

Rapport Maria

Évaluation d'impact sur la santé
sur le Plan de transport actif et
de plein air de proximité



Centre intégré
de santé
et de services sociaux
de la Gaspésie

Québec



Direction de santé publique

Rédaction

Kim Lavoie-Pelletier, agente de planification, de programmation et de recherche –
Mode de vie physiquement actif – Section plein air de proximité

Florence St-Germain, chargée de projet EIS

Révision scientifique

Ariane Courville, médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive

Ingrid Fleurant, agente de planification, de programmation et de recherche –
Environnements municipaux favorables à la santé

Émile Tremblay, Institut national de santé publique

Ariane St-Louis, Institut national de santé publique

Révision linguistique

Isabelle Gagné, agente administrative

Collecte de données consultatives

Taméra Plourde Day, organisatrice communautaire, MRC Avignon

Laurence Porlier, agente de promotion de la santé, MRC Avignon

Traitement de données socioéconomiques

Sandrine Leblanc-Florent, agente de planification, de programmation et de recherche –
Surveillance de l'état de santé de la population

Conception graphique

Ghislaine Roy

Table des matières

Liste des acronymes	2
Liste des tableaux	3
Liste des figures	4
Introduction	6
Municipalités et santé	6
Processus d'évaluation d'impact sur la santé.....	6
Contexte de l'EIS en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	6
Territoire à l'étude et projet.....	6
Objet de l'EIS	6
Profil socioéconomique de la municipalité	8
Méthodes	9
Effets du TAPA sur la santé et recommandations	10
Réseau de transport actif.....	11
Potentiel de transport actif à Maria	11
Habitudes de déplacement et stade de préparation	11
Recommandations.....	14
Caractéristiques actuelles du centre de Maria.....	15
Recommandations.....	19
Aménagement des rues.....	20
Recommandations.....	24
Boulevard Perron	25
Secteur hôpital (Geais sud)	30
Alouettes	36
Secteur vers le nord et tour du rang 2	40
Espaces publics et sites de plein air de proximité	44
Principes pour favoriser l'accès et la pratique d'activité physique de loisirs à travers le plein air de proximité	46
Analyse des accès aux sites de plein air et aux parcs actuels.....	47
Recommandations pour les sites de plein air de Maria	51
Analyse des choix pour l'ajout de futurs sites de PAP au réseau actuel	52
Recommandations pour l'ajout de futurs sites de PAP au réseau actuel	53
Conclusion	54
Références	55
Annexe 1 : Profil des répondantes et répondants au sondage	56

Liste des acronymes

CAB : Centre d'action bénévole

CISSS : Centre intégré de services sociaux et de santé

CPE : Centre de petite enfance

DI-DP-TSA : Déficience intellectuelle – Déficience physique – Trouble du spectre de l'autisme

DRSPGIM : Direction régionale de santé publique de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

EIS : Évaluation d'impact sur la santé

FRCR : Feu rectangulaire à clignotement rapide

INSPQ : Institut national de santé publique

MTMD : Ministère des Transports et de la Mobilité durable

TA : Transport actif

TAPA : Transport actif et plein air de proximité

Liste des tableaux

Tableau 1	Atouts et obstacles entourant le potentiel de transport actif selon le portrait de la population et les habitudes de déplacement	14
Tableau 2	Résumé de l'appréciation de certaines caractéristiques de l'environnement bâti de Maria	19
Tableau 3	Principes pour améliorer les déterminants de la santé à travers l'aménagement des rues.....	20
Tableau 4	Tableau résumé des considérations transversales à toutes les rues.....	22
Tableau 5	Indicateurs pour le boulevard Perron, Maria (centre) (Transport Québec)	25
Tableau 6	Tableau résumé pour le boulevard Perron	29
Tableau 7	Tableau résumé le secteur de l'hôpital	31
Tableau 8	Tableau résumé pour le secteur de l'école Saint-Donat	35
Tableau 9	Tableau résumé pour le secteur Alouettes (école Saint-Paul et CHSLD)	39
Tableau 10	Tableau résumé pour le secteur nord	43
Tableau 11	Types de parcs et distances suggérées du domicile pour l'accessibilité.....	45
Tableau 12	Résumé des principes favorables à la santé et ses déterminants pour les sites de plein air de proximité	46
Tableau 13	Tableau résumant les caractéristiques et recommandations par site de plein air de Maria	48
Tableau 14	Résumé des futurs sites de plein air suggérés.....	52

Liste des figures

Figure 1	Secteur du Plan de transport actif et de plein air de proximité, production MRC Avignon.....	7
Figure 2	Évolution de la proportion (%) de la population par groupe d'âge, Maria, 2004 à 2041	8
Figure 3	Carte logique des effets potentiels du TAPA sur la santé et ses déterminants.....	10
Figure 4	Répartition des répondantes et répondants selon leur stade de changement vis-à-vis l'adoption du transport actif, Sondage DRSPGÎM (n=137).....	11
Figure 5	Perceptions entourant le transport actif à Maria, Sondage DRSPGÎM (n= 147)	12
Figure 6	Proportion (%) de personnes de 15 ans et plus ayant un travail et un lieu habituel de travail, selon le mode de transport principal, 2021.....	12
Figure 7	Mode de transport souhaité pour les déplacements quotidiens, sondage DRSPGÎM (n=127).....	13
Figure 8	Aménagements de transport actif actuels, production Mobili-T.....	15
Figure 9	Forme et perméabilité de la trame, Maria, ESRI Maps.....	16
Figure 10	Densité de population par km ² pour les aires de diffusion de Maria	17
Figure 11	Générateurs de déplacements, production Mobili-T.....	18
Figure 12	Résumé des caractéristiques de l'aménagement des rues et leurs effets sur la santé et ses déterminants	21
Figure 13	Îlots de chaleur dans le secteur du TAPA.....	23
Figure 14	Intégration de la descente des entrées charretières dans la zone tampon, Piétons Québec (11)	24
Figure 15	Boulevard Perron, Maria (centre).....	25
Figure 16	Maria (centre) Traverse vis-à-vis l'hôpital.....	27
Figure 17	Boulevard Perron, vis-à-vis la plage des Goélands.....	27
Figure 18	Résumé des recommandations pour le boulevard Perron, production Mobili-T.....	28
Figure 19	Bandes cyclables avec stationnement sur rue, Vélosympathique	29
Figure 20	Recommandations pour le secteur de l'hôpital, production Mobili-T	30
Figure 21	Rue des Chardonnerets.....	32
Figure 22	Niveau d'accord avec les énoncés concernant les aménagements sur la rue des Chardonnerets, sondage électronique DRSPGÎM	32
Figure 23	Rue des Voltigeurs	33
Figure 24	Stationnement du centre communautaire, rue des Voltigeurs	33
Figure 25	Entrée du sentier polyvalent, terrain sportif de la rue des Voltigeurs.....	33
Figure 26	Résumé des recommandations pour le secteur de l'école Saint-Donat	34
Figure 27	Aménagement temporaire sur la rue des Alouettes	36
Figure 28	Niveau d'accord avec les énoncés sur les aménagements sur la rue des Alouettes.....	37
Figure 29	Résumé des recommandations pour le secteur des Alouettes (école Saint-Paul et CHSLD)	38
Figure 30	Sentier polyvalent	40
Figure 31	Sentier polyvalent et voie ferrée	40

