

6th IRTAD Conference

Better road safety data for better safety outcomes

10-11-12 october 2017 Marrakech, Morocco

**Analyse des conditions de production des données
d'accidents de la route :
cas des forces de l'ordre en Algérie**

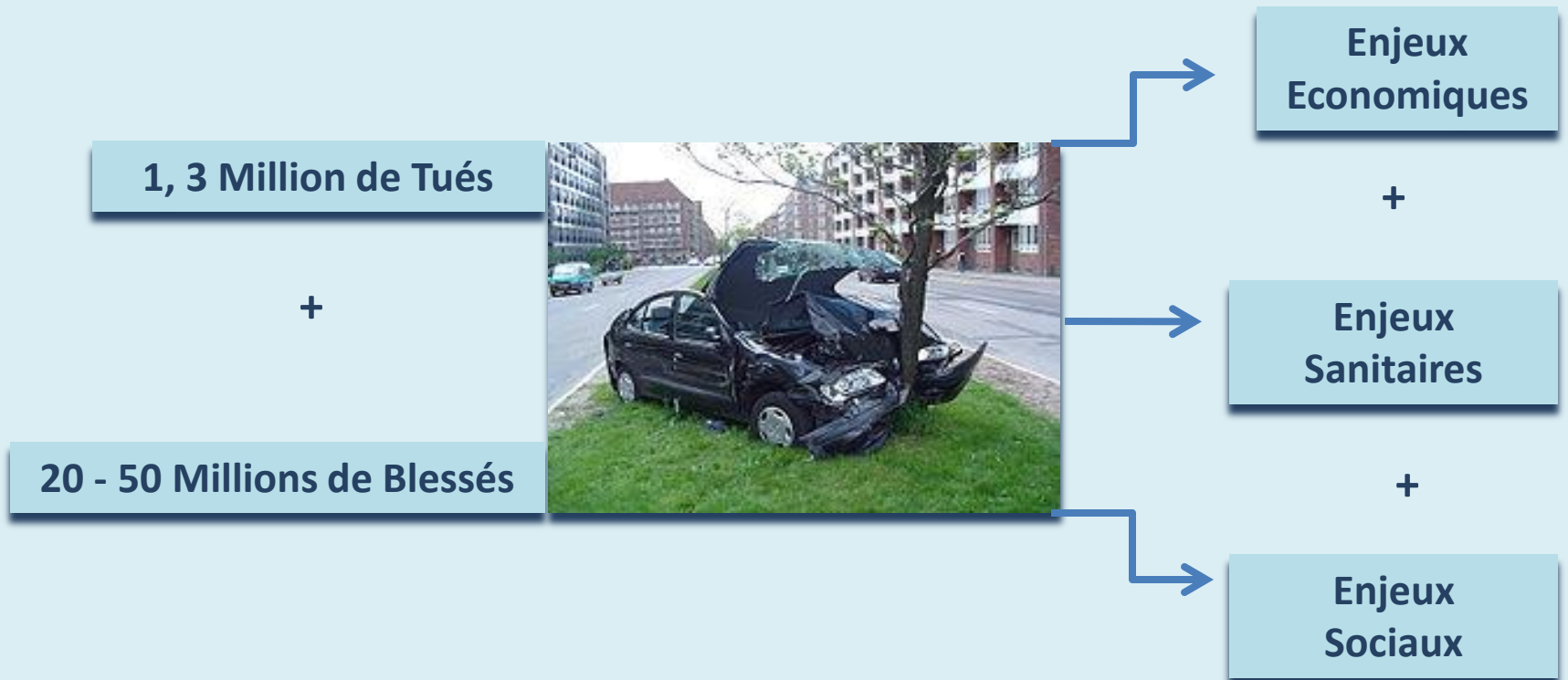
Houria Bencherif & Fares Boubakour

Institut d'Hygiène et Sécurité Industrielle – Université Batna 2 – Algérie
Laboratoire Management – Logistique – Transport -Université Batna 1 – Algérie

