

STRATÉGIE DE
SÉCURITÉ 
ROUTIÈRE
2025 DU CANADA

Vision zéro : les routes les plus sûres du monde

janvier 2016



securiteroutierepensez-y.ca

CCATM | CCMTA

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
Canadian Council of Motor Transport Administrators

TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	3
2	INTRODUCTION	3
3	STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2025	4
	3.1 La vision	5
	3.2 Objectifs stratégiques	5
	3.3 Principes.....	5
4	GROUPES CIBLES, FACTEURS CONNEXES ET INTERVENTIONS	7
	4.1 Principaux groupes cibles :	7
	4.2 Principaux facteurs connexes	8
	4.3 Interventions de sécurité routière.....	9
	4.3.1 Initiatives concernant les usagers de la route	10
	4.3.2 Initiatives concernant l’infrastructure routière	11
	4.3.3 Initiatives concernant les véhicules	11
	4.3.4 Outil d’évaluation des initiatives éprouvées et prometteuses.....	11
5	GESTION ET GOUVERNANCE DE LA STRATÉGIE	11
	5.1 Responsabilité et mise à jour.....	11
	5.2 Durée de dix ans	12
	5.3 Rapport	12
6.	RÉFÉRENCES	13
	ANNEXE A : OUTIL D’ÉVALUATION POUR DÉTERMINER LES PRATIQUES EXEMPLAIRES	14

1 SOMMAIRE

La Stratégie de sécurité routière (SSR) 2025 s'apparente aux stratégies précédentes en plusieurs points. Elle est empreinte de la même vision à long terme, soit *que les routes au Canada deviennent les plus sûres du monde*, mais vient y greffer la notion de vision zéro. De plus, certains des principes décisifs pour le succès de la stratégie ont été alignés sur les pratiques exemplaires mondiales en matière de sécurité routière. Parmi ceux-ci, notons l'adoption de l'approche systémique de la sécurité routière, l'étalement de la stratégie sur dix ans et la constitution d'une base de données de pratiques exemplaires prometteuses et éprouvées couvrant l'ensemble des groupes cible et des facteurs connexes. La SSR 2025 propose une approche flexible qui permet aux gouvernements de mettre en œuvre des programmes de sécurité routière personnalisés en fonctions de leurs propres besoins.

Le but de la SSR 2025 est d'encourager la collaboration entre les intervenants de la sécurité routière de tous les ordres de gouvernement et les autres intervenants concernés pour atteindre un objectif commun : rendre les routes du Canada les plus sûres au monde et viser l'objectif zéro décès et blessures graves.

2 INTRODUCTION

Au Canada, près de 2 000 personnes meurent sur la route et quelque 165 000 autres y subissent des blessures (graves pour 10 000 d'entre elles) chaque année, et ce, malgré un système de transport routier coûtant annuellement 37 milliards \$ (2,2 % du PIB canadien) (1). Viser une réduction du nombre d'accidents mortels sur la route est un défi que doivent relever tous les pays. À cet égard, la réduction du nombre de Canadiens blessés ou tués sur la route passe par une amélioration des comportements, des infrastructures et des véhicules.

Le Canada est l'un des premiers pays au monde ayant adopté une stratégie pancanadienne en matière de sécurité routière, dont trois itérations ont déjà été mises en œuvre. La Vision sécurité routière 2001, premier plan de sécurité routière du Canada, a été adoptée en 1996 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. À la suite de la mise en œuvre de ce plan, le nombre de décès de la route a diminué de 10 % et les blessures graves de 16 %, et ce, malgré la hausse constante du nombre d'usagers de la route (2).

En 2001, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé la Vision sécurité routière 2010. On y a retenu la vision et les objectifs stratégiques du plan précédent et on y a ajouté un objectif général et des sous-objectifs. Les objectifs quantitatifs proposés dans ce plan avaient pour but de fournir aux intervenants de la sécurité routière des données de référence sur les principaux indicateurs de sécurité routière, permettant ainsi de mesurer les effets des efforts d'intervention. L'objectif général visait à atteindre une baisse de 30 % du nombre moyen des usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010, par rapport aux statistiques de la période 1996-2001. Les sous-objectifs proposaient des réductions variant de 20 % à 40 % par domaine d'intervention, y compris la protection des occupants, la conduite avec facultés affaiblies, la sécurité des véhicules commerciaux, les usagers vulnérables de la route, la vitesse et la sécurité aux intersections, la sécurité routière en milieu rural, les jeunes conducteurs et les conducteurs présentant un risque élevé.

