



Ministère de l'Équipement,
du Transport, de la Logistique et de l'Eau
Direction des Routes

LES DÉFIS DE COLLECTE DE DONNÉES DANS LES PAYS AFRICAINS

CAS DU MAROC

PAR SOUMIA JANNAN



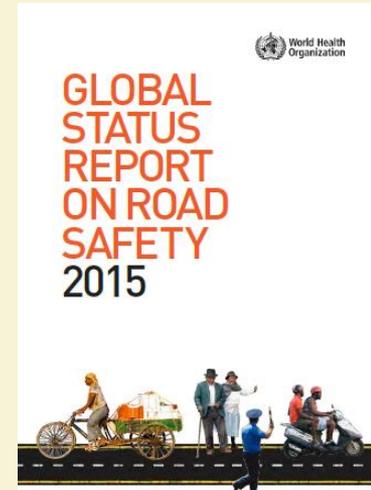
Octobre 2017



INTRODUCTION - Problématique de sécurité routière en Afrique



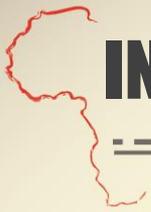
- ◆ Taux d'accidents mortels le plus élevé, bien qu'étant la région où le taux de motorisation est le plus faible;
- ◆ Taux estimatif des décès de 26,6 pour 100 000 habitants, contre 17,4 au niveau mondial.
- ◆ Cependant, la région est la moins motorisée, avec 46,6 véhicules pour 1000 personnes, contre 510,3 véhicules pour 1000 personnes dans la Région européenne.



Rang	Taux estimatif d'accidents mortels/100 000 habitants
1	Région africaine (26.6)
2	Région de la Méditerranée Orientale (19.9)
3	Région du Pacifique occidentale (17.3)
4	Région de l'Asie du Sud-est (17)
5	Région des Amériques (15.9)
6	Région Européenne (9.3)



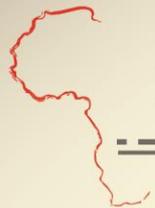
Rang	Nb de véhicules pour 1000 habitants
1	Région Européenne (510.3)
2	Région des Amériques (502.8)
3	Région du Pacifique occidentale (250.5)
4	Région de l'Asie du Sud-est (168.9)
5	Région de la Méditerranée Orientale (126.0)
6	European Region (46.6)



INTRODUCTION - Efforts déployés contre l'Insécurité routière



- ◆ La première Conférence sur la sécurité routière en Afrique tenue à Accra (Ghana) en février 2007 ;
- ◆ Le Séminaire régional africain sur la sécurité routière, organisé à Dar-es-Salaam (Tanzanie) en juillet 2009 sur le thème « Fixer des objectifs pour la sécurité routière en vue de réduire de moitié les décès dus aux accidents de la route d'ici à 2015 » ;
- ◆ Décennie d'action pour la sécurité routière-Nation Unies ;
- ◆ La deuxième Conférence sur la sécurité routière en Afrique, tenue à Addis-Abeba en novembre 2011, a abouti au Plan d'action pour la Décennie qui aligne les recommandations d'Accra et les objectifs et indicateurs de Dar-es-Salaam sur les cinq piliers de la Décennie ;
- ◆ **Le Plan d'action pour la sécurité routière 2011-2020 Afrique**, adoptée à Luanda en 2011 par la Conférence des Ministres chargés des transports.



SOMMAIRE



1 POURQUOI COLLECTER LES DONNÉES ?

2 DÉFIS DE GESTION DE DONNÉES EN AFRIQUE

3 DÉFIS DE GESTION DE DONNÉES AU MAROC

4 CONCLUSION



POURQUOI COLLECTER LES DONNÉES ?



POURQUOI COLLECTER LES DONNÉES ?



- ◆ Des décisions fondées sur l'expérience personnelle n'aboutissent pas aux résultats escomptés
- ◆ Des données fiables et précises permettent de:
 - ◆ diagnostiquer les problèmes et élaborer des stratégies efficaces
 - ◆ À renforcer la volonté politique de faire de la sécurité routière une priorité
 - ◆ cerner les problèmes, les facteurs de risque et les domaines prioritaires
 - ◆ Définir des objectifs ambitieux et réalisables
 - ◆ Identifier les mesures prioritaires
 - ◆ Suivre et quantifier les progrès

***Without
data***

***Shooting
in the
dark!!***



POURQUOI COLLECTER LES DONNÉES ?



