

**Cinquième Conférence des ministres africains chargés  
de l'enregistrement des faits d'état civil**  
Lusaka, 14-18 octobre 2019

CRMC5/2019/15

**Possibilités de lier les données des systèmes d'enregistrement des faits  
d'état civil et d'établissement des statistiques de l'état civil et d'autres  
systèmes dans la réalisation des objectifs de développement durable : le cas  
de la sécurité routière**

**Thème de la Conférence :**

*Des systèmes innovants d'enregistrement des faits d'état civil et d'établissement des  
statistiques de l'état civil : fondement pour la gestion de l'identité juridique*



**APAI-CRVS**  
Pour que chacun soit visible en Afrique



Décennie du repositionnement  
de l'enregistrement des faits  
d'état civil et des statistiques  
de l'état civil en Afrique  
**2017-2026**



## I. Introduction

1. Lors de la quatrième Conférence des Ministres africains chargés de l'enregistrement des faits d'état civil, la nécessité impérieuse de disposer de données plus fines pour suivre les objectifs de développement durable a amené les Ministres africains à réaffirmer leur engagement à examiner les questions relatives aux registres et statistiques de l'état civil dans le contexte de l'Agenda 2063 de l'Union africaine et du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ; à rappeler l'obligation qui leur incombe d'améliorer l'enregistrement des causes de décès et d'établir des liens entre le secteur de la santé et les systèmes d'enregistrement des faits d'état civil et d'établissement des statistiques de l'état civil en Afrique ; et à collaborer avec les ministères chargés des systèmes d'enregistrement des faits d'état civil et d'établissement des statistiques de l'état civil (CRVS) en vue d'améliorer la fiabilité des statistiques sanitaires<sup>1</sup>. Le suivi de la réalisation de la cible 3.6 des objectifs de développement durable, qui vise à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020, offre une occasion non seulement d'encourager la collaboration intersectorielle entre institutions gouvernementales, mais également d'unir le secteur privé et la société civile dans une campagne en faveur de routes plus sûres, par des interventions d'urgence et une couverture d'assurance.

## II. Contexte

2. Chaque année, les accidents de la route tuent 1,35 million de personnes et font des dizaines de millions de blessés ou de handicapés<sup>2</sup>. Les taux de mortalité et de blessures dus aux accidents de la route en Afrique sont les plus élevés au monde. Le nombre de décès dus aux accidents de la route en Afrique représente 23 % du nombre total de décès dus aux accidents de la route dans le monde, alors que le continent ne compte que pour 16 % de la population mondiale et 4 % des véhicules immatriculés. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont un obstacle majeur aux efforts de développement de la région, car la plupart des décès touchent les jeunes et ceux qui survivent peuvent rester handicapés à vie.