L'atteinte de ces objectifs devait réduire le nombre de décès sur les routes canadiennes à moins de 2 100 en 2010. Bien que la réduction de 30 % des décès et blessures graves n'ait pas été atteinte en 2010, elle l'a été peu après, en 2011 (3).

La Stratégie de sécurité routière (SSR) 2015, troisième stratégie pancanadienne, a été lancée en 2011. Malgré une vision et des objectifs similaires aux stratégies précédentes, elle abordait la sécurité routière d'un angle différent, en s'éloignant des cibles chiffrées et en intégrant le concept de la sécurité comme un système englobant les usagers de la route, les véhicules et l'infrastructure.

L'un des virages stratégiques principaux introduit par la SSR 2015 est la conception d'un cadre de référence axé sur les meilleures pratiques, comprenant une matrice multicellulaire de groupes cibles clés et de questions de sécurité routière ou de facteurs connexes, ainsi qu'une gamme variée d'initiatives de sécurité routière dont les gouvernements pourront se servir pour répondre à leurs propres priorités. La stratégie donne la latitude nécessaire aux provinces et territoires pour concevoir leur propre plan de sécurité routière et adopter des initiatives et des stratégies en fonction de leur pertinence, de leur faisabilité et de leur acceptabilité.

En 2013, le nombre de décès et de blessures graves sur les routes du Canada a chuté de 21 % par rapport à la période de référence de 2006-2010. Cette diminution ne fluctue pas lorsqu'on ajoute le nombre de voitures-kilomètres parcourues à l'équation. Selon l'Organisation mondiale de la Santé des Nations Unies, « les pays les plus performants au chapitre de la sécurité routière ont des taux d'environ 5 à 7 décès pour 100 000 habitants » (4). En 2012, ce taux était de 6 décès pour 100 000 habitants pour le Canada (5). Cette même année, le Canada se classait 13^e au chapitre des décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (6).

Le Canada est sur une bonne lancée et la tendance décroissante du nombre de décès et de blessures graves observée sur ses routes au cours de la période 2011-2013 est encourageante. Il faut toutefois garder le cap et continuer d'améliorer le niveau de sûreté des routes au pays.

3 STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2025

La Stratégie de sécurité routière 2025 est le quatrième plan de sécurité routière du Canada. Cette plus récente itération est fondée sur les principes décrits par le rapport *ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE : un système sûr, des objectifs ambitieux* (7). Plusieurs des pays de l'OCDE atteignant les meilleurs résultats en matière de sécurité routière se sont inspirés de cette approche multidisciplinaire, maintenant reconnue comme pratique exemplaire internationale du domaine.

Le but de cette stratégie est de servir de cadre pour les gouvernements et les autres intervenants du secteur de la sécurité routière afin qu'ils puissent donner une nouvelle impulsion aux efforts déjà entamés et établir des plans, des objectifs et des interventions dont les résultats viseront la suppression des accidents à l'origine des décès et des blessures graves sur les routes.

3.1 La vision

La vision à la base de la SSR 2025 est bien résumée par le titre *Vision zéro : les routes les plus sûres du monde*. L'approche « vers zéro » s'intègre à l'objectif à long terme du Canada, soit d'avoir les routes les plus sûres de la planète. Cette vision s'inspire d'une pratique exemplaire internationale nommée Vision zéro, adoptée pour la première fois en 1997 par la Suède, et guidant son approche du transport depuis. Cette stratégie hautement efficace et novatrice a permis à la Suède d'atteindre l'un des plus faibles taux de mortalité sur la route au monde. Impressionnés par ce succès, plusieurs autres gouvernements et municipalités lui ont emboité le pas.

