

## **Document 2 — Plan d'action pour répondre aux recommandations de l'enquête adressées à la Ville d'Ottawa**

Le tableau 1 ci-dessous énumère les 41 recommandations du jury qui sont adressées à la Ville d'Ottawa dans le cadre de l'enquête du coroner. Le personnel a inclus des renseignements préliminaires sur chaque recommandation, y compris les directions générales de la Ville qui seront concernées, les mesures qui seront prises pour répondre à la recommandation, et s'il pourrait y avoir une pression budgétaire associée ou un impact sur l'expérience des usagers lors de leurs déplacements. La Direction générale des services de transport en commun sera le chef de file pour toutes les questions qui ne sont pas associées à une autre direction générale de la Ville, conformément à ce qui est indiqué ci-dessous.

Une mise à jour complète de l'état d'avancement et un plan d'action seront présentés au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025. Le plan d'action comprendra des mises à jour sur les progrès réalisés, des calendriers pour chaque recommandation et des mises à jour sur les exigences budgétaires potentielles soumises au Conseil lors des prochaines discussions sur le budget annuel. Les mises à jour du plan d'action se poursuivront en fonction des progrès réalisés.

<b>Tableau 1 : Recommandations du jury dans le cadre de l'enquête du coroner visant la Ville d'Ottawa.</b>					
<b>N°</b>	<b>Recommandation</b>	<b>Directions générales concernées</b>	<b>Mesures prises pour répondre à la recommandation</b>	<b>État</b>	<b>Pression budgétaire potentielle</b>
1	<p>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 :</p> <p>a. 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.</p> <p>b. 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.</p> <p>c. 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</p>	Services d'infrastructure et d'eau et Direction générale des finances et des services organisationnels	<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>La Direction générale des services de transport en commun travaille de manière proactive et en collaboration avec d'autres directions générales afin de veiller à ce que la sécurité soit mise au premier plan de toutes les décisions. Certains aspects de ces recommandations sont actuellement en vigueur.</p> <p>Le système de gestion de la sécurité (SGS) est le pilier de la culture de la sécurité chez OC Transpo. Il est revu et mis à jour chaque année et comprend les principes des systèmes sûrs. Le personnel continuera de peaufiner et d'améliorer le SGS afin de saisir les indicateurs de rendement clés (IRC) pertinents qui sont présentés de façon régulière lors des réunions du Comité du transport en commun.</p> <p>Le personnel poursuivra l'examen de cette recommandation et informera le Comité du transport en commun des progrès réalisés à ce jour au cours du troisième trimestre 2025.</p>	En cours	Potentiellement

	<p>responsabilité claire.</p> <p>d. 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.</p>				
2	<p>La Ville doit réduire à 30 km/h la vitesse d'approche des stations de transport en commun situées sur les voies réservées au transport en commun jusqu'à ce que les conditions suivantes soient remplies :</p> <p>a. Les auvents des stations dont le décalage latéral est inférieur à trois (3) mètres par rapport à la face de la bordure sont soit enlevés, soit remplacés par une structure frangible;</p> <p>b. Des mesures de prévention physiques, telles que des barrières de béton effilées ou d'autres formes de glissières de sécurité, sont installées pour séparer les autobus des clients qui attendent.</p>	Services d'infrastructure et d'eau et Travaux publics	<p>Le personnel comprend la recommandation et présentera un rapport au Comité du transport en commun, au troisième trimestre 2025, une fois qu'elle aura été pleinement évaluée.</p> <p>L'analyse du personnel comprendra les coûts et les répercussions possibles sur les temps de déplacement des usagers. En attendant, le personnel évaluera la possibilité de réduire la vitesse à 30 km/h sur les voies de transport en commun à l'approche des stations de transport en commun. Le personnel fait remarquer également que le retrait des auvents risque de réduire la taille de l'espace où les usagers peuvent se tenir debout tout en étant protégés des intempéries.</p>	En évaluation	Oui
3	La Ville doit recourir à des stratégies de réduction de la vitesse de circulation conçues pour ralentir les véhicules à l'approche d'une station de transport en commun le long des voies de transport en commun.	Travaux publics	<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en</p>	En évaluation	Potentiellement

