

Compte rendu d'activité

Atelier de codesign

Accompagnement visant la création participative d'itinéraires actifs et sécuritaires aux abords des écoles

Présenté à la Ville de Westmount

Juin 2026



pour des villes
à échelle humaine.

Table des matières

1. Description et objectifs des activités	4
2. Participation	4
3. Synthèse des résultats	5
4. Évaluation	10

Personnes chargées de projet

Julien Voyer

Urbaniste | Coordonnateur - Aménagement et environnement urbain pour tous et toutes (Il/Lui)

Sophie St-Jean Ledoux

Biologiste | Chargée de projets - Adaptation aux changements climatiques (Elle/La)

Un OBNL qui place l'être humain au cœur des décisions

Par ses services-conseils, le Centre d'écologie urbaine collabore depuis près de 30 ans avec les municipalités québécoises pour transformer de façon viable la ville et les quartiers urbains.

Notre équipe professionnelle et engagée conçoit, réalise et accompagne des processus participatifs, plaçant l'humain au cœur des décisions qui concernent son milieu de vie.



5333 avenue Casgrain, bureau 701
Montréal, QC H2T 1X3

info@ecologieurbaine.net
514 282-8378
www.ecologieurbaine.net



Introduction au projet

En 2025, la Ville de Westmount a reçu les résultats d'une étude de mobilité et de sécurité des axes Metcalfe, Kensington, Argyle et Montrose. Celle-ci touche les abords de quatre écoles : Akiva, Selwyn, École Internationale et Miss Edgar's and Miss Cramp's School (ECS). La Ville vise maintenant à bonifier les scénarios d'aménagement, ainsi que certains éléments du diagnostic, dans un processus participatif avec les communautés scolaires. Elle prévoit également tenir une phase pilote comprenant différentes activités pour mobiliser la population. Les actions visent l'appropriation des aménagements et la sécurité des déplacements. La Ville de Westmount fait appel au Centre d'écologie urbaine (Centre) pour son expertise en participation publique et son expérience d'encadrement des rues-écoles.

Atelier à l'école Akiva

14 mai 2026

1. Description et objectifs des activités

Atelier de co-design et de discussion

L'atelier de 1h30 comportait une portion de présentation du projet d'une dizaine de minutes, suivi pas deux ateliers en sous-groupes. Les objectifs étaient les suivants :

- **Objectif 1:** Présenter et expliquer le processus d'amélioration de la sécurité en termes simples.
- **Objectif 2:** Discuter des problèmes de sécurité routière et des activités potentielles pour l'automne.
- **Objectif 3:** Valider les choix de conception pour le marquage routier.

Dans l'atelier de discussion, les jeunes étaient appelés à se prononcer sur les enjeux de sécurité routière qu'ils vivaient, ainsi que des solutions. Lors de l'atelier de co-design, ils pouvaient donner des idées pour orienter l'atelier de peinture de dalles de bétons auxquels ils participeront, ainsi que le travail de la firme en charge du marquage des saillies.

2. Participation

31 étudiantes et étudiants ont participé à l'atelier. La majorité provenaient de Westmount (29 %) et d'Hampstead (23 %), voir en annexe pour les autres quartiers et villes représentées.

3. Synthèse des résultats

Atelier de discussion

Questions abordées:

La discussion visait à évaluer le sentiment de sécurité des enfants lors de leurs trajets scolaires. À l'aide de questions structurées lues par des animateurs, les élèves ont partagé leurs réponses à l'oral et par écrit concernant les sujets listés ci-bas.

- Les modes de transport utilisés
- Les aspects positifs de leur trajet
- Les facteurs générant un sentiment de sécurité
- Les zones perçues comme dangereuses et les raisons de cette insécurité
- Les lieux jugés particulièrement sécuritaires
- Les améliorations souhaitées pour rendre le parcours plus agréable
- Leurs recommandations concrètes s'ils étaient maire de Westmount.

Les élèves ont ensuite cartographié les endroits sécuritaires et dangereux du quartier, fournissant des données géographiques précieuses sur leurs parcours préférés et leurs inquiétudes.