La vision « vers zéro » n'est pas un objectif chiffré doté d'une échéance, mais plutôt une aspiration. Reflet de la volonté des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux d'offrir des routes sécuritaires aux citoyens du pays, elle va au-delà de la simple durée de la SSR 2025.

3.2 Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques suivants, qui portent sur des comportements de conduite, des véhicules et une infrastructure plus sécuritaires, constituent la pierre angulaire de la SSR 2025 :

- Sensibiliser et mobiliser la population à l'égard des questions relatives à la sécurité routière;
- Améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre tous les intervenants;
- Renforcer le cadre réglementaire et législatif et l'application de la loi;
- Améliorer la qualité de l'information sur la sécurité routière et soutenir la recherche et l'évaluation;
- Améliorer la sécurité des véhicules et de l'infrastructure routière;
- Tirer parti des technologies existantes et de l'innovation.

3.3 Principes

La conception de la stratégie repose sur les principes suivants :

Adoption d'une approche systémique de la sécurité routière

L'approche systémique de la sécurité routière (ASSR) est un moyen que se sont donné avec succès plusieurs pays pour réaliser leur vision de routes sur lesquelles moins de personnes meurent ou se blessent gravement. L'ASSR s'articule autour des principes suivants :

- L'éthique : la vie humaine et la santé priment sur la mobilité et les autres objectifs du système routier (il ne faut jamais compromettre la vie et la santé, peu importe l'avantage que la société en retire);

- La responsabilité : les fournisseurs du système routier et les entités responsables de sa réglementation partagent la responsabilité avec ses utilisateurs;
- La sécurité : les systèmes routiers doivent tenir compte de la faillibilité humaine et réduire au maximum le potentiel d'erreur et le tort qu'elles causent;
- Les mécanismes de changement : les fournisseurs et les responsables de la réglementation doivent faire tout ce qui est en leur pouvoir pour garantir la sécurité de tous. Ils doivent coopérer avec les usagers de la route et, ensemble, accepter le changement nécessaire.

Il est établi que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux au Canada mettront en œuvre l'ASSR dans une mesure correspondant au contexte qui leur est propre.

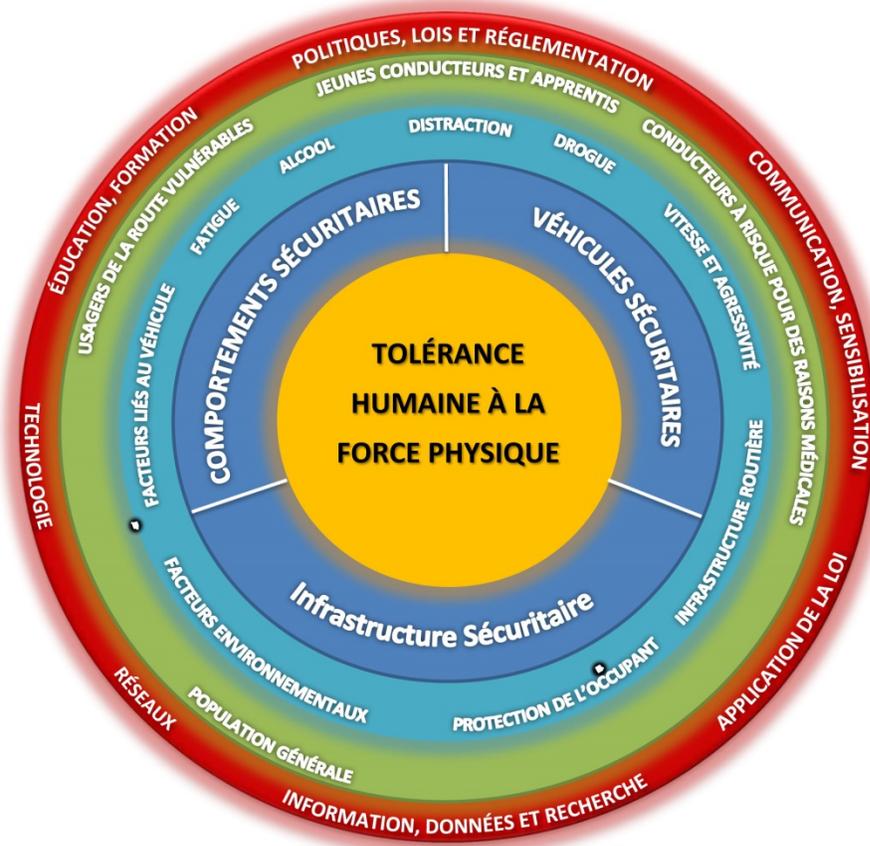


Figure 1.1. Source : Le diagramme ci-dessus est la version canadienne d'un diagramme tiré du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* de l'OMS en 2009, lui-même adapté à partir d'une étude commandée par le gouvernement de l'Australie-Occidentale.