Figure 32	Sortie du sentier polyvalent, vis-à-vis le centre de plein air	41
Figure 33	Résumé des recommandations pour le secteur nord (tour du 2 ^e rang)	42
Figure 34	Résumé des caractéristiques des espaces et sites de plein air de proximité et des impacts sur la santé qui sont associés à leur utilisation	44
Figure 35	Carte de l'accessibilité à la marche des sites de plein air de proximité de Maria.....	47
Figure 36	Satisfaction à l'égard des différents parcs et sites de plein air de proximité, sondage électronique DRSPGÎM	50
Figure 37	Répartition selon la catégorie d'âge	56
Figure 38	Répartition selon le niveau de scolarité	56
Figure 39	Répartition selon le genre.....	57
Figure 40	Répartition selon le secteur de résidence	57

Introduction

Municipalités et santé

Les municipalités jouent un rôle majeur dans la vie quotidienne des citoyennes et citoyens. Leurs décisions influencent directement les milieux de vie et, par conséquent, la santé et la qualité de vie. Par exemple, la gestion du réseau routier, des stationnements, du transport actif et collectif, des parcs, des services culturels et de loisirs ainsi que du développement résidentiel relève de leur compétence. Ces choix ont des impacts directs sur le bien-être de la population, ce qui place les administrations municipales au cœur du développement de la santé et du mieux-être.

Processus d'évaluation d'impact sur la santé

L'évaluation d'impact sur la santé (EIS) est une démarche basée sur le partenariat, qui permet d'informer les décideuses et les décideurs municipaux des impacts d'un projet sur la santé des citoyennes et citoyens et d'apporter des solutions réalistes pour maximiser les retombées positives et minimiser celles négatives. En se basant sur les données probantes et contextuelles, l'équipe de la Direction régionale de santé publique (DRSP) produit une analyse et des recommandations qui tiennent compte du contexte du projet et qui permet d'accroître les bénéfices sur la santé de celui-ci. Pour en savoir plus sur l'EIS, veuillez-vous référer au site de l'INSPQ : <https://www.inspq.qc.ca/eis>

Contexte de l'EIS en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

La Direction régionale de santé publique de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (DRSPGÎM) a obtenu du financement du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, afin de mener une EIS sur le Plan de transport actif et de plein air de proximité (TAPA) de la municipalité de Maria. Ce financement s'insère dans le cadre de la mesure 2.6 du Plan d'action interministériel de la [politique gouvernementale de prévention en santé](#).

Territoire à l'étude et projet

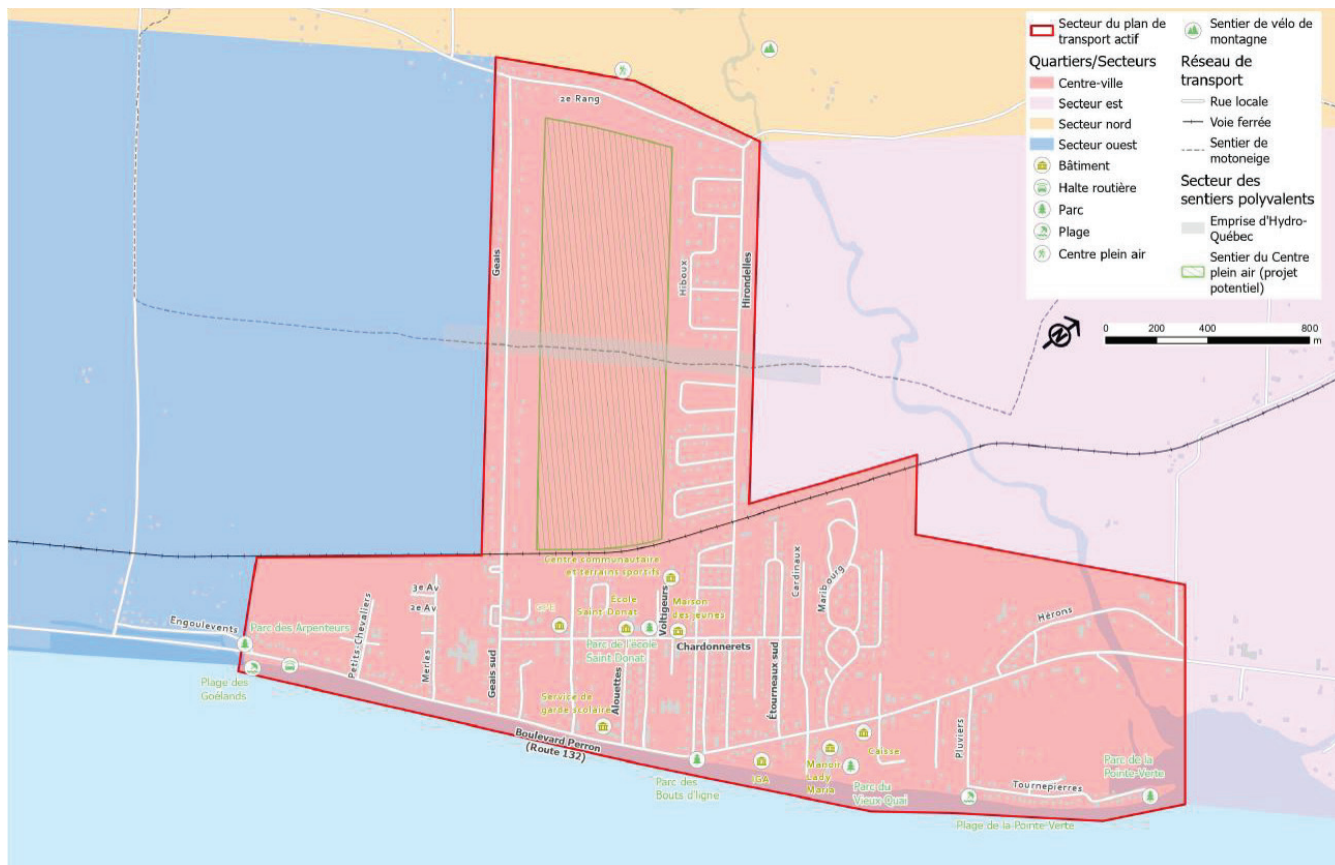
Le projet vise à mettre en place un réseau structuré de transport actif et de plein air de proximité dans la municipalité de Maria, reliant les ensembles résidentiels, les commerces locaux, les services publics et les parcs. Le territoire couvre les principales artères de la municipalité, y compris le boulevard Perron, ainsi que plusieurs rues secondaires. Le plan s'étend sur une période de 5 ans, avec des actions progressives en fonction des opportunités de réaménagement et des sources de financement disponibles.

