

Rapport au Comité permanent des comptes publics

Recommandation 3

Rapport 4 – La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles

Juillet 2018

Transports Canada

Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles

Table des matières

1.	Aperçu/contexte	3
	Présentation	3
	Vérification du Bureau du vérificateur général	3
	Sécurité des véhicules automobiles et son programme de données sur les collisions	4
2.	Réponse de Transports Canada aux recommandations	4
	Processus et activités en réponse aux recommandations	4
	Principales conclusions de l'analyse environnementale	5
	Évaluation sommaire	5
3.	Plan d'action et mise à jour de la mise en œuvre.....	6
	Éléments du plan d'action	6
	Progrès réalisés à ce jour.....	7
	Prochaines étapes.....	8
	Annexe A – Mesures à prendre pour améliorer la qualité des données.....	9

1. Aperçu/contexte

Présentation

Le 29 novembre 2016, les rapports du vérificateur général du Canada (BVG) de l'automne 2016 ont été déposés à la Chambre des communes. Le rapport 4, Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles, portait en grande partie sur le processus de Transports Canada (TC) visant à apporter des modifications aux règlements sur les technologies et les questions émergentes, ainsi que sur la surveillance et l'analyse des plaintes du public, les enquêtes et la surveillance des rappels des fabricants.

Transports Canada a accepté toutes les recommandations contenues dans le rapport du BVG et s'est engagé à prendre des mesures précises pour donner suite à ces recommandations.

Le rapport du BVG sur la sécurité des véhicules automobiles a également été examiné par le Comité permanent des comptes publics (CPCP) de la Chambre des communes les 6 mars et 3 avril 2017, où le comité a entendu des témoins de TC et du BVG. Sur la base de cet examen, le CPCP a déposé un rapport le 15 mai 2017. Ce rapport était étroitement lié au rapport du BVG de 2016 et contenait sept recommandations pour le programme de Sécurité des véhicules automobiles (SVA) de TC. La réponse du gouvernement a été déposée le 27 septembre 2017.

Une recommandation particulière du 27^e rapport CPCP a demandé ce qui suit :

- [D'ici le 31 juillet 2018, Transports Canada fournira au CPCP un rapport détaillant la façon dont il a mis en œuvre son plan d'action pour améliorer la qualité des données sur les collisions et les blessures.](#)

Pour donner suite à cette recommandation, le présent rapport présente un plan d'action concernant les données sur les collisions et les blessures et les travaux connexes à ce jour.

Vérification du Bureau du vérificateur général

En 2015-2016, le Bureau du vérificateur général a effectué une vérification de la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada, qui comprenait un examen des fonds de données sur les collisions et les blessures au sein de la Division de l'évaluation et des systèmes de données. Bien que la vérification portait davantage sur le cadre réglementaire de Transports Canada et sa surveillance des défauts de sécurité des véhicules et des rappels, le BVG a noté que Transports Canada ne disposait pas de données complètes sur les collisions et les blessures pour éclairer ses décisions. Plus précisément, deux recommandations ont été formulées comme suit (sous la sous-section 4.44 du rapport) :

[Lorsqu'il élabore ou modifie des normes de sécurité existantes, Transports Canada devrait :](#)

- [évaluer si ses données sur les collisions et les blessures peuvent étayer adéquatement des décisions fondées sur des éléments probants, compte tenu de leur qualité, de leur fiabilité et de leur pertinence](#)
- [prendre des mesures appropriées, y compris la collaboration avec les provinces, les territoires et d'autres parties prenantes, afin d'améliorer la qualité et l'étendue des données nécessaires pour éclairer les décisions.](#)

Sécurité des véhicules automobiles et son programme de données sur les collisions

La sécurité routière est une responsabilité partagée entre tous les ordres de gouvernement, et les propriétaires et les exploitants. Bien que Transports Canada soit responsable des normes pour les véhicules neufs et importés, les pneus et les dispositifs de retenue pour enfants, les provinces et les territoires sont responsables de la délivrance des permis de conduire, de l'immatriculation des véhicules, de l'exploitation des routes et de l'administration de la justice.

