

Subject: Response to Westboro Collision Coroner's Inquest

File Number: ACS2025-TSD-TS-0002

Report to Transit Committee on 12 June 2025

and Council 25 June 2025

**Submitted on June 3, 2025 by Renée Amilcar, General Manager, Transit Services
Department**

**Contact Person: Sabrina Pasian, Chief Safety Officer, Transit Services
Department**

(613) 580-2424 ext. 52942, sabrina.pasian@ottawa.ca

Ward: Citywide

**Objet : Réponse à l'enquête de la coroner provinciale sur la collision à la
station Westboro**

Numéro de dossier : ACS2025-TSD-TS-0002

Rapport présenté au Comité du transport en commun

Rapport soumis le 12 juin 2025

et au Conseil le 25 juin 2025

**Soumis le 3 juin 2025 par Renée Amilcar, Directrice générale, Services de
transport en commun**

**Personne ressource : Sabrina Pasian, Chef de la sécurité, Services de
transport en commun**

(613) 580-2424 poste 52942, sabrina.pasian@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

1. That the Transit Committee recommend that Council receive this response to the Provincial Coroner's Inquest, including the Inquest's recommendations attached as Document 1 to this report, for information; and
2. That the Transit Committee receive and recommend that Council receive the City's Action Plan to address the Inquest recommendations directed to the City, attached as Document 2 to this report, for information

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

1. Que le Comité du transport en commun recommande au Conseil de recevoir la présente réponse à l'enquête de la coroner provinciale, y compris les recommandations formulées dans le cadre de cette enquête qui sont jointes au présent rapport en tant que Document 1, et ce, à titre d'information;
2. Que le Comité du transport en commun reçoive et recommande au Conseil de recevoir le plan d'action de la Ville pour donner suite aux recommandations formulées à la Ville dans le cadre de cette enquête qui est joint au présent rapport en tant que Document 2, et ce, à titre d'information.

CONTEXTE

Dans l'après-midi du vendredi 11 janvier 2019, l'autobus à deux étages d'OC Transpo portant le numéro 8155 qui circulait en direction ouest sur la route 269 vers Kanata dans le Transitway est entré en collision avec l'auvent de l'abri de la station Westboro. La collision a causé la mort tragique de trois passagers : Judy Booth, Bruce Thomlinson et Anthonia Van Beek. La collision a également causé des blessures à 35 autres passagers à bord de l'autobus. Vers la fin de 2024, la coroner régionale principale pour la région de l'Est de l'Ontario a annoncé la tenue d'une enquête discrétionnaire pour examiner les circonstances des trois décès.

En Ontario, l'enquête d'un coroner est une procédure formelle quasi judiciaire qui est présidée par un coroner. Un coroner est un médecin nommé par le gouvernement provincial qui possède différents pouvoirs au titre de la *Loi sur les coroners*, notamment celui d'enquêter sur certains décès survenus dans la province. Il possède aussi le pouvoir discrétionnaire de tenir une enquête lorsqu'il est souhaitable que le public ait une audience ouverte et complète sur les circonstances d'un décès et lorsqu'un jury pourrait faire des recommandations utiles pour prévenir d'autres décès.

La Ville a été autorisée à participer à l'enquête de la coroner qui a débuté le mercredi 2 avril 2025 et s'est achevée le 1^{er} mai 2025 par le prononcé du verdict. Des membres du personnel des Services de transport en commun, des Services d'infrastructure et d'eau et des Finances et des Services organisationnels ont été dépêchés en tant que témoins. Outre la Ville, la famille de deux personnes décédées et la section locale 279 du Syndicat uni du transport (qui représente les travailleurs d'OC Transpo) ont été autorisées à participer à l'enquête. Des experts du secteur d'activité ont été appelés à témoigner dans des domaines comme les facteurs humains et la distraction au volant, les contremesures aux collisions avec un autobus et la résistance des autobus aux collisions.

L'enquête avait pour but d'examiner les circonstances des décès en question et de déterminer, pour chaque personne :

- a) l'identité du défunt;
- b) la cause du décès;
- c) le moment du décès;
- d) l'endroit du décès;
- e) les circonstances entourant le décès.

Dans le cadre de l'enquête, il a également été examiné, dans la mesure où cela était pertinent et important pour la collision, la formation des conducteurs d'autobus, la supervision en matière de sécurité, la construction du Transitway, la résistance aux collisions et les facteurs humains. Les conclusions et les recommandations finales de l'enquête ont été formulées par un jury composé de cinq membres du public sélectionnés par la coroner. Comme prévu à la *Loi sur les coroners*, le jury n'avait pas le pouvoir d'attribuer de responsabilités légales ou de formuler des conclusions juridiques. L'enquête avait pour but d'établir les faits et de formuler des recommandations en matière de sécurité afin de prévenir des accidents mortels dans l'avenir. Le processus ne visait pas à attribuer de responsabilités ou de blâmes.