Objet de l'EIS

Bien que le plan ait été adopté, le projet reste ouvert à des ajustements et bonifications en fonction des retours de la population et des recommandations d'une EIS. L'EIS permettra de valider l'enlignement de la Municipalité sur son plan préliminaire tout en approfondissant certains aspects clés. L'EIS porte donc sur l'aménagement des rues visées par le TAPA, sur les espaces publics et les sites de plein air de proximité ainsi que sur des considérations transversales au plan (Figure 1).

Figure 1

Secteur du Plan de transport actif et de plein air de proximité, production MRC Avignon



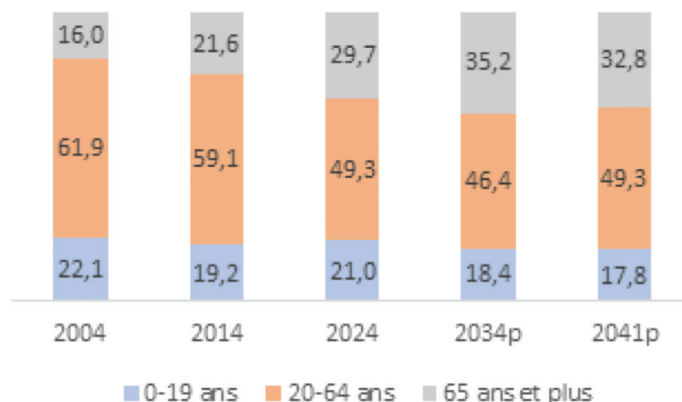
Profil socioéconomique de la municipalité

Au niveau socioéconomique :

- Maria est une municipalité de 2760 personnes, dont la population est en légère croissance (la population est passée de 2470 personnes à 2760 personnes entre 2001 et 2024).
- La municipalité de Maria présente l'indice de vitalité économique le plus élevé de la région :
 - Les soins de santé sont au cœur de l'économie de Maria avec la centaine d'emplois qu'ils génèrent (hôpital de Maria, résidence Saint-Joseph, centre de réadaptation, etc.);
 - Le taux de chômage est plus bas que le restant de la région (4,8 % vs 11,4 %);
 - Le revenu après impôt médian (37 200 \$) est plus élevé que la moyenne de la région (32 800 \$);
 - Une personne sur trois a un diplôme universitaire dans la municipalité de Maria comparativement à 1/5 pour la région.
- La population est vieillissante et ce vieillissement continuera selon les projections (Figure 2).

Figure 2

Évolution de la proportion (%) de la population par groupe d'âge, Maria, 2004 à 2041



Sources : Institut de la statistique du Québec, mise à jour 2024 des perspectives démographiques du Québec et des régions, 2021-2041.

Méthodes

Pour estimer les impacts du projet de TAPA et proposer des ajustements, plusieurs méthodes ont été utilisées :

- **Soutien technique et cartographique de Mobili-T :**

- Un mandat a été octroyé à Mobili-T pour compléter d'abord un diagnostic de l'aménagement du territoire au regard du TAPA (1), puis des recommandations pour l'améliorer (2). Les livrables sont des cartes qui seront présentées à travers le document. Les recommandations cartographiées et élaborées en collaboration avec Mobili-T sont les recommandations pour l'EIS pour la section de l'aménagement des rues et seront présentées.

- **Sondage électronique :**

- Un sondage destiné aux citoyennes et citoyens de Maria a été lancé le 12 juin 2025 jusqu'au 1^{er} octobre 2025;
- Le lien et des codes QR ont été distribués à plusieurs endroits stratégiques : lors d'une consultation publique, dans l'info-parent, dans le journal municipal, les réseaux sociaux de la Municipalité de Maria, diffusion courriel aux employées et employés du CISSS de la Gaspésie, partagé lors d'une table DI-DP-TSA ainsi que sur certains babillards de la Municipalité;
- L'annexe 1 décrit le profil des 155 répondantes et répondants au sondage.

- **Consultation publique :**

- Marche de Chardonnerets + Consultation publique du 12 juin avec l'équipe municipale. Une vingtaine de personnes présentes à l'activité de cartes émotionnelles du territoire.

- **Consultations ciblées :**

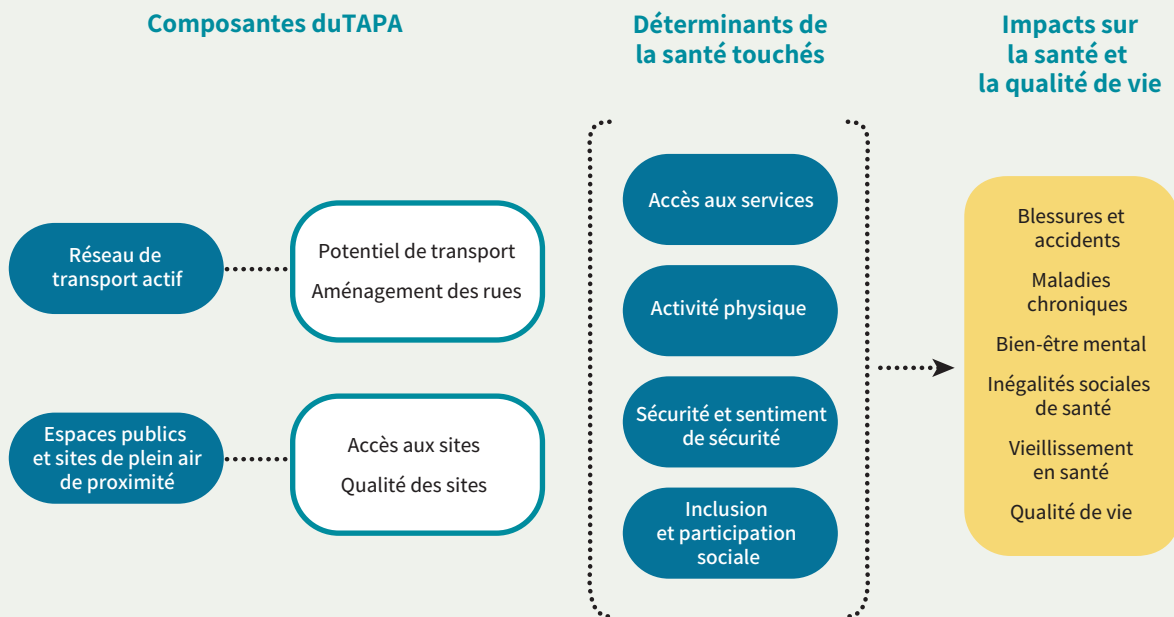
- Vox pop au skate-park, 23 septembre 2025, 6 participants;
- Discussion HLM Étoile de Mer, 20 octobre 2025, 9 participants;
- Activité de marche avec les élèves de l'école Saint-Donat, 9 septembre 2025, environ 200 élèves;
- Café rencontre du Centre d'action bénévole (CAB), 23 septembre, environ 12 personnes.