Bien que le Programme de la SVA de Transports Canada ait été créé il y a plus de quatre décennies, il continue de mettre l'accent sur la protection du public contre les pertes de vie ou les dommages à la santé, à la propriété et à l'environnement causés par l'utilisation de véhicules et d'équipement.

Transports Canada, en collaboration avec les provinces et territoires (P/T) et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), a compilé des données nationales sur les collisions de véhicules automobiles depuis le début des années 1970. Ces données sont régulièrement utilisées par les administrations (y compris TC), les partenaires internationaux, les intervenants, les chercheurs, les professionnels de la sécurité routière et le public lorsqu'il s'agit de rendre compte des activités de sécurité routière. La Base nationale de données sur les collisions (BNDC) et son dictionnaire de données ont été créés en 1994, puis révisés en 2006 (c.-à-d. BNDC2) dans le but d'accroître l'uniformité et la pertinence des données.

2. Réponse de Transports Canada aux recommandations

En réponse aux recommandations du BVG en vertu de la sous-section 4.44, Transports Canada s'est engagé à évaluer la qualité (p. ex., la fiabilité et la validité) de ses données sur les collisions et les blessures. TC s'est également engagé à travailler avec les provinces, les territoires et d'autres intervenants afin d'élaborer un plan d'action pour améliorer la qualité des données.

Processus et activités en réponse aux recommandations

Pour donner suite aux recommandations de la sous-section 4.44, TC a créé, à l'automne 2016, un groupe de travail interne chargé de planifier et d'entreprendre les activités associées aux recommandations. Deux activités principales ont été identifiées :

1. effectuer une analyse environnementale interne des besoins en matière de données sur les collisions et les blessures de la Direction de la SVA;
2. entreprendre une évaluation des fonds de données existants sur les collisions et les blessures (c.-à-d. la base de données nationale sur les collisions).

D'autres travaux ont été identifiés dans le cadre de la réponse globale aux recommandations du BVG et du CPCP, ce qui a donné lieu aux trois principaux produits livrables suivants :

1. effectuer une analyse environnementale des données sur les collisions et les blessures (terminé en juillet 2017);
2. effectuer une évaluation des données sur les collisions et les blessures (terminé en octobre 2017);
3. proposer un plan d'action pour améliorer la qualité des données (terminé en avril 2018).

Une première évaluation interne des besoins a été effectuée à l'aide d'un questionnaire ciblé et de séances de consultation du personnel. Ces séances, dirigées par un animateur, visaient à obtenir autant de

commentaires que possible sur l'utilisation, l'importance, la qualité perçue et les lacunes des données associées aux collisions, aux blessures et aux données connexes. En plus de l'évaluation interne des besoins, TC a entrepris des travaux sur la qualité des données associées aux données de la BNDC. Plus précisément, des analyses et des rapports ont été réalisés pour examiner l'actualité, l'exhaustivité, l'exactitude et la pertinence de la BNDC et des fonds de données connexes.

En avril 2018, TC a partagé son plan d'action avec le CCATM et les P/T afin de les mobiliser et de discuter sur des points déjà identifiés et solliciter d'autres points d'action possibles pour considération. Cet exercice d'engagement devrait se dérouler sur plusieurs semaines et culminer avec un ensemble final de mesures à mettre en œuvre à compter de juillet 2018. On s'attend à ce que le secrétariat du CCATM (le Conseil, le Comité des politiques et de la recherche sur la sécurité routière et le Groupe de travail national sur les données sur les collisions) soit le principal canal par lequel ce travail est entrepris. (Le plan d'action est abordé dans la section 3 du présent rapport).

Principales conclusions de l'analyse environnementale

Les besoins actuels en matière de données de SVM sont à la fois généraux et importants. Le consensus général qui se dégage des consultations est que les données ne sont pas assez à jour, qu'elles sont quelque peu incomplètes et qu'elles ne répondent pas à tous les besoins en données de la Direction générale. Plus précisément, les données sur les collisions sont nécessaires plus tôt et plus fréquemment et avec plus de détails associés à l'information sur les véhicules et l'emplacement des blessures.