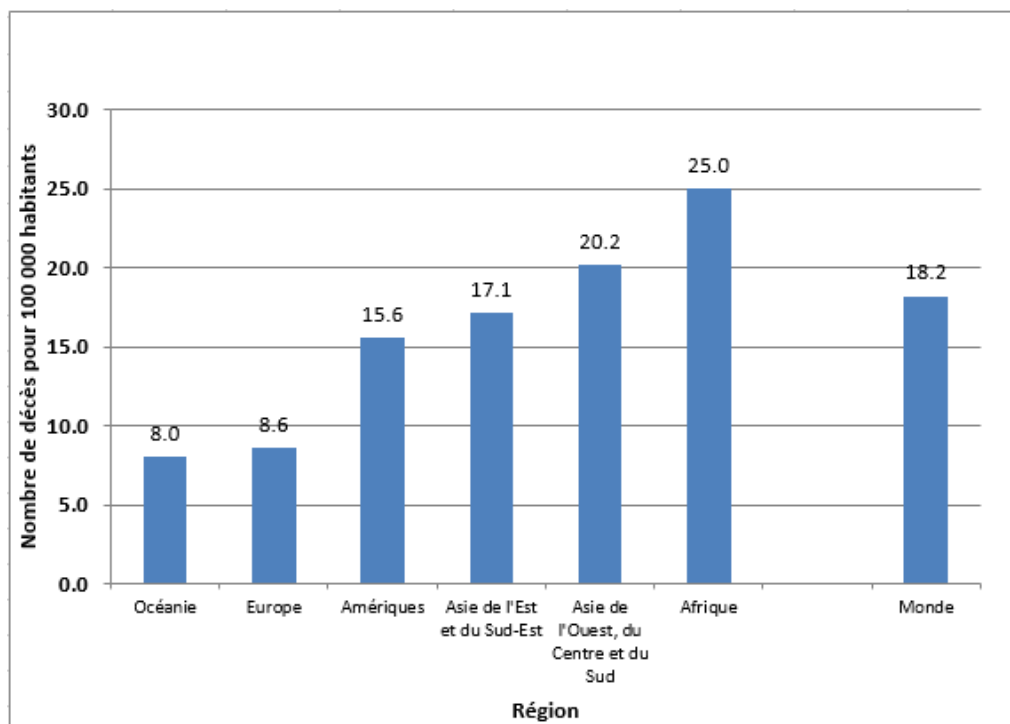
## III. Importantes lacunes de données

3. La région de l'Afrique n'a pas seulement le taux de mortalité routière le plus élevé pour 100 000 habitants (à savoir 25 pour 100 000, comme le montre la figure ci-dessous), mais c'est aussi le continent où les écarts sont les plus importants entre les chiffres officiels des décès dus aux accidents de la route (environ 71 000), selon les États et les estimations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), qui s'élèvent à 306 000 décès. Là où les systèmes CRVS sont solides, les données sont réputées être des informations de référence pour toutes les causes de décès, y compris les accidents de la route. Cependant, en Afrique, moins de 10 pays disposent de systèmes pleinement fonctionnels en mesure de produire des données adéquates sur les causes de décès. Lorsque les systèmes CRVS sont faibles, le rapprochement de différentes sources de données sur les décès dus aux accidents de la route s'impose pour déterminer le nombre de personnes décédées et les causes de décès. Des techniques de modélisation sont utilisées pour évaluer le nombre de décès dus aux accidents de la route.

<sup>1</sup> Déclaration de Nouakchott, voir

<http://apai-crvs.org/sites/default/files/public/Nouakchott%20Declaration%20-%20Dec2017-French.pdf>.

<sup>2</sup> Global Status Report on Road Safety 2018 (Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018), Organisation mondiale de la Santé. Voir [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/) (en anglais uniquement).

**Taux de mortalité routière pour 100 000 habitants par région géographique, 2016****IV. Sources de données sur les victimes des accidents de la route**

4. Un grand nombre de parties prenantes peuvent être contactées après un accident de la route. Certaines génèrent des données en enregistrant les informations qui présentent un intérêt pour leurs domaines d'activité ou relèvent de leur compétence, alors que d'autres utilisent ces informations.

### *Secteur public*

- a) Les officiers de police sont souvent les premiers à arriver sur la scène d'un accident de la route. La loi leur fait généralement obligation de constituer, pour chaque accident, un dossier qui comporte des renseignements sur les victimes et les parties impliquées, y compris leurs identités, les circonstances et le lieu de l'accident. Cependant, par manque de ressources, ils ne peuvent se rendre sur les lieux de chaque accident grave et faire des relevés.
- b) Le personnel médical d'urgence est sur place pour soigner les blessés.
- c) Les autorités judiciaires sont sollicitées si on soupçonne que l'accident était intentionnel.
- d) Les autorités médico-légales (coroner ou médecin légiste) peuvent être mandatées pour évaluer la cause d'un décès, en cas de mort non naturelle, de cause intentionnelle ou non intentionnelle.
- e) Les autorités locales, comme les dirigeants de communauté habilités ou les établissements sanitaires locaux, délivrent un permis d'inhumer.
- f) Les morgues et les cimetières s'occupent, le cas échéant, de la conservation et de l'inhumation du corps.
- g) Les bureaux de l'état civil délivrent le certificat de décès.
- h) L'autorité routière chargée des infrastructures et de la sécurité routières mène une enquête et évalue l'absence d'efficacité des mesures de sécurité routière sur le lieu de l'accident.

### *Secteur privé*

- a) Les établissements funéraires enregistrent les décès pour les services funéraires.
- b) Les compagnies d'assurance utilisent ces informations pour traiter les demandes d'indemnisation pour les dommages causés aux véhicules et pour l'assurance vie.
- c) La société civile plaide en faveur de mesures de sécurité routière dans les zones où les faits montrent que les accidents sont récurrents ou nombreux.

5. Les principales sources d'information sur les décès dus aux accidents de la route sont la police et le secteur de l'enregistrement des actes d'état civil. D'autres institutions ou utilisateurs peuvent recourir à un ensemble d'autres sources d'information pour leurs propres besoins.

