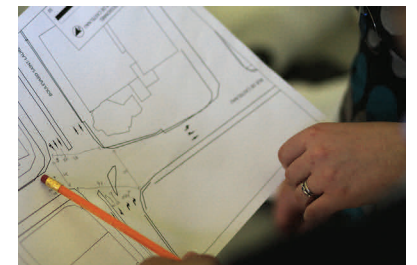




## LE SECTEUR DE CASTELNAU: UN MILIEU DE VIE

Compte-rendu de l'atelier de travail professionnel du 19 avril 2011





## LE SECTEUR DE CASTELNAU: UN MILIEU DE VIE

Compte-rendu de l'atelier de travail  
professionnel du 19 avril 2011

*Un projet réalisé dans le cadre du projet  
Quartiers verts, actifs et en santé.*

© Centre d'écologie urbaine de Montréal  
(Société de développement communautaire de Montréal)  
Regroupement pour le développement de Villeray

Toute forme de reproduction et de diffusion du contenu de cette publication est fortement encouragée à condition d'en mentionner respectueusement la source.

La réalisation de ce projet a été rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier de Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada et du Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités.

Indépendamment de cet appui, les points de vue exprimés sont ceux des auteurs et n'engagent en rien la responsabilité de Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada, ni de la Fédération canadienne des municipalités. De même, le compte-rendu est le résultat d'un travail de groupe et n'engagent pas la responsabilité des participants de manière individuelle.

Crédit photos : Tahria Sheather

Le masculin n'est utilisé que pour faciliter la lecture.

### REMERCIEMENTS PARTICULIERS

aux parents, aux citoyens et bénévoles du quartier, aux partenaires réguliers du RDV ainsi qu'au CSSS Cœur-de-l'île et à la Table Vivre Sainement au Cœur de Villeray pour leur soutien, leur contribution et leur engagement dans le projet.

### Projet *Transport actif à Villeray*

Regroupement pour le développement de Villeray (RDV)

Le projet Transport actif à Villeray (Quartier 21) est porté par la table de concertation de quartier *Regroupement pour le développement de Villeray* (RDV). Le RDV regroupe les divers acteurs communautaires, publics et politiques de Villeray, dans le but de favoriser le développement du quartier dans une vision d'amélioration de la qualité, des conditions et du cadre de vie des citoyens et citoyennes.

### Liste des participants à l'atelier

**Marie-Hélène Armand**, conseillère en aménagement, CEUM  
**Johanna Ballhaus**, architecte du paysage  
**Robin Black**, chargé de projet, Vélo Québec  
**Tristan Bougie**, conseiller en aménagement, CEUM  
**Stéphane Cardin**, chargé de projet, Transport actif à Villeray (RDV)  
**Danielle De Coninck**, développement social, Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension  
**Aurélien Dubert Larssonneur**, chargée de projet, Vélo Québec  
**David Fernandes**, assistant de recherche en Génie civil, Université McGill  
**Andres Fonticella**, coordonnateur, Regroupement pour le développement de Villeray  
**France-Claudine Fortier**, organisatrice communautaire, CSSS du Cœur-de-l'île  
**Judith Gaudet**, citoyenne  
**Isabelle Gaudette**, organisatrice communautaire, CEUM  
**Rémi Haf**, citoyen  
**Gilles Hanicot**, architecte du paysage  
**Anne Juillet**, conseillère en aménagement, CEUM  
**Chantal Lefebvre**, citoyenne  
**Dr. Luis Miranda Moreno**, professeur en Génie civil, Université McGill  
**Charles Morisset**, agent de développement économique, CDEC Centre Nord  
**Simon Racine**, directeur, VRAC environnement  
**Nicolas Saunier**, professeur adjoint en Génie civil, École Polytechnique de Montréal  
**Sylvie Talbot**, bénévole à la prise de notes  
**Pauline Wolff**, citoyenne



Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) est un organisme à but non lucratif créé en 1996 qui a pour mission de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques de développement urbain durable. Il mène des activités d'éducation, de sensibilisation et de recherche et il réalise des projets de démonstration sur les thèmes de l'écologie, de la démocratie et de la citoyenneté urbaine.

Ce document peut également être  
consulté à l'adresse  
[www.ecologieurbaine.net/vert-villeray](http://www.ecologieurbaine.net/vert-villeray)

<i>TABLE DES MATIÈRES</i> .....	3
<i>1. INTRODUCTION</i> .....	4
1.1. Contexte du projet de revitalisation du secteur De Castelnaud.....	5
1.2. L'atelier de travail professionnel .....	6
1.3. Les suites .....	6
<i>2. PORTRAIT DU SECTEUR</i> .....	7
2.1. Un quartier commercial et institutionnel.....	7
2.2. Un réseau de transport complet .....	8
2.3. Synthèse des problématiques rencontrées dans le quartier .....	10
<i>3. SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT</i> .....	11
3.1. La rue De Castelnaud autour de l'église Sainte-Cécile .....	11
3.2. Le secteur de l'école Sainte-Cécile.....	15
3.3. Le secteur du Centre communautaire Lajeunesse .....	17
3.4. L'intersection de la rue De Castelnaud et du boulevard Saint-Laurent.....	20
3.5. L'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Saint-Laurent.....	23
3.6. Le tronçon du boulevard Saint-Laurent, entre les rues De Castelnaud et Jean-Talon.....	26
3.7. L'intersection des rues Saint-Dominique et Jean-Talon.....	27
<i>4. RECOMMANDATIONS</i> .....	29
<i>5. REMERCIEMENTS PARTICULIERS</i> .....	30
<i>ANNEXES</i> .....	31

## 1. INTRODUCTION

La Table de quartier de Villeray mène, depuis 2009, le projet Transport actif à Villeray, qui vise à favoriser le développement du quartier dans une vision d'amélioration de la qualité, des conditions et du cadre de vie des citoyens et citoyennes. Afin d'échanger sur les solutions d'aménagement réalistes, bien adaptées au contexte et tenant compte des projets, en cours et à venir, à mettre en place dans ce quartier pour revitaliser le secteur de la rue De Castelnau entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Lajeunesse, la Table de quartier de Villeray et le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) ont convié les partenaires du projet Transport actif à Villeray et des experts de milieux professionnels variés à un atelier de travail<sup>1</sup>.



Les participants du Groupe B imaginent l'ouest du secteur De Castelnau. Crédit : Tahria Sheather.



Les solutions imaginées sont présentées à l'ensemble des participants. Crédit : Tahria Sheather.

---

<sup>1</sup> Dans le cadre de son projet *Quartiers verts, actifs et en santé* (QVAS), qui vise à repenser l'environnement bâti en faveur de la marche, du vélo et des autres modes de déplacements actifs, le CEUM accompagne des communautés locales dans la planification d'aménagements favorisant les transports actifs.



## 1.2. L'ATELIER DE TRAVAIL PROFESSIONNEL

Objectif : Créer un espace de travail et d'échange ponctuel pour les différents acteurs et citoyens du secteur de la rue De Castelnau afin que les aménagements urbains prévus forment un contexte favorable au transport actif.

Le mardi 19 avril 2011, l'atelier de travail professionnel a réuni près d'une trentaine de personnes, partenaires et citoyennes, au Centre Lajeunesse, afin de développer des scénarios d'aménagement dans le secteur. Le travail en atelier s'est fait dans deux groupes réunissant chacun une dizaine de personnes, ainsi que les animateurs du CEUM. Chaque groupe a étudié différents sites. Ce compte rendu présente les principaux résultats de l'atelier.

Cette activité a permis de développer de nouvelles idées grâce à la diversité des intervenants, qui ont dit avoir apprécié la formule et s'être enrichis par l'analyse présentée et les scénarios élaborés.

Les dessins et schémas exposés dans ce compte rendu sont issus du travail des participants à l'atelier.

## 1.3. LES SUITES

Le réaménagement d'un secteur est évidemment une démarche à long terme et les résultats de l'atelier ne sont qu'un outil supplémentaire pour soutenir le milieu dans ses revendications. Un exercice public de validation des différents scénarios élaborés pourrait être organisé afin de mesurer l'adhésion des résidents, commerçants et partenaires du secteur aux propositions.

Les participants à l'atelier de travail sont conscients que les solutions d'aménagement pour apaiser les rues du quartier De Castelnau auront un impact sur les rues contiguës et devraient donc être réfléchies à une échelle plus large. Sans un réaménagement des artères (et de leurs intersections) en périphérie du secteur afin de limiter la circulation de transit et le stationnement des visiteurs du marché Jean-Talon, les efforts consentis ne pourront être pleinement efficaces.

Puisque les services de l'arrondissement se sont engagés à organiser des séances d'information avec les citoyens de chacune des écoles à sécuriser, les résidents du secteur ont tenu à développer leur propre vision de leur quartier et de leurs rues.

Groupe A : Sécurité des piétons et des cyclistes dans le secteur de la rue De Castelnau.

Objectifs d'aménagement :

- Sécuriser les abords de l'école Sainte-Cécile ;
- Intégrer le lien cyclable sur la rue De Castelnau et son prolongement vers l'ouest ;
- Proposer des éléments d'aménagement fonctionnels et conviviaux dans le secteur.

Groupe B : Réaménagement des intersections du boulevard Saint-Laurent à proximité de la rue De Castelnau, principalement entre les rues Jean-Talon et De Castelnau.

Objectifs d'aménagement :

- Réduire la circulation de transit dans le secteur résidentiel de la rue De Castelnau ;
- Sécuriser les intersections des artères pour faciliter les déplacements à pied et à vélo.

## 2. PORTRAIT DU SECTEUR

### 2.1. UN QUARTIER COMMERCIAL ET INSTITUTIONNEL

La rue De Castelnau, entre l'avenue Casgrain et la rue Lajeunesse, constitue un cœur de quartier animé et investi par les résidents, où l'offre commerciale se bonifie année après année. Le tronçon regroupe un nombre et une diversité considérables de commerces (30 commerces) et de services de proximité (école, garderies, centre communautaire, église), ce qui en fait un secteur apprécié des familles du quartier.

À elle seule, l'école primaire Sainte-Cécile accueille quotidiennement 400 enfants. Sa direction, consciente de l'importance de l'activité physique et de la promotion d'un mode de vie sain chez les jeunes, a doté l'école d'un Plan de déplacement<sup>2</sup> regroupant une dizaine de recommandations générales par acteur et détaillées par secteur spécifique, afin de favoriser la pratique de la marche et du vélo vers l'école. Dans le même secteur, on retrouve également cinq autres lieux fréquentés par approximativement 310 enfants en bas âge, essentiellement des garderies et Centres de la petite enfance (CPE).

En raison de la proximité des lieux de destination journaliers, cette concentration et cette mixité des usages favorisent les déplacements actifs (marche, vélo) des résidents et des familles qui, dans le quartier, comptent en moyenne 0,9 enfant par famille (1,1 à Montréal)<sup>3</sup>.

Proche du marché Jean-Talon et du parc Jarry, le secteur de la rue De Castelnau connaît un achalandage important en semaine, mais aussi pendant la fin

<sup>2</sup> Vélo Québec, *Plan de déplacement de l'école Sainte-Cécile*, dans le cadre du programme Mon école à pied, à vélo, Montréal, 2010.

<sup>3</sup> CSSS du Cœur-de-l'Île, *Portrait de la population du quartier de Villeray*, Mai 2009.



Mixité et achalandage des lieux de destination.

de semaine, grâce à la présence des nombreux lieux de destination.