Activités nationales

Volet 1 Gestion de la sécurité routière	Volet 2 Sécurité des routes et mobilité	Volet 3 Sécurité des véhicules	Volet 4 Comportement des usagers de la route	Volet 5 Soins après l'accident
---	---	--	--	--

Coordination internationale des activités

Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020



DÉCENNIE D'ACTION POUR LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2020

Création et maintenance de systèmes de données pour un suivi et une évaluation continus portant sur plusieurs mesures de processus et de résultats, dont :

- ◆ la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre les accidents ayant entraîné des décès, ceux ayant entraîné des traumatismes et les autres accidents ;
- ◆ la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et contrôler les issues intermédiaires telles que la vitesse moyenne, les taux de port du casque, le taux de port de la ceinture de sécurité, etc. ;
- ◆ la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre les résultats des interventions en faveur de la sécurité routière ;
- ◆ la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre les conséquences économiques des accidents de la circulation ; et
- ◆ la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre l'exposition aux accidents de la route.

POURQUOI COLLECTER LES DONNÉES ?



RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
<p>Améliorer la gestion des données</p>  <p>PLAN D'ACTION DE LA DÉCENNIE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AFRICAINE : 2011-2020</p>	<p>Développer et mettre en place une base de données fiable des accidents de la route</p> <p>Obligation de rendre les données conformes aux normes internationales, et d'assurer un financement durable</p>	<p>Système de gestion des données informatisé et intégré mis en place</p>	<p>Pays membres, CER, médias</p>	<p>2012 -2014</p>
	<p>Mettre au point un système national d'analyses des accidents de la route et un système d'établissement de rapports</p> <p>Harmoniser les données sur les accidents en conformément aux normes internationales</p> <p>Harmoniser les systèmes d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des automobilistes.</p> <p>Renforcer les capacités de gestion des données sur la SR</p>	<p>Système structuré de collecte de données et d'établissement de rapports mis en place,</p> <p>Publication et diffusion régulières des données</p> <p>Données harmonisées</p> <p>Nombre de pays dotés de systèmes harmonisés de gestion des données sur les accidents de la route</p> <p>Nombre de CER ayant donné à leurs membres des directives concernant l'harmonisation des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement</p> <p>Nombre de pays dotés de systèmes d'immatriculation et d'enregistrement harmonisés</p> <p>Nombre de pays menant des activités de renforcement des capacités de gestion des données sur le SR</p>	<p>États membres, médias, ONG</p>	<p>2012 -2014</p>
	<p>Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la SR</p>	<p>Les principales universités et institutions de recherche pour la gestion des données sont identifiées</p> <p>Nombre de pays ayant des instituts de recherche sur la gestion des données sur la SR</p>	<p>CER, SSATP, OMS, Etats Membres, partenaires du développement, institutions chargées de la gestion des corridors</p>	<p>2012-2014</p>
	<p>Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route</p>	<p>Données sur les blessés de la route disponibles</p> <p>Données ventilées provenant des centres de santé</p>		



2

DÉFIS DE GESTION DE DONNÉES EN AFRIQUE

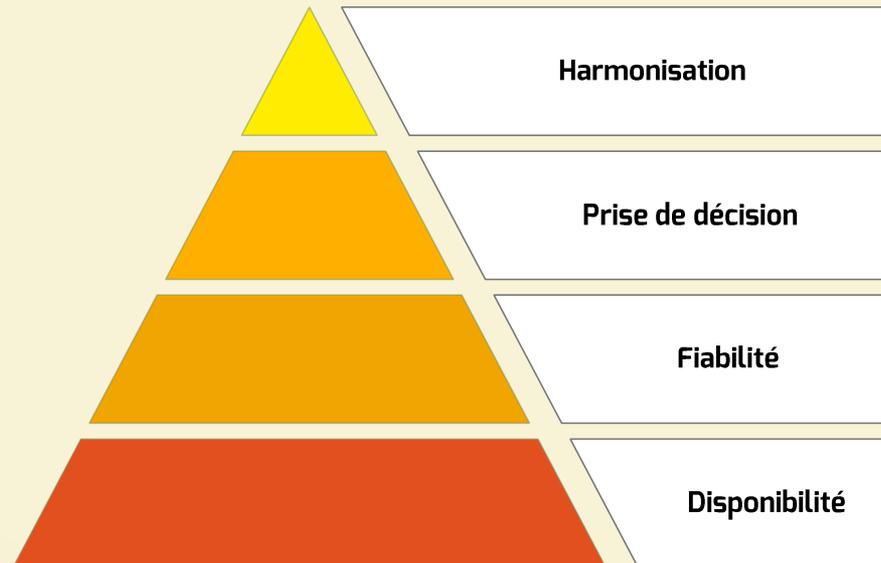
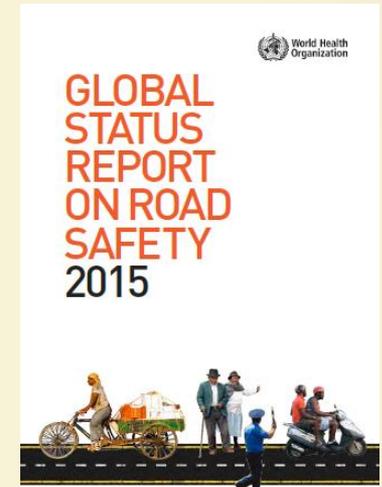




