PERSPECTIVES JEUNESSES SUR LES TRANSPORTS À OTTAWA -RAPPORT PRÉLÉMINAIRE

UN RAPPORT ÉLABORÉ PAR
THE CHANGE MAKERS CLUB OF CANADA
ET LE CLUB OPTI-JEUNESSE DES JEUNES ADULTES

PUBLIÉ 1ER OCTOBRE 2026



TABLE DES MATIÈRES

3,4	Résumé analytique, Introduction
05	Les pensées des participants
07	Défis
08	Historique
15	Méthodologie
18	Conclusions principales
23	Principes de conception
30	Persona
34	Carte de parcours
38	Conclusions
39	Remerciements

RÉSUMÉ EXÉCUTIF



[Source: OC Transpo]

EN UN COUP D'ŒIL

Pour les jeunes d'Ottawa, les transports ne se résument pas à se déplacer d'un endroit à un autre. Le trajet qu'ils effectuent détermine la manière dont ils consacrent leur temps, leur argent et leur énergie, ainsi que les opportunités auxquelles ils peuvent accéder. S'appuyant sur les expériences des jeunes recueillies lors de deux séances de co-création (une technique de « design thinking » qui permet de faire émerger des idées à partir d'expériences collectives partagées), ce rapport examine les décisions quotidiennes que prennent les jeunes lorsqu'ils utilisent le réseau de transport d'Ottawa et identifie des pistes pour concevoir des solutions en s'inspirant de leurs expériences vécues.

DEUX POINTS CLÉS À RETENIR

01 Compromis difficiles

Les jeunes sont souvent contraints de choisir entre la fiabilité, le prix abordable, la sécurité, l'accessibilité et le temps, au lieu de disposer d'une solution de transport qui réponde de manière adéquate à tous ces besoins.

02 Tout le trajet

Les transports constituent un parcours continu, ce qui signifie que tout obstacle rencontré le long du trajet, qu'il s'agisse de se rendre à un arrêt ou d'intervenir en cas de problème, peut influencer l'expérience en entier.

INTRODUCTION



À PROPOS DE NOS ORGANISATIONS

Le CMC est un club et espace social où ses membres engagés sur le plan civique et communautaire se réunissent pour rassembler des individus, des idées et des actions autour d'une même table. COJA est une organisation pour les jeunes par les jeunes qui cherche à créer des opportunités communautaires indispensables.

Animateurs de la session de co-création du 5 juin

CONTENU DU RAPPORT

Expériences des jeunes

Les 29 mai et 5 juin 2026, le Change Makers Club of Canada (CMC) et le Club Opti-Jeunesse des Jeunes Adultes (COJA) ont invité des jeunes à partager leurs expériences concrètes du réseau de transport d'Ottawa et à travailler aux côtés de professionnels et de membres de la communauté ayant une expertise dans le domaine des transports.

Histoires de jeunes

Le rapport ci-dessous présente les conclusions tirées de ces deux séances. Il rassemble les expériences et les idées des participants dans des sections élaborées selon les méthodes du « design thinking », afin d'aider les décideurs politiques, les professionnels des transports, les défenseurs de la cause et les associations locales à mieux comprendre comment les jeunes vivent les transports à Ottawa.

Ce rapport doit être considéré comme une synthèse des témoignages recueillis lors des séances plutôt que comme une enquête représentative de l'ensemble de la jeunesse d'Ottawa.

LES PENSÉES DES PARTICIPANTS



BRÈVE PRÉSENTATION DE SESSIONS

Les participants ont décrit les transports comme bien plus qu'un simple moyen de se rendre d'un endroit à un autre. Les transports ont une incidence sur la capacité des jeunes à se rendre à l'école et au travail, à participer à des activités sociales et communautaires, à gérer leur temps, à conserver leur autonomie et à se sentir en sécurité lors de leurs déplacements. De petits contretemps, tels qu'un bus en retard, une correspondance peu fiable, un mauvais entretien des routes en hiver ou un carrefour dangereux, peuvent avoir des conséquences qui vont bien au-delà du trajet immédiat.

REMARQUES IMPORTANTES

01. Compromis et options

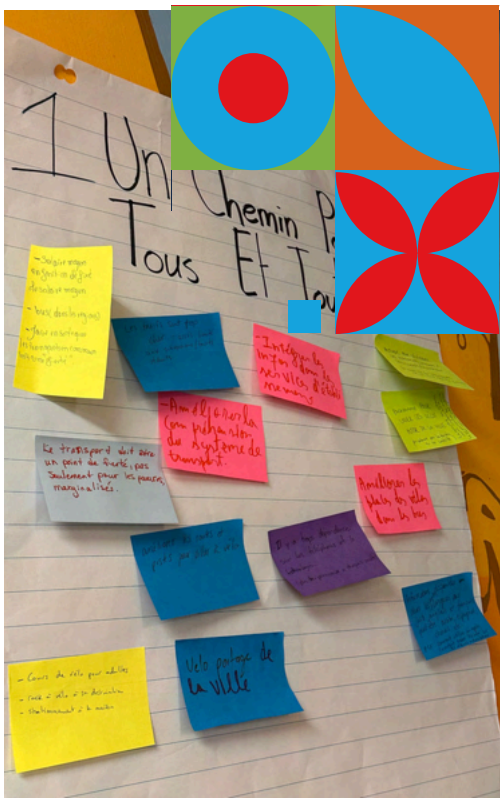
Les jeunes doivent souvent faire des compromis entre fiabilité, prix abordable, accessibilité, commodité et sécurité ; ces compromis influencent leurs choix et limitent leurs possibilités.

02. Participation et conception

Les jeunes d'Ottawa envisagent une ville où les déplacements sont sûrs, fiables, accessibles et abordables, et où ils ont la liberté de s'investir pleinement dans leurs études, leur travail, leur communauté et leur quotidien.

LES PENSÉES DES PARTICIPANTS

[Photo d'une session]



03. FIABILITÉ ET RAPIDITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Lorsque les transports en commun sont en retard ou peu fiables, les usagers peuvent être amenés à partir beaucoup plus tôt, à manquer l'école ou le travail, à payer cher pour une solution alternative telle que le covoiturage, ou encore à opter pour un autre mode de transport.

04. DES VOYAGES QUI CONVIENNENT À TOUT LE MONDE

Pour les jeunes ayant des besoins en matière d'accessibilité, ces difficultés peuvent être encore plus marquées, car ce sont les obstacles rencontrés tout au long du trajet, et pas seulement à bord du véhicule lui-même, qui peuvent déterminer si un déplacement est possible.



05. DES RUES PLUS SÛRES, DE MEILLEURS ITINÉRAIRES CYCLABLES ET PIÉTONS

Le vélo permet de mieux maîtriser la durée et le coût des déplacements, mais peut soulever des préoccupations en matière de sécurité routière et d'infrastructures. La marche peut s'avérer difficile lorsque les distances sont longues ou que les trottoirs et les sentiers sont mal entretenus.

06. VOIX DES JEUNES DANS LES DÉCISIONS DE PLANIFICATION

Les jeunes ne souhaitent pas simplement que les services de transport soient améliorés pour eux ; ils veulent avoir de réelles occasions de faire part de leurs expériences, d'apporter leurs idées et de comprendre comment leurs retours d'expérience influencent les décisions. Cela met en évidence une distinction importante entre la consultation et la co-création. Les jeunes souhaitent voir un lien plus clair entre leur participation et la prise en compte de leurs points de vue dans la planification et la politique des transports.

DÉFIS

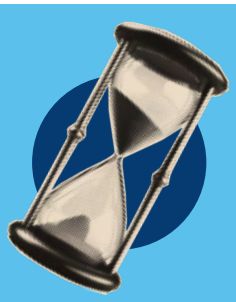
EXPÉRIENCE DES JEUNES D'OTTAWA

Les jeunes d'Ottawa vivent les transports différemment des autres groupes d'âge. Pour bon nombre d'entre eux, les services de transport ne sont pas simplement un service qu'ils utilisent; c'est une condition qui détermine ce qu'ils peuvent réellement faire de leur temps, de leur argent et de leur autonomie. Se rendre à l'école, au travail, à un rendez-vous ou à une activité en soirée nécessite souvent de prendre des décisions avant même que le trajet ne commence, puis d'en prendre d'autres lorsque quelque chose ne se passe pas comme prévu. Le problème, c'est que ces décisions ont souvent un coût. Lorsque le transport en commun n'est pas fiable, un jeune doit partir plus tôt, payer pour un autre mode de transport ou risquer d'être en retard. Lorsque le vélo ne semble pas sécuritaire, il peut emprunter un itinéraire plus long ou décider de ne pas faire le trajet. Lorsque les options de transport en soirée sont limitées, il peut quitter une activité plus tôt ou décider de ne pas y aller du tout. Cela pose un défi majeur pour le transport à Ottawa : comment concevoir un système qui offre aux jeunes des choix significatifs, plutôt que de les obliger à choisir quel coût ils sont prêts à assumer?

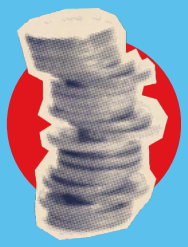


DES DÉFIS INTERDÉPENDANTS

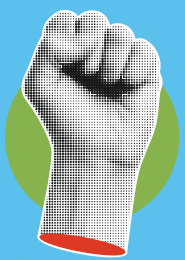
Ces défis sont étroitement liés les uns aux autres et ne constituent pas des problèmes isolés. Améliorer un aspect du transport sans tenir compte des autres peut simplement déplacer le fardeau d'un domaine à un autre.