Faits saillants:

L'étude révèle que la congestion, les comportements dangereux des conducteurs et certaines infrastructures inadaptées, notamment aux intersections, sont les principales préoccupations des élèves.

Pour améliorer leur sentiment de sécurité et leur confort, ces derniers recommandent des mesures d'apaisement de la circulation, davantage de brigadiers et un réaménagement de l'espace piéton. Voir en annexe le rapport complet.

Conclusion de l'atelier de discussion:

Le trajet vers l'école n'est pas qu'un déplacement. C'est également un moment de socialisation et de développement de l'autonomie pour les élèves. Les aménagements doivent donc renforcer le sentiment de sécurité, en plus de réduire les risques d'accidents. Il est indispensable d'adopter une approche centrée sur l'enfant et de les impliquer dans la recherche de solutions. Les futures interventions doivent prioriser la réduction de la vitesse, la gestion du trafic et le développement de mesures d'apaisement de la circulation.

Atelier de codesign

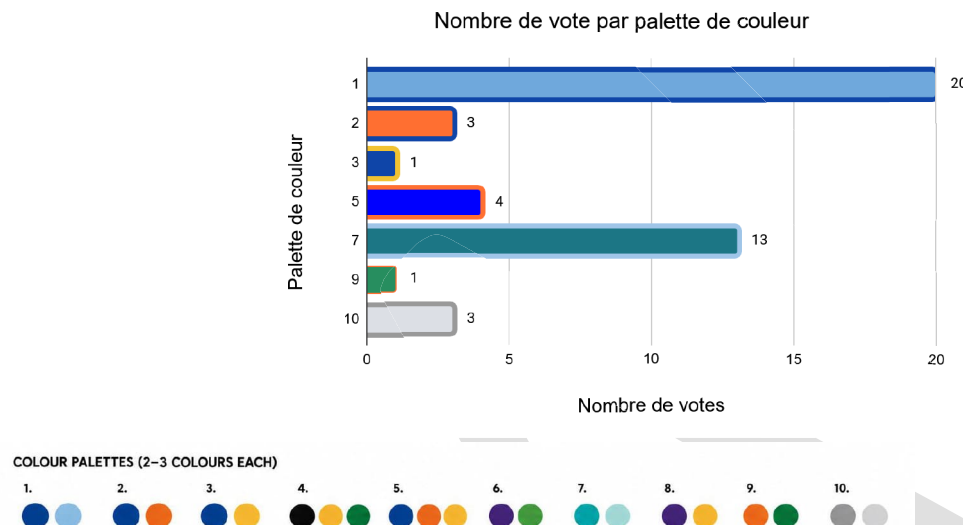
Lors de l'atelier de co-design, les jeunes ont fait des recommandations sur :

- 1) le choix d'un thème à privilégier pour le marquage, entre organique et symétrique ;
- 2) un choix de palette de couleur ;
- 3) des idées de motifs.

Faits saillants :

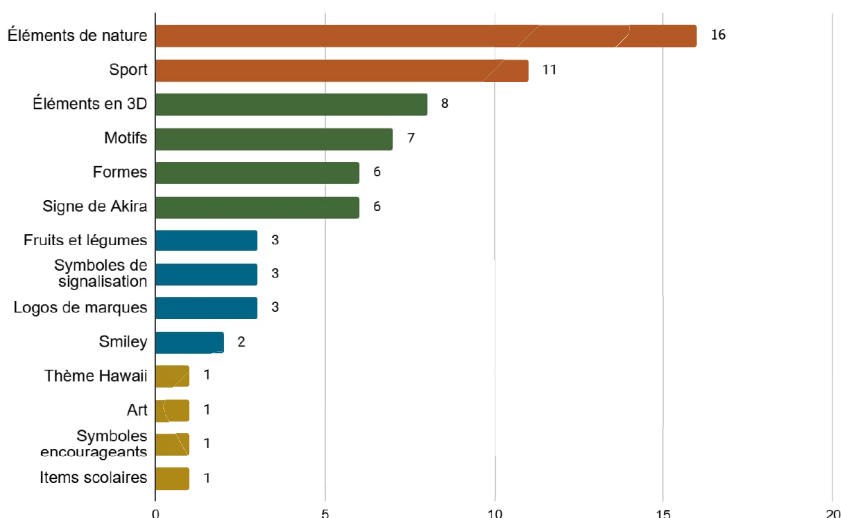
- **Thèmes** : Le thème organique emporte la majorité avec 74% des voix contre 26% pour le thème géométrique.
- **Couleurs** : La palette de couleur numéros 1 a été la plus populaire (deux teintes de bleu), suivie de près par la numéro 7 qui comporte deux teintes de bleu tirant sur le turquoise. Les jeunes semblent ainsi retenir en priorité.