ETATS DES LIEUX



Pays	Population	Niveau	parc	définition de victime	Nombre de tués rapporté	Source d'info	Nombre de tués estimé par l'OMS
	39 208 194	Middle	7 308 539	30 D	4540	CNPSR	9337
	21 471 618	Middle	581 530	At Scene	4305	National Road Traffic Directorate	5769
	10 323 474	Low	34 914	7 D	658	CNSR	2 855
	2 021 144	Middle	520 793	1 Year of crash	411	Police Records	477
	16 934 839	Low	1 545 903	At Scene	1 125	National Police and National Gendarmerie	5 072

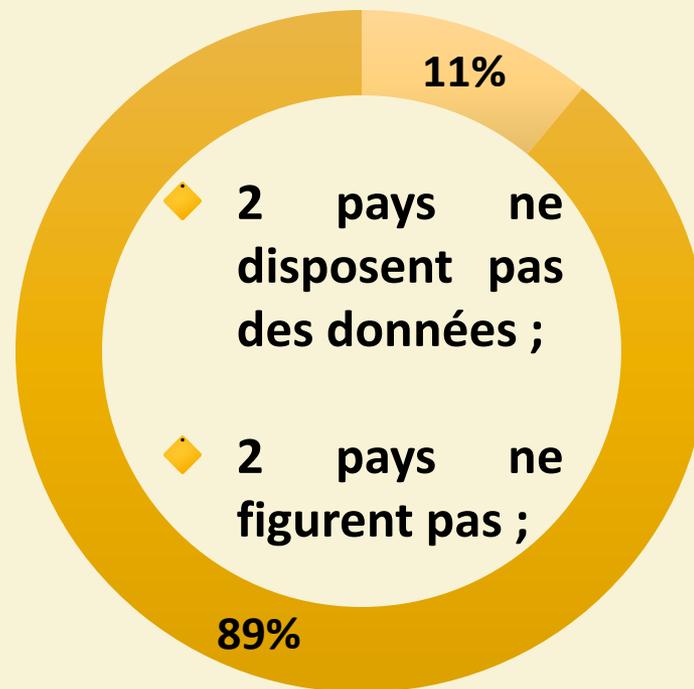




DISPONIBILITÉ DES DONNÉES



Tous la pays
disposent
des données
??





**Est que tous
les accidents
sont
renseignés
??**

- ◆ Tous les accidents ne sont pas constatés par les unités habilitées à le faire ;
- ◆ 10 à 15% des accidents régulièrement constatés par les unités ne font pas l'objet de remplissage d'un BAAC ;
- ◆ Le défi de la sous-déclaration existe



FIABILITÉ DES DONNÉES



Nombre de tués estimé par l'OMS / Nombre de tués rapporté par les pays



Ecart Constaté

- Max = 48 fois
- Moyenne = 6 fois
- Ecart type = 8 fois

**Surestimation
de l'OMS?**

**Sous-Estimation
des gouvernements ?**



FIABILITÉ DES DONNÉES



Méthodologie de l'OMS

- ◆ l'OMS utilise **un modèle de régression** fondé sur les décès dus aux accidents de la circulation notifiés par les pays réputés disposer de **registres d'état civil satisfaisants**;
- ◆ l'estimation obtenue à partir des données d'enregistrement des décès qui a été utilisée
- ◆ Tous les décès qui découlent d'une mort de la circulation routière sont comptabilisés comme tels, **quel que soit le délai** dans lequel ils se produisent;
- ◆ Dans les pays ne disposant pas de tels registres d'état civil, les estimations ont reposé sur des covariables (certains recueillis dans l'enquête auprès des États membres, d'autres provenant de sources publiées disponibles)