Il convient également de noter que les administrations n'ont pas toutes des données complètes sur les collisions. Par exemple, les deux tiers des administrations n'ont pas encore adopté la nouvelle version (NCDB2) du dictionnaire de données dans leurs formulaires de collision. De plus, le niveau global de données manquantes est d'environ 26 % pour les collisions avec blessés.

Un récent exercice de confrontation de données pour évaluer l'exactitude des données a comparé un certain nombre d'éléments de données trouvés dans la BNDC avec les données d'enquête sur les collisions (CIRD) trouvées dans leur base de données sur les accidents ayant fait l'objet d'une enquête. Pour la majorité des éléments de données, la BNDC correspondait aux données de la CIRD dans une proportion d'environ 90 % ou plus. Toutefois, un certain nombre d'éléments de données (utilisation des dispositifs de retenue, état d'éjection, configuration de la collision et lieu de l'impact) ont révélé des différences importantes entre les deux bases de données.

Évaluation sommaire

Malgré les lacunes susmentionnées, les données sur les collisions sont plus qu'adéquates pour les besoins de base associés à une grande partie des travaux de réglementation entrepris dans le cadre de la sécurité des véhicules automobiles et à certaines activités de recherche limitées. Les données permettent également d'effectuer l'analyse et plusieurs activités de rapport, y compris les exigences de TC, du CCATM, du Parlement et les exigences internationales en matière de rapport. De plus, les données se prêtent bien à une diffusion externe à un niveau agrégé, y compris une publication annuelle de statistiques sommaires, une application de recherche en ligne et un sous-ensemble de données brutes qui alimentent l'initiative Données ouvertes du gouvernement du Canada. Enfin, les données ont été utilisées (lorsqu'elles étaient disponibles) pour appuyer les résumés d'études d'impacts de la réglementation et les analyses coûts-avantages associés aux projets de réglementation.

3. Plan d'action et compte rendu sur la mise en œuvre

Éléments du plan d'action

Les mesures proposées ci-dessous aideront à orienter et à soutenir les administrations dans le cadre de l'amélioration de leurs systèmes de collecte et de déclaration des données sur les collisions.

TC a proposé les mesures suivantes pour régler les problèmes de qualité et d'actualité des données (voir le format de tableau du plan d'action à l'annexe A).

Activités à court terme :

1. Renforcer la sensibilisation à l'importance des données sur les collisions (date de début : Juillet 2018 – Date de fin : S.O.)

- TC ajoutera un point à l'ordre du jour aux réunions du Conseil des ministres et des sous-ministres.
- Les administrations fédéral/provinciales/territoriales (FPT) organiseront un atelier sur les données par l'entremise du CCATM à l'automne 2018.
- Les FPT désigneront des champions au sein du Conseil d'administration du CCATM.
- Les FPT accroîtront les discussions au sein du Comité sur la sécurité routière-recherche et politique du CCATM.
- TC ouvrira un dialogue direct avec l'Association canadienne des chefs de police.

2. Réunions régulières des FPT axées sur la qualité des données (date de début : Juillet 2018 – Date de fin : Mars 2019)

- Les FPT tiendront des réunions trimestrielles du Groupe de travail national sur les données relatives aux collisions.
- Les FPT organiseront des ateliers nationaux au besoin.
- Les P/T examineront la collecte et le traitement internes.

Activités à moyen terme :

3. Élaborer un programme officiel de qualité des données (date de début : Juillet 2018 – Date de fin : Mars 2020)

- TC produira régulièrement des rapports personnalisés sur la qualité des données.
- TC créera un cadre d'évaluation et de mesure.
- Les FPT rédigeront des guides et des manuels sur la qualité des données.
- TC examinera la possibilité de visites sur place pour fournir une assistance.

4. Possibilités de relier les données sur les blessures (date de début : Juillet 2018 – Date de fin : Mars 2020)

- Transports Canada entreprendra une étude pilote avec une province ou un territoire.
- TC communiquera avec les coroners provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec Santé Canada et Statistique Canada pour les fonds de données.
- Les FPT travailleront avec les hôpitaux et les centres de traumatologie.

