plus courte, la plus proche des « 5 gestes » était bien ce programme des gestes élémentaires de survie.

Mais hélas, moins de 100 000 personnes étaient formées en une année. Tout en étant preneur, ce n'était pas grand chose face au million (voire plus) de candidats à un permis de conduire.

Surtout, le ministre de l'Intérieur nous informe qu'il poursuit des démarches pour que l'attestation de formation à ces GES soit exigée pour l'obtenir du permis de conduire (?).

* le 8^{ème} mémoire, (2003), consacré au Parlement, lui a été dédié, ainsi qu'à deux autres parlementaires de l'agglomération de Roubaix qui se sont battus pour faire admettre ce projet, le Sénateur André DILIGENT et la Sénatrice Dinah DERYCKE.

**ATTESTATION DES GESTES ÉLÉMENTAIRES
DE SURVIE
ET
PERMIS DE CONDUIRE (examen)**

(J.O.A.N. n° 24 (Q) du 11 juin 1984, page 2736)

35938. — M. Serge Charles attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation sur la campagne « les 5 gestes qui sauvent » entreprise voici plus de 15 ans par l'un des lauréats de la fondation de la vocation : alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder, sont les 5 gestes élémentaires de secours que tout usager de la route devrait connaître et qui permettraient de sauver des accidentés en danger de mort. Un livret gratuit a déjà été distribué à 500.000 exemplaires, mais cette campagne est encore insuffisante. Il est évidemment utile de connaître ces gestes, mais il est préférable de les pratiquer. Aussi, il lui demande si l'enseignement de ces moyens de secours ne pourrait être envisagé lors de la préparation au permis de conduire.

Réponse. — Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation connaît bien la campagne « les 5 gestes qui sauvent » entreprise voici plus de 15 ans par le lauréat de la Fondation de la création sur l'activité duquel l'auteur de la question a voulu attirer l'attention. L'intérêt d'apprendre à pratiquer ces gestes au maximum de Français, notamment à l'occasion de la préparation du permis de conduire, n'a pas, non plus, échappé aux services de mon ministère. Aussi le décret n° 77-17 du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme a-t-il créé une « initiation aux gestes élémentaires de survie » portant sur la connaissance des gestes d'urgence les plus simples à accomplir en cas d'accident : protection, alerte et secours en cas d'asphyxie, d'hémorragie, de perte de connaissance. Cet enseignement, dont les préoccupations et le contenu sont forts proches de ceux des « 5 gestes qui sauvent », a pour but d'éviter le « suraccident », qu'il survienne sur la route ou à l'occasion des activités familiales ou de loisirs. Il a touché, au 31 décembre 1982, plus de 260.000 personnes depuis sa création, dont 96.000 au cours de la seule année 1982. Tout en poursuivant le développement le plus large possible de l'enseignement de « l'initiation aux gestes élémentaires de survie » et notamment les démarches tendant à exiger des candidats au permis de conduire l'attestation qu'ils ont reçu cet enseignement, la Direction de la sécurité civile du ministère de l'intérieur et de la décentralisation continuera donc de favoriser toute initiative susceptible de faire progresser l'enseignement du secourisme et de la prévention routière.

— 3 —

Publié par l'Association
pour la Protection Civile des Côtes-du-Nord

11, PLACE DU GÉNÉRAL DE GAULLE - ST-BRIEUC - C. C. P. 1899-78

Nous comprenions donc que ce ministère restait sur sa position. C'était une bonne nouvelle face à la mauvaise. Et M. **DEFFERRE** faisait dire qu'il continuerait à favoriser toute initiative susceptible de faire progresser l'enseignement du Secourisme et la prévention routière, c'était justement le but assigné d'une part à l'ASAR et de l'autre à l'ADPS !

La revue de la FNPC publiait une note du 15 juin 1984, du ministère des transports avec, comme objet « Secourisme routier ».

L'objectif était de former les agents de l'Etat, notamment des DDE, sur les routes et autoroutes, à la conduite à tenir en cas d'accident, soit le programme GES.

Se basant sur le CISR du 9 avril et sur la recommandation de la CEMT de 1983, la « note de service » adressée à tous les préfets à destination des directions départementales de l'équipement incitait à former leurs agents.

Et c'est le SRF (Secours Routier Français)* qui fut chargé d'organiser les stages de formation. Cette initiative, exposée dans la revue « La route » du SRF, durera plusieurs années.

En cette même année, des articles de fond, sur les « 5 gestes qui sauvent », présentés comme le seul véritable projet de Secourisme de masse, paraissaient dans plusieurs publications, comme la revue « Allo 18 » des sapeurs pompiers de Paris et surtout le bulletin de l'OIPC (Organisation internationale de Protection Civile, située à Genève) rédigé en 4 langues et diffusé dans de nombreux pays.

Sous le titre de « Pour un Secourisme de masse », le texte de l'OIPC (ci-après) reprenait nos arguments utilisés depuis plusieurs années en France.

Ces arguments pourtant évidents n'ont pas été retenus par nos interlocuteurs du moment qui avaient la responsabilité de la prévention des accidents de la route, la formation de la population aux gestes essentiels (notamment les usagers de la route) ; à des gestes essentiels (et non tout un programme de Secourisme).

Certes, ces « responsables » à différents niveaux de la hiérarchie, on les trouvait au sein du ministère des transports, des services chargés de la sécurité routière, également à la Direction de la sécurité civile, parfois avec le concours de grandes associations nationales, qui étaient contre les « 5 gestes » dont le projet ne venait pas de leurs structures, ou avec leur accord. Mais au départ d'un simple moniteur de Secourisme !

* Organisme créé en 1954 qui aida le Professeur Marcel ARNAUD dès ses premières actions à la fin des années 50. Marcel ARNAUD présidera la commission médicale du SRF. Un dépliant intitulé « Accident de la route, que faire ? », limité donc à l'accident de la route, soit un raccourci des GES, c'est-à-dire exactement les « 5 gestes », dépliant validé par la commission médicale alors présidée par le Professeur Maurice CARA, fut diffusé en masse au cours de ces années 85 avec l'arrivée d'un nouveau Directeur Général, M. Serge ADAM (Voir le tome III sur l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD, dédié à M. Robert DEJOUR). Dépliant présenté plus loin (voir 1987).

Informations générales

**Une volonté marquée
par le gouvernement français
d'enrayer le fléau
des accidents
de la circulation routière :
avec le Secours Routier
Français**

**Un dossier « choc » de la Fédération
nationale de Protection Civile
permet d'être aux côtés du Comité
National de Secours Routier-Français
avec son président M. Adam**

FORMATION des formateurs assurée par les spécialistes de la Fédération nationale de Protection Civile avec nos amis Francheterre, directeur de la Formation en Entreprises, et Picamal, directeur technique, ingénieur en sécurité.

Note de service
MINISTRE DES TRANSPORTS
Direction de la Sécurité
et de la Circulation Routières
Direction des Routes

**MINISTRE DE L'URBANISME
ET DU LOGEMENT**
Direction du Personnel

Paris, le 15 Juin 1984

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
LE MINISTRE DE L'URBANISME
ET DU LOGEMENT**

à
Messieurs les Préfets,
Commissaires de la République,
(Directions Départementales de
l'Équipement)

OBJET : « Secourisme Routier »

La volonté marquée par le Gouvernement d'enrayer le fléau des accidents de la circulation routière suppose une mobilisation de toutes les énergies ; c'est d'ailleurs le sens des grands programmes d'actions décentralisés qui ont été lancés. Dans cette optique, il est clair que

le message qu'il vous a été demandé de transmettre aux acteurs locaux ne peut trouver sa pleine dimension sans que vos propres services ne donnent l'exemple.

Il est donc important que des actions de prévention soient mises en œuvre dans les services de l'État, en particulier dans ceux de l'Équipement en raison de sa position privilégiée au regard de la route et de son important parc de véhicules.

Tel est le sens de la décision de principe prise par le Comité Interministériel à la Sécurité Routière du 9 avril 1984.

La présente circulaire a pour objet de vous fournir le premier élément de cette politique de prévention dans les services de l'Équipement qui porte sur l'assistance immédiate et les premiers secours.

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) à laquelle la France participe, a publié le 17 octobre 1983 un rapport sur :

« Le Secourisme dans la Circulation Routière » qui analyse ce qui existe dans la plupart des pays de la CEMT (ainsi qu'au Japon) et les problèmes posés.

Le Conseil des Ministres de la CEMT a ainsi recommandé, le 24 novembre 1983, d'encourager l'acquisition des connaissances en matière d'assistance immédiate ou de premier secours chez tous les usagers de la route et d'encourager les conducteurs professionnels à suivre une formation de secouriste plus approfondie.

Nos services doivent donner l'exemple en appliquant pour eux-mêmes ces recommandations.

En effet, chaque agent appelé dans ses tâches quotidiennes à circuler ou à travailler sur la route peut-être plus souvent que les autres usagers, témoin d'un accident de la circulation routière. Il est donc indispensable que tous connaissent et exécutent les gestes élémentaires propres à réduire les conséquences pour les hommes d'un tel accident. C'est pourquoi, nous lançons une campagne de formation aux gestes élémentaires de survie pour tous les agents des services. Afin de toucher le plus rapidement possible un grand nombre d'agents, au moins un formateur aux gestes élémentaires de survie, sera formé pour chaque service. Cette action, qui débutera au dernier trimestre 1984, se poursuivra au cours de l'année 1985.

Cette formation se situe à la fois dans le cadre général des actions de Sécurité Routière et des actions relevant de l'hygiène et de la sécurité du travail ; en effet :

— les premières exploitations des enquêtes REAGIR montrent que la réduction du délai d'alerte permet, par une intervention plus rapide des secours, d'épargner des vies humaines et de réduire la gravité de l'accident ;

— elle constitue en outre une action privilégiée du programme relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail. Il appartient, à ce titre, aux animateurs de sécurité de concourir dans chaque service à sa mise en œuvre et à son plein aboutissement en liaison avec le Comité local d'hygiène et de sécurité du travail.

Il est rappelé, à cet égard, qu'à la fin du 1er trimestre 1985 un animateur de sécurité formé aux activités de secourisme aura été nommé dans chaque service départemental.

Informations générales

Certains départements ont déjà expérimenté de telles actions, cependant, d'autres sont encore à la recherche de moyens d'action et de lignes directrices dans ce domaine.

Le Secours Routier Français, auteur d'un rapport circonstancié sur le sujet, est chargé de piloter la formation de formateurs qui sera assurée par les spécialistes de la Fédération Nationale de la Protection Civile.

Nous vous demandons donc de bien vouloir recenser et désigner une ou deux personnes de votre service, qui suivront une semaine de formation dans un C.I.F.P. et volontaires pour organiser dans votre service, avec l'aide de l'animateur de sécurité, plusieurs séances

d'une journée de formation aux gestes élémentaires de survie pour le personnel appelé à circuler pour les besoins du service. Le choix devra naturellement porter de préférence sur des personnes titulaires du Brevet National de Secourisme.

Les candidatures seront adressées avant le 31 juillet à la Sous-Direction du Recrutement et de la Formation Bureau R.F./3, 74, rue de la Fédération, 75015 Paris au moyen de l'imprimé ci-joint.

Les séances de formation organisées dans les services devront bien évidemment être intégrées aux plans de formation permanents pour 1985 et revêtir un caractère quelque peu systématique pour l'ensemble des agents que leur fonction appelle à parcourir des ki-

lométrages importants pour les besoins du service. Elles pourront bien entendu être étendues aux personnels sédentaires qui souhaiteraient en bénéficier.

**POUR LE MINISTRE
DE L'URBANISME
ET DU LOGEMENT
ET PAR DELEGATION
LE DIRECTEUR DU PERSONNEL
Michel ROUSSELOT**

**POUR LE MINISTRE
DES TRANSPORTS
ET PAR DELEGATION
LE DIRECTEUR DE LA SECURITE
ET DE LA CIRCULATION
ROUTIERES**

LE DIRECTEUR DES ROUTES



Protection Civile Internationale

Bulletin de l'Organisation Internationale de Protection Civile

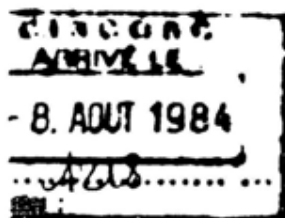
XXXIe année

Genève, Juin 1984

no. 348

Sommaire :

Pour un Secourisme de masse	1
Nouvelles du Yémen du Nord	4
L'obscurcissement des bâtiments d'habitation et de production	5
Congrès EMERGENCY 84 - Programme	8
Répertoire bibliographique	9



POUR UN SECOURISME DE MASSE

La progression importante du nombre des accidents en général (domestiques, sur le lieu de travail et autres) et spécialement sur les routes, rend de façon urgente et associée à des mesures de prévention, la nécessité de diffuser, la conduite à tenir en cas d'accident, par chacun.

Loin d'en faire un enseignement long et rébarbatif, il faut plutôt inculquer quelques notions essentielles. Pour cela, il est impératif de sélectionner les éléments en fonction des meilleurs critères d'efficacité pour obtenir réellement un secourisme de masse. Le but est donc, à partir de données concrètes, de proposer un concept du secourisme de masse adapté aux accidents de la circulation.

Examinons quelques éléments rappelant la nécessité absolue d'agir; ce sont : le concept d'alerte, les aspects pratiques du programme, la méthode de diffusion. Il est nécessaire de proposer une pédagogie pratique adaptée à la diffusion de ce secourisme de masse. Chacun est concerné et doit agir : des vies sont en jeu; il faut contribuer à les sauver.

En France, par exemple, de 1959 à 1982, le nombre des morts sur les routes a augmenté de manière presque parallèle à l'indice de circulation. En 1972, on dénombre 16.900 tués; un massacre. En 1981, on compte 12.428 morts sur les routes. Une diminution en valeur absolue et à celle rapportée à l'indice de la circulation qui n'a cessé, lui, de croître. En 9 ans, il est passé de la valeur de 260 à celle de 350. Cette diminution s'explique par l'instauration, durant cette période, de différentes réglementations relatives à la sécurité routière (port du casque, ceinture de sécurité). La même situation, nous la retrouvons dans d'autres pays industrialisés ainsi que de plus en plus dans les pays en développement où la circulation a pris un essor fulgurant.

Les pouvoirs publics, les organismes concernés, et les groupements spécialisés ont pris conscience qu'il faut arrêter, en tout cas, ou du moins diminuer le carnage. Ce n'est pas seulement un drame moral, mais également, même si cela paraît sordide, un drame économique : en 1976, la perte de production brute est de l'ordre, par décès, de US dollars 100.000.

Malheureusement, à côté de ces morts, il y a tous les blessés qui pour un bon nombre garderont des séquelles. Le problème est crucial, et les chiffres aussi impressionnants soient-ils ne laissent imaginer l'ampleur du drame, de la détresse que représente un mort ou un blessé grave sur la route. La perte est d'autant plus lourde que les jeunes sont très atteints (un quart des tués a moins de 25 ans).

Les mesures de prévention portent actuellement leurs fruits, et il est nécessaire de continuer les efforts dans cette voie. Donc si l'on veut aller plus loin, il faut trouver et exploiter un autre filon. Il est difficile compte-tenu de l'augmentation de l'indice de circulation et des progrès réalisables, de descendre en-dessous de 10.000 morts par an, en se limitant à la prévention. Mais la solution la plus efficace est d'améliorer les secours aux victimes d'accident de la route par le biais de la formation des masses sur la conduite à tenir en cas d'accident.

./.

L'accident et les secours

Un accident corporel se produit. En quelques secondes, un groupe de curieux se forme; il ignore la conduite à tenir; incapable de juger de l'état de la victime, il reste complètement impuissant. Ce n'est pas si mal si tout au plus un des «spectateurs» prévient les services de secours. Mais c'est insuffisant, parce que chacun devrait pouvoir succinctement apprécier : l'état réel de la victime, la gravité, l'urgence, pour permettre une meilleure information (régulation) des spécialistes. Comment un médecin peut-il juger des moyens à déplacer si le témoin n'est pas capable de juger l'état de la victime (conscience, respiration, etc.).

C'est aussi insuffisant, parce qu'il est des cas où on ne peut attendre passivement l'arrivée des secours spécialisés. C'est le cas lorsque la victime meurt entre la découverte et l'arrivée des secours (c'est celle qui se vide de son sang, celle qui est en arrêt respiratoire, celle qui va noyer ses poumons si les voies aériennes supérieures ne sont pas déjà obstruées, etc.). Parmi ces blessés 10 % meurent sur le coup, 40 % arrivent à l'hôpital, mais il reste 50 % qui décèdent entre le lieu de l'accident et l'arrivée à l'hôpital; c'est pour eux que l'on doit agir et faire baisser dans une proportion non négligeable le nombre des morts avant l'hospitalisation. Certains d'entre eux auraient pu être sauvés si des gestes simples avaient été pratiqués dans les quelques secondes suivant l'accident.

Pour ce faire, il est indispensable que chacun ait une formation élémentaire sur la conduite à tenir en cas d'accident, car on oublie qu'il s'écoule un laps de temps de 2 à 3 minutes, (incompréhensible en ville, entre l'accident et l'arrivée des secours) pour perdre son sang, pour rester en arrêt ventilatoire. Et ce, sans parler de la rase campagne ou des petites agglomérations où les secours mettent plus longtemps à arriver. C'est pourquoi, il semble indispensable de faire quelque chose utilement avant l'arrivée des secours.

C'est ainsi que les pouvoirs publics, les organismes concernés et les groupements spécialisés ont défini des programmes d'enseignement et d'examens dans tous les domaines du savoir, de la pratique et de la culture, et de ce fait promouvoir tous les moyens pour que chacun sache agir efficacement et acquérir la formation de base, formant ainsi le secourisme de masse.

Il s'agit de trouver partout quelqu'un qui puisse apporter ces premiers secours avant l'arrivée de l'équipe spécialisée, non pas un secouriste diplômé au sens commun du terme. D'autre part, le programme ne doit pas être trop vaste, incompatible avec les moyens actuels d'enseignement et les motivations du public. De plus l'expérience prouve qu'au bout de quelques mois, l'individu ne retient que ce qui a été répété et vécu, à savoir «les quelques gestes qui sauvent». Aussi, vaut-il mieux avoir une multitude de gens connaissant les gestes qui sauvent qu'une poignée de spécialistes en secourisme. Autrement dit, faire en sorte qu'à chaque accident, une personne puisse maintenir en vie une victime jusqu'à l'arrivée des secours.

Il existe des programmes sur les gestes élémentaires de survie sans gonflement de la partie théorique. Puisque l'apprentissage de ces gestes n'est obligatoire pour personne, on ne peut compter que sur la bonne volonté. Aussi l'enseignement doit-il être bref et limité aux grandes détresses. Cette pratique est assimilable par tous, sans ambiguïté ni erreur. Les programmes surchargés ne permettent pas d'envisager de l'inclure, mais, il paraît possible et logique de l'insérer dans la formation pratique des usagers de la route par le biais du permis (comme en Suisse par exemple). Il est pratiquement certain que chacun sera, au moins une fois, en présence d'un accident.

Le temps du «pré-secours»

Il convient en cas d'accident de la route, plus que partout, de respecter ce temps qualifié de «pré-secours» défini en France par le sigle du P.A.S. (Protéger-Alerter-Secourir).

Protéger. - C'est éviter le sur-accident. Ce temps paraît comme normal, mais la pratique montre qu'un certain nombre de sur-accidents surviennent faute de signalisation efficace. La formation pratique insistera sur le caractère impératif du balisage, sa mise en place, sur autoroute, route sinueuse, la nuit, par temps de brouillard; phase à ne jamais oublier.

Alerter.- Il y a peu de temps encore, le témoin décrivait simplement la situation, l'adresse et le lieu du sinistre; actuellement, il est indispensable de décrire également l'état des victimes au service de secours, c'est-à-dire la détresse grave et l'urgence impérieuse, bilan sommaire qui ne peut s'apprendre que par une formation pratique. Cette formation permet au témoin de déceler la détresse, de la signaler, mais de ne pas rester sans rien faire pour l'enrayer et pour éviter la mort certaine avant l'arrivée des secours.

Secourir.- C'est la principale phase d'intervention, c'est-à-dire l'application des premiers secours face aux souffrances qui entrent le plus souvent dans le cadre des détresses :

- **L'arrêt ventilatoire** : une détresse grave, puisque après deux à trois minutes d'arrêt ventilatoire des lésions irréversibles se constituent, d'où la nécessité de ventiler avant l'arrivée des secours. Ces gestes de survie sont à la portée d'un adolescent permettant de réaliser la respiration au moyen de la bouche, méthode efficace qui peut être apprise.

- **Le blessé peut être inconscient** : disparition des réflexes de toux et de déglutition, phénomènes qui vont aboutir à l'obstruction des voies aériennes supérieures et à la noyade des poumons; dégât immédiat possible par anoxie auquel s'ajoute la pénétration de la salive et des vomissements dans les voies aériennes (syndrome de Mendelson), d'où la nécessité de placer le blessé en position latérale de sécurité et de libérer les voies aériennes supérieures; en cas de nécessité procéder à la respiration artificielle.

- **Le problème des saignements** : spécialement grave si le témoin n'ose agir, laissant le blessé se vider de son sang. C'est parfois la plaie artérielle franche, mais beaucoup plus souvent une plaie importante qui saigne, une multitude de vaisseaux touchés. Dans ce cas, il suffit de comprimer directement la plaie avec ce que l'on a sous la main (linge propre, compresse, mouchoir, etc.).

Tous ces gestes élémentaires mais efficaces peuvent mettre en jeu le devenir des blessés, leur survie; le fait d'arrêter l'évolution naturelle de ces cas, conditionne l'efficacité des techniques ultérieures.

Programme d'enseignement du Secours aux de masse

A. L'Association des Secouristes de Roubaix, en France (Adresse : c/o M. Dider Burggraeve, Parc d'Auteuil B, 59390 Lys-les-Lannoy, France) qui propose un programme limité, a publié le livret «Les cinq gestes qui sauvent - Alerter, baliser, ranimer, comprimer, sauvegarder». En effet, ces gestes permettant de sauver des vies, sont présentés en deux phases : les pré-secours (alerter-baliser) et les secours proprement dits (ranimation, arrêt des hémorragies et position de sauvegarde) correspondant à des situations fréquentes. Ces gestes doivent être très simples ayant un point capital à savoir : en aucun cas aggraver l'état du blessé. Il est d'autres gestes qui peuvent sauver une vie, mais les promoteurs de cet enseignement considèrent qu'il n'est pas souhaitable de les introduire dans un programme largement diffusé, car ceux-ci sont difficiles et demandent une expérience certaine que la masse n'est pas prête à acquérir.

Du point de vue de l'organisation, l'Association des Secouristes de Roubaix préconise un programme d'enseignement qui correspond aux modalités précitées et qui consiste à instruire le public par groupe de 10 à 15 adolescents ou adultes pendant 4 à 5 heures de cours comprenant les points suivants :

1. Situation du problème;
2. Explication de l'alerte - nécessité du bilan de la victime (reconnaître les détresses);
3. Balisage (sur-accident), prévenir les risques (incendie, calage du véhicule);
4. Libération des voies aériennes supérieures, ranimation orale (pratique sur mannequin et entre-eux pour «redresser» une victime effondrée sur son volant);
5. Arrêt d'un saignement (compression directe, maintien de la compresse);
6. Mise d'un blessé inconscient en position latérale de sécurité;
7. Echanges-synthèse avec le groupe et récapitulation;
8. Quelques situations concrètes (l'élève doit réagir et mettre en oeuvre les gestes appris).

Ils ne pouvaient pas également en avoir une maîtrise quelconque. Bref c'était le projet d'un autre.

Tout est dit à l'époque dans le bulletin n° 348 de l'OIPC.

Aujourd'hui encore, toujours, 20 ans plus tard, 25% des tués sont des jeunes de moins de 25 ans ! On le sait donc depuis longtemps, comme pour les ravages de l'alcool ou des stupéfiants au volant !

Qu'avons-nous fait de vraiment efficace pour épargner, sinon les fautifs eux-mêmes, les victimes innocentes ?

20 années plus tard, on se plaint encore et toujours des appels imprécis reçus par les sapeurs pompiers ou les SAMU. Ainsi, partent sur les lieux, soit des moyens inadaptés, coûteux car en nombre inutiles, devenus indisponibles durant ce temps, ou des moyens insuffisants donc avec un risque supplémentaire pour les victimes blessées dont l'état s'aggraverait.

Qu'avons-nous fait depuis, à part les « questions théoriques » dans le programme de formation au permis de conduire qui se révèlent bien ridicules.

La présentation des « 5 gestes » insistait sur le fait qu'ils ne pouvaient en aucun cas aggraver l'état du blessé secouru, la hantise des « juristes », des cabinets ministériels qui, n'y connaissant rien au Secourisme, n'avaient pas pu comprendre qu'il ne s'agissait (seulement) que d'empêcher ces blessés en détresse de mourir avant que les secours dits publics n'arrivent sur les lieux !

Et puisque, avec l'ASAR, nous organisons des séances tous publics sur les « 5 gestes », nous avons pu penser au plan pédagogique en découpant les 2 séances (de 2h ou 2h 30 chacune).