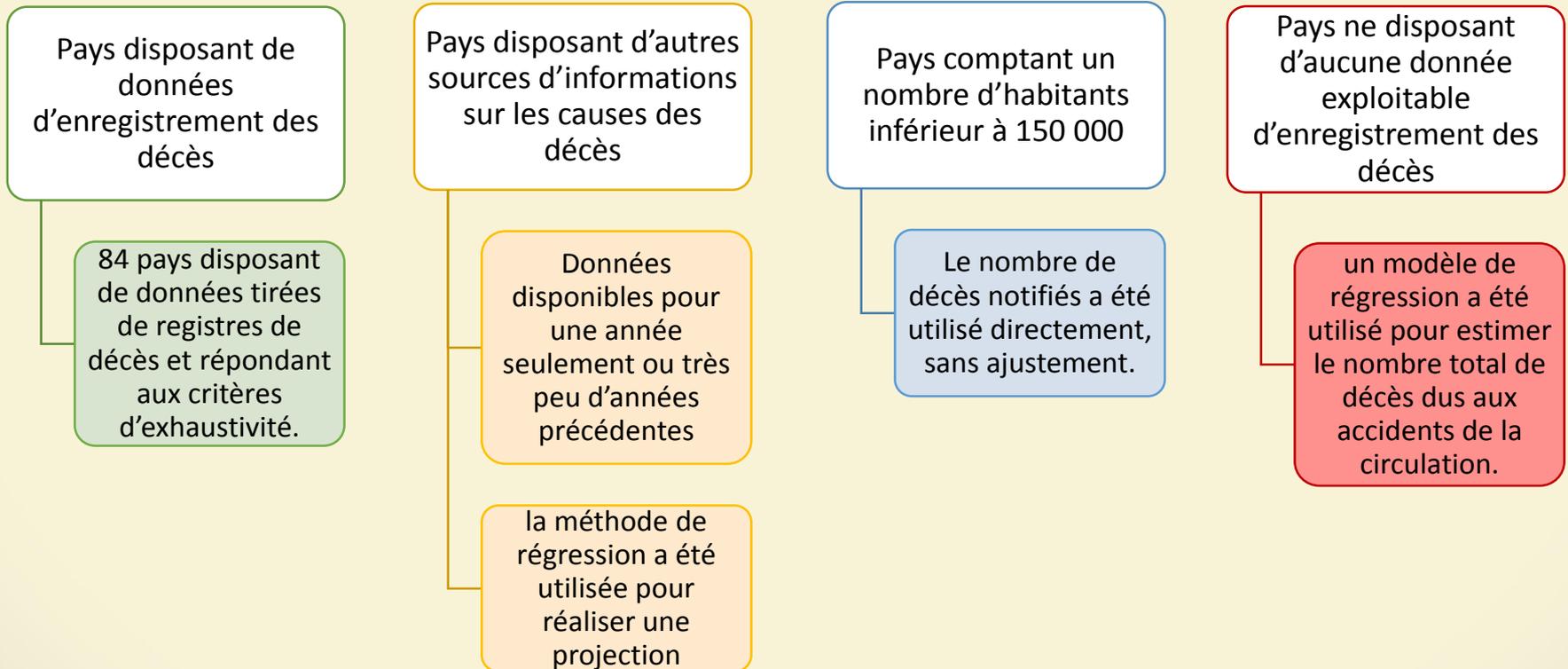
$$\ln N = C + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n + \ln Pop + \varepsilon$$