			commun au cours du troisième trimestre 2025.		
4	La Ville doit évaluer tous les itinéraires des autobus à étage sur la voie de transport en commun afin de détecter les risques d'intrusion, à la fois par des obstructions sur la chaussée et par des obstructions situées dans une « zone de dégagement » de trois (3) mètres.		Le personnel est d'accord avec cette recommandation et fait remarquer qu'elle a été en grande partie mise en œuvre.  Le personnel présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.	En évaluation	Non
5	La Ville doit installer des panneaux de vitesse radar sur toutes les voies de transport en commun afin d'encourager le respect des limites de vitesse, en particulier aux endroits où la limite de vitesse passe à une limite inférieure (p. ex. à l'approche d'un abribus).		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Le personnel examine cette recommandation et les répercussions budgétaires qui en découlent.	En évaluation	Oui
6	La Ville doit modifier régulièrement les lignes directrices relatives à la conception des voies de transport en commun et des stations afin d'y intégrer les pratiques exemplaires en matière de sécurité les plus à jour, y compris les lignes directrices du ministère des Transports et de l'Association des transports du Canada, s'il y a lieu.	Services d'infrastructure et d'eau	Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Ce travail est en cours et le personnel présentera un rapport sur les progrès réalisés à ce jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025. Le travail sera effectué en coordination avec la recommandation 29.	En cours	Potentiellement
7	Pour tous les projets de construction de voies de transport en commun, l'entrepreneur et l'administrateur du contrat doivent relever toutes les questions de sécurité et en discuter lors de la réunion préalable à la construction et consigner l'information dans le procès-verbal de cette réunion, afin que ces questions puissent faire	Services d'infrastructure et d'eau	Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et	En cours	Potentiellement

	l'objet d'un suivi et être traitées de manière appropriée au fil du projet. Une personne responsable doit être désignée pour superviser cette tâche.		présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.		
8	<p>Lorsqu'un projet de construction nécessite un marquage temporaire de la chaussée, les mesures suivantes doivent être prises :</p> <p>a. L'administrateur du contrat doit rappeler à l'entrepreneur l'obligation de retirer les marques de la chaussée en transmettant une instruction spécifique à l'emplacement.</p> <p>b. L'inspecteur de la construction doit être présent sur les lieux lorsque l'entrepreneur enlève les marques afin de s'assurer que les travaux sont effectués conformément au contrat.</p>	Services d'infrastructure et d'eau	<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Potentiellement
9	La Ville doit désigner un représentant de la planification du transport en commun chargé de se rendre sur place après l'achèvement d'un projet de construction d'une voie de transport en commun afin de s'assurer que la voie est dégagée et qu'un autobus peut y circuler en toute sécurité avant la reprise des activités normales.		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le personnel présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.</p>	En cours	Non
10	La Ville doit procéder à des inspections proactives de la sécurité des voies de transport en commun à intervalle régulier afin de relever les risques pour la sécurité, tels que les lignes potentiellement trompeuses provenant de projets	Travaux publics	<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le</p>	En cours	Potentiellement

	de construction antérieurs. Les inspections doivent avoir lieu au moins une fois par an.		personnel poursuivra l'examen de cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.		
11	La Ville doit assurer un déneigement approprié aux abords des stations le long des voies de transport en commun.	Travaux publics	Le personnel est d'accord avec cette recommandation, qui est déjà en vigueur.  Les normes de qualité en matière d'entretien approuvées par le Conseil (approuvées en 2003), les processus et les pratiques d'entretien hivernal actuellement en vigueur sont conformes à cette recommandation.	Terminé	Non
12	La Ville doit veiller à ce que ses rapports en réponse aux vérifications de la sécurité routière soient produits rapidement et transmis directement aux vérificateurs qui ont effectué la vérification initiale.	Travaux publics	Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.	En cours	Non
13	La Ville doit intégrer le point de vue des chauffeurs d'autobus dans toutes les vérifications de la sécurité routière.	Travaux publics	Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième	En cours	Potentiellement