De plus en plus de députés* interpellaient les ministres (transports, intérieur et santé), voire le premier Ministre.

Tous insistaient sur :

- un stage pratique (et non de simples questions)
- limité à quelques heures (5 heures au maximum)
- formation liée (donc contenu du programme) aux accidents de la route – car obligatoire pour obtenir un permis de conduire
- proposition approuvée en 1974 par un CISR (et confirmé en 1981).

* Voir le 8^{ème} mémoire.

Il fallait dépasser, enfin, le stade des campagnes d'information, celles du SRF avec le dépliant « Accident de la route – Que faire ? » ; et de l'ASAR et du CAPSU avec les « 5 gestes », avec essentiellement la diffusion de ce support, mais pas assez de formation (car non obligatoire).

C'est ce que demanda M. **Dominique TADDEI**, Député du Vaucluse, par sa QE au premier Ministre du 13 septembre 1984.

Et les ministres répondaient. Certains transmettaient la demande et le « problème » au ministre des transports (en charge de la sécurité routière). Et durant plusieurs années, nous eûmes droit à la réponse classique, type, avec les :

« Il n'est pas contestable que... »
« Il avait d'ailleurs été question à une époque... » etc

Et le ministre **Paul QUILES** signait une lettre datée du 8 novembre 1984 au député **Jean LACOMBE** où on pouvait lire :

« Il en va ainsi de l'enseignement des gestes élémentaires de survie que l'Education nationale a entrepris, depuis 6 ans, de dispenser dès l'adolescence... ».

Or, si les GES avaient été institués effectivement par un décret de janvier 1977, le programme en lui-même ne fut défini officiellement que l'année suivante, pour une application encore un peu plus tard.

Ce n'était pas un bon argument, un bon exemple, pour s'exonérer de la formation des candidats aux permis de conduire car seules quelques milliers d'attestations étaient attribuées dans ce cadre, pour une classe d'âge de plus d'un demi million de jeunes !

Le ministère des transports « bottait en touche » et refilait le dit problème à l'Education nationale, chargée logiquement de la formation des citoyens !
On sait ce qu'il en adviendra.

On ne peut pas dire que rien n'aura été fait pour apprendre ces gestes aux jeunes, en principe disponibles car dans le cadre de leur formation initiale, au collège ou au sein d'un lycée professionnel.

Mais la courbe, si basse, baissera encore pour se stabiliser à environ 10 000 jeunes formés au Secourisme par an ! Une misère !

On remarquera qu'à l'aube de la généralisation des SMUR, alors que les sapeurs pompiers assuraient déjà l'essentiel des secours routiers, le ministre ne parlait, pour l'alerte, que des services de Police et de Gendarmerie (10 années de retard en 1984 !).

Michel SAINTE-MARIE

Député de la Gironde

Maire de Mérignac

33703 MERIGNAC CEDEX

PARIS, le

12 SEPT. 1984

QUESTION ECRITE

M. Michel SAINTE-MARIE appelle l'attention de M. le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, chargé des Transports, sur la demande d'associations de secouristes, d'introduire un stage pratique de secourisme limité à quelques heures, dans la formation du permis de conduire, demande approuvée en Novembre 1974 par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

Cette formation permettrait, dans certains cas, de sauver la vie des accidentés de la circulation.

Aussi, il lui demande quelle mesure il compte prendre pour qu'elle soit incluse dans les cours et examens du permis de conduire.

Dominique TADDEI

Député de Vaucluse

Président de la Commission de
surveillance de la Caisse des Dépôts
et Consignations

PARIS, le 13 SEP. 1984

Rapporteur du Plan Régional

CR/84.364

COPIE transmise

à titre d'information

QUESTION ECRITE

Dominique TADDEI attire l'attention de Monsieur le Premier Ministre sur la campagne nationale des "cinq gestes qui sauvent" animée par des associations de secouristes bénévoles.

Le comité interministériel de la Sécurité Routière a d'ores et déjà approuvé la proposition d'introduire un stage pratique de 4 heures parmi les épreuves du permis de conduire sur la conduite à tenir en cas d'accident et les gestes à pratiquer en cas d'urgence.

Cette mesure pourrait être complétée par des actions durant le service national dans le cadre des programmes de télévision.

Des partenaires tels que mutuelles ou compagnies d'assurances pourraient y être associés sous forme contractuelle. Une impulsion est nécessaire pour dépasser le stade des campagnes de sensibilisation et organiser véritablement la formation des citoyens.

Il lui demande de bien vouloir lui faire savoir si il envisage d'y procéder.

Dominique TADDEI



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

Paris, le 05 NOV. 1984

CAB/P - 93 Dep. 84

V/ Réf. : 3831 SAS

CABINET DU DÉPUTÉ

- 8 NOV. 1984

Monsieur le Député et cher ami,

Monsieur BEREGOVY en sa qualité de Ministre des Affaires Sociales et de la Solidarité Nationale, avait transmis à mon prédécesseur la lettre par laquelle vous appelez son attention sur la proposition formulée par l'Association des secouristes de l'agglomération de ROUBAIX d'introduire un stage pratique de secourisme dans le cadre des épreuves de l'examen du permis de conduire.

Il n'est pas contestable que la connaissance par les conducteurs d'un minimum de gestes qu'il convient de faire - et surtout de ne pas faire - en présence d'accidentés de la route apparaît souhaitable et de nature à participer à la réduction du nombre de tués sur la route.

~~Il avait d'ailleurs été question à une époque de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une "attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie". Cette procédure aurait toutefois alourdi les obligations des apprentis conducteurs. Elle n'est pas apparue souhaitable étant donné le caractère déjà dense et coûteux de la formation.~~

De plus, toutes les études préalables menées en vue de la réforme de la formation des conducteurs dont le principe a été arrêté au Comité Interministériel de Sécurité Routière du 13 juillet 1982 militent en faveur d'une plus grande précocité de certains apprentissages. Il en va ainsi de l'enseignement des gestes élémentaires de survie que l'Education Nationale a entrepris, depuis 6 ans, de dispenser dès l'adolescence, dans les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel.

A l'effet de confirmer cette orientation, le Ministère de l'Education Nationale vient d'éditer une brochure intitulée "L'éducation et la sécurité dans les écoles et les collèges" qui est en cours de diffusion à tous les enseignants. Ce document rassemble tous les textes en vigueur

Monsieur Jean LACOMBE
Député de l'Hérault
Assemblée Nationale
Palais Bourbon

.../...

P A R I S

relatifs à l'enseignement des règles générales de sécurité, des règles de circulation routière et de secourisme. Il invite tous ceux qui exercent une responsabilité au sein du système éducatif à intensifier leurs efforts afin de développer l'éducation à la sécurité et notamment l'enseignement pratique des gestes élémentaires de survie. Cet enseignement, mis en place progressivement depuis 1978, se généralise au fur et à mesure que sont formés des enseignants dont la compétence est attestée par le brevet de secourisme.

Parallèlement, des mannequins sont distribués depuis 1978 dans les établissements et depuis l'année scolaire 1982-1983, grâce à un effort budgétaire important, 300 collèges français sont équipés chaque année.

Enfin, il convient de préciser que si la connaissance pratique des gestes de survie n'est pas testée aux épreuves du permis de conduire, par contre des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque, sont dispensées par les enseignants de la conduite et font l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire.

C'est ainsi que, dans les nouvelles séries de l'examen théorique mises en service en 1983, plusieurs questions ont été introduites portant sur le balisage et la signalisation de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie.

Veillez agréer, Monsieur le Député et cher ami, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Paul QUILES

Il me fallait revenir à **Pierre MAYET** chargé, de par son poste, de la coordination interministérielle. Je fus reçu à nouveau Boulevard Saint Germain* J'avais noté sur une simple feuille les notes suivantes de cet entretien du 6 novembre 1984 :

- Réforme prévue du permis de conduire
- Actuellement concertation avec les organisations syndicales des autos-écoles
- Projet interministériel d'ensemble comprenant une formation à la conduite à tenir en cas d'accident de la route
- Approuve les « 5 gestes » et l'objectif de formation
- Décision au printemps 1985.

Donc, le « retrait » exprimé par courrier ne semblait pas être inébranlable (?). Où allions-nous vraiment ?

Le débat avait repris car, avec **Pierre MAYET** en face de soi on pouvait discuter, échanger, ce que je ne manquais pas d'évoquer par ma lettre du 22 novembre, ce qui était une forme explicite de remerciement.

Certes, ce dialogue avec le délégué interministériel à la sécurité routière de l'époque, le second, était possible. Tout se dégradait quand on correspondait aux niveaux inférieurs.

Par ma lettre, une relance du projet des « 5 gestes » demeurait possible car, à la CNS du 6 novembre, le **Docteur ALBA** avait lui-même réclamé un « dégraissage » des GES (trop long et trop théoriques pour le permis de conduire). C'était déjà un petit pas vers les « 5 gestes ».

J'étais heureux de pouvoir citer dans cette lettre le **Professeur Louis SERRE (1)** qui, au congrès de l'ANIMS s'était exprimé pour l'apprentissage de « quelques gestes pour le permis de conduire ».

La lettre s'achevait par une proposition qui aurait pu être validée par tous à l'époque : GES en milieu scolaire pour le plus grand nombre possible, « 5 gestes » pour le permis de conduire !

« La Route », la revue du SRF, dans sa nouvelle formule, n° 3, d'octobre 1984, publiait le « programme REAGIR », présenté par un adjoint de M. **MAYET** (ci-après). Les « soins et secours » étaient heureusement cités mais sans plus de détail. Il s'agissait de favoriser les services d'urgence dans les hôpitaux, la création de SMUR, la mise en place du n° 15.

* J'étais accompagné de Philippe LAUWICK, Secouriste puis moniteur au sein de l'ASAR qui, étudiant en Médecine apportait un éclairage complémentaire utile dans une discussion avec un haut fonctionnaire.

(1) – Fondateur du premier SAMU, en 1963, à Montpellier, Membre d'honneur du CAPSU, disparu en 1998.

+ Ph. art. AVIS-Montpellier VN/27.10.84

Ph. répentaire bidlic- OIPC- 5 6 7 8

Ph. art. Spécial. Santé oct. 84 / L'Ince - Natim 4.8.84

Ph art OIPC "Pr un fine de course" Liberte de Normandie 13.7.84

"5 GESTES
QUI SAUVENT"

Ph. VN. 2.84. (que 5 6 7 8 continue

Ph NE-VN 5.84

Le 22 Novembre 1984

"D. Manoy rejoint à M3"

Monsieur Pierre MAYET,
Délégué Interministériel
à la Sécurité Routière,
Ministère des Transports,
244 Bld Saint-Germain,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Délégué,

Je tiens tout d'abord à vous remercier de nous avoir reçu, Philippe LAUWICK et moi-même le 6 novembre dernier.

Il me paraît en effet important de trouver auprès des Pouvoirs Publics des interlocuteurs compétents, qui connaissent donc les dossiers, mais aussi tolérants, qui reconnaissent la valeur du dialogue et l'intérêt, notamment pour la Sécurité Routière d'associer nos forces et nos moyens respectifs pour aller vers un objectif qui nous est commun.

Permettez-moi d'insister sur ce point car on ne trouve pas toujours, au Ministère de l'Intérieur notamment, des interlocuteurs dits responsables, enclins aux mêmes dispositions d'esprit que vous, d'autant plus qu'il m'avait été donné l'occasion par courrier de vous exprimer fermement mon désaccord sur certains de vos arguments. Soyez-en doublement remercié. Croyez en notre entière participation.

Si notre Combat principal aujourd'hui est celui des "5 gestes qui sauvent", nous sommes très préoccupés aussi par de multiples aspects de la Sécurité Routière. Nous travaillons, vous le savez, actuellement, à l'A.D.P.S, sur les accidents qui touchent les enfants (nous attendons d'ailleurs toujours des affiches du Ministère) et le problème angoissant de l'alcool au volant.

Si notre projet des "5 gestes qui sauvent" aboutit, nous pourrions dégager du temps pour vous apporter notre concours. Je pense à REAGIR mais aussi au fait qu'indépendants de tout et de tous, nous pouvons plus facilement appuyer ou compléter l'action des Pouvoirs Publics sans être considérés comme des relais politiques.

Ce que vous nous avez dit est donc extrêmement important. Jusqu'à présent, les Pouvoirs Publics restaient fixés à une approche théorique de la "conduite à tenir en cas d'accident" c'est à dire quelques pages dans le manuel du Code de la route, quelques propos par les moniteurs des autos-écoles, quelques questions éventuelles à l'examen.

Vous m'écriviez le 18.8.1972 (réf.PM-CISR - INF 1/AV/774) :

"Ainsi que vous l'a précisé le Colonel LAGACHE lors de l'entretien que vous avez eu avec lui, l'éducation des conducteurs sur la conduite à tenir en cas d'accident sera incluse dans le nouveau programme de formation".

Je regrette cependant que vous nous ayez pas incorporés au sein d'un groupe de travail - sur cette question précise - chargé de présenter des propositions.

Le pas à franchir était donc d'aller, d'une approche théorique "d'information" à une conception pratique de formation pour des usagers de la route capables d'agir sur les lieux d'un accident en attendant l'arrivée des secours.

Notre première rencontre du 28 avril 1982 était pour moi pleine d'espoir, je vous l'ai redit l'autre jour. Vous trouviez ce projet simple, pratique, accessible à tous et plus ouvert au grand public que les "gestes élémentaires de survie" programme plutôt scolaire et trop long pour le cadre du permis de conduire.

Aujourd'hui, il n'y a plus de discussions sur le contenu. Tous les programmes ou projets Français ou Etrangers comprennent les "5 gestes". Sur cette base, il n'y a plus de discussions éternelles sur le temps de formation. On peut retenir définitivement 5 heures.

Actuellement en France, le programme "S.S.T" (Sauveteur-Secouriste du travail) mis au point en 1971 par l'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité) avec mon concours, s'est encore allégé récemment de quelques gestes non essentiels dont la probabilité d'exécution est rare, ce qui rapproche encore plus cette formation spécifique au monde du travail des "5gestes", les "5 gestes" qui, eux, n'ont pas bougé depuis 1967 !

Le 6 novembre, lors de la réunion plénière de la Commission Nationale du Secourisme, plusieurs intervenants (dont le Médecin en Chef des Armées ALBA qui a participé au Comité de la Sécurité Routière à la préparation des GES) ont admis la nécessité d'un "dégraissage" du programme des GES de 1977, ce que nous réclamions depuis la parution des textes, afin de le rendre moins fastidieux à assimiler donc plus pratique ce qui rapprochera enfin ce programme de notre projet initial des "5 gestes".

.../...

En attendant la décision tant attendue des Pouvoirs Publics que vous pouvez orienter de par votre rôle interministériel et votre rattachement également au Ministère des Transports qui a compétence pour modifier et compléter les textes du permis de conduire dans ce sens, la Campagne Nationale se poursuit dans ce sens.

Lors d'un Congrès à Montpellier le mois dernier, nous avons été très heureux d'entendre les propos du Professeur Louis SERRE qui allaient tout à fait dans le sens que nous souhaitons c'est à dire vers une formation au permis de conduire (à cause des accidents de la route) et vers une formation allégée destinée à la masse.

Vous trouverez sous ce pli un certain nombre d'articles de Presse de ces derniers mois qui donnent une idée de notre travail permanent à destination du grand public.

Depuis toujours nous avons voulu que cette formation indispensable des usagers de la route pour Sauver des vies humaines et les sensibiliser aux risques de la rue et de la route ne devienne pas une opération commerciale.

Nous l'avons prouvé en diffusant gratuitement à ce jour 550.000 brochures. Et en évitant des débordements de programme qui laisseraient cette éducation entre les mains de spécialistes ou de temps de formation qui alourdiraient le coût financier du permis de conduire, nous avons vraiment conscience d'avoir servi cette Cause dans le bon sens et avec un total désintéressement.

Le Gouvernement actuel rejoint ces préoccupations. Toutefois, la lettre que vient de m'adresser M. Paul QUILLES laisse apparaître, par rapport à notre proposition (5 gestes qui sauvent - 5 heures de formation) que le Ministre et les services concernés trouvent le projet dans le cadre du permis de conduire "trop dense et coûteux" car ils ne retiennent toujours pour émettre leur avis que les "gestes élémentaires de survie" (8-10h ou 12h de formation théorique et pratique), avec un coût de formation variant par région entre 100 à 150 F par personne. Evidemment sur ces bases, nous aussi, nous ne sommes pas d'accord. Le Ministre doit se pencher sur notre projet.

.../...

Il écrit notamment :

"Il avait d'ailleurs été question à une époque de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une "attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie". Toutefois, cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis conducteurs n'est pas apparue opportune, compte tenu du caractère déjà dense et coûteuse de la formation".

Cette lettre reprend d'ailleurs les termes de votre propre lettre du 16 avril 1984 adressée à la Direction de la Sécurité Civile dont photocopie a été remise aux participants à la réunion de la Commission Nationale du Secourisme le 6 novembre.

Il me semble important que le programme GES reste du domaine de l'Education Nationale et que la formation des usagers de la route, au moment du permis de conduire, soit un enseignement pratique dont le titre "5 gestes qui sauvent" est le plus pédagogique existant actuellement.

Toutes les démarches qui seront entreprises prochainement auprès des Parlementaires iront dans cette direction et je vous renouvelle ma proposition de participer aux séances de travail qui traiteront de cette question.

Restant à votre disposition,

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

Didier BURGGRAEVE

LE PROGRAMME RÉAGIR ET LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

présentés par

J.-P. MOREL

Adjoint au Délégué Interministériel
à la Sécurité Routière

LE PROGRAMME RÉAGIR

ET LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

présentés par J.-P. MOREL
adjoint au Délégué Interministériel à la Sécurité Routière

DEPUIS 2 ans, la politique de sécurité routière n'a pas changé ; ni son objectif d'ailleurs : réduire d'un tiers en 5 ans le nombre des tués sur nos routes... même si l'on continue à se dire qu'il sera très difficile à atteindre ; et le savent bien ceux qui s'efforcent, au titre d'un pari difficile, de réduire de 10 % par an le nombre des accidents sur leur territoire.

La première difficulté consiste à regrouper tous ces partenaires souhaitant l'amélioration de la sécurité routière ? Comment canaliser les forces vives des hommes désireux de faire cesser l'hécatombe quotidienne ?

Lorsque nous lançâmes le programme RÉAGIR nous ne l'imaginions pas d'une telle ampleur. Il s'agissait de regrouper tous les volontaires des administrations actives en sécurité routière en leur confiant des enquêtes sur les accidents mortels de la route, en vue de proposer des actions de prévention : si RÉAGIR ne devait servir qu'à l'amélioration des conditions locales point par point, nous considérons que cela en valait la peine.

Mais 2 ans après, où en sommes-nous ?

RÉAGIR regroupe plus de 4 000 Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) animés par 80 Chargés de Mission Régionaux RÉAGIR et 10 Chargés de Mission Nationaux appartenant à la Mission de l'Animation Territoriale : rattachée à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, cette mission a vocation interministérielle puisque s'adressant à tous les partenaires en Sécurité Routière.

Améliorer ponctuellement les conditions locales ? L'encre du rapport est à peine sèche que déjà les mesures possibles ont été mises en place : la signalisation reprise, l'accotement aménagé, le contrôle renforcé, etc.

Mais les IDSR considèrent que cela est insuffisant ; ils ont deux exigences :

- approfondir les connaissances pour adopter une autre approche,
- mieux « informer - sensibiliser » l'usager, le public,



1) C'est bien par leur travail quotidien, en faisant chaque enquête que les IDSR découvrent ce qu'est l'accident mortel :

— ce sont d'abord énormément de souffrances pour l'accidenté et (ou) sa famille ; et ceci est complètement occulté... on oublie d'en parler quand on achète une voiture ou quand on passe le permis ;

— l'accident n'arrive pas lors d'un grand voyage, pour les départs en vacances, provoqué par un étranger au département, avec une voiture mal entretenue...

Tout au contraire dans plus de 80 % des cas l'accident arrive à l'usager qui effectue un petit trajet (quelques kilomètres, voire hectomètres) sur un parcours qu'il connaît bien (trop bien) ; pour si

peu il ne met pas sa ceinture... certes il sort d'un bon repas, bien arrosé... il faudrait faire régler les freins...

« Mais alors l'accident c'est d'une banalité... ça peut m'arriver n'importe où, n'importe quand, même si je prends ma voiture pour une petite course... »

« Surtout pour une petite course... ce qui nécessite une vigilance et un contrôle personnel permanents. »

2) Ainsi concerné dans sa vie quotidienne, il est clair que l'usager ne doit plus être informé de la même façon. Il serait dérisoire de limiter son information à l'occasion des grands départs en vacances ; certes il faut continuer à le faire car c'est une période plus accidentogène en valeur absolue. Mais en

valeur relative ce n'est pas à ces moments qu'on se tue le plus.

C'est donc en permanence et dans sa proximité que l'usager doit être informé en Sécurité Routière, notamment sur les risques qu'il encourt pour sa vie ou sa santé.

Il serait contraire à toute éthique de garder pour soi un savoir profitable ; c'est pourquoi les IDSR doivent devenir des communicateurs pour présenter aux autres usagers les connaissances et la sensibilité découvertes dans RÉAGIR.

En liaison avec les responsables locaux politiques et administratifs, ils doivent monter des actions d'information locale, sensibiliser les médias, les former à une approche nouvelle (voir autrement l'accident). Ils doivent aussi être les animateurs du lancement du débat public sur la sécurité routière. Ce débat doit avoir lieu : il passe par les associations, les milieux d'usagers, les organisations socio-professionnelles et c'est bien une des raisons essentielles pour lesquelles RÉAGIR doit leur être de plus en plus ouvert.

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Mais le programme RÉAGIR n'est pas toute la Sécurité Routière dont la politique s'appuie sur 3 piliers ; il est intéressant de rappeler les mesures nouvelles prises au dernier Comité Interministériel de Sécurité Routière :

I - LA LOI, LA RÈGLE : ces mesures se mettront en place progressivement :

- qu'il s'agisse de la loi sur l'alcool de décembre 1983 : conduire avec plus de 0,8 g d'alcool dans le sang devient un délit... et de larges campagnes de contrôle sont en train de se multiplier ; la prochaine mise en place des éthylotests améliorera la fiabilité des contrôles ;
- qu'il s'agisse également du contrôle de l'état de certaines catégories de véhicules :
 - véhicules gravement accidentés,
 - véhicules de plus de 5 ans d'âge au moment de la revente,
 - véhicules d'occasion importés,
 - véhicules vendus par les administrations et les services publics ;
- qu'il s'agisse enfin de la formation du conducteur par l'éducation nationale ou les auto-écoles :

l'acquisition des comportements de maîtrise et de modération ainsi que la reconnaissance du caractère

social de la conduite sont considérées comme essentielles, l'habileté dans la manipulation du véhicule n'étant plus l'objectif principal.

1^{re} étape

La formation scolaire comprendra l'intégration de la sécurité routière aux diverses disciplines enseignées, ainsi que l'éducation civique sur les responsabilités et les comportements sociaux liés à la circulation.

2^e étape

Nouvelles modalités d'apprentissage du jeune conducteur en 3 phases :

- acquérir le niveau de la délivrance de l'actuel permis de conduire,
- poursuivre l'apprentissage en conduisant sous la responsabilité d'un adulte accompagnateur lui-même formé,
- à 18 ans : reconnaissance des aptitudes gestuelles et psychologiques et délivrance de permis de conduire.

La formation initiale et l'encadrement pédagogique sont assurés par des auto-écoles agréées.

L'expérimentation est en cours dans 2 départements : YVELINES, ES-SONNE.

II - LA MOBILISATION LOCALE ET SOCIALE

Pour être efficace, la sécurité routière doit se développer au plus près de l'usager : c'est dire qu'une véritable mobilisation des responsables politiques et administratifs locaux doit se réaliser. Pour ce faire, 3 programmes d'animation :

- l'un déconcentré : RÉAGIR,
- l'autre décentralisé : Programme 10 %

et un programme de prévention.

A) Le programme RÉAGIR : vous en connaissez le principe

A la suite de chaque accident mortel, le Commissaire de la République ordonne une enquête pluridisciplinaire faite par 3 ou 4 Inspecteurs Départementaux de la Sécurité Routière. De chaque enquête, ressort une liste des facteurs accidentogènes et aggravants avec des propositions d'actions de prévention débouchant sur des mesures ponctuelles ou générales.

Les données RÉAGIR regroupées au niveau national permettront, à l'aide d'une exploitation informatique, de dégager les tendances. La possibilité offerte par le système de revenir au rapport permettra de mieux comprendre les phénomènes à étudier.

Bien que regroupées au niveau national pour des raisons techniques, toutes les données seront en permanence accessibles à chacun des départements sous réserve de préserver le secret de l'enquête judiciaire.

B) Le Programme — 10 %

Aux collectivités territoriales (de plus de 50 000 habitants) désireuses de réduire de 10 % le nombre des accidents corporels, l'État propose :

- une dotation initiale d'incitation de 1 F par habitant (le total variant de 100 000 F à 500 000 F) ;
- une dotation de réalisation d'objectif de :
 - 10 000 F par accident évité en zone urbaine,
 - 20 000 F en rase campagne, versée lorsque l'objectif est atteint.