FIABILITÉ DES DONNÉES

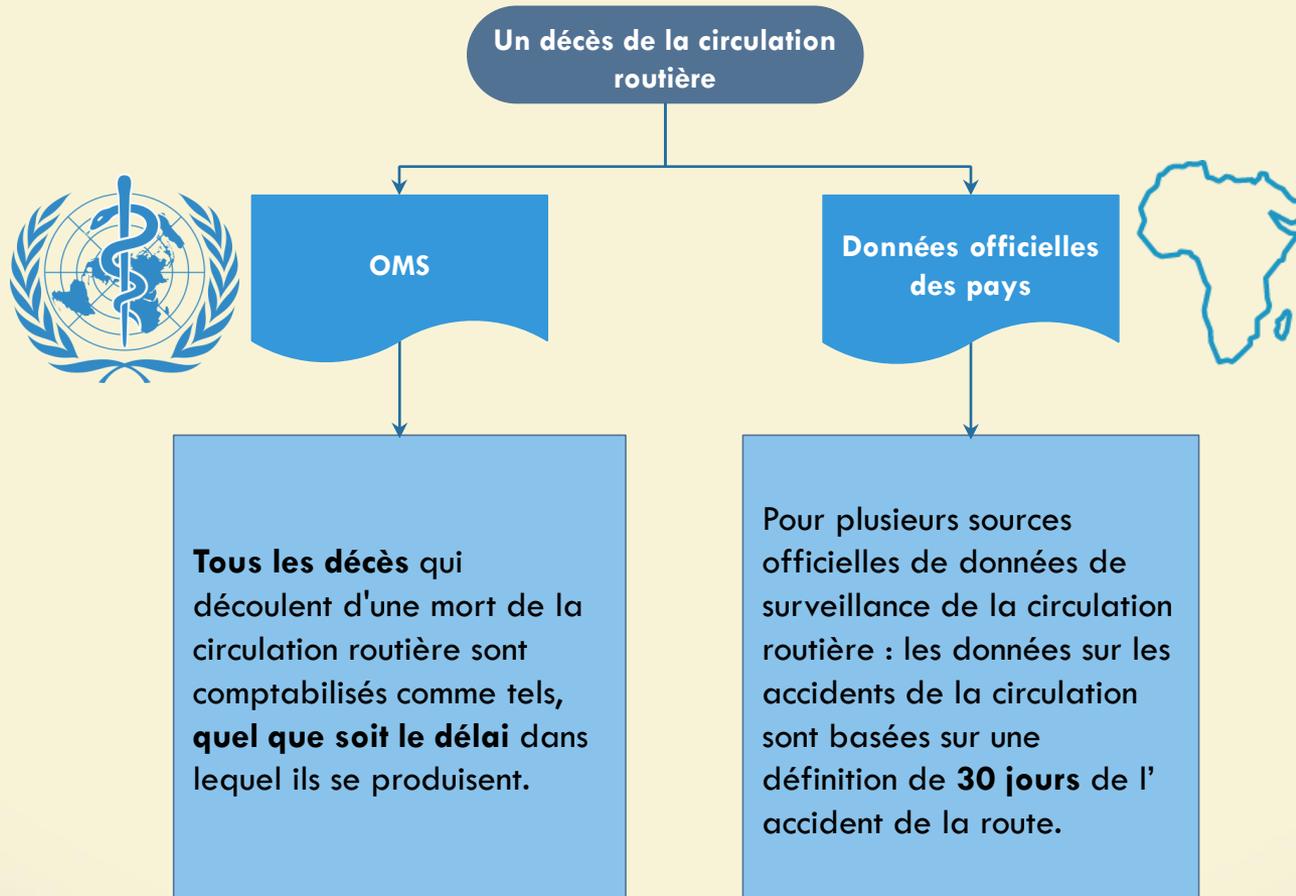


Quatre groupes de pays





Ecart constatés



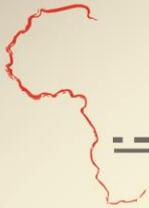
PRISE DE DÉCISION



Prise de décision

Un minimum
d'information

Ensemble de données couramment défini et compris peut ensuite être utilisé pour décrire avec précision les accidents de la route et les blessures qui en résultent pour l'analyse nationale et l'amélioration de la sécurité routière.



PRISE DE DÉCISION



**Minimum
d'information
renseigné**

??

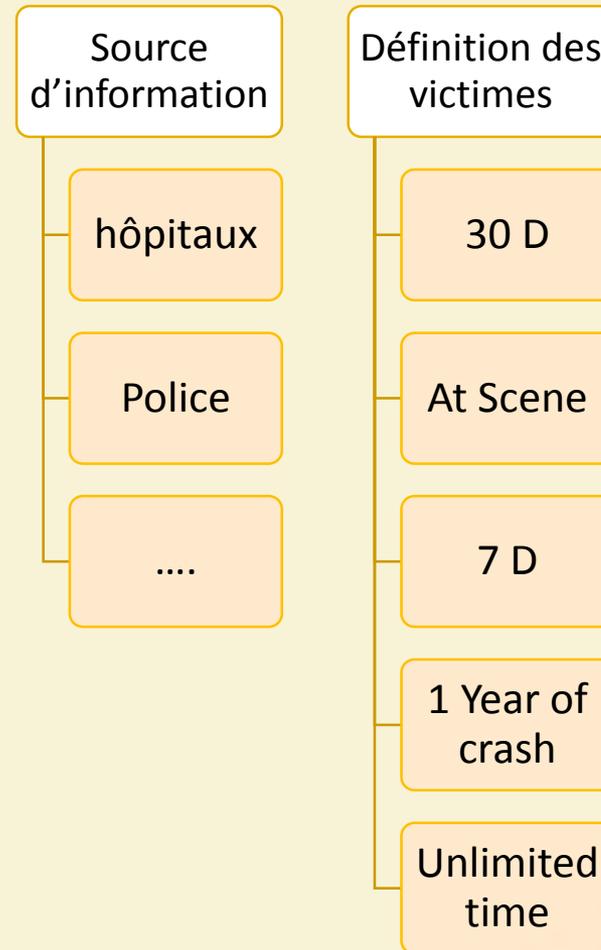
- ◆ Formulaire de renseignement non harmonisé;
- ◆ Difficultés de renseignement par les forces de l'Ordre;