Pendant l'enquête, les parties ayant qualité pour agir ont pu examiner l'ensemble initial de recommandations fournies au jury et fournir des commentaires et des suggestions préliminaires à ce sujet. C'est le jury qui était responsable de fournir la liste finale des recommandations. La Ville a reçu le verdict le 1^{er} mai 2025. Il comprenait la conclusion du jury selon laquelle les trois décès étaient de nature accidentelle, ainsi que 60 recommandations.

Parmi les recommandations du jury, 41 s'adressent à la Ville d'Ottawa. Les 19 autres recommandations s'adressent au gouvernement de l'Ontario (ministère des Transports), au gouvernement du Canada (Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada), à Alexander Dennis Limited (fabricant de l'autobus impliqué dans la collision), à l'Association canadienne du transport urbain et à l'Association du transport public de l'Ontario.

DISCUSSION

Depuis la collision en 2019, le réseau de transport en commun a considérablement changé à Ottawa. Bien des stations du Transitway ont notamment fermé dans le cadre des travaux de construction à l'Étape 2. La section ouest du Transitway où la collision s'est produite est fermée depuis le 26 juin 2022 et la station Westboro rouvrira en tant que station de l'O-Train lors du lancement imminent des sections prolongées vers l'ouest des Lignes 1 et 3.

Le programme de formation des nouveaux conducteurs d'autobus d'OC Transpo a fait l'objet d'une vérification en 2020. La direction a par la suite mis en œuvre les 20 recommandations du vérificateur général pour apporter des améliorations significatives destinées à accroître la supervision et la cohérence de la formation des nouveaux conducteurs d'autobus.

En 2020, la Direction de la conformité réglementaire et du contrôle et de l'assurance de la qualité, qui relève du chef de la sécurité, a été créée au sein de la Direction générale des services de transport en commun (DGSTC). Cette direction offre des services d'assurance de la qualité, de surveillance indépendante et de vérification pour la DGSTC. Elle est notamment dotée d'un spécialiste de l'assurance de la qualité qui est responsable de la supervision de la formation. Cette direction a également le mandat d'accorder une attention soutenue aux données relatives à la sécurité et à la formation afin de faciliter le dégagement des nouvelles tendances.

En 2022, OC Transpo a créé une équipe de recrutement centralisée pour superviser de manière plus cohérente le rigoureux processus de sélection des nouveaux conducteurs d'autobus stagiaires. Au cours des six dernières années, des progrès substantiels ont été réalisés au sein de la DGSTC. Son système de gestion de la sécurité fait l'objet d'une révision annuelle, et de nouveaux programmes, politiques et procédures opérationnelles normalisées ont été élaborés pour tenir compte des enseignements

tirés et renforcer les programmes de formation et de sécurité dans tous les modes de transport en commun.

Le personnel de la DGSTC dirigera la réponse de la Ville aux 41 recommandations formulées dans le cadre de l'enquête de la coroner qui sont destinées à la Ville d'Ottawa avec le soutien des directions générales concernées, notamment Finances et Services organisationnels, Travaux publics et Services d'infrastructure et d'eau.

Au nom de la Ville, les auteurs du présent rapport tiennent à remercier la coroner et le jury des efforts qu'ils ont déployés en vue d'élaborer, de réviser et de formuler ces recommandations. Bien que la Ville ne soit pas légalement liée par les recommandations du jury, ces recommandations sont assez similaires à celles présentées à l'origine par les parties. C'est pourquoi le personnel municipal a examiné attentivement chacune des recommandations et a élaboré un plan d'action pour la Ville afin d'accepter les recommandations, dans la mesure du possible, et de fournir une alternative raisonnable justifiée dans les cas où il n'était pas possible de s'y conformer à la lettre. Ces recommandations seront mises en œuvre aussi rapidement que possible. Le Document 2 (plan d'action pour donner suite aux recommandations formulées à la Ville d'Ottawa dans le cadre de l'enquête), qui est joint au présent rapport, présente l'évaluation initiale faite par le personnel municipal des 41 recommandations adressées à la Ville. Le document fait état des directions générales concernées, des mesures initiales qui ont été ou sont prises pour donner suite aux recommandations, de l'état d'avancement des recommandations et des pressions budgétaires possibles, le cas échéant.

Chaque recommandation est examinée en fonction des critères ci-après :

- faisabilité de la mise en œuvre par la ville;
- délais potentiels de mise en œuvre;
- existence d'autres solutions susceptibles de répondre à l'intention d'une recommandation s'il n'est pas raisonnablement possible de s'y conformer à la lettre;
- tout effet connexe sur l'expérience de déplacement des clients des transports en commun;
- toute pression connexe sur le budget ou les ressources.