Pour atteindre cet objectif, il est indispensable de constituer :

- une ICAL* qui, présidée par l'Élu, associe tous les partenaires concernés par la Sécurité Routière ;
- un recueil de données, car si on veut agir sur les accidents, il est indispensable d'en avoir une bonne connaissance.

Bien sûr il est nécessaire de constituer un fichier à partir des informations fournies par la Police et la Gendarmerie, mais il ne faut pas oublier toutes les autres données notamment les enquêtes RÉAGIR ou d'autres données fournies par les partenaires (Réseaux de Transports collectifs, SAMU, Pompiers...) et d'informer le public de l'intention de la collectivité territoriale d'agir sur les accidents.

C) Prévention au sein des entreprises et administrations

Les grandes entreprises et administrations ne pourraient-elles prendre un pari analogue à celui des collectivités territoriales ? Réduire par exemple de 10 % le nombre d'accidents de leur parc automobile ?

En 1984, la Défense, les PTT, l'Urbanisme et le Logement, les Transports se sont engagés ou vont le faire.

En 1985, le programme doit s'étendre à d'autres administrations ou entreprises.

III - LA COMMUNICATION SOCIALE

— Il y aura toujours des **campagnes de communication gouvernementales** :

- certaines du style plutôt publicitaire : pour présenter la politique de sécurité routière, ses moyens, ses résultats ;
- d'autres plus pédagogiques sur la sensibilisation au respect des principes et des règles essentielles de la sécurité routière.

— Mais il faudra aussi des campagnes locales sur les thèmes identifiés localement, par exemple en dégagant les tendances issues de l'ensemble des données relatives aux accidents.

— Il faudra enfin aller plus loin en portant le débat social sur la sécurité routière dans les groupes sociaux et profession-



nels auxquels appartient l'usager ; là aussi, chaque enquête RÉAGIR sera un exemple malheureusement vécu, donc crédible, qui interpellera de nombreux usagers susceptibles de s'identifier, c'est-à-dire susceptibles de se responsabiliser.

LES TENDANCES

Seule une volonté politique à tous les niveaux permet la définition et la mise en œuvre d'une politique globale de sécurité routière indispensable à l'atteinte de l'objectif : c'est la somme des actions partielles intelligemment coordonnées qui constitue l'approche globale regroupant les problèmes liés :

- à la route et à son environnement,
- au véhicule,
- à l'usager,
- aux soins et aux secours.

Sur le thème de la sécurité routière ça commence à bouger au niveau territorial : autant de collectivités territoriales engagées dans 10 %, autant d'enquêtes RÉAGIR... autant d'actions susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

Le programme RÉAGIR est le fédérateur des énergies pour la mise en œuvre de la politique.

En moins d'un an, les 3/5 des candidats potentiels ont souscrit au programme 10 %, et, parmi eux, le tiers environ s'apprête à atteindre l'objectif.

DES RÉSULTATS

En 1983 les résultats sont venus, puisque les statistiques se sont améliorées de 5 à 6 %.

Pour la première fois depuis 1978 la courbe a recommencé à descendre ; pour la première fois depuis 1962 nous avons dénombré moins de 12 000 tués... alors que le trafic avait triplé entre temps.

Et ces bons résultats ont été mis sur le compte de l'animation territoriale.

De même une amélioration de l'ordre de 6 % a été relevée pendant le premier semestre 1984, et en juillet 1984 on a relevé - 12 % de tués, de blessés et d'accidents.

L'OBJECTIF

Mais revenons à l'objectif global : réduire de 1/3 le nombre de tués sur nos routes, ce n'est pas un enjeu de discours mais un enjeu de société.

C'est RÉAGIR contre l'horreur au quotidien : c'est affirmer qu'on est d'accord sur les enjeux sociaux de cet espace public qu'est la voie publique.

A la suite d'une exécution de 50 prisonniers, un despote oriental, se référant au bilan de l'insécurité routière, a demandé à l'interviewer où se trouvait la barbarie ? C'est donc aussi un enjeu de civilisation.

Ensemble, efforçons-nous d'atteindre l'objectif ; c'est votre affaire, c'est notre affaire à tous, responsables, partenaires et usagers.

* ICAL : Instance de Coordination des Actions Locales.

1985

Le SRF entreprit, avec l'aide des moniteurs de la FNPC, l'apprentissage des GES aux agents des DDE chargés de l'entretien des routes, et très vulnérables, d'ailleurs souvent accidentés.

Cette action fut présentée de la n° 4 de « La Route » (nouvelle série)* de janvier 1985.

Après la mort de M. **DEJOUR**, cette revue fut de nouveau éditée. Elle avait permis de faire connaître les idées et l'œuvre du **Professeur Marcel ARNAUD**. Elle traitait l'ensemble des questions de sécurité routière, y compris le réseau routier et son entretien, les bornes d'appel d'urgence (BAU) et leur implantation sur tout le territoire, de son ressort exclusif alors, et bien sûr, du « secours routier », son nom d'origine.

Sous le titre « Secourisme et DDE », on y retrouvait les bases du concept des « 5 gestes » : « Leur inculquer la connaissance des gestes d'urgence les plus simples ».

On y présentait nos arguments sur l'impact d'une telle formation (assistance aux victimes), et notamment, sur la prévention, la prise de conscience des risques ou de la prise de risques (reconnus par **Christian GERONDEAU** puis, curieusement, « oubliés » par ses successeurs).

Repris tel quel, le programme GES avait conservé pour le moment tous les sujets, y compris les points que nous avions demandé de retirer (et qui prenaient du temps), comme la prévention des accidents à la maison, en vacances..., le dégagement d'une victime « asphyxiée », l'ajustage de la ceinture de sécurité...

La revue (financée indirectement par le ministère des transports, du fait de sa participation), était donc reçue au cabinet et par le délégué interministériel. On pouvait y lire, écrit par un cadre d'une DDE que :

« Ne pas œuvrer dans ce sens, serait manquer de générosité et ne pas tenir compte d'un vœu quasi général (des statistiques toutes récentes indiquaient : 91% des Français souhaitent une formation systématique au Secourisme des usagers de la route »).

Sauf que, au sein du même ministère, là haut sur leur montagne, les « responsables » étaient ailleurs...

* M. Serge ADAM avait été nommé nouveau Directeur de SRF après un temps assez long de « latence » de cet organisme. Parmi ses premières décisions, il reprit la diffusion de la revue (créée par M. DEJOUR). Cette nomination se faisait en accord (et/ou sur proposition) des « services » du ministère des transports, ministère de tutelle et parmi les financeurs de l'organisme – mais qui (voir tome III sur l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD avec le témoignage de M. ADAM) fut à l'origine, hélas, de la disparition du Secours Routier français !

SECOURISME ET DDE*

* Direction départementale de l'équipement



Notre époque est marquée par le spectre de l'ACCIDENT, qu'il soit du travail ou routier, lequel nous affecte surtout par son caractère extensif et progressif et nous constatons journellement sur les lieux du travail et sur les réseaux routiers, des drames qui sont devenus un vrai « fléau social ».

Dès 1973, lorsque le Comité Local d'Hygiène et de Sécurité de la D.D.E. 57 fut constitué, l'un de ses objectifs majeurs, a consisté à promouvoir une doctrine d'actions préventives pour endiguer ce désastre au niveau local.

Le choix prioritaire se porta sur une formation intensive de secouristes.

Par ce biais, les esprits furent parfaitement sensibilisés et éduqués face au danger. Ainsi, à partir du constat des conséquences de l'accident, l'apprentissage des « gestes qui sauvent » à accomplir au bénéfice des victimes, en découle. Cette démarche infère une meilleure prise de conscience face aux risques du métier et une attitude efficace et généreuse en cas d'accident qui, somme toute, concourt à créer autant de « mini postes de secours » que de secouristes sur le domaine public de notre département, ce qui est aujourd'hui l'une des actions

prioritaire lancée par mon camarade ADAM, Directeur du Secours Routier Français.

Ainsi, à l'échelon national, la même démarche est faite afin que l'ensemble des D.D.E. œuvre dans cette optique et s'engage dans un processus de formation intensive « du geste qui sauve » pour un maximum de son personnel d'exploitation. A cette fin, une formation d'animateurs a déjà été entreprise dans différents C.I.F.P. (1) (Clermont-Ferrand, Pont-à-Mousson, Rouen, Aix-en-Provence, Toulouse et Arras) durant les 3^e et 4^e trimestres 1984.

Cette injection supplémentaire de secouristes à la chaîne du secours routier s'intègre parfaitement à l'organisation existante des secours en rase campagne dont l'outil d'alerte est la borne d'appel d'urgence qui jalonne déjà, à raison de 2.200 unités, nos grands axes routiers. Leur intensification à court terme permettra de porter ce nombre à plus de 6.000 bornes oranges sur le réseau français, offrant ainsi autant d'antennes de secours dès les premières secondes voire premières minutes aux victimes de la route.

(1) C.I.F.P. : Centre Interrégional de Formation Professionnelle.

OBJECTIF VISE :

Amener un maximum d'agents de chaque D.D.E. à s'initier aux gestes élémentaires de survie, c'est-à-dire leur inculquer la connaissance des gestes d'urgence les plus simples.



PROTEGER :

immédiatement la ou les victimes pour éviter le sur-accident c'est-à-dire baliser les lieux du sinistre.



ALERTER :

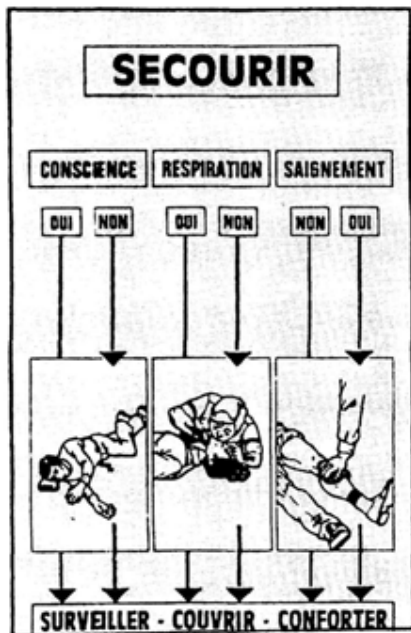
rapidement les secours en utilisant les bornes d'appel d'urgence, les moyens téléphoniques ou de liaisons existants.



SECOURIR :

efficacement dans les plus bref délais dans l'attente des services spécialisés.

C'est vers quoi débouche le programme d'initiation aux « gestes élémentaires de survie ».



Voir ci-après, le programme de formation appliquée aux secouristes de la D.D.E. 57 observé d'ailleurs partout en France. Bien entendu, le brevet national de secourisme, obtenu par environ 500 de nos agents, fait partie d'une formation nettement plus approfondie sur le sujet et demande une formation étalée sur 7 à 8 journées de 8 heures avant l'examen final.

PROGRAMME DE L'INITIATION AUX GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE

(formation essentiellement pratique
d'une durée de 8 heures).

1^{re} Partie : Le sigle P.A.S. (Protéger - Alerter - Secourir)

1. PROTEGER :

But :

- éviter le « sur-accident » .

Comment :

- en cas d'accident de la circulation notamment.

- en cas d'accident sur le chantier ou à la maison.

2. ALERTER :

Qui ? Comment ? De quoi ?

3. SECOURIR :

Règles générales - Règles particulières - Le sigle A, B, C :

A : Allonger en position d'attente strictement horizontale :

- position latérale de sécurité (P.L.S.) : sujet inconscient, somnolent, vomissant ou ayant reçu un coup sur la tête, position plat-dos : sujet conscient.

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

C : Compression directe en cas d'hémorragie.

4. NOTIONS TRES ELEMENTAIRES DE PREVENTION DES ACCIDENTS :

A la maison

En auto ou sur le chantier

En vacances

Le feu (information sur les extincteurs).

2^{me} Partie : La mise en pratique

Message d'alerte :

Dégagement de victimes :

- asphyxie (atmosphère confinée, viciée, toxique),

- incendie,

- accidents de la voie publique (danger imminent vital).

Libération et dégagement des voies respiratoires.

Bouche à bouche - bouche à nez.

— Saignement externe :

compression et pansement compressif, garrot très exceptionnellement.

— Position latérale de sécurité.

Accident de la Route :

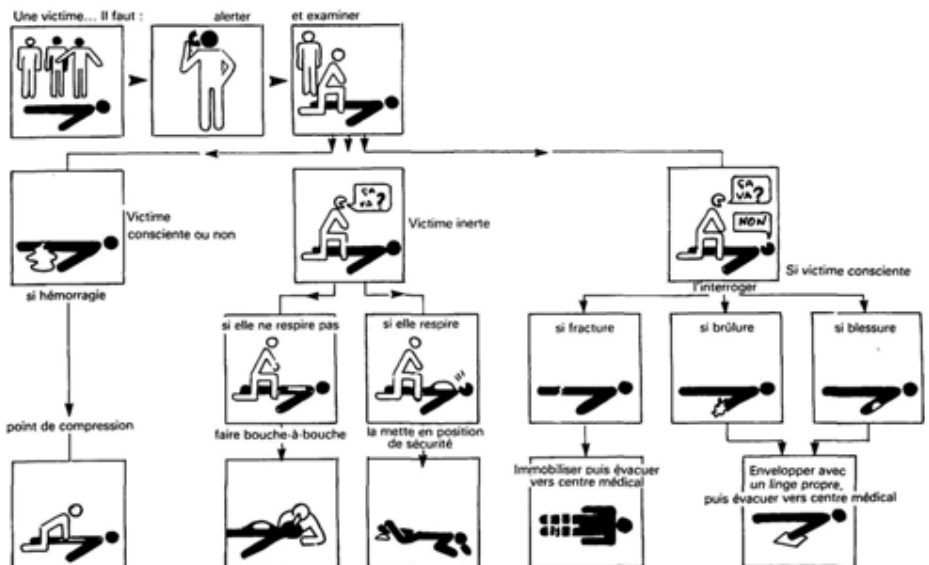
— Balisage (de jour et de nuit).

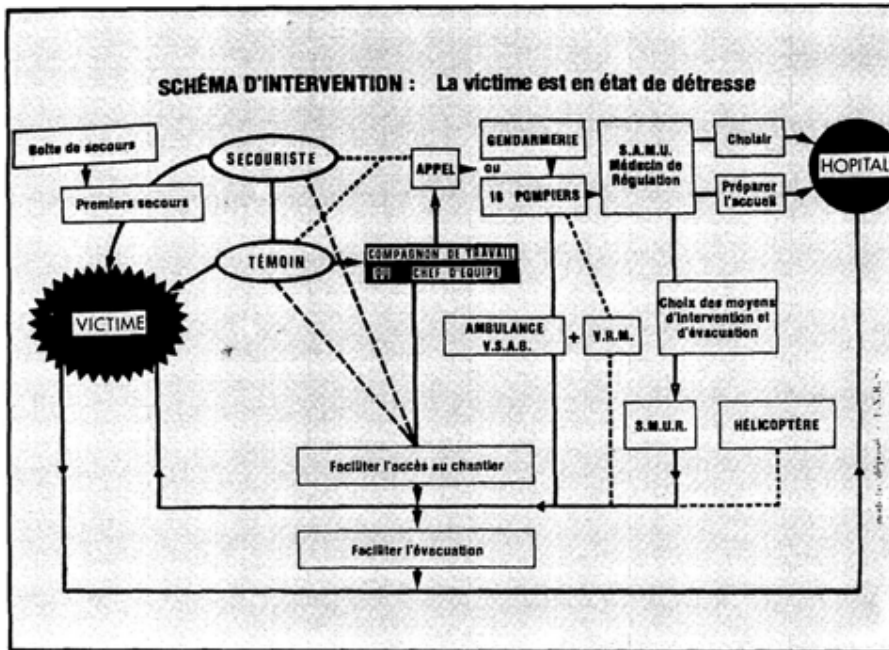
— Prévention de l'incendie.

— Réglage et déverrouillage de ceintures de sécurité.

— Précautions à prendre pour le retrait d'un casque.

GESTES QUE DOIT ACCOMPLIR UN SECOURISTE EN PRESENCE D'UN BLESSE





A partir de cette information sur le processus de formation, il est clair que la première démarche à faire pour aboutir au but visé, est de former au moins deux moniteurs par D.D.E. qui seront à même d'organiser une formation pendant la durée légale du travail, par groupes de 10 à 15 agents, ceci à raison d'une promotion par mois, si l'on veut obtenir le potentiel opérationnel que je situe aux environs de 500 agents secouristes par D.D.E., à l'échéance des dix-huit prochains mois ou de six promotions par an, mais à l'échéance de trois ans, soit un investissement de 8 heures seulement par agent, dans les deux cas.

Donc, si toutes les D.D.E. sont en résonance, dans un intervalle de temps situé entre 18 et 36 mois, elles seront en mesure d'offrir 50.000 secouristes supplémentaires sur le territoire qui seront unis par un même idéal (porter secours à nos semblables en détresse), ceci avec efficacité et rapidité, sans omettre qu'il faut faire valoir en outre, l'effet sensibilisateur qui agit concomitamment aux problèmes de prévention du service.

Cette action altruiste a des retombées immédiates au niveau de la propre famille du secouriste, de ses collègues de chantier et des usagers du domaine public et ceci, après seulement 8 heures de formation auxquelles s'ajoutera un recyclage triennal. Les moyens à mettre en œuvre sont relativement modestes et l'on peut trouver appui spontanément auprès des organismes spé-

cialisés tels que la Protection Civile, la Croix-Rouge, les sapeurs-pompiers et les associations de secouristes. De même, le Secours Routier Français est en mesure d'apporter son concours à la fois à la formation des moniteurs, en distribuant des trousseaux et tout un matériel d'accompagnement pour ce type d'action.

Ne pas œuvrer dans ce sens, serait manquer de générosité et ne pas tenir compte d'un vœu quasi-général (des statistiques récentes l'indiquent : 91 % des français souhaitent une formation systématique au secourisme des usagers de la route). Il n'est pas pensable de ne pas nous associer à cette œuvre, nous qui sommes la présence quasi permanente sur la route, ce serait manquer à nos obligations morales et ternir notre image de marque aux yeux de ceux que l'accident frappe et que seule notre intervention peut sauver.

Ne pas saisir cette occasion offerte pour le bien public serait manquer à notre devoir le plus élémentaire qui est, comme le prévoit l'article 63 du code pénal, de porter assistance à toute personne en danger, soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours, mais pour nos agents, avec la qualification de secouriste en plus.

En épilogue, ce projet de 50.000 secouristes de plus à l'horizon 1987, formés dans les D.D.E. n'est pas une utopie si nous œuvrons à l'unisson, mais une preuve de conscience

professionnelle supplémentaire à donner au public, usager de nos réseaux.

Vouloir la donner, c'est garantir notre ambition de toujours améliorer la sécurité des usagers, ceci en débordant de nos spécialités statutaires, sur un côté humain et généreux qu'est le secourisme autour duquel chaque service doit apporter son adhésion et sa participation, ceci dans un élan particulièrement altruiste sous l'impulsion de ces cadres conscients et convaincus du formidable enjeu de prévention introduite par ce biais dans la lutte contre l'accident, ceci quel qu'il soit, afin que nul ne puisse rester sans secours sur le bord de nos routes.

Nous terminerons en rendant hommage à MM. Parriaud, Portiglia, Brua, d'avoir œuvré successivement en Moselle, pour mener à bien le projet « secouristes D.D.E. » et promouvoir sa vulgarisation aux 2/3 d'un effectif de plus de 1.200 agents dont près de 600 affectés aux travaux d'exploitation sur le réseau routier de la Moselle, soit 500 brevetés nationaux de secourisme et 350 « geste de survie » délivrés à ce jour.

Je tiens à remercier aussi M. Hubsch, l'actuel directeur de la Protection civile du département qui a assuré la formation du « noyau dur » du département dès 1973, brevetant trois moniteurs nationaux et les premières formations d'agents de sécurité, ceci dans un espace de temps record.

Aujourd'hui encore, il continue de nous apporter son aide régulièrement avec son équipe pour les jury d'examen ou les stages très spécialisés (réanimation, sauveteur etc...) auxquels s'ajoute parfois son aide matérielle aux niveaux des moyens technico-pédagogiques.

Michel AMILHAT
Directeur Départemental de
l'Équipement 57
Président du Comité Local
d'Hygiène et de Sécurité,

Patrick GRANDBARBE
Secrétaire du C.L.H.S.

Pierre MAYET me répond dès le 24 janvier 1985.

Il ne peut hélas que me confirmer la position (nouvelle ?) de son ministre (**Paul QUILES**), mais, anticipant peut être mes regrets, il prenait l'engagement de développer le thème de la conduite à tenir en cas d'accident dans les nouveaux programmes de formation prévus et dont il m'avait parlé lors de notre entretien de novembre. Mais théorique !

Il m'annonce ainsi la campagne lancée pour la diffusion des GES dans les DDE... puis évoque « Bruxelles », ce qui deviendra un (nouveau) prétexte pour le ministère afin de ne plus rien faire, sinon attendre une décision « commune » qui ne viendra jamais !

Le CAPSU (qui se nommait toujours ADPS) poursuivait toutefois son action locale et départementale, en complément de la formation et de l'encadrement des Secouristes, rôle de l'ASAR.

Nous tentions de faire entendre notre message au sein de nombreuses instances, comme le CNPC*. Les affiches (citées dans mes correspondances) étaient destinées à une campagne à mener sur la ville de Hem, voisine de Lys lez Lannoy et qui mettaient du temps (trop) à nous parvenir.

En effet, si l'essentiel de notre temps libre était utilisé pour faire connaître les « 5 gestes », nous nous préoccupions de bien d'autres aspects des accidents de la route et notamment ceux qui avaient lieu en milieu urbain.

Nous étions prêts également, bénévolement, à nous associer au programme « REAGIR » et plusieurs moniteurs et membres de l'ADPS ont ainsi suivi, durant deux jours, une formation spécifique (ou les membres d'associations étaient très minoritaires) afin de participer aux enquêtes après des accidents mortels.

Pour rassembler nos arguments et démontrer l'évolution des mentalités en faveur des « 5 gestes », tout en regrettant les blocages administratifs inexcusables – on peut l'affirmer nettement aujourd'hui – j'avais commencé, en 1981, la rédaction d'un mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » (1).

J'adressais, le 18 mars 1985, le 3^{ème} mémoire, appelée alors « troisième partie ». Ces documents, tirés grâce à l'aide d'amis secouristes, étaient toujours adressés à toutes les « autorités » publiques concernées, ainsi qu'aux organismes nationaux en charge des secours d'urgence.

M. **Henri ROUANET**, Préfet, fut nommé en remplacement de **Christian GERONDEAU** à la sécurité civile.

* CNPC : Conseil National des associations de Protection Civile, devenu CN de Protection Civile ensuite, au sein duquel l'ADPS adhéra plusieurs années, dont le fondateur fut Jean LAURENT-PERUSSEL, également fondateur de l'UNPC.

(1) – 25 pages, comprenant des pièces officielles aujourd'hui très révélatrices, déjà à l'époque, du « rejet » des projets et idées des autres qui ne conviennent pas ou source de travail supplémentaire !

PREMIER MINISTRE
—
DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
—

MINISTÈRE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS
—
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES
—

PARIS, LE 24 JAN. 1985

Monsieur le Président,

Je vous remercie de la lettre très précise que vous m'avez adressée et qui fait suite à l'entretien que nous avons eu en novembre dernier.

Soyez assuré que c'est avec le plus grand intérêt que je suis les actions de formation et de sensibilisation que vous conduisez depuis de longues années dans le seul but de favoriser le progrès de la sécurité routière.

Ces actions devraient permettre à votre association de secouristes bénévoles de jouer un rôle important au sein des commissions d'enquête REAGIR. Par avance, je félicite les membres de votre association qui prendront l'initiative d'apporter leur collaboration à ce programme national de réflexion sur les rapports entre l'utilisateur, l'environnement, le véhicule, la route et les secours.

S'agissant de votre souci d'introduire un enseignement pratique de cinq heures sur la base des "cinq gestes" dans le cadre de la préparation au permis de conduire, je ne puis que vous confirmer le point de vue qui vous a été exposé récemment par M. le Ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports par correspondance du 5 novembre 1984. Il apparaît en effet plus opportun que cet enseignement soit dispensé dans le cadre de l'Education Nationale, compte tenu du caractère déjà dense et coûteux de la formation pour les apprentis conducteurs.

Je puis toutefois vous faire connaître que pour une meilleure formation des conducteurs en matière de comportement en cas d'accident de la circulation routière, j'envisage de développer dans le nouveau programme national de formation du conducteur le chapitre se rapportant à cette question. En particulier, les rubriques précisant davantage les actions de sauvegarde nécessaires, telles que l'importance d'une alerte efficace, les mesures de sécurité pour éviter le sur-accident, les gestes à ne pas faire, seront renforcées.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association pour
le Développement de la Prévention
et de Secourisme
Rue Jean Jaurès
59390 LYS LES LANNOY

244, BOULEVARD ST-GERMAIN (7^e)
Code Postal 75 775 Paris Cedex 18
Téléphone : 844-39-83 - Telex 202172 F

./...
208, RUE RAYMOND-LOSSERAND
75014 PARIS - Téléphone : 539-25-70
Telex EKIPRER 200366

595

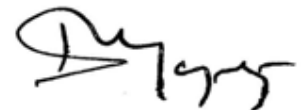
Par ailleurs, d'autres initiatives pour améliorer l'alerte des secours aux blessés des accidents de la route pourraient être prises en direction des enseignants de la conduite et des élèves qui pourraient revêtir par exemple la forme d'une plaquette d'information contenant tous les conseils utiles. L'administration pourrait également s'associer aux campagnes d'information menées par les associations de secouristes bénévoles.