Temps perdu



Moins d'argent



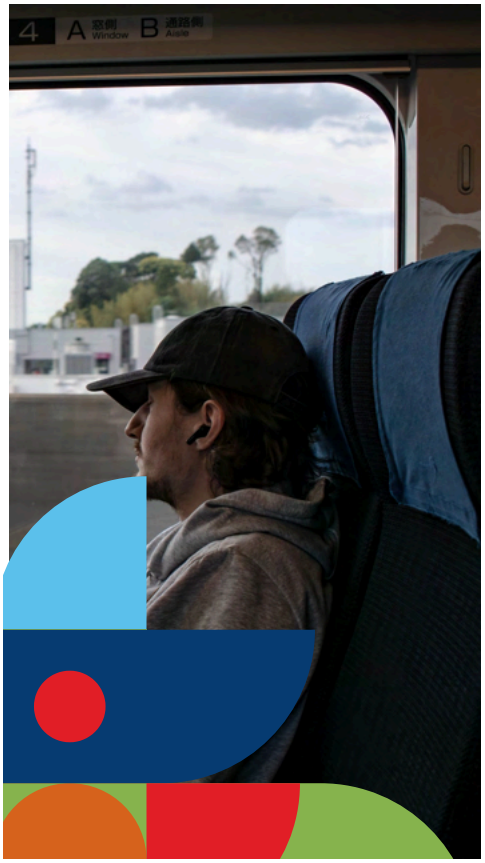
Indépendance limitée

HISTORIQUE

LE SYSTÈME DE TRANSPORT D'OTTAWA



Investir dans le transport en commun, c'est investir dans les gens. Alors qu'Ottawa continue de croître, la ville consacre des investissements importants aux infrastructures et aux services qui déterminent la façon dont les gens se déplacent en ville. La planification des transports à Ottawa va bien au-delà des autobus et des trains. Elle englobe les routes, les infrastructures cyclables, les infrastructures piétonnières, les mesures de priorité au transport en commun, ainsi que les liaisons entre ces différents éléments. Pour les jeunes en particulier, ces différents maillons du réseau de transport sont perçus comme un parcours continu : se rendre à un arrêt ou à une station, attendre un service, voyager, effectuer des correspondances entre les modes de transport, arriver à destination et savoir quoi faire en cas de problème.



Le plan directeur actuel d'Ottawa en matière de transport s'appuie sur une série de plans à l'échelle de la ville approuvés en 2013. Le 26 novembre 2013, le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé à l'unanimité le Plan directeur des transports, le Plan officiel, le Plan directeur des infrastructures, le Plan cyclable d'Ottawa et le Plan piétonnier d'Ottawa. Ensemble, ces plans ont défini une vision pour la croissance de la ville jusqu'en 2031 et ont fourni un cadre pour les investissements dans les transports et les infrastructures à l'échelle de la ville.

Depuis ce temps-là, la ville n'a cessé de moderniser et d'étendre ses infrastructures de transport. Ottawa dispose d'un vaste réseau routier tout en continuant à investir dans les modes de transport actifs.

HISTORIQUE

En avril 2023, le conseil municipal a approuvé une version mise à jour de la liste des projets de transport actif figurant dans le Plan directeur des transports, visant à combler les lacunes critiques des réseaux piétonniers et cyclables de la ville. Ces projets comprennent la construction et la modernisation de trottoirs, de sentiers polyvalents, de voies cyclables, de pistes cyclables, de passages pour cyclistes et d'autres liaisons.

Plus récemment, le Plan d'infrastructure des immobilisations du Plan directeur des transports de la ville a été approuvé en juillet 2025. Ce plan prévoit des investissements dans le transport en commun, le réseau routier et les modes de transport actifs, dans le but de soutenir la croissance d'Ottawa et de faire progresser les objectifs de la ville en matière de transport.

En mars 2026, le conseil municipal a également approuvé des mesures visant à donner la priorité aux autobus sur la rue Bank, notamment un projet pilote de voies réservées aux autobus aux heures de pointe et quatre tronçons permanents de voies réservées aux autobus 24 heures sur 24. La ville poursuit également des travaux ciblés d'amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes le long de ce corridor et étudie la possibilité d'améliorer les pistes cyclables parallèles nord-sud.



Ces investissements montrent que le réseau de transport d'Ottawa n'est pas figé. La ville s'emploie activement à transformer les modes de déplacement de ses habitants et à réorienter l'affectation des ressources consacrées aux transports. Pour les jeunes, toutefois, l'impact de ces investissements dépendra en fin de compte de la manière dont ces changements se traduiront dans leur vie quotidienne.

HISTORIQUE

LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES JEUNES

OC Transpo est le principal fournisseur de transport en commun à Ottawa; il exploite un vaste réseau d'autobus complété par le réseau O-Train de la ville. Pour de nombreux jeunes, le transport en commun joue un rôle essentiel pour se rendre à l'école, au travail, à des activités sociales et participer à la vie communautaire, en particulier pour ceux qui n'ont pas accès à un véhicule. Des études sur le transport des jeunes montrent également que l'accès au transport peut influencer la capacité des jeunes à participer à des activités scolaires et parascolaires [1].





L'abordabilité constitue un volet de cette expérience. En janvier 2025, OC Transpo a modifié sa structure tarifaire pour les jeunes, parallèlement à une hausse globale de cinq pour cent du tarif de base incluse dans le budget de 2025 de la Ville. Des appels d'organisations ont incité la Ville à instaurer une nouvelle politique tarifaire pour les jeunes en 2026, où les jeunes de 11 à 18 ans peuvent utiliser OC et Para Transpo gratuitement en semaine après 17 h, ainsi que les fins de semaine et les jours fériés. Les élèves munis d'un laissez-passer scolaire peuvent également voyager gratuitement, et les enfants de 10 ans et moins continuent de voyager gratuitement en tout temps.

La fiabilité a également pesé lourd dans l'expérience récente des transports. En avril 2025, OC Transpo a lancé « De nouvelles façons de prendre le bus », considérée la plus importante modification du service d'autobus de l'histoire de la ville. Ces changements visaient notamment à améliorer la fiabilité du service, de concert avec le plan d'action pour l'entretien des autobus et les efforts constants de recrutement.

HISTORIQUE

Malgré ces efforts, la prestation de services a continué de fluctuer. Selon les indicateurs de rendement clés d'OC Transpo, la prestation du service d'autobus conventionnel est passée sous la cible municipale de 99,5 pour cent au cours de l'hiver 2025-2026, atteignant son niveau le plus bas en janvier 2026. La Ligne 1 de l'O-Train a également connu d'importantes perturbations de service au début de 2026, la prestation de services atteignant son plus bas niveau en mars. Ces perturbations ont été attribuées à des problèmes liés aux ensembles de roulements à cartouche des véhicules Alstom Citadis Spirit de la Ligne 1.

Pour un jeune, ces chiffres se traduisent par des décisions prises à l'échelle individuelle. Un autobus en retard peut signifier quitter la maison plus tôt, arriver en retard à l'école ou au travail, rater une activité ou payer pour un autre mode de transport.

Une perturbation de service peut modifier non seulement un trajet, mais aussi le reste de la journée. La fiabilité est donc vécue non pas comme une mesure technique de la prestation de services, mais bien comme la prévisibilité de la capacité d'un jeune à participer à la vie quotidienne.



AU-DELÀ DU BUS ET DU TRAIN

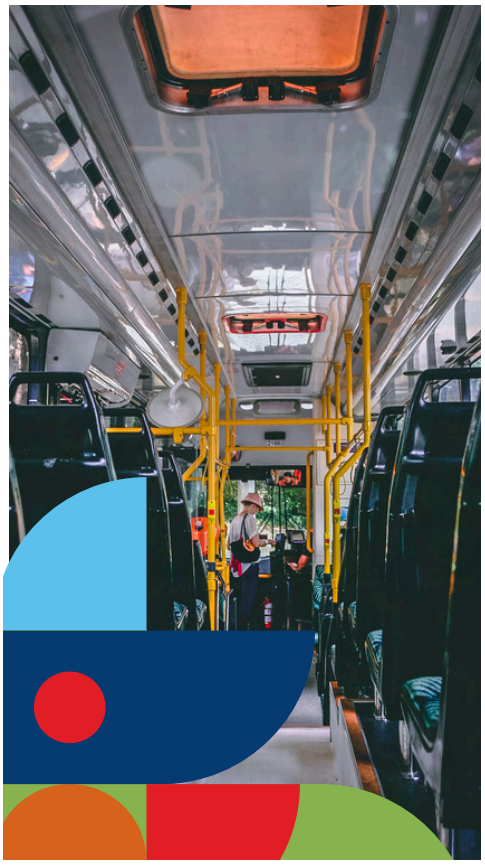
Le transport en commun ne représente qu'une composante du réseau de transport. Les jeunes qui se déplacent à pied ou à vélo dépendent des infrastructures qui relient leur domicile, leur école, leur lieu de travail, les arrêts de transport et leurs destinations. La qualité et l'entretien des trottoirs, des sentiers, des pistes cyclables, des passages pour piétons et des intersections peuvent déterminer si un trajet court semble pratique et sécuritaire.

HISTORIQUE

Les recherches sur les modes de déplacement actifs chez les adolescents identifient également la distance, la sécurité perçue, les infrastructures et la connectivité des rues comme des facteurs importants qui déterminent comment les jeunes se déplacent [2].



En même temps, les expériences des jeunes ne peuvent pas être clairement classées dans des catégories telles que « transports en commun », « vélo » ou « marche ». Un jeune peut marcher jusqu'à un arrêt de bus, prendre le bus jusqu'à une gare de l'O-Train, prendre le train, puis parcourir le reste du trajet à pied ou à vélo. Une perturbation sur n'importe quelle partie de ce trajet peut affecter l'ensemble du trajet.



Cela est particulièrement important pour les jeunes ayant des besoins en matière d'accessibilité, pour qui l'état des trottoirs, des chemins, de la neige et de la glace, ainsi que les liaisons avec les transports en commun, peuvent déterminer si un service est réellement accessible.

Cette interconnexion signifie également que les améliorations apportées à un mode de transport peuvent créer de nouveaux choix sans nécessairement éliminer le défi fondamental. Une personne peut choisir de se déplacer à vélo parce que c'est plus rapide ou moins cher que les transports en commun, mais ce choix dépend du sentiment de sécurité que lui procure l'itinéraire. Une personne peut choisir les transports en commun parce qu'ils sont plus abordables que la voiture, mais ce choix dépend de la fiabilité du service, qui doit être suffisante pour répondre aux exigences de l'école, du travail et de la vie sociale.

HISTORIQUE

S'INSPIRER D'AUTRES VILLES

Ottawa n'est pas la seule à tenter de relever ces défis, et d'autres collectivités canadiennes ont adopté différentes approches en matière d'accessibilité financière, de fiabilité, de sécurité et d'accessibilité. Plusieurs municipalités ont mis en place des programmes visant spécifiquement à réduire les obstacles liés au transport pour les jeunes. À Cold Lake, en Alberta, un service de bus gratuit est proposé six jours par semaine vers certaines destinations.

Kingston gère un programme de laissez-passer de transport pour le secondaire qui offre aux élèves le transport gratuit de la 9e à la 12e année, ainsi qu'une formation visant à les aider à utiliser le réseau en toute sécurité. Le projet pilote de laissez-passer de transport gratuit pour les jeunes de Winnipeg offre le transport gratuit aux étudiants inscrits de la 7e à la 12e année pour l'année scolaire 2026-2027.