Chaque recommandation a été classée dans l'une des trois catégories ci-après :

- recommandations nécessitant un ajustement des pratiques, des processus, des procédures opérationnelles ou des politiques de la Ville;
- recommandations entraînant des pressions budgétaires faibles à modérées;
- recommandations entraînant des pressions budgétaires importantes ou des répercussions sur les services.

Analyse préliminaire – recommandations du jury

L'examen initial des recommandations réalisé par le personnel a permis de conclure que quatre d'entre elles sont déjà entièrement mises en œuvre – il ne reste que des ajustements internes mineurs supplémentaires à effectuer. De plus,

14 recommandations sont en cours de mise en œuvre et 23 nécessitent une évaluation plus approfondie de la part du personnel. Les 41 recommandations ont été examinées par les intervenants concernés et des mesures sont en cours d'élaboration pour les mettre en œuvre, dans la mesure du possible (voir le Document 2). Un groupe de travail composé de tous les intervenants concernés a été mis en place pour examiner et établir les étapes subséquentes requises pour mettre en œuvre les recommandations.

Comme indiqué dans le Document 2, certaines recommandations peuvent entraîner des pressions budgétaires. Les exemples de recommandations ayant des pressions budgétaires faibles à modérées comprennent l'installation de tableaux radars d'affichage de vitesse dans toutes les sections du Transitway (Recommandation 5), l'intégration de la télématique dans un échantillon d'autobus (Recommandation 34) et l'installation d'autocollants donnant des renseignements sur les déplacements multimodaux pour promouvoir la culture de sécurité (Recommandation 28). Le personnel est en train d'examiner les exigences avec des membres du personnel responsables des opérations et de l'approvisionnement afin de confirmer les détails et d'obtenir les estimations de coûts nécessaires pour déterminer si les mesures sont réalisables dans le cadre des budgets prévus pour les immobilisations et le fonctionnement.

Certaines recommandations entraînent des pressions budgétaires importantes, ainsi que des répercussions potentielles sur les services. Le personnel municipal transmettra des recommandations à ce sujet au Comité du transport en commun lors du 3^e trimestre de 2025. Citons en exemple les recommandations 35 et 36 qui portent sur l'installation de caméras orientées vers les chauffeurs et des travaux d'adaptation dans les autobus actuels. Pour élaborer une réponse à cette recommandation, il sera nécessaire de mener des recherches, de rédiger une solide politique, de consulter tous les intervenants et les syndicats concernés et de réaliser une analyse technique de la façon

d'adapter le parc d'autobus. Il sera ensuite possible, après toutes ces étapes, de présenter les coûts à des fins d'examen dans le cadre du processus budgétaire.

De plus, la Recommandation 24 suggère que la Ville se dote d'un parc dédié d'autobus de formation. Compte tenu de la pénurie actuelle d'autobus dans le parc d'OC Transpo, cette recommandation ne peut pas être mise en œuvre pour le moment. Bien que le plan d'action d'OC Transpo pour l'entretien des autobus ait permis de maintenir en service les autobus vieillissants, il faut attendre que de nouveaux autobus entrent dans le parc pour remplacer les plus anciens ayant dépassé leur cycle de vie avant d'obtenir un parc stable et fiable d'autobus (cible : 4^e trimestre de 2027). Dans l'intervalle, jusqu'à ce que nous puissions explorer la possibilité d'avoir un parc dédié d'autobus de formation, le personnel municipal continuera de s'assurer que la disponibilité (ou l'indisponibilité) des autobus n'entraîne jamais de compromis quant à la qualité de la formation donnée aux nouveaux chauffeurs d'autobus.

En ce qui concerne les deux options proposées dans le cadre de la Recommandation 2, le personnel municipal s'efforce d'abaisser les limites de vitesse aux abords des stations du Transitway pendant la réalisation d'une analyse des coûts et des répercussions de l'installation de contremesures physiques et de l'enlèvement des auvents des stations sur l'expérience de déplacement des clients et sur les opérations. Les stations du Transitway identifiées dans l'enquête sont dans le secteur sud-est (de la station Hurdman à la station South Keys) et le secteur sud-ouest (de la station Baseline à la station Barrhaven Centre). La majorité des stations de transport en commun dotées d'un auvent en bordure du quai, y compris celle de la station Westboro, ont été fermées et sont en cours de reconstruction dans le cadre de l'Étape 2 de la construction de l'O-Train.