A cet égard, je vous indique qu'une grande campagne de formation aux gestes élémentaires de survie pour tous les agents des services du Ministère a été lancée en 1984 et se poursuivra au cours de l'année 1985.

Je vous précise également qu'il est prévu de faire inscrire par la France à l'ordre du jour de BRUXELLES dans le cadre des discussions sur le permis de conduire communautaire la question de l'enseignement relatif aux comportements à adopter à l'égard des victimes, en cas d'accident.

Enfin, concernant votre demande d'affiches sur la sécurité des enfants, je suis en mesure de vous annoncer qu'elle devrait aboutir prochainement.

En vous remerciant une nouvelle fois pour les actions positives que vous menez en faveur de la sécurité routière, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Pierre MAYET.

L'A.D.P.S. veut « réagir » contre les accidents

L'Association pour le développement de la prévention et du secourisme tenait une réunion de travail jeudi à Hem sous la conduite de son président, M. Didier Burggraeve.

Les responsables et membres présents entendirent tout d'abord un compte rendu de l'assemblée générale du conseil national de la Protection civile qui s'est tenue à Paris en décembre dernier et au cours de laquelle l'A.D.P.S. a été introduite parmi la trentaine d'associations qui composent le conseil national.

Un collège à Roubaix

Les membres de l'A.D.P.S. ont ensuite préparé leur participation à la campagne nationale « Savoir vivre en sécurité » organisée par le ministère de l'Éducation nationale et le Centre national de prévention et de protection dans les lycées et collèges. Pour le département du Nord, l'A.D.P.S. s'est associé à l'AGREPI et aux sapeurs-pompiers pour mener des séances d'information et de sensibilisation à la prévention. C'est Roubaix et notamment le collège A.-Samain qui a été choisi. Quatre séances auront lieu dans les prochaines semaines animées par des moniteurs.

La seconde partie de la réunion de l'A.D.P.S. était consacrée à la commission « accidents de la route » qui veut mener sur le terrain local une action préventive.

La campagne pour prévenir les accidents d'enfants sur la voie publique, amorcée à Roubaix l'an dernier, est remise à l'ordre du jour de l'action de la commission. La ville d'Hem, ville moyenne, a été choisie pour entreprendre cette action.

Une action à Hem

Dans un premier temps, l'A.D.P.S. va prendre contact avec le maire et le conseil municipal, les rencontrer, inciter les jeunes de la ville à créer une affiche sur ce thème de l'accident dans la rue avec le concours des enseignants. C'est M. Francis Claes qui a été chargé de mettre en place ce projet. Une information sera adressée à tous les établissements scolaires de la ville d'Hem et les associations de parents d'élèves. Des contacts seront pris avec les sapeurs-pompiers pour une action concertée de toutes les parties concernées par ces accidents.

Une étude des accidents d'enfants sera entreprise afin de déterminer où, quand, comment, pourquoi et par qui ces accidents se sont produits. Il s'agit de comprendre et non de dégager des responsabilités. Le but, c'est de prévenir le renouvellement d'autres accidents. Les enfants sont vulnérables, il faut les informer, les former et les surveiller. C'est le rôle de tous et d'abord des parents. Une cartographie des accidents sera établie pour Hem faisant ressortir les points noirs des accidents d'enfants.

M. Burggraeve, reçu il y a quelques jours au ministère des Transports, recevra des dépliants et des affiches. Les membres de l'A.D.P.S. rencontreront le colonel Lagache chargé de la sécurité routière au niveau régional, et enfin une réunion générale est programmée pour début juin afin de réunir avant les vacances et surtout la prochaine rentrée scolaire tous ceux qui se sentent concernés par cette action.

« Réagir » à Roubaix

D'autre part, sur la demande de M. Mayet, délégué interministériel à la Sécurité routière, l'A.D.P.S. va s'associer aux enquêtes « Réagir » entreprises après tout accident mortel. Unanimement, les membres de l'A.D.P.S. ont choisi Roubaix pour participer à ces enquêtes car Roubaix est hélas la ville de la Communauté urbaine de Lille où il y a le plus de morts par accidents de la circulation. M. Burggraeve préviendra M. Mayet à Paris et le colonel Lagache à Lille.

M. Burggraeve regretta la centralisation des statistiques à la C.U.D.L. et l'éloignement de ce fait de l'action préventive à

mener. Sur le plan local, on observe peu ou pas d'initiatives en faveur de la Sécurité routière. Il y a pourtant énormément à faire.

Un plan de travail fut enfin établi entre les membres présents. M. Lauwick prendra les contacts nécessaires à Roubaix, M^{me} Tricoit à Hem, M. Burggraeve avec MM. Mayet et Lagache. M. Claes se charge des établissements scolaires et des associations de parents d'élèves. MM. Gmyrel, Pruvot et Gresset participeront également aux enquêtes « Réagir ».

MM. Burggraeve, Gresset, Lauwick et M^{me} Tricoit animeront chacun une séance de la campagne « Savoir vivre en sécurité ».

"5 GESTES
QUI SAUVENT"

Le 18 mars 1985

+ mémoire 3

ph. aut SARF S(vn)) aut (EMT
& vn S/ AAPS à jours

Monsieur Pierre MAYET,
Délégué Interministériel
à la Sécurité Routière,
Ministère des Transports,
244 Bld Saint-Germain,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Délégué,

Je vous remercie de votre lettre du 24 janvier.
Je souhaite que tous ensemble nous avançons afin qu'une
formation pratique sur la conduite à tenir en cas d'acci-
dent soit enseignée dans le cadre du permis de conduire en
France.

Pour appuyer cette démarche, je vous remets sous
ce pli la troisième partie d'un mémoire sur les "5 gestes
qui sauvent", document également adressé à M. Paul QUILLES
que j'espère pouvoir rencontrer prochainement.

Une sous-commission a été créée au sein de la
Commission Nationale du Secourisme chargée de revoir le
programme des "gestes élémentaires de survie" élaboré en
1977. M. ROUANET m'a fait savoir que je participerai à
ses travaux. Je souhaite bien évidemment la présence d'un
représentant de votre Ministère. Le document ci-joint doit
permettre de rassembler les points de vue.

J'ai relevé dans la revue "La Route" du Secours
Routier Français l'existence d'un rapport de la CEMT in-
titulé "Le Secourisme dans la circulation routière". Est-
il possible d'avoir communication de ce rapport ?

.../...

.../...

Vous constaterez dans mon mémoire la mise en parallèle de l'expérience Suisse depuis 1977. La 4ème partie doit traiter l'expérience de la République Fédérale d'Allemagne.

Je vous rappelle que je suis disponible pour participer à votre groupe de travail destiné à élaborer un premier projet d'information des formateurs et des usagers sur l'alerte et la protection des lieux que je vois comme une première étape avant, enfin, une formation aux gestes pratiques qui peuvent sauver des vies humaines.

Je n'en dit pas plus. J'ai voulu faire le point dans mon mémoire. Puisse t'il contribuer à faire progresser ce concept dans tous les esprits.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

Il était prévu qu'une sous commission, à laquelle il me serait proposé de participer (enfin !), soit chargée de revoir le programme des GES.

Il avait donc été accepté que ce programme ne convenait pas pour un enseignement obligatoire et à grande échelle, dans le cadre du permis de conduire.

Envers M. **MAYET**, je voulais que le contact se maintienne afin de pouvoir suivre les avis et décisions au sein des deux ministères directement impliqués par le projet.

Parmi les nombreux parlementaires, de tous les départements et de tous les groupes politiques, qui intervenaient en faveur des « 5 gestes », M. **Serge CHARLES**, Maire de Marcq en Baroeul, Député du Nord, agissait régulièrement auprès des ministres.

Sa QE du 18 mars 1985 (réponse au JO du 3 juin), au ministre en charge des transports, l'invite à mettre en place les « 5 gestes qui sauvent », puisqu'ils existent. Il prend clairement position pour. Il ne variera jamais, ira jusqu'à indiquer comment faire !

Serge CHARLES (qui interviendra également à ma demande à propos de l'alcool au volant mais aussi, pour des actions à mener contre le tabagisme ou des modifications du Code de la route), s'irritait à juste titre (il y a 20 ans) d'un « immobilisme particulièrement regrettable » ; alors que nous supportions « une mortalité accidentelle considérable ».

Certes, réinscrire le projet à un CISR pouvait être curieux puisque ce même CISR avait déjà validé la proposition, avant puis après 1981* et décidé de son application !

Comment ne pas saluer – et le remercier à nouveau - car il y croyait vraiment **Serge CHARLES** aux « 5 gestes qui sauvent » ! Sa recommandation au ministre : « Si le programme retenu pour le permis de conduire devenait celui des « cinq gestes qui sauvent », le ministère des transports n'y verrait vraisemblablement pas d'objection en raison de la rapidité de cette formation qui n'alourdirait pas considérablement la durée de la préparation du permis de conduire ».

Mais, à proposition simple et même projet ficelé, « l'administration » (ici celle des transports) répondait bêtement :

« Cette procédure qui aurait alourdi... etc ».

Mais qui avait proposé les GES en 8-10 voire 12 heures, au lieu des « 5 gestes » en 5 heures maximum ?

* Année de l'arrivée au pouvoir du parti Socialiste.

M. Charles

REPONSE - page : 9538

Permis de conduire (examen)

65270. - 18 mars 1985. - M. Serge Charles attire l'attention de M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports sur la nécessité d'inscrire, dans le cadre de la préparation du permis de conduire, un programme de formation au secourisme inspiré de la campagne « Les Cinq Gestes qui sauvent », entreprise voilà plus de quinze ans par l'un des lauréats de la Fondation de la vocation. A la suite de plusieurs questions écrites, il semble que des appréciations différentes sur ce problème soient portées par les différents ministres concernés (santé, transports et intérieur) et que cela soit source d'un immobilisme particulièrement regrettable alors que notre pays supporte chaque année une mortalité accidentelle considérable. Il lui demande s'il ne jugerait pas opportun d'inscrire cette question à l'ordre du jour du prochain comité interministériel de la sécurité routière qu'il préside, afin qu'une réponse précise puisse enfin y être apportée. Il lui fait alors observer que, si le programme de formation retenu pour le permis de conduire devenait celui des « Cinq Gestes qui sauvent », le ministère des transports n'y verrait vraisemblablement pas d'objection en raison de la rapidité de cette formation qui n'alourdirait pas considérablement la durée de la préparation du permis de conduire.

Réponse. - Il n'est pas contestable que la connaissance par les conducteurs d'un minimum de geste qu'il convient de faire - et surtout de ne pas faire - en présence d'accidentés de la route apparaît souhaitable et de nature à participer à la réduction du nombre de tués sur la route. Il avait d'ailleurs été question à une époque de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une « attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie ». Toutefois, cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis conducteurs n'est pas apparue opportune, compte tenu du caractère déjà dense et coûteux de la formation. De plus, toutes les études préalables menées en vue de la réforme de la formation des conducteurs, dont le principe a été arrêté au comité interministériel de sécurité routière du 13 juillet 1982, militent en faveur d'une plus grande précocité de certains apprentissages. Il en va ainsi de l'enseignement des gestes élémentaires de survie que l'éducation nationale a entrepris, depuis six ans, de dispenser dès l'adolescence, dans les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel. A l'effet de confirmer cette orientation, le ministère de l'éducation nationale vient d'éditer une brochure, intitulée « L'Éducation à la sécurité dans les écoles et les collèges », qui est en cours de diffusion auprès de tous les enseignants. Ce document rassemble tous les textes en vigueur relatifs à l'enseignement des règles générales de sécurité, des règles de circulation routière et de secourisme. Il invite tous ceux qui exercent une responsabilité au sein du système éducatif à intensifier leurs efforts afin de développer l'éducation à la sécurité, et notamment l'enseignement pratique des gestes élémentaires de survie. Cet enseignement, mis en place progressivement depuis 1978, se généralise au fur et à mesure que sont formés des enseignants dont la compétence est attestée par le brevet de secourisme. Parallèlement, des mannequins sont distribués depuis 1978 dans les établissements, et depuis l'année scolaire 1982-1983, grâce à un effort budgétaire important, 300 collèges français sont équipés chaque année. En outre, il convient de préciser que si la connaissance pratique des gestes de survie n'est pas testée aux épreuves du permis de conduire, par contre des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque sont dispensées par les enseignants de la conduite et font l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire. C'est ainsi que, dans les séries de l'examen théorique mises en service en 1983, plusieurs questions ont été introduites portant sur le balisage et la signalisation de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie. Il est également envisagé de développer, dans le nouveau programme national de formation du conducteur, le chapitre se rapportant aux actions de sauvegarde nécessaires en cas d'accident corporel. Par ailleurs, il est prévu de faire inscrire par la France à l'ordre du jour de Bruxelles dans le cadre des discussions sur le permis de conduire communautaire la question de l'enseignement relatif aux comportements à adopter à l'égard des victimes d'accidents de la route.

Enfin, sur le plan de l'information du public, un projet de réalisation de courtes séquences télévisées sur ce thème, dans le cadre des émissions télévisées « Mieux vivre la route », est actuellement à l'étude. Il devrait permettre, en particulier, de mieux faire connaître les associations de secouristes bénévoles qui mènent régulièrement depuis de nombreuses années des campagnes d'information et de formation du public.

Ou « des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque sont dispensés... et fait l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire ».

Qu'y avait-il de « dangereux » (éventuellement) parmi les seuls « 5 gestes » ?
Donner l'alerte correctement et précisément ? Non ! Protéger les victimes et les lieux afin d'éviter un sur accident ? Non !
Pratiquer la ventilation sur une victime qui ne respire plus ? Stopper une hémorragie majeure ? Laisser un blessé s'étouffer sur le dos ? Donc le mettre en PLS ? Bien sûr que non !

Qui étaient donc ces gens qui écrivaient de telles âneries ?
Tout simplement les « conseillers » du ministre qui glanèrent ici et là l'avis de tel ou tel, à la santé, à l'intérieur, ailleurs ! Si c'est pour aboutir à de telles absurdités !

Les questions écrites des députés, leurs lettres, les miennes, obligeaient ces personnes en charge de ces responsabilités à répondre, à écrire, donc à laisser des traces et confondre leur incompétence.

J'étais en contact depuis quelques années avec M. **Alphonse RAPHEL** avec qui j'avais pris contact suite à une série de textes parus dans la revue PCSI*. Notre relation, vu la distance, il vivait, à la retraite, à Toulouse, se faisait uniquement par un échange régulier de courriers, par des réflexions, des arguments, des conseils...

Le 8 avril 1985, il m'écrivait après lecture du mon 3^{ème} mémoire (que lui avait transmis M. **Georges VEDRINE** après lecture).

Ce Monsieur, devenu un ami, un conseiller, un défenseur des « 5 gestes », je ne le l'ai rencontré qu'une seule fois, à Toulouse, lors d'un tour de France durant mes vacances, afin de faire connaître les « 5 gestes » par des contacts dans les grandes villes avec la presse.

Il ignorait que ce combat (donc la « ténacité » nécessaire pour le poursuivre)... durait déjà depuis près de 20 ans !

Il était écoeuré, notre ami, des réponses obtenues ! Il ne lui avait été nécessaire de « réfléchir » indéfiniment pour comprendre et affirmer :
« Je suis pour « apprendre les 5 gestes qui sauvent lors du permis de conduire » (titre du 3^{ème} mémoire) et ceci, parce que, précisément, l'étude de ces 5 gestes induit à la prudence et s'inscrit parfaitement dans la perspective d'un permis revalorisé sous les auspices de la prudence, cette prudence dont on ne répétera jamais assez le non ».

* Revue « Protection Civile et Sécurité industrielle », devenue ensuite SCI « Sécurité Civile et industrielle », après le changement de dénomination de la Protection Civile, éditée trimestriellement par la société France Sélection, ce qui me donne l'occasion de remercier son P-DG, M. Raymond FUSILIER, d'avoir accepté, dès 1971, avec Paul REYNAËRT, Président d'honneur, d'évoquer les « 5 gestes qui sauvent ».

A Monsieur Didier BURGGRAEVE

Ten Fenne le 8 avril 1985

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre dernier travail : "Apprendre les 5 gestes qui sauvent, lors du permis de conduire", que monsieur VEDRINE m'a transmis, et dont je vous remercie.

Je suis entièrement d'accord avec vous, et je vous félicite de votre ténacité face aux réponses plus ou moins dilatoires, et trop souvent, surtout "de couverture", que l'on vous adresse.

Celles-ci me paraissent scandaleuses, en particulier en un moment où, probablement avec l'encouragement de certaines autorités, on fait du "battage" pour une mesure qui ne saurait avoir d'autre résultat que d'augmenter le nombre de morts et de blessés de la circulation routière.

Depuis quelques années, le nombre de morts a diminué. Il est passé, si je ne me trompe, de 16000 à 11000. C'est encore beaucoup trop. Mais il faut croire que cette petite demi-victoire dérange certains.

En effet, je vois de plus en plus souvent, dans la presse parlée ou écrite, que l'on fait de la réclame pour utiliser cette possibilité que laisse la loi - (et ce ne peut être qu'une faille dans la loi) - de se faire enseigner la conduite par quelqu'un qui n'a d'autre titre que d'être en possession du permis de conduire, mais qui n'est pas formé à l'enseignement de cette conduite.

Comment ne pas se rendre compte qu'un tel ~~enseignant~~ "enseignant", dépourvu de capacités pédagogiques, enseignera davantage ses défauts que ses qualités? - Défauts dont il est, par la suite, beaucoup plus difficile de se défaire, que d'apprendre directement la "bonne manière".

Participer, ou seulement tolérer, une telle campagne n'est, à mon sens, rien d'autre que participer à un crime ou le tolérer. Et je ne crains pas de le dire ouvertement, bien qu'ayant de la famille dans la profession de moniteur d'auto-école. Mais c'est justement pour ce motif, parce que je sais qu'enseigner la conduite automobile (ou moto) - est une tout autre chose que d'enseigner le maniement d'un volant, ou la signification des panneaux routiers, mais se situe au-dessus, dans la diffusion et l'acceptation d'une discipline collective fondée sur la prudence; c'est à dire sur l'acquisition d'un état d'esprit hautement altruiste, que je suis pour un enseignement sérieux et responsable de la conduite automobile; comme je suis pour "apprendre les ~~5~~ 5 gestes qui sauvent, lors du permis de conduire", et ceci parce que, précisément, l'étude de ces 5 gestes induit à la prudence et s'inscrit parfaitement dans la perspective d'un permis revalorisé sous les auspices de la prudence, cette prudence dont on ne répétera jamais assez le nom.

X

Dans un autre ordre d'idées, je n'oublie pas que, un peu trop sollicité par mes ennuis de santé, je n'ai pas répondu vraiment à une question qu'on

.../...

401

vous, avait posée, et qui est celle-ci: Vous voulez un Ministère de la Protection Civile, mais comment comptez-vous l'organiser?

C'est la question ~~piège~~ piège et de mauvaise foi. Piège, parce qu'elle est destinée à vous embarrasser; de mauvaise foi, parce qu'elle vous renvoie indûment la balle. Comment peut-on croire qu'un homme seul puisse répondre à cette question? Ce ne peut qu'être l'affaire d'un groupe de travail hautement qualifié.

Cependant, on peut répondre que le domaine de la Protection civile est si vaste qu'elle est écartelée entre plusieurs Ministères, et qu'actuellement, les relations entre ces Ministères s'établissent au coup par coup, c'est à dire de la façon la moins efficace possible.

La solution consisterait donc à institutionnaliser les rapports entre ces Ministères pour tout ce qui concerne la Protection civile.

Ainsi, on pourrait partir, en l'adaptant mutatis mutandis, de l'idée du conseil NATIONAL de recherche fondamentale pour la Protection civile -(Voir revue de la Protection civile N° 186 d'avril 1970, page 18 à gauche)-.

Le conseil deviendrait: le Conseil national de recherche fondamentale et d'ORGANISATION GENERALE de la Protection civile.

En feraient partie:

a/-Pour l'ensemble de ses fonctions opérationnelles notamment, le Ministre de la Protection civile qui, en plus de ses fonctions normales, assurerait le secrétariat permanent du conseil.

b/-Pour la partie de leurs fonctions ayant trait à la Protection civile:

-Le Ministre de l'Intérieur-(circulation routière, surveillance des baignades...)-.

-Le Ministre de l'environnement.

-Le Ministre de la protection de la nature.

-Le Ministre aux risques naturels ou majeurs.

-Le Ministre de la santé.

-Le Ministre de la mer.

-Le ministre des transports.

-Le Ministre de l'agriculture.

-Le Ministre de l'industrie.

-Le Ministre de la Défense-(Prêt de personnels en cas de grosse intervention, notamment)-.

-Autres Ministres intéressés, s'il en existe...

c/-Le conseil national dépendrait directement du premier Ministre.

d/-Tous les Ministres en faisant partie en assureraient la présidence à tour de rôle pendant une année chacun.

e/-Les décisions du conseil seraient soumises à la ratification du premier Ministre ou du Président de la République, suivant le cas.

Elles seraient contre-signées du Ministre Intéressé et du Ministre de la Protection civile.

Evidemment, ce n'est là qu'une première approche qui demande étude. Mais ces nombreux Ministères qui collaborent avec la Protection civile donnent une idée de la complexité des relations nécessaires pour résoudre les problèmes.

La Suisse est certainement un bon exemple à adapter à notre tempérament. Il faut essayer de l'utiliser comme marchepied, tant pour promouvoir les 5 gestes, que le Ministère de la Protection civile.

Mais pourquoi faut-il que la France ne soit plus parmi les pays qui donnent les exemples?.....

*En vous priant de écrire à mes sentiments
les meilleurs.*



A. RAPHÉL

M. **RAPHEL** évoque dans cette lettre mon autre projet d'organisation afin de gérer autrement la Protection Civile dans notre pays, par la création d'un Ministère de plein exercice*.

Je retiendrais, avec une certaine émotion, la dernière phrase de cette lettre de M. **RAPHEL**, écrite donc il y a 20 ans déjà :

« Mais pourquoi faut-il que la France ne soit plus parmi les pays qui donnent des exemples ? ».

Les « 5 gestes » ont été inclus dans les programmes de formation en Allemagne en 1969 puis en Autriche en 1973, en Suisse, depuis 1977. Ils sont enseignés même si ces programmes sont un peu plus élargis. Ces formations sont obligatoires dans ces pays pour obtenir un permis de conduire ! Chez nous, la même démarche est impossible !

Rappelons que le projet des « 5 gestes » date de 1967.

Par ailleurs, il existe (à ma connaissance), deux Ministères de la Protection Civile dans le monde ; le premier en Nouvelle Zélande, le second en Italie, de création plus récente.

Ce projet de MPC, je l'avais proposé, pour la première fois, au premier Ministre **Jacques CHABAN-DELMAS** !

Mais, revenons aux « 5 gestes » et aux accidents de la route. Le 12 avril, **Pierre MAYET** m'écrit pour me faire savoir – tout en nous adressant des brochures sur le programme « REAGIR » - qu'il a demandé au Préfet du département du Nord de faire participer les membres de l'ADPS à ces enquêtes.

Du côté des parlementaires, si **Serge CHARLES** était membre du groupe RPR, M. **Paul BLADT** était attaché au groupe Socialiste. Le projet des « 5 gestes » nous concerne tous, il n'a rien à voir avec la politique, c'est-à-dire le pouvoir en lui-même ; ce projet a été conçu pour SAUVER DES VIES HUMAINES !

Le Député **BLADT** questionne, le 22 avril (réponse au JO en juillet), le ministre des transports (comme **Serge CHARLES** le 18 mars).

Mais les termes employés par le député (de la majorité) sont différents. Il « ose » en effet prétendre et écrire que les GES sont inadaptés. Il faut saluer ce fait, ce n'est pas courant.

Il propose les « 5 gestes » projet qui, « semble mieux adapté aux personnes concernées par sa durée, son contenu et son coût très réduit voire gratuit » (1).

* Sur ce sujet, j'ai écrit, en 1982, un premier et bref mémoire intitulé « Pour un Ministère de la Protection Civile » - voir bibliographie – Le site internet du CAPSU reprend les propositions du CAPSU lors de la préparation de la loi de modernisation de la sécurité civile en 2004.

(1) – L'enseignement des « 5 gestes », dans les écoles, autos-écoles, locaux mis à notre disposition, a toujours été gratuit par mes associations (ESPC de Wasquehal, Flers), EPI de Roubaix-Tourcoing, Equipes de secours SOS puis ASAR à partir de 1979). Et par l'ANUR de 1971 à 1976.