Figure 2: répartition des votes par couleur



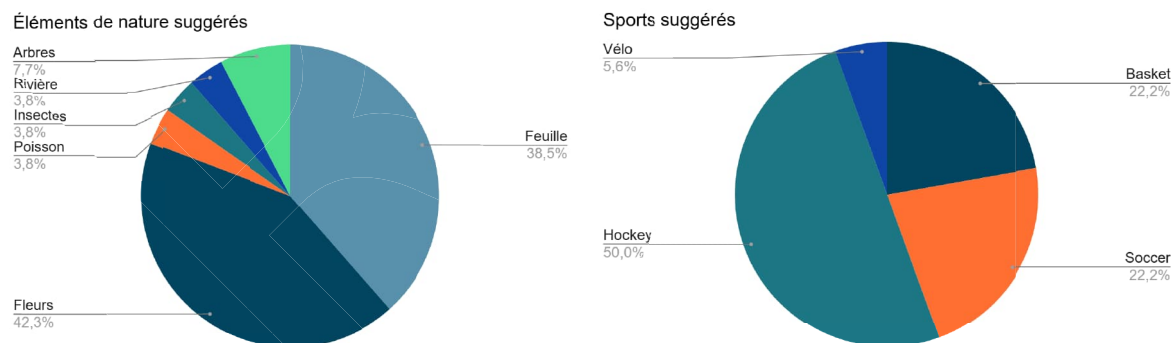
- **Idées d'images** : La figure ci-bas montre les idées de motifs partagés par les élèves, il ressort, en orange, les éléments les plus populaires : le thème du sport et des éléments de la nature.

Figure 3 : Répartition des idées par popularité



- **Sous-thèmes** : Au sein des éléments de nature différents sous-éléments revenaient tels que les feuilles et les fleurs. Aussi, parmi les propositions d'image pour le sport, la proposition qui revenait le plus souvent était liée au hockey.

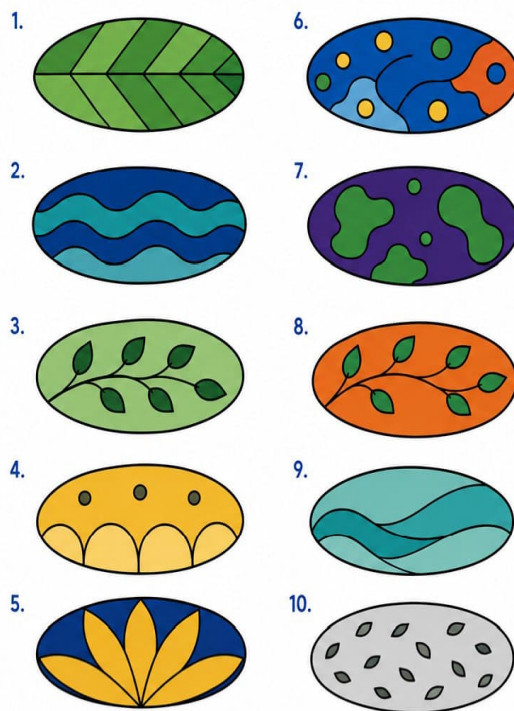
Figure 4 : Sous-thèmes les plus populaires



Recommandations pour les dalles de béton:

- **1. Un marquage organique** : Un motif simple est recommandé par le Centre pour faciliter la complétion par les élèves inspirées des exemples donnés lors de l'atelier (Figure 5). Les dalles 1, 7 et 9 représentent des motifs organiques dont il sera aisé de tracer des contours à la craie lors d'un atelier avec des élèves de 5e années.