De plus, les nombreux projets de développement immobilier à l'ouest du boulevard Saint-Laurent, dont la vocation est actuellement industrielle légère, densifieront et dynamiseront les quartiers Villeray et Marconi.

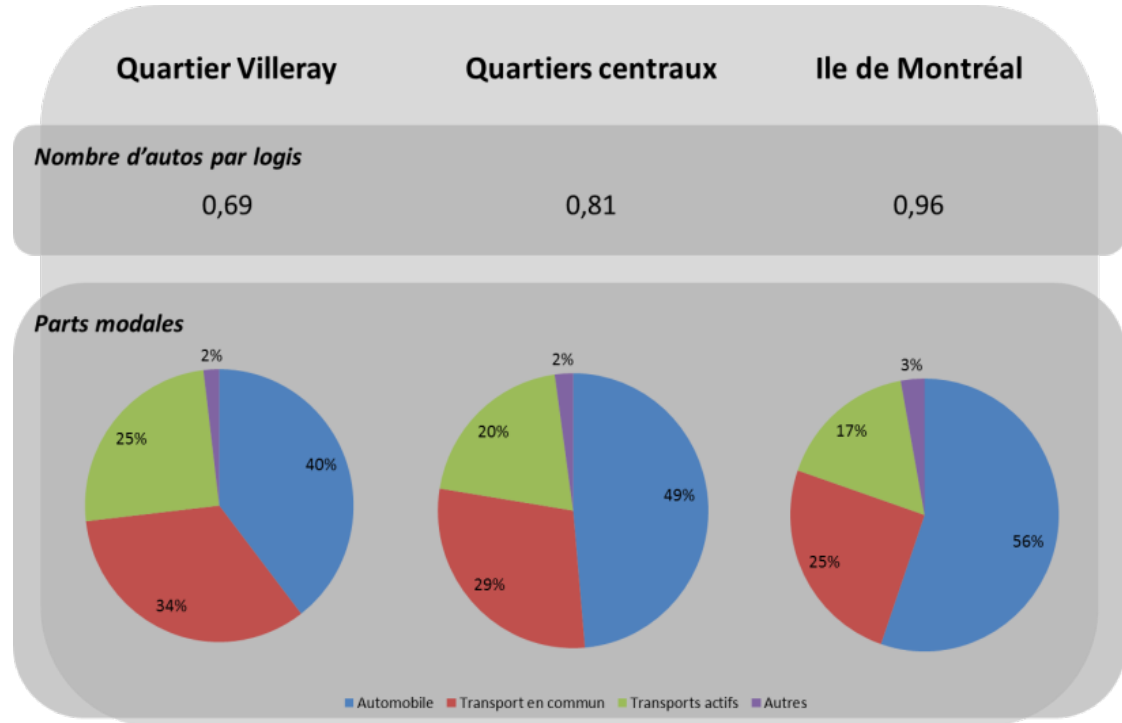


L'ensemble de ces facteurs permet de comprendre pourquoi le nombre d'automobiles par logis est plus faible dans le quartier Villeroy que dans les quartiers centraux de Montréal (Petite-Patrie, Plateau-Mont-Royal, Côte-des-Neiges, etc.). Le quartier compte environ 0,69 auto par logis, tandis que ce nombre s'élève à 0,81 auto par logis dans les quartiers centraux et atteint presque 1 auto par logis sur l'île de Montréal.

Ces valeurs sont également intimement liées aux parts modales observées lors de l'enquête Origine-Destination réalisée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en 2008. Les résidents du quartier se déplacent le plus souvent autrement qu'en automobile : un quart des déplacements (25 %) sont réalisés à pied ou à vélo et plus du tiers (34 %) en transport en commun. Ces derniers chiffres sont supérieurs à ceux des résidents de l'île de Montréal et même des quartiers centraux de Montréal.

La volonté et les engagements de l'arrondissement sont exprimés dans plusieurs plans, tels que :

- Le Plan d'urbanisme, dans le chapitre de l'arrondissement adopté en avril 2011 ;
- Le Plan d'action Famille 2007-2010 ;
- Le Plan de sécurisation des zones scolaires, visant à sécuriser les abords de toutes les écoles de l'arrondissement d'ici les deux prochaines années.



Source : AMT, Enquête OD 2008

Nombre d'autos par logis et parts modales.

### 2.3. SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES RENCONTRÉES DANS LE QUARTIER

Les observations réalisées sur le terrain, notamment lors de la marche exploratoire du mois d'octobre 2009<sup>4</sup> et dans le plan de Vélo Québec en 2010, permettent d'établir plusieurs constats concernant la sécurité urbaine.

La rue commerciale De Castelneau assure une certaine convivialité et sécurité urbaine pour les piétons. Toutefois, le manque de mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation des intersections peut contribuer au développement d'un sentiment d'insécurité.

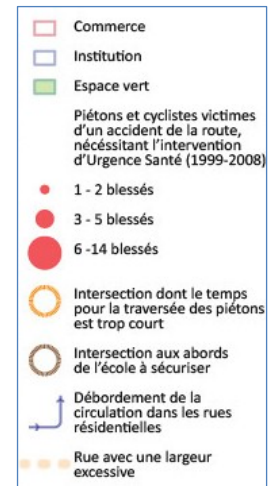
Les trois artères majeures ceinturant le secteur et la configuration des intersections incitent les automobilistes à transiter par les rues résidentielles du quartier pour passer de l'une à l'autre.

De plus, pendant la fin de semaine, le secteur absorbe la circulation des visiteurs du marché Jean-Talon, qu'ils se déplacent en automobile, à vélo ou à pied. Les automobilistes à la recherche d'un stationnement gratuit dans les rues résidentielles génèrent notamment des nuisances auprès des résidents du quartier.

Enfin, la présence d'une zone scolaire fait du secteur une zone sensible aux nuisances générées par les déplacements automobiles (pollution atmosphérique, bruit, sécurité routière, etc.).



Problématiques observées



<sup>4</sup> Direction de santé publique de Montréal, *Rapport sur la marche exploratoire sur la sécurité urbaine et routière, Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension*, Montréal, Octobre 2009.

### 3. SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT

#### 3.1. LA RUE DE CASTELNAU AUTOUR DE L'ÉGLISE SAINTE-CECILE

Les résidents et les commerçants du secteur unissent leur voix pour demander que les rues du quartier soient sécurisées. Le réaménagement de la partie située à proximité de l'église Saint-Cécile et de la rue Henri-Julien, afin de la rendre plus sécuritaire et conviviale, contribuerait à renforcer son caractère identitaire, en y développant le « cœur de quartier » du secteur De Castelnau.

Des travaux de réaménagement ont été initiés par la Ville de Montréal pendant l'été 2011 dans ce secteur. Dans le cadre de l'aménagement du lien cyclable dans le quartier, dix avancées de trottoirs ont été aménagées sur la rue De Castelnau, au coin des rues Saint-Dominique, Henri-Julien, De Gaspé et Saint-Denis.

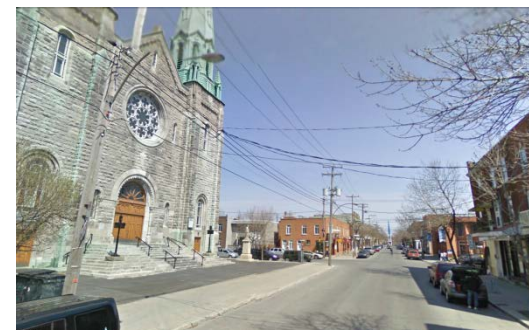
Le Groupe A s'est penché sur l'aménagement sécuritaire et convivial de la rue De Castelnau et des rues adjacentes. Les recommandations suivantes ont été émises par les participants.



La rue De Castelnau en face de l'église Sainte-Cécile (coin Henri-Julien). Crédit : Google Street View, 2011.



Les participants du Groupe A travaillent sur les propositions d'aménagement. Crédit : Tahria Sheather.



Le parvis de l'église Sainte-Cécile. Crédit : Google Street View, 2011.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### FAIRE DE LA RUE DE CASTELNAU UNE RUE CONVIVIALE POUR TOUS

- ◆ Par l'implantation de panneaux d'arrêt à toutes les intersections de la rue De Castelnau, de la rue Saint-Dominique à la rue Drolet et ce, à toutes les approches.
- ◆ Par le dégagement de cinq mètres à chacun des passages pour piétons sur la rue De Castelnau et les rues locales perpendiculaires grâce à des mesures physiques (ex. : marquage au sol, pots à fleurs, supports à vélo sur la chaussée, stations BIXI, avancées de trottoir).
- ◆ Par la surélévation à la hauteur du trottoir de l'intersection des rues De Castelnau et Henri-Julien.
- ◆ Par l'aménagement de zones de livraison afin que les camions n'entravent pas les déplacements à pied ou à vélo et l'application de mesures coercitives pour les usagers récalcitrants.
- ◆ Par la mise en place d'un système de gestion du stationnement afin d'éviter l'occupation envahissante de la clientèle du marché Jean-Talon (ex. parcomètre à faible coût sur la rue De Castelnau, révision des zones de vignettes).

- ◆ Par la réduction de la largeur de la chaussée.
- ◆ Par l'aménagement de la rue en espace partagé.
- ◆ Par l'aménagement de portes d'entrée de quartier sur la rue De Castelnau aux intersections avec le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis, pour marquer l'entrée dans un quartier résidentiel.
- ◆ Par un programme de piétonnisation temporaire et saisonnière soutenu par les commerçants (ex. : fête de quartier).



Les terrasses peuvent être installées sur les places de stationnement et peuvent être communes à plusieurs commerces. Rue Gilford, Montréal.



Une chaussée surélevée au niveau du trottoir crée un espace partagé, qui réduit la vitesse des véhicules et améliore le confort et la sécurité des piétons. Rue Sainte-Catherine, Montréal.



Les stationnements pour vélos sur chaussée, situés à une intersection, permettent de libérer l'espace piétonnier des trottoirs tout en améliorant la visibilité de l'intersection. Portland, États-Unis.

PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE CASTELNAU À L'INTERSECTION DE LA RUE HENRI-JULIEN.



L'identification des corridors scolaires par du marquage au sol rend plus visible le chemin des écoliers. École Saint-Marc, 1<sup>ère</sup> avenue, Montréal.



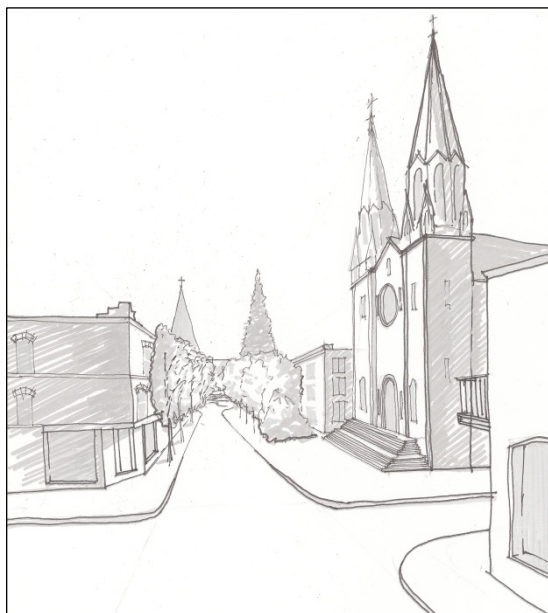
Un passage pour piéton surélevé, avec un marquage au sol visible, agit comme un dos d'âne à une intersection. Belgique.