PARIS, LE 12 AVR 1985

SR/AC1/JF

PJ. Lettre Commissaire
de la République
Département du NORD
10 brochures REAGIR

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière,
Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

A

MONSIEUR DIDIER BURGGRAEVE
ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT
DE LA PREVENTION ET DU SECOURISME

Par lettre du 19 Mars 1985, qui a retenu toute mon attention, vous m'avez fait part de l'intention de participer au programme REAGIR.

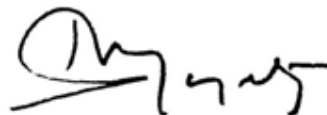
J'ai immédiatement demandé à Monsieur le Commissaire de la République du Département du NORD de réserver le meilleur accueil aux candidatures de votre Association.

Afin de vous permettre d'assurer l'information de vos adhérents, je vous prie de trouver ci-joint des brochures concernant ce programme.

Concernant votre demande de participation financière à un projet éducatif en milieu scolaire, il ne m'est pas possible d'y donner suite dans le cadre des règles comptables.

En revanche, votre projet pourrait éventuellement s'inscrire localement dans le cadre d'une action concertée.

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



Pierre MAYET

ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT
DE LA PREVENTION ET DU SECOURISME
A l'attention de Monsieur BURGGRAEVE
59390 LYS-LEZ-LANNOY

PARIS. LE 12 AVR. 1985

SR/AC1/JF

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière,
Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

A

MONSIEUR LE PREFET DE LA REGION
NORD/PAS DE CALAIS

COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE
DU DEPARTEMENT DU NORD

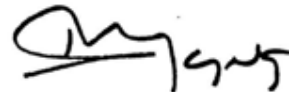
OBJET : SECURITE ROUTIERE
PROGRAMME REAGIR

Par circulaire du 19 Avril 1984 du Premier Ministre, votre attention a été appelée sur l'intérêt d'ouvrir plus largement le programme REAGIR aux partenaires extérieurs à l'administration, en recherchant la collaboration des milieux associatifs d'usagers et des divers secteurs professionnels concernés par la sécurité routière.

Les modalités pratiques de mise en oeuvre de ces instructions ont été précisées par ma lettre circulaire du 10 Juillet 1984.

L'Association pour le Développement de la Prévention et du Secourisme m'a fait part de son intention de participer au programme REAGIR.

Je vous demande de réserver le meilleur accueil aux candidatures qui vous seront présentées par cette association, étant bien entendu que les personnes qui seront nommées devront suivre la formation requise et être informées des règles de secret auxquelles elles devront se soumettre.



Pierre MAYET

Copie : Association pour le Développement
de la Prévention et du Secourisme
CMN/CMR

ASSEMBLÉE NATIONALE

Permis de conduire (examen)

SECRETARIAT GÉNÉRAL

1985.....

RÉF

66930. - 22 avril 1985. - M. Paul Bladt attire l'attention de M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports sur l'inadaptation du programme « les gestes élémentaires de survie » aux cadres et candidats du permis de conduire. Cette formation s'avère être trop longue, trop onéreuse et ne convient pas quant à son contenu très étendu. Il est surtout nécessaire d'apprendre aux usagers de la route à épargner des vies humaines et le projet « les cinq gestes qui sauvent » semble mieux adapté aux personnes concernées par sa durée, son contenu et son coût très réduit voire gratuit. Si un enseignement de la masse populaire n'est pas à rejeter, une formation plus spécifique dans le cadre des formateurs et des candidats du permis de conduire devrait être appliquée. Il lui demande donc de revoir sa position de refus et donner un avis favorable pour l'enseignement du programme « les cinq gestes qui sauvent » qui serait inclus dans celui du code de la route et de la conduite automobile.

Réponse insérée au journal

Réponse. - Il n'est pas contestable que la connaissance par les conducteurs d'un minimum de gestes qu'il convient de faire - et surtout de ne pas faire - en présence d'accidentés de la route apparaît souhaitable et de nature à participer à la réduction du nombre de tués sur la route. Il avait d'ailleurs été question à une époque de soumettre la délivrance du permis de conduire à la possession d'une « attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie ». Toutefois, cette procédure qui aurait alourdi les obligations des apprentis conducteurs n'est pas apparue opportune,

crites)

compte tenu du caractère déjà dense et coûteux de la formation. De plus, toutes les études préalables menées en vue de la réforme de la formation des conducteurs dont le principe a été arrêté au Comité interministériel de sécurité routière du 13 juillet 1982 militent en faveur d'une plus grande précocité de certains apprentissages. Il en va ainsi de l'enseignement des gestes élémentaires de survie que l'Éducation nationale a entrepris, depuis 6 ans, de dispenser dès l'adolescence, dans les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel. A l'effet de confirmer cette orientation, le ministère de l'éducation nationale vient d'éditer une brochure intitulée « l'éducation à la sécurité dans les écoles et les collèges » qui est en cours de diffusion à tous les enseignants. Ce document rassemble tous les textes en vigueur relatifs à l'enseignement des règles générales de sécurité, des règles de circulation routière et de secourisme. Il invite tous ceux qui exercent une responsabilité au sein du système éducatif à intensifier leurs efforts afin de développer l'éducation à la sécurité, et notamment l'enseignement pratique des gestes élémentaires de survie. Cet enseignement, mis en place progressivement depuis 1978, se généralise au fur et à mesure où sont formés des enseignants dont la compétence est attestée par le brevet de secourisme. Parallèlement, des mannequins sont distribués depuis 1978 dans les établissements et depuis l'année scolaire 1982-1983, grâce à un effort budgétaire important, 300 collèges français sont équipés chaque année. En outre, il convient de préciser que si la connaissance pratique des gestes de survie n'est pas testée aux épreuves du permis de conduire, par contre des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque sont dispensées par les enseignants de la conduite et font l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire. C'est ainsi que, dans les séries de l'examen théorique mises en service en 1983, plusieurs questions ont été introduites portant sur le balisage et la signalisation de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie. Il est également envisagé de développer dans le nouveau programme national de formation du conducteur le chapitre se rapportant aux actions de sauvegarde nécessaires en cas d'accident corporel. Par ailleurs, il est prévu de faire inscrire par la France à l'ordre du jour de Bruxelles, dans le cadre des discussions sur le permis de conduire communautaire, la question de l'enseignement relatif aux comportements à adopter à l'égard des victimes d'accidents de la route. Enfin, sur le plan de l'information du public, un projet de réalisation de courtes séquences télévisées sur ce thème, dans le cadre des émissions télévisées « Mieux vivre la route », est actuellement à l'étude. Il devrait permettre, en particulier, de mieux faire connaître les associations de secouristes bénévoles qui mènent régulièrement depuis de nombreuses années des campagnes d'information et de formation du public dont il convient de souligner le caractère remarquable. Si le programme « les cinq gestes qui sauvent » comportant un stage pratique de quatre à cinq heures semble mieux adapté aux associations de secourisme pour une formation « grand public » que le programme de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie, il appartient à ces associations d'œuvrer, au sein de la commission nationale de secourisme à la direction de la sécurité civile du ministère de l'intérieur et de la décentralisation, pour faire entendre leur point de vue et faire valider ce programme pédagogique.

Le député **Paul BLADT** demande alors à son ami ministre de bien vouloir « revoir sa position de refus et donner un avis favorable pour l'enseignement du programme « les cinq gestes qui sauvent » qui serait inclus dans celui du Code de la route et de la conduite automobile ».

Hélas, quelle fut la réponse ?

Un « copier-coller », comme on dirait aujourd'hui de la réponse précédente. Ainsi, rien n'y faisait. Personne ne pouvait – et donc – n'était en mesure de modifier une décision négative de l'administration !

Seul un paragraphe était toutefois ajouté en fin de réponse.
« Si le programme « les cinq gestes qui sauvent », comportant un stage pratique de quatre à cinq heures semble mieux adapté aux associations de secourisme pour une formation « grand public » que le programme de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie, il appartient à ces associations d'œuvrer, au sein de la Commission nationale de secourisme à la direction de la sécurité civile du ministère de l'intérieur et de la décentralisation, pour faire entendre leur point de vue et faire valider ce programme pédagogique ».

Mais qui décide donc ?

Depuis toujours, j'ai proposé bénévolement ma participation à ces ministères, étant à l'origine du projet des « 5 gestes » et de la demande d'une obligation de formation, en France, pour le permis de conduire.

Je renouvelais encore cette disponibilité auprès de M. **MAYET** le 18 juillet 1985 (jour de mon anniversaire).

Et de nombreux députés agissaient toujours pour m'aider. La QE était la voie la plus utilisée. L'intérêt est que, autant la question posée que la réponse obtenue devenaient publiques par la publication au journal officiel.

M. **Pierre-Bernard COUSTE** posa une question très courte, le 29 juillet, au ministre des transports, pour savoir s'il « envisageait de rendre obligatoire », les « 5 gestes ».

La réponse, désormais traditionnelle, au JO du 23 septembre, reprenait les contradictions habituelles.

« Il n'est pas contestable que » Mais on ne fera rien ! A part l'enseignement des GES à quelques dizaines de milliers de jeunes (quand même !).

D'accord pour des dépliants... à lire. Mais pas question de formation pratique et rien pour le permis de conduire !

M. **MAYET**, par sa lettre du 29 juillet me faisait-il patienter ?

Campagne Nationale des "5 gestes qui sauvent"

Action Nationale permanente d'information du grand public
animée par Didier Burggraeve depuis le 24 Septembre 1967

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route
au moment du permis de conduire

Campagne organisée par l'Association des Secouristes de l'agglomération de Roubaix
avec correspondants et délégués en France et à l'Etranger

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

Le 18 juillet 1985

Monsieur Pierre MAYET,
Délégué Interministériel
à la Sécurité Routière,
Ministère des Transports,
244 Bld Saint-Germain,
75775 PARIS Cédex 16

ALERTER



BALISER



RANIMER



COMPRESSER



SAUEGARDER



Brochure gratuite "5 gestes qui sauvent" agréée par le Professeur Marcel ARNAUD

Monsieur le Délégué,

Vous n'avez probablement pas eu le temps de répondre à ma lettre du 18 mars par laquelle je souhaitais notamment recevoir de votre part le rapport établi par la CEMT intitulé "Le Secourisme dans la circulation routière" et qui m'intéresse au plus haut point.

Dans cette lettre, je vous parlais de l'expérience de nos voisins Suisses. Vous trouverez ci-inclus pour votre information une lettre reçue de l'Ambassade de Suisse en France à ce sujet.

Vous savez que je suis à votre disposition afin de participer à tout groupe de travail au Ministère des Transports dans le cadre de la réforme du permis de conduire concernant l'introduction d'une formation au Secourisme.

Dans une récente réponse à un Député, M. QUILES indique le projet d'émissions télévisées sur le Secourisme pour les usagers de la route. J'espère y être associé.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président de l'ASAR,

Didier BURGGRAEVE

Philippe LAUWICK - Délégué Régional Nord-Picardie et Coordinateur National
Pierre BLAHA - Délégué Régional Est
Jean-Marie MAGNENOT - Délégué Régional Centre
Pierre FAURE - Délégué Région Parisienne
Thierry STORY - Délégué Régional Rhône-Alpes
Thierry PEYRONNY - Délégué Régional Normandie-Bretagne

ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le 2 septembre 1985

RÉPONSES DES MINISTRES aux questions écrites

Réponse insérée au journal officiel (Assemblée nationale, questions écrites)
n° 37 A.N. (Q) du 23 septembre 1985

Permis de conduire (examen)

72472. - 29 juillet 1985. - M. Pierre-Bernard Cousté demande à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports s'il envisage de rendre obligatoire pour l'obtention du permis de conduire l'enseignement des « cinq gestes qui sauvent » car il serait bon, dans l'intérêt de la sécurité routière, que les conducteurs aient des notions plus importantes de secourisme.

Réponse. - Il n'est pas contestable que la connaissance par les conducteurs d'un minimum de gestes qu'il convient de faire, et surtout de ne pas faire, en présence d'accidentés de la route apparaît souhaitable et de nature à participer à la réduction du nombre de tués sur la route. L'orientation prise en matière de réforme du permis de conduire, notamment une plus grande précocité de certains apprentissages conduit à penser que c'est dès l'adolescence que l'apprentissage des comportements à adopter en cas d'accident devrait intervenir et que le lieu privilégié de son acquisition est tout naturellement le collège. Tel est bien le sentiment de l'Éducation nationale qui a entrepris, depuis six ans, de dispenser dès l'adolescence, dans les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel l'enseignement des gestes élémentaires de survie. A l'effet de confirmer cette orientation, le ministère de l'éducation nationale vient d'ailleurs de diffuser à tous les enseignants une brochure intitulée « L'Éducation à la sécurité dans les écoles et les collèges ». Ce document rassemble tous les textes en vigueur relatifs à l'enseignement des règles générales de sécurité, des règles de circulation routière et de secourisme. Il invite tous ceux qui exercent une responsabilité au sein du système éducatif à intensifier leurs efforts afin de développer l'éducation à la sécurité, et notamment l'enseignement pratique des gestes élémentaires de survie. Cet enseignement, mis en place progressivement depuis 1978, se généralise au fur et à mesure où sont formés des enseignants dont la compétence est attestée par brevet de secourisme. Parallèlement, des mannequins sont distribués depuis 1978 dans les établissements et depuis l'année scolaire 1982-1983, grâce à un effort budgétaire important, 300 collèges français sont équipés chaque année. Par ailleurs, il convient de préciser que si la connaissance pratique des gestes de survie n'est pas testée aux épreuves du permis de conduire, par contre des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque sont dispensées par les enseignants de la conduite et font l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire. C'est ainsi que, dans les séries de l'examen théorique mises en service en 1983, plusieurs questions ont été introduites portant sur le balisage et la signalisation

de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie. De nouvelles questions sur ce thème seront posées dans les prochaines séries. Dans le programme national de formation actuellement en cours d'élaboration, référentiel commun aux formateurs, aux élèves et aux examinateurs et somme des savoirs indispensables pour tout conducteur, le chapitre se rapportant aux actions de sauvegarde nécessaires en cas d'accident corporel a été largement développé. L'importance plus grande donnée à ce chapitre sera de nature à entraîner une meilleure formation des candidats au permis de conduire quant aux actions à entreprendre en cas d'accident. En outre, il est prévu de faire inscrire par la France à l'ordre du jour de Bruxelles dans le cadre des discussions sur le permis de conduire communautaire la question de l'enseignement relatif aux comportements à adopter à l'égard des victimes d'accidents de la circulation. Enfin, les actions très positives menées par les associations de secourisme sont actuellement confortées par les initiatives locales qui se développent dans de nombreux départements sous l'impulsion des équipes du programme Réagir. C'est ainsi, qu'un effort remarquable est entrepris pour l'information des usagers de la route qui se traduit sous la forme de dépliants disponibles dans divers lieux publics et rappelant les principaux gestes de

DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET
MINISTÈRE/ DES TRANSPORTS

—
LE DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES
—

PARIS, LE 29 JUIL. 1985
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TÉLÉPHONE : 544-39-93 - TELEX 202172 F

Monsieur,

Je vous remercie de votre courrier du 18 juillet et des informations jointes sur les cours de secourisme en Suisse.

En ce qui me concerne, je ne manquerai pas de vous tenir informé de tout projet de réponse allant dans le sens de vos préoccupations.

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



P. MAYET

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'A.S.A.R.

59390 LYS-LEZ-LANNOY

« Je ne manquerai pas de vous tenir informé de tout projet de réponse allant dans le sens de vos préoccupations ».

Je le relançais à nouveau le 8 août au sujet du rapport sur la Conférence Européenne des ministres des transports (voir 1983).
J'ai bien reçu, en définitive, le rapport complet.

Je croyais sincèrement **Pierre MAYET** quand, par sa lettre du 5 août, il m'écrivait :
« Je ne manquerai pas de vous associer à tout groupe de travail qui portera sur le secourisme aux usagers de la route ».

Christian GERONDEAU avait honoré sa promesse, M. **ROUANET** (à la sécurité civile), l'avait suivi, même si nos relations furent mouvementées, non pas de son fait, mais par quelques fonctionnaires de la Préfecture du Nord, ou de la DSC, en charge du Secourisme et que j'irritais beaucoup.

Pour être « bien » avec eux, il fallait probablement ne rien dire, ne rien faire !

Une autre QE était posée au ministre des transports (dont dépendent directement les services de la sécurité routière) et qui chapeaute le délégué à la sécurité routière, également « Directeur de la sécurité et de la circulation routières », par le Député **Adrien DURAND** (le 12 août 1985).

Il s'étonne qu'aucune campagne ne soit entreprise (officiellement) afin d'inciter les usagers de la route à se former à la conduite à tenir en cas d'accident. Et que dire des pouvoirs publics qui ne tiennent pas compte de la demande, à 80%, de la population, pour une telle formation ; mais qui savent prendre des mesures même si cette même population n'est pas d'accord ?

La réponse classique du ministère confirme qu'une telle mesure serait « de nature à contribuer à la réduction du nombre de tués sur la route », mais passe la besogne à l'Education nationale...

C'est à cette occasion que le ministère des transports mettra en exergue le rôle du SRF « patronné » par lui-même (mais qu'il éliminera quelques années plus tard). Le dépliant en question avait résumé les GES aux « 5 gestes ».

Et il est à nouveau question d'une nouvelle validation d'une formation pratique de 5 heures (donc les « 5 gestes »), entre les administrations concernées, en remplacement des GES.

Puis ? C'est le ministre de l'Intérieur lui-même, **Pierre JOXE** qui, le 14 octobre, répond à l'ancien ministre **Vincent ANSQUER** qui l'avait interrogé.

"5 GESTES
QUI SAUVENT"

Le 8 août 1985

Monsieur Pierre MAYET,
Délégué Interministériel
à la Sécurité Routière,
Ministère des Transports,
244 Bld Saint-Germain,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Délégué,

J'ai bien reçu et je vous en remercie,
votre lettre du 29 juillet.

Permettez-moi de vous demander à nouveau
de me faire parvenir le rapport établi par la Confé-
rence Européenne des Ministres des Transports sur
"Le Secourisme dans la circulation routière" et qui
analyse ce qui existe dans la plupart des Pays Eu-
ropéens et au Japon ainsi que les problèmes posés.

Enfin, si un groupe de travail se crée au
Ministère et si des émissions télévisées sont envi-
sagées à propos du Secourisme pour les usagers de la
route, je vous redis que je suis à votre disposition
afin d'y participer activement.

Dans l'attente de la réception de ce docu-
ment et, avec mes remerciements, je vous prie de croire,
Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments
distingués et les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

PARIS. LE

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière,
Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

Monsieur,

Suite à votre lettre du 18 juillet 1985, veuillez trouver ci-joint un court résumé du rapport établi par la Conférence Européenne des Ministres des Transports tourné en projet de résolutions pour le Conseil des Ministres Européens des Transports. Le rapport complet sur le secourisme dans la circulation routière est disponible au 19, rue de Franqueville à Paris dans le 16^e arrondissement. Je ne dispose plus d'exemplaire pour vous le faire parvenir directement.

Je vous remercie de m'avoir adressé copie de la lettre de l'Ambassade de Suisse relatant les mesures prises dans ce pays en matière de premiers secours aux blessés, son étude comparative permettra d'améliorer et de faire progresser nos réflexions en ce domaine. Comme vous me le demandez, je ne manquerai pas de vous associer à tout groupe de travail qui portera sur le secourisme aux usagers de la route.

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



Pierre MAYET

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association
des Secouristes de
l'Agglomération de Roubaix
A.S.A.R.
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Campagne Nationale des "5 gestes qui sauvent"

Action Nationale permanente d'information du grand public
animée par Didier Burggraeve depuis le 24 Septembre 1967

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route
au moment du permis de conduire

Campagne organisée par l'Association des Secouristes de l'agglomération de Roubaix
avec correspondants et délégués en France et à l'Etranger

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

Le 14 août 1985

CONFERENCE EUROPEENNE DES
MINISTRES DES TRANSPORTS,
19 rue de Franqueville,
75775 PARIS Cédex 16

ALERTER



BALISER



RANIMER



COMPRESSER



SAUEGARDER



Brochure gratuite "5 gestes qui sauvent" agréée par le Professeur Marcel ARNAUD

Messieurs,

Nous avons eu connaissance du rapport sur
le Secourisme dans la circulation routière établi au
niveau Européen.

M. MAYET nous a fait savoir, par une lettre du
5 courant, que nous pourrions nous le procurer auprès de
vous.

Nous menons en effet une Campagne Nationale
intitulée "5 gestes qui sauvent" que nous voudrions
faire apprendre obligatoirement aux usagers de la
route au moment de la préparation du permis de conduire.

Nous diffusons gratuitement en France une
brochure gratuite dont vous trouverez ci-inclus un
exemplaire.

Nous espérons que vous pourrez nous faire
adresser ce document qui nous intéresse beaucoup et
quant à nous, si cela vous intéresse de votre côté,
nous pouvons vous faire parvenir un mémoire de 110
pages à propos de la Campagne des "5 gestes" qui a
été remis à la Présidence de la République, au Premier
ministre et aux Ministres de la Santé, des Transports
et de l'Intérieur.

Avec nos remerciements, nous vous prions de
croire, Messieurs, en nos sentiments très distingués.

Didier BURGGRAEVE

Philippe LAUWICK - Délégué Régional Nord-Picardie et Coordinateur National
Pierre BLAHA - Délégué Régional Est
Jean-Marie MAGNENOT - Délégué Régional Centre
Pierre FAURE - Délégué Région Parisienne
Thierry STORY - Délégué Régional Rhône-Alpes
Thierry PEYRONNY - Délégué Régional Normandie-Bretagne

PREMIER MINISTRE
—
DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
—

MINISTÈRE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS
—
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES
—

PARIS, LE

Monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre du 8 août dernier adressée à M. MAYET, actuellement en vacances.

Je puis vous indiquer que le rapport dont vous faites état, et qui n'est malheureusement disponible qu'en un seul exemplaire à notre Direction, peut être obtenu directement auprès du Secrétariat de la CEMT (19, rue de Franqueville - 75775 PARIS CEDEX 16 - tel. 524 82 00).

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

Le Chargé de Mission
Pour les Affaires Internationales

P.O.



Jean BEYRAND

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'ASAR

59390 LYS LES LANNOYE

Permis de conduire (examen)

73043. - 12 août 1983. - M. Adrien Durand attire l'attention de M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports sur le fait qu'actuellement, huit millions de francs sont consacrés à une campagne qui a pour but de sensibiliser les automobilistes aux conséquences d'une conduite à vitesse excessive, mais que pas un centime n'est consacré pour l'éducation de ces mêmes automobilistes sur la conduite à tenir en cas d'accident. En effet, beaucoup de personnes témoins d'accidents sont pour la plupart ignorantes sur la conduite à tenir avant l'arrivée des secours. Quelques heures de formation suffiraient pour apprendre les principaux gestes simples, nécessaires, sans alourdir de façon importante la formation des apprentis conducteurs. D'autre part, un récent sondage nous apprend que 80 p. 100 des Français sont

d'accord pour consacrer du temps à suivre cette formation. Ne serait-il pas possible de l'inclure à l'examen du permis de conduire.