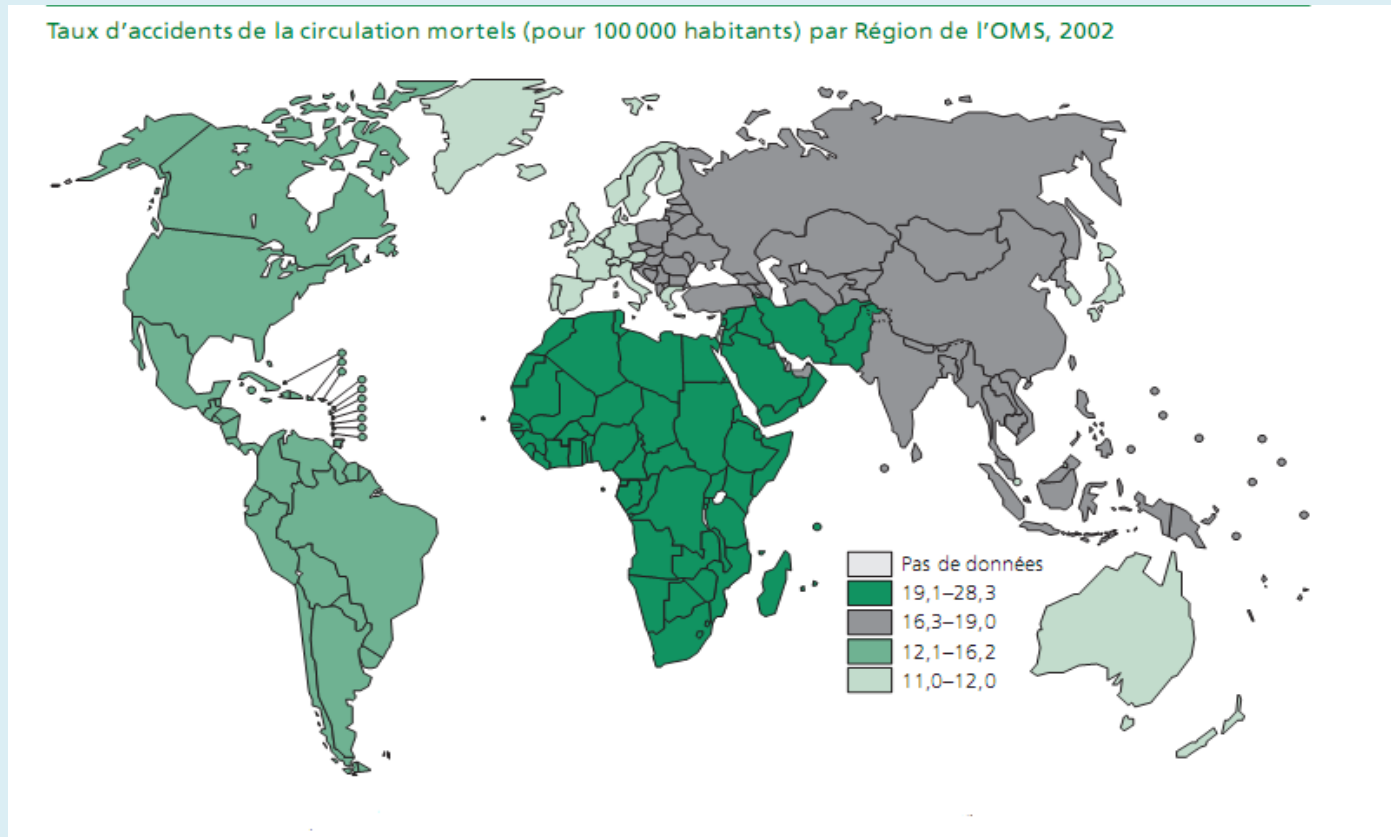
Plan de la présentation

1. Introduction
2. Présentation du contexte de l'étude
3. Méthodologie de travail
4. Résultats
5. Conclusion

1. Introduction



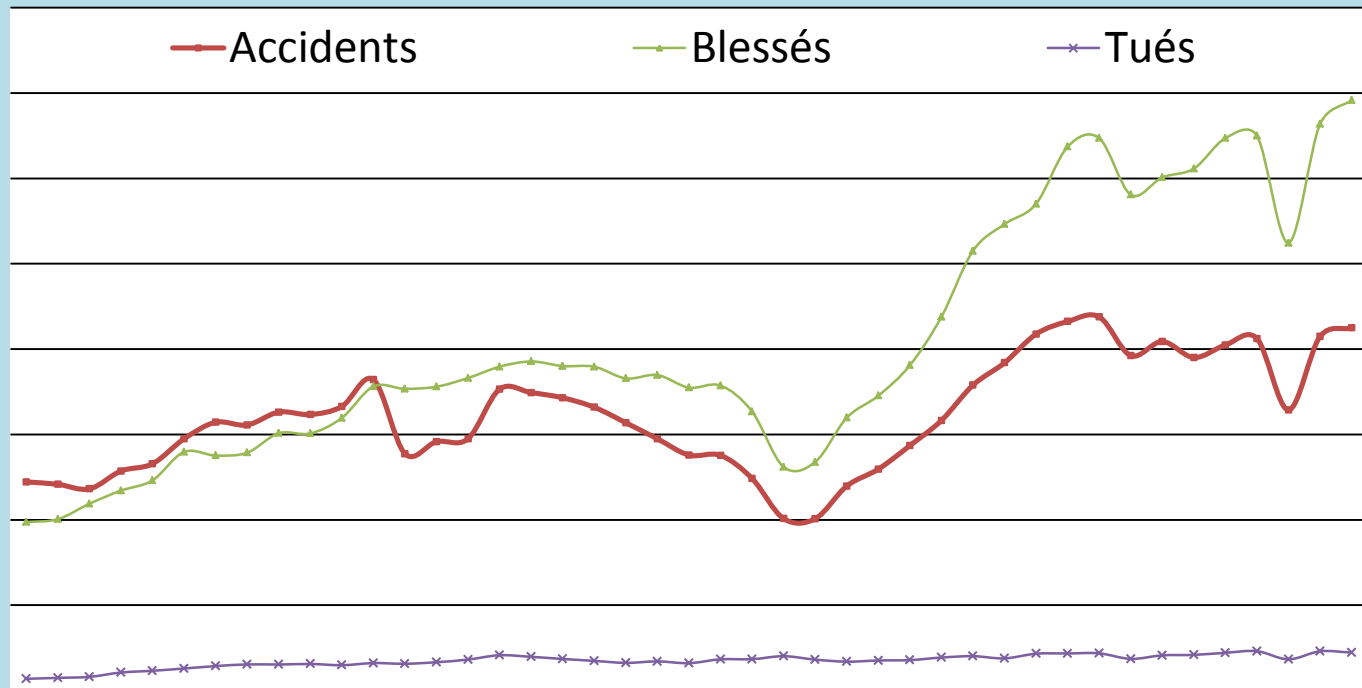
1. Introduction



