

Demande de propositions  
pour  
**la feuille de route concernant les données  
nationales sur les collisions**

**CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ (CCATM)**

**2025**

Publié par : Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)

Date de publication de la DP : 18 juin 2025

Date de clôture pour les propositions : 23 juillet 2025

Réception des propositions : Anna Herman  
Gestionnaire de programmes  
aherman@ccmta.ca

Renseignements : Anna Herman  
Gestionnaire de programmes  
aherman@ccmta.ca

## Table des matières

<b>1.0</b>	<b>CONTEXTE</b> .....	<b>3</b>
<b>2.0</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET</b> .....	<b>5</b>
2.1	<i>Objectif du projet</i> .....	5
2.2	<i>Exigences des propositions</i> .....	7
2.3	<i>Livrables</i> .....	8
<b>3.0</b>	<b>CRITÈRES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION</b> .....	<b>9</b>
3.1	<i>Critères d'évaluation</i> .....	9
3.2	<i>Sélection de la proposition retenue</i> .....	9
<b>4.0</b>	<b>EXIGENCES DE SOUMISSION</b> .....	<b>10</b>
	<b>ANNEXE A : STRUCTURE DE LA PROPOSITION</b> .....	<b>11</b>

## 1.0 Contexte

La capacité à mener des recherches sur la sécurité routière, à élaborer des programmes et à prendre des décisions en matière de politiques dépend de la disponibilité de données pertinentes, exactes, accessibles, exhaustives, opportunes et normalisées. Les progrès réalisés dans l'amélioration de la sécurité routière dépendent directement de notre capacité à cerner les problèmes et les enjeux « à haut risque » associés aux déplacements routiers, ainsi qu'à déterminer, élaborer, mettre en œuvre et évaluer des contre-mesures.

Au fil des ans, les administrations canadiennes ont fait face à des défis constants en ce qui concerne la collecte, la validation et le partage en temps opportun des données sur les collisions routières. Les systèmes actuels sont fragmentés, sont souvent basés sur des archives papier et manquent d'interopérabilité. Il en résulte des retards, une qualité inégale et une capacité limitée d'intervention en sécurité routière soutenue par des données. En même temps, certaines administrations s'éloignent des méthodes d'archivage sur support papier pour la collecte de données sur les collisions, se tournant plutôt vers des systèmes électroniques, ce qui soulève des questions au sujet de l'intégration, la propriété et de la gouvernance des données.

À l'heure actuelle, les administrations peuvent recueillir des données sur les collisions par l'entremise des rapports de police, de l'autodéclaration ou des rapports d'assurance. Chacune applique son propre protocole pour recueillir ces données. Pour faire rapport à l'échelle nationale, elles soumettent annuellement leurs données selon un échéancier convenu avec Transports Canada. Transports Canada ajuste les données issues des différentes administrations pour créer une base de données pancanadienne, la Base nationale de données sur les collisions (BNDC). Dans les cas où aucune donnée n'est soumise, des données équivalentes sont estimées au prorata. Afin d'harmoniser les définitions de données, un Groupe de travail national sur les données a été créé pour convenir de ces définitions (BNDC1 et BNDC2) et s'entendre sur un échéancier de livraison. Hélas, la progression a été limitée et des lacunes demeurent relativement à des domaines clés émergents, comme la micromobilité et les véhicules automatisés.

La disponibilité de données sur les collisions à l'échelle nationale se limite à ce qu'offre la BNDC. La plupart des variables déclarées dépendent des modèles de déclaration de la police et du pouvoir discrétionnaire des agents, et les administrations ne se conforment pas toutes à un modèle de déclaration standardisé. Les autres sources de données dispersées incluent des sources tierces et du secteur privé, comme les demandes d'indemnisation auprès des assureurs, les rapports d'hôpitaux (issus du SCHIRPT), les rapports de coroners, ceux des fabricants d'équipements d'origine, ainsi que de sources associées aux technologies émergentes, avec des données sur les quasi-accidents et les données préalables aux accidents (issues de l'étude sur la conduite en situation réelle, analyse des points d'intersection, analyse des segments, etc.). On note également un besoin d'intégrer d'autres sources de données et intrants en dehors des données sur les collisions (p. ex., données sur l'exposition, les permis de conduire et l'immatriculation des véhicules) et le souhait d'utiliser des technologies comme l'intelligence artificielle et la modélisation prédictive pour améliorer de manière globale les systèmes de données.