Les avancées de trottoir et les bordures avec un rayon de virage réduit obligent les véhicules à ou réduire leur vitesse lors des virages. États-Unis.

## CRÉER UNE PLACE DE RENCONTRE SUR LE PARVIS DE L'ÉGLISE SAINTE-CÉCILE

- ◆ Par l'augmentation des surfaces perméables et le verdissement du parvis de l'église, afin de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.
- ◆ Par la création d'un lieu de rencontre et l'implantation de mobilier urbain permettant de s'asseoir (ex. aménagement de l'escalier de l'église, choix de mobilier urbain permettant de s'y asseoir).
- ◆ Par la mise en place d'un programme d'animation.



La rue De Castelnaud et l'église Sainte-Cécile. Crédit : Émilie Vacher.



L'animation d'un espace public peut revêtir diverses formes, notamment par l'art et la musique. Brighton, Grande-Bretagne.



L'espace public peut être aménagé pour s'adapter au patrimoine présent et au relief du lieu. Lyon, France.



Les espaces publics sont également des lieux de rencontre et de socialisation, notamment s'ils sont agrémentés de mobilier urbain convivial. New-York, États-Unis.

### 3.2. LE SECTEUR DE L'ÉCOLE SAINTE-CECILE

Les élus de l'arrondissement ont posé une première action en déposant, en juillet 2010, le Plan de sécurisation des zones scolaires. Ils se sont alors « engagés à sécuriser les abords des 42 écoles de l'arrondissement dans un délai de trois ans » et, « afin que les travaux débutent au plus tôt, les conseillers ont suivi la suggestion des services de l'arrondissement et accepté que le projet soit enclenché avec des écoles<sup>5</sup> qui ont déjà fait l'objet d'études<sup>6</sup> ».

Une partie de ces mesures ont été aménagées au courant de l'été 2011, notamment des avancées de trottoir à l'approche de l'école Sainte-Cécile.

*« La sécurité de nos enfants est au cœur de nos préoccupations et c'est pour cette raison que nous avons décidé en tant qu'administration de prioriser la sécurité aux abords des écoles. Sur un horizon de trois ans, nos 42 écoles seront touchées pour un investissement totalisant plus de deux millions de dollars. C'est là le résultat d'une belle concertation entre le milieu communautaire, Vélo Québec et l'arrondissement. »* souligne Madame Anie Samson, maire de l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Source : Le Progrès Villeray.

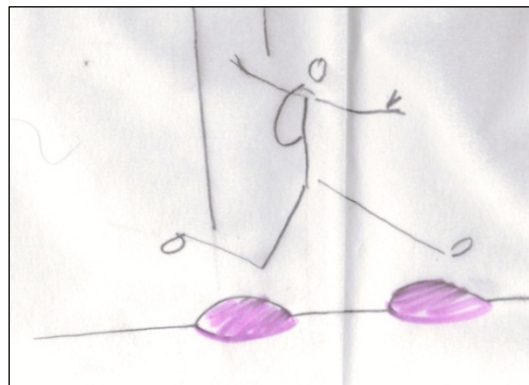
<sup>5</sup> Les écoles Barthélemy-Vimont (district Parc-Extension), Hélène-Boullé (district Villeray), Saint-Grégoire-le-Grand (district Saint-Michel) Léonard-De-Vinci (district François-Perrault) ont été priorisées.

<sup>6</sup> Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Communiqué « Les conseillers Veneri, Deros et Benjamin lancent le projet d'apaisement de la circulation dans leurs districts respectifs ». Montréal, 13 juillet 2010.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

#### SÉCURISER LE CORRIDOR SCOLAIRE ET LES POURTOURS DE L'ÉCOLE

- ◆ Par de la signalisation, un marquage au sol durable et des aménagements physiques sur les tronçons et aux intersections de manière à ce que les jeunes soient visibles par tous les usagers de la rue (ex. rétrécissement des rues en surlargeur, dégagement de cinq mètres aux intersections, avancées de trottoir, passages pour piétons surélevés ou texturés, dos d'âne sur les rues locales à proximité des écoles, choix de matériaux et de peinture résistants aux saisons, signalisation ou repère visuel à l'échelle du piéton, espaces de jeux ou de repos le long des corridors scolaires).
- ◆ Par des aménagements physiques ludiques, qui favorisent les déplacements et un mode de vie actif, afin de favoriser le développement du sentiment d'appartenance des enfants à leur rue et à leur quartier.



Des aménagements ludiques favorisent les déplacements en transport actif. Dessin d'un participant du Groupe A.



Les espaces publics peuvent être aménagés en espaces de jeux et d'activités pour tous. Barcelone, Espagne.



Du mobilier urbain original et de qualité incite les piétons à utiliser l'espace public. Boston, États-Unis.

## CRÉER UN CORRIDOR VERT SUR L'AVENUE DE GASPÉ, DE LA RUE FAILLON AU MARCHÉ JEAN-TALON

- ◆ Par la réduction de la largeur de la chaussée de l'avenue De Gaspé et l'élargissement conséquente des espaces de circulation piétonniers.
- ◆ Par le changement de sens de la circulation de l'avenue De Gaspé du nord vers le sud entre les rues Faillon et Jean-Talon.
- ◆ Par la réduction de la longueur du passage pour piétons à l'approche nord de l'intersection de la rue Jean-Talon et de l'avenue De Gaspé.
- ◆ Par l'ajout d'un feu de circulation incluant une phase pour piétons à décompte numérique à l'intersection de la rue Jean-Talon et de l'avenue De Gaspé, sécurisant l'accès au marché Jean-Talon.
- ◆ Par des aménagements écologiques augmentant la superficie de surfaces perméables qui favorisent la rétention des eaux pluviales (ex. fosse de plantation élargie ou bande végétalisée, programme « d'adoption » d'une fosse de plantation par les résidents, programme de verdissement des façades, stationnements perméables, fosse de rétention des eaux pluviales).
- ◆ Par la création de sites d'agriculture urbaine au parc Victorien-Pesant, à l'école primaire Sainte-Cécile ainsi que sur la rue (ex. jardin collectif, plantation dans des bacs à réserve d'eau).



Les fosses de rétention des eaux pluviales en bordure de rue favorisent un drainage écologique de l'eau et verdissent la rue. Portland, États-Unis.



Un terrain de stationnement avec un revêtement perméable facilite l'écoulement des eaux pluviales dans le sol. France.



Dans un aménagement en chicane, des obstacles enlèvent la linéarité de la rue et imposent un ralentissement de la part des automobiles dans une rue locale. Cambridge, Grande-Bretagne



Les plantations et le verdissement d'espaces bétonnés participent à la réduction des îlots de chaleur en ville. Jardins sur les toits, campus de l'université McGill, Montréal.

### 3.3. LE SECTEUR DU CENTRE COMMUNAUTAIRE LAJEUNESSE

Le Centre communautaire Lajeunesse se situe sur la rue Lajeunesse, au nord de la rue De Castelnau. Sa fréquentation par les résidents du quartier génère de nombreux déplacements piétonniers. Dans cette portion du secteur à l'étude, des problèmes liés à la circulation de transit entre les rues Saint-Denis et Chateaubriand sont observés. Cet « itinéraire malin » est particulièrement emprunté lorsque la rue Jean-Talon est fermée à la circulation. De plus, la présence d'un bureau de taxis au sud de l'intersection des rues Lajeunesse et De Castelnau génère un achalandage lié à cette industrie. Enfin, la largeur excessive de la chaussée de la rue Lajeunesse incite les automobilistes à prendre de la vitesse dans un secteur institutionnel et à haute densité résidentielle.

La configuration de l'intersection des rues De Castelnau et Lajeunesse est problématique pour les piétons. Elle est caractérisée par la présence d'une bretelle permettant de tourner à droite depuis la rue Lajeunesse, en direction nord, vers la rue De Castelnau Est. L'îlot formé par la bretelle est planté, mais ne possède pas de trottoir dans le sens est-ouest, discontinuant le corridor de marche est-ouest sur le trottoir sud de la rue De Castelnau. Étant donné le faible achalandage automobile de cette intersection et la vocation résidentielle du quartier, cette bretelle permettant d'éviter le feu de circulation est superflue.

Le Groupe A suggère de réaménager cette intersection en faveur d'un partage de l'espace sécuritaire et convivial pour tous les usagers, où un lien cyclable est prévu pour l'année 2011. Les recommandations suivantes sont émises par le Groupe A.



L'intersection très ouverte des rues De Castelnau et Lajeunesse, vue depuis l'approche est. Crédit : Google Street View, 2011.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### CRÉER UNE NOUVELLE PLACE PUBLIQUE

- ◆ Par le retrait de la bretelle entre les rues Lajeunesse et De Castelnau, en la remplaçant par une avancée pleine (reliant l'îlot existant au pâté de maisons coin sud-est). Cette avancée serait arrondie pour permettre le virage à droite de la rue Lajeunesse (direction nord) à la rue De Castelnau vers l'est.
- ◆ Par la création d'un espace public, en verdissant l'espace récupéré par le retrait de la bretelle et en installant du mobilier urbain convivial.

### AMÉNAGER UNE INTERSECTION SÉCURITAIRE

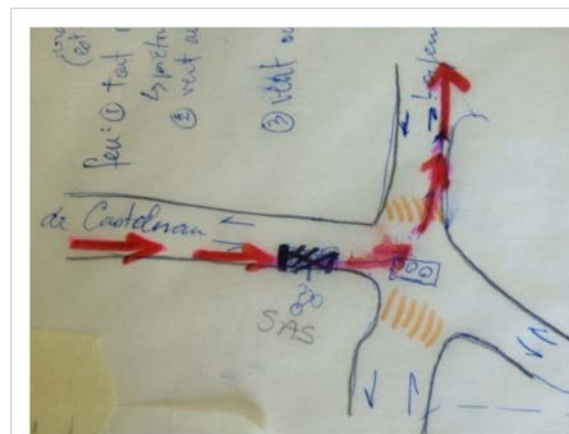
- ◆ Par l'implantation d'avancées de trottoir au coin sud-ouest de l'intersection permettant de diminuer la distance de traverse pour les piétons sur la rue Lajeunesse.
- ◆ Par le prolongement du trottoir sud de la rue De Castelnau vers l'est, à l'est de la rue Lajeunesse.
- ◆ Par la mise en place d'une intersection surélevée, de passages pour piétons texturés ou d'un marquage original (ex. StreetPrint).
- ◆ Par la révision du phasage des feux de circulation, de façon à hiérarchiser la priorité de passage des différents usagers (piétons, cyclistes et automobilistes), particulièrement pertinent avec l'aménagement prochain du lien cyclable.

### ACCORDER LA PLACE NÉCESSAIRE POUR CHAQUE USAGER

- ◆ Par le marquage du corridor scolaire à l'intersection, grâce à un parcours identitaire et ludique, dans la continuité du secteur de l'école et l'église Sainte-Cécile.
- ◆ Par l'aménagement du lien cyclable vers le nord, afin d'encourager son utilisation et son intégration dans le quartier, en favorisant une piste cyclable entre le trottoir et le stationnement sur le côté est de la rue.
- ◆ Par la mise en place d'un sas vélo sur la rue De Castelnau, du côté ouest de l'intersection, afin de donner la priorité aux cyclistes pour effectuer les virages à gauche vers le nord de la rue Lajeunesse.



Un sas vélo à une intersection permet aux cyclistes de démarrer avec une longueur d'avance et accroît leur visibilité auprès des automobilistes. Rue Milton, Montréal.