Effets du TAPA sur la santé et recommandations

Un schéma des effets sur la santé du TAPA est présenté ci-dessous (Figure 3). Le rapport est conçu en 2 sections : une sur les effets de la mobilité, puis l'autre sur les effets des sites de plein air de proximité. Pour la section sur la mobilité, les résultats des consultations sont présentés, suivis d'une analyse succincte des effets à surveiller avec le TAPA actuel, fondée sur le diagnostic de Mobili-T et l'évaluation de santé publique. Enfin, des recommandations visant à maximiser les retombées positives sur la santé sont formulées, appuyées par les cartes produites par Mobili-T pour l'EIS. Pour la section consacrée au plein air de proximité, ce concept est d'abord défini en mettant en évidence ses caractéristiques ainsi que ses impacts potentiels sur la santé et la qualité de vie. Les facteurs favorisant l'accès, de même que les barrières à considérer, sont également présentés. À partir des résultats du sondage électronique, des consultations citoyennes et des visites de terrain effectuées par la DRSPGIM, une analyse des sites de plein air de proximité est réalisée, accompagnée de recommandations spécifiques pour chacun d'eux. La section se conclut par des recommandations générales visant à améliorer l'accessibilité des sites existants et propose des emplacements pour l'ajout de futurs sites au réseau actuel.

Figure 3

Cadre logique des effets potentiels du TAPA sur la santé et ses déterminants



Réseau de transport actif

Potentiel de transport actif à Maria

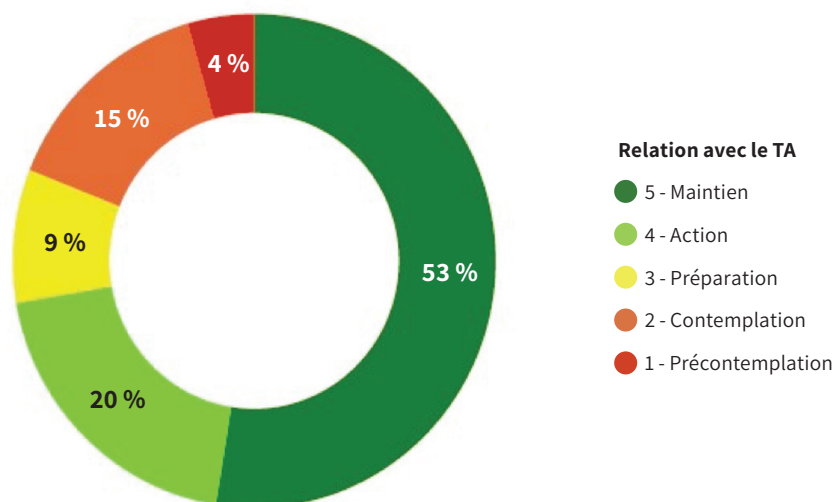
Avant d'examiner l'aménagement des rues proposé dans le TAPA, une analyse globale du potentiel de transport actif à Maria est présentée. Elle s'attarde d'abord aux perceptions du transport actif et aux habitudes de déplacement des Mariennes et Mariens, puis évalue les caractéristiques structurelles de l'environnement bâti en lien avec les déterminants de la santé.

Habitudes de déplacement et stade de préparation

Les stades de Prochaska permettent de segmenter la population selon leur stade de changement de comportement de transport actif (3). Le modèle transthéorique du changement, proposé par Prochaska et DiClemente, décrit le processus de changement comportemental comme une progression à travers plusieurs stades. Son application au comportement de mobilité active a été explorée par des auteurs tels que Jérôme Laviolette (4), afin d'expliquer les mécanismes de changement et d'adapter les interventions en fonction du stade où se situe la population, dans le but de renforcer la motivation. Une question du sondage électronique de la DSPGÎM visait à estimer dans quel stade de changement vis-à-vis le transport actif se trouvent les répondantes et répondants. À Maria, près de 3 répondantes et répondants sur 4 au sondage de la DRSPGÎM se trouvent en maintien ou en action, ce qui signifie que ces individus ont une pratique récente ou régulière du transport actif. Ces individus sont déjà en action et peuvent être soutenus par des actions de consolidation par rapport au transport actif. Une partie notable des répondantes et répondants se trouvent dans des stades (préparation, contemplation, précontemplation) qui nécessitent un accompagnement supplémentaire, des ressources et/ou de la sensibilisation afin de surmonter les obstacles et inconvénients perçus (Figure 4). Pour répondre à cette diversité de besoins et favoriser l'engagement de tous les segments de la population, il est pertinent de mettre en place des mécanismes participatifs permettant aux citoyennes et citoyens de contribuer à la définition et au suivi des actions.

Figure 4

Répartition des répondantes et répondants selon leur stade de changement vis-à-vis l'adoption du transport actif, Sondage DRSPGÎM (n=137)



En ce qui concerne les perceptions à l'égard du transport actif, la grande majorité des répondantes et répondants du sondage sont d'avis que le transport actif est un atout pour la population. Le biais de sélection évident de l'échantillon (les gens favorables au TA risquent d'être plus nombreux à avoir répondu) est à garder en tête dans l'interprétation des résultats. Ensuite, le niveau d'accord est présent mais moins franc pour l'énoncé concernant l'encouragement de la Municipalité de Maria à l'utilisation du transport actif (Figure 5). La vision à l'égard du transport actif de la municipalité pourrait être renouvelée et réaffirmée.