HARMONISATION



**Est-ce que
tout le monde
par la même
langue
??**





3

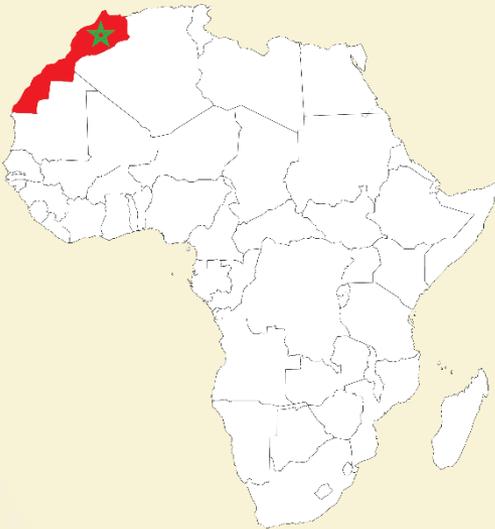
DÉFIS DE GESTION DE DONNÉES AU MAROC

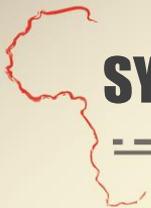


MAROC : Bref aperçu



- ◆ Situé dans le nord-ouest de l'Afrique, le Maroc est le pays du sud de la Méditerranée le plus proche de l'UE ;
- ◆ Retour du Maroc à l'Union Africaine en 30 Janvier 2017 ;
- ◆ Adoption de la stratégie nationale de sécurité routière par le comité interministériel de sécurité routière en **18/05/2017** ;
- ◆ Une nouvelle loi N° **103.14** de création d'une agence nationale de sécurité routière en cours de validation par le parlement.





SYSTÈME DES STATISTIQUES DES ACCIDENTS DÉFINITIFS AU MAROC



Accident
corporel de la
circulation
routière

- Accident ayant fait des victimes, survenu sur une voie ouverte à la circulation et impliquant un véhicule

Tué

- victime décédée au maximum 30 jours après l'accident

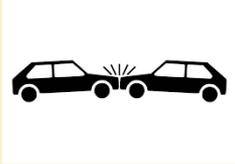
Blessé
Grave

- victime hospitalisée > 6 jours

Blessé
Léger

- victime hospitalisée < 6 jours

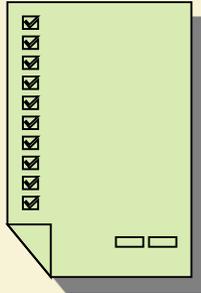
SYSTÈME DES STATISTIQUES DES ACCIDENTS DÉFINITIFS AU MAROC



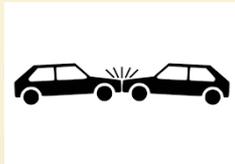
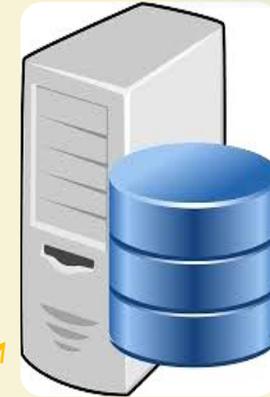
Rase
Campagne



Gendarmerie
Royale



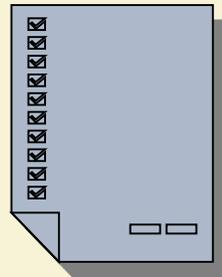
Formulaire rase
campagne



Milieu urbain



Sureté nationale



Formulaire milieu
urbain

CNER



Programme
d'aménagements
de SR



Conclusions du rapport produit par des experts du Jumelage avec l'EU:

- ❖ *Rigueur des procédures d'enregistrement des formulaires ;*
- ❖ *Traçabilité des corrections ;*
- ❖ *Mention du contrôle technique ;*
- ❖ *Recours à des schémas type d'accident ;*
- ❖ *Présence d'un résumé numérique des victimes*

- ◆ Rigueur de procédure et des délais;
- ◆ Périodicité régulière de l'édition du recueil annuel;
- ◆ Définitions claires des victimes;
- ◆ Liaison entre le formulaire et le PV adressé à la justice.
- ◆ BD rassemblant les données depuis 1989.
- ◆ Validation des données provisoires et définitives par le CNEDA.