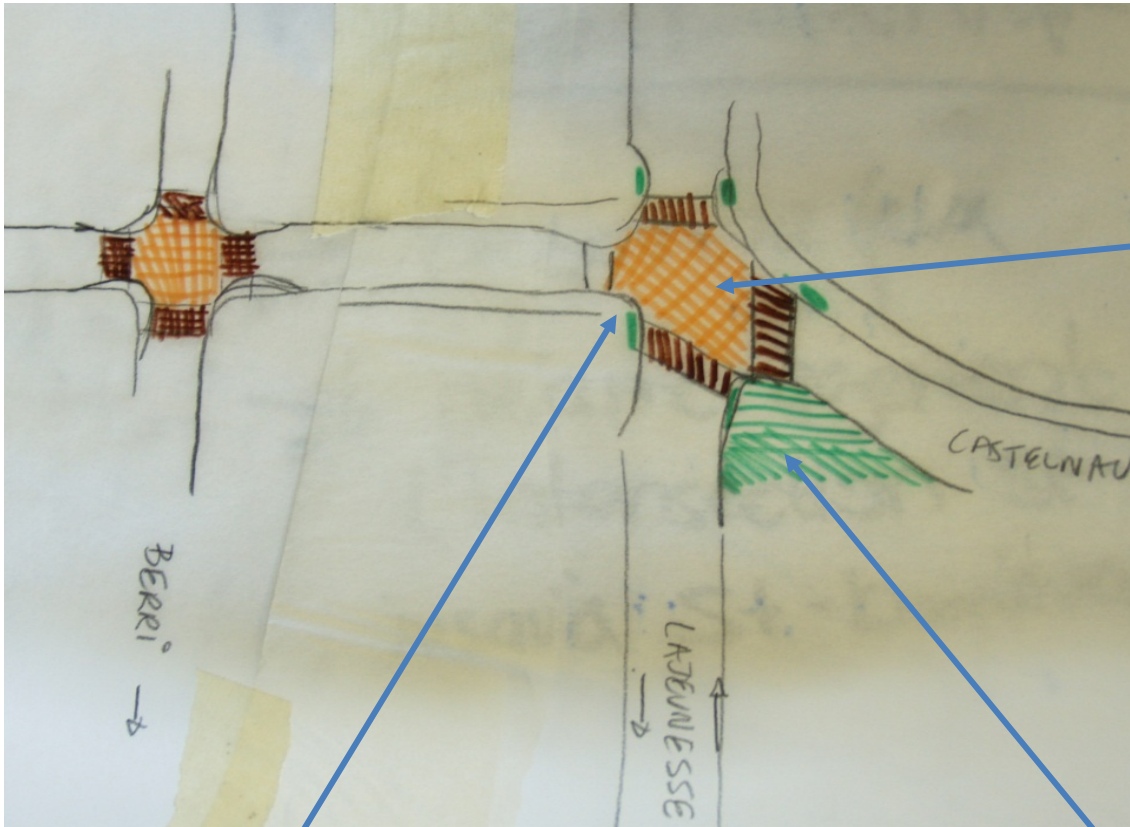


Une place pour chaque usager : passages pour piétons visibles, lien cyclable avec sas vélo et place de l'automobile réduite. Schéma du Groupe A.



Piste cyclable entre le trottoir et le stationnement des voitures, avec stationnement pour vélos sur la chaussée. Rue Clark, Montréal.

PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE CASTELNAU À L'INTERSECTION DE LA RUE LAJEUNESSE.



Une intersection surélevée au niveau du trottoir réduit la vitesse des véhicules et améliore le confort et la sécurité des piétons. Rue Bernard, Montréal.



Les avancées de trottoir diminuent la distance à traverser pour les piétons et accentuent leur visibilité. Bainbridge Island, Washington. Crédit : [www.pedbikeimages.org/carl\\_sundstrom](http://www.pedbikeimages.org/carl_sundstrom).



L'espace récupéré dans une intersection crée un espace public avec mobilier urbain et bande de plantation. Pearl Street Plaza, Brooklyn, New York. Crédit : Department of Transportation NYC.

### 3.4. L'INTERSECTION DE LA RUE DE CASTELNAU ET DU BOULEVARD SAINT-LAURENT

Cette intersection, qui reçoit un achalandage de piétons important (4 500 entrants par jour<sup>7</sup> dans la station de métro De Castelnau), verra son achalandage croître au cours des prochaines années en raison de la construction du projet immobilier *Castelnau*, un complexe résidentiel de 300 condominiums. De plus, la mise en place d'un lien cyclable sur la rue De Castelnau nécessitera des mesures pour faciliter la traversée de l'intersection autant pour les piétons que pour les cyclistes. Pour l'instant, le passage des feux de circulation n'inclut pas de phase dédiée au virage à gauche du boulevard Saint-Laurent en direction sud vers la rue De Castelnau en direction est. Ainsi, lorsque le volume d'automobiles venant du sud est trop important, les automobilistes empiètent sur la phase dédiée aux piétons, ou sur la phase de feu rouge.

L'intersection possède une configuration qui peut constituer un obstacle pour les déplacements des piétons : un boulevard de six voies de circulation formant des passages pour piétons de près de 25 mètres de longueur. La largeur actuelle du terre-plein central n'offre pas la possibilité aux piétons de s'arrêter pour diviser leur traversée en deux temps.

L'importante fréquence de passage des autobus induit des files d'attente qui peuvent constituer des obstacles à la circulation des piétons, particulièrement aux abords de l'édicule de la station de métro situé du côté est du boulevard Saint-Laurent. Les espaces de circulation piétonne ne sont pas adaptés à l'achalandage accru au cours des périodes de pointe.

<sup>7</sup>STM, *Faits saillants et enjeux de la STM*, novembre 2007.

Les principaux problèmes discutés par le Groupe B sont les suivants :

- ◆ La visibilité limitée et l'important débit de véhicules à l'approche ouest, sur la rue De Castelnau ;
- ◆ Le temps dédié à la traversée trop court compte tenu de la distance à parcourir ;
- ◆ La gestion future des passages des cyclistes au sein d'une intersection complexe.

Le groupe de travail suggère de repenser totalement l'intersection en accordant la priorité aux modes de déplacements actifs et en réduisant la fluidité automobile et de surcroît la vitesse de circulation.



L'intersection complexe de la rue De Castelnau et du boulevard Saint-Laurent, vue depuis l'approche nord. Crédit : Google Street View, 2011.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### PERMETTRE UNE CIRCULATION SÉCURITAIRE DES PIÉTONS DE PART ET D'AUTRE DU BOULEVARD SAINT-LAURENT

- ◆ Par la mise en place de feux à décompte numérique aux quatre approches.
- ◆ Par l'élargissement du terre-plein central actuel aux approches nord et sud pour constituer un îlot refuge au milieu de la chaussée.
- ◆ Par l'élargissement des passages pour piétons pour accommoder plus de passants et utilisation d'un matériau durable pour le marquage.
- ◆ Par l'implantation d'une avancée de trottoir à l'approche est de la rue De Castelnau, côté sud, pour réduire la longueur de la traversée et augmenter la visibilité.

### PERMETTRE DES DÉPLACEMENTS CYCLISTES SÉCURITAIRES ET CONFORTABLES

- ◆ Par l'aménagement d'une transition sécuritaire sur la rue De Castelnau, entre une piste cyclable bidirectionnelle située du côté nord dans le tronçon ouest de la rue, à deux chaussées désignées dans le tronçon est.
- ◆ Par le tracé, dans l'intersection, de bandes cyclables menant à l'îlot de refuge pour piétons et cyclistes.
- ◆ Par la mise en place d'une phase dédiée aux mouvements des piétons et des cyclistes dans l'axe est-ouest, pour permettre le changement dans la typologie du lien cyclable.

### RÉDUIRE LA VITESSE DE CIRCULATION DES VÉHICULES ET LES CONFLITS AVEC LES USAGERS DU TRANSPORT ACTIF

- ◆ Par la réduction du rayon de courbure des trottoirs au coin nord-ouest et sud-ouest.
- ◆ Par l'interdiction du virage à gauche à partir du boulevard Saint-Laurent direction sud vers la rue De Castelnau Est.
- ◆ Par la réduction de la largeur des voies de circulation.



Un îlot de refuge permet aux piétons et aux cyclistes d'effectuer leur traversée en deux temps sur les intersections ayant une largeur importante. Ses dimensions doivent permettre à un certain nombre de personnes de s'y tenir de façon sécuritaire. Grand Army Plaza, Brooklyn, New York. Crédit : Department of Transportation NYC..



La largeur de la chaussée peut facilement être réduite par du marquage au sol, des bollards ou des bacs à fleurs. Montréal, Canada.

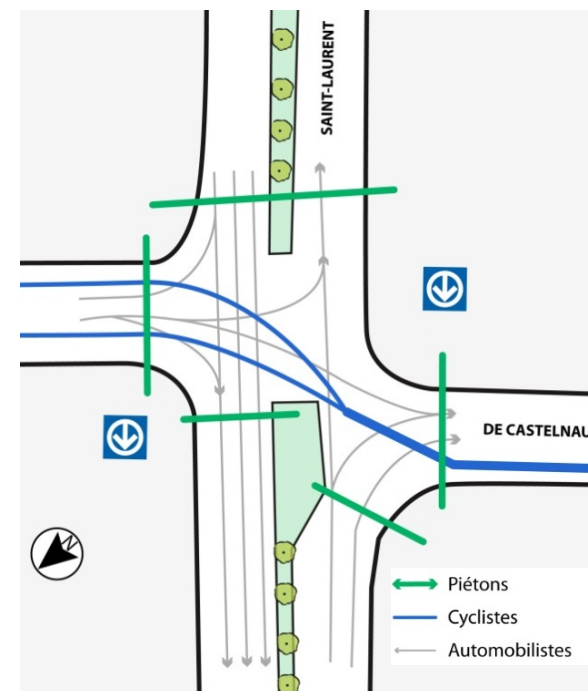


Des passages pour piétons d'une largeur de quatre mètres dont le marquage, intégré à même le revêtement de la chaussée, permet de réaliser des motifs plus visibles et résiste beaucoup plus longtemps que la peinture. Rosemont, Montréal.

PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE CASTELNAU À L'INTERSECTION DU BOULEVARD SAINT-LAURENT.



Îlot pour piétons et cyclistes, terre-plein planté, passages pour piétons plus visibles et intersection aux dimensions adaptées aux usagers du transport actif, vue depuis l'approche nord. Dessin réalisé par le Groupe B.



Mouvements des usagers par mode de transport. Schéma réalisé par le Groupe B.

### 3.5. L'INTERSECTION DE LA RUE JEAN-TALON ET DU BOULEVARD SAINT-LAURENT

Cette intersection, constituée de deux artères majeures de la ville de Montréal, se situe à l'entrée du quartier de la Petite-Italie, à proximité du marché Jean-Talon. Elle constitue un lieu de passage important pour les automobilistes qui souhaitent rejoindre l'autoroute Métropolitaine en induisant une circulation automobile intense tout au long de la journée.

La configuration de l'intersection rend difficiles les déplacements des piétons. Le boulevard Saint-Laurent, avec ses six voies circulation, présente des passages pour piétons d'une longueur de 25 mètres. Par ailleurs, la complexité des mouvements automobiles peut être difficile à comprendre pour certains piétons, notamment pour les jeunes et les âgés.