Figure 5

Perceptions entourant le transport actif à Maria, Sondage DRSPGÎM (n= 147)

Niveau d'accord avec « Le développement du TA est un atout pour la population »



Niveau d'accord avec « La municipalité de Maria encourage l'utilisation du TA »



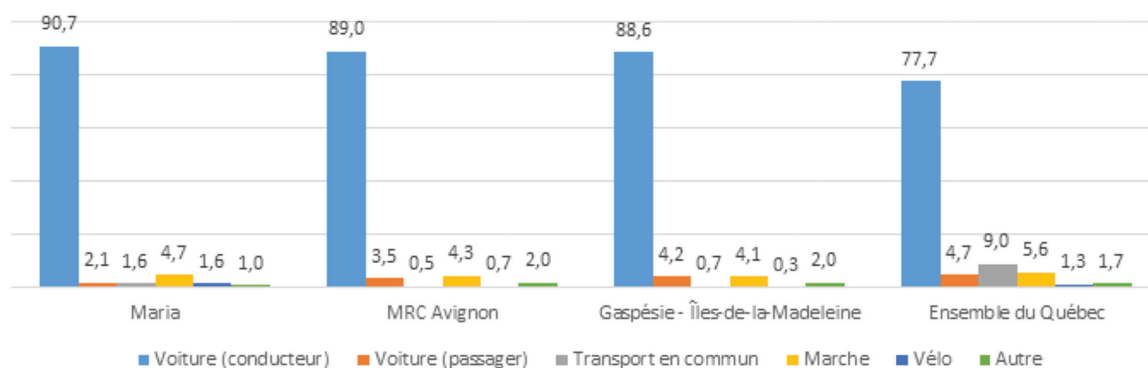
Relation avec le TA

- 1 - Tout à fait d'accord
- 2 - D'accord
- 3 - Ni en désaccord ni d'accord
- 4 - Pas d'accord
- 5 - Pas du tout d'accord
- 6 - Ne sais pas ou ne s'applique pas

En ce qui concerne les habitudes de déplacement : parmi les personnes habitant la municipalité de Maria, 45 % travaillent également dans cette municipalité. Malgré cela, le mode de transport principal de la population est de loin la voiture, suivi de la marche (Figure 6).

Figure 6

Proportion (%) de personnes de 15 ans et plus ayant un travail et un lieu habituel de travail, selon le mode de transport principal, 2021



Les données du sondage électronique illustrent tout de même qu'une grande partie des répondantes et répondants font usage de modes de transport alternatifs à l'automobile pour leurs déplacements utilitaires :

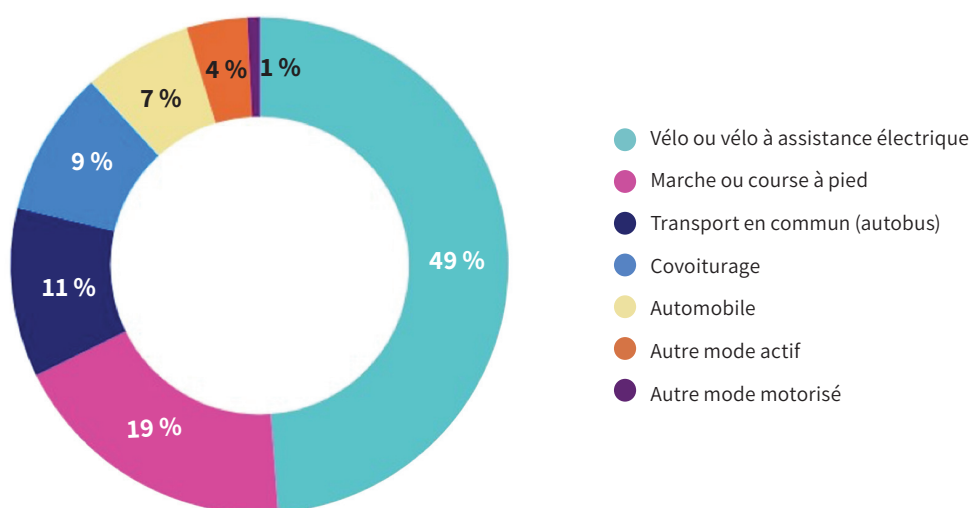
- La moitié des répondantes et répondants utilisent la marche plusieurs fois par semaine (53 %)¹;
- Le tiers des répondantes et répondants utilisent le vélo plusieurs fois par semaine (34 %)².

Selon le sondage, si les répondantes et répondants en avaient la possibilité, ils utiliseraient davantage le vélo, suivi de la marche et puis du transport collectif (Figure 7).

Source : Statistique Canada, Recensement 2021

Figure 7

Mode de transport souhaité pour les déplacements quotidiens, sondage DRSPGÎM (n=127)



1. Le pourcentage est une addition des catégories de fréquence d'utilisation suivantes : « 4 fois par semaine ou plus » et « 2-3 fois par semaine ».

2. Ibid.

Ainsi, selon le profil socioéconomique de Maria, les perceptions et habitudes de déplacement, des atouts et des obstacles par rapport au potentiel de transport peuvent être déduits (Tableau 1).

Tableau 1

Atouts et obstacles entourant le potentiel de transport actif selon le portrait de la population et les habitudes de déplacement

Atouts	Obstacles
<ul style="list-style-type: none">• Le niveau d'éducation et le revenu plus élevés favorisent une réceptivité accrue aux enjeux de mobilité durable, de santé et d'environnement• Le transport actif est perçu favorablement par une bonne partie de la population, et plusieurs sont dans des stades d'action ou de maintien du processus de changement, indiquant une pratique régulière ou récente du transport actif• Un intérêt marqué est exprimé pour l'adoption quotidienne de modes de transport alternatifs, notamment le vélo• Le vieillissement peut aussi être vu comme une opportunité de favoriser l'autonomie et le vieillissement actif par des aménagements adaptés	<ul style="list-style-type: none">• L'automobile demeure le mode de transport dominant, limitant l'adoption du transport actif• Environ un quart des répondantes et répondants se trouvent dans des stades de changement nécessitant davantage de soutien, de sensibilisation ou d'aménagements• Le vieillissement de la population peut entraîner une diminution des capacités fonctionnelles et complexifier les déplacements si les infrastructures ne sont pas adaptées

Recommandations

Pour optimiser le potentiel de transport actif dans la population de Maria :

1. Lors de la révision de la planification stratégique, se doter d'une vision d'orientation sur le transport actif et le plein air de proximité, en mettant à contribution les citoyennes et citoyens de la municipalité pour sa formulation :
 - Considérer la possibilité d'explicitier dans la vision les enjeux transversaux que sont le vieillissement, l'équité et les changements climatiques, afin de profiter des opportunités de financement dans ces domaines.
2. Afin de favoriser la participation citoyenne, créer un comité citoyen sur le transport actif afin d'assurer la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et la mise à jour du plan. Viser une composition diversifiée reflétant les besoins du milieu (âge, genre, capacités, etc.).