Activités à long terme :

- 5. Lacunes dans les données d'adresse (date de début : Avril 2019 – Date de fin : Mars 2024)**
 - TC explorera d'autres sources de données.
 - Les FPT tiendront un atelier sur les données et les questions émergentes.
 - TC organisera des activités de couplage de données.

- 6. Étendre la diffusion des données (date de début : Avril 2021 – Date de fin : Mars 2024)**
 - Les FPT ajouteront plus de contenu de la base de données nationale sur les collisions aux produits en ligne.
 - Les FPT identifieront des mécanismes supplémentaires pour la diffusion des données.
 - Les FPT considéreront une diffusion plus fréquente.

- 7. Autres modèles de collecte de données (Date de début : Avril 2021 – Date de fin : Mars 2024)**
 - TC examinera l'option d'échantillonnage sur les collisions non mortelles.
 - TC envisagera d'adopter un système canadien de déclaration des décès semblable à celui des États-Unis.
 - Les FPT discuteront d'autres modèles et sources de collecte.

- 8. Collecte électronique de données (Date de début : Juillet 2018 – Date de fin : S.O.)**
 - Les P/T utiliseront davantage la collecte électronique de données.
 - Les P/T collaboreront avec les organismes locaux d'application de la loi.

- 9. Adoption des dictionnaires de données (Date de début : Juillet 2018 – Date de fin : S.O.)**
 - Les P/T adopteront la BNDC2 et les versions futures du dictionnaire national de données.
 - Les P/T incorporeront les exigences futures et nouveaux besoins en matière de données.
 - Les P/T recueilleront des données de localisation/systèmes d'information géographique relatives aux collisions.

Progrès réalisés à ce jour

Comme nous l'avons déjà mentionné, afin de mieux appuyer et éclairer le travail actuellement entrepris à SVA, la qualité des données doit être améliorée en termes d'actualité, d'exhaustivité et de portée.

Comme nous l'avons mentionné à la section 2, TC a donné suite aux recommandations du BVG et du CPCP en effectuant une analyse environnementale, en rédigeant un rapport d'évaluation et en proposant un plan d'action. Ces travaux ont commencé à la fin de 2016 et se sont poursuivis jusqu'au début de 2018.

Plus précisément, TC a entrepris les activités d'amélioration de la qualité des données suivantes :

- **Rapports sur mesure de la BNDC sur la qualité des données des compétences**
 - Préparation de rapports détaillés soulignant les problèmes de données (données manquantes, erreurs, etc.) pour chaque compétence.
 - Création de rapports supplémentaires axés sur des questions particulières par compétence.
- **Imputation des données pour les éléments de données de la BNDC**
 - Au total, 22 éléments de données de la BNDC ont été inclus au cours de l'exercice d'imputation.
 - Le nombre d'inconnues a été réduit de 10 %.

- **Amélioration de l'information sur le type de véhicule**
 - Examen des dossiers de type de véhicule compilant 14 ans de données.
 - Au cours de cette période, 20 p. 100 des données sur les types de véhicules ont été corrigées ou améliorées.
- **Analyse environnementale des fonds de données sur les traumatismes et les hôpitaux.**
 - Examen des données sur les traumatismes et les hôpitaux partout au Canada.
 - Identification d'une possibilité de couplage de données pilotes.
- **Discussions sur la qualité des données avec les P/T (Groupe de travail sur les données nationales sur les collisions)**
 - Présidence de plusieurs réunions en mettant de plus en plus l'accent sur la qualité des données.
 - Réalisation d'enquêtes ad hoc pour cerner les principaux problèmes de sécurité routière et l'état d'avancement de la collecte de données.
- **Nouvelles sources de données possibles pour combler les lacunes dans les données**
 - Lancement d'une recherche sur les autres sources ou fonds de données disponibles.
 - Rédaction d'un rapport indiquant les possibilités à exploiter.
- **Sources de financement potentielles pour l'amélioration des données**
 - Réalisation d'une première analyse des possibilités de collecte de données sur la sécurité routière.
 - Identification de certains programmes du gouvernement fédéral en vue d'un examen plus approfondi.