Près de 90 % des décès sur les routes surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent moins de la moitié du parc mondial de véhicules immatriculés

2. Présentation du contexte de l'étude

2.1. Taille du problème

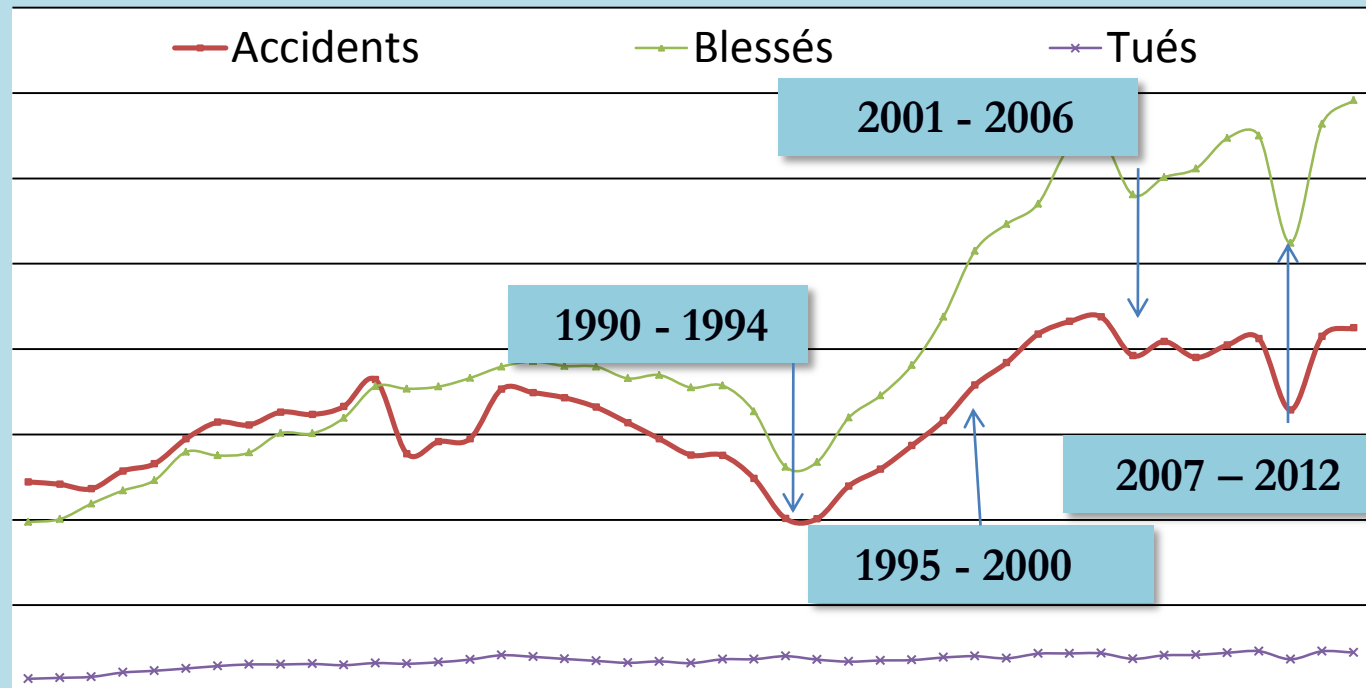


En 2013 : 44907 accidents, 69582 blessés et 4540 morts.