D'autres villes ont mis l'accent sur la fiabilité et la sécurité. Vancouver a mis en œuvre des améliorations à son réseau de bus, notamment en prolongeant les voies réservées aux bus et leurs heures de service sur plusieurs lignes.



Edmonton publie des rapports sur la fiabilité par ligne, permettant ainsi de comparer la régularité des horaires de chaque trajet. Calgary déploie des agents de la paix des transports en commun pour patrouiller dans les espaces de transport, répondre aux préoccupations en matière de sécurité, faire respecter les règlements municipaux et coordonner les interventions avec les services d'urgence. Leur travail comprend également des liens avec des équipes de sensibilisation et des organismes communautaires qui soutiennent les personnes vivant des difficultés sociales plus larges.

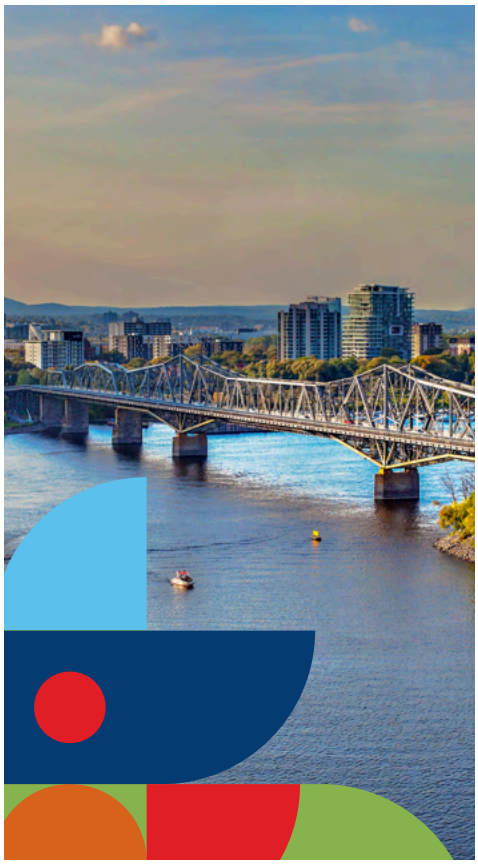
HISTORIQUE

Ces exemples ne fournissent pas un modèle unique qu'Ottawa devrait adopter. Ils démontrent plutôt que les municipalités abordent les défis de transport par une diversité d'interventions, allant des politiques tarifaires et des programmes adaptés aux jeunes jusqu'à la priorité accordée aux transports, et aux initiatives de sécurité. Ils offrent également un contexte utile pour évaluer les choix qui s'offrent à Ottawa à mesure qu'elle continue d'investir dans son réseau de transport.



PERSPECTIVES D'AVENIR

Les jeunes font face aux conséquences concrètes des choix en matière de transport. Leurs expériences s'inscrivent dans un système de transport en constante évolution, façonné par de nouveaux investissements, de nouvelles politiques, de nouvelles infrastructures et de nouveaux services.



Comprendre comment ces changements sont vécus sur le terrain est essentiel pour déterminer si le transport répond aux besoins de ceux qui y comptent.

Le reste de ce rapport offre un aperçu de la façon dont le transport est vécu par les jeunes ayant participé aux séances à ce moment-ci. Ces points de vue fournissent un éclairage précieux sur l'expérience quotidienne du transport chez les jeunes, mais ne doivent pas être perçus comme une évaluation exhaustive du réseau de transport d'Ottawa ni comme une évaluation directe des plans et investissements actuels de la Ville.

Le rapport vise à servir de base de réflexion pour faire évoluer le transport de manière à répondre aux réalités de la vie quotidienne des jeunes.

MÉTHODOLOGIE

EXPÉRIENCE DES JEUNES D'OTTAWA

Ce projet a fait appel à une approche fondée sur la réflexion conceptuelle, combinée à des méthodes qualitatives, afin d'explorer les points de vue des jeunes sur les transports à Ottawa. Les données ont été recueillies dans le cadre de discussions en petits groupes, au cours desquelles les participants ont répondu à une série de questions prédéfinies concernant leurs expériences, leurs besoins, leurs défis et leurs idées pour améliorer les transports. Les participants ont abordé ces questions par le biais de conversations et ont consigné par écrit leurs idées, leurs observations et leurs propositions de solutions. Le format en petits groupes visait à offrir aux participants l'espace nécessaire pour s'appuyer sur leurs propres expériences, tout en réagissant aux points de vue des autres et en s'en inspirant.

Ces groupes étaient composés d'un mélange de jeunes d'Ottawa, de professionnels du transport et de défenseurs des transports. Le projet comprenait deux séances : l'une en anglais et l'autre en français. Au total, 38 participants ont pris part aux deux séances, dont 25 jeunes. Le fait de réunir des jeunes, des professionnels et des défenseurs a permis d'intégrer aux séances à la fois des expériences vécues et des points de vue éclairés par l'expérience professionnelle et militante en matière de services de transport.

Les questions de la séance ont été présentées aux participants sous forme de questions ouvertes. Toutefois, ces questions ont été élaborées à partir de principes de conception que le CMC et le COJA ont jugés susceptibles de contribuer à la compréhension des expériences de transport et à la génération d'idées d'amélioration.

[Photo d'une session]



Le choix et la pertinence de ces principes ont été déterminés à l'issue de discussions entre le CMC et la COJA avant le début des séances. Les questions-guides visaient donc à fournir des points de départ structurés pour la discussion, sans pour autant imposer de réponses ou de solutions particulières. Les participants ont été encouragés à utiliser ces questions-guides pour cerner les défis, décrire leurs expériences, exprimer leurs besoins et proposer des solutions possibles pour le réseau de transport d'Ottawa.

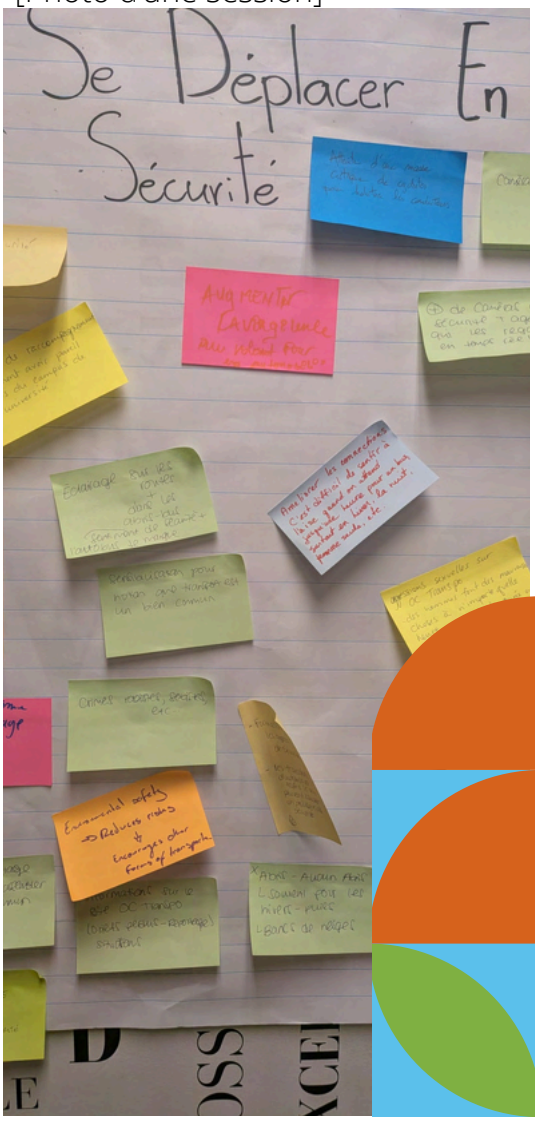
À l'issue des séances, les données qualitatives ont fait l'objet d'un processus de nettoyage et de préparation. Les enregistrements audio ont été transcrits, les transcriptions ont été relues et corrigées afin d'en garantir la lisibilité et l'exactitude, et les renseignements permettant d'identifier les participants ont été supprimés ou anonymisés, le cas échéant.

MÉTHODOLOGIE

Les réponses écrites consignées sur des notes autocollantes au cours des séances ont été transcrites sous forme numérique et classées en fonction de l'atelier ou de la station de discussion concerné. Les transcriptions originales et les documents écrits ont été conservés afin de permettre la vérification des données nettoyées et numérisées par rapport aux documents sources.
Des outils assistés par l'IA ont été utilisés lors des étapes de nettoyage des données et de codage préliminaire afin de faciliter l'organisation et le traitement des données qualitatives. L'IA a été utilisée comme outil d'aide et non comme substitut au jugement du chercheur. Les résultats générés par le nettoyage et le codage assistés par l'IA ont été examinés manuellement ; les chercheurs ont corrigé les erreurs, évalué la pertinence des codages suggérés et conservé la responsabilité des décisions relatives à l'interprétation des réponses des participants. L'utilisation de l'IA, y compris les outils utilisés, les consignes, les objectifs et l'examen humain ultérieur, a été documentée dans le cadre du processus de recherche.

L'analyse a été menée de manière inductive, à l'aide de techniques d'analyse ancrées dans la réalité. Plutôt que de partir d'un ensemble fixe de conclusions, l'équipe de recherche a examiné les transcriptions épurées et les réponses écrites afin d'identifier les expériences, les besoins, les défis, les idées et les relations récurrents dans l'ensemble des données. Ces observations ont été progressivement synthétisées en thèmes et en perspectives plus généraux concernant le transport à Ottawa.

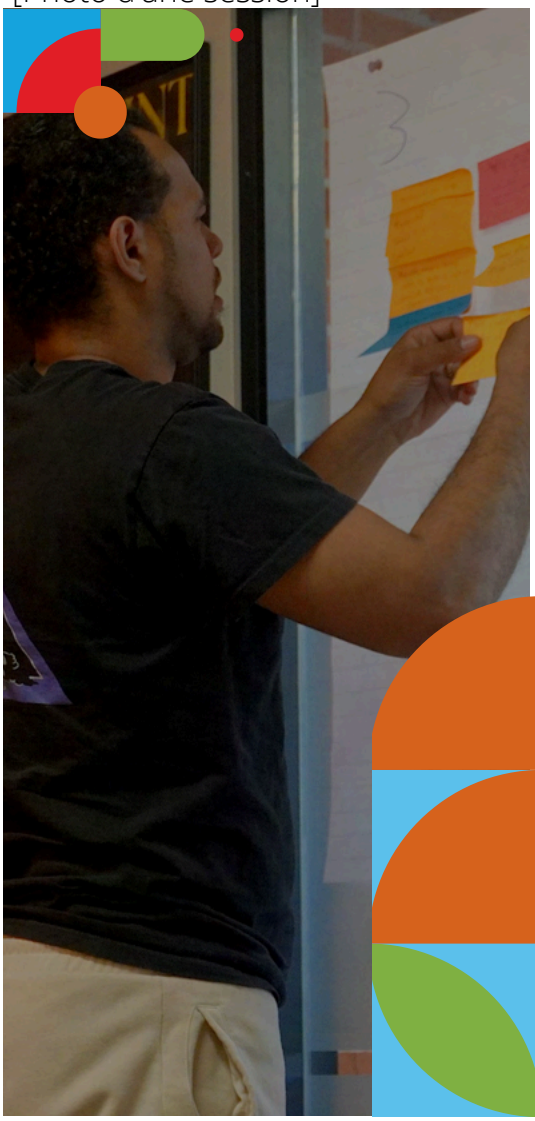
[Photo d'une session]



L'analyse a ensuite traduit ces conclusions en une série de principes de conception visant à refléter les conditions et les considérations qui devraient guider la conception des transports et la prise de décisions selon les points de vue exprimés lors des séances.