Tendance à la baisse : vision zéro

La SSR 2025 vise à concrétiser la tendance à la baisse du nombre proportionnel de décès et de blessures graves plutôt que du nombre brut. Cette tendance sera mesurée annuellement à l'échelle du pays, en utilisant des moyennes mobiles sur plusieurs années pour contrôler les variations à court terme, puisqu'une réduction constante année après année pourrait être difficile, voire impossible, à atteindre.

Deux des indicateurs proportionnels les plus utilisés à travers le monde sont le nombre de décès et de blessures graves par 100 000 habitants (OMS 2014), ainsi que le nombre de décès et de blessures graves par milliard de véhicules-kilomètres parcourus (OCDE et Forum international sur le transport, 2012). Au Canada, les deux indicateurs proportionnels suivants seront utilisés :

1. Le nombre de décès et de blessures graves par milliard de véhicules-kilomètres parcourus;
2. Le nombre de décès et de blessures graves par 100 000 habitants.

Bien que la stratégie ne définisse aucune cible quantitative précise, elle n'empêche aucune organisation d'en fixer avec le soutien des gouvernements, des législateurs et des forces de l'ordre.

Pratiques exemplaires

Il est primordial que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux au Canada puissent mettre en œuvre des initiatives de sécurité routière sans devoir d'abord rechercher chaque pratique exemplaire. Voilà pourquoi au cœur de la stratégie se trouve une liste des interventions réalisées par les pays chefs de file au chapitre de la sécurité et dont l'efficacité en matière de réduction des décès et des blessures graves est éprouvée. Dans un souci de constance à l'échelle pancanadienne et afin que les gouvernements puissent renvoyer aux pratiques exemplaires dans leurs propres plans de sécurité routière, le CCATM a mis sur pied une base de données en ligne, consultable au strategiesecuriteroutiere.ca roadsafetystrategy.ca.

4 GROUPES CIBLES, FACTEURS CONNEXES ET INTERVENTIONS

Les groupes cibles et les facteurs connexes suivants ont été déterminés en fonction de tendances émergentes et de recherches et analyses menées au Canada dans le cadre des trois dernières stratégies.

4.1 Principaux groupes cibles :

Les groupes cibles sont définis comme suit :

Groupe cible	Définition
Jeunes conducteurs et apprentis	Conducteurs âgés de moins de 25 ans ou possédant moins de 2 ans d'expérience de conduite
Conducteurs à risque pour des raisons médicales	Conducteurs dont l'état de santé mentale ou physique pourrait avoir un effet sur l'utilisation sécuritaire d'un véhicule
Usagers de la route vulnérables	Piétons, motocyclistes et cyclistes, et personnes utilisant un équipement motorisé personnel (p. ex., fauteuil roulant motorisé ou quadriporteur)
Conducteurs de véhicules commerciaux	Conducteurs de véhicules commerciaux lourds (véhicules de plus de 4 586 kg et véhicules à passagers)

Groupe cible	Définition
Conducteurs à haut risque	Contrevenants récidivistes adoptant un comportement type illégal au volant (p. ex., conduite récurrente avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, infractions au code de la route, implication dans un accident ou conducteur faisant l'objet d'une suspension ou d'un retrait de permis)
Population générale	Usagers de la route bénéficiant des stratégies/interventions/réglementations/dispositions législatives mises en place pour faire en sorte que les routes, les usagers de la route et les véhicules soient plus sûrs

4.2 Principaux facteurs connexes

Les principaux facteurs connexes sont définis comme suit :