## **V. Rapprochement des données**

6. Les informations sur les personnes décédées pouvant être consignées dans différents registres ou bases de données, leur regroupement pourrait présenter des avantages. Cependant, les bases de données devraient être conçues de manière à comporter des variables communes susceptibles de faciliter leur rapprochement. Le rapprochement des données provenant de ces différentes sources permettrait d'obtenir des statistiques plus réalistes sur les décès dus aux accidents de la route. Des concordances probabilistes pourraient être établies en utilisant par

exemple des informations comme le nom du défunt, son sexe, son âge, sa date de naissance et sa date de décès, et le lieu et la date de l'accident. Cependant, on relèvera toujours des cas où, à cause d'erreurs de saisie ou d'informations manquantes, les concordances comporteront un certain niveau d'incertitude en fonction de l'exactitude de nombreuses variables. Lorsqu'un système d'identification nationale s'applique à tous, il est le moyen idéal d'enregistrer les concordances. L'identification nationale devrait en principe et par défaut apparaître sur tous les documents administratifs. Mais, de fait, il n'en est peut-être pas toujours ainsi dans les registres de la police, des hôpitaux, des compagnies d'assurance et de la médecine légale. De plus, ces informations peuvent n'avoir aucune finalité administrative.

## **VI. Avantages de l'établissement d'un lien entre les registres et statistiques de l'état civil et d'autres données**

7. Etablir un lien entre les données de différentes sources, comme la police, les services sanitaires, les morgues, les cimetières et les compagnies d'assurance maladie et d'assurance accident, et les systèmes d'enregistrement des actes d'état civil présente un faible risque mais des possibilités de rendement élevé pour les pays. Plusieurs études publiées ont démontré que c'était un exercice extrêmement utile<sup>34567</sup>. Le recensement des décès dus aux accidents de la route à partir de sources liées peut être plus efficace pour la planification et le suivi des interventions que les estimations modélisées. Avec un cadre réglementaire approprié, l'identification nationale peut être utilisée pour lier les différentes sources de données de sécurité routière. Ces sources devraient ensuite être prises en compte dans le suivi de la sécurité routière et les pouvoirs publics devraient étudier le potentiel du lien entre ces données dans les rapports qu'ils établissent pour satisfaire à leurs obligations en matière de communication d'informations sur les objectifs de développement durable relatifs à la sécurité routière.

## **VII. Utilisation des liens pour améliorer les données primaires**

8. Dans les pays qui ont des systèmes CRVS pleinement opérationnels, les données de l'état civil sur les décès dus aux accidents de la route sont plus complètes que celles de la police parce qu'il est obligatoire d'enregistrer les décès avant l'inhumation. Cependant, les données de l'état civil peuvent souffrir d'un sous-enregistrement et, lorsque les décès sont enregistrés, les causes peuvent faire l'objet d'une mauvaise classification due à la manière dont les médecins remplissent les certificats médicaux. Par exemple, la nature d'une blessure, une hémorragie par exemple, est souvent enregistrée, mais sa cause, un accident de voiture par exemple, n'est pas mentionnée. Dans ces cas, la cause du décès est enregistrée dans une catégorie intitulée « causes externes des blessures inconnues ». En créant un registre qui lie les données de l'état civil et celles de la police, on devrait pouvoir reclasser certains décès mal classifiés dus aux accidents de la route. Bien souvent, il est possible que la police ne suive pas les cas de victimes d'accident de la route décédées ultérieurement des suites de leurs blessures. Les dossiers de la police peuvent aussi être omettre systématiquement de signaler certains types

---

<sup>3</sup> Watson A., B. Watson et K. Vallmuur, 2015, *Estimating under-reporting of road crash injuries to police using multiple linked data collections*, Elsevier Ltd.

<sup>4</sup> Mandacaru PMP et al., 2017, *Qualifying information on deaths and serious injuries caused by road traffic in five Brazilian capitals using record linkage*, Elsevier Ltd.

<sup>5</sup> Short J. et B. Caulfield, 2016, *Record linkage for road traffic injuries in Ireland using police hospital and injury claims data*, National Council et Elsevier Ltd.

<sup>6</sup> Abegaz, T. et al., 23 juillet 2014, *Road Traffic Deaths and Injuries Are Under-Reported in Ethiopia: A Capture-Recapture Method*, PLOS ONE.