Les résultats ont ensuite été synthétisés sous forme de persona et de cartes de parcours afin d'illustrer la manière dont les différentes expériences et les différents besoins en matière de transport se manifestent au cours des déplacements quotidiens.

[Photo d'une session]



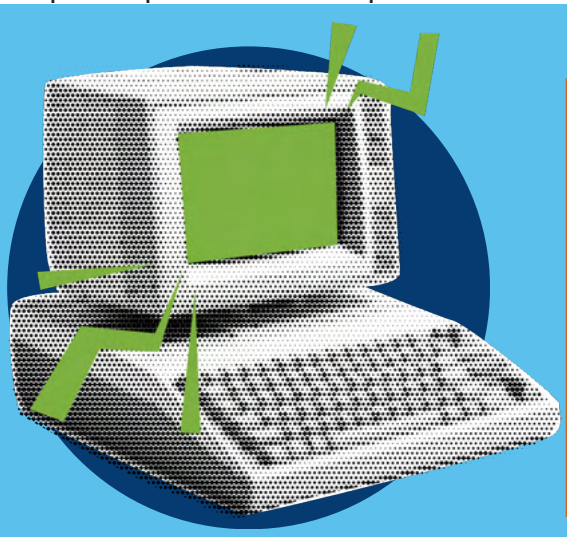
MÉTHODOLOGIE

Les personas ont été élaborés à partir de tendances identifiées dans les données qualitatives plutôt qu'à partir de participants individuels, et ont servi d'outils d'analyse et de communication pour représenter des expériences distinctes au sein de l'ensemble de données plus large. De la même manière, les cartes de parcours ont permis de synthétiser les expériences récurrentes et les points de friction à différentes étapes d'un trajet de transport. Ensemble, ces résultats visaient à transformer les données qualitatives recueillies auprès des participants en outils accessibles permettant de comprendre les expériences de transport et de cerner des possibilités d'action en matière de politiques, de planification et d'initiatives communautaires.

Limitations

Le présent rapport ne se veut ni une étude de recherche universitaire ni une analyse visant à établir des liens de causalité; ses conclusions doivent donc être interprétées en conséquence.

Par ailleurs, bien que la Société de transport de l'Outaouais (STO), un autre important fournisseur de services de transport en commun de la région de la capitale nationale, ait été invitée à participer aux séances de co-création, elle n'est pas mentionnée dans le rapport, car elle n'est pas apparue comme un élément significatif des données fournies par les participants ni des expériences de transport abordées au cours des séances.

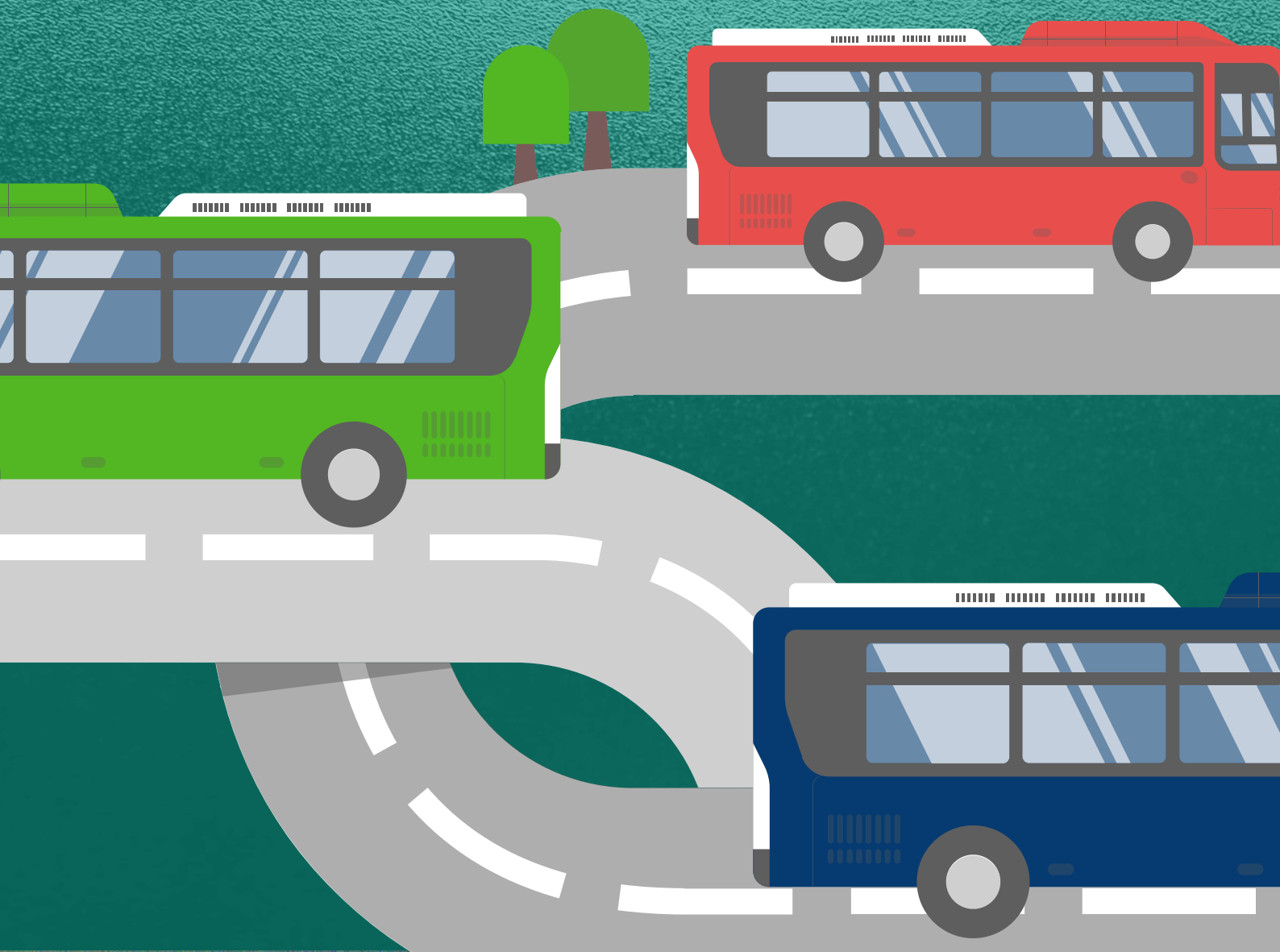


UNE UTILISATION PROPRE ET ÉTHIQUE DE L'IA

Toutes les informations ont été vérifiées par des humains afin de garantir l'intégrité des données.

CONCLUSION PRINCIPALES

« UN CHEMIN POUR TOUS, C'EST VEILLER À CE QUE CHACUN, PEU IMPORTE OÙ IL HABITE OU QUEL QUE SOIT SON NIVEAU DE REVENU, PUISSE SE DÉPLACER COMME IL LE SOUHAITE, QUAND IL LE SOUHAITE, ET EN TOUTE SÉCURITÉ. » – PARTICIPANT À NOTRE SÉANCE DE CO-CRÉATION QUI S'EST TENUE LE 5 JUIN (TRADUIT DE L'ANGLAIS).

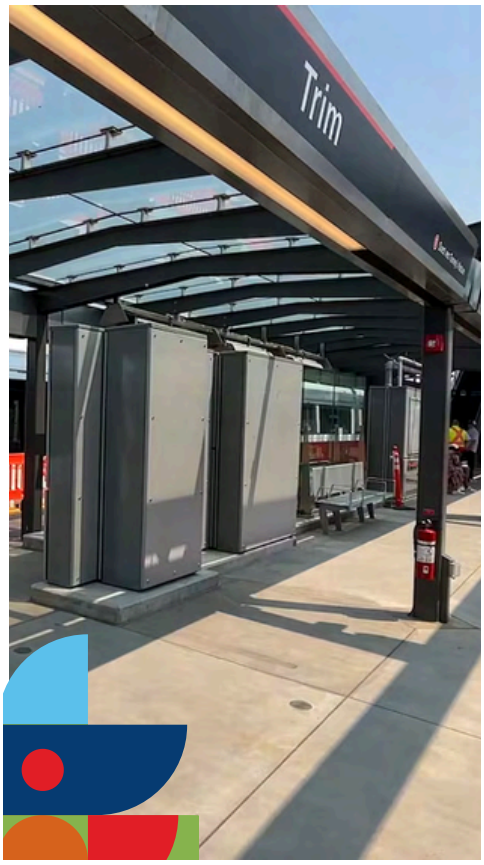


LE TEMPS, C'EST L'ARGENT

LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN D'OTTAWA CONSTITUE UN OBSTACLE DISPROPORTIONNÉ, TANT SUR LE PLAN DU TEMPS QUE DES COÛTS, POUR LES JEUNES



Plusieurs participants ont indiqué qu'ils passaient souvent plus de temps dans les transports qu'en classe. Ils ont expliqué que les retards d'autobus, les annulations de trajets et les correspondances manquées leur rendaient difficile d'arriver à l'heure à l'école, au travail et à leurs autres engagements. Beaucoup ont déclaré que le manque de fiabilité du service leur coûtait à la fois du temps et de l'argent, ce qui se traduisait par des cours manqués, des occasions manquées, moins de temps passé en famille et moins de possibilités de participer dans leur communauté.



Station Trim, le 6 juin 2025. (Josh Marano/CTV News Ottawa)

Les participants ont estimé que les jeunes des banlieues disposaient de moins d'options de transport accessibles et fiables. Ces jeunes ressentaient une charge de temps disproportionnée et se sentaient incapables de se rendre à de nombreux événements au centre-ville ou dans d'autres banlieues, ce qui engendrait chez eux un sentiment d'exclusion et d'isolement.

