

## Commission Partage de la Route, Maîtrise des Déplacements

### **L'indispensable reconnaissance des blessés**

Recommandation adoptée en séance plénière du 28 novembre 2022

#### **1° Contexte et Enjeux :**

Un accident de la route, c'est une onde de choc. D'intensité plus ou moins forte qui affecte profondément et inmanquablement des vies et notre société. Il est nécessaire de rendre visible toutes les conséquences d'un accident pour que les usagers les comprennent, les appréhendent, y soient réceptifs et sensibles. L'objectif étant de rendre plus légitimes et incontournables la politique de sécurité routière et les actions de prévention menées par l'ensemble des acteurs impliqués.

Ces dernières années, 3 000 personnes ont été tuées et plus de 65 000 blessées chaque année dans un accident de la route et de la rue.

L'insécurité routière a des conséquences collectives humaines et financières, notamment par les coûts sociétaux qu'elle engendre qui sont estimés à 50,9 Md€, soit 2,2 % du PIB <sup>(1)</sup>. Elle a aussi des conséquences individuelles immédiates et au long cours, et cela sans distinction du caractère mortel ou non de l'accident.

En effet, 6 mois après l'accident, près de 89 % des blessés graves et 58 % des blessés légers disent ne pas avoir retrouvé un état médical équivalent à celui précédent l'accident. Un an après l'accident, 16 % des victimes présentent un stress post-traumatique, engendrant une qualité de vie dégradée et un retour tardif au travail. <sup>(2)</sup>

Enfin des années après l'accident, des handicaps demeurent et affectent la vie des blessés et de leurs proches.

Pourtant, trop ignorées du grand public et de la sphère médiatique, ces données ne percent pas, occultant ainsi la réalité de l'impact individuel et collectif pour toutes les victimes et leurs familles.

Afin de parvenir à l'objectif européen et mondial de réduire de moitié la mortalité et le nombre de blessés (cf. Déclaration de Stockholm), il est urgent de mettre à profit le caractère interministériel de la Délégation à la Sécurité Routière pour renforcer l'information et la prise en considération des personnes blessées et de leurs familles en qualité de victimes de l'insécurité routière en:

- redéfinissant et en complétant les indicateurs existants notamment des blessés ;
- impliquant les citoyens à l'occasion d'une grande consultation ;
- renforçant la communication, entre autres, par l'accès simplifié et organisé des témoignages des victimes et de proches à destination des médias, des politiques et des acteurs de la prévention.

Au regard de ce constat, **la commission propose les recommandations suivantes :**

## **2° Recommandations :**

### **1 - Redéfinir et élargir les indicateurs relatifs aux blessés**

- **Etablir et codifier un lexique universel et simplifié du champ lexical du nom et de l'adjectif « blessé » rattaché à l'insécurité routière.**  
Il est en effet plus difficile de « définir » un blessé qu'un tué. Les notions et nuances sont variées (*victimes directes/indirectes, blessés graves/légers, hospitalisés aux urgences/services hospitaliers, « simples » consultations chez les médecins traitants...*), complexes car elles font appel à des notions médicales que le grand public ne peut pas s'approprier (*MAIS*<sup>(3)</sup>) et incomplètes car elles ne prennent pas en compte les personnes « impliquées » au sens large.
- **Prendre en compte les personnes blessées dans la durée (flux et stock) dans les données statistiques de la sécurité routière.**  
Cette approche au long cours rendrait compte d'une manière plus juste et factuelle de la réalité des personnes « encore touchées » par l'accident en qualité de blessés ou de victimes collatérales (parents, enfants, fratrie, collègues, élèves d'un établissement scolaire concernés par un drame...). L'effet des grands nombres pourrait opérer une sensibilisation plus efficace.
- **Compléter les indicateurs existants de l'accidentalité routière par de nouvelles données de nature à traduire de manière plus complète et pragmatique l'impact individuel et collectif (économique, social, humain) de l'insécurité routière et de l'ensemble des victimes qu'elle génère. Cf propositions non exhaustives en note de bas de page.<sup>(4)</sup>**

### **2 - Intégrer les blessés dans la communication**

- **Cerner, en préalable, la perception et la compréhension de l'insécurité routière** en organisant une consultation citoyenne portée par un collectif d'acteurs publics, privés et associatifs engagés en matière de sécurité routière. Les résultats pourront contribuer à identifier les freins et les leviers à actionner pour une meilleure conscience, compréhension débouchant sur une sensibilisation adaptée.

- Organiser une communication institutionnelle de la Délégation à la sécurité routière (DSR) et de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)
  - Dans les communiqués de presse de la DSR :
    - Intégrer dès le titre, l'évolution du nombre de blessés,
    - Intégrer le coût global de l'insécurité routière aux bilans annuels de l'accidentalité,
    - Communiquer annuellement sur le coût de l'insécurité routière (de manière distincte du bilan annuel de l'accidentalité) selon un calendrier à déterminer (projet de loi de finances, projet de loi de financement de la sécurité sociale ?...).
  - Dans les bilans annuels de l'ONISR :
    - Indiquer les chiffres des personnes blessées dans les données comparatives européennes
- Faciliter la parole des personnes blessées et la rendre audible et médiatique

Témoigner c'est agir. Outre le fait de contribuer à la reconstruction des victimes blessées et à leur besoin légitime d'être entendues et considérées, les témoignages permettent par leur caractère factuel une sensibilisation efficace. Les associations formées en consortium ou collectif, pourraient être les acteurs du recueil sécurisé de ces témoignages et de la mise en relation des victimes, des médias, des politiques, des acteurs de prévention (milieu éducatif, entreprises...).

Cette ressource de témoignages permettrait de répondre facilement et rapidement aux demandes de journalistes quand elles sont formulées. Elle pourrait aussi permettre une démarche proactive vers les médias, qui grâce à un accès facilité aux témoins seraient plus enclins à les envisager plus fréquemment dans leur traitement de sujets.

- (1) ONISR Bilan accidentalité 2019, France métropolitaine, Accidents corporels et matériels
- (2) ONISR Bilan accidentalité 2019, page 141
- (3) Terme consacré au niveau international qui signifie : niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte
- (4) **Impact Individuel** : journées d'arrêt de travail, perte salariale, perte emploi, impact psycho, suivi médical, implications des aidants, % de personnes qui disent retrouver une vie = à avant l'accident ; % complications médicales et handicap (cf p141 bilan accidentalité ONISR), conduites addictives, isolement social, dépression, séparation.
- Impact Collectif** :
  - Nombre d'hospitalisations, durée moyenne, coût en €, personnel hospitalier mobilisé
  - Nombre de consultations, d'exams, de médicaments prescrits
  - Arrêts de travail, nombre et durée moyenne, indemnités journalières
  - Allocation adulte handicapé, AAH, rente d'invalidité versée aux blessés...
  - Aide sociale versée pour l'hébergement en Foyer d'accueil médicalisé des blessés
  - Indicateurs réponse pénale /mobilisation justice (via fichier Cassiopée) : nombre et type de condamnations au casier judiciaire ; nombre et durée de suspensions et annulations du permis de conduire ; peines complémentaires ; montant amendes (recouvrées/non recouvrées) ; points perdus ...
  - Indemnisation des blessés par assureurs et Fonds de Garantie