Plan d'action de la Ville

Tout en étant la principale direction générale responsable de la coordination de la participation de la Ville à l'enquête, la DGSTC a adopté une approche à l'échelle de la Ville en mobilisant dès le départ des experts d'autres directions générales pour veiller à ce que la Ville soit en mesure de soutenir le processus d'enquête d'une façon à la fois transparente et franche. L'enquête est maintenant terminée, et la DGSTC continuera de contribuer à la coordination de la réponse de la Ville aux recommandations. Elle a d'ailleurs déjà tenu des réunions avec des directions générales clés, notamment Finances et Services organisationnels, Travaux publics et Services d'infrastructure et

d'eau, afin de veiller à ce que les recommandations soient mises en œuvre dans la pleine mesure possible.

Étant donné que la Ville a reçu les recommandations le 1^{er} mai 2025, un délai supplémentaire est nécessaire pour examiner de façon approfondie les répercussions, y compris les pressions budgétaires et l'incidence sur les déplacements des clients. Le personnel municipal fera une mise à jour au Comité du transport en commun sur la progression du plan d'action au 3^e trimestre de 2025. Elle traitera notamment des progrès réalisés, de l'échéancier établi pour chaque recommandation et des exigences budgétaires possibles pour le Conseil lors des discussions ultérieures sur le budget annuel. Le personnel continuera de présenter des mises à jour régulières au Comité du transport en commun afin de rendre officiellement compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan d'action.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Certaines des recommandations figurant au rapport peuvent avoir des répercussions financières. De plus, si des fonds supplémentaires sont nécessaires, la pression budgétaire sera incluse dans le cadre des processus budgétaires ultérieurs à des fins d'examen et d'approbation par le Conseil.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Il n'existe aucune répercussion juridique à l'approbation des recommandations formulées dans le présent rapport.

COMMENTAIRES DU OU DES CONSEILLER(S) DE QUARTIER

Le présent rapport concerne l'ensemble de la Ville.

CONSULTATION

Comme indiqué dans le présent rapport, la DGSTC travaillera en étroite collaboration avec d'autres directions générales de la Ville pour s'assurer que les recommandations de l'enquête sont prises en compte dans la pleine mesure possible. Elle collaborera notamment avec la Sécurité du parc automobile, les Services juridiques, les Travaux publics et les Services d'infrastructure et d'eau.

Il y a 19 recommandations qui s'adressent à des entités extérieures à la Ville. Au besoin, la Ville collaborera avec ces entités pour donner suite aux recommandations. Ces entités comprennent le ministère des Transports, Alexander Dennis Limited, le Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada, l'Association canadienne du transport urbain, l'Association du transport public de l'Ontario, ainsi que les gouvernements provincial et fédéral.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Les recommandations formulées dans le rapport final d'enquête ne font pas spécifiquement référence à des questions d'accessibilité. Les membres du personnel appliqueront l'optique d'équité et d'inclusion de la Ville dans le cadre des activités d'élaboration de politique ou de procédure, de communication avec la clientèle et de mobilisation du public qui iront de pair avec les recommandations formulées dans le présent rapport, le cas échéant.

Ils veilleront également au respect des lois, des procédures opérationnelles normalisées et des lignes directrices applicables en matière d'accessibilité lors de l'exécution des travaux nécessaires pour donner suite aux recommandations formulées dans le rapport d'enquête.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Il n'existe aucune répercussion sur la gestion des actifs découlant des recommandations formulées dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

La réponse à l'enquête de la coroner provinciale fait état des risques associés à la sécurité des clients dans le système de transport en commun : formation des nouveaux conducteurs d'autobus, formation corrective des conducteurs d'autobus, infrastructure du Transitway, vitesse des véhicules sur le Transitway, ainsi que hauteur et dégagement des autobus à deux étages.

La Ville prend ces recommandations au sérieux et assure le suivi de chacune d'elles. Les risques associés à l'enquête font l'objet d'un suivi et d'une atténuation dans le cadre du plan d'action de la Ville. Ils seront aussi inclus dans un rapport d'étape au 3^e trimestre de 2025.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Les priorités du mandat 2023-2026 du Conseil visées sont les suivantes :

- une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles – pour accroître la fiabilité des services de transport en commun;
- une ville verte et résiliente – pour améliorer l'infrastructure clé par la gestion des actifs.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 – verdict et recommandations du jury mandaté dans le cadre de l'enquête de la coroner

Document 2 – plan d'action pour donner suite aux recommandations formulées à la Ville dans le cadre de l'enquête

SUITE À DONNER

La DGSTC, en tant que direction générale responsable, continuera de mettre en œuvre les actions prévues au plan d'action et fournira une mise à jour sur les progrès et des détails supplémentaires au sujet des recommandations au 3^e trimestre de 2025.