Caractéristiques actuelles du centre de Maria

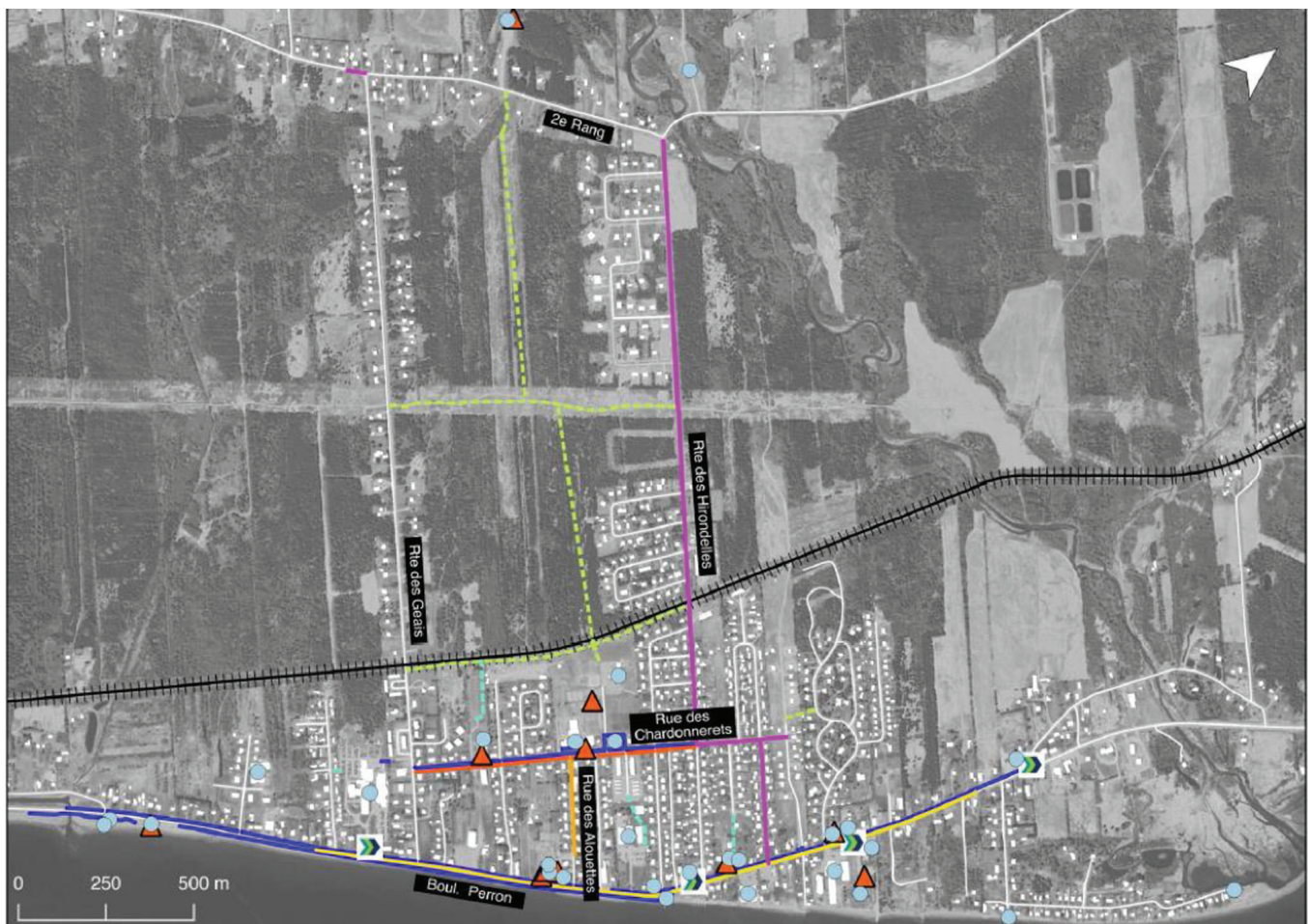
Les caractéristiques de l'environnement bâti influent directement sur la mobilité (5,6), notamment :

- **La mixité des usages** permet un accès à une variété de services (commercial, résidentiel, scolaire, etc.).
- **La densité résidentielle et de logement** génère un achalandage suffisant pour soutenir les services et les infrastructures locales.
- **La compacité** permet d'optimiser la concentration de services en limitant les vides et les discontinuités.
- **La connectivité** facilite les déplacements actifs en offrant des trajets courts et efficaces entre les principaux points d'intérêt.

Ces caractéristiques seront analysées pour le centre de Maria. D'abord, plusieurs infrastructures de TA sont déjà présentes et sont cartographiées à la figure ci-dessous (Figure 8).

Figure 8

Aménagements de transport actif actuels, production Mobili-T



HHH Chemin de fer

Générateur de déplacements

▲ Support à vélos

➡ Arrêt RÉGIM

— Trottoir

— Piste cyclable bidirectionnelle en site propre

— Bande polyvalente bidirectionnelle

— Bande cyclable unidirectionnelle

— Chaussée désignée

— Sentier polyvalent

MOBILI-T
Nos experts-conseils en mobilité durable

Trame urbaine et connectivité

Le noyau villageois de Maria est traversé d'est en ouest par la route 132, une route nationale de juridiction provinciale. Il s'agit d'un axe à fort débit, particulièrement achalandé durant la saison estivale en raison de l'affluence touristique. Deux voies locales perpendiculaires à cet axe – la route des Hirondelles et la route des Geais – desservent les secteurs résidentiels et certains services (école, CPE, centre communautaire). La plupart des îlots résidentiels sont organisés en boucles, rues courbes ou culs-de-sac, avec peu de connexions transversales entre eux, ce qui limite la perméabilité de la trame (Figure 9). La présence de la voie ferrée, qui traverse le village, explique l'interruption abrupte de plusieurs rues se terminant en cul-de-sac. D'un autre côté, certains sentiers sont empruntés de façon formelle et informelle pour réduire les détours imposés par la trame. Ces derniers augmentent la connectivité des déplacements actifs. Ils ne sont pas signalés et se trouvent sur des terrains privés.

Figure 9

Forme et perméabilité de la trame, Maria, ESRI Maps



Densité

Le noyau villageois est plutôt dense. On y compte en moyenne 29,1 personnes par km². À titre de comparaison, les municipalités voisines comme Carleton-sur-Mer et New Richmond ont une densité moyenne respective de 18,4/km² et 21,4/km².