Figure 5: Visuel des dalles



- **Facultatif**: S'il est possible de créer un pochoir, il serait envisageable de réaliser un motif de feuille ou de fleur semblable à ceux dans certaines dalles, et que le Centre les appose à la deuxième couche à la bombe aérosol.

Recommandations pour les saillies

Le visuel qui pourrait être utilisé en fonction des votes pourrait être selon les suggestions suivantes:

1. Utiliser la nature comme thématique en dessinant des fleurs et des feuilles car ils ont été les plus populaires à un vote près. Voici des images pouvant être inspirantes.



2. Fusionner les deux concepts et intégrer des éléments de sport comme des ballons et des bâtons de hockey avec des fleurs et des fleurs. Voici des images pouvant être inspirantes.



4. Évaluation

Rétroaction des participant·es

Suite à l'atelier, les jeunes recevaient une feuille d'évaluation. La grande majorité ont mentionné avoir pu partager leurs idées (77 %) et avoir apprécié participé à l'activité (74 %). Toutefois, moins de la moitié ont jugé avoir appris quelque chose (45 %). Certaines des réponses laissées sur ce qu'ils ont aimé permettent de mieux comprendre leurs avis à cet effet :

Commentaires en lien avec la possibilité de partager des idées

- « I liked sharing my ideas and choosing what to paint. »
- « I liked choosing color and shape. »
- « Il liked answering questions »

Commentaires en lien avec l'appréciation de l'activité

- « I like that it was a discussion, not raising your hands the whole time. »
- « I like that we get to do art for the city ! »

Commentaires sur l'apprentissage

- « Teach us more things. »
- « I liked the presentation. »

Certains commentaires reçus proposaient également des suggestions :

- « I would like less people per table. »
- « Less talk, no one liked my ideas. »

Point forts

- **Une forte adhésion et appréciation des élèves** : Une grande majorité des jeunes participants ont rapporté avoir aimé l'activité
- **Résultats clairs et consensuels pour le design** : L'atelier a permis de dégager des orientations graphiques très nettes pour le marquage au sol

Limites

- **Faible appréciation de l'apprentissage** : Il est intéressant que moins de la moitié des élèves (45 %) ont estimé avoir appris quelque chose durant l'activité. Cela indique que la courte portion explicative du projet pourrait être légèrement allongée et bonifiée.
- **Gestion de la dynamique des sous-groupes** : Des verbatims d'élèves révèlent des frustrations quant aux interactions ("moins de personnes par table", "personne n'a aimé mes idées"), suggérant que certains jeunes se sont sentis mis de côté ou intimidés. De plus, l'énergie des élèves désorganisés a complexifié la prise et la comptabilisation des résultats.

Pistes d'amélioration

- **Enrichir le contenu pédagogique et vulgariser la sécurité routière** : Puisque moins de la moitié des élèves (45 %) ont eu le sentiment d'apprendre quelque chose, il serait pertinent de rendre la présentation de départ plus interactive et éducative. Ce pourrait être par exemple ludique, sous la forme d'un quiz sur les solutions proposées et leur rôle (ex. à quoi sert la mise d'une rue à sens unique ?)
- **Optimiser la taille et la modération des sous-groupes** : Les commentaires des élèves montrent que certains se sont sentis étouffés ou exclus dans la dynamique collective. En pratique, réduire la taille des sous-groupes (idéalement 5 à 6 élèves maximum par table) serait intéressant, ou faire l'activité en groupe de deux avec un feuillet de questions à remplir. Cela faciliterait également l'animation par une seule personne et la comptabilisation des résultats.
- **Allonger le temps d'atelier ou sérier les objectifs** : À la fin de l'atelier, les élèves étaient plus dissipés. Avec une animation resserrée pour les discussions et l'atelier de co-design, il serait possible de faire entrer le tout en une heure.