			trimestre 2025.		
14	<p>Lors de la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus, la Ville doit évaluer la compétence des nouveaux chauffeurs sur tous les types d'autobus avant qu'ils ne soient autorisés à conduire chaque type d'autobus avec des passagers.</p>		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Dans le cadre du PFNCA, tous les chauffeurs d'autobus en formation doivent conduire chaque type d'autobus pendant une durée minimale obligatoire. Une procédure sera établie pour évaluer les compétences des nouveaux conducteurs d'autobus sur tous les types d'autobus avant qu'ils ne soient autorisés à circuler dans le cadre de la mise en service commerciale.</p> <p>Le personnel présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Potentiellement
15	<p>Pour permettre la rétroaction ainsi que l'offre de conseils et de soutien supplémentaires, la Ville doit élargir le programme de mentorat des chauffeurs d'autobus pour veiller à ce qui suit :</p> <p>a. Lorsque cela est possible sur le plan opérationnel, un mentor qualifié doit être présent pour observer les stagiaires qui conduisent chaque type d'autobus vers la fin de la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus.</p>		<p>Le personnel soutient cette recommandation en principe.</p> <p>Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur et le personnel évalue la possibilité d'élargir le programme de mentorat. Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Oui

	b. Au cours des trois premiers mois de la période de probation des nouveaux chauffeurs d'autobus, un mentor qualifié est présent pour observer ceux-ci lorsqu'ils conduisent chaque type d'autobus en service pendant au moins un quart de travail.				
16	La Ville doit améliorer la formation actuelle des nouveaux chauffeurs d'autobus en leur offrant une formation pratique dans le véhicule et une formation sur le freinage d'urgence de tous les types d'autobus.		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Dans le cadre du PFNCA, les chauffeurs d'autobus en formation reçoivent déjà une formation pratique sur le freinage d'urgence à bord des véhicules. Un processus et une procédure documentée seront élaborés et comprendront une évaluation du freinage d'urgence sur tous les types d'autobus. Le personnel présentera un rapport plus détaillé au troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Non
17	La Ville doit s'assurer que l'exigence opérationnelle relative aux appareils électroniques personnels n° BPTO-S001-01-OREQ est spécifiquement examinée lors de la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus et chaque année par la suite.		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur, puisque les chauffeurs d'autobus en formation reçoivent de la formation à propos de la distraction au volant dans le cadre du PFNCA. Du matériel de formation sera élaboré et incorporé dans le PFNCA afin de rappeler cette exigence opérationnelle. Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du</p>	En évaluation	Potentiellement

			transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.		
18	La Ville doit mettre en œuvre une formation basée sur des scénarios dans le cadre de la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus et de la formation de mise à niveau des compétences en abordant les circonstances de collisions précédentes d'une manière qui tient compte des traumatismes.		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Du matériel de formation sera élaboré et incorporé au PFNCA et au programme de formation de mise à niveau des compétences. Ces formations seront élaborées et dispensées en tenant compte des traumatismes.</p> <p>Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Non
19	La Ville doit ajouter au Programme de formation des nouveaux chauffeurs d'autobus (PFNCA) une formation conçue pour s'assurer que les nouveaux chauffeurs connaissent bien les itinéraires de transport en commun. Le niveau de formation requis peut être fondé sur la familiarité des chauffeurs avec la ville.		<p>Le personnel soutient cette recommandation en principe.</p> <p>Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Potentiellement
20	La Ville doit continuer à encourager l'embauche de personnes ayant de l'expérience dans la conduite d'autobus ou d'autres véhicules commerciaux.		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Cette recommandation est déjà en vigueur et continuera à l'être.</p>	Terminé	Non
21	La Ville doit continuer à offrir une formation exhaustive sur les risques associés à la distraction, à la fatigue et à d'autres facteurs		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.	Terminé	Non