Figure 10

Densité de population par km² pour les aires de diffusion de Maria

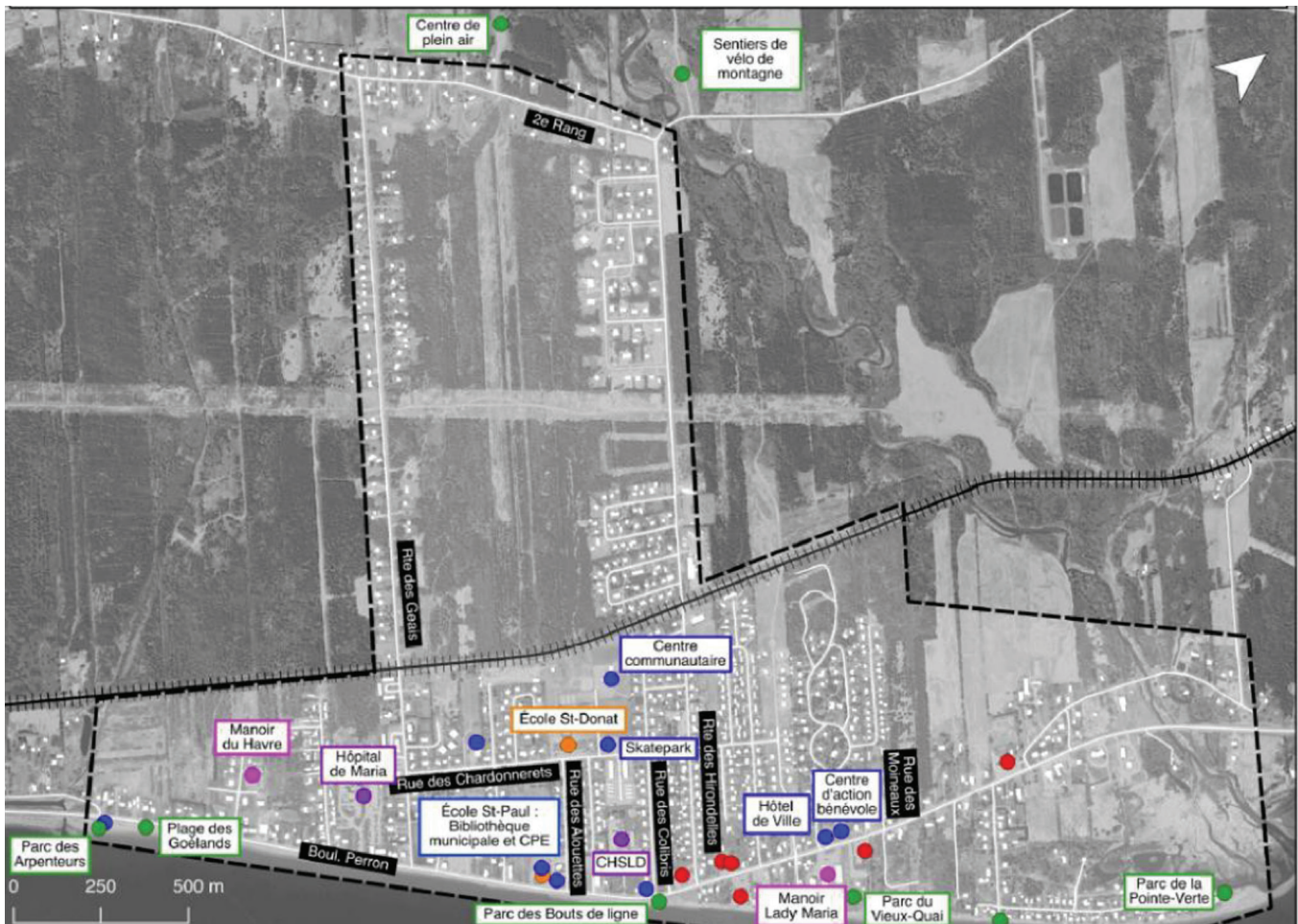


Mixité et accessibilité aux destinations

Le noyau villageois abrite plusieurs générateurs de déplacements qui sont schématisés ci-dessous. Une grande partie des destinations d'intérêt se font en moins de 20 minutes de marche à partir du centre (IGA), ce qui est considéré comme « le temps de marche maximal idéal pour se rendre à une destination d'intérêt pour les piétons âgés » (7).

Figure 11

Générateurs de déplacements, production Mobili-T



Compacité

Comme dans plusieurs centralités gaspésiennes, la compacité du centre-ville de Maria demeure relativement faible, en raison de la présence de « vide » entre les bâtiments ou en façade, ainsi que d'une forte présence de stationnements.

Le tableau 2 ci-dessous présente les principales caractéristiques de l'environnement bâti de la municipalité de Maria. La densité résidentielle relativement élevée constitue un facteur favorable aux déplacements actifs, en réduisant les distances à parcourir. Ce potentiel est renforcé par la diversité des destinations accessibles à courte distance dans le noyau villageois de Maria. À l'état actuel, l'environnement bâti de Maria offre des conditions propices aux déplacements actifs. Toutefois, pour maximiser les bénéfices sur la santé, un réseau viaire bien connecté est nécessaire. L'ajout de connecteurs et de sentiers polyvalents permettra d'améliorer la connectivité du réseau, augmentant ainsi le potentiel de transport actif. Par ailleurs, les discontinuités observées dans le tissu urbain pourraient être atténuées en ciblant les espaces sous-utilisés, afin de les requalifier et d'en diversifier les usages.

Tableau 2

Résumé de l'appréciation de certaines caractéristiques de l'environnement bâti de Maria

Densité :	Bonne
Connectivité :	Moyenne
Compacité :	Faible
Mixité d'usages :	Bonne
Accessibilité aux services :	Bonne

Recommandations

Pour optimiser le potentiel de transport actif dans la population de Maria :

3. Prévoir un règlement qui systématise l'ajout d'un lien de transport actif pour connecter au réseau actuel lors des nouveaux développements résidentiels.
4. Identifier et requalifier les espaces sous-utilisés au centre de Maria (stationnement de l'église, ancien BMR, etc.), en mobilisant le droit de préemption si nécessaire.