Annexe1 :

Lieu de résidence des élèves ayant répondu au questionnaire

Lieu	Nombre	Pourcentage
Westmount	9	29%
Hampstead	7	23%
Côte Saint-Luc	4	13%
Ville de Mont-Royal	1	3%
Notre-Dame-de-Grâce	2	6%
Montréal-Ouest	1	3%
TNR	1	3%
Autre	4	13%
Non partagé	2	6%

Annexe 2:

[Focus group-Akiva.pdf](#)

Faits saillants pour le 2 pagers

FAITS SAILLANTS : ATELIER DE CO-DESIGN À L'ÉCOLE AKIVA

Accompagnement pour la création participative d'itinéraires actifs et sécuritaires
Présenté à la Ville de Westmount | Juin 2026

1. Mise en contexte et objectifs

À la suite de l'étude de mobilité et de sécurité de 2025 sur les axes **Metcalfé, Kensington, Argyle et Montrose**, la Ville de Westmount a initié une démarche participative pour sécuriser les abords de quatre écoles (Akiva, Selwyn, École Internationale et ECS). Le 14 mai 2026, le Centre d'écologie urbaine a animé un atelier de 1h30 auprès de **34 élèves de l'école Akiva**. Cet atelier visait à :

1. Vulgariser le processus d'amélioration de la sécurité routière.
2. Recueillir le diagnostic des jeunes sur leur environnement (zones dangereuses vs appréciées).

3. Codésigner les aménagements de marquage routier (saillies et dalles de béton) pour la phase pilote de l'automne.

2. Voix des élèves : Évaluation et participation

L'atelier a suscité un fort engagement et un sentiment d'écoute chez les jeunes, près d'un étudiant sur cinq a apprécié partager ses idées.

« I liked sharing my ideas and choosing what to paint. »

« I like that we get to do art for the city ! »

3. Orientations de design retenues

Les votes des élèves ont dégagé un consensus très net pour l'aspect visuel des futures dalles et saillies de trottoir peintes :

Le thème **organique** (74 %) a largement surclassé le thème géométrique (26 %). Les jeunes ont fait différentes propositions de thèmes, tels que des éléments de la nature ou de sport pour les motifs utilisés.

4. Atelier de discussion

Une série de questions structurées a été présentée aux élèves. La discussion a porté sur les expériences de voyage des élèves, les endroits où ils se sentaient en sécurité ou en insécurité, les facteurs influençant leur sentiment de sécurité et les améliorations potentielles à apporter aux itinéraires scolaires.

Faits saillants

1. Le volume de trafic et la congestion sont des préoccupations majeures
2. Le comportement dangereux des conducteurs influence le sentiment de sécurité
3. La traversée des intersections est un enjeu de sécurité récurrent
4. Un espace piétonnier adéquat améliore le confort et la sécurité
5. Les facteurs sociaux et émotionnels ont toute leur importance
6. Une préférence pour les rues calmes et résidentielles

Différentes améliorations sont recommandées par les jeunes :

- Plus de brigadiers scolaires supplémentaires
- Des changements du sens de circulation (passage du double sens au sens unique)
- Davantage de feux de circulation et de passages piétons sécurisés
- Installation de mesures d'apaisement de la circulation (ex. dos d'âne)
- Trottoirs plus larges et amélioration de l'espace piétonnier
- Meilleure organisation *des zones de débarcadère*
- Réduction du trafic automobile aux abords des entrées de l'école

Citations

What makes à street safe ?

- "A street that is safe is when a car does not go on the sidewalk."
- "Unsafe: rush hour, no traffic lights, intersections."

One wish ?

- "One wish is to have bigger sidewalks."
- "A system so kids can cross the street safely."