<sup>7</sup> Wilson SJ, DJ Begg et A. Samaranayaka, 2011, *Validity of using linked hospital and police traffic crash records to analyse motorcycle injury crash characteristics*, Elsevier Ltd.

de victimes d'accident, notamment les enfants, les piétons et les cyclistes<sup>89</sup>. Les certificats de décès de l'état civil sont des instruments plus efficaces pour enregistrer tous les décès dus aux accidents de la route qui surviennent dans l'année qui suit l'accident. Il n'est donc pas surprenant que le nombre de décès enregistrés par la police soit inférieur à celui des systèmes d'enregistrement des faits d'état civil, lorsque ces systèmes sont efficaces. Dans les deux scénarios susmentionnés, il est utile de lier les dossiers de la police et les registres d'état civil afin d'obtenir une image plus réaliste des décès dus aux accidents de la route et d'aider à recenser les insuffisances à combler dans les deux systèmes.

## **VIII. Contribution d'autres secteurs à l'amélioration du rapprochement des données**

9. Le secteur privé est un utilisateur potentiel de données combinées. Dans certains pays, les compagnies privées d'assurance maladie organisent des interventions après les accidents. Dans ces cas, elles doivent réunir des preuves avant de traiter les demandes d'indemnisation pour les dommages causés aux véhicules. Ces preuves pourraient être fournies par la police ou par la famille du défunt. Mais les compagnies d'assurance auraient besoin d'un plus grand nombre d'informations sociodémographiques ou sanitaires avant d'octroyer une police d'assurance à une personne. Les informations recueillies par les compagnies d'assurance pourraient aussi aider à débrouiller les enregistrements non concordants entre les faits d'état civil et les données de la police. En Thaïlande par exemple, les autorités ont utilisé les données d'assurance, de la police et de l'état civil pour établir une estimation plus précise du nombre de décès dus aux accidents de la route dans le pays<sup>10</sup>. De même, des liens entre données ont pu être établis au niveau local à partir des dossiers administratifs des registres des cimetières et des registres religieux. Les organisations de la société civile qui plaident en faveur de la sécurité routière tiennent généralement des registres sur les décès intervenus sur certaines routes, l'objectif étant de mieux sensibiliser le public et d'exercer des pressions pour que des mesures préventives soient prises. Ces registres pourraient également contribuer à faire mieux connaître le phénomène des décès dus aux accidents de la route.

## **IX. Le secteur de l'enregistrement des actes d'état civil, bénéficiaire du rapprochement des données**

10. Outre leur fonction administrative, les registres de la police pourraient être potentiellement utilisés pour faciliter la notification et l'enregistrement des décès par les bureaux de l'état civil, en particulier dans des milieux défavorisés où le taux d'enregistrement des faits d'état civil est bas. La proportion des décès dus à des causes non naturelles, y compris les accidents de la route, peut atteindre 20 % du nombre de total de décès dans un pays<sup>11</sup>. Les registres de la police seraient ainsi un moyen d'améliorer l'enregistrement des décès et la réunion de preuves sur leurs causes. Les familles des défunts pourraient ainsi obtenir un certificat de décès, document officiel qui leur permettrait de faire valoir leurs droits aux prestations sociales comme l'allocation à la veuve ou à l'orphelin, ainsi qu'à l'héritage. Au niveau gouvernemental, savoir qu'une personne n'est plus en vie permettrait aux autorités d'apporter les modifications nécessaires ou de prendre, au niveau national, les mesures

---

<sup>8</sup> Watson A., B. Watson et K. Vallmuur, 2015, *Estimating under-reporting of road crash injuries to police using multiple linked data collections*, Elsevier Ltd.

<sup>9</sup> Short J. et B. Caulfield, 2016, *Record linkage for road traffic injuries in Ireland using police hospital and injury claims data*, National Council et Elsevier Ltd.

<sup>10</sup> Voir <http://rti.ddc.moph.go.th/RTDDI/Modules/Report/Report11.aspx> (en anglais).

<sup>11</sup> Statistiques sanitaires dans le monde de l'Organisation mondiale de la Santé. Voir [www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_disease/estimates/en/](http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/estimates/en/) (en anglais).



appropriées concernant l'identification, la pension et les cartes d'électeur des personnes décédées.