	humains dans le cadre du Programme de formation des nouveaux chauffeurs d'autobus (PFNCA).		Cette recommandation est en grande partie déjà en vigueur, avec des ajustements internes mineurs supplémentaires à apporter au PFNCA.		
22	En ce qui concerne la formation de mise à niveau à la suite d'une collision grave, la Ville doit exiger que l'on fasse un suivi continu du rendement du chauffeur concerné afin de déterminer si celui-ci doit suivre plus de formation, notamment par le biais d'observations et d'évaluations sur la route et de la télématique, s'il y a lieu.		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.	En cours	Potentiellement
23	La Ville doit examiner la possibilité de mettre à niveau le simulateur ou de le remplacer et remettre en œuvre la formation sur simulateur en tant qu'élément de :  a. la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus;  b. la formation de mise à niveau à la suite d'une collision, y compris la reconstitution des conditions spécifiques de la collision et l'évaluation des compétences pertinentes.		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Le personnel étudie activement cette option avec le fournisseur et en examine la faisabilité. Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.	En cours	Oui
24	La Ville doit prévoir des autobus réservés à la formation afin de s'assurer que les employés puissent s'exercer à conduire tous les types d'autobus en service, et ce, pendant toutes les heures où le service peut être offert, notamment pendant les heures de pointe. Le temps de		Le personnel soutient cette recommandation en principe.  Compte tenu de la pénurie actuelle d'autobus dans le parc automobile d'OC Transpo, cette recommandation ne peut	En évaluation	Oui

	<p>conduite total ne doit pas être inférieur à celui qui est actuellement prévu, et le temps de conduite de chaque modèle doit être uniforme d'un cours à l'autre.</p>		<p>raisonnablement pas être mise en œuvre à l'heure actuelle sans avoir d'importantes répercussions sur le service. Bien que le Plan d'action pour l'entretien des autobus d'OC Transpo ait permis de préserver notre parc automobile vieillissant, on s'attend à ce que la stabilité et la fiabilité du parc automobile ne soient pas entièrement rétablies avant le quatrième trimestre 2027, à mesure que de nouveaux autobus entreront dans le parc automobile pour remplacer les plus vieux ayant atteint la fin de leur cycle de vie. En attendant de disposer d'un parc automobile réservé à la formation, le personnel continuera à veiller à ce que la disponibilité des autobus (ou la pénurie d'autobus) ne compromette en aucune façon la qualité de la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus.</p>		
25	<p>La Ville doit établir une procédure d'évaluation distincte pour les chauffeurs en période de probation à la suite d'une collision grave évitable. Avant de reprendre son service, le chauffeur en période de probation doit suivre une formation de mise à niveau des compétences professionnelles qui comprend un minimum de cinq jours de formation portant notamment sur des compétences de conduite défensive et d'autres compétences relevées dans le cadre de l'enquête sur la collision. Le plan de formation visant à renforcer les compétences professionnelles doit être approuvé par le chef de</p>		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le personnel examinera cette recommandation et présentera un rapport plus détaillé au Comité du transport en commun au cours du troisième trimestre 2025.</p>	En cours	Non

	la sécurité.				
26	La Ville doit faire la promotion d'une façon dont le public peut signaler tout problème de sécurité dans les transports en commun, et ce, en tout temps. Ces coordonnées doivent être affichées dans les autobus et les stations et, dans la mesure du possible, figurer sur les cartes Presto, entre autres options.		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation et fait remarquer que le système est déjà en vigueur et qu'il sera promu en conséquence.</p> <p>Le personnel concevra de nouvelles infographies multimodales pour promouvoir les façons de signaler les problèmes de sécurité. Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Potentiellement
27	La Ville doit faire passer de deux fois par mois à une fois par jour la fréquence des vérifications du dossier de conduite des chauffeurs de véhicules de transport en commun, à des fins de contrôle de la sécurité.	Direction générale des finances et des services organisationnel	<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Le personnel étudie déjà activement les possibilités de mettre en œuvre cette recommandation et évaluera la faisabilité d'une augmentation de la fréquence des vérifications du dossier de conduite, qui passerait de deux fois par mois à une fréquence plus élevée. Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Non
28	La Ville doit afficher dans tous les autobus de transport en commun un avis à l'intention du chauffeur et des membres du public qui présente, dans un langage approprié ou sous forme d'infographie, pour chaque public visé, les		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour</p>	En évaluation	Potentiellement