Facteur connexe	Définition
Distraction au volant	La distraction au volant survient lorsque l'attention du conducteur est détournée de la conduite par d'autres activités (p. ex., manger, parler aux passagers, parler ou texter à l'aide d'appareils de communication électronique [ACE] tels que les téléphones cellulaires et les téléphones intelligents) ou par des sources de distraction externes au véhicule.
Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool	Affaiblissement des facultés physiques ou mentales d'un usager de la route dû à sa consommation d'alcool
Conduite avec facultés affaiblies par la drogue	Affaiblissement des facultés physiques ou mentales d'un usager de la route dû à sa consommation de drogues (cannabis, médicaments sur ordonnance, narcotiques, etc.)
Fatigue au volant	Affaiblissement de la vigilance d'un conducteur et de sa capacité à conduire de façon sécuritaire en raison de la fatigue, causée par le manque de sommeil, l'heure de la journée, la durée du déplacement ou la monotonie
Vitesse excessive et conduite agressive	
Protection de l'occupant	Comprend les questions portant sur l'utilisation adéquate de dispositifs de retenue appropriés des usagers (la ceinture de sécurité, le siège pour bébé, le rehausseur de siège, etc.)
Facteurs environnementaux	Comprend les facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la probabilité des collisions (conditions météorologiques, présence de faune

Facteur connexe	Définition
	sur la route, etc.)
Infrastructure routière	Comprend les facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la probabilité des collisions (p. ex., configuration des routes, construction des routes, état du revêtement, conception des routes et des bordures de routes, éclairage et signalisation, etc.)
Facteurs liés au véhicule	Comprend les facteurs liés à la conception des véhicules (p. ex., évitement des collisions, capacité de résistance aux chocs), à l'entretien, aux rappels, aux pièces de rechange, aux véhicules commerciaux, aux véhicules atypiques, aux véhicules automatisés et aux technologies émergentes

Il convient de noter qu'il pourrait y avoir des recoupements importants entre ces groupes cibles et ces facteurs connexes (p. ex., les conducteurs à haut risque et la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool) et que leur priorité pourrait fluctuer avec le temps. Nous encourageons les gouvernements à surveiller de près les enjeux qui émergent sur leur territoire et à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité des initiatives. Le site Web de la SSR 2025 contient une représentation graphique de la matrice.

4.3 Interventions de sécurité routière

À chaque groupe cible et à chaque facteur connexe pourrait correspondre plusieurs interventions. Ces dernières peuvent s'adresser aux usagers, aux infrastructures, aux véhicules ou à une combinaison quelconque de ces facteurs. L'utilisation coordonnée de plusieurs de ces interventions pourrait mener à des gains accrus au chapitre de la sécurité.

Les interventions sont catégorisées comme suit :

Type d'intervention	Définition
Politiques, lois et réglementation	Comprend la réglementation et les dispositions législatives fédérales/provinciales/territoriales mises en œuvre dans le but d'améliorer le comportement des usagers de la route, de rendre les routes plus sûres ou les véhicules plus sécuritaires
Éducation, formation	Comprend les activités qui renforcent les connaissances d'une personne ou qui testent sa capacité à se comporter de façon adéquate en matière de sécurité routière (p. ex., enseignement préalable ou correctif, formation des conducteurs, formation aux systèmes de retenue pour enfants)
Communication, sensibilisation	Comprend toute activité qui contribue à approfondir les connaissances du public sur des questions essentielles de sécurité routière et qui sont susceptibles d'encourager les usagers de la route à se comporter de façon plus sécuritaire