En 2014 : 40101 accidents, 65263 blessés et 4812 morts

2. Présentation du contexte de l'étude

2.1. Taille du problème



En 2015 : 32921 accidents, 52447 blessés et 4267 morts.

En 2016 : 27168 accidents, 41544 blessés et 3718 morts

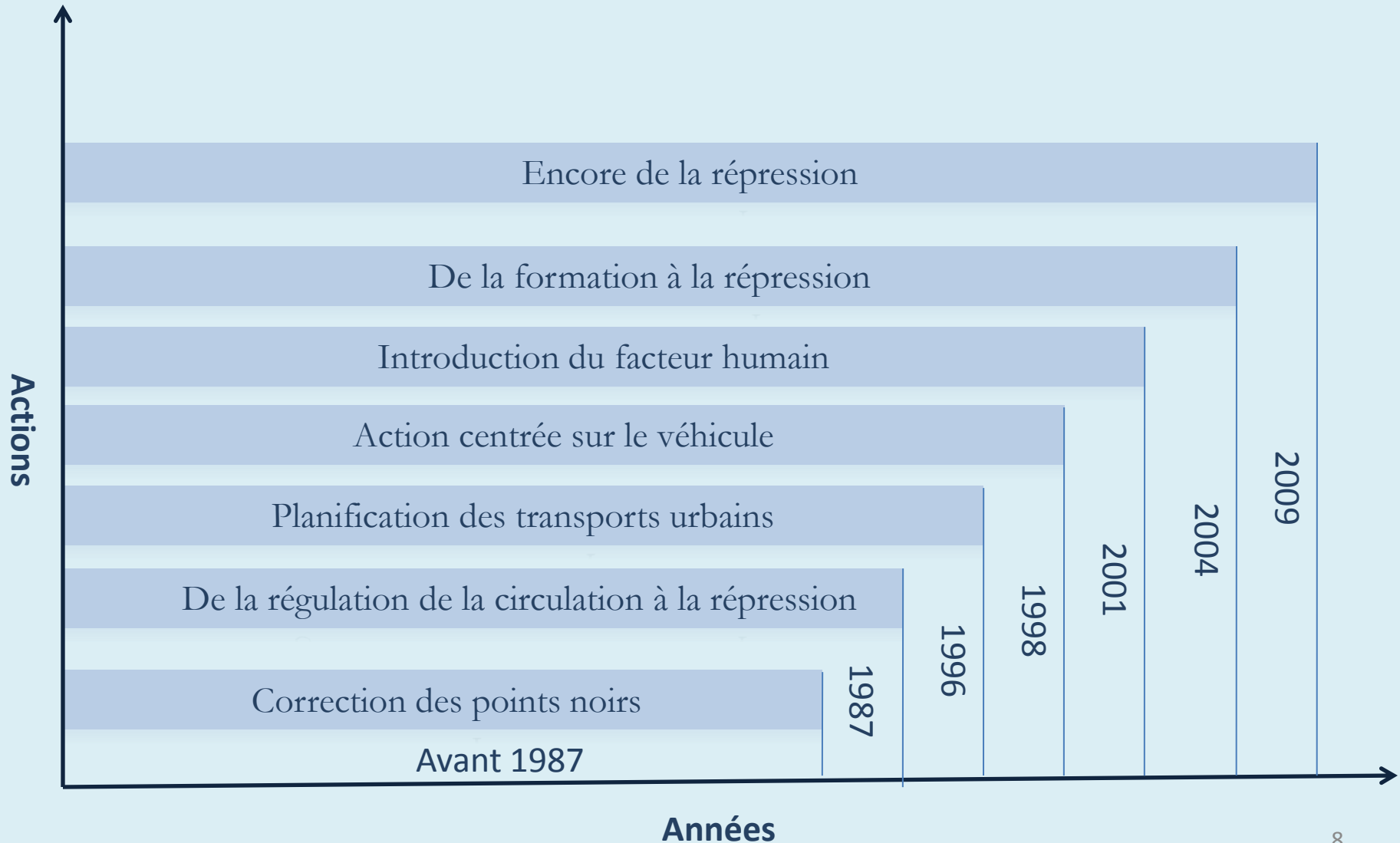
2. Présentation du contexte de l'étude

2.2. Quelques constats sur les causes des accidents

- Réseau routier inadapté aux volumes du trafic motorisé: mixité des modes de déplacements, manque d'équipement (marquage, signalisation, etc.) ou d'un entretien suffisant,
- Voie urbaine ne faisant pas suffisamment la part des usagers vulnérables (piétons et deux roues) ou en mauvais état,
- Attitudes et comportements des usagers en contradiction avec les règles de sécurité, excès de vitesse en conduite agressive, négligence des conducteurs vis-à-vis des piétons, consommations,
- Vétusté du parc de véhicules, surcharge en passagers et en marchandises,