	obligations énoncées dans l'exigence opérationnelle relative aux appareils électroniques personnels n° BPTO-S001-01-OREQ.		et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.		
29	La Ville doit réaliser chaque année une vérification de la sécurité pour examiner les répercussions des recommandations et des règlements nouveaux ou modifiés relatifs à l'infrastructure des voies de transport en commun et aux véhicules de transport en commun.	Services d'infrastructure et d'eau et Travaux publics	Le personnel soutient cette recommandation en principe.  Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025. Le travail sera effectué en coordination avec la recommandation 6.	En évaluation	Potentiellement
30	La Ville doit continuer de s'assurer qu'elle utilise une approche de prévention des risques fondée sur les données.	Direction générale des finances et des services organisationnels	Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Cette recommandation est déjà en vigueur et continuera à l'être.	Terminé	Non
31	La Ville doit réaliser une analyse des incidents liés aux chauffeurs, tels que les collisions, les infractions, les freinages brusques ou toute autre manipulation dangereuse du véhicule, afin d'évaluer si les nouveaux chauffeurs présentent un risque élevé en général, avec des types d'autobus ou des itinéraires spécifiques. Les résultats de cette analyse doivent servir de base aux mises à jour de la formation, s'il y a lieu.	Direction générale des finances et des services organisationnels	Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.	En évaluation	Oui
32	La Ville doit élaborer une norme concernant le nombre et la fréquence des contrôles aléatoires de la vitesse par radar effectués le long de toutes les voies de transport en commun à l'aide de radars portatifs. Le chef de la sécurité doit inclure		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur. Le	En évaluation	Potentiellement

	l'analyse de ces données dans l'évaluation des tendances en matière de sécurité.		personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.		
33	La Ville doit désigner une équipe multidisciplinaire bien au fait de la sécurité routière pour analyser les causes profondes des futures collisions graves impliquant des autobus d'OC Transpo, en se basant sur une approche fondée sur des systèmes sûrs. Chaque analyse des causes profondes doit examiner et documenter les causes des collisions, les mesures de prévention et les recommandations pour l'amélioration de la sécurité, et doit être transmise au chef de la sécurité.	Direction générale des finances et des services organisationnels et Travaux publics	Le personnel est d'accord avec cette recommandation. Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur.  Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.	En évaluation	Potentiellement
34	La Ville doit installer des systèmes de télématique, semblables à ceux de Geotab, sur au moins un échantillon d'autobus, de manière à obtenir des données fiables et valides à utiliser à des fins de sécurité. Ces données doivent faire l'objet d'un suivi régulier par un membre responsable de l'équipe de gouvernance.	Direction générale des finances et des services organisationnels	Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Certains aspects de cette recommandation sont déjà en vigueur et le personnel étudie la possibilité d'étendre ce programme. Le personnel est également en train d'évaluer les répercussions budgétaires potentielles. Dès que l'examen sera terminé, le personnel informera les instances appropriées et entreprendra des discussions budgétaires. Le personnel présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.	En cours	Oui
35	La Ville doit étudier la possibilité d'utiliser la télématique, des caméras orientées vers le		La direction soutient cette recommandation en principe. Le	En évaluation	Oui