Aménagement des rues

Cette section porte sur l'aménagement des rues actuelles et futures du TAPA et leurs effets sur la santé. Il existe un lien étroit entre l'aménagement des rues et les déterminants de la santé. Les constats et principes présentés dans le tableau 3, ci-dessous, serviront de base à l'analyse et aux recommandations du TAPA. La figure 12 illustre la chaîne causale reliant les principes à privilégier dans le cadre du projet aux effets attendus sur la santé. Lorsqu'appliqués, ces principes agissent sur de nombreux déterminants de la santé dont : la sécurité et le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'inclusion et la participation sociale, l'accès aux services, le bien-être mental, la cohésion sociale et l'adaptation aux changements climatiques.

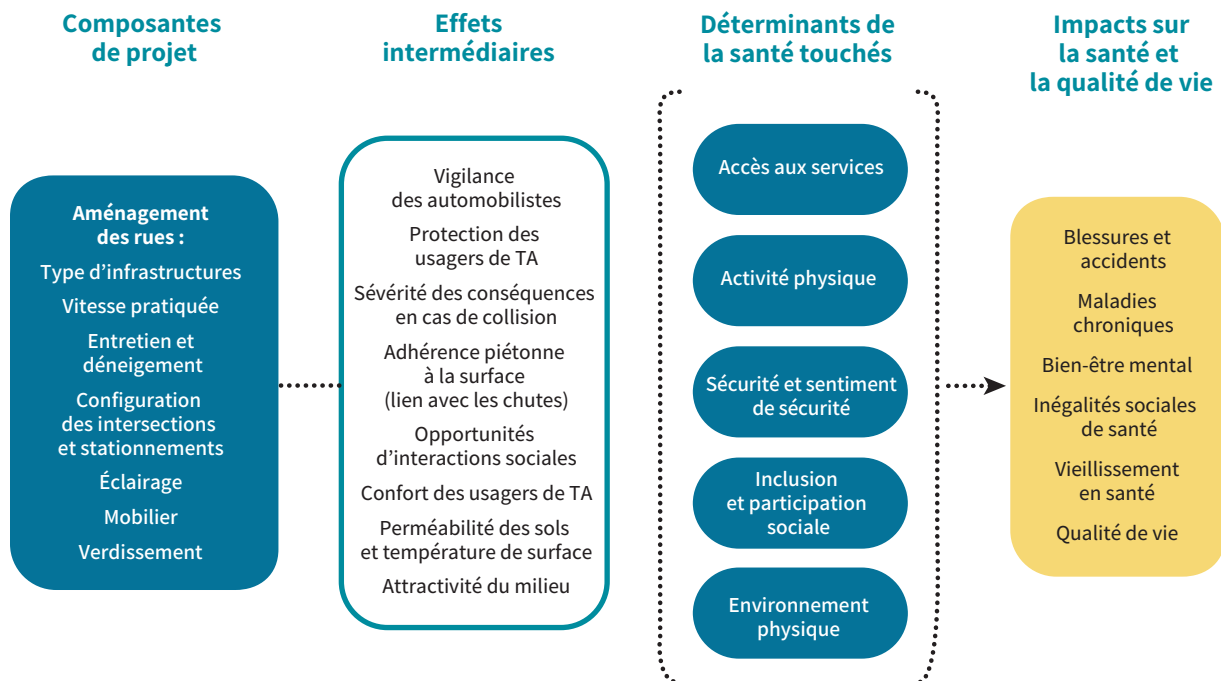
Tableau 3

Principes pour améliorer les déterminants de la santé à travers l'aménagement des rues

Thème	Principes à favoriser
Vitesse (8)	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la vitesse affichée, vu son lien direct avec la gravité des accidents • Apaisement de la circulation, en privilégiant des mesures passives (réduire la largeur des voies de circulation, chicanes) • Sécurisation des intersections (visibilité, marquage, avancées de trottoir, éclairage) • Surfaces planes et continues, sans obstacles • Entretien quatre saisons (neige, glace, bris)
Infrastructures (9)	<p>Pistes multifonctionnelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • À privilégier si l'achalandage est faible • Mettre en place une signalisation (croisements, sens de circulation) • Choix du côté de la rue qui limite les croisements <p>Trottoirs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Largeur minimale de 1,5 m (idéalement 1,8 m) • Bande végétalisée entre rue et trottoir • Pente maximale de 5 % aux entrées charretières, idéalement dans la bande végétalisée • Abaissements de trottoir aux intersections <p>Infrastructures cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Séparation physique avec la circulation motorisée, idéale lorsque possible • Largeur minimale de 1,5 m + 0,5 m de dégagement • Bandes cyclables à éviter dans les secteurs à fort débit ou vitesse
Passages piétons (10, 11)	<ul style="list-style-type: none"> • Un passage piéton est notamment requis si : <ul style="list-style-type: none"> - Proximité d'un lieu qui génère un nombre important de déplacements courts - Absence de passage piéton à proximité ou nombre de traverses actuellement insuffisant • La signalisation des feux piétons devrait être programmée selon la vitesse de marche la plus lente (0,8 m/s) • Les îlots refuges et les avancées de trottoir peuvent sécuriser les traversées longues et/ou dangereuses
Éclairage (12)	<ul style="list-style-type: none"> • Éclairage homogène et confortable • Priorisation des zones de conflit (intersections, passages piétons) • Zones d'ombre à éviter • Éclairage à deux niveaux (rue et infrastructure de TA) pour les zones achalandées
Mobilier urbain (12) (13)	<ul style="list-style-type: none"> • Aires de repos régulières (bancs tous les 200 m idéalement sur les zones achalandées comme les rues commerciales) • Mobilier fonctionnel, inclusif et bien positionné (table de pique-nique, poubelles, fontaines d'eau, toilettes publiques) • Signalisation claire et informative
Verdissement (14)	<ul style="list-style-type: none"> • Végétalisation des axes et générateurs de déplacements • Priorisation des îlots de chaleur dans le verdissement • Choix de végétaux adaptés et non allergènes
Dynamisme des rues (15)	<ul style="list-style-type: none"> • Œuvres d'art publiques • Mise en valeur du patrimoine et des paysages • Espaces conviviaux et relationnels • Mixité des usages (commerces, services, logements)

Figure 12

Résumé des caractéristiques de l'aménagement des rues et leurs effets sur la santé et ses déterminants



Pour assurer l'inclusion sociale, un sentiment de sécurité et une sécurité accrue, un meilleur accès aux services ainsi qu'une augmentation du mode de vie physiquement actif, des recommandations générales s'appliquent à l'aménagement de toutes les rues. Elles peuvent être appliquées lors de la planification d'un nouvel aménagement d'un axe du TAPA ou lors de la réfection d'un secteur ou d'une rue. Elles concernent le verdissement des liens de transport actif, un éclairage suffisant ainsi qu'une attention particulière aux surfaces et au matériel des liens de transport actif (voir Tableau 4).

Tableau 4