POINTS FORTS



Fiabilité

Ecart constaté:

- ❖ 3000 tués.
- ❖ 6870 contre 3832 en 2013

**Est-ce que
l'écart de
75% est
justifié**

??

- ◆ Rigueur du système de suivi des victimes par les forces de l'Ordre;
- ◆ Une suite judiciaire pour tous les accidents mortels;
- ◆ Contact avec le parquet;
- ◆ Une autorisation remplie par un médecin habilité pour les procédures d'inhumation,

DÉFIS DE GESTION DES DONNÉES D'ACCIDENTS AU MAROC



Gestion et gouvernance

Attribution dévolue à la Direction des Routes en vertu de la Loi :

L'article 14 du Décret n° 2-06-472 du 04/08/2008 fixant les attributions et l'organisation du Ministère de l'Équipement et des Transports stipule que parmi les attributions de la DR :

« La collecte, l'exploitation et la diffusion des données relatives aux accidents de la circulation, au trafic routier et à l'état du réseau routier »

- ❖ Transfert de cette tâche à la prochaine agence chef de fil dans le cadre de projet de loi N° 103.14 en cours de validation par le parlement qui stipule que parmi les attributions de la prochaine ANSR marocaine:
« Mise en place d'un système intégré pour la collecte des données relatives aux accidents de la circulation, son traitement , exploitation et diffusion. »

نضع نظام مندمج ومتكامل لجمع البيانات والمعطيات المتعلقة بحوادث السير والسيهر على
معالجتها واستغلالها ونشرها:

DÉFIS DE GESTION DES DONNÉES D'ACCIDENTS AU MAROC



Partage

❖ **Système non partagé**

❖ **Difficulté de réaliser des requêtes.**

- ❖ Portail Web avec plusieurs niveaux d'accès .
- ❖ Ouverture du Système aux différents utilisateurs de la BD (partenaires, chercheurs, étudiants...)

Prise de décision (Exploitation)

1. Retard pour publier les résultats

- ❖ Utilisation de la méthode archaïque pour la saisie.
- ❖ Des contrôles successifs dus aux erreurs causées par le renseignement sur papiers;

-
- ❖ Saisie automatisée et en temps réel par les forces de l'ordre au niveau local;
 - ❖ Insertion des contrôles au niveau des applicatifs;
 - ❖ Développer la remontée rapide;

Prise de décision (Exploitation)

2. Difficultés de cerner les causes d'accidents

- ❖ Des champs renseignés à **20 %**.
- ❖ Lourdeur du travail pour les agents de contrôle.

-
- ❖ Alléger formulaire de police pour permettre une meilleure analyse mais avec **un minimum d'information**.
 - ❖ Renseignement automatique pour certains champs : Lieu, Heure, Climat....



Prise de décision (Exploitation)

3. Difficultés de localisation en milieu urbain.

- ❖ Utilisation des nouvelles technologies pour la Géo localisation des accidents par GPS ;
- ❖ Intégration d'une composante SIG.



DÉFIS DE GESTION DES DONNÉES D'ACCIDENTS AU MAROC



Harmonisation

- ❖ **Outil pour permettre la comparabilité pour se situer par rapport aux autres pays;**

-
- ❖ Nouveau système de collecte et d'analyse des données des accidents corporels en conformité totale avec les normes de données de collision IRTAD (Stratégie nationale de sécurité Routière du Maroc 2017-2026).
 - ❖ Lancement d'une AT de mise en place d'un système de collecte de données fiables, harmonisées et comparables sur la sécurité routière, et leur partage au niveau régional dans le cadre du projet **EuroMed**.



4

CONCLUSION





OPPORTUNITÉS POUR L'AFRIQUE



Adhésion à l'Irtad :

- Une base de données de qualité
- Un réseau et un forum d'échange pour les professionnels de la sécurité routière
- Des analyses et recherches fondées sur les données

Projet SAFER Africa :