Participants described public transit as becoming increasingly expensive and questioned whether fare increases were being matched by noticeable improvements in service or rider amenities. Many felt they were paying more while continuing to experience delays, unreliable service, and limited improvements to the overall transit experience, such as the availability of heated bus shelters.

ENGAGEMENT DES JEUNES AU-DELÀ DE LA CONSULTATION



[Photo de session]

OTTAWA DOIT MOBILISER LES JEUNES LEADERS DE MANIÈRE CONCRÈTE

Les participants ont souligné qu'un engagement véritable ne s'arrête pas une fois la rétroaction recueillie. Ils ont insisté sur l'importance de voir leurs idées reconnues et prises en compte dans les décisions à venir. Bon nombre d'entre eux ont indiqué que lorsque les jeunes constatent l'impact de leurs contributions, ils sont plus enclins à maintenir leur engagement, à participer à de futures consultations et à inciter leurs pairs à s'impliquer. Les participants ont également reconnu que les jeunes leaders et les voix communautaires de confiance peuvent jouer un rôle clé pour rassurer les autres quant à l'importance de leur participation.

Les participants estiment que les jeunes ne sont pas exclus intentionnellement des consultations publiques; ils ne sont plutôt jamais rejoints de façon efficace. Selon eux, les organismes communautaires de confiance, les écoles et universités, ainsi que les réseaux de base jouent un rôle clé pour faire connaître les consultations publiques de la ville sur le transport en commun, le transport actif et les projets d'infrastructure. Les participants ont souligné qu'un cadre dirigé par des jeunes rend la participation plus accessible et favorise un climat de confiance pour partager leurs expériences et leurs idées.

BÂTIR LA CONFIANCE DANS LES TRANSPORTS



LES JEUNES VEULENT DES TRANSPORTS SÛRS ET ACCUEILLANTS

Les participants considéraient la confiance comme quelque chose qui se construit au fil des expériences quotidiennes. Une communication claire et rapide en cas de perturbations du service contribue à réduire l'incertitude et à renforcer la confiance dans le réseau de transports en commun. Les participants ont souligné que le fait de comprendre ce qui se passe — et de savoir quand le service devrait reprendre — les aidait à prendre des décisions éclairées et leur donnait le sentiment de mieux maîtriser leur trajet.

Transports, le froid et la nuit

Les participants ont mentionné que les services de transport sont réduits lors des grands froids et tard la nuit, moment où il est le plus risqué d'attendre à l'extérieur. Cette situation alourdit le fardeau de ceux qui dépendent des transports en commun ; des attentes prolongées en plein air ont été décrites comme particulièrement difficiles pour les jeunes employés à l'horaire variable, les jeunes en situation de handicap et ceux ayant peu d'options de rechange pour se déplacer.

Entretien hivernal et équité

Les participants considèrent l'entretien hivernal comme une question d'équité. Ils ont souligné que les disparités dans l'entretien des routes, des trottoirs, des pistes cyclables et des arrêts de transport en commun créent des expériences de déplacement inégales pour les personnes qui comptent sur la marche et le vélo, en plus du transport en commun. Parmi les exemples cités figurent le déneigement prioritaire des routes au détriment des trottoirs et des sentiers, ainsi qu'un grand nombre de trottoirs et de sentiers qui s'interrompent brusquement. Ces exemples constituent des dangers qui insécurisent les jeunes et rendent le transport actif difficile à choisir. Ces risques et ce sentiment de vulnérabilité sont amplifiés pour les jeunes ayant un handicap physique.

BÂTIR LA CONFIANCE DANS LES TRANSPORTS



LES JEUNES VEULENT DES TRANSPORTS SÛRS ET ACCUEILLANTS

Les participants ont reconnu que bon nombre des situations affectant leur sentiment de sécurité dans les transports en commun reflètent des enjeux sociaux plus larges plutôt que des problèmes liés au système de transport lui-même. Les rencontres avec des personnes en situation d'itinérance, ou de dépendance ont été décrites comme contribuant à un sentiment de malaise, tout en soulignant la nécessité de réponses bienveillantes et ancrées dans la communauté.

Sécurité, transports en commun et genre

Pour de nombreux participants, en particulier les jeunes femmes ayant pris part à la séance de co-création, l'établissement de la confiance et le sentiment de sécurité allaient de pair avec un sentiment de confort et d'assurance dans les transports en commun. Les participants ont raconté comment des zones d'attente mal éclairées, des attentes prolongées et des interactions imprévisibles engendraient un sentiment de malaise, surtout en voyageant seul ou plus tard en soirée. Cette réalité modifie la façon dont les jeunes femmes se déplacent actuellement par divers modes de transport en commun; bon nombre d'entre elles ont indiqué éviter le transport après la tombée de la nuit, s'asseoir près du chauffeur, partager leur position avec des proches et patienter dans des commerces voisins, le tout pour assurer leur sécurité.

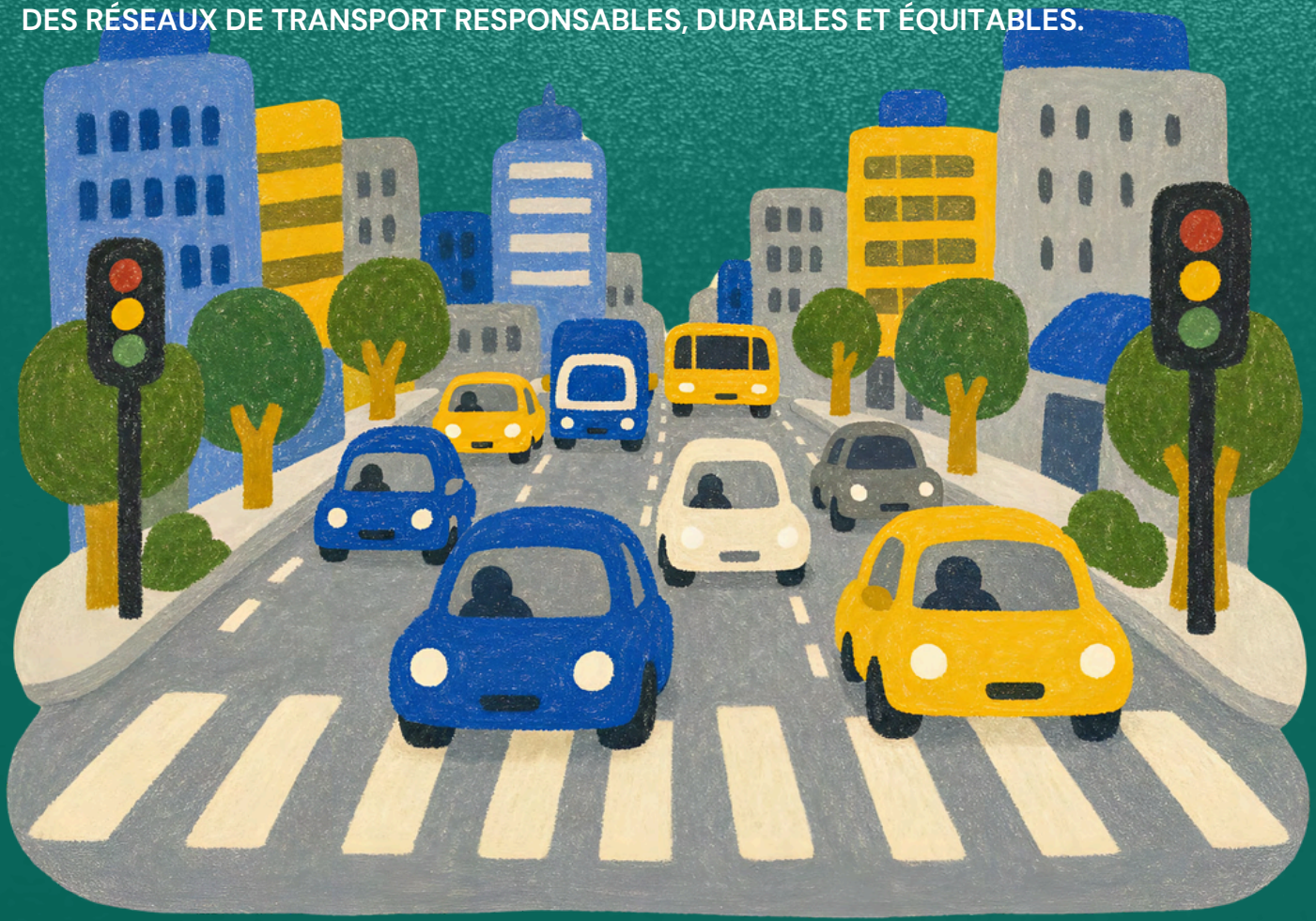
Célébrer la diversité grâce aux transports en commun

Les participants ont recommandé de célébrer ouvertement la diversité. Certains ont expliqué qu'ils estimaient qu'il était possible de célébrer des fêtes et d'autres événements culturels en dehors des traditions anglo-saxonnes ou chrétiennes. L'affichage de messages de vœux à l'occasion du ramadan ainsi que de Noël a été considéré comme plus inclusif. Célébrer la diversité permet à davantage de jeunes de se sentir à leur place.

PRINCIPES DE CONCEPTION

ET LES IDÉES DES PARTICIPANTS

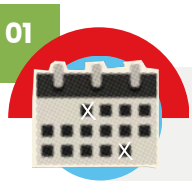
LES PRINCIPES DE CONCEPTION SONT DES ÉNONCÉS DIRECTEURS QUI TRADUISENT LES BESOINS, LES VALEURS ET LES EXPÉRIENCES DES USAGERS EN CRITÈRES POUR ÉLABORER ET ÉVALUER DES SOLUTIONS. LES PRINCIPES CI-DESSOUS PROVIENNENT DIRECTEMENT DES SÉANCES DE CO-CRÉATION ET REFLÈTENT DES IDÉES ISSUES DE DISCUSSIONS DE GROUPE ET NOTÉES SUR DES PAPILLONS ADHÉSIFS PAR LES PARTICIPANTS. ILS DOIVENT SERVIR À CONCEVOIR, TESTER ET AFFINER DES SOLUTIONS QUI RÉPONDENT AU VÉCU DES JEUNES. UTILISEZ-LES POUR BÂTIR DES APPROCHES QUI CIBLENT EXPLICITEMENT LA SÉCURITÉ, L'ABORDABILITÉ, LA PRÉVISIBILITÉ, L'ACCESSIBILITÉ ET L'ÉQUITÉ. EN PLAÇANT LE POINT DE VUE DES JEUNES AU CŒUR DE LA DÉMARCHE, LES PLANIFICATEURS DU TRANSPORT ET LES DIRIGEANTS POLITIQUES D'OTTAWA PEUVENT ALLER AU-DELÀ DES INFRASTRUCTURES GÉNÉRIQUES POUR BÂTIR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT RESPONSABLES, DURABLES ET ÉQUITABLES.