Prochaines étapes

TC continuera de travailler à ces activités et collaborera avec les provinces, les territoires et d'autres intervenants, au besoin, pour mettre en œuvre les mesures de suivi supplémentaires proposées.

La mise en œuvre du plan d'action s'échelonnera sur plusieurs années.

Annexe A – Mesures à prendre pour améliorer la qualité des données

Point	Mesures prévues	Organisme responsable	Calendrier (C, M, L)	Date de début	Date de fin
1. Renforcer la sensibilisation à l'importance des données sur les collisions.	<ul style="list-style-type: none"> • TC ajoutera un point à l'ordre du jour aux réunions du Conseil des ministres et des sous-ministres. • Les administrations fédéral/provinciales/territoriales (FPT) organiseront un atelier sur les données par l'entremise du CCATM à l'automne 2018. • Les FPT désigneront des champions au sein du Conseil d'administration du CCATM. • FTP accroîtra les discussions au sein du Comité sur la sécurité routière-recherche et politique du CCATM. • TC ouvrira un dialogue direct avec les chefs de police. 	TC	Court	Juillet 2018	S.O.
2. Réunions régulières des FPT axées sur la qualité des données.	<ul style="list-style-type: none"> • Les FPT tiendront des réunions trimestrielles du Groupe de travail national sur les données relatives aux collisions. • Les FPT organiseront des ateliers nationaux FPT au besoin. • Les provinces et les territoires examineront la collecte et le traitement internes. 	TC	Court	Juillet 2018	Mars 2019
3. Élaborer un programme officiel de qualité des données.	<ul style="list-style-type: none"> • TC produira régulièrement des rapports personnalisés sur la qualité des données. • TC créera un cadre d'évaluation et de mesure. • Les FPT rédigeront des guides et des manuels. • TC examinera la possibilité de visites sur place pour fournir une assistance. 	TC	Moyen	Juillet 2018	Mars 2020
4. Possibilités de relier les données sur les blessures	<ul style="list-style-type: none"> • TC entreprendra une étude pilote avec une province ou un territoire. • TC communiquera avec les coroners provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec Santé Canada et Statistique Canada pour les fonds de données. 	TC	Moyen	Juillet 2018	Mars 2020

	<ul style="list-style-type: none"> • Les FPT travailleront avec les hôpitaux et les centres de traumatologie. 				
5. Comblent les lacunes en matière de données	<ul style="list-style-type: none"> • TC explorera d'autres sources de données. • Les FPT organiseront un atelier sur les données et les questions émergentes. • TC organisera des activités de couplage de données. 	TC	Long	Avril 2019	Mars 2024
6. Élargir la diffusion des données	<ul style="list-style-type: none"> • Les FPT ajouteront plus de contenu de la base de données nationale sur les collisions aux produits en ligne. • Les FPT identifieront des mécanismes supplémentaires pour la diffusion des données. • Les FPT considéreront une diffusion plus fréquente. 	TC	Long	Avril 2021	Mars 2024
7. Autres modèles de collecte de données	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada examinera l'option d'échantillonnage sur les collisions non mortelles. • Transports Canada envisagera d'adopter un système canadien de déclaration des décès semblable à celui des États-Unis. • Les FPT discuteront d'autres modèles et sources de collecte. 	TC	Long	Avril 2021	Mars 2024
8. Collecte électronique de données	<ul style="list-style-type: none"> • Les P/T utiliseront davantage la collecte électronique de données. • Les P/T collaboreront avec les organismes locaux d'application de la loi. 	P/T	Long	Juillet 2018	S.O.
9. Adoption de dictionnaires de données	<ul style="list-style-type: none"> • Les P/T adopteront le dictionnaire de données de la BNDC2. • Les P/T incorporeront les exigences futures et nouveaux besoins en matière de données. • Les P/T recueilleront des données de localisation/systèmes d'information géographique relatives aux collisions. 	P/T	Long	Juillet 2018	S.O.