La préoccupation majeure concernant cette intersection est l'interdiction de tourner à gauche sur le boulevard Saint-Laurent en direction nord à partir de la rue Jean-Talon en direction est. L'impact d'une telle interdiction est de redistribuer les véhicules voulant se diriger vers le nord dans les rues résidentielles adjacentes, notamment sur l'avenue De Gaspé, aux abords de l'école Sainte-Cécile. Ces mouvements créent un débit très élevé sur les rues résidentielles, qui ne sont pas aménagées à cet effet.

Enfin, l'absence de feux à décompte numérique pour les piétons et un marquage au sol déficient complexifient également les déplacements des piétons.

Le Groupe B suggère d'apporter des modifications mineures à l'aménagement de l'intersection, notamment dans l'objectif de réduire les distances à traverser pour les piétons. Il est également proposé de repenser les cycles des feux de circulation, afin d'accorder plus de temps aux piétons et d'autoriser un nouveau mouvement automobile.



L'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Saint-Laurent, vue depuis l'approche sud. Crédit : Google Street View, 2011.

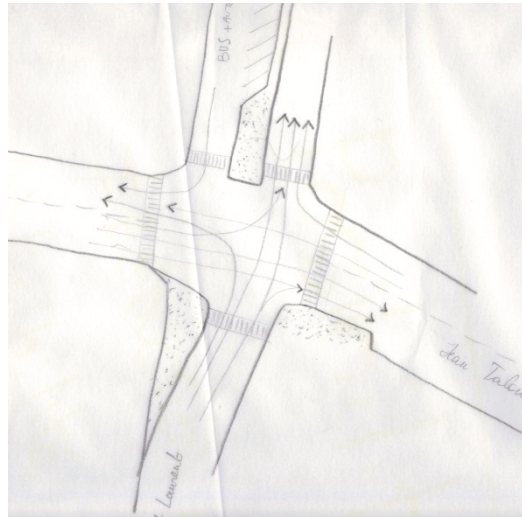
## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### PERMETTRE UNE CIRCULATION SÉCURITAIRE DANS LES QUATRE PASSAGES POUR PIÉTONS

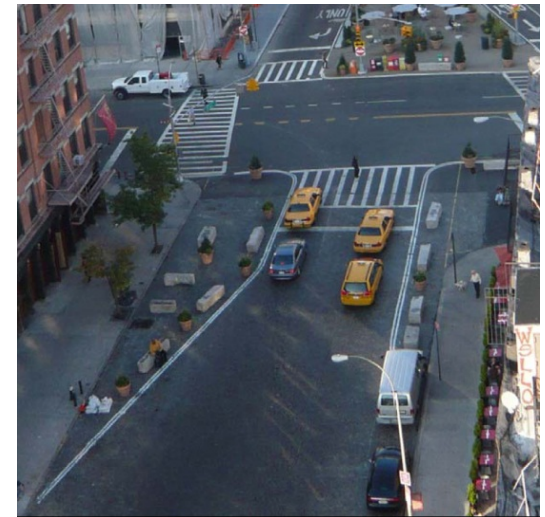
- ◆ Par le marquage au sol durable des passages pour piétons.
- ◆ Par l'allongement du temps dédié aux déplacements des piétons aux quatre approches.
- ◆ Par la mise en place de feux à décompte numérique pour piétons aux quatre approches.
- ◆ Par l'élargissement et la plantation du terre-plein central actuel à l'approche nord, pour constituer un îlot de refuge pour piétons au centre de la chaussée.
- ◆ Par l'implantation d'avancées de trottoir, pour diminuer les distances à parcourir et accroître la visibilité des piétons :
  - Rue Jean-Talon, angle sud-est.
  - Boulevard Saint-Laurent, angle sud-ouest, afin d'éliminer la bretelle de virage à gauche vers l'ouest.

### CONCENTRER LES DÉPLACEMENTS DES AUTOMOBILISTES SUR LES ARTÈRES

- ◆ Par la révision du cycle des feux de circulation, pour inclure une phase dédiée aux virages à gauche vers le boulevard Saint-Laurent en direction nord à partir de la rue Jean-Talon.
- ◆ Par l'inclusion d'une phase de feux « tout rouge », pour écouler les files d'attente et diminuer le risque de collision lors d'un changement de cycle.



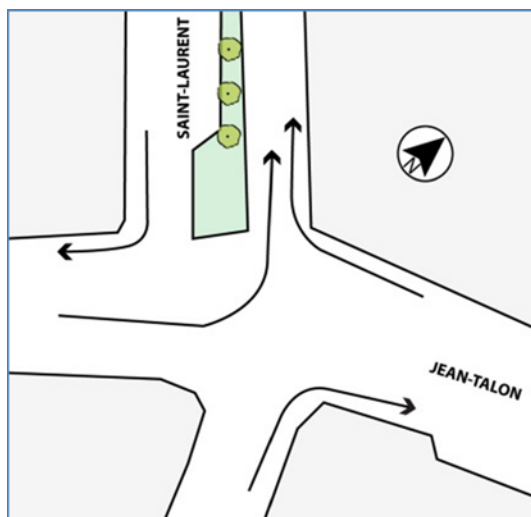
Proposition de réaménagement de l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Saint-Laurent. Schéma réalisé par le Groupe B.



La suppression de voies de circulation ou de stationnements aux intersections permet de réduire la distance à traverser et de vouer ces espaces à d'autres fins que la circulation. Ninth Avenue Plaza, Manhattan, New York. Crédit :Department of Transportation NY.

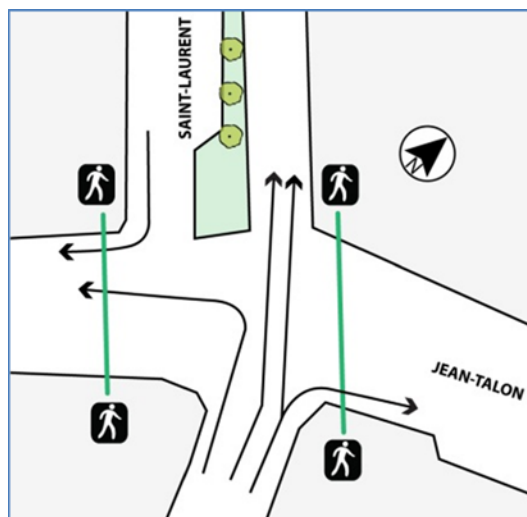
PROPOSITION DE RÉVISION DES FEUX DE CIRCULATION EN TROIS PHASES, INTERSECTION DU BOULEVARD SAINT-LAURENT ET DE LA RUE JEAN-TALON.

Phase 1 :



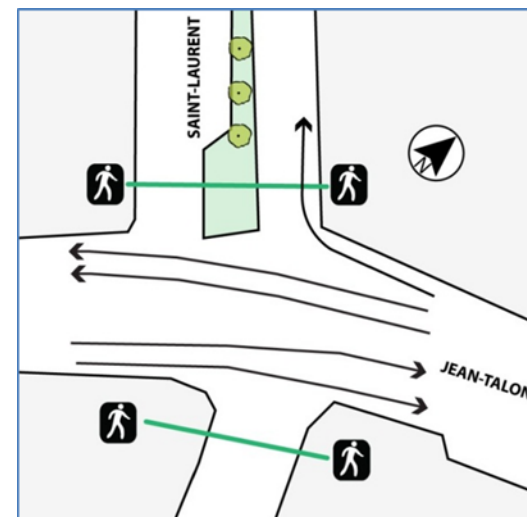
- Aucun mouvement piéton.
- Concentration des virages dans une même phase.
- Possibilité de virage à gauche sur le boulevard Saint-Laurent à partir de la rue Jean-Talon Ouest.
- Phase pour le virage à droite des autobus à l'approche nord.

Phase 2 :



- Mouvement des véhicules sur le boulevard Saint-Laurent.
- Mouvement des piétons dans l'axe nord-sud.
- Possibilité d'avoir une phase protégée pour le mouvement des piétons à l'approche est et ensuite autoriser les virages des véhicules.

Phase 3 :



- Mouvement des véhicules sur la rue Jean-Talon.
- Mouvement des piétons dans l'axe est-ouest.
- Possibilité d'avoir une phase protégée pour le mouvement des piétons à l'approche nord et ensuite autoriser le virage à droite des véhicules.

### 3.6. LE TRONÇON DU BOULEVARD SAINT-LAURENT, ENTRE LES RUES DE CASTELNAU ET JEAN-TALON

La partie ouest du boulevard Saint-Laurent entre les rues Jean-Talon et De Castelnau est très peu utilisée par les véhicules : deux des trois voies de circulation sont utilisées à des fins de stationnement dans un secteur où les terrains de stationnement foisonnent. Les véhicules circulant en direction sud sont redirigés vers la rue Clark depuis l'intersection du boulevard Saint-Laurent et avec la rue De Castelnau. Ainsi, ce tronçon du boulevard est utilisé principalement par des autobus de la STM (ligne 55) et les véhicules se destinant aux établissements ayant pignon sur rue : la friperie La Renaissance et le garage de mécanique générale.

La préoccupation concernant le tronçon est la trop grande place accordée aux véhicules, alors que l'espace est inutilisé à des fins de circulation. Certains groupes y voient une opportunité d'accroître l'espace dédié aux déplacements piétonniers, à la plantation et au verdissement, en réduisant la place du stationnement sur rue.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

#### OPTION 1 : RÉDUCTION DE L'ESPACE ATTRIBUÉ À LA CIRCULATION

- ◆ Élargissement du terre-plein central aux intersections pour constituer un îlot de refuge pour piétons.
- ◆ Retrait de la bande de stationnements du côté ouest.
- ◆ Stationnement en épi du côté du terre-plein.
- ◆ Plantations sur l'ensemble du terre-plein.

#### OPTION 2 : AMÉNAGEMENT D'UNE PROMENADE PLANTÉE ENTRE LA PETITE-ITALIE, LA STATION DE MÉTRO DE CASTELNAU ET LE PARC JARRY

- ◆ Fermeture à la circulation automobile des voies à l'ouest du terre-plein.
- ◆ Élimination des voies vouées au stationnement.
- ◆ Possibilité de circuler pour les autobus de la STM desservant la station de métro De Castelnau.
- ◆ Possibilité de circuler pour les occupants et visiteurs des établissements ayant pignon sur rue.
- ◆ Élargissement du terre-plein central pour permettre l'implantation d'une promenade piétonne avec végétaux.



Un îlot de refuge pour piétons permet aux passants d'effectuer une pause au milieu du passage dans un espace confortable et balisé adéquatement. Empire Boulevard, Brooklyn, New York. Crédit : NYC Street guide Manual.



Un terre-plein large et planté embellit l'espace public tout en limitant la largeur de la chaussée de circulation. Rue Bernard, Outremont.

### 3.7. L'INTERSECTION DES RUES SAINT-DOMINIQUE ET JEAN-TALON

Les pouvoirs publics prévoient aménager, au cours de l'année l'été 2011, un lien cyclable sur la rue Saint-Dominique. Les recommandations du Groupe B ont été émises en fonction de la configuration actuelle de l'intersection, c'est-à-dire en l'absence de feux de circulation. La Ville de Montréal, dans le cadre de l'aménagement du réseau cyclable, a annoncé l'implantation d'un feu de circulation à cette intersection.

#### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

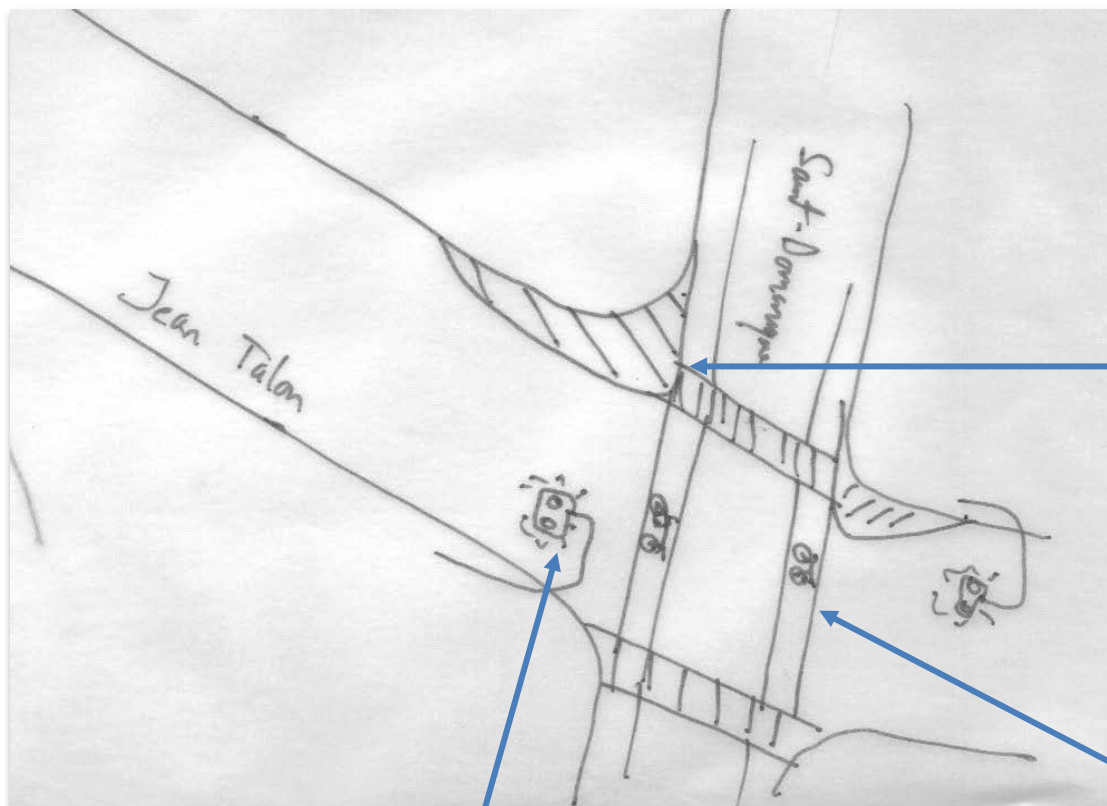
- ◆ Par l'implantation d'un feu de circulation à l'intersection des rues Jean-Talon et Saint-Dominique, qui pourrait être actionné sur appel.
- ◆ Si l'implantation du feu de circulation n'est pas possible, par le déplacement du lien cyclable sur la rue Casgrain, où l'on retrouve un feu de circulation à l'intersection de la rue Jean-Talon.
- ◆ Par la réduction de la largeur de l'intersection et le redressement des axes formant celle-ci, avec des avancées de trottoir, particulièrement aux coins nord-ouest et sud-est.
- ◆ Par du marquage au sol durable et visible, pour signifier la présence d'un axe cyclable.

- ◆ Par l'implantation de feux de circulation en forme de « col de cygne », du type de ceux aux abords des écoles, pour signifier la présence d'un passage de cyclistes.
- ◆ Par la coordination des phases « feux rouges » des intersections du boulevard Saint-Laurent et de la rue Casgrain, pour permettre aux cyclistes un passage sans circulation automobile sur la rue Jean-Talon.



L'intersection non protégée des rues Jean-Talon et Saint-Dominique, vue depuis l'approche nord. Crédit : Google Street View, 2011.

PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERSECTION DE LA RUE JEAN-TALON ET DE LA RUE SAINT-DOMINIQUE.



Un bouton d'appel permet d'activer la phase d'arrêt d'un feu de circulation. Nouvelle-Zélande. Crédit : Land Transport New Zealand. Pedestrian Planning and Design Guide.



Le col de cygne avec de la signalisation lumineuse au-dessus de la chaussée annonce les abords d'une école. École Saint-Marc, 1<sup>ère</sup> Avenue, Montréal.



Les marquages en faveur des cyclistes aux intersections balisent le parcours des cyclistes et limitent les risques de conflits entre les usagers. Copenhague, Danemark.

## 4. RECOMMANDATIONS

Les recommandations suivantes ont été émises par les participants à l'atelier de travail professionnel :

Le secteur de l'église et de l'école Sainte-Cécile

- ◆ Faire de la rue De Castelnau une rue conviviale pour tous.
- ◆ Créer une place de rencontre sur le parvis de l'église Sainte-Cécile.
- ◆ Sécuriser les corridors scolaires et les zones autour de l'école.
- ◆ Créer un corridor vert de la rue Faillon au marché Jean-Talon.

Le secteur du Centre communautaire Lajeunesse

- ◆ Créer une nouvelle place publique.
- ◆ Aménager une intersection sécuritaire.
- ◆ Donner une place pour chaque usager.

L'intersection de la rue De Castelnau et du boulevard Saint-Laurent

- ◆ Permettre une circulation sécuritaire des piétons de part et d'autre du boulevard Saint-Laurent.
- ◆ Permettre des déplacements cyclistes sécuritaires et confortables.
- ◆ Réduire la vitesse de circulation des véhicules et les conflits avec les usagers du transport actif.

L'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Saint-Laurent

- ◆ Permettre une circulation sécuritaire dans les quatre passages pour piétons.
- ◆ Concentrer les déplacements des automobilistes sur les artères.

Le tronçon du boulevard Saint-Laurent entre les rues De Castelnau et Jean-Talon

- ◆ Option 1 : Réduction de l'espace attribué à la circulation.
- ◆ Option 2 : Aménagement d'une promenade plantée entre la Petite-Italie, la station de métro De Castelnau et le parc Jarry.

L'intersection des rues Saint-Dominique et Jean-Talon

- ◆ Sécuriser les déplacements cyclistes sur le lien prévu entre le nord et le sud de l'intersection.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal émet les recommandations suivantes :

Autour du secteur étudié :

- ◆ Favoriser les mesures en priorités pour les enfants et les personnes âgées, pour les piétons et les cyclistes.
- ◆ Faire respecter l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres d'une intersection.
- ◆ Considérer les mesures proposées à l'échelle de l'arrondissement.
- ◆ Augmenter la superficie des surfaces perméables (stationnements, parvis, trottoirs).
- ◆ Augmenter les aménagements écologiques.

Autour de la zone scolaire et de l'école Sainte-Cécile :

- ◆ Soutenir la mobilisation des parents d'élèves de l'école Sainte-Cécile.
- ◆ Mettre en application le plan *Mon école à pied à vélo* de Vélo Québec.
- ◆ Effectuer, auprès de l'arrondissement, un suivi du Plan de sécurisation des zones scolaires

Autour de la rue commerciale :

- ◆ Développer la mobilisation avec les résidents du quartier et les commerçants
- ◆ Aménager la rue De Castelnau pour qu'elle devienne une rue commerciale de quartier sécuritaire et conviviale pour tous
- ◆ Soutenir les animations ponctuelles de la rue.

## 5. REMERCIEMENTS PARTICULIERS

Le projet Transport actif à Villeray et son porteur le RDV souhaitent remercier chaleureusement l'ensemble de leurs partenaires réguliers pour leur soutien indéfectible depuis le début de la concertation de quartier en janvier 2009 qui fait suite aux pistes d'action issue du Forum social de Villeray (2007-2008).

Nous tenons tout particulièrement à souligner la qualité de l'encadrement et de l'expertise urbanistique du Centre d'écologie urbaine de Montréal dans le cadre de son projet *Quartiers verts, actifs et en santé* (volet aide technique).

Nous souhaitons remercier également de façon particulière le CSSS Cœur-de-l'Île et la Table Vivre Sainement au Cœur de Villeray pour leur appui moral et financier, qui nous a permis de compléter la démarche de concertation en cours et de proposer des aménagements sécuritaires et conviviaux durables pour le quartier.

Finalement, en plus de remerciements dûment mérités pour leur implication soutenue, nous tenons à honorer les parents, citoyens et bénévoles du quartier qui se sont investis, pour le travail magistral qu'ils ont accompli et le précieux contenu qu'ils ont apporté aux documents de référence que sont les plans de déplacement de Vélo Québec et le présent document sur les ateliers d'idéation du projet De Castelnau. Leur expérience de vie dans leur quartier a permis de développer une vision claire desquels les pouvoirs publics municipaux pourront s'inspirer afin de participer à la réappropriation des quartiers centraux par et pour ceux qui y habitent.



Professionnels et citoyens élaborent des solutions d'aménagement. Crédit : Tahria Sheather.



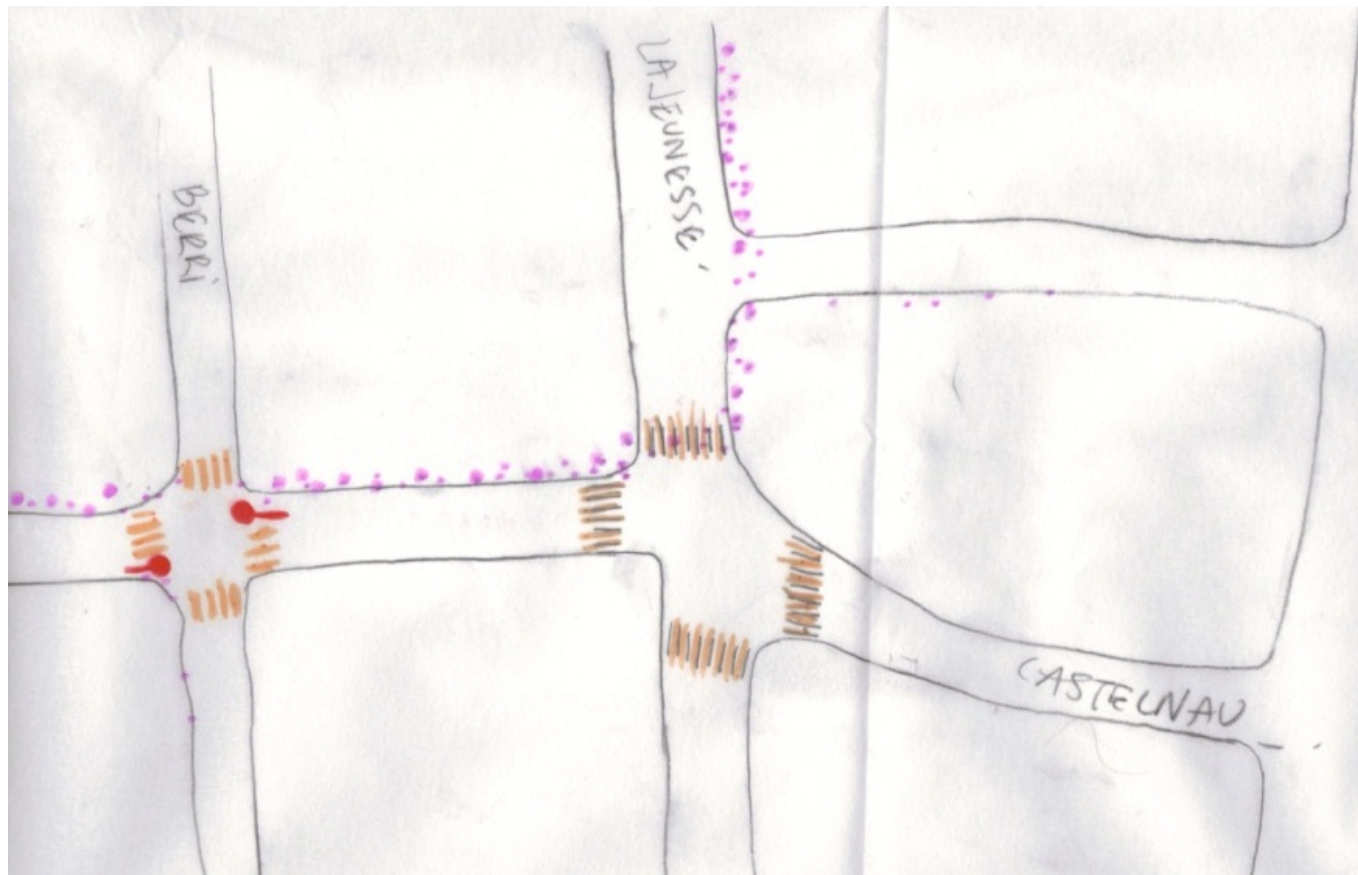
Les participants discutent des propositions avec l'ensemble du groupe. Crédit : Tahria Sheather.