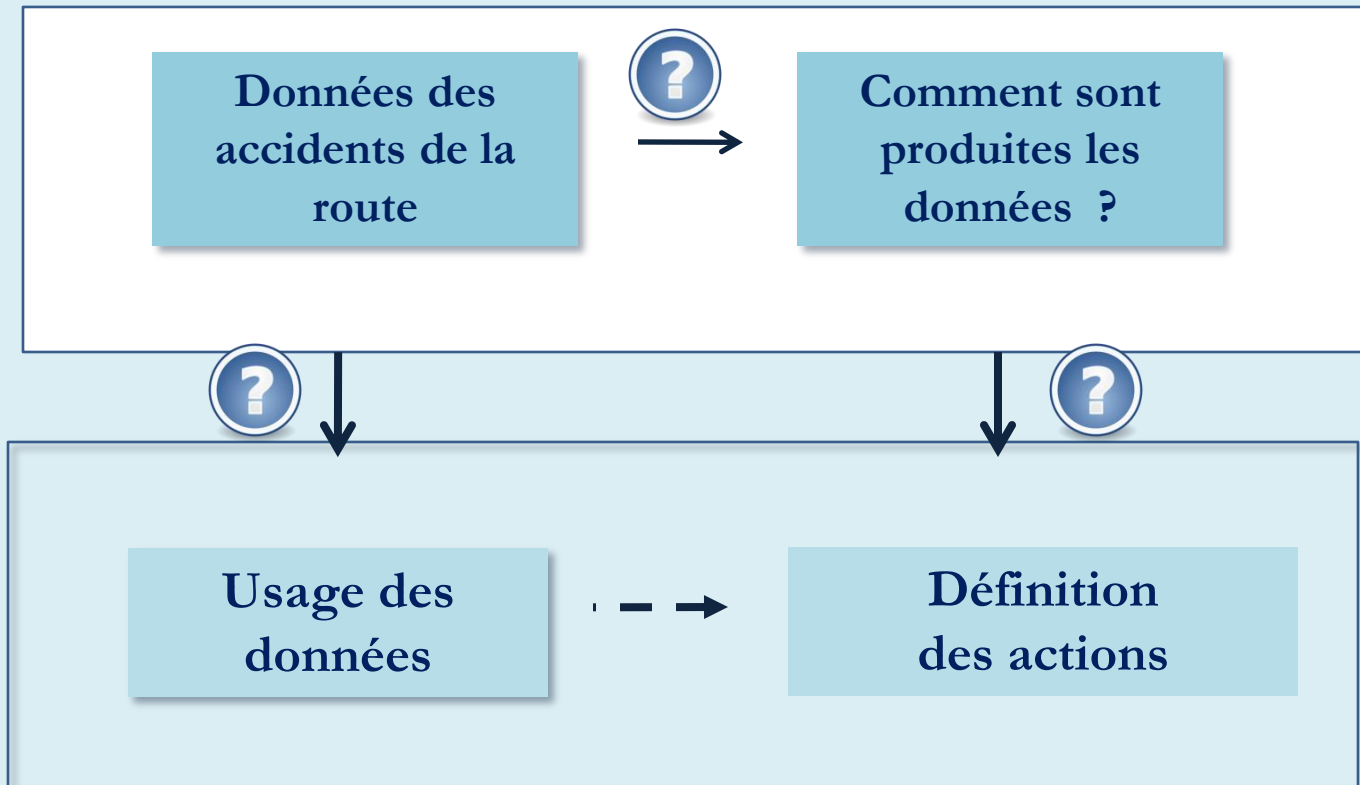
2. Présentation du contexte de l'étude

2.3. Evolution des actions publiques



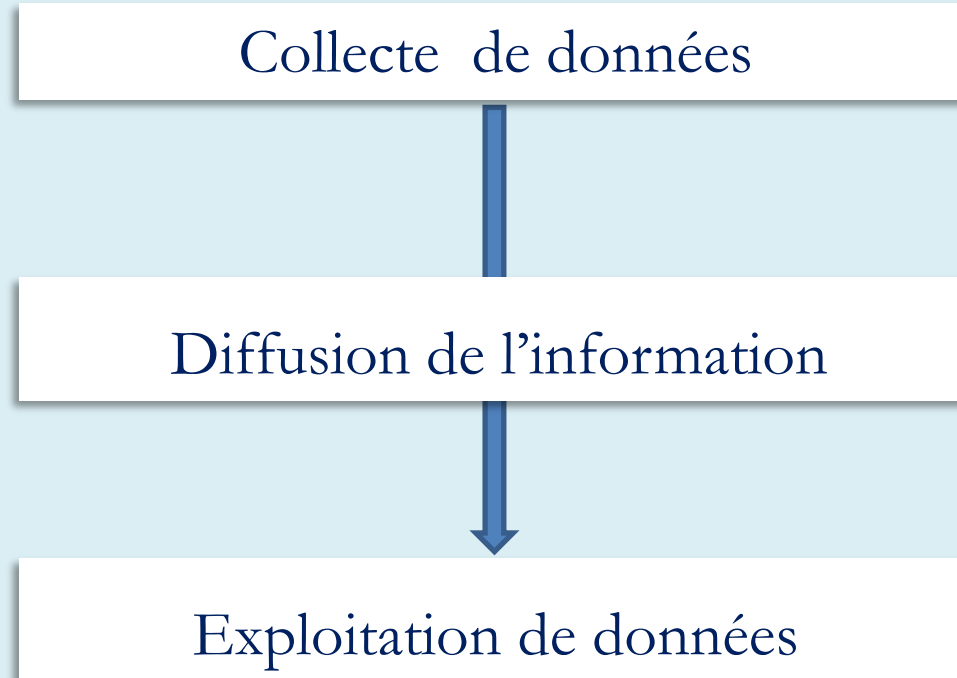
2. Présentation du contexte de l'étude

2.4. Système de collecte des données

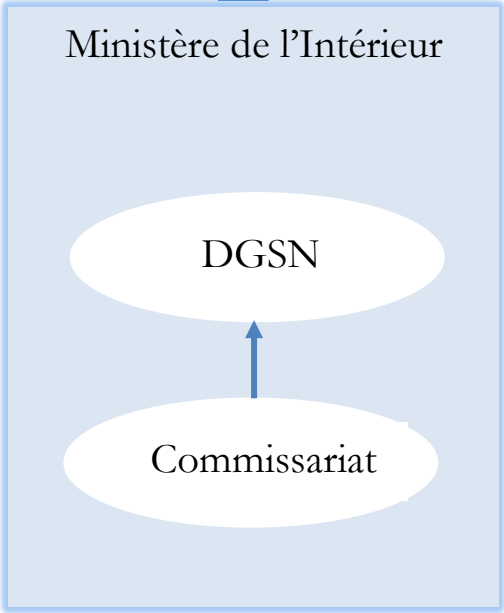
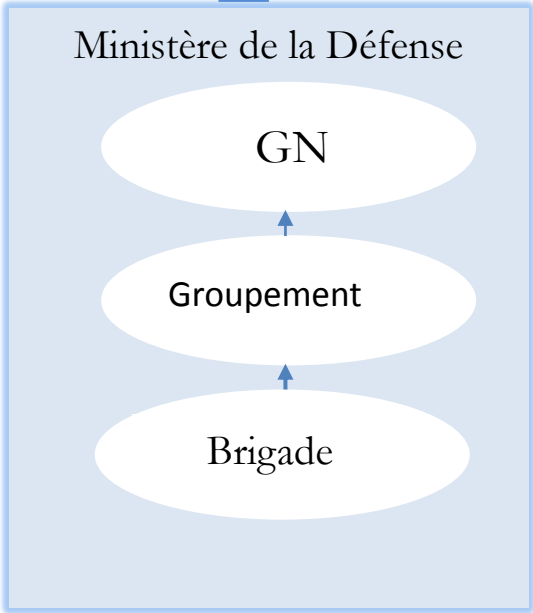


