

Collision à la station Westboro

Enquête du coroner

Réaction et plan d'action de la Ville

Comité du transport en commun
12 juin 2025



Chronologie des événements

- Le 11 janvier 2019, une collision à la station Westboro a entraîné la mort de trois passagers : Judy Booth, Bruce Thomlinson et Anthonia Van Beek.
- La Ville d'Ottawa a accepté la responsabilité civile de la collision en 2020.
- Rapport d'examen intermédiaire de la collision à la station Westboro, en octobre 2020.
- Bureau du vérificateur général (BVG) — Examen de la formation des chauffeurs d'OC Transpo en 2020.
- Les améliorations continues du Programme de formation des nouveaux chauffeurs d'autobus (PFNCA) ont commencé en 2020 et se poursuivent à ce jour.
- Un procès pénal s'est tenu en 2021 et la chauffeuse d'autobus a été acquittée de toutes les accusations criminelles.
- Une enquête du coroner a été effectuée du 2 avril 2025 au 1^{er} mai 2025.

Contexte

- L'enquête du coroner est un processus quasi judiciaire, présidée par un coroner. Il a pour but d'enquêter sur certains décès qui surviennent dans la province.
- Le jury de l'enquête du coroner n'est pas habilité à déterminer la responsabilité légale ou à tirer des conclusions d'ordre juridique.
- Une fonction principale du jury d'une enquête de coroner consiste à formuler des recommandations visant à prévenir des décès semblables à l'avenir.
- L'enquête du coroner a exploré plusieurs sujets, notamment :
 - Formation des chauffeurs d'autobus
 - Supervision de la sécurité
 - Travaux de construction du Transitway
- Des représentants de la Ville, de la section locale 279 du Syndicat uni du transport (section locale 279 du SUT) et de deux familles des personnes décédées ont obtenu la qualité pour y participer.

Présentation

- La Ville d'Ottawa remercie le coroner et le jury pour les efforts qu'ils ont déployés en vue d'élaborer, d'examiner et de formuler ces recommandations.
- Les recommandations vont au-delà des Services de transport en commun; lorsqu'applicable, la Ville a adopté une approche interservices pour élaborer le plan d'action.
- Les recommandations de l'enquête du coroner et le plan d'action de la Ville sont axés sur l'amélioration de la sécurité pour l'avenir.
- Nous nous engageons à faire preuve de transparence, de responsabilité et d'amélioration continue en matière de sécurité.
- L'enquête du coroner a donné lieu à 60 recommandations :
 - 19 s'adressaient à des parties externes;
 - 41 s'adressaient à la Ville d'Ottawa.

Mise en œuvre du plan d'action

- La réponse officielle de la Ville à l'enquête du coroner s'est traduite dans un rapport complémentaire qui résume la réponse de la Ville et présente une mise à jour des travaux effectués en réaction aux recommandations.
- Le rapport complémentaire comprend également :
 - Le rapport final complet de l'enquête du coroner, qui présente les 60 recommandations.
 - Le plan d'action de la Ville répondant aux 41 recommandations applicables qui lui sont adressées.
- Les Services de transport en commun dirigeront la mise en œuvre de la réponse de la Ville aux recommandations.
- D'autres directions générales ont été ciblées, puis consultées tout au long du processus, notamment :
 - Services d'infrastructure et d'eau;
 - Travaux publics;
 - Finances et Services organisationnels (sécurité du parc automobile);
 - Services juridiques.

Recommandations par thème

Principes directeurs

Technologie d'aide
à la conduite

Infrastructures

Collecte et analyse
des données sur la
sûreté

Supervision de la
sécurité

Formation

Financement

Recommandations
attribuées à des
intervenants
externes à la Ville

Thème 1 — Principes directeurs

Précision du rapport d'enquête du coroner

- La Ville doit veiller à ce que toutes les décisions concernant le transport en commun mettent la sécurité au premier plan en adoptant les mesures suivantes : Toutes les décisions concernant les parcs automobiles, les infrastructures et les passagers doivent être examinées dans l'optique de la sécurité, en tenant compte d'une approche axée sur la sécurité des systèmes aux étapes de la planification, de la mise en œuvre et de l'entretien.
 - a) Toutes les décisions en matière de sécurité doivent être appliquées en temps utile et de manière coordonnée. À cette fin, des alarmes automatisées ou un « système de mise de l'avant » devraient être mis en œuvre pour toutes les décisions en matière de sécurité.
 - b) Une personne responsable doit être désignée pour assurer le suivi de toute initiative ou réponse en matière de sécurité, et ces initiatives et réponses doivent faire l'objet d'un rapport régulier à un niveau élevé d'autorité, avec une responsabilité claire.
 - c) Il convient d'examiner régulièrement les indicateurs de rendement clés en matière de sécurité au plus haut niveau du processus décisionnel relatif au transport en commun d'Ottawa, en mettant l'accent sur l'amélioration continue. »
- La sécurité est toujours au premier plan de toutes les décisions prises en matière de transport en commun.