Réponse. - Il n'est pas contestable que la connaissance par les conducteurs d'un minimum de gestes qu'il convient de faire - et surtout de ne pas faire - en présence d'accidentés de la route apparaît souhaitable et de nature à contribuer à la réduction du nombre de tués sur la route. L'orientation prise en matière de réforme du permis de conduire, notamment une plus grande précocité de certains apprentissages, conduit à penser que c'est dès l'adolescence que l'apprentissage des comportements à adopter en cas d'accident devrait intervenir et que le lieu privilégié de son acquisition est tout naturellement le collège. Tel est bien le sentiment du ministère de l'éducation nationale qui a mis en place progressivement depuis 1978, dans les collèges d'enseignement secondaire et les lycées d'enseignement professionnel, l'enseignement des gestes élémentaires de survie. Dans cette perspective, le ministère de l'éducation nationale a diffusé récemment à tous les enseignants une brochure intitulée « l'éducation à la sécurité dans les écoles et les collèges ». Ce document rassemble tous les textes en vigueur relatifs à l'enseignement des règles générales de sécurité, des règles de circulation routière et de secourisme. Il invite tous ceux qui exercent une responsabilité au sein du système éducatif à intensifier leurs efforts afin de développer l'éducation à la sécurité, et notamment l'enseignement pratique des gestes élémentaires de survie. Cet enseignement se généralise au fur et à mesure que sont formés des enseignants dont la compétence est attestée par le brevet de secourisme. A cet égard, il faut rappeler que depuis l'année scolaire 1982-1983, 300 collèges français sont équipés chaque année de mannequins de démonstration. Il y a lieu de préciser par ailleurs que si la connaissance pratique des gestes de survie n'est pas testée aux épreuves du permis de conduire, des notions élémentaires de secourisme accessibles à tous et pouvant être mises en pratique sans danger pour quiconque sont dispensées par les enseignants de la conduite et font l'objet de questions à l'épreuve théorique du permis de conduire. C'est ainsi que, dans les séries de l'examen théorique mises en service en 1983, plusieurs questions ont été introduites portant sur le ballage et la signalisation de l'accident, l'alerte des services de police et de gendarmerie, les gestes à éviter, le comportement en cas d'incendie. Dans le programme national de formation actuellement en cours d'élaboration, référence commune aux formateurs, aux élèves et aux examinateurs et rassemblant toutes les connaissances indispensables pour tout conducteur, le chapitre se rapportant aux actions de sauvegarde nécessaires en cas d'accident corporel a été largement développé. L'importance plus grande donnée à ce chapitre sera de nature à entraîner une meilleure formation des candidats au permis de conduire quant aux actions à entreprendre en cas d'accident. De même, dans le cadre de la réforme des permis de conduire des véhicules lourds, une connaissance pratique des consignes relatives à l'évacuation des passagers sera exigée des candidats au permis D. Lors des discussions européennes portant sur l'élaboration de la seconde directive sur le permis de conduire communautaire, la question de l'enseignement relatif aux comportements à adopter à l'égard des victimes d'accidents de la circulation a été soulevée récemment par la France. Il y a lieu de penser que dans le cadre des connaissances minimales exigées pour l'obtention du permis de conduire, des notions élémentaires sur le comportement à tenir en présence d'un accident, comme l'alerte et la protection des lieux d'un accident, seront envisagées. Les actions très positives menées par les associations de secourisme sont actuellement confortées par les initiatives locales qui se développent dans de nombreux départements sous l'impulsion des équipes pluridisciplinaires du programme Réagir. C'est ainsi qu'un effort remarquable est entrepris pour l'information des usagers de la route qui se traduit sous la forme de dépliants disponibles dans divers lieux publics et rappelant les principaux gestes de secours. Parallèlement, le secours routier français patronné par le ministère de l'urbanisme, du logement et des transports vient d'éditer un dépliant sur ce thème qui fait actuellement l'objet d'une très large diffusion au plan national. Enfin, des discussions sont en cours entre les administrations concernées sur la validation possible d'un programme de formation pratique au secourisme dispensé en cinq heures et qui serait, selon l'association de secouristes, à l'origine des nombreuses

interventions parlementaires sur ce sujet, mieux adapté pour une formation du grand public et des futures conducteurs que celui de l'actuelle initiation aux gestes élémentaires de survie.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE LA DÉCENTRALISATION

LE MINISTRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

CAB/CP N° 9570
V/R. VA/NG N° 85/8 363

PARIS, LE

14 OCT. 1985

19

17 OCT. 1985

Monsieur le Ministre,

Vous m'avez fait part du souhait de M. Didier BURGGRAEVE, Président de l'Association des Secouristes de l'agglomération de ROUBAIX, de m'entretenir de la campagne qu'il anime sur "les cinq gestes qui sauvent".

Je connais cette campagne, mais doit vous préciser que l'intéressé a été entendu à plusieurs reprises, et encore récemment, par la Commission Nationale du Secourisme qui n'a pas estimé devoir retenir ses propositions.

L'action de M. BURGGRAEVE doit donc être considérée comme une initiative isolée alors que "l'initiation aux gestes élémentaires de survie" qui recouvre le programme des "cinq gestes qui sauvent" a été mise au point par la Commission Nationale du Secourisme qui regroupe l'ensemble des associations de secourisme.

Il me paraît donc souhaitable de préserver l'unité de doctrine de l'enseignement du comportement à adopter en matière de secours.

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



Pierre JOXE

Monsieur Vincent ANSQUER
Ancien Ministre
Député de la Vendée

C'est vrai, j'avais participé, avec **Christian GERONDEAU**, alors Directeur de la sécurité civile, qui la présidait personnellement (ce qui était rare), à une réunion de travail de la CNS, puis à une réunion plénière où M. **ROUANET**, son successeur, avait délégué un de ses adjoints, qui, durant les échanges, s'était absenté à plusieurs reprises....*

« L'initiative isolée » était une observation inappropriée.

Les « 5 gestes qui sauvent » étaient connus de tous ceux qui s'intéressaient au Secourisme et aux secours d'urgence (aux accidentés de la route), et pas seulement les habitants de l'agglomération de Roubaix ! Mais les ministres signent n'importe quoi, ils n'ont pas le temps de relire les dizaines de lettres qu'ils signent chaque jour !

Le ministre accepta de reconnaître que ces « 5 gestes » figuraient dans le programme trop long, trop théorique, trop dispersé, des GES (puisque maintenant on le reconnaissait enfin).

Il aurait donc fallu tout simplement raccourcir ce programme arrêté par la dite CNS – et mis ensuite en forme par les services du SNPC. Mais, comment pouvait-il se contredire, pour en arriver, ou revenir, uniquement aux « 5 gestes » ?

Encore une fois, je confirme que je n'avais rien contre ce programme GES. Je prétendais simplement qu'il était conçu pour un enseignement dans le cadre scolaire et non pour les candidats aux permis de conduire.

Puis, un nouveau délégué est nommé. M. **Pierre DENIZET**. C'était pour moi une surprise. **Pierre MAYET** était resté à son poste trop peu de temps.

Souvent, les ministres, accaparés il est vrai de toutes parts, n'ont absolument pas le temps de recevoir et d'écouter un président d'association qui viendrait les sensibiliser (les alerter) à une question cruciale. C'est regrettable car, parfois, rarement certes, si le courant passe, un tel entretien peut déboucher sur des résultats avec l'engagement personnel du ministre.

J'écrivais donc, dans l'impossibilité d'être reçu par le ministre, ou son ministre délégué aux transports, au niveau délégué interministériel, M. **DENIZET**, le 9 novembre.

Profitant de ma participation, comme chaque année, à la cérémonie de la Fondation de la Vocation, je prévoyais plusieurs rendez-vous durant la journée.

* Le 11^{ème} mémoire traitera totalement des « 5 gestes qui sauvent » avec le ministère de l'Intérieur, la Direction de la sécurité civile et la Commission nationale de Secourisme.

**"5 GESTES
QUI SAUVENT"**

Le 9 novembre 1985

Monsieur Pierre DENIZET,
Délégué Interministériel
à la Sécurité Routière,
Ministère des Transports,
244 Bld Saint-Germain,
75775 PARIS Cédex 16

Monsieur le Délégué,

J'avais souhaité pouvoir rencontrer M. Paul QUILLES puis tout récemment M. Jean AUROUX, nouveau Ministre chargé des Transports.

Dans l'impossibilité de répondre favorablement à ma demande, il me propose de prendre contact avec vous, ce que je fais bien volontiers.

Je vous remets sous ce pli photocopie de la lettre du 21 octobre adressée par M. AUROUX à M. ANSQUER et de celle de M. QUILLES du 11 septembre adressée à M. PROUVOST, Député de Roubaix.

Je me rends à PARIS le lundi 2 décembre. J'ai un premier rendez-vous le matin. Est-ce possible que nous nous rencontrions vers 15 heures ?

Dans l'attente de faire votre connaissance, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué, en l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Président de l'ASAR,

Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association pour
le développement de la Prévention
et du Secourisme

Conclusion de la 1^{ère} partie

L'abondance de mes démarches et des documents à joindre ne m'a pas permis d'aller plus loin que l'année 1985, jusqu'à la nomination de M. **DENIZET**. Avec la seconde partie (fin 1985 jusqu'en 2005), en décembre prochain, nous irons jusqu'au bout du raisonnement des délégués successifs et de leur entourage.

Pouvons-nous dire que les « 5 gestes » ont été bloqués par la rigidité administrative ? En partie oui, cette première partie en apporte déjà des preuves concrètes.

Les citoyens ont évolué. Ils sont prêts à assumer leur responsabilité individuelle face à l'accident et non plus seulement la déléguer automatiquement à des systèmes de secours publics (sapeurs pompiers, SMUR, SAMU) qui s'occupent de tout... mais aussi avec un décalage de 10 à 30 minutes ! Sur la route, face à la détresse ventilatoire ou à l'hémorragie externe grave, c'est trop tard !

L'administration décide, mais il lui manque souvent le bon sens pour atteindre la cible c'est-à-dire tous les Français. Le Secourisme ne peut plus être réservé à 5% de la population !

Combien de fois le concept des « 5 gestes » a-t-il été explicité ? Peut-être des milliers depuis 1967 ! Nous ne devons que retenir les 5 gestes fondamentaux proposés.

Evidemment, on pourra toujours penser ou croire qu'il est nécessaire voire indispensable d'aller au-delà... mais c'est prendre le risque de rendre flou ce qui est pourtant clair et simple à retenir ; uniquement ce que chaque usager de la route doit savoir c'est-à-dire d'abord et avant tout empêcher l'accidenté de mourir sur les lieux avant que les secours publics ne soient sur place.

Au cours de cette première période, démarré avant la création du CISR et la nomination d'un délégué, nous voyons bien notre inaptitude, en France, à transformer un projet en réalité. Il y a la pression de ceux qui bloquent car cela ne vient pas d'eux !

L'administration, en tant que structure, et les fonctionnaires comme exécutants, résistent, pour ne pas mettre en chantier une action qui demandera un travail conséquent, supplémentaire.

Nous avons vu se concrétiser de plus en plus le « gouvernement des élites » ou les élus (par exemple les parlementaires) ou les décideurs (par exemple les ministres) se voient contraints de suivre leurs orientations, et en fin de compte leurs décisions.

Nous sommes entrés dans un système où les experts, reconnus comme tels, ne laissent aucune place au doute face à leurs certitudes. Sauf quand, plusieurs dizaines d'années plus tard, on comprend qu'ils avaient totalement torts.

La seconde partie sera accablante pour ces pouvoirs publics et ceux qui avaient la possibilité de décider et de mettre en œuvre une idée généreuse, destinée à sauver des vies, à agir sur les mentalités pour changer les comportements sur les routes.

« L'utopie, c'est ce qui n'a pas encore été essayé » a écrit **Théodore MONOD** (1902-2000). Dans le cas qui nous occupe avec ce document témoignage, d'autres ont devancé pour nous cette croyance (l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse).

Il ne s'agit plus d'une utopie. Ce qui est utopique, c'est de continuer le système actuel de diffusion du Secourisme en France qui fait que nous formons moins de secouristes, chaque année, que nos voisins Suisses, proportionnellement à nos populations.

Tant que la conduite à tenir en cas d'accident de la route – accident public car à la vue du public et des citoyens témoins – ne sera pas incluse dans la préparation des permis de conduire (comme épreuve obligatoire), ce sera la honte des pouvoirs publics défailants (comme ils l'ont déjà été hélas pour d'autres drames humains au cours de ces dernières décennies).

Ce 9^{ème} mémoire va être adressé aux plus hautes autorités de ce pays et aux personnes en charge de la sécurité routière. Nous pourrons analyser leur réaction éventuelle d'ici la seconde partie, c'est-à-dire dans trois mois. Et nous positionner par rapport à eux !

Annexes

- Parmi tant d'autres, une question écrite (27 avril 1971) posée au ministre de l'Équipement (transports), par le Député M. **DASSIE**, insérée, avec la réponse dans la revue de l'UNUR en juillet 1971.
- Tiré à part de l'article paru dans la revue « Sécurité routière », n° 126 – 1972. Premier bilan de 5 années d'action.
- Extraits du journal « Survivre » de l'ANUR, en 1974 sur les « 5 gestes qui sauvent » et sur les principales causes de mortalité sur les routes.
- Présentation simplifiée du concept des « 5 gestes » (dans un dossier de presse de l'ASAR) : Pourquoi 5 gestes, qui former et comment ?
- Différents articles de presse (locaux) 1983 et 1984.
- **ONSER** : présentation de l'organisme créé en 1961

Compte-rendu Activité 1970 : pages 1 et 2

Compte-rendu Activité 1971 : pages 1 et 6

Programme 1973.

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route

ALERTER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER
5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route

Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

PERMIS DE CONDUIRE (SECOURS AUX BLESSES)

17939. — M. DASSIE expose à M. le ministre de l'Équipement et du Logement que, pour l'année écoulée, plus de 15.000 personnes ont été tuées et 330.000 blessées à la suite d'accidents de la route. Bon nombre d'entre elles auraient pu être sauvées par des gestes de secourisme. Il faudrait que dans chaque voiture quelqu'un puisse porter les premiers secours. Pour y arriver, il est nécessaire d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire, un petit examen sur les principaux gestes à connaître pour essayer de sauver les blessés. Cet enseignement pourrait être dispensé gratuitement par les organismes de secourisme qui existent. Il lui demande s'il envisage, et sous quelle forme, une telle disposition ? (Question du 27 avril 1971.)

Réponse. — L'un des plus importants facteurs de la sécurité routière étant le bon comportement des conducteurs sur la route, les réformes en cours du permis de conduire accordent la priorité à la pratique de la conduite. L'introduction dans les épreuves de cet examen de notions sur les premiers soins à donner aux blessés est également étudiée, mais elle suscite déjà l'hostilité des corps médicaux français et étrangers. Ces praticiens affirment qu'il est presque impossible de savoir si un blessé apparemment léger n'a pas subi de graves lésions internes. Ils font

en effet remarquer que, très souvent, les blessés de la route sont des polytraumatisés, atteints de lésions particulièrement graves, dont le seul transport exige des précautions qui relèvent souvent de la compétence du médecin ou de secouristes professionnels. Malgré tout l'intérêt que présente la suggestion de l'honorable parlementaire, il est vraisemblable que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience risquent d'être plus dommageables qu'utiles.

Didier Burggraeve

Un jeune étonnant, passionné et efficace



Didier BURGGRÆVE n'a pas attendu d'avoir 20 ans pour faire parler de lui. Très tôt, il se passionne pour le secourisme. Il se souvient qu'étant tout jeune il a assisté à un accident de la circulation et a découvert ainsi l'ignorance des témoins en matière de premiers secours. Cela, comme bien d'autres choses, Didier, comme l'appellent tous ses amis ne l'accepte pas.

La France commence à connaître ce jeune garçon étonnant, passionné par le combat qu'il a choisi de mener, efficace car il progresse toujours. A 19 ans, à la brigade de sapeurs-pompiers de Paris, Didier Burggraeve découvre avec stupeur les réalités d'un fléau moderne : les accidents de la route. Il le vit. Il se sent tout de suite appelé à la tâche. Non, il n'accepte pas cela comme une rançon normale du progrès ! Secouriste du travail à 17 ans, il passe ensuite brillamment tous les autres examens de l'époque (secouriste de la Croix-Rouge, de la Protection Civile, il fait alors partie d'équipes actives, devient spécialiste en réanimation puis moniteur de secourisme).

Déjà il se fait remarquer par sa vivacité et son jugement sûr pour des problèmes qu'il a tôt fait de comprendre.

Le voici donc à Paris, il étonne encore, passe le Brevet de Moniteur National de Secourisme. On le retrouve défendant ses idées devant le général CASSO, Commandant à l'époque les Pompiers de Paris.

DEFENDRE LA VIE DES AUTRES

Didier est à l'aise quand il défend la vie des autres, il est sûr de lui, convaincant, farouche parfois. Il ne recule devient rien, il se passe de loisirs, travaille la nuit, étudie, prépare des dossiers. Il met sur pied des équipes de secouristes dans plusieurs villes du Nord qu'il anime durant ses permissions. Il développe ainsi une activité débordante, attire à lui des jeunes, forme des dizaines de secouristes, organise des conférences, des démonstrations, entraîne et perfectionne des jeunes et des adultes toujours plus nombreux qui viennent le rejoindre.

Mais il ne peut être satisfait de ces résultats locaux. Il lance une campagne, les 5 Gestes qui sauvent. En 1967, il avait déjà proposé d'introduire des notions de secourisme au permis de conduire et surtout la façon d'y arriver.

La lutte commence. Elle n'est pas prête de s'achever. Il le sait dès le départ. Des voix s'élèvent ici et là pour le critiquer, s'étonner de ses initiatives. Il ne les entend pas. Il sait qu'il agit en toute conscience. Il a confiance en lui. Aujourd'hui des encouragements lui arrivent de toute la France.

Il écrit à tous les députés de France (470), un par un, sur sa petite machine à écrire. Des dizaines d'entre eux, non des moindres, soufflés par la justesse de ses propositions et de ses suggestions l'appuient auprès du Gouvernement.

Tous les ministères concernés sont touchés (l'Intérieur, les Transports, l'Équipement, la Santé). Il écrit au Président de la République, il rédige des tracts pour sauver les blessés de la route, il lance une pétition pour recueillir 10.000 signatures, il commence un tour de France afin de sensibiliser l'opinion publique.

LA MÉDAILLE DE VERMEIL

La Médaille de Vermeil de la Protection Civile lui est décernée en novembre 1970 quelques jours avant de recevoir des mains de Madame POMPIDOU, le Prix de la Vocation.

Ce prix, il en est très fier. Fort de cet encouragement de hautes personnalités du pays représentant tous les domaines, son action va encore s'étendre. Il se met en liaison avec M. Jacques BAUMEL, Secrétaire d'État auprès du Premier Ministre, la Mission Interministérielle de Sécurité Routière, il écrit plusieurs fois au Premier Ministre.

Il poursuit inlassablement son œuvre qui ne fait, dit-il, que commencer. Mais laissons-le s'exprimer ; retenez ces

Entraînement des Sapeurs-Pompiers. Position d'un blessé sur le côté (Position sauvegarde)



Conférence sur les 5 textes qui sauvent avec panneaux explicatifs



M. Burggraeve reçoit à Paris, à l'état-major de la Brigade de S.P. de Paris, la Médaille de Vermeil de la Protection Civile



quelques phrases prises au hasard de ce garçon qui imprime aux jeunes qui le connaissent et qui le suivent, la marque de sa personnalité.

« Faire confiance à la jeunesse, c'est le plus beau cadeau que les adultes pourraient leur faire ».

« L'honnêteté, le travail, le courage et la foi finissent toujours par triompher ».

« L'expérience ne jaillit-elle pas de nos bêtises et de nos fautes ? »

« Ce qui fait la force d'une équipe, c'est son homogénéité, son envergure dans l'action, son désir profond de réaliser toujours davantage et d'aller de l'avant ».

« Moi, je voudrais que la route ne soit plus un champ de bataille ; c'est pourquoi je me suis senti investi d'une mission et je pense que je vais la réussir ».

« Pour moi, ce qui est important c'est de lutter jusqu'au bout, même seul, de ne jamais dévier, de ne jamais désespérer. Je suis fort, je suis confiant, je me sens utile. Ce ne sont pas les vivants mais les morts qui me le rappellent ».

« Un jeune ne doit pas accepter d'être incompetent et inutile devant un accident ».

LES 5 GESTES QUI SAUVENT

Didier BURGGRAEVE vient d'être reçu à l'Hôtel Matignon par M. Jacques EISENMANN, Conseiller Technique auprès du Premier Ministre, Chef de la Mission Interministérielle de Sécurité Routière.

Il prétend que les 5 Gestes qui sauvent, appris par les conducteurs permettraient d'épargner des centaines de vies humaines.

Il ajoute qu'il ne sert à rien de dépêcher une ambulance ultra-moderne sur les lieux d'un accident si personne n'a pu entretemps maintenir la vie !

Bouleversé, en début d'année, Didier écrit à nouveau au Président Pompidou. Le Président fait transmettre son projet au Cabinet du Premier Ministre. Il s'appuie sur des arguments très valables. La formule a donné d'excellents résultats dans les pays voisins. La Belgique vient à nouveau de déclencher une nouvelle campagne pour apprendre aux automobilistes les « Gestes qui sauvent ».

Elève du Professeur Marcel ARNAUD, spécialiste du Secours Routier, moniteur de cette discipline, Didier BURGGRAEVE préconise 5 Gestes :

- 1) Appeler les secours (qui, où comment),
- 2) Baliser la route (pourquoi, par quels moyens),
- 3) Bouche à bouche,
- 4) Comment stopper les hémorragies externes,

5) Position de sauvegarde pour les jets inconscients sur la chaussée.

Voilà ces 5 Gestes qui Sauvent, à la portée de tous. Il les défend vigoureusement. L'accident, dit-il, c'est toujours pour les autres mais jamais pour soi. Pourtant, nous sommes tous vulnérables, personne ne se soustrait à la loi de l'automobile, à la loi de la route, à la loi de la vitesse.

Ma vocation, dit-il, si je la connais bien, si je ne puis vivre sans elle, je n'en suis pourtant qu'au tout début.

Mentionnons ici quelques-unes de ses initiatives :

Il a réclamé des ceintures de sécurité à l'arrière des véhicules. Il lutte avec opiniâtreté contre l'ivresse au volant. Membre du Comité National contre l'alcoolisme, il ne laisse rien passer, correspond fréquemment avec les services parisiens.

Il réclame le retrait du permis à vie en cas d'accident mortel et plus de sévérité vis-à-vis du permis dans les autres cas d'ivresse au volant.

Il préconise une trousse de secours destinée aux automobilistes avec l'essentiel, pour les Gestes qui Sauvent, et un triangle de présignalisation. Un carnet personnel sur lequel les infractions commises seraient notées ainsi que l'entretien des organes principaux de la voiture.

LE SECOURISME DE L'AN 2000

Mais son action principale est basée sur l'éducation, une éducation dès l'âge scolaire. C'est sa grande ambition. Il en parle partout, dans des réunions, dans la presse, à la radio, dans des revues, au Ministère de l'Education Nationale. Le problème est là, dit-il, la solution aussi. Il défend ce qu'il appelle le Secourisme de l'An 2000. Il s'agit de l'auto-protection, immédiate, sur place. Il vient récemment de rédiger un article dont voici quelques passages.

« Le Secourisme de l'An 2000, c'est l'action directe et indirecte car secourisme ne signifie pas que « premiers secours », c'est toute une psychologie, un état d'esprit, un mode de pensée.

Un mode de pensée qui permettra à celui ou à celle qui aura reçu une instruction active en ce domaine de se sentir intégré dans le contexte sécurité, de se sentir dans le « coup », responsable de quelque chose ! De quoi ? De la sécurité d'un ou des autres, de la sécurité de ceux qui parfois n'y pensent pas inconsciemment ou bêtement. Mais qu'est-ce donc ce Secourisme 2000, secourisme moderne : la seule solution pour éviter que la moitié d'entre nous ne meure avant 30 ans et l'autre ne reste marquée à vie par l'accident.

Le Secourisme de l'An 2000, ce sont les Gestes qui Sauvent. Seulement, en



Didier Burggraeve, sapeur-pompier à Paris

être conscient aujourd'hui et attendre éperdument le dernier moment pour l'accepter et l'appliquer c'est une incompetence dangereuse et un manque de lucidité manifeste.

L'éducation commence sur les bancs de l'école primaire afin de former de futurs hommes, de futures femmes libres et non esclaves du milieu ambiant (alcool, drogue, etc.) ; des êtres de caractère, de dévouement, de volonté, de courage et de discipline, armés contre les tentations, contre ces comportements stupides, anarchiques, dont celui au volant est un des plus caractéristiques.

Pour agir sur notre sécurité, en France, pour qu'elle soit adaptée à l'An 2000, il faut agir sur la jeunesse, inculquer ce mode de pensée au moment où justement cette mentalité, cette conception des choses se dessine.

Ce sont les jeunes de l'après-guerre qui vont se trouver, dans une vingtaine d'années confrontés avec des situations catastrophiques, des problèmes insolubles, dont nous sentons déjà apparaître les finalités, la pollution par exemple.

Alors autant en emporte le vent de ces suggestions, de ces propositions, de ces conseils, de ces cris d'alarme qui ne touchent les uns et les autres que lorsqu'ils y sont concernés.

L'avenir est incertain si nous continuons de subir ces nuisances sans choisir énergiquement de les faire disparaître ».

Didier BURGGRAEVE doit apporter prochainement 10.000 signatures en soutien aux 5 Gestes qui Sauvent au Ministre de l'Intérieur, M. Raymond MARCELLIN et il a l'intention de demander une audience au Premier Ministre.

LES CINQ GESTES QUI SAUVENT

426

La médaille d'argent du Grand prix humanitaire de France à M. Didier BURGGRAEVE



M. Didier Burggraeve, vice-président de l'Association nationale des usagers de la route, vient d'obtenir la médaille d'argent du Grand Prix Humanitaire de France, pour son action dans le domaine de la protection civile et de secourisme.

Agé de 25 ans, actuellement instructeur de secourisme à l'E.P.I., M. Burggraeve se dirige très tôt vers le secourisme. Moniteur national lors de son engagement aux pompiers de Paris, il crée durant cette même période des équipes de secouristes à Was-

quehal, qui prirent très vite de l'extension sur Villeneuve-d'Ascq, sur Croix, ensuite.

Membre de nombreuses associations, il obtient en novembre 1970, la médaille de vermeil de l'Union nationale de protection civile, dont il est le délégué pour le Nord. Quelques jours plus tard, on lui remet le prix de la Vocation, dans la promotion Louise de Vilmorin. Son activité se développe avec sa campagne nationale des « 5 gestes qui sauvent » qui prend le départ à Nancy, puis à Toulon et dans d'autres départements. Il se rend fréquemment à Paris pour défendre ses idées et il obtient, pour son action, l'appui de nombreux parlementaires.