UN PARCOURS POUR CHACUN

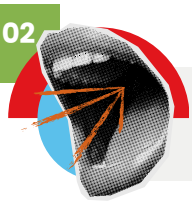
LES USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN SONT DIVERS. METTEZ EN PLACE UNE LARGE GAMME DE SOLUTIONS POUR AIDER LA VILLE D'OTTAWA À METTRE EN VALEUR TOUS LES TYPES DE VOYAGEURS.

01



Panneaux LED installés sur les bus pour célébrer différentes fêtes telles que Diwali et Hanoukka

02



Mettre en place un système de courtoisie plus efficace permettant de réguler la musique et les propos inappropriés

03



Fournir des informations factuelles sur les meilleurs moyens de réduire les encombrements

04



Le zonage et le concept de « ville des 15 minutes »

05



Définir et communiquer les attentes en matière de comportement des usagers et du personnel

06



Des espaces sans voiture à travers les communautés

07



Encourager les passagers à discuter et à socialiser pendant le trajet

08



Proposer des solutions multimodales fiables (vélo + marche, vélo + bus, parking + bus)

SÉCURITÉ EN VOYAGE

LES GENS VEULENT SE SENTIR EN SÉCURITÉ LORSQU'ILS VOYAGENT. METTONS LA SÉCURITÉ AU CŒUR DE NOS PRIORITÉS AFIN QUE TOUS LES VOYAGEURS PUISSENT BOUGER EN TOUTE SÉCURITÉ.

01



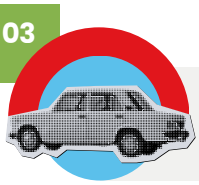
Supprimer ou limiter les situations dans lesquelles les usagers ne sont pas autorisés à débarquer des bus et des trains

02



Mettre en place des pistes et des voies cyclables sûres et accessibles

03



Limiter la taille des véhicules dans les régions urbaines

04



Formation complémentaire du personnel sur l'importance d'être accessible et sur la manière de réagir lorsqu'on est approché

05



Mettre au point des solutions permettant aux usagers de se protéger mutuellement, à l'exemple du programme de sécurité « Envoyez 77777 » mis en place par GO Transit dans la région de Toronto

FIABLE ET RESPONSABLE

LES USAGERS APPRÉCIENT QUE LES TEMPS DE TRAJET SOIENT PRÉVISIBLES. IL FAUT MISER SUR LA CRÉATION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT FIABLE ET RESPONSABLE AFIN DE BÂTIR LA CONFIANCE DES USAGERS.

01



assurer que les services de transport en commun disposent d'un financement, d'effectifs et d'équipements suffisants

02



Investir dans de nouveaux bus, trains et équipements tout en reconnaissant en toute transparence les lacunes

03



Un suivi GPS plus précis et des mises à jour plus fréquentes

04



Assurer que les heures d'arrivée et de départ des bus soient aussi proches que possible des horaires affichés

05



Renforcer le service nocturne sur les lignes les plus fréquentées par les jeunes, les femmes et les personnes en situation de handicap

06



Une meilleure coordination entre les itinéraires et les différents modes de transport. Par exemple, prévoir davantage de marge de manœuvre pour les retards dans les principaux points de transfert.

REGARDER VERS L'AVENIR

LES DÉCISIONS PRISES AUJOURD'HUI ONT DES RÉPERCUSSIONS SUR LES CITOYENS DE DEMAIN. POUR BÂTIR UN AVENIR PROSPÈRE, NOUS DEVONS LAISSER LES JEUNES PARTICIPER ACTIVEMENT ET EN PERMANENCE À NOTRE PLANIFICATION.

01



Utilisez un langage que les jeunes jugent accessible et auquel ils peuvent s'identifier lors des consultations communautaires et dans les supports de communication

02



Soutenir les jeunes au sein de leurs quartiers et leur permettre d'accéder aux principaux axes de transport de la ville

03



Consulter les jeunes là où ils se trouvent : engager les jeunes dans les écoles, les centres communautaires et les autres lieux où ils apprennent, jouent et socialisent

04



Renforcer la confiance des jeunes afin qu'ils puissent assumer des rôles significatifs dans la planification des transports, en leur offrant des possibilités concrètes de participation

05



Faites preuve d'empathie et utilisez des histoires qui intéressent les jeunes

06



Donner aux jeunes les moyens d'agir en faisant preuve d'une transparence totale tant sur les avantages que sur les défis liés aux services de transport d'Ottawa

07



Assurer des solutions de transport adaptées et équitables dans les nouveaux quartiers, notamment des arrêts de bus à proximité, des pistes cyclables bien entretenues, des feux de signalisation et des passages piétons

08



Augmentation de la fréquence et de la diversité des rétroactions et des suggestions des jeunes

L'ACCÈS POUR TOUS

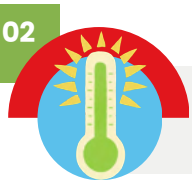
L'ACCESSIBILITÉ FAVORISE LE CHOIX. CONCEVOIR POUR LES PLUS VULNÉRABLES ET LES PLUS DÉFAVORISÉS AFIN QUE LES MEILLEURS ENDROITS D'OTTAWA SOIENT ACCESSIBLES À TOUS.

01



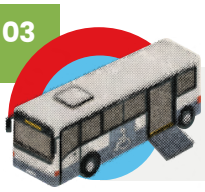
Commencez chaque projet en tenant compte de l'accessibilité, et placez-la au cœur des réflexions tout au long de la conception.

02



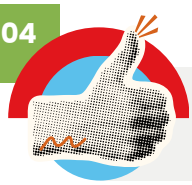
Des arrêts de bus accessibles à tous, chauffés en hiver et ombragés en été

03



Une disponibilité plus importante des rampes d'accès et une amélioration de l'accessibilité de manière générale

04



Mettre l'accent sur la qualité de l'expérience de transport, quel que soit le mode choisi

05



Améliorer la présence et l'état des trottoirs, et les concevoir en fonction des besoins des piétons, et non comme un complément ajouté après la construction des routes

L'ACCÈS POUR TOUS

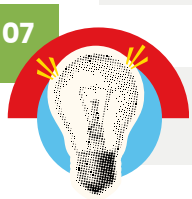
L'ACCESSIBILITÉ FAVORISE LE CHOIX. CONCEVOIR POUR LES PLUS VULNÉRABLES ET LES PLUS DÉFAVORISÉS AFIN QUE LES MEILLEURS ENDROITS D'OTTAWA SOIENT ACCESSIBLES À TOUS.

06



Tenir compte des implications et de l'équité des trajets courts, car les femmes ont davantage tendance à effectuer des trajets plus courts mais plus fréquents, que ce soit en transports en commun ou en voiture

07



Assurer un bon éclairage et augmenter la fréquence des trajets de bus dans les zones isolées pendant la nuit

08



Améliorer les liaisons et proposer davantage de trajets entre les communautés, notamment en banlieue

09



Davantage de bancs, des infrastructures cyclables distinctes et davantage d'arrêts de bus

10



Transports en commun gratuits

PERSONA

LES PERSONAS SONT DES PERSONNAGES FICTIFS ÉLABORÉS À PARTIR DE NOS RECHERCHES ET DE DONNÉES AGRÉGÉES, DESTINÉS À AIDER LES CONCEPTEURS À COMPRENDRE LES BESOINS, LES OBJECTIFS ET LES FRUSTRATIONS DES JEUNES USAGERS DES TRANSPORTS. LES PERSONAS CONTRIBUENT À HUMANISER LES DONNÉES EN PROPOSANT DES RÉCITS FICTIFS INSPIRÉS DE PERSONNES, ET DE COMPORTEMENTS RÉELS. LES PERSONAS CONTRIBUENT À ORIENTER LES DÉCISIONS EN ILLUSTRANT LA MANIÈRE DONT DES USAGERS SIMILAIRES INTERAGIRAIENT AVEC LES ÉLÉMENTS DE DESIGN DANS UN CONTEXTE RÉEL. EN FIN DE COMPTE, LES PERSONAS PERMETTENT DE CENTRER LA CONCEPTION SUR LES BESOINS DES USAGERS ET DE DONNER LA PRIORITÉ AUX PROBLÈMES LES PLUS URGENTS.



** Veuillez noter que ces citations sont fictives et ont été créées à partir d'une synthèse de nos données.

VOICI JASMINE


(Female, 16, lives in Kanata)

BIOGRAPHIE

Jasmine est une étudiante de l'école secondaire vivant en banlieue qui se déplace à vélo et en transports en commun. Elle est exposée à des difficultés liées à des pistes cyclables dangereuses, à des bus peu fiables et au manque de sécurité de ses déplacements nocturnes. Elle doit équilibrer ses études, son travail et ses activités sociales. Elle est également très engagée dans la vie communautaire et souhaite que la voix des jeunes puisse influencer les décisions en matière de transport.

SOUHAITS

- Des transports en commun fiables et accessibles, notamment en hiver et en fin de soirée
- Se déplacer en toute sécurité après la noirceur, grâce à un meilleur éclairage, des chemins plus sûrs et un service plus prévisible
- Améliorer les transports en commun pour éviter les alternatives coûteuses telles que les taxis
- Des stratégies de sécurité telles que se déplacer avec des amis, partager sa position et planifier soigneusement son itinéraire

INTÉRÊTS

- Aime faire du vélo quand il fait beau, surtout entre amis
- Pratique des sports, participe à des activités scolaires, à des événements sociaux, et travaille le soir
- S'intéresse aux questions locales

FRUSTRATIONS

- La maison est trop éloignée pour s'y rendre à pied, ce qui l'oblige à emprunter des routes pleines d'autos et à faire des détours
- En hiver, elle doit faire face à des arrêts de bus enneigés, à de longues attentes et à des annulations de bus
- Le stress lié au fait de devoir modifier ses plans et de quitter les événements plus tôt que prévu
- Il lui est parfois difficile de participer aux consultations publiques aux moments et aux endroits qui lui conviennent

« Que ce soit pour aller à l'école, au travail, faire du sport ou retrouver des amis, je pense toujours à la façon dont je vais rentrer chez moi en toute sécurité. » *

** Veuillez noter que ces citations sont fictives et ont été créées à partir d'une synthèse de nos données.

DIS BONJOUR À JORDYN



(Male, 19, vit à Vanier)

BIOGRAPHIE

Jordyn est un étudiant universitaire qui habite relativement près du centre-ville et qui utilise principalement les bus et les trains pour se rendre à l'université, au travail, et aux événements communautaires. Même s'il habite près du centre-ville, il doit tout de même effectuer plusieurs transferts, et les interruptions de service affectent souvent le déroulement de sa journée. Les transports n'influencent pas seulement les endroits où il peut se rendre, mais aussi son niveau d'implication dans la vie universitaire, sociale et civique.