Les principaux enjeux ayant été cernés sont les suivants :

- **Précision, exhaustivité et cohérence des données sur les collisions** : il existe de nombreuses sources de données, de méthodes de mesure et de définitions différentes, mais aussi différentes façons dont les données sont recueillies, ce qui complexifie l'évaluation et la

compréhension des questions de sécurité routière. Les rapports de police posent des défis liés à la formation et à la collecte de données, au manque d'outils novateurs (qui font appel à l'électronique), à l'intégration des autodéclarations, aux données préalables aux accidents et à l'analyse des points d'intersection. Parmi les domaines où l'on constate des lacunes dans les données à l'échelle nationale, mentionnons les véhicules automatisés, les piétons, les cyclistes et les nouveaux dispositifs de micromobilité, les véhicules hors route et tout-terrain, les taux de conduite en situation de fatigue et de distraction, les conditions environnementales qui contribuent aux accidents, et d'autres encore. Il est essentiel d'avoir des données nationales sur les collisions qui traitent des enjeux prioritaires, et qui tiennent compte des facteurs contributifs aux décès et aux blessures graves et des principaux groupes à risque.

- **Accessibilité et présentation en temps opportun des données sur les collisions** : on dénote un manque de rapidité et d'accessibilité des données sur les collisions pour les parties prenantes et le grand public – tant à l'échelle nationale et que l'échelle juridictionnelle –, des qualités qui contribueraient à l'utilité de ces données pour éclairer les démarches de recherche et la prise de décisions stratégiques, mais également pour sensibiliser la population de manière générale à la sécurité routière. Les données devraient être accessibles aux parties prenantes, à des coûts raisonnables et gérables. Les délais en matière d'accès aux données peuvent varier d'une administration à l'autre, mais peuvent parfois s'étirer sur des années.
- **Intégration, partage et liens avec d'autres sources de données** : il y a un manque global de liens organisationnels et d'intégration entre les données sur les collisions (rapports de police sur les accidents) et celles de la santé publique (issues des hôpitaux, des services ambulanciers, des coroners), celles des assureurs, mais aussi celles sur les permis de conduire, les volumes de circulation, l'exposition, etc.
- **Leadership national et financement** : le Canada ne dispose pas d'approche ou de plan stratégique coordonné à l'échelle nationale entre les partenaires fédéral, provinciaux, territoriaux, de l'industrie et des parties prenantes pour assurer la collecte, l'analyse et la déclaration de données en temps opportun et de façon uniforme, et ne dispose pas non plus de sources de financement durables.

Ce projet vise à établir une feuille de route pour l'amélioration des données sur les collisions au Canada, à combler les lacunes qui entravent actuellement les efforts nationaux globaux en matière de sécurité et à élaborer des stratégies pour atteindre des objectifs prospectifs.

Le rapport final déterminera les sources de données sur les collisions au Canada, fournira des analyses sur les obstacles et les possibilités d'amélioration et de normalisation de la collecte, et cherchera à accroître la collaboration et le partage des données à l'échelle nationale. Le but est de fournir aux provinces et aux territoires les outils et les données dont ils ont besoin pour améliorer la sécurité routière au Canada. Le rapport final formulera des recommandations qui pourront être utilisées par le CCATM ou les administrations pour soutenir la prise de décisions et contribuer à un cadre pancanadien de gouvernance des données sur les collisions.