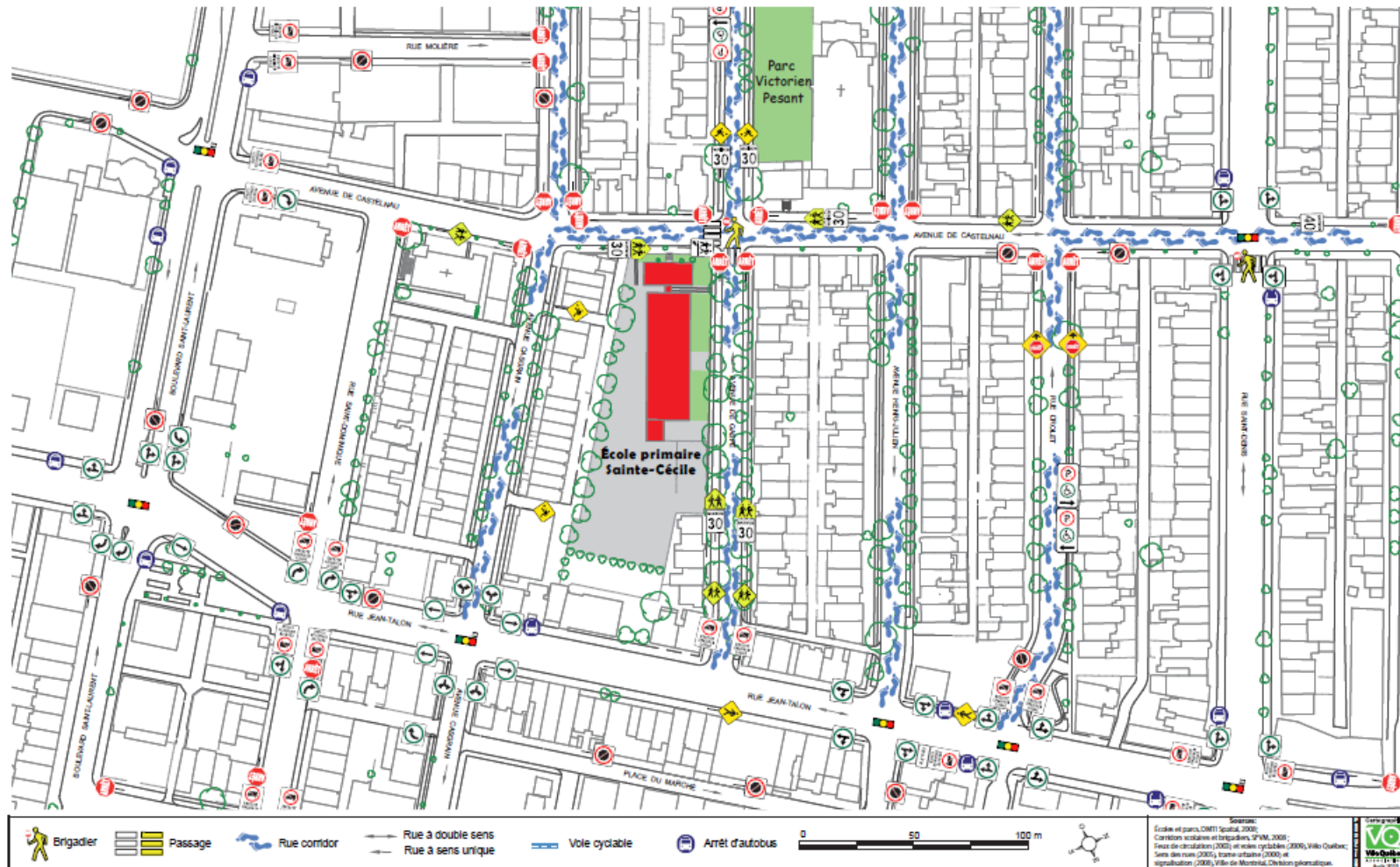
Les participants dessinent leurs propositions d'aménagement. Crédit : Tahria Sheather.

Annexe 1 Un parcours identitaire et ludique pour les écoliers. Schéma proposé par le Groupe A.....	32
Annexe 2 Répartition géographique du lieu de résidence des élèves de l'école Sainte-Cécile (CSDM) 2009-2010. Source : Vélo Québec, 2010.....	33
Annexe 3 Signalisation routière et corridors scolaires autour de l'école Sainte-Cécile. Source : Vélo Québec, 2010. ....	34
Annexe 4 Identification des obstacles au transport actif à proximité de l'école Sainte-Cécile. Source : Vélo Québec, 2010. ....	35
Annexe 5 Recommandations pour sécuriser les déplacements actifs à proximité de l'école Sainte-Cécile. Source : Vélo Québec, 2010.....	36
Annexe 6 Répartition, par l'arrondissement, des jeunes piétons et cyclistes blessés .....	37
Annexe 7 Distribution des piétons et des cyclistes blessés dans l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, 1999-2003. Source : DSP de Montréal.....	38

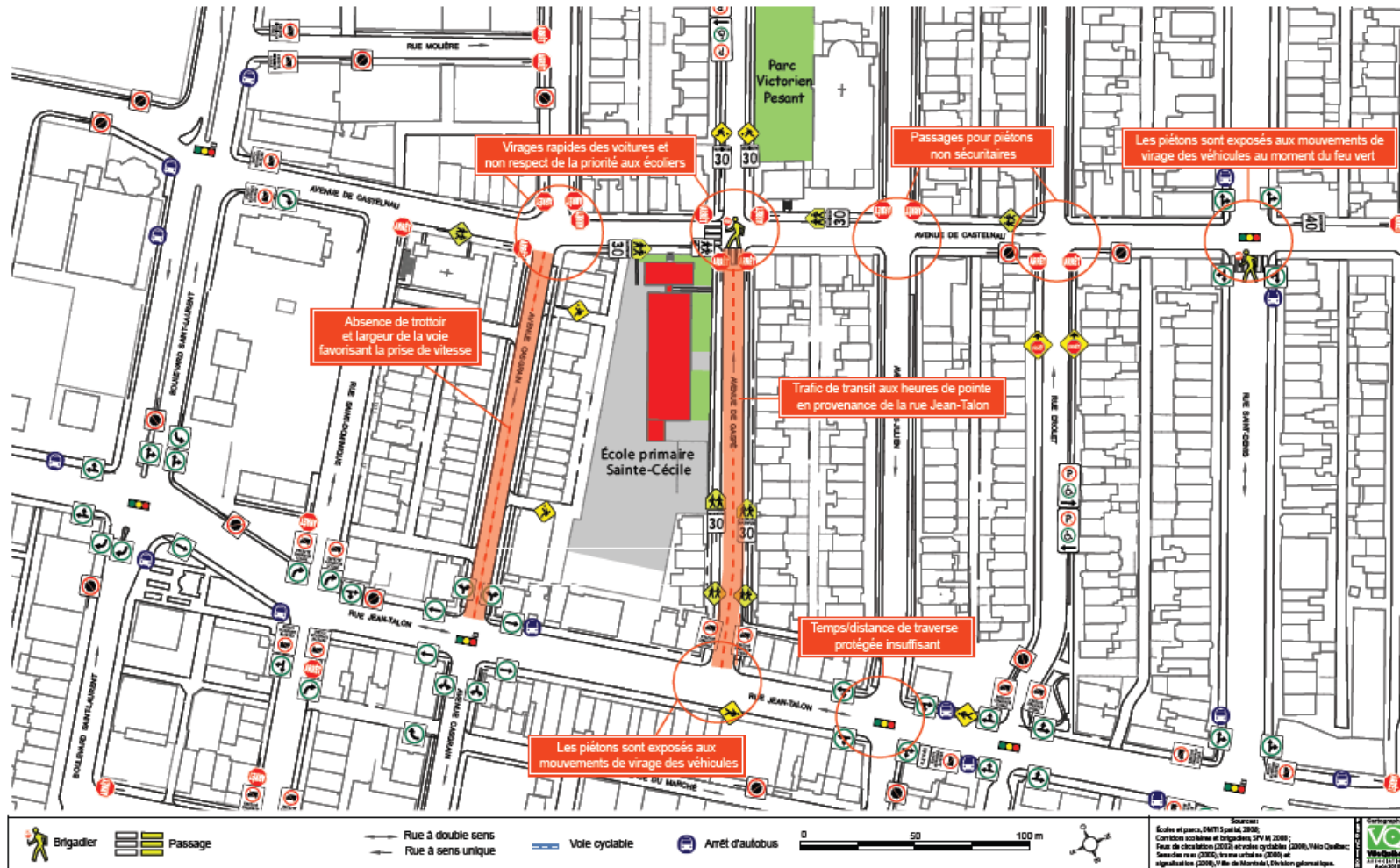
Annexe 1 Un parcours identitaire et ludique pour les écoliers. Schéma proposé par le Groupe A.