	chauffeur ou d'autres options technologiques qui permettraient aux exploitants de services de transport en commun d'obtenir de l'information en temps réel sur les distractions potentielles, la fatigue et les comportements dangereux au volant.		<p>personnel examinera les systèmes disponibles ou pouvant être adaptés aux autobus de transport en commun.</p> <p>Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.</p>		
36	La Ville doit installer des caméras orientées vers le chauffeur dans tous les autobus d'OC Transpo à des fins de sécurité, tout en garantissant une protection appropriée de la vie privée des employés. Ces données doivent faire l'objet d'un suivi régulier par un membre responsable de l'équipe de gouvernance. OC Transpo peut s'appuyer sur le <i>Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive</i> , pris en application de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , pour la mise en œuvre de cette initiative.		<p>Le personnel est d'accord avec cette recommandation.</p> <p>Une politique ou un programme solide sera élaboré (semblable à celui qui existe déjà pour le <i>Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive</i> sur la Ligne Trillium) et garantira la protection appropriée de la vie privée des employés. À l'heure actuelle, tous les autobus achetés depuis 2016 sont équipés de caméras de vidéosurveillance que le personnel peut régler pour avoir une vue grand angle incluant le chauffeur. Les plus vieux autobus ne disposent pas actuellement de caméras ; toutefois, le personnel étudiera la possibilité de moderniser le parc automobile existant. Le personnel examinera plus en profondeur les progrès réalisés à ce jour et présentera une mise à jour au Comité du transport en commun au troisième trimestre 2025.</p>	En évaluation	Oui
37	La Ville doit surveiller les systèmes d'adaptation de la vitesse pour s'assurer qu'OC Transpo est	Direction générale des	Le personnel est d'accord avec cette recommandation. Le personnel	En cours	Potentiellement

	au courant des technologies nouvelles et émergentes susceptibles d'améliorer la sécurité du transport en commun.	finances et des services organisationnels	examinera les systèmes disponibles ou pouvant être adaptés aux autobus de transport en commun.  Cet objectif peut être atteint grâce à divers mécanismes, notamment la collaboration avec des groupes d'analyse comparative externes et des associations de l'industrie, 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).		
38	Afin d'inciter les fabricants d'autobus à développer des technologies d'aide à la conduite qui seront utilisées par OC Transpo et d'autres exploitants d'autobus municipaux, la Ville doit collaborer avec ces derniers pour élaborer des normes de sécurité qui approuvent l'utilisation de ces technologies et veiller à ce que ces normes soient communiquées à grande échelle aux fabricants d'autobus. Ces technologies doivent comprendre, sans s'y limiter, des systèmes d'adaptation de la vitesse, de suivi de voie et anticollision, ainsi que des systèmes télématiques qui permettraient d'informer en temps réel les exploitants de transport en commun des risques de distraction et des cas de fatigue et de comportement dangereux au volant.		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Cet objectif peut être atteint grâce à divers mécanismes, notamment la collaboration avec des groupes d'analyse comparative externes et des associations de l'industrie, 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).	En cours	Potentiellement
39	La Ville doit publier, de manière transparente et accessible au public, des indicateurs de rendement clés pour la réduction des collisions impliquant des autobus, et		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.	En cours	Non

	communiquer ceux-ci au ministère des Transports (« le MTO »).		Le mandat du Comité du transport en commun lui permet de recevoir des mises à jour régulières sur les IRC opérationnels. En outre, le personnel publiera sur OTranspo.com les IRC relatifs à l'achalandage et à la fiabilité du service tous les mois à partir du deuxième trimestre de 2025, et continuera à présenter un résumé lors de chaque réunion du Comité du transport en commun. Les IRC sur la sécurité seront affichés sur octranspo.com au troisième trimestre de 2025. Cela permettra de garantir un accès permanent et égal aux données opérationnelles concernant le réseau de transport en commun d'Ottawa.		
40	Alexander Dennis Limited, en consultation avec la Ville, doit mener une étude sur l'efficacité des barrières à l'avant du pont supérieur des autobus à étage pour prévenir l'éjection des passagers en cas de collision. Si elles sont jugées efficaces, des mesures correctives doivent être prises pour adapter les autobus existants du parc de la Ville.		Le personnel est d'accord avec cette recommandation.  Le personnel collaborera avec Alexander Dennis Limited ainsi qu'avec tous les autres fabricants d'autobus possibles.	En évaluation	Oui
60	La Ville, la Province et le gouvernement du Canada doivent demander, obtenir et maintenir un financement pour soutenir la mise en œuvre des recommandations ci-dessus.	Toutes les directions générales	Le personnel est en train d'évaluer toutes les répercussions budgétaires potentielles. Dès que l'examen sera terminé, le personnel informera les instances appropriées et entreprendra des discussions budgétaires.	En évaluation	Oui