## 2.0 Description du projet

### 2.1 Objectif du projet

L'objectif premier de ce projet est de créer un rapport exhaustif qui contribuera à l'amélioration des données sur les collisions au Canada. Le rapport devra identifier les principales sources de données, les obstacles à la collecte et à l'intégration des données, les possibilités d'amélioration et les stratégies pour combler les lacunes. Dans chaque catégorie, on définira les pratiques exemplaires en matière de rapport sur les données, en examinant les normes nationales d'autres pays, et suggérera des façons d'adapter ces pratiques au contexte canadien. Le rapport appuiera ultimement l'élaboration d'un cadre national de gouvernance des données sur les collisions, afin d'harmoniser la façon dont ces données sont recueillies, partagées et régies dans les provinces et les territoires. Dans chaque catégorie, on formulera des recommandations à court, moyen et long terme pour l'atteinte de cet objectif.

Le rapport traitera des éléments fondamentaux suivants :

1. **Normes nationales pour les données** : le fournisseur compilera et cataloguera les sources existantes de données canadiennes sur les collisions (à l'échelle nationale et régionale) et formulera des recommandations pour définir un cadre commun/harmonisé pour ces données, dans le but d'assurer l'uniformité et la comparabilité entre les administrations (uniformité des définitions, des formats de déclaration, des rapports de police, de l'intégration de l'autodéclaration, des méthodes de déclaration électronique, des données préalables aux accidents, des déterminations des lacunes et des modélisations des données). Ceci inclut également l'identification de sources de données nouvelles et émergentes et de nouveaux besoins en matière de collecte (proposition par le fournisseur de méthodes potentielles et réalisables de collecte, pour améliorer l'exhaustivité des données dans des domaines où l'on constate actuellement des lacunes, notamment pour ce qui est des incidents non signalés par les services de police, des usagers vulnérables sur la route, des véhicules automatisés, des données sur la micromobilité, des incidents liés à la fatigue, des distractions au volant et des données liées à l'alcool et aux drogues).
2. **Protocoles d'interopérabilité** : le fournisseur formulera des recommandations à l'appui de l'intégration des données sur les collisions et de leur interrelation, au profit d'un meilleur partage et d'une meilleure communication. Il cernera les occasions de consolidation des données issues d'administrations diverses – et les obstacles – pour les rassembler dans des bases de données nationales et des tableaux de bord accessibles au public. Le fournisseur devra analyser l'état actuel des efforts d'intégration des données et proposera des stratégies pour relever les défis liés au regroupement d'ensembles de données fragmentées.
3. **Technologie et innovation** : le rapport explorera les possibles recommandations en matière d'innovation pour la collecte et l'analyse des données. Ces recommandations peuvent inclure des stratégies émergentes qui peuvent améliorer l'accessibilité en temps opportun des données, des outils qui facilitent la mise en relations des données avec les mesures de rendement (comme la modélisation prédictive et l'apprentissage automatique, qui font ressortir les tendances émergentes en matière de sécurité routière), ainsi que des techniques et sources de collecte novatrices (comme la télématique, les caméras, le géorepérage et les capteurs).

4. **Intendance et gouvernance des données** : le fournisseur recommandera des approches qui favorisent une vision commune pour la gouvernance interjuridictionnelle, la coordination des données et les rôles officiels d'intendance des données, afin de superviser l'intégrité des données et les politiques. Ces approches incluront des modèles de financement collaboratifs, des partenariats avec le milieu académique et la santé publique et le renforcement des capacités. Le rapport explorera les possibles ressources et formations pour le CCATM et ses partenaires provinciaux/territoriaux, les modèles de financement, mais aussi les partenariats qui viendront soutenir l'élaboration du cadre de gouvernance interjuridictionnelle des données.
- **Plan d'action dans la feuille de route pour la gestion des lacunes** : élaboration d'un plan d'action pour la feuille de route qui comprendra :
  - un inventaire complet des sources de données sur les collisions;
  - une détermination claire des usages auxquels sont destinées ces données, ainsi que des besoins et des exigences futurs;
  - les pratiques exemplaires en matière de collecte et de gestion des données, et toute lacune relevée;
  - des activités et stratégies potentielles pour améliorer la collecte de ces données au Canada (en termes d'exactitude, d'uniformité, de rapidité, d'intégration, d'accessibilité, d'utilisation d'outils novateurs et de gouvernance), à court, moyen et long terme.
- **Mise en œuvre** : le fournisseur recommandera des approches pour soutenir la mise en œuvre d'un cadre national de gouvernance des données sur les collisions.