2. Présentation du contexte de l'étude

2.4. Système de collecte des données

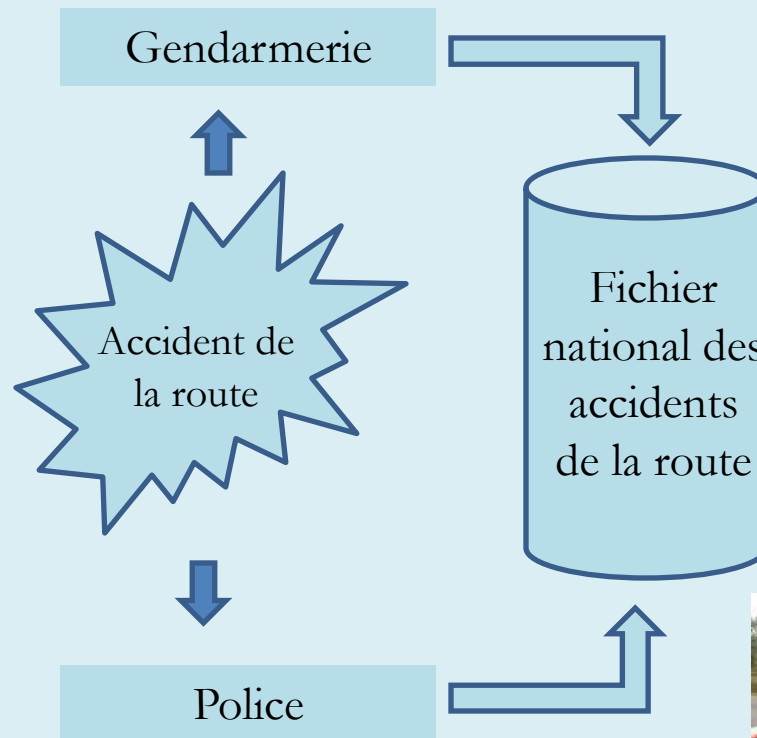


FICHER NATIONAL DES ACCIDENTS
Ministère des Transports (Avant 2001)
CNPSR (Après 2001)