Titulaire de la médaille d'argent de l'Encouragement au dévouement, M. Burggraeve vient de recevoir les félicitations de M. Gerondeau, délégué à la Sécurité routière, pour ses initiatives en faveur du secourisme. L'émission qu'il prépare actuellement pour la seconde chaîne de télévision, permettra d'étendre son champ d'action national.

Nous lui présentons toutes nos félicitations.

Pour nous,
SAUVER sur la route,
FREINER l'hécatombe routière,
c'est un combat
mais aussi une vocation et un devoir.

1/L ACCIDENT VIENT DE SE PRODUIRE

Il ne faut jamais tenter d'extraire de force un blessé par les portières déformées de la voiture ; sa désincarcération est l'affaire des sapeurs pompiers qui disposent du matériel approprié.

Si le blessé a été éjecté, ou s'il s'agit d'un « deux roues », d'un piéton, il ne faut jamais l'asseoir, l'adosser contre un mur, un arbre, un véhicule, ou s'il est allongé, lui glisser un coussin, une couverture, un vêtement roulé sous la tête.

Il ne faut jamais déplacer sans raison impérieuse un blessé, ce qui provoquerait une aggravation de son état.

Dans tous les cas, il ne faut jamais plier sa tête sur le cou, le cou sur son thorax, le thorax sur son bassin.

Il ne faut jamais donner à boire à un blessé, avec ou sans connaissance, même de l'eau, et bien sûr, surtout pas d'alcool.

Il ne faut jamais évacuer un blessé de votre propre autorité et

surtout pas dans votre véhicule personnel, qui n'est pas agencé aux dispositions d'évacuation.

Il ne faut jamais tenter d'éteindre un incendie d'essence ou d'huile avec de l'eau ; cette dernière ne ferait qu'étendre le feu en véhiculant le liquide enflammé flottant à sa surface.

Si vous n'avez pas d'extincteur, utilisez de la terre, du sable.

Il ne faut jamais laisser s'agglutiner les curieux autour des victimes et fumer près des véhicules accidentés.

2/- LES GESTES DE SURVIE

Pour permettre de faire front à l'hécatombe meurtrière sur les routes, il est indispensable que le public connaisse et applique les gestes de survie ci-après, que nous avons résumés à 5 actions vitales.

1/ALERTER



L'alerte est un acte capital, elle conditionne l'arrivée rapide des secours publics.

Elle doit être immédiate et sans délai.

2/BALISER

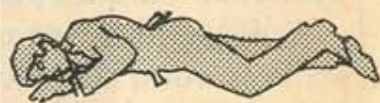
3/RANIMER



Par la pratique du bouche à bouche (ou bouche à nez) dans certaines conditions, sur les victimes menacées d'asphyxie.

Ce geste, qui peut être pratiqué

5/SAUEGARDER



Toute victime qui a perdu, ou peut perdre connaissance, doit être placée dans la position de sauvegarde pour éviter l'étouffement.

Vous constaterez que ces gestes vitaux ont une importance capitale, puisqu'ils assurent le relais indispensable dans l'attente des secours organisés.

Ils vous seront enseignés par les

LES PRINCIPALES CAUSES DE MORTALITE SUR LES ROUTES

Les drames de la circulation routière sont les causes du plus grand fléau social, du plus grand fléau de masse de notre époque.

Le danger de ce fléau a fait brusquement passer en 1972, de la vie à la mort plus de 16.000 personnes et, dans le même temps, il a fait près de 400.000 blessés, dont plus de 100.000 resteront marqués pour la vie.

TAUX DE MORTALITE SUR LES ROUTES

Sur 100 cas de mort :	
TUES SUR LE COUP	10 %
MORTS AVANT L'HOPITAL	
.....	50 %
MORTS A L'HOPITAL	
1er jour	23 %
Après 1er jour	17 %

C'est donc pour au moins 50 % des tués actuels (décès survenu après le drame et avant l'arrivée à l'hôpital) que de meilleurs secours sont pleins d'espérance.

LES PRINCIPALES CAUSES DE LA MORTALITE

1) L'ASPHYXIE :

On en connaît l'importance.

La mort survenant après un accident est due le plus souvent, non pas à la gravité des blessures, mais à l'insuffisance respiratoire se manifestant dans les CINQ MINUTES consécutives et aboutissant à l'asphyxie aiguë, ce que traduit Holmdal en disant :

« 5 minutes pour sauver une vie »
ou Forster :

« Le poumon prime tout, même le cœur ».

Les victimes s'étouffent :

— par les obstacles des voies aériennes :

+ corps étrangers tombés dans le fond de la gorge (dentier, fragments d'os)

+ sang provenant d'une blessure de la tête et inondant les poumons,

+ vomissements aspirés (hab-

ituels chez les comateux et inconscients)

— par raréfaction des globules rouges, les vecteurs d'oxygène (hémorragie, collapsus vasculaire)

— par lésions cérébrales.

Le blessé contracte ainsi une dette en oxygène qu'il est urgent de régler au plus vite.

Il faut se souvenir que tous les grands blessés sont victimes de ce phénomène.

Il faut donc les ventiler et respirer pour eux, et, a fortiori, s'ils ne respirent plus du tout.

COMMENT ?

Evidemment par la respiration assistée ou artificielle.

Mais jamais par la respiration manuelle, aggravante des lésions du thorax et de l'abdomen toujours possible.

SEUL LE BOUCHE A BOUCHE CONVIENT.

2) L'HEMORRAGIE GRAVE :

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, elle n'est pas très fréquente.

En effet, l'hypotension artérielle, la tétractation des vaisseaux dans la plaie... font que, dans de tels accidents, les hémorragies abondantes ne sont pas tellement courantes.

L'hémorragie grave existe ce-

pendant et est souvent mortelle si elle n'est pas aveuglée immédiatement.

L'erreur est alors de mettre un garrot, qui neuf fois sur dix est contre indiqué, sauf cas d'amputation.

50% des tués actuels d'origine asphyxique ou hémorragique pourraient être maintenus en vie, si la pratique du bouche à bouche et de la compression des plaies, était administrée immédiatement par les premiers témoins.

LA CRAINTE DE MAL FAIRE

Selon les enquêtes et sondages que nos délégations ont réalisés auprès des usagers de diverses régions, il résulte que c'est plus par inexpérience, dont par corollaire dans la crainte de mal faire, que par indifférence que l'usager n'intervient pas.

Ensuite, du fait de son inexpérience, il redoute également les éventuelles complications de toutes natures qui pourraient découler de son intervention.

VERS UNE INITIATION DE MASSE

Il existe déjà, au niveau de chaque département, un enseignement traditionnel de secourisme de base, dispensé par des organismes, tels que la Croix Rouge Française, l'Association de la Protection Civile, la Fédération Nationale de Sauvetage, et d'autres associations habilitées, qui se tiennent bénévolement à la disposition du public.

Malgré un pourcentage encourageant de fréquentation des cours, nombreux sont ceux et celles, qui par manque de temps et autres critères, ne sont pas tous jours disponibles pour assister à ces cours du soir durant plusieurs semaines.

C'est pour cela que nous militons pour développer et favoriser une initiation de masse par une formation accélérée pour l'application des GESTES DE SURVIE.

Sans être secouriste, vous poserez néanmoins les notions indispensables pour porter assistance immédiate à ceux que le drame a soudainement frappé, et qui sait, pourrait être l'un de vôtres.

Il s'adresse à vous Monsieur que le problème de la circulation routière ne laisse pas indifférent à tous les chefs d'entreprise pour la formation du personnel, au transporteurs routiers dans la formation professionnelle de chauffeurs, en allant plus loin que les recommandations du décret N° 72541 du 30 juin 1971 orientées seulement vers le déclenchement de l'alerte et les dispositions de balisage, et d'apporter les notions de secourisme suffisantes pour ne pas commettre d'erreurs vis-à-vis des blessés de la route.

A vous aussi Madame, que ce problème concerne à double titre, tant en usager (six million de conductrices) qu'en qualité de gardienne du foyer.

Enfin les jeunes (filles et garçons) à partir de 14 ans.

C'est un devoir autant qu'un droit pour chacun, parce que définitive la mortalité sur les routes, c'est l'affaire de tous.

Campagne Nationale des "5 gestes qui sauvent"

Action Nationale permanente d'information du grand public
animée par Didier Burggraeve depuis le 24 Septembre 1967

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route
au moment du permis de conduire

Campagne organisée par l'Association des Secouristes de l'agglomération de Roubaix
avec correspondants et délégués en France et à l'Etranger

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

ALERTER



BALISER



RANIMER



COMPRESSER



SAUVEGARDER



Brochure gratuite "5 gestes qui sauvent" agréée par le Professeur Marcel ARNAUD

Il y a cinq causes qui font mourir avant l'arrivée
des secours, il y a donc "5 GESTES QUI SAUVENT" :

- 1° **ALERTER** les secours.
- 2° **BALISER** les lieux et protéger les victimes.
- 3° **VENTILER** par le bouche à bouche.
- 4° **COMPRIMER** une plaie qui saigne.
- 5° **SAUVEGARDER** une victime inconsciente en la tournant sur le côté.

Ces gestes sont de réalisation simple par n'importe qui
Une formation de cinq heures (maximum) est suffisante.

Philippe LAUWICK - Délégué Régional Nord-Picardie et Coordinateur National
Pierre BLAHA - Délégué Régional Est
Jean-Marie MAGNENOT - Délégué Régional Centre
Pierre FAURE - Délégué Région Parisienne
Thierry STORY - Délégué Régional Rhône-Alpes
Thierry PEYRONNY - Délégué Régional Normandie-Bretagne

FORMATION AUX "5 GESTES QUI SAUVENT"

1° QUI FORMER ?

Idéalement, toute la population doit connaître ces "5 GESTES QUI SAUVENT".

Mais nous pensons que si déjà, à chaque fois qu'un accident de la route se produit, un témoin au moins est capable de les réaliser, un grand pas sera franchi.

Or il existe un moment privilégié où tout individu est sensibilisé aux problèmes de la route : lors de sa formation pour le permis de conduire.

C'est pourquoi nous militons sans cesse pour que cette formation soit obligatoire lors de la formation au permis de conduire (environ un million de personnes chaque année).

Ceci n'est absolument pas exclusif et toute initiative allant dans le même sens doit être favorisée (éducation nationale entreprise...).

2° COMMENT FORMER ?

La formation doit être exclusivement pratique.

Il ne s'agit pas de former des professionnels du secourisme mais simplement des citoyens capables de maintenir un accidenté en survie en attendant l'arrivée des secours (le premier geste étant l'alerte).

Il faut entraîner le public à la réalisation de ces gestes élémentaires, lui faire faire.

L'expérience prouve que cela peut être réalisé dans de bonnes conditions par un moniteur formé, avec un groupe d'une quinzaine de personnes en cinq heures maximum.

La durée de formation se doit de rester restreinte afin de ne pas rebuter candidats et auto-écoles.

Une exposition à la mairie sur la prévention des accidents et le secourisme

V. 10/12/83

En 1984, la campagne des « 5 gestes qui sauvent » continue

Samedi, à 11 h, sera inaugurée une exposition sur la prévention des accidents et le secourisme, organisée à la mairie de Roubaix par le centre d'Information municipal et l'association des secouristes de l'agglomération de Roubaix avec le concours des sapeurs-pompiers et du SMUR.

Le secourisme a pris un essor très important en France depuis une dizaine d'années. Il est devenu une activité essentielle de la vie moderne. Ce bon spectacle en avant est dû pour une bonne part à la croissance des accidents de la route des années 1965-1970 et à l'impuissance des témoins à réagir. Les choses évoluent lentement car la masse à éduquer est considérable, malgré les progrès de ces dernières années. Le travail à accomplir ne fait que démarrer.

La consigne : « Ne touchez pas aux blessés » a vite été dépassée. Dans quelques cas, très graves, la vie des accidentés était et est toujours entre les mains des premiers témoins.

Pour éduquer la population, parmi d'autres initiatives, il y a la campagne nationale, des « 5 gestes qui sauvent » animée par l'association des secouristes de l'agglomération de Roubaix qui assure désormais le relais d'une action commencée en 1967.

A l'occasion de cette exposition, des moniteurs de secourisme avec le matériel approprié apprendront aux visiteurs et aux jeunes en particulier ce qu'il convient de faire en cas d'accident.

Chaque participant recevra un livret gratuit « 5 gestes qui sauvent » ainsi qu'un auto-collant. Ils

apprendront avec les secouristes présents comment pratiquer la respiration artificielle ou placer un pansement compressif pour arrêter une hémorragie. Des diapositives sont prévues également pour ces renseignements donnés.

Une initiative qui doit précéder, pour les secouristes de Roubaix une Campagne en 1982 auprès des autos-écoles pour apprendre les « 5 gestes qui sauvent » aux candidats au permis de conduire.

T.F.1 à Roubaix pour la campagne des « Cinq gestes qui sauvent »

NE
25/10/83

Après Antenne 2 l'an dernier avec une interview de Didier Burggraeve par Philippe Bouvard en avril puis plusieurs petits films sur les « 5 gestes qui sauvent » tournés à Hem au mois de mai présentés dans l'émission « C'est la vie », la télévision sera à nouveau dans l'agglomération pour faire connaître cette campagne nationale animée par une poignée de secouristes Roubaisiens.

C'est T.F.1 qui sera, cette fois-ci, dans la rue, ce mardi à 15 h afin de filmer un reportage qui passerait un jour aux actualités de 20 h. Le but de l'équipe de M. Burggraeve est de faire comprendre et admettre par la population qu'elle est tout à fait capable de pratiquer les quelques gestes essentiels qui peuvent maintenir en vie un accidenté en attendant les secours.

La campagne des « 5 gestes » s'amplifie donc et quand on sait les efforts déployés par les animateurs, totalement bénévoles, après leurs activités professionnelles, on ne peut que souhaiter que d'autres moyens d'information leur accordent leur aide pour propager leurs idées et déclencher enfin une décision des Pouvoirs Publics.

On parle maintenant d'une émission sur Europe 1 après la chronique de Guy Thomas de fin juillet sur les efforts de M. Burggraeve auprès des Pouvoirs Publics pour faire avancer son projet.

Le journal « le Monde » prépare un article sur la campagne et Philippe Lauwick, bras droit de M. Burggraeve était vendredi dernier au congrès des SAMU pour parler justement des « 5 gestes qui sauvent ».

Tous ceux qui veulent connaître ces gestes peuvent toujours se procurer gratuitement la brochure diffusée par l'ASAR. Il suffit d'adresser une enveloppe timbrée libellée à ses nom et adresse, de format normal, à Association des secouristes 59390 Lys-lez-Lannoy.

L'année 1983 terminée, les animateurs de la campagne des « 5 gestes qui sauvent » mettent en œuvre la stratégie pour l'année qui vient. Il n'est maintenant plus besoin de rappeler quels sont les objectifs de cette équipe de bénévoles agissant au sein de l'association des secouristes de l'agglomération de Roubaix. Disons simplement que le but final est de faire en sorte que, face à accident corporel grave, quelqu'un sache prendre les premières mesures de façon efficace.

Pour ce faire, une formation de base est proposée, reposant sur la conduite à tenir face à chacune des détresses mettant

en jeu la survie des victimes avant l'arrivée des secours : le saignement grave, l'arrêt ventilatoire, l'état d'inconscience. Ajoutons à cela quelques notions de protection des lieux de l'accident (sur route surtout) et sur l'alerte des secours (SAMU, pompiers, gendarmerie selon les circonstances) et nous avons ainsi l'essentiel des « 5 gestes qui sauvent ». Cette formation élémentaire, l'ASAR propose qu'elle soit donnée à chaque candidat au permis de conduire : 4 ou 5 heures de formation suffisent.

Secourisme de masse

Au cours de 1983, les responsables n'ont pas ménagé leurs efforts pour promouvoir cette idée. Plusieurs stages de formation ont été organisés gratuitement sur la métropole ou au-delà. Une exposition avec démonstration a été organisée à Hem. Plusieurs interventions sur les radios locales, un passage de M. Burggraeve sur une radio nationale, la réalisation d'un reportage diffusé sur T.F. 1 de nombreux articles dans la presse régionale ou na-

tionale, etc. Les médias jouent donc un rôle important dans cette action et si la presse locale accepte toujours volontiers de se faire l'écho de la campagne, il n'en est hélas pas de même au niveau national.

Pendant l'utilité, la nécessité de la généralisation de ce secourisme de masse est admise au plus haut niveau médical. C'est ce qui ressort du congrès d'oxylogie de Roissy (oct. 83) auquel M. Lauwick a participé pour présenter les « 5 gestes ».

Plusieurs questions écrites ont été posées au ministre du Transports par des députés contactés par l'ASAR. Chaque jour, les plus hauts responsables sont contactés, invités à faire avancer le projet. De très nombreux documents ont été rédigés et publiés pour faire connaître cette campagne.

Un énorme travail, un labour de chaque jour, mené par une poignée de convaincus qui ont compris que l'on ne pouvait plus tolérer de voir mourir des gens avant l'arrivée des secours tandis qu'un geste simple aurait pu les sauver.

Brochure rééditée

Ce travail continuera donc au cours de l'année 1984. Les responsables ont des projets, rien ne sera épargné pour aller plus loin. De nouvelles séances d'information seront proposées, une conférence sur le secourisme aux usagers de la route sera faite en ce début d'année, des perspectives en vue avec les médias, poursuite des contacts avec les responsables médicaux et administratifs, préparation de dossier, tel est l'essentiel du programme d'action des animateurs.

Rappelons qu'une nouvelle édition de la brochure « 5 gestes qui sauvent » vient de sortir et qu'il est possible de l'obtenir gratuitement contre une enveloppe timbrée envoyée à l'Association des secouristes, 59390 Lys-lez-Lannoy.

Cette brochure rappelle le principal de la conduite à tenir en cas d'accident. Ce n'est qu quand chacun en connaîtra le contenu et sera capable d'ag efficacement que les membres de l'ASAR auront gagné leur pari.

Pour toute information complémentaire sur la campagne des « 5 gestes qui sauvent » vous pouvez contacter le délégué régional : Philippe Lauwick 114 bis, rue J.-B.-Lebas à Croix (59170), tél. (20) 72.50.81. Joindre une enveloppe timbrée pour la réponse à tout courrier.

2-10-74



organisme national de sécurité routière

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ORGANISME

L'Organisme National de Sécurité Routière (O.N.S.E.R.) a été créé en 1961 à l'initiative du ministère des Travaux publics et des Transports sous forme d'une association de droit privé régie par la loi du 1^{er} juillet 1901.

Son Conseil d'administration est présidé par M. Larrieu, ancien préfet de région. Il comprend des représentants des ministères intéressés : Equipement, Intérieur, Armées (Gendarmerie), Affaires sociales (Travail et Santé publique) et des organismes concernés par la Sécurité routière : Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents, Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés, Institut national de recherche et de sécurité, Prévention routière, Secours routier, association « Les droits du piéton », Institut de Recherche des Transports. *Délégation à la Sécurité Routière -*

Le rôle de cet organisme est de procéder aux études et recherches de toutes natures sur les accidents de la circulation routière et sur les mesures destinées à accroître la sécurité de cette circulation ainsi que de promouvoir toutes activités ayant ce même objet.

Dans ses travaux, l'O.N.S.E.R. est animé d'une double préoccupation; d'une part fonder l'action de prévention sur une réflexion étayée par une connaissance scientifique et, en tout cas, objective, de la conduite et des accidents; d'autre part tirer le maximum d'enseignements des mesures prises, en vue de décisions éventuelles ultérieures.

Il permet ainsi à chacun de ses membres d'appuyer leur politique sur une base scientifique commune préparée avec objectivité et sérénité en dehors de tout cloisonnement sectoriel et à l'abri des pressions d'intérêts ou de préoccupations trop immédiates. L'O.N.S.E.R. n'a pas de pouvoirs propres, et notamment pas de pouvoirs réglementaires, son rôle se limite à la préparation scientifique des décisions pour le compte de ses mandants.

L'O.N.S.E.R. a normalement développé son activité dans des domaines non couverts par les organismes existants. Il a plus spécialement consacré ses travaux aux interactions entre les quatre composants de la Sécurité routière : la route, le véhicule, le conducteur et la réglementation.

L'O.N.S.E.R. dispose d'un laboratoire de chocs et de biomécanique à Lyon-Bron, d'un laboratoire de psychologie de la conduite à Montlhéry et d'un centre d'évaluation à Arcueil.

Ces trois centres ont de nombreux contacts et sont souvent appelés à travailler en équipe sur les études qui, par nature, posent des problèmes qui débordent les frontières d'une seule discipline.

le centre d'évaluation

Le centre a pour mission de recenser et d'évaluer les actions importantes susceptibles d'améliorer la sécurité routière ainsi que de juger de l'effet des mesures déjà prises. L'évaluation de chacune des actions consiste à estimer quantitativement si possible les effets que leur éventuelle mise en application pourrait avoir dans les différents domaines concernés (variables selon la nature de l'action, conséquences économiques, budgétaires, sociales, psychologiques, etc.). L'évaluation finale est faite en se référant aux points de vue qui représentent pour les responsables de la décision les critères les plus importants pour orienter un choix. Il appartient à ces derniers de prendre leur décision en fonction de l'importance accordée à ces divers points de vue.

1° L'efficacité d'une action est mesurée par l'estimation du nombre de victimes et du nombre d'accidents évités par celle-ci. Dans de nombreux cas et notamment pour les mesures de prévention (sécurité primaire), le nombre de victimes évolue comme le nombre d'accidents corporels et le problème consiste à estimer le nombre d'accidents évités. Dans le cas où l'action a pour objet principal de diminuer la gravité des accidents corporels (sécurité secondaire), il faut en outre estimer l'évolution de la répartition des victimes entre diverses catégories (tués, blessés graves, etc.).

2° Les coûts budgétaires traduisent les conséquences budgétaires de l'action étudiée pour les années suivant sa mise en application. Ces conséquences se composent d'une part des dépenses budgétaires courantes, et, d'autre part, de l'estimation des différents effets de l'action étudiée sur les recettes et les dépenses de l'Etat (plus de moins-value fiscale, perception des amendes éventuelles, etc.).

3° Le coût collectif a pour ambition de tenir compte de l'ensemble des incidences économiques et sociales pour la collectivité des accidents évités : on examine l'effet de la mesure sur les divers groupes concernés, compte tenu de son calendrier de mise en œuvre, pour ce qui concerne les biens marchands (essences, etc.) et les biens non marchands (temps, etc.) que l'on peut valoriser, classiquement, par examen des décisions antérieures de la collectivité en des individus.

4° Enfin, l'acceptabilité prend en compte les éventuelles résistances de l'opinion vis-à-vis de la mesure envisagée. Le classement des actions en fonction de leur popularité peut être fait en tenant compte à la fois de la nature des actions envisagées et de l'importance de la population des groupes concernée par ladite mesure.

Il est bien évident qu'une politique de sécurité routière doit tenir compte de l'ensemble de ces critères et que, bien souvent, ils peuvent être contradictoires. Dans ces conditions, l'O.N.S.E.R. est amené à proposer des politiques alternatives en fonction des différentes orientations fixées par la volonté politique.

le laboratoire de choc et de biomécanique

L'activité du laboratoire des chocs et de biomécanique est centrée autour de deux thèmes :

- 1° Le heurt du véhicule contre l'obstacle ;
- 2° Le choc du passager ou des personnes impliquées dans l'accident à l'extérieur du véhicule contre les parois de l'habitacle.

Les recherches poursuivies dans le cadre du premier thème sont effectuées à partir d'essais en vraie grandeur sur les équipements routiers de sécurité : glissières, barrières, etc.

Des véhicules téléguidés lancés à grande vitesse sur ces dispositifs permettent la détermination de critères d'efficacité indispensables pour l'implantation de ces systèmes sur les routes et les autoroutes.

Elles sont contrôlées par des mesures de l'efficacité réelle des dispositifs, placés sur le terrain.

Le deuxième thème dicté par l'évolution importante des recherches sur la sécurité secondaire est abordé à quatre niveaux différents :

a) Au niveau de l'observation grâce à des enquêtes bidisciplinaires médecin-ingénieur sur les accidents de la route ;

b) Au niveau expérimental, grâce à des expériences du laboratoire utilisant des techniques de simulation (banc d'essai, volontaires, animaux) ;

c) Au niveau mathématique par l'élaboration de modèles permettant l'économie des expériences et le contrôle des hypothèses ;

d) Au niveau de la réalisation par une étude des systèmes de sécurité existants (ceintures, coussins d'air, etc.).

Les résultats de ces recherches influent sur le choix des systèmes de protection et sont directement utilisables par les gestionnaires de la voirie en France.

le laboratoire de psychologie de la conduite

Les recherches menées dans ce laboratoire sont regroupées en trois grandes catégories :

— Les deux premières : la formation des conducteurs et l'information du public concernant des modes d'intervention de la puissance publique ;

— La troisième : l'analyse des situations de conduite vise à mieux connaître les situations génératrices de risques.

Ces trois catégories sont interdépendantes. L'analyse des situations de conduite apporte une meilleure connaissance des mécanismes qui règlent le comportement du conducteur, contribue à orienter les actions de formation et d'information. Elle suggère, par ailleurs, des interventions en matière d'infrastructure routière, du véhicule et du système réglementation-répression.