Le rapport final devra comprendre les sections suivantes :

1. **Sommaire**
  - Pour donner un aperçu du document complet, y compris l'objet du rapport
  - Pour mettre en évidence les principaux points de l'enquête et décrire les résultats, les conclusions et les recommandations
2. **Importance des données sur la sécurité routière**
  - Pour discuter du rôle des données dans l'élaboration des politiques, l'évaluation et les analyses coûts-avantages pour appuyer la priorisation des interventions en matière de sécurité routière
3. **Panorama national des données sur la sécurité routière**
  - Pour offrir un aperçu de l'état actuel des données sur la sécurité routière au Canada, incluant les bons et moins bons points et avec un regard particulier sur les données liées aux collisions
4. **Sources de données sur la sécurité routière**
  - Pour présenter une liste exhaustive des sources actuelles et potentielles de données sur les collisions, incluant les sources juridictionnelles et non juridictionnelles, et où l'on constate des lacunes
5. **Normes nationales pour les données**
  - Pour présenter 1) des suggestions précises qui viendront améliorer la collecte des données, harmoniseront les définitions et établiront des normes de déclaration, et

2) des suggestions pour améliorer immédiatement l'accessibilité en temps opportun des données, en exploitant autant que possible les ensembles existants de données

**6. Protocoles d'interopérabilité**

- Pour offrir une analyse approfondie des obstacles, mais aussi des possibilités relativement à la consolidation des données entre les administrations, ainsi que des recommandations pour surmonter ces obstacles

**7. Technologie et innovation**

- Pour offrir une analyse approfondie des approches novatrices permettant d'améliorer à la fois la collecte et l'analyse des données, ainsi que des recommandations pour intégrer ces approches au sein du panorama national des données

**8. Intendance et gouvernance des données**

- Pour offrir un aperçu des modèles actuels de gouvernance des données et des approches au niveau international, accompagné de recommandations potentielles pour le Canada incluant des modèles de financement collaboratif, des partenariats et des manières de renforcer les capacités.

**9. Plan d'action pour la feuille de route**

- Pour suggérer une feuille de route détaillée décrivant les mesures requises pour améliorer les données sur les collisions au Canada, et ce à court, à moyen et à long terme

**10. Mise en œuvre**

- Pour offrir des suggestions précises qui soutiendraient la mise en œuvre d'un futur cadre national de gouvernance des données sur les collisions, et indiquer comment ce type de cadre pourrait s'appliquer à d'autres types de données sur la sécurité routière

## *2.2 Exigences des propositions*

- a) La proposition doit suivre la structure décrite à l'annexe A.
- b) La proposition doit comprendre un plan de gestion du projet comprenant de l'information sur le gestionnaire de projet et sur tous les membres du personnel qui participeront à toutes les principales tâches associées à ce projet. Le plan de gestion du projet doit :
  - désigner un responsable du projet et indiquer son expérience sur des projets similaires;
  - fournir une description détaillée de sa capacité à effectuer le travail et de ses qualifications relativement à la sécurité routière et à la gouvernance de données Des exemples de travaux antérieurs effectués sur le sujet seront utiles. Dans le cas où la proposition émanerait d'un consortium, celle-ci doit clairement indiquer quelle entreprise assume le leadership, quels sont les rapports juridiques entre les entreprises ainsi que le rôle de chacune.
- c) La proposition doit comprendre une description détaillée de la méthodologie de recherche, y compris les avantages et les inconvénients ainsi qu'une justification des méthodes proposées.