2. Présentation du contexte de l'étude

2.4. Système de collecte des données



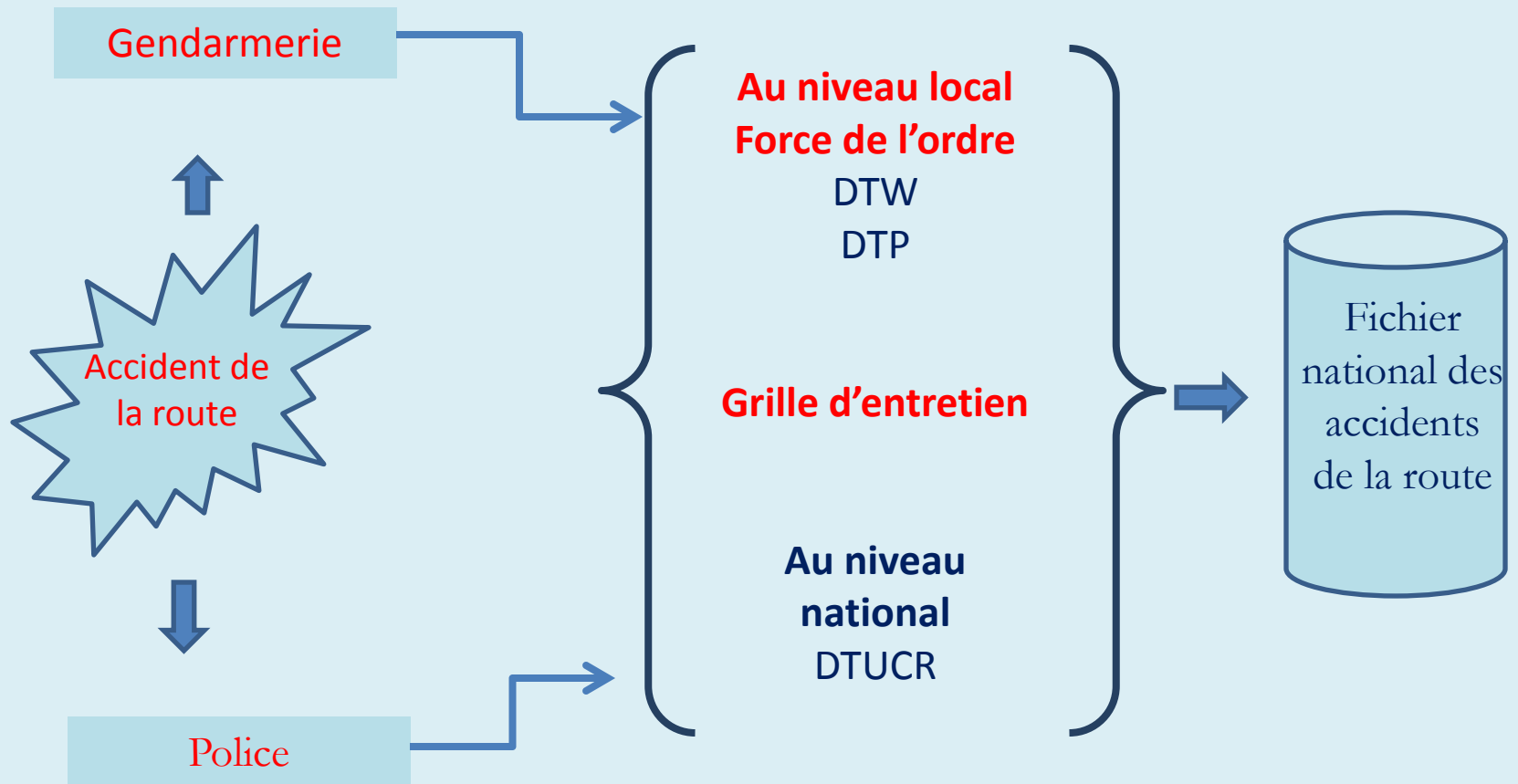
2. Présentation du contexte de l'étude

2.4. Système de collecte des données

Le système de collecte des informations sur les accidents de la route présente de nombreuses insuffisances dont le sous-enregistrement et les erreurs de déclaration constituent les principales lacunes. Mais, ces données sont indispensables pour définir des actions publiques de sécurité routière.

Qu'en est-il de la situation réelle en Algérie ?

3. Méthodologie de travail



3. Méthodologie de travail

1. La connaissance des mécanismes de production de données sur les accidents de la route au niveau local passe en premier lieu par une rencontre avec les agents qui enregistrent, traitent et diffusent ces données au niveau des commissariats et des brigades de la gendarmerie.
2. Les entretiens conduits permettent de mieux appréhender le fonctionnement du système de fabrication de données au niveau local et d'identifier les défaillances qui apparaissent tout au long de la chaîne de production de données.
3. Les défaillances identifiées constituent une première étape vers la compréhension des critiques des pouvoirs publics à l'égard du système de production de données sur les accidents de la route et par conséquent leur réticence quant à leur utilisation.

4. Résultats

1. Des effectifs limités pour une activité très mobilisatrice en hommes

- La survenance d'un accident nécessite le déplacement des forces de l'ordre.
- Ce travail nécessite du temps et des moyens humains et financiers allant du constat de l'accident passant par les la mise en application des procédures administratives et juridiques jusqu'à la diffusion des informations.



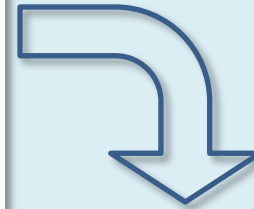
2. Insuffisance des moyens des forces de l'ordre

Les moyens humains des forces de l'ordre peuvent être appréciés à partir des effectifs dédiés à la sécurité routière qui semblent d'ailleurs insuffisants.

4. Résultats

3. Réticence quant à l'utilisation de la fiche d'enregistrement par la police

Notons à ce niveau que les agents de la police utilisent rarement la fiche d'enregistrement des accidents de la route. Ils évoquent la difficulté liée au nombre important de variables à enregistrer pour chaque accident en utilisant cette fiche.