SOUHAITS

- Des transports en commun fiables et réguliers, avec moins de retards et d'interruptions de service.
- Des trajets plus rapides, avec moins de transferts
- Plus de temps pour les études, le travail, les activités extrascolaires et la vie sociale
- Une communication claire et rapide concernant les services de transport en commun

INTÉRÊTS

- Socialiser et passer du temps avec ses amis et sa famille
- Accorde de l'importance à la fiabilité, à une communication claire et à des possibilités de participation enrichissantes
- Engagement communautaire

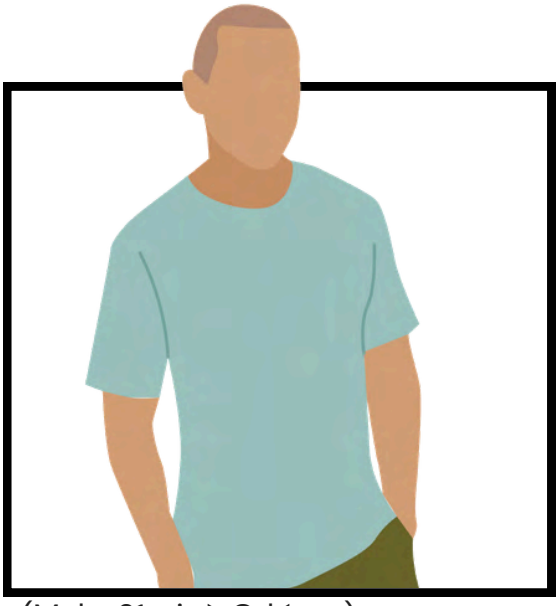
FRUSTRATIONS

- S'il rate son transfert, il risque de manquer un cours, d'arriver en retard au travail et de passer à côté d'occasions de se voir entre amis.
- Les trajets longs et imprévisibles réduisent le temps disponible pour étudier, travailler, faire du bénévolat, participer à des activités extrascolaires et passer du temps avec ses amis et sa famille.
- Les conditions météorologiques hivernales rendent les trajets encore plus difficiles et épuisants.

« Un réseau de transports en commun fiable ne me permet pas seulement de me rendre en cours, il me permet aussi de m'impliquer dans ma communauté. »**

** Veuillez noter que ces citations sont fictives et ont été créées à partir d'une synthèse de nos données.

SALUT, CHARLIE



(Male, 21, vit à Orléans)

BIOGRAPHIE

Charlie est un jeune actif atteint d'un handicap invisible qui vit dans une banlieue de l'est et qui dépend de son véhicule personnel, car il trouve les transports en commun peu fiables. Son expérience des transports en commun se forge bien avant qu'il n'arrive à un arrêt de bus. En tant que personne atteinte d'un handicap invisible, les besoins de Charlie ne sont pas toujours facilement perceptibles, mais l'effet cumulatif d'infrastructures inaccessibles, de l'incertitude et du manque d'alternatives crée des obstacles supplémentaires.

INTÉRÊTS

- Privilégie les voyages indépendants, la spontanéité et la flexibilité, car son horaire peut changer au cours de la journée
- Équilibre entre le travail, la vie sociale, les autres engagements et le temps passé à se déplacer d'un endroit à l'autre

SOUHAITS

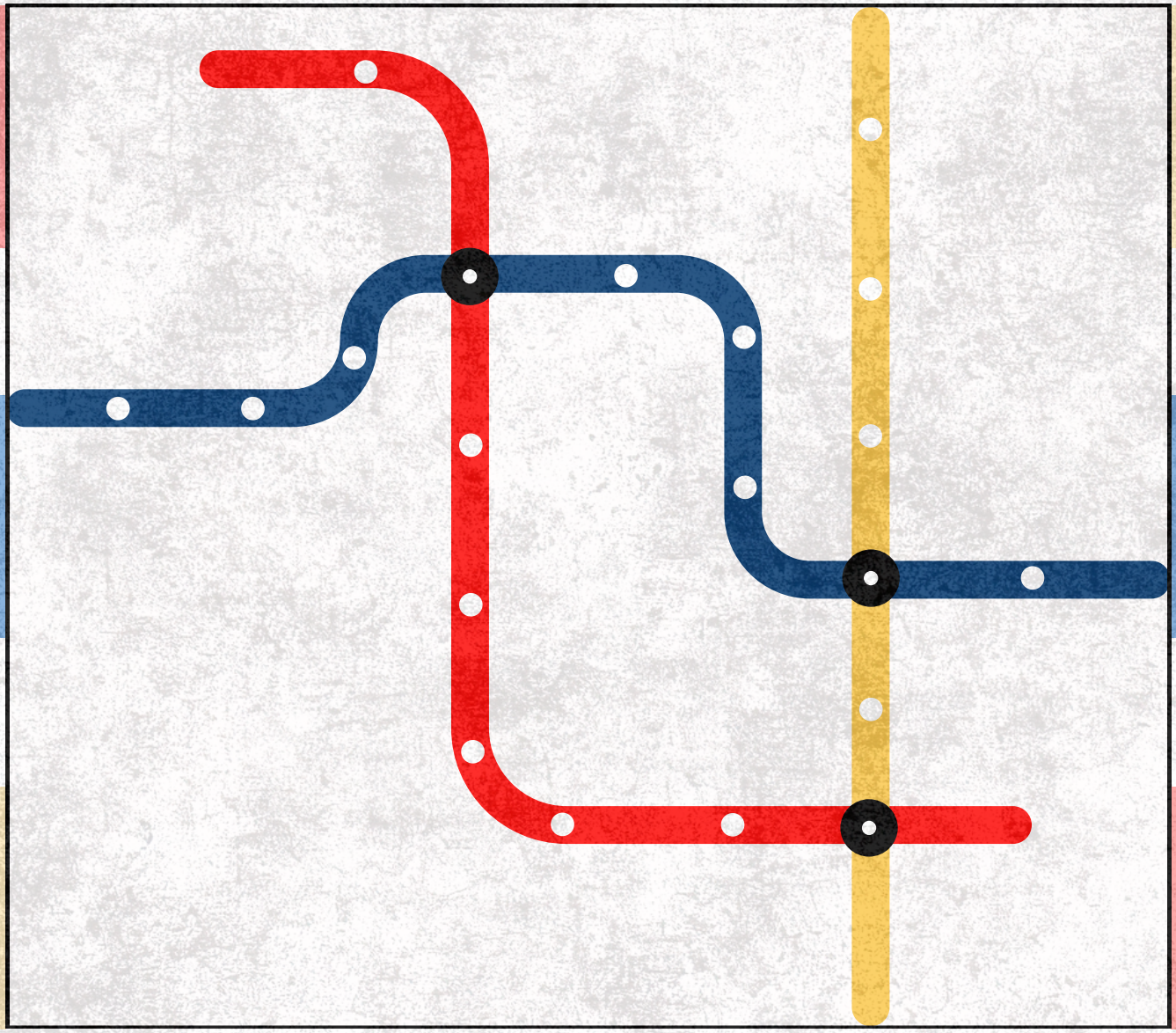
- Un système de transport fiable, flexible et conçu pour répondre aux besoins de divers usagers, en tenant compte du fait que l'accessibilité est un enjeu qui concerne l'ensemble du système et non un simple aspect.
- Faire des transports en commun une option réaliste grâce à des pratiques d'entretien et à une conception des infrastructures adaptées.

FRUSTRATIONS

- Des trottoirs irréguliers, de la neige et de la glace, des chemins mal entretenus et des lacunes dans les infrastructures piétonnes et cyclables.
- Le manque d'alternatives limite son autonomie et sa capacité à faire preuve de spontanéité.
- Un manque de flexibilité rend les choses difficiles lorsque les plans changent au cours de la journée ou de la semaine.

« L'accessibilité ne se résume pas à monter dans le bus : il s'agit de savoir si l'ensemble du trajet se déroule sans obstacles. »**

CARTE DE PARCOURS



LES CARTES DE PARCOURS ILLUSTRENT CE QUE VIVENT LES USAGERS LORSQU'ILS SUIVENT UN PROCESSUS DONNÉ. DANS LE CADRE DE NOTRE RAPPORT, CES CARTES METTRONT EN ÉVIDENCE LES BESOINS, LES POINTS DE FRICTION ET LES ÉMOTIONS RENCONTRÉS PAR LES USAGERS DES TRANSPORTS À DIFFÉRENTES ÉTAPES DE LEUR PARCOURS.

***

LE PARCOURS DE KAYA

KAYA EST UNE ÉTUDIANTE EN BIOLOGIE QUI TRAVAILLE DANS UNE USINE POUR PAYER SES DÉPENSES QUOTIDIENNES. À LA FIN DE SON SHIFT DU SOIR, ELLE PREND LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR PROFITER D'UN REPOS BIEN MÉRITÉ ET SE PRÉPARER POUR SON COURS DE LABORATOIRE PRÉVU À 8 HEURES LE LENDEMAIN MATIN.





POINT DE DÉPART

APRÈS LE TRAVAIL, KAYA SE REND À PIED À LA GARE POUR PRENDRE LE TRAIN ET RENTRER CHEZ ELLE.



TRAIN RIDE

EN ARRIVANT À LA GARE, KAYA VOIT QUE LE TRAIN EST ANNULÉ ET QU'ELLE DEVRA PRENDRE LE BUS R1.



BUS DE REMPLACEMENT R1

DANS LE BUS, ELLE A ÉTÉ SURPRISE PAR DE LA MUSIQUE À PLEIN VOLUME ; LORSQU'ELLE A REGARDÉ AUTOUR D'ELLE POUR VOIR SI D'AUTRES PARTAGEAIENT SON AGACEMENT, ELLE A VU QUE TOUS LES PASSAGERS AVAIENT LES YEUX PLONGÉS DANS LEUR TÉLÉPHONE.