Type d'intervention	Définition
	(p. ex., campagnes de publicité et sur les réseaux sociaux)
Application de la loi	Comprend les activités que mènent les forces de l'ordre dans le but d'arrêter les contrevenants et de leur faire prendre conscience qu'ils peuvent se faire arrêter (p. ex., contrôles routiers, programme d'application sélective en matière de circulation (P.A.S.), application fondée sur les données, application automatique, inspections des véhicules commerciaux, etc.)
Information, données et recherche	Comprend la cueillette et la compilation de données complètes, uniformes et en temps opportun (collisions, traumatismes, exposition) servant à déterminer les tendances et questions émergentes pour l'élaboration de nouvelles interventions. Ceci comprend l'évaluation de mesures de sécurité routière et le contrôle des indicateurs dans le temps.
Technologie	Comprend les technologies dont le but est d'améliorer le comportement du conducteur (antidémarrateur avec éthylomètre, caméras de surveillance aux feux rouges, radars photographiques, etc.), la sécurité du véhicule (système de contrôle électronique de la stabilité, coussin-rideau et coussins gonflables) et celle de l'infrastructure (systèmes de transport intelligent, carrefour giratoire, etc.)
Réseaux	Comprend l'établissement de liens entre les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et internationaux, ainsi que les organisations non gouvernementales avec des intérêts dans la sécurité routière en vue de faciliter la création de partenariats, d'échanges de connaissances et de lignes directrices sur les meilleures pratiques et d'améliorer la coopération et la collaboration entre les intervenants clés en sécurité routière (police, professionnels de la santé, etc.)

La base de données des pratiques exemplaires du CCATM contient des initiatives « éprouvées » qui se sont avérées efficaces pour la réduction des décès et des blessures graves sur les routes. De nombreuses autres initiatives intéressantes ont été étudiées, mais sont considérées comme étant encore un peu trop récentes pour démontrer leur efficacité pour réduire les décès et blessures graves. Par conséquent, elles sont considérées comme « prometteuses ». Les initiatives éprouvées et prometteuses retenues sont consultables au strategie securiteroutiere.ca.

4.3.1 Initiatives concernant les usagers de la route

La base de données contient un certain nombre d'initiatives qui se sont avérées efficaces, ou du moins prometteuses, pour sensibiliser les conducteurs qui conduisent alors qu'ils ont bu de l'alcool, qui font des excès de vitesse, qui conduisent de façon agressive, qui font preuve de distraction au volant ou encore qui ne bouclent pas leur ceinture de sécurité.

4.3.2 Initiatives concernant l'infrastructure routière

Les éléments de l'infrastructure varient et peuvent, en fonction de l'initiative, s'appliquer aux contextes rural et urbain, en se concentrant sur les routes et leurs abords. L'objectif des initiatives liées à l'infrastructure vise à réduire la probabilité ou la gravité des collisions tout en reconnaissant le potentiel d'erreur humaine. La plupart de ces initiatives ont été étudiées, et leurs effets sur le nombre de décès et de blessures graves sont avérés. La base de données contient aussi des initiatives prometteuses.

4.3.3 Initiatives concernant les véhicules

Les avancées en matière de sécurité routière pour les véhicules ont tendance à se faire par l'intermédiaire de mesures novatrices au stade de la fabrication des véhicules et grâce aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC). L'adoption de nouvelles technologies (freinage assisté, système électronique de contrôle de la stabilité, etc.) passe parfois par une demande du public fondée sur les programmes d'évaluation des nouveaux véhicules.

4.3.4 Outil d'évaluation des initiatives éprouvées et prometteuses

Le CCATM a conçu un outil d'évaluation permettant de déterminer si une initiative est éprouvée ou prometteuse en :

- Déterminant ses caractéristiques;
- Définissant ses mesures de rendement, le cas échéant;
- Établissant les évaluations ou les analyses coûts-avantages et de rentabilité, le cas échéant;
- Répertoriant les initiatives selon les groupes cibles et les facteurs connexes touchés.

L'outil d'évaluation des initiatives se trouve à l'annexe A. Les initiatives peuvent être utilisées à titre de référence par le CCATM, les gouvernements membres et d'autres professionnels de la prévention pour la conception de leurs propres politiques et programmes.

5 GESTION ET GOUVERNANCE DE LA STRATÉGIE

5.1 Responsabilité et mise à jour

En tant qu'organisme responsable de la SSR 2025, le CCATM, à travers le travail des gouvernements, de leurs comités et de leurs groupes de travail, s'occupe du maintien, de la mise à jour et des rapports de la stratégie. Étant donné l'approche préconisée par la stratégie, les mises à jour pourraient contenir de la documentation concernant les progrès accomplis dans un nouveau projet de recherche, de nouvelles initiatives ou de nouveaux groupes cibles et des facteurs connexes.