## **X. Promouvoir des systèmes efficaces d'enregistrement des faits d'état civil et d'établissement des statistiques de l'état civil**

11. L'élan croissant en faveur de la sécurité routière a mis en lumière le besoin crucial de renforcer les systèmes CRVS afin de fournir des données à l'Observatoire africain de la sécurité routière, récemment créé par des partenaires régionaux et internationaux et des organisations de la société civile qui s'occupent de la sécurité routière afin de mieux suivre les progrès accomplis dans la région et d'aider les pouvoirs publics à élaborer leurs plans d'action. Le Forum africain de la sécurité routière tenu en novembre 2018 à Marrakech (Maroc) a publié une déclaration afin d'inciter les pays à donner la priorité au développement de leurs systèmes CRVS pour améliorer les données sur les décès dus aux accidents de la route<sup>12</sup>. Sans informations complètes et fiables sur où, quand et comment les personnes meurent sur les routes africaines, les interventions ne sauraient être bien conçues ni réalisées là où le besoin se fait le plus sentir pour empêcher de futures morts. Les survivants des accidents de la route peuvent subir des pertes économiques à cause des blessures physiques qui les empêchent de continuer à travailler. Ils peuvent également avoir besoin de soins et de services pour les aider à vivre avec des handicaps. Le tribut qu'impose les accidents de la route a fatalement des conséquences financières et opérationnelles sur le secteur de la santé<sup>13</sup>. Alors que les systèmes CRVS sont censés recueillir des données de manière régulière et continue au niveau administratif le plus bas, ces données sont la source idéale pour localiser les zones où le taux de mortalité routière est élevé et évaluer l'efficacité des interventions de sécurité routière mises en place.

12. La police et les systèmes d'enregistrement des faits d'état civil opèrent dans un cadre juridique pour relever les décès et déterminer leurs causes, et ces informations contribuent à l'établissement des statistiques de l'état civil du pays. Comme ils relèvent généralement de différents ministères, chaque service produit ses propres statistiques sur les accidents de la route en fonction de ses protocoles, en ignorant parfois les autres sources de données ou sans collaborer avec les autres secteurs. Il convient de noter que la moitié des pays ayant participé à l'établissement du dernier *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* ont utilisé uniquement des données de la police pour établir leurs statistiques sur la sécurité routière. Tous les types de données, les faits d'état civil ou les données de la police, devraient faire l'objet d'un examen critique de leurs forces et en particulier de leurs faiblesses. Rassembler toutes ces données, les examiner et les harmoniser serait un grand pas vers toute amélioration. Suivre les décès dus aux accidents de la route reflète l'approche multisectorielle que les pays doivent adopter dans l'intérêt mutuel de tous les secteurs concernés. Certes, une telle démarche exige des efforts de collaboration et la participation de tous les secteurs, mais les avantages à long terme seraient énormes pour ce qui est de la production de données plus fiables sur les décès dus aux accidents de la route, ce qui améliorera à son tour contribuera à accroître les investissements dans des routes plus sûres. À terme, des vies seront sauvées et la charge sociale des traumatismes dus aux accidents de la circulation sur la société sera réduite.

---

<sup>12</sup> Voir la Déclaration de Marrakech, 2018 : [www.arsforum2018.ma/storage/app/media/pdf/Marrakech-declaration.pdf](http://www.arsforum2018.ma/storage/app/media/pdf/Marrakech-declaration.pdf) (en anglais).

<sup>13</sup> *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable*, Banque mondiale, 2017.



## XI. Questions à examiner

13. À la lumière de ce qui précède, les questions ci-après pourraient aider à cadrer les débats :

a) Les pays devraient impliquer davantage de parties prenantes pour élargir la portée de leurs statistiques de l'état civil et en améliorer la qualité. Dans le contexte des objectifs de développement durable, en particulier pour ce qui est des décès dus aux accidents de la route, quel type de mécanismes de coordination les pays ont-ils mis en place entre les principales parties prenantes ?

b) Comment les pays envisagent-ils d'utiliser toutes les sources de données disponibles afin d'aider leurs décideurs à suivre les décès dus aux accidents de la route et de soutenir à appuyer les interventions visant à faire baisser le taux de mortalité ?

c) L'identification nationale est le moteur idéal d'établir des liens entre les données. Dans quelle mesure les pays ont-ils intégré l'identification nationale dans leurs formulaires de rapport ?

d) Quels types d'appui aux pays les partenaires mondiaux des systèmes CRVS pourraient-ils apporter pour renforcer la collaboration multisectorielle dans les pays et le rapprochement des données sur les installations de circulation routière ?



## XII. Remerciements

14. Le présent document a été établi par l'Organisation mondiale de la Santé. Il a bénéficié de la contribution et de l'appui des organismes suivants : les Centres de prévention et de lutte contre les maladies (Centers for Disease Control and Prevention) des États-Unis d'Amérique, Vital Strategies et l'Institut tropical et de santé publique suisse.

---