- d) La proposition doit comprendre un plan de travail pour les produits livrables, avec un échéancier indiquant le temps qu'il faudra pour accomplir chaque tâche ainsi que la durée globale du projet.
  - L'échéancier doit prévoir des réunions avec le CCATM tout au long du projet pour élaborer le sondage, discuter des progrès ainsi que des problèmes ou des défis potentiels.
- e) La proposition doit comprendre un plan de gestion des risques comprenant la détermination des défis potentiels et les mesures d'atténuation proposées, les méthodes de contrôle de la qualité et les protocoles de sécurité et de confidentialité.
  - Le soumissionnaire doit maintenir sa capacité d'exécuter ce plan tout au long du projet.
- f) La proposition doit comprendre une répartition détaillée des prix pour le projet (y compris les tarifs quotidiens).
- g) La proposition doit contenir une déclaration de tout conflit d'intérêts réel ou apparent ou conflit d'intérêts potentiel perçu. Toute déclaration à cet effet sera évaluée dans son contexte et pourrait entraîner l'obligation de présenter des renseignements supplémentaires en vue de déterminer l'acceptation ou le refus de la proposition, selon les circonstances.

### 2.3 Livrables

Les tâches suivantes relatives à la réalisation du projet relèveront du prestataire. Les dates d'échéance sont précisées pour chacune des tâches afin de donner aux soumissionnaires une idée des délais de mise en œuvre prescrits par le CCATM. Rien n'empêche toutefois les soumissionnaires de proposer de nouvelles échéances, à condition de livrer la marchandise à temps.

<b>Livable</b>	<b>Description</b>	<b>Date d'échéance</b>
Plan opérationnel	Le plan opérationnel comportera un échéancier détaillé pour l'achèvement de chaque tâche ainsi qu'un calendrier des livrables. Ce plan sera envoyé au CCATM aux fins d'examen, de rétroaction et d'approbation avant l'exécution de toute tâche.	Deux semaines après la signature du contrat
Ébauche du rapport final	Le soumissionnaire doit envoyer la version préliminaire du rapport final au CCATM aux fins d'examen et d'approbation avant l'achèvement du rapport. Le rapport final doit comprendre les sections suivantes : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sommaire</li> <li>2. Importance des données sur la sécurité routière</li> <li>3. Panorama national des données sur la sécurité routière</li> <li>4. Sources de données sur la sécurité routière</li> <li>5. Normes nationales pour les données</li> <li>6. Protocoles d'interopérabilité</li> <li>7. Technologie et innovation</li> <li>8. Intendance et gouvernance des données</li> <li>9. Plan d'action pour la feuille de route</li> </ol>	Décembre 2025 (date exacte à déterminer)

	10. Mise en œuvre	
Rapport final	Le soumissionnaire retenu doit apporter des modifications au rapport en fonction des commentaires formulés et soumettre le rapport final en format Word et PDF par voie électronique. L'ensemble des données brutes, des rapports, des sources à l'appui et des documents doit être remis au CCATM une fois le projet achevé.	Un mois à compter de la réception des commentaires.

## 3.0 Critères d'évaluation et méthode de sélection

### 3.1 Critères d'évaluation

Toutes les propositions seront évaluées en fonction des critères d'évaluation indiqués ci-dessous :

- Compréhension avérée de la portée, des objectifs et des exigences du produit final
- Compréhension claire et détaillée des défis et des complexités propres au projet, démontrée par une analyse approfondie des obstacles, des risques et des mesures d'atténuation possibles, ainsi qu'une approche réfléchie pour les aborder dans la proposition
- Qualité globale de la proposition (clarté, concision et exhaustivité)
- La faisabilité de l'approche, des échéanciers, de la méthodologie et des coûts proposés;
- Le plan de gestion des risques contient une reconnaissance adéquate des problèmes directs et indirects et des solutions proposées; les méthodes de contrôle de la qualité et les protocoles de sécurité et de confidentialité sont adéquats;
- Gestion proposée du projet; qualifications et expérience pertinentes du gestionnaire de projet, notamment le poste au sein de l'organisation;
- Capacité du personnel clé – expérience pertinente, compétence démontrée lors d'un mandat de travail semblable; bilinguisme (pour les interactions/consultations potentielles et la traduction de documents)
- Structure organisationnelle du soumissionnaire, incluant ses sous-traitants (le cas échéant), ses expériences pertinentes, les compétences démontrées dans le cadre de travaux semblables et les capacités en matière de ressources

Des critères par rapport aux propositions techniques, de plan de travail, de projet et de gestion des risques seront également considérés. Les soumissionnaires devront obtenir une note globale de 80 % ou plus pour que leur proposition de coût soit prise en considération.