Nous recommandons la conception par chaque gouvernement d'un plan d'action qui lui est propre et qui tire parti des interventions prouvées efficaces ailleurs au pays et dans le monde.

5.2 Durée de dix ans

La durée de la SSR 2025 a été établie à dix ans pour les raisons suivantes :

- L'expérience du CCATM avec les versions précédentes de la stratégie a démontré qu'il est essentiel de prendre le temps de bien présenter et mettre en œuvre les différentes politiques.
- En tenant compte du fait que les données sur les collisions exigent d'être colligées sur deux à trois ans, une durée de cinq ans s'avère trop courte pour dégager efficacement des tendances.

Une évaluation de la stratégie est prévue une fois la moitié de la durée écoulée (2020). Afin de conserver la stratégie à l'avant-plan tout au long de ses dix ans de vie, il est essentiel de produire un rapport d'étape annuel portant sur les progrès réalisés et l'évaluation des initiatives.

5.3 Rapport

Le CCATM rédigera un rapport sur le progrès au moyen d'indicateurs proportionnels pour le total des décès et des blessures graves, pour chaque groupe cible et pour chaque facteur connexe (selon les données annuelles sur les décès et les blessures graves de Transports Canada). De plus, il dressera un bilan annuel des mesures qualitatives.

6. RÉFÉRENCES

1. Transports Canada (2015), *Draft Report on the Social Costs of Collisions in Canada, 1996-2012*.
2. Transports Canada (2004), *Vision sécurité routière 2010 : Rapport annuel 2002*.
3. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (nov. 2013), *Vision sécurité routière 2010 : Rapport final*.
4. OCDE et Forum international sur le transport (2008), *ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE : Un système sûr, des objectifs ambitieux*.
5. Transport Canada (2015a), *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2013*.
6. OCDE et Forum international sur le transport (2014), *Rapport annuel sur la sécurité routière*.
7. OCDE et Forum international sur le transport (2008), *ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE : Un système sûr, des objectifs ambitieux*.

ANNEXE A : OUTIL D'ÉVALUATION POUR DÉTERMINER LES PRATIQUES EXEMPLAIRES

SECTION UN : Initiative recommandée
Initiative :
Résumé :
Utilisations applicables selon le groupe cible :
Utilisations applicables selon le facteur de causalité :
Utilisations applicables selon la stratégie :

SECTION DEUX : Mesures de rendement	Oui	Non
L'initiative a-t-elle fait l'objet d'évaluations, d'analyses coûts-avantages ou d'analyses coûts-efficacité?		
Dans l'affirmative, veuillez préciser le nom de l'auteur, le titre, la source et le lien renvoyant aux analyses coûts-avantages et coûts-efficacité.	Références	
	Étendue du problème	
	Éléments probants	

SECTION TROIS : Éléments probants	LÉGENDE	ÉVALUATION
Veuillez évaluer les éléments probants fondés sur la recherche susceptibles d'étayer cette initiative.	Efficacité éprouvée par une ou plusieurs évaluations de qualité ayant donné des résultats cohérents (examen systémique, essais multicentriques)	☆☆☆☆☆
	Efficacité éprouvée dans certaines situations	☆☆☆☆
	Efficacité probable selon l'ensemble des éléments probants issus d'évaluations de qualité ou d'autres sources	☆☆☆
	Efficacité toujours indéterminée, les différentes méthodes d'application de cette mesure de prévention produisant des résultats différents	☆☆
	Éléments probants limités ou issus d'évaluations de faible qualité (études descriptives, études de cas, opinions)	☆

	d'experts, études de faible qualité méthodologique)		
--	---	--	--

SECTION QUATRE : Cote et recommandation	Éprouvée Doit obtenir quatre ou cinq étoiles à la section 3	Prometteuse Doit obtenir deux ou trois étoiles à la section 3	Refusée Aucune évaluation, analyse coûts-avantages ni analyse coûts-efficacité
Il est recommandé d'attribuer à cette initiative la cote suivante en ce qui concerne son intégration à la base de données en ligne de la Stratégie de sécurité routière 2025.			