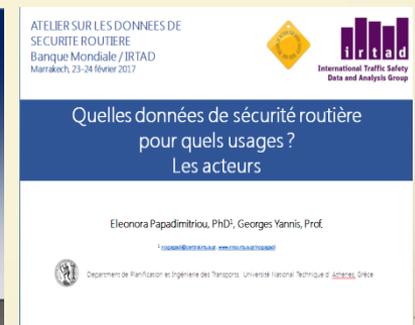
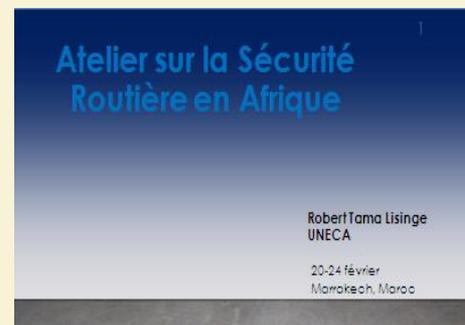
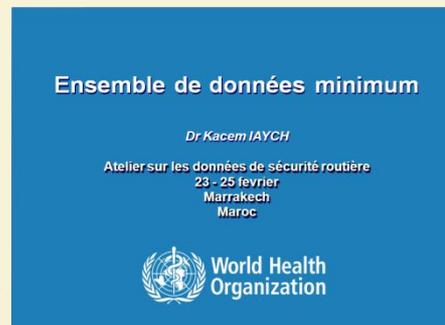
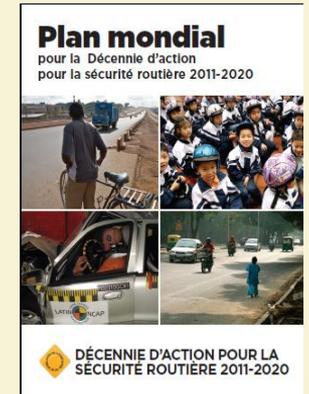
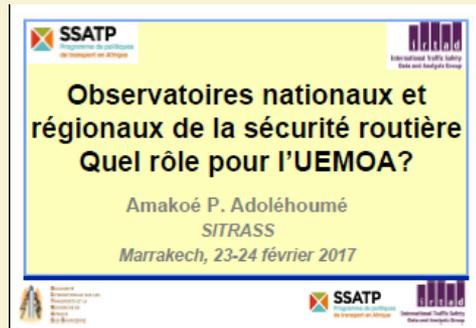
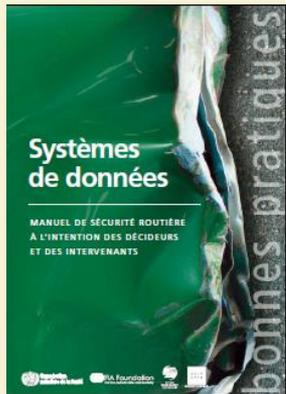
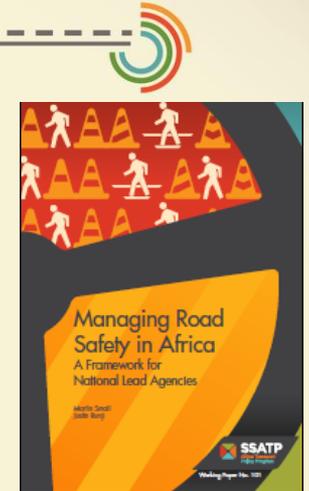
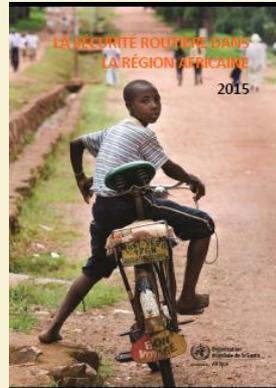
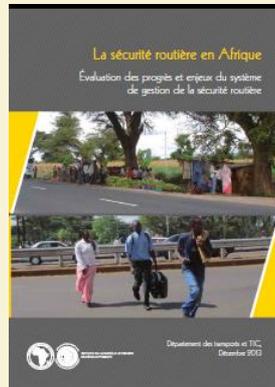
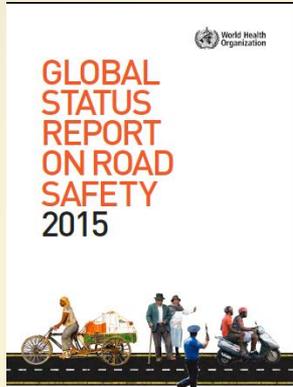
- **Elargir** la connaissance, **soutenir** et **augmenter** la conscience des acteurs, décideurs politiques et usagers finals Africains sur la sécurité routière
- Mettre en place une plateforme de dialogue entre l'Afrique et l'Europe

Banque Mondiale

- SSATP;
- GRSF;

FIA, BAD,

BIBLIOGRAPHIE





Ministère de l'Équipement,
du Transport, de la Logistique et de l'Eau
Direction des Routes



Merci pour votre attention