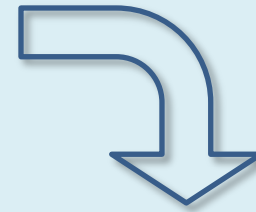
4. Un stockage de données pour des fins non claires et peu d'analyses de données

Le recueil des données est quotidien mais l'exploitation reste très limitée.

4. Résultats

5. Absence de la formation

L'absence de la formation posent le problème de la qualification de ces agents pour mener à bien leur travail (dans le domaine de l'enregistrement des accidents de la route en particulier et leur réticence quant à l'utilisation des fiches destinées à l'enregistrement des accidents de la route.



6. Des procédures de travail focalisées sur l'aspect juridique

Nous avons remarqué que l'enregistrement des accidents s'est focalisée sur l'aspect juridique qui permet de déterminer les responsabilités impliquées dans l'accident. Par contre ces informations peuvent être utilisées pour décrire une situation, faire son analyse et proposer ensuite des mesures appropriées.

4. Résultats

7. Une activité qui fait partie du travail quotidien

- La description de l'activité de production de données sur les accidents commence par l'enregistrement des informations sur les lieux d'accident
- La question de la définition de l'activité de production de données sur les accidents de la route nous amène à la frontière de l'organisation du travail des forces de l'ordre.



- **Le système de construction de données n'a pas d'objectifs précis pour la sécurité routière.**
- **Les conditions de construction de ces données influencent la qualité du produit.**

5. Conclusion

1. Les défaillances qui caractérisent le fonctionnement de la chaîne de production de données par les forces de l'ordre sont d'ordres humains, organisationnels et financiers.
1. Les résultats obtenus expliquent en partie les critiques des pouvoirs publics à l'égard du système de production de données sur les accidents de la route et par conséquent leur réticence quant à leur utilisation.
2. Cette situation constitue un frein puissant à l'action des pouvoirs publics dans le domaine de lutte contre les accidents de la route. Ainsi, elle rend plus incertain le choix des actions à conduire d'où la nécessité d'améliorer le recueil des données existant et concevoir un système interactif aux enjeux de la sécurité routière.