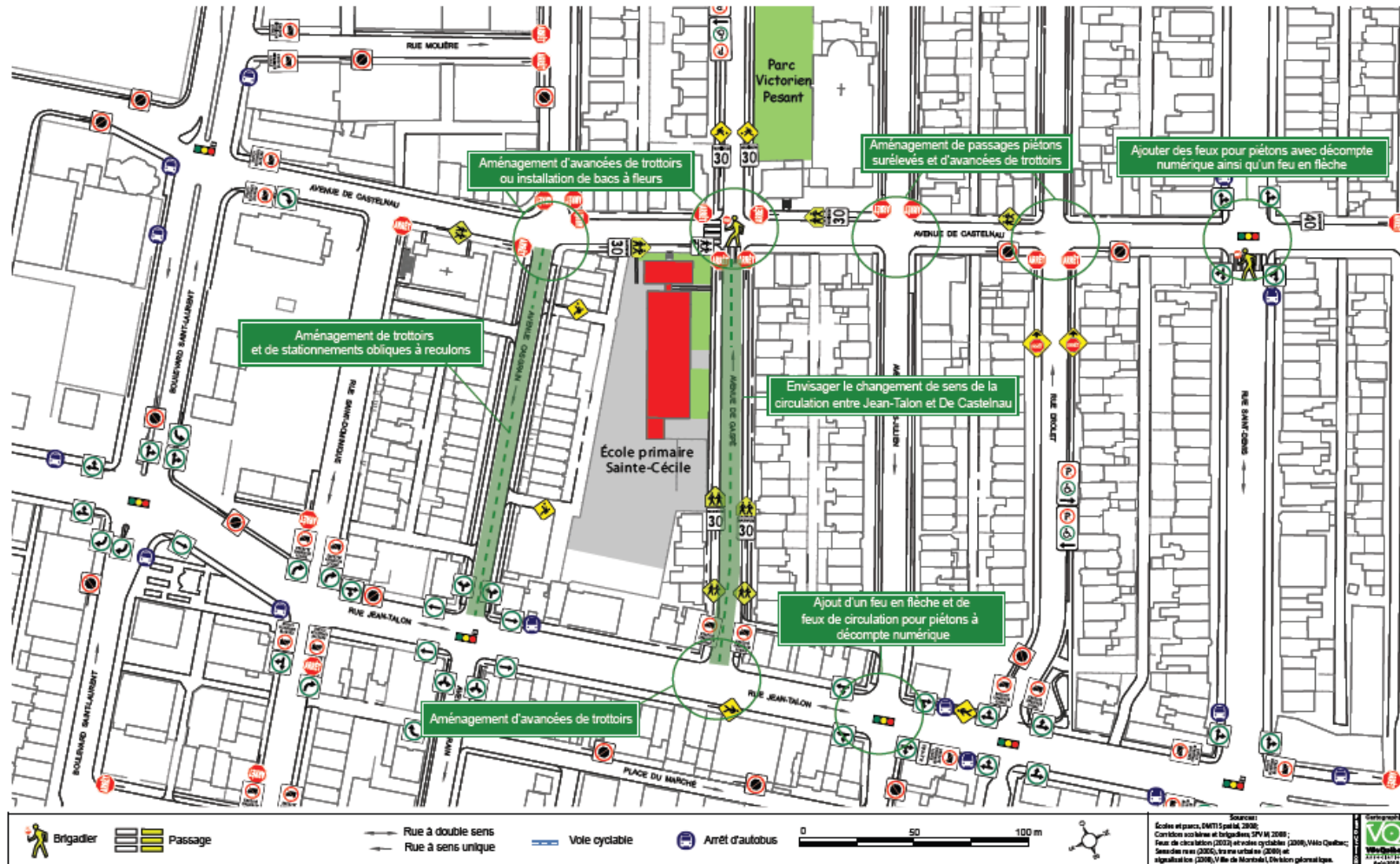




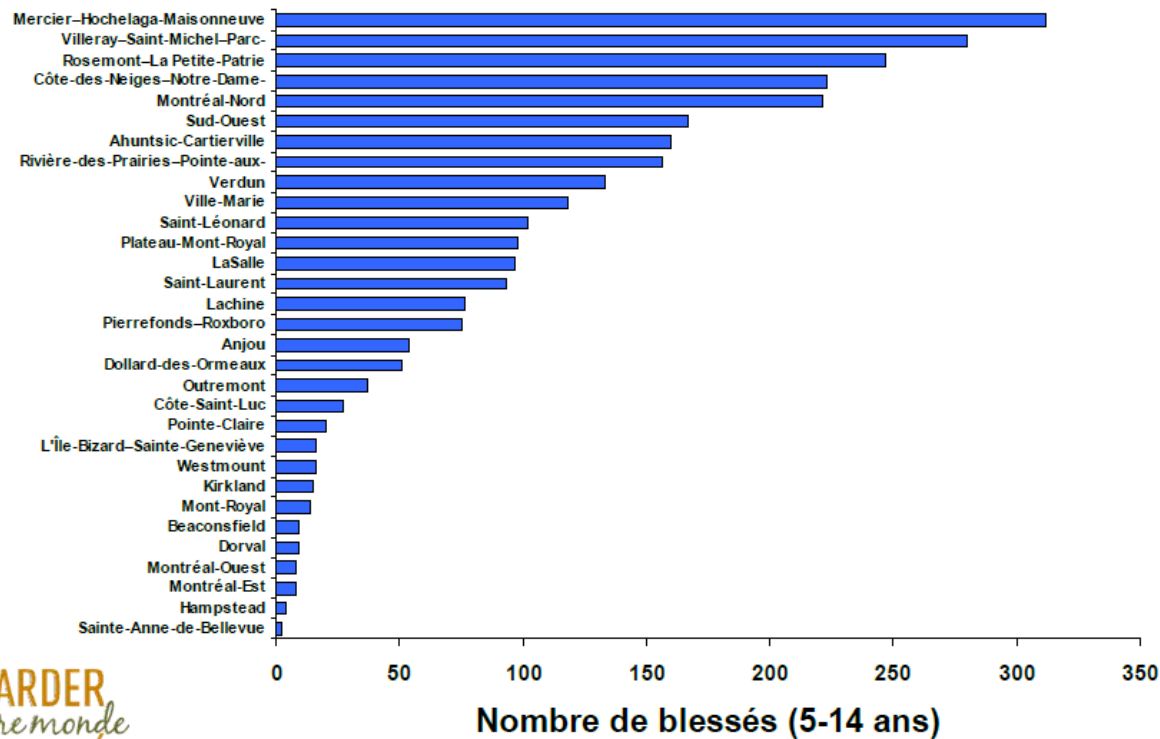


Annexe 4 Identification des obstacles au transport actif à proximité de l'école Sainte-Cécile. Source : Vélo Québec, 2010.



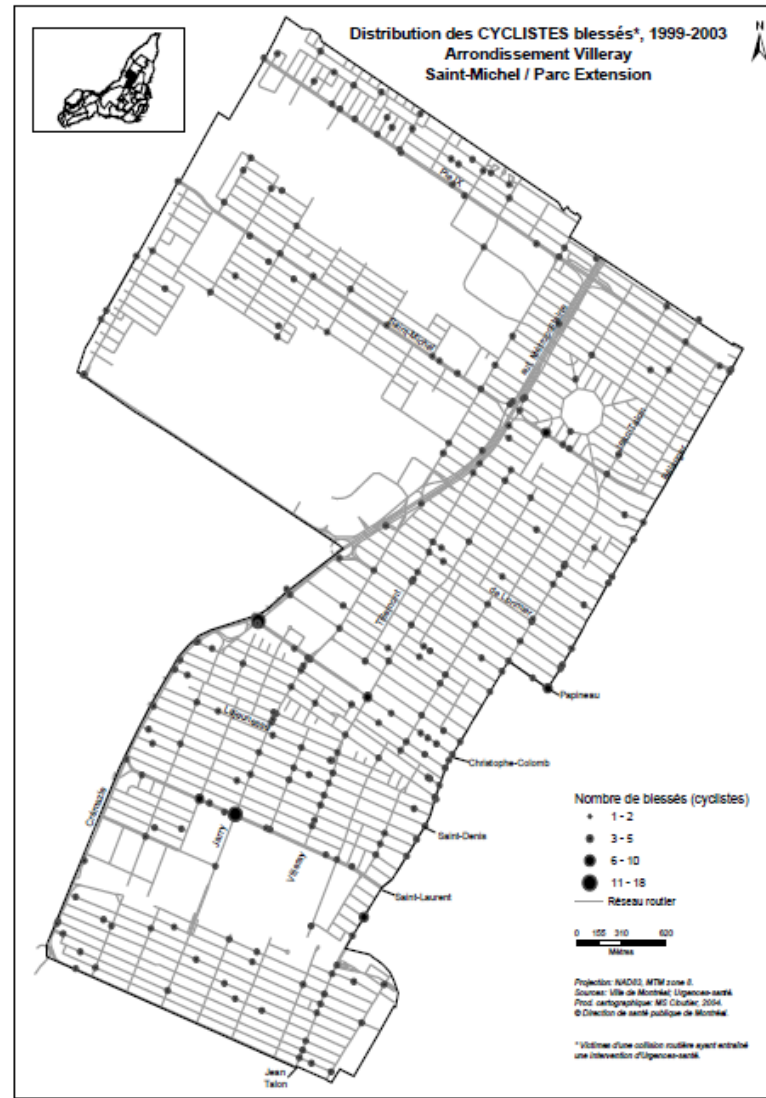


## Jeunes piétons et cyclistes blessés : Répartition selon l'arrondissement

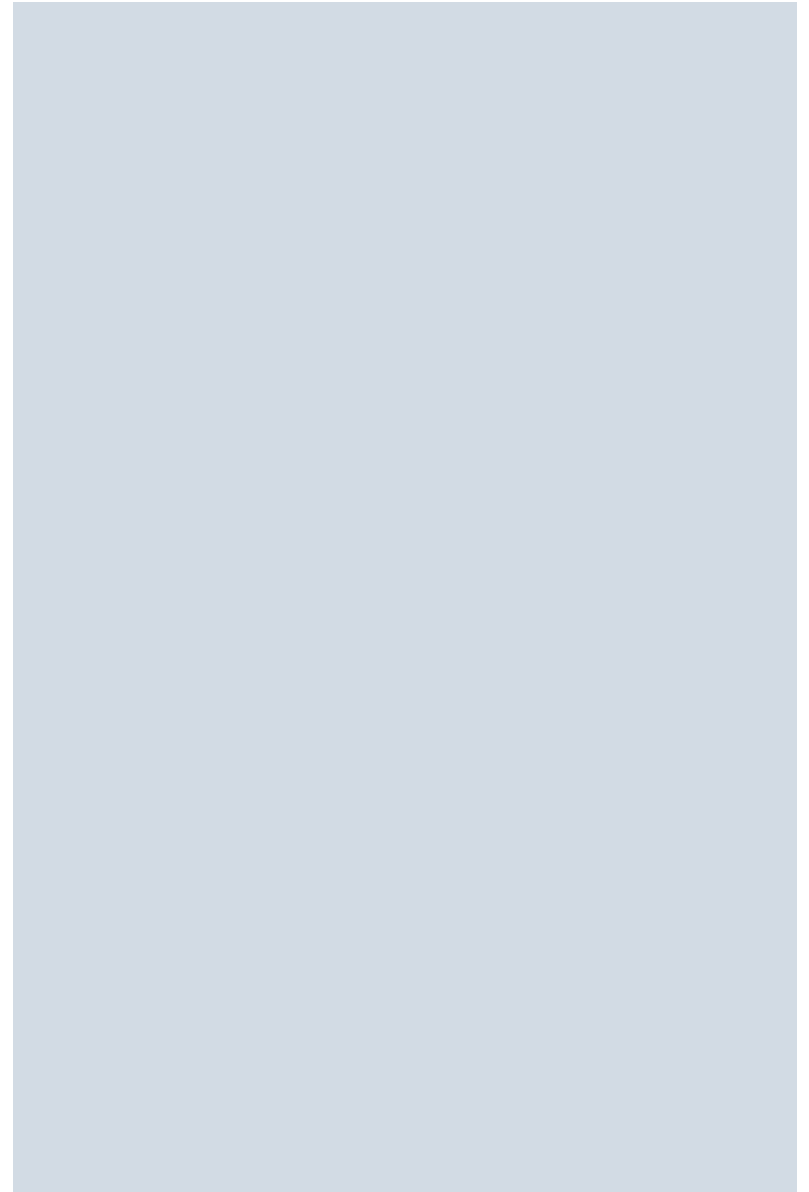


GARDER  
notre monde  
EN SANTÉ

(île de Montréal; 1er janvier 1999 au 31 juillet 2008; source: Urgences-santé)







**Projet *Transport actif*  
à Villeray**  
Regroupement pour le  
développement de Villeray (RDV)