TRAJET FINI

APRÈS CE LONG VOYAGE, KAYA RENTRE CHEZ ELLE FATIGUÉE, FRUSTRÉE ET DÉCOURAGÉE. ELLE ARRIVE ÉGALEMENT PLUS TARD QUE PRÉVU, CE QUI GÂCHE SON HUMEUR POUR LE RESTE DE LA SOIRÉE.

LE PARCOURS DE SARA

SARA EST UNE ÉTUDIANTE EN DEUXIÈME ANNÉE D'INGÉNIERIE QUI SOUHAITE PRENDRE LE BUS POUR SE RENDRE À SON EXAMEN, QUI COMMENCE À 10 HEURES. SON APPLICATION DE TRANSPORTS INDIQUE QUE LE TRAJET DEVRAIT DURER 30 MINUTES ET QUE LE PROCHAIN BUS PASSERA DANS 10 MINUTES, LUI LAISSANT PLEIN DE TEMPS.





POINT DE DÉPART

SARA A UN EXAMEN AUJOURD'HUI ; ELLE EST IMPATIENTE ET BIEN PRÉPARÉE POUR LE PASSER. L'APPLICATION DE TRANSPORTS INDIQUE QU'ELLE A SUFFISAMMENT DE TEMPS POUR PRENDRE SON BUS

ARRIVÉE À L'ARRÊT

EN COMPTANT UNE MARGE DE MANŒUVRE, ELLE ARRIVE À L'ARRÊT DE BUS À 9 H 15, SOIT 5 MINUTES AVANT L'HEURE PRÉVUE POUR L'ARRIVÉE DU BUS.



ALTERNATIVE IMPOSÉE

5 MINUTES SE SONT TRANSFORMÉES EN 30 MINUTES SANS MISE À JOUR CONCERNANT UN CHANGEMENT D'HORAIRE DE SON APPLICATION DE TRANSPORTS EN COMMUN, CE QUI L'A POUSSÉE À PAYER UN UBER POUR ARRIVER À L'HEURE À SON EXAMEN.

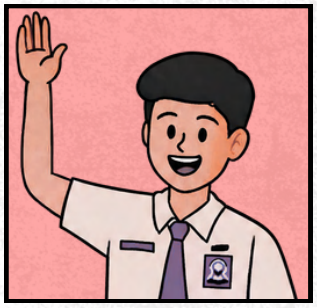


DÉCISION

APRÈS SON EXAMEN, ELLE RUMINE LE COÛT DE SON TRAJET ET S'INTERROGE SUR LA FIABILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN. ELLE RENTRE CHEZ ELLE AGACÉE, BIEN DÉCIDÉE À TROUVER UN MEILLEUR MOYEN DE SE RENDRE À L'UNIVERSITÉ LA PROCHAINE FOIS.

LE PARCOURS DE MARTIN

MARTIN EST UN ÉTUDIENT À L'ÉCOLE SECONDAIRE QUI PREND RÉGULIÈREMENT L'AUTOBUS POUR RENDRE VISITE À SES AMIS ET SE RENDRE À SON TRAVAIL. BIEN QU'IL AIT SOUVENT ÉTÉ CONFRONTÉ À UN SERVICE PEU FIABLE, CE QUI L'A CONDUIT À ARRIVER EN RETARD À SES PRISES DE SERVICE, IL DÉCIDE DE CONTINUER À UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN, CAR CELA SEMBLE ÊTRE SA SEULE OPTION.





POINT DE DÉPART

MARTIN DOIT ALLER REJOINDRE SES AMIS. COMME LE PRIX DES ABONNEMENTS DE BUS AUGMENTE, IL CHOISIT DE PRENDRE SON VÉLO À LA PLACE.



EN VÉLO

EN SE DIRIGEANT VERS LE LIEU DE RENDEZ-VOUS, IL DOIT CHOISIR ENTRE UN ITINÉRAIRE PLUS REMPLI D'AUTOS MAIS PLUS RAPIDE ET UN AUTRE, PLUS LONG MAIS PLUS SÉCURITAIRE.



ITINÉRAIRE LE PLUS RAPIDE

APRÈS AVOIR CHOISI L'ITINÉRAIRE LE PLUS RAPIDE POUR ÊTRE SÛR D'ARRIVER À L'HEURE, MARTIN VÉCUT DE NOMBREUSES SITUATIONS DANGEREUSES EN CHEMIN. IL ARRIVE AU LIEU DE RENDEZ-VOUS ET S'INQUIÈTE DU TRAJET DU RETOUR.



DÉCISION

EN RÉFLÉCHISSANT À SES OPTIONS À LA FIN DE LA JOURNÉE, MARTIN SE RETROUVE CONTRAINT DE CHOISIR ENTRE DEUX SOLUTIONS IMPARFAITES : UN COÛT TROP ÉLEVÉ OU UN MOYEN DE TRANSPORT QUI LE STRESSE.

CONCLUSION

CE RAPPORT SE PRÉSENTE COMME UN OUTIL PRATIQUE DESTINÉ À TOUTE PERSONNE IMPLIQUÉE DANS L'ÉLABORATION DES POLITIQUES DE TRANSPORT À OTTAWA, NOTAMMENT LES DÉCIDEURS POLITIQUES, LES PLANIFICATEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN, LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR, LES AVOCATES ET LES ASSOCIATIONS LOCALES. IL CONVIENT DE LE CONSIDÉRER À LA FOIS COMME UN COMPTE RENDU DES TÉMOIGNAGES RECUEILLIS AUPRÈS DES JEUNES ET COMME UN ENSEMBLE D'OUTILS PERMETTANT DE RÉFLÉCHIR À LA MANIÈRE DONT LES TRANSPORTS POURRAIENT MIEUX RÉPONDRE À LEURS EXPÉRIENCES QUOTIDIENNES. LES CONCLUSIONS, LES PRINCIPES DE CONCEPTION, LES PROFILS TYPES ET LES CARTES DE PARCOURS PEUVENT ÊTRE UTILISÉS CONJOINTEMENT POUR COMPRENDRE LES BESOINS DES USAGERS, IDENTIFIER LES POINTS DE FRICTION ET ÉCLAIRER LES FUTURS DÉBATS, POLITIQUES, ET PROJETS.

LES EXPÉRIENCES DOCUMENTÉES DANS CE RAPPORT FOURNISSENT DES INFORMATIONS CONCRÈTES SUR LA MANIÈRE DONT LES DÉCISIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORT SONT VÉCUES AU QUOTIDIEN. NOUS ENCOURAGEONS LES LECTEURS À UTILISER CES INFORMATIONS COMME POINT DE DÉPART POUR UN ENGAGEMENT PLUS APPROFONDI AUPRÈS DES JEUNES ET COMME MOYEN D'INTÉGRER L'EXPÉRIENCE VÉCUE DANS LA PRISE DE DÉCISION EN MATIÈRE DE TRANSPORT.

EN FIN DE COMPTE, L'INTÉRÊT DE CE RAPPORT RÉSIDE NON SEULEMENT DANS L'IDENTIFICATION DES DÉFIS, MAIS AUSSI DANS LE FAIT QU'IL AIDE À FORMULER DE MEILLEURES QUESTIONS SUR LA MANIÈRE DONT LES TRANSPORTS DEVRAIENT FONCTIONNER POUR LES PERSONNES QUI EN DÉPENDENT. LES JEUNES DEVRAIENT ÊTRE DES PARTENAIRES DANS LA RECHERCHE DE RÉPONSES À CES QUESTIONS, ET NON PAS SIMPLEMENT CONSULTÉS UNE FOIS QUE LES DÉCISIONS ONT DÉJÀ ÉTÉ PRISES.







REMERCIEMENTS

CE RAPPORT A ÉTÉ ÉLABORÉ ET PRÉSENTÉ DANS LE CADRE D'UNE INITIATIVE CONJOINTE ENTRE

NOUS TENONS À REMERCIER CES ORGANISATIONS PARTENAIRES POUR LEUR PARTICIPATION ET LEURS COMMENTAIRES

PERSPECTIVES JEUNESSE SUR LES TRANSPORTS À OTTAWA, COMITÉ CHARGÉ DU RAPPORT

CRÉÉ PAR : ELI ROSE, JULIEN HODGE, TIANXU DONG, MICHELLE GORDON, SIMBA MUTIKA, DIYA ELZ PRAVEEN, JAVIAN GOULBORNE, LARRY AFUN, ET RIDHWAN MOHAMED

SOUTIEN SUPPLÉMENTAIRE DE LA PART DE

FAITH ROBERTS, DAVID PAREDES, ANDREW PIERRE, JONATHAN KAYE ET SONIA FATIMA

FINANCEMENT ET CONFLITS D'INTÉRÊTS

CE PROJET A BÉNÉFICIÉ D'UN FINANCEMENT AU TITRE DE LA SUBVENTION « ONTARIO CHANGE MAKERS » (8 80 CITIES) ET DU PROGRAMME « YOUTH IN TECH » (BRITANNIA WOODS COMMUNITY SERVICES). LES MEMBRES DU COMITÉ CHARGÉ DU RAPPORT DÉCLARENT N'AVOIR AUCUN CONFLIT D'INTÉRÊTS CONCERNANT CE PROJET.

BIBLIOGRAPHIE

1. Palm, Matthew, and Steven Farber. 2020. “The Role of Public Transit in School Choice and After-School Activity Participation among Toronto High School Students.” Travel, Behaviour & Society (AMSTERDAM) 19 (April): 219–30. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.01.007.; Jafari, Maryam, Alexa Delbosc, and Graham Currie. 2025. “Factors Influencing Independent Travel of Pre-Driving Adolescents through Public Transport: A Systematic Literature Review.” Transport Reviews (ABINGDON) 45 (5): 726–48. https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2504020.
2. Palm, Matthew, and Steven Farber. 2020. “The Role of Public Transit in School Choice and After-School Activity Participation among Toronto High School Students.” Travel, Behaviour & Society (AMSTERDAM) 19 (April): 219–30. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.01.007.; Jafari, Maryam, Alexa Delbosc, and Graham Currie. 2025. “Factors Influencing Independent Travel of Pre-Driving Adolescents through Public Transport: A Systematic Literature Review.” Transport Reviews (ABINGDON) 45 (5): 726–48. https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2504020.; Ramírez-Osuna, Ana, Ana Ruiz-Alarcón, David Rodriguez-Sanchez, Manuel Herrador-Colmenero, Palma Chillón, and Francisco Javier Huertas-Delgado. 2026. “Understanding the Perceived Barriers to Cycling as a Mode of Commuting in Children and Adolescents: A Systematic Review.” Transportation Research. Part F, Traffic Psychology and Behaviour (London) 120 (May): 103640. https://doi.org/10.1016/j.trf.2026.103640.