CO-DESIGN WORKSHOP AT AKIVA SCHOOL

Support for the participatory creation of active and safe school routes

Presented to the City of Westmount by Safe Mobility and the Centre d'écologie urbaine
June 2026

1. Context and Objectives

Following the 2025 mobility and safety study on Metcalfe, Kensington, Argyle, and Montrose avenues, the City of Westmount initiated a participatory process to secure the surroundings of four schools (Akiva, Selwyn, École Internationale, and ECS). On May 14, 2026, the Centre d'écologie urbaine and Safe Mobility facilitated a 1.5-hour workshop with 34 students from Akiva School. This workshop aimed to:

- Demystify the process of improving road safety.
- Gather the students' diagnostic of their environment (dangerous vs. appreciated areas).
- Co-design road marking layouts (curb extensions and concrete slabs) for the fall pilot phase.

2. Students' Voices: Evaluation and Participation

The workshop generated strong engagement and a feeling of being heard among the youth; nearly one in five students appreciated having shared their ideas.

“I liked sharing my ideas and choosing what to paint.” “I like that we get to do art for the city !”

3. Selected Design Guidelines

The students' votes revealed a very clear consensus for the visual appearance of the future painted slabs and curb extensions:

- The organic theme (74%) vastly outperformed the geometric theme (26%).
- The youth put forward various theme proposals, such as nature or sports elements for the patterns used.

4. Discussion Workshop

A series of structured questions was presented to students. The discussion focused on students' travel experiences, locations where they felt safe or unsafe, factors influencing their sense of safety, and potential improvements to school routes.

Highlights

- Traffic Volume and Congestion Are Major Concerns
- Driver Behaviour Strongly Influences Perceived Safety (*or: Dangerous driver behaviour influences the sense of safety*)
- Crossing Intersections Is a Critical Safety Issue (*or: Crossing intersections is a recurring safety issue*)
- Adequate Pedestrian Space Improves Comfort and Safety
- Social and Emotional Factors Matter
- Preferred Street Characteristics (*or: A preference for quiet and residential streets*)

Various improvements are recommended by the youth:

- Additional crossing guards
- Changing street direction from two-way to one-way
- More traffic lights and controlled crossings
- Installation of speed bumps and traffic-calming measures
- Wider sidewalks and improved pedestrian space
- Better organization of school drop-off and pick-up activities (*or: Better organization of school drop-off zones*)
- Reduction of vehicle traffic around school entrances

Quotes

What makes a street safe?

“A street that is safe is when a car does not go on the sidewalk.” “Unsafe: rush hour, no traffic lights, intersections.”

One wish?

“One wish is to have bigger sidewalks.” “A system so kids can cross the street safely.”

Recommandation pour l'application de la peinture

Peinture A-100 Latex d'extérieur satiné série A82-Q Sherwin William

- Nombre de couches recommandées : 3
 - Deux couches de peintures d'extérieur au latex A-100 : couches à faire avec les élèves
 - Une couche d'apprêt pour béton et maçonnerie Loxon (ou de conditionneur Loxon) : à faire par la suite de l'événement
- Quantité recommandée
 - Le pouvoir couvrant de la peinture est de 350 à 400 pi² par gallon
 - Puisque l'application requiert 2 couches de finition, un gallon de peinture couvrira une surface d'environ 175 à 200 pi² au total. Comme le béton est une surface poreuse et rugueuse, la consommation réelle de peinture peut être supérieure, il est donc suggéré d'estimer à la hausse la quantité de peinture à commander.

Mesure des dalles	Surface en p2	Apprêt (1 couche)	Peinture (2 couches)
80 p2 x 5 dalles	400	1 gallon	2 gallons par couleurs
90 p2 x 5 dalles	450	1 gallon et 1 pinte	2 gallons par couleurs
100 p2 x 5 dalles	500	1 gallon et 2 pintes	2 gallons par couleurs
110 p2 x 5 dalles	550	1 gallon et 2 pintes	2 gallons par couleurs

*en fonction du choix des couleurs et de la désirée entre le tons, la quantité de chaque couleur variera.