### 3.2 Sélection de la proposition retenue

Les soumissionnaires seront informés de l'acceptation ou du refus de leur proposition.

Calendrier prévu :

Date de publication de la DP	18 juin 2025
Fin de la période de dépôt des propositions	23 juillet 2025
Annonce de la proposition retenue	Après deux semaines

Date limite du rapport final

Janvier 2026

Le CCATM se réserve le droit :

- de modifier ces dates au besoin;
- D'annuler le présent appel d'offres à tout moment;
- De sélectionner une liste restreinte de propositions;
- d'annuler le présent appel d'offres à tout moment et d'en publier un autre pour des livrables identiques ou semblables;
- d'accepter les soumissions dans leur intégralité ou seulement en partie;
- de rejeter certaines ou toutes les soumissions reçues;
- de n'attribuer aucun contrat pour le présent appel d'offres.

En répondant au présent appel d'offres, le soumissionnaire convient de ne pas communiquer à quelque personne morale ou physique les renseignements confidentiels sur le CCATM sans le consentement écrit de celui-ci. En outre, le soumissionnaire convient de traiter les renseignements confidentiels sur le CCATM avec la diligence et la prudence dont il fait normalement preuve pour protéger la confidentialité de ses propres renseignements.

#### 4.0 Exigences de soumission

Les parties intéressées sont invitées à soumettre une version électronique de leur proposition complète en anglais en format PDF d'Adobe à :

Anna Herman  
Gestionnaire de programmes, CCATM  
**Adresse courriel** : [aherman@ccmta.ca](mailto:aherman@ccmta.ca)

Les propositions doivent parvenir à l'adresse courriel ci-dessus au plus tard le 23 juillet à 14 h 30 HAE. Celles-ci doivent être rédigées en anglais, langue dans laquelle sera mené le présent projet.

Toute autre question pourra être adressée à Anna Herman jusqu'au 16 juillet en utilisant les coordonnées suivantes :

**Adresse courriel** : [aherman@ccmta.ca](mailto:aherman@ccmta.ca)

## Annexe A : Structure de la proposition

Sections de la proposition	Description des sections de la proposition
Proposition technique	La proposition doit comprendre une description détaillée de la méthodologie, y compris les avantages et les inconvénients ainsi qu'une justification des méthodes proposées.
Proposition de plan de travail	La proposition doit comprendre un plan de travail pour les produits livrables, avec un échéancier indiquant le temps qu'il faudra pour accomplir chaque tâche ainsi que la durée globale du projet. L'échéancier doit prévoir des réunions avec le CCATM tout au long du projet pour discuter de sa progression ainsi que des problèmes ou des défis.
Plan de gestion du projet	<p>La proposition doit comprendre un plan de gestion du projet comprenant de l'information sur le gestionnaire de projet et sur tous les membres du personnel qui participeront à toutes les principales tâches associées à ce projet.</p> <p>Le plan de gestion du projet doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• désigner un responsable du projet et indiquer son expérience sur des projets similaires;</li> <li>• fournir une description détaillée sur la capacité du soumissionnaire à effectuer le travail et ses qualifications, en anglais comme en français. Des exemples de travaux antérieurs effectués sur le sujet seront utiles. Dans le cas où la proposition émanerait d'un consortium, celle-ci doit clairement indiquer quelle entreprise assume le leadership, quels sont les rapports juridiques entre les entreprises ainsi que le rôle de chacune.</li> </ul>
Plan de gestion des risques	<p>La proposition doit comprendre un plan de gestion des risques comprenant la détermination des défis potentiels et les mesures d'atténuation proposées, les méthodes de contrôle de la qualité et les protocoles de sécurité et de confidentialité.</p> <p>Le soumissionnaire doit maintenir sa capacité d'exécuter ce plan tout au long du projet.</p>
Proposition de coûts	La proposition doit comprendre une répartition détaillée des prix pour le projet (y compris les tarifs quotidiens).