Thème 2 — Technologie d'aide à la conduite

- Deux recommandations sont axées sur la mise en œuvre de technologies nouvelles et émergentes pour améliorer la sécurité des transports en commun (recommandations 37 et 38).
- Elles se concentrent sur l'introduction de technologies d'aide à la conduite et d'assistance à la vitesse, y compris la collaboration avec d'autres chauffeurs d'autobus de transport en commun municipal et de fabricants d'autobus.
- Le personnel appuie ces recommandations et leur mise en œuvre peut être réalisée grâce à la collaboration avec des groupes d'analyse comparative externes et des associations industrielles, telles que l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), l'American Public Transportation Association (APTA), l'Union internationale des transports publics (UITP) et l'International Bus Benchmarking Group (IBBG).

Thème 3 — Infrastructures

- Treize (13) recommandations sont liées aux infrastructures, dont 8 comportent des éléments déjà mis en œuvre.
- Elles portent notamment sur les points suivants :
 - Évaluer la possibilité de réduire la limite de vitesse à 30 km/h à l'approche d'une station de transit (recommandation 2).
 - Étudier les contre-mesures physiques, telles que les barrières en béton (recommandation 2b).
 - Évaluer d'autres stratégies de réduction de la vitesse de circulation (recommandation 3).
 - Évaluer les voies de transit pour détecter les risques d'intrusion possibles (recommandation 4).
 - Installer des panneaux radar (recommandation 5).
 - Améliorer les projets de construction de Transitway et l'administration des contrats (recommandations 6, 7, 8, 9).
 - Assurer un déneigement approprié le long des voies du Transitway (recommandation 11).

Thème 4 — Collecte et analyse des données sur la sûreté

- Huit (8) recommandations sont liées à la collecte et à l'analyse de divers indicateurs clés de rendement en matière de sûreté, dont 4 comportent des éléments déjà mis en œuvre.
- Elles portent notamment sur les points suivants :
 - Normaliser le programme de contrôle de la vitesse par radar (recommandation 32).
 - Étendre le programme télématique aux autobus (recommandation 34).
 - Installer des caméras orientées vers le chauffeur dans tous les autobus (recommandation 36).
 - Publier les indicateurs clés de rendement en matière de sûreté (recommandation 39).

Thème 5 — Supervision de la sécurité

- Quatre (4) recommandations sont liées à la supervision de la sécurité, dont 1 comporte des éléments déjà mis en œuvre.
- Deux (2) recommandations concernent la promotion de divers messages clés en matière de sécurité.
- Les deux (2) autres sont :
 - Augmenter les vérifications des résumés de permis de conduire (recommandation 27).
 - Procéder à une vérification annuelle de la sécurité en examinant l'incidence de la réglementation (nouvelles ou modifiées) relative aux infrastructures du Transitway et aux véhicules de transport en commun (recommandation 29).

Thème 6 — Formation

- Douze (12) recommandations sont liées à la formation, dont 7 comportent des éléments déjà mis en œuvre.
- Le Programme de formation des nouveaux chauffeurs d'autobus (PFNCA) a été considérablement amélioré depuis 2019.
- Certaines recommandations portent sur des améliorations supplémentaires en matière de mentorat et de perfectionnement des compétences professionnelles; en plus d'une formation complémentaire sur les facteurs humains, les distractions et la familiarisation avec les itinéraires.
- D'autres recommandations faites à la Ville en matière de formation portent sur :
 - L'examen de la faisabilité d'une mise à niveau ou d'un remplacement du simulateur (recommandation 23);
 - La mise en place d'un parc automobile pour les autobus dédié à des fins de formation (recommandation 24).

Thème 7 — Financement

Précision du rapport d'enquête du coroner

- Recommandation 60 :
 - La Ville, la Province et le Gouvernement du Canada devraient rechercher, obtenir et maintenir un financement pour soutenir la mise en œuvre des recommandations susmentionnées.
- Le personnel évalue toutes les recommandations et leurs répercussions budgétaires éventuelles.
- Vingt-quatre (24) des 41 recommandations pourraient avoir des répercussions budgétaires.
- Le personnel examinera cette question dans le cadre du processus budgétaire.
- La Ville continuera à travailler de manière proactive avec tous les ordres de gouvernement pour obtenir les fonds supplémentaires nécessaires à la mise en œuvre de ces recommandations.

Thème 8 — Recommandations attribuées à des intervenants externes à la Ville

- Sur les 60 recommandations, 19 s'adressent à des intervenants externes, tels que :
 - le ministère des Transports de l'Ontario (MTO);
 - le Bureau de la sécurité des transports (BST);
 - Transports Canada;
 - l'Association canadienne du transport urbain (ACTU);
 - l'Ontario Public Transit Association (OPTA).
- Pour obtenir le détail de ces 19 recommandations, veuillez vous référer au document 1 du rapport du personnel.

Prochaines étapes

- La Ville continuera à évaluer toutes les recommandations et la faisabilité de leur mise en œuvre.
- Comme précisé dans le plan d'action :
 - Plusieurs recommandations ont des répercussions budgétaires faibles à moyennes.
 - Plusieurs recommandations ont une incidence budgétaire inconnue à ce jour.
 - Certaines recommandations peuvent avoir une incidence sur les temps de trajet des clients.
- Dans la mesure du possible, la Ville adoptera une approche progressive pour traiter et mettre en œuvre les recommandations qui lui sont adressées.
- La Ville présentera un plan d'action actualisé au Comité du transport en commun au troisième trimestre de 2025.

Des questions?