Les recherches sur la formation des conducteurs et l'information du public visent essentiellement l'élaboration de méthodes d'une efficacité éprouvée et susceptibles d'être mises ensuite à la disposition des praticiens dans ces deux domaines.

Les propositions d'actions qui en découlent doivent répondre à deux exigences essentielles :

1° Elles doivent être fondées dans leurs moyens, c'est-à-dire être conçues compte tenu des connaissances scientifiques actuelles, qui leur donnent au départ le maximum de possibilités d'atteindre leur but ;

2° Ces actions auront à être validées dans leurs effets. Il est nécessaire pour cela qu'un contrôle sérieux soit institué qui permette d'évaluer l'effet des actions entreprises et fournisse des éléments pour en améliorer l'efficacité. Ceci est d'autant plus nécessaire qu'il est souvent difficile, en matière de sécurité routière, d'établir un lien direct entre les critères relevés et les modes d'intervention, compte tenu de la multiplicité des facteurs en jeu.

les actions de recherches

L'ensemble des travaux de l'O.N.S.E.R. peut être regroupé en fonction de la finalité de leur emploi dans les domaines d'action possibles. Ceux-ci sont, classiquement, les suivants :

- 1 - L'action sur l'homme qui recouvre les actions de formation à la sécurité de l'enfant et de l'adulte, celles de formation à la conduite, celles d'information du public, celles enfin qui touchent à la psychophysiologie des conducteurs.
- 2 - L'action sur l'infrastructure routière qui s'attache séparément aux conditions de la rase campagne et celles des zones urbaines.
- 3 - L'action sur la réglementation de la circulation routière qui s'intéresse à la fois aux textes réglementaires proprement dits et à leur mise en œuvre au niveau de la police de la route ainsi qu'à celui de l'application des sanctions.
- 4 - L'action sur les véhicules qui vise à améliorer tant la sécurité primaire c'est-à-dire les actions de prévention des accidents que la sécurité secondaire, c'est-à-dire les actions de protection des personnes impliquées dans les accidents.
- 5 - L'action sur le secours routier qui a pour objet l'amélioration du système de traitement des dommages corporels subis par les victimes des accidents dans sa phase d'urgence.

A ces programmes généraux s'ajoutent deux domaines particuliers situés l'un à l'amont de ces actions, il s'agit de l'amélioration du système d'information sur la sécurité, l'autre à l'aval des études, il s'agit des actions de l'O.N.S.E.R. en faveur de la pédagogie de la sécurité routière auprès des milieux professionnels directement concernés.

activités et publications extérieures

L'O.N.S.E.R. représente la France dans les réunions internationales sur les recherches en matière de sécurité routière et organise des colloques entre chercheurs.

Il publie régulièrement outre les rapports d'étude trois sortes de documents : les Cahiers d'Études, les Études Bibliographiques, les O.N.S.E.R.-Documents et les O.N.S.E.R.-Actualités.

Les premiers et les deuxièmes sont destinés essentiellement aux milieux scientifiques.

Les troisièmes se proposent de faire le point sur certains problèmes afin d'informer les « décideurs » dans des domaines délicats.

Le but des quatrièmes, enfin, diffusés plus largement par l'intermédiaire de la presse, est d'informer le grand public des résultats des études dont la connaissance peut avoir un impact sur la sécurité routière.



avenue du général malleret-joinville
94110 arcueil
tél. 735 71 50 / 655 34 00

Exploitation combinée des fichiers « accidents » et « trafic »

L'étude a pour objet la constitution des programmes de calcul automatique pour une exploitation coordonnée des fichiers accidents et trafic sous une forme directement applicable à la programmation des opérations de sécurité.

La première étape de l'étude a fourni des outils qui permettent de détecter des zones dangereuses hors intersection du réseau routier.

En 1971, l'effort méthodologique sera poursuivi avec la prise en compte de la gravité des accidents et de la distinction de certains types particuliers d'accidents (glissance, etc.).

Les méthodes seront ensuite appliquées au fichier annuel des accident simplifié, qui est en cours de constitution au S.E.T.R.A. pour les années 1965 à 1969.

Certaines des zones qui auront été détectées feront l'objet d'un examen par une équipe pluridisciplinaire (ingénieurs routier, automobile et psychologue) en vue de proposer les contre-mesures les plus adéquates.

On doit également définir une méthode de détection des carrefours dangereux en fonction du tracé, de la réglementation, du type d'intersection et du trafic.

Efficacité des expériences de limitation de vitesse

Une expérience de limitation de vitesse à 100 km a débuté en mars 1969 sur cinq itinéraires d'une longueur totale d'environ 1.600 km.

L'O.N.S.E.R. avait été chargé :

- de définir une méthodologie d'expérimentation afin de chiffrer l'efficacité de cette expérience, et de connaître l'état de l'opinion en la matière ;
- d'exploiter les résultats et de dégager les leçons de cette expérience.

A la suite des travaux de la Table ronde Sécurité routière, le Gouvernement a décidé en mars 1970 d'élargir l'expérience limitation de vitesse aux 11.500 km de routes nationales supportant la plus forte circulation en France, et de la fixer au niveau uniforme de 110 km/h. L'O.N.S.E.R. a été également chargé de suivre l'efficacité de cette nouvelle expérience.

En 1971 il est prévu d'analyser l'effet des limitations de vitesse 1969 et 1970 par comparaison des observations faites en 1970, 1969, 1968 et années antérieures.

Projection à long terme du phénomène accident

Cette étude a plusieurs buts :

- analyser l'évolution depuis 1954 du nombre des accidents corporels de la circulation routière en France et des victimes correspondantes ;
- rechercher des relations statistiques entre les évolutions du nombre des accidents, du parc des véhicules et de la circulation (véhicule \times km) correspondantes ;
- effectuer des prévisions du nombre des accidents à moyen et long terme en fonction des prévisions des parcs de véhicules et de la circulation ;
- analyser les circonstances des accidents, élaborer des données statistiques de synthèse caractérisant l'évolution passée de ces circonstances, et effectuer une première interprétation des résultats obtenus en cherchant à mettre en évidence l'influence passée ou l'influence possible des mesures de prévention ou de sécurité.

Les travaux ont été sous-traités à un bureau d'études qui a déjà remis deux rapports, le premier traite de la structure des accidents et de l'évolution passée de la sécurité, le second traite des circonstances des accidents.

2-10-74
Les



organisme national de sécurité routière

COMPTE RENDU DE L'ACTIVITÉ DE 1970 ET PROJET DE PROGRAMME 1971

ACTION DE RECHERCHE N° 1

ORIENTATION ET EFFICACITÉ DES MESURES DE PRÉVENTION

La préparation rationnelle des décisions, dans son effort d'éclairage concernant la sécurité et l'optimisation de l'allocation des ressources consacrées à la sécurité, nécessite la détection des éléments défaillants du système de la circulation afin d'orienter l'action de manière sélective et l'estimation de l'efficacité des mesures afin de permettre le choix des meilleurs moyens pour atteindre les objectifs fixés. Dans ce but, les moyens de connaissance des accidents et de paramètres dont ils dépendent sont développés.

Conducteurs et assurance

L'étude visait à connaître le comportement des propriétaires de véhicules automobiles en matière d'assurance (usages et risques couverts) et d'étudier l'incidence de divers facteurs (statut socio-économique, nature, ancienneté et utilisation du véhicule, etc.) sur ce comportement.

Elle a été faite à la demande de l'Association des sociétés d'assurances contre les accidents et a été terminée au début de l'année 1971.

Etude alcool

Cette étude a porté sur l'influence du phénomène alcoolisation sur la sécurité routière. On a recherché plus précisément dans quelle mesure l'alcoolémie (taux d'alcool dans le sang) est liée à la propension à l'accident, et quelles sont l'importance et les caractéristiques de ce phénomène en France.

Cette étude a permis d'apprécier l'intérêt d'un taux légal d'alcoolémie en France et de proposer un niveau pour cette nouvelle réglementation.

Après la fixation de ce taux l'étude se poursuit en 1971 pour savoir si la loi est respectée et quelle est l'efficacité effective d'une telle mesure sur la sécurité des usagers de la route. 3

Tableau de bord sécurité

L'étude, entreprise en 1971, a pour but de mettre au point des procédés de sondage et d'enquêtes sur les conducteurs et les véhicules, afin d'établir un instrument permanent d'observation de la sécurité routière par sondage.

Cet instrument, adjoint à l'utilisation du fichier des accidents, permettra d'apprécier le risque afférant aux principales situations de conduite.

Etude du couple conducteur-véhicule

Elle doit permettre d'apprécier l'influence de certaines caractéristiques du couple conducteur-véhicule sur la propension à l'accident.

2.10.74
LMB



organisme national de sécurité routière

COMPTE RENDU DE L'ACTIVITÉ DE 1971 ET PROJET DE PROGRAMME 1972

ACTION DE RECHERCHE N° 1

ORIENTATION ET EFFICACITÉ DES MESURES DE PRÉVENTION

La préparation rationnelle des décisions, en matière de sécurité routière, nécessite d'une part la détection des éléments défailants du système de la circulation afin d'orienter l'action de manière sélective et d'autre part l'estimation de l'efficacité des mesures afin de permettre le choix des meilleurs moyens pour atteindre les objectifs fixés.

NB: Beaucoup d'études
mais moins de réalisations
comme écriture de la loi
une méthode pour gagner du
temps? LMB

En 1971, un certain nombre d'études se sont terminées, d'autres ont été entreprises et se poursuivent en 1972.

Etude de l'évolution de l'alcoolémie sur route entre 1969 et 1970

Après la fixation du taux légal d'alcoolémie, l'étude sur le phénomène alcoolisation s'est poursuivie afin de savoir si la loi a modifié le comportement des conducteurs et de connaître l'efficacité effective d'une telle mesure sur la sécurité. L'étude qui est terminée a montré qu'aucun effet sensible de la loi n'est actuellement mesurable.

Accidents par marques et types de véhicules

On s'est efforcé, dans cette étude, de comparer les différentes marques et types de voitures de tourisme en fonction des catégories, de la gravité et de la fréquence par unité de parcours, d'accidents corporels où elles ont été impliquées en 1969 sur routes nationales en rase campagne. L'étude a montré que les véhicules a priori les plus vulnérables sont en général au contraire les moins dangereux. Cette étude se poursuit en 1972 afin d'identifier les facteurs qui sont à l'origine des différences en matière de fréquence et de gravité d'accidents mises en évidence.

Tableau de bord sécurité

L'étude, entreprise en 1971 et poursuivie en 1972, a pour but de mettre au point des procédés de sondage et d'enquêtes sur les conducteurs et les véhicules, afin d'établir conjointement à l'utilisation du fichier des accidents, un instrument permanent d'observation de la sécurité routière et de préparation des décisions.

Détection et corrections des points dangereux du système routier

En 1971, une cinquantaine de zones glissantes ont été détectées dans les régions de Lyon et de Bordeaux. Elles ont été inspectées par une équipe pluridisciplinaire et divers aménagements ont été proposés. Il s'agit maintenant (en 1972 et 1973) d'en évaluer l'efficacité pour la sécurité grâce au choix d'un échantillon témoin.

ACTION DE RECHERCHE N° 5

APPROFONDISSEMENT DE LA CONNAISSANCE DU PHÉNOMÈNE « ACCIDENTS »

La détection des routes, des véhicules ou conducteurs dangereux avant que l'accident ne survienne, ou le choix des méthodes propres à réduire le danger présenté par un groupe donné, doivent s'appuyer sur la connaissance scientifique des situations de conduite d'une part, des accidents d'autre part. L'ensemble de ces actions a été regroupé sous le titre « Approfondissement du phénomène accident », synthèse de disciplines variées telles que la biomécanique, le comportement du conducteur, l'analyse du système réglementation-répression, les problèmes de perception, dynamique des véhicules, l'analyse des données.

Contrôle dynamique des véhicules

On cherche à définir des critères objectifs de sûreté du comportement des véhicules par comparaison de différents véhicules opérant dans diverses situations-types. Les critères seront définis à partir des valeurs numériques obtenues dans les modèles simulant les véhicules. Le traitement des résultats des expériences faites en 1971 est en cours et l'étude se poursuit en 1972.

Analyse sur 800 dossiers médicaux d'accidents de la route

Cette étude se fait en collaboration entre l'O.N.S.E.R. et des médecins de l'hôpital de Salon, sur les dossiers possédés par cet hôpital. Cette analyse avait pour objet d'établir une méthodologie d'analyse statistique sur un fichier plus notable. On se propose en 1972 de déterminer une classification de blessés de la route en « types de blessés » dont on étudiera essentiellement la dépendance avec les caractéristiques de l'accident, on cherchera à exprimer de façon complète et synthétique la gravité de l'état d'un accidenté d'après son bilan final, on tâchera d'analyser l'incidence du délai de secours sur l'évolution de l'accidenté, on évaluera enfin l'influence de l'installation de téléphone d'appel d'urgence sur la réduction du délai d'intervention.

Réglementation - répression

Les études que l'O.N.S.E.R. entreprend dans ce domaine sont destinées à fournir des éléments de réponse sur un certain nombre de problèmes spécifiques (efficacité de la répression) et à réunir un ensemble d'informations, tant qualitatives que quantitatives sur le système répressif, son application, les modalités de fonctionnement effectives au sein des organes concernés (Police, Gendarmerie) et le système d'opinion et d'attitudes de l'utilisateur, ainsi que son comportement.

En 1971, l'O.N.S.E.R. a réalisé une étude expérimentale menée dans des conditions réelles et on a cherché à tester l'effet d'un certain nombre de dispositifs répressifs sur le comportement de l'utilisateur.

En 1972, l'O.N.S.E.R. réalisera avec le concours du ministère de la Justice et de la direction de la Gendarmerie trois études : l'une sur le fonctionnement réel de l'appareil judiciaire dans les cas d'infraction au code de la route et d'accidents de la circulation. La deuxième sur l'influence respective de la probabilité et de la gravité des sanctions sur l'attitude des automobilistes vis-à-vis du système répressif et sur leur stratégie de conduite dans certaines situations-types ; la troisième, enfin, sur une campagne expérimentale visant à augmenter le respect de la limitation de vitesse.

2-10-74
LNB



PROJET DE PROGRAMME 1973

Le projet de programme d'études de l'ONSER pour 1973 résulte de la prise en considération de nombreux facteurs. Il a pour objet tout d'abord de répondre aux préoccupations des divers services publics engagés dans le programme finalisé de sécurité routière. Dans le domaine du véhicule, il s'inspire très étroitement des recommandations déposées en 1972 par la commission sur la sécurité des véhicules en matière d'études et de recherches reprises dans une note d'orientation de la DRCR (*). En matière d'équipement routier de sécurité, il a pour objectif de répondre aux besoins de la commission sur les glissières. Le programme a fait également l'objet d'échanges de vue avec les divers « partenaires » impliqués dans la lutte pour l'amélioration de la sécurité. Il assure bien entendu la poursuite des actions entreprises l'année dernière et non encore achevées. Il traduit enfin, pour partie, les préoccupations et les domaines d'intérêt du personnel de l'Organisme chargé de mener à bien les études.

Pour présenter aussi brièvement et clairement que possible les diverses études projetées et pour mettre en évidence leur finalité, on a choisi de les regrouper en un petit nombre de catégories qui correspondent aux domaines d'action où l'on envisage d'utiliser les résultats acquis.

En sécurité routière, on distingue traditionnellement cinq domaines d'action possibles : celles sur l'homme, sur l'infrastructure, sur la réglementation de la circulation, sur le véhicule et sur le secours aux blessés. A ces cinq domaines, nous pensons qu'il faut ajouter une catégorie particulière pour les études dont on ne sait pas, au moment où on les entreprend, si elles n'auront pas des applications possibles dans plusieurs domaines. Enfin, il apparaît utile de créer deux autres catégories pour traiter, l'une des problèmes de recueil et d'analyse des données générales, l'autre de méthodologie et de critères de choix. On fait apparaître ainsi, au total, huit catégories pour classer nos études. A l'intérieur de chaque catégorie, une classification décimale permet de faire apparaître des sous-domaines d'action chaque fois qu'il n'y a pas d'ambiguïté possible et que la compréhension du contenu des études justifie un sous-détail.

Sans entrer dans le détail de chaque fiche élémentaire de recherche, on peut tenter de donner les grandes lignes des actions entreprises, en suivant le plan de la nouvelle classification des études.

1 - Recueil et analyse des données générales

1-1 Méthodologie

On trouve ici un ensemble d'études dont l'objet est de mettre au point des procédés de recueil d'information pour suivre l'efficacité du programme finalisé de sécurité routière et pour orienter les décisions futures.

1-2 Analyse

Il s'agit d'un ensemble d'études préliminaires pour orienter les recherches futures ou pour définir les avant-projets des études.

(*) DRCR : Direction des Routes et de la Circulation Routière du ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.

2 - Action sur l'homme

2-1 Formation de l'enfant

Les études portent sur les circonstances des accidents survenant aux enfants-piétons et sur leur comportement en situation réelle, en vue d'identifier les contre-mesures potentielles. En outre, à la demande du ministère de l'Education nationale, l'ONSER a été chargé de mettre au point d'ici la mi-1974 un brevet de capacité à la conduite des cyclomoteurs pour les enfants de 14 ans.

2-2 Formation des adultes

Outre des études documentaires sur ce domaine, on trouve ici une série d'actions au service du SNEPC (*) en vue d'améliorer le contrôle des connaissances des candidats au permis de conduire, tant dans le domaine « théorique » de la connaissance du code que dans le domaine « pratique » de la capacité de conduire. On trouve également un ensemble de travaux visant à constituer une méthode d'apprentissage à la conduite de la voiture particulière. Enfin, l'ONSER engage, avec le concours de la Sécurité sociale et du ministère des Transports, deux études sur le thème des conditions de travail des conducteurs professionnels de poids lourds en liaison avec la sécurité.

2-3 Information

Pour le compte de la DSR (*), l'ONSER engage une série d'études pour assister cette dernière dans la conception et le suivi de campagne d'information, notamment dans les domaines de la ceinture, de la vitesse et de l'alcool (avec le concours du Haut Comité d'Etude et d'Information sur l'Alcoolisme pour cette dernière). Parallèlement, l'ONSER engage quelques études visant à améliorer l'efficacité de méthodes destinées à diffuser un comportement de sécurité.

2-4 Aptitude à la conduite

Il est prévu de faire le point des données acquises tant à l'ONSER que dans les autres Centres de Recherche dans le domaine de la fatigue et de la vigilance du conducteur et de définir, si possible, quelques applications pratiques de ces connaissances. L'étude de l'effet de certains médicaments sur la conduite entreprise en 1972 sera également poursuivie.

3 - Action sur l'infrastructure

3-1 Rase campagne

Pour le compte du SETRA (*), il est prévu d'engager toute une série d'études dont l'objet est parfois de concevoir certains dispositifs améliorant la signalisation mais surtout de mesurer expérimentalement l'efficacité de dispositifs ou mesures envisagées (signalisation des virages et des carrefours, marquages d'interdiction de dépassement, délinéateurs, éclairage d'intersection ou de section courante d'auto-route, glissières sur terre-plein central).

3-1-3 Equipements autres que la signalisation

Il est prévu de réaliser une étude documentaire faisant le point des connaissances sur les aspects techniques et économiques des équipements routiers de sécurité. Celle-ci sera complétée par une étude ambitieuse dont l'objet est de connaître la fréquence, la gravité et les conditions de chocs contre les obstacles au cours d'accidents de la route, de manière à hiérarchiser les études à engager dans ce domaine et de définir des performances à atteindre par les équipements. Le programme comporte également une étude des performances techniques d'obstacles verticaux fragilisés et un ensemble d'études sur les glissières et barrières de divers types pour le compte du Groupe d'Etudes des Glissières.

(*) SNEPC : Service National des Examens du Permis de Conduire.

(*) DSR : Délégation à la Sécurité Routière.

(*) SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes.

3-1-9 Problèmes d'ensemble

Pour le compte et avec le concours du SETRA, il est prévu de faire examiner, par une équipe pluridisciplinaire, des zones d'accumulation d'accidents sur autoroute et sur des sections glissantes des routes nationales en rase campagne, pour dégager des contre-mesures pertinentes, mettre en place un dispositif expérimental de mesure d'efficacité de ces dernières et préparer, à des fins pédagogiques, un dossier de « cas traités ».

3-2 Agglomérations

Il est prévu d'estimer, par voie expérimentale, l'efficacité d'un certain nombre de mesures constitutives des plans de circulation (sens unique, équipement de feux, refuge piétons, etc.) et de moyens physiques destinés à provoquer un ralentissement des conducteurs dans les traversées des petites agglomérations. Pour mieux comprendre le comportement des piétons, en zone urbaine, il est prévu d'analyser le contenu d'un certain nombre de films portant sur des intersections et des passages réservés à ces derniers.

4 - Action sur la réglementation de la circulation

4-2 Police

On trouve ici une série d'études sur les techniques de répression des excès de vitesse, sur l'efficacité de l'alerte-vitesse donnée aux conducteurs en infraction et sur l'efficacité d'un renforcement contrôlé du niveau d'activité des forces de police sur les vitesses pratiquées et sur les accidents. Cette dernière étude, de grande ampleur, est conduite avec le concours de la DRCR, de la Gendarmerie et du ministère de l'Intérieur.

5 - Action sur le véhicule

5-1 Sécurité primaire

L'ONSER compte poursuivre les études relatives à la dynamique des véhicules automobiles en y introduisant les concepts de l'ergonomie. Il est également prévu d'aborder le problème des aides à la conduite par le biais des besoins d'information du conducteur. Dans le domaine du freinage, et à la demande de la DRCR, il est prévu de lancer une expérimentation contrôlée pour mesurer l'efficacité des dispositifs de freins antibloquants, en vue de prendre une position sur l'opportunité de rendre obligatoire ce système coûteux.

5-2 Sécurité secondaire

On peut distinguer dans les études regroupées sous cette rubrique, outre des études documentaires, divers sous-ensembles : 1) des études de performances techniques des ceintures de sécurité et sacs gonflables ; 2) des études de biodynamique, s'appuyant sur les enquêtes bidisciplinaires ingénieurs-médecins et sur une expérimentation avec animaux et cadavres, pour comprendre les mécanismes de lésion, pour définir des tolérances humaines et pour estimer l'efficacité de certains dispositifs de sécurité ; 3) des études ayant pour but de réaliser un mannequin de recherche peu coûteux, fidèle, fragilisable dans des conditions réalistes, y compris des études pour modéliser la liaison tête-cou.

5-9 Problèmes d'ensemble

Il est prévu de procéder à une revue documentaire sur le thème général « d'ergonomie et sécurité routière », en vue de préparer un programme de travail pour 1974. On poursuivra également l'étude sur la sécurité par marques et types de véhicules pour actualiser les dernières données connues, remontant à 1969, et pour tenter d'estimer l'effet d'un certain nombre de facteurs actuellement non quantifiés d'une manière objective, mais pouvant faire l'objet d'un jugement de valeur.

6 - Secours routier

Se limiter à cela c'est
laisser mourir plus cent.
de vies humaines chaque année.

On envisage de procéder à une mesure expérimentale de la réduction du délai d'intervention due à des bornes d'appel d'urgence et de concevoir un plan d'expérience pour en valider l'efficacité sur le bilan final des victimes d'accident.

8 - Méthodologie et critères

Le coût des blessures infligées aux victimes d'accidents de la route est un élément très important dans le choix ou le rejet de tel type de contre-mesure potentielle. Cependant, le classement actuel en trois classes de victimes est très grossier. On se propose d'examiner le coût de certaines blessures caractéristiques en liaison avec l'aménagement du véhicule. On souhaite par ailleurs passer en revue les techniques « classiques » et « modernes » d'analyse statistique de manière à mieux connaître les domaines d'application de celles-ci aux problèmes habituels posés par les études de sécurité.



avenue du général malleret-joinville
94110/arcueil
tél. 735 71 50/655 34 00

Bibliographie

- Mémoires antérieurs sur les « 5 gestes qui sauvent » :
1 (1981), 2 (1982), 3 (1984), 4 (1992), 5 (1997), 6 (1998),
7 (1999), 8 (2003). (Détails sur le site internet).
- Brochure gratuite « 5 gestes qui sauvent » 9 éditions (1972 à 1993)
625 000 exemplaires.
- « La mort inutile » - Christian GERONDEAU – Ed PLON – 1979.
- « Les blessés de la route » - Marcel ARNAUD – Ed MASSON – 1961.
- « Précis de Secourisme routier » - Professeur ARNAUD et Médecin Général
GENAUD – Ed FRANCE SELECTION – 1971.
- Tomes I (1997), II (1999), III (2003) sur l'œuvre du Professeur Marcel
ARNAUD – Didier BURGGRAEVE – CAPSU.
- Bulletins du CAPSU – n° 1 à 35 (février 2005).
- « Pour un Ministère de la Protection Civile » - Didier BURGGRAEVE – 1982
- « Dossier spécial « ALCOOL AU VOLANT » - CAPSU – 1993.
- « Cinq gestes » - Chapitre VIII (Mémoires – 1968-1969) – 1979.
(15 chapitres ont été écrits, pour la période 1965 à 1970).
- « Programme d'action du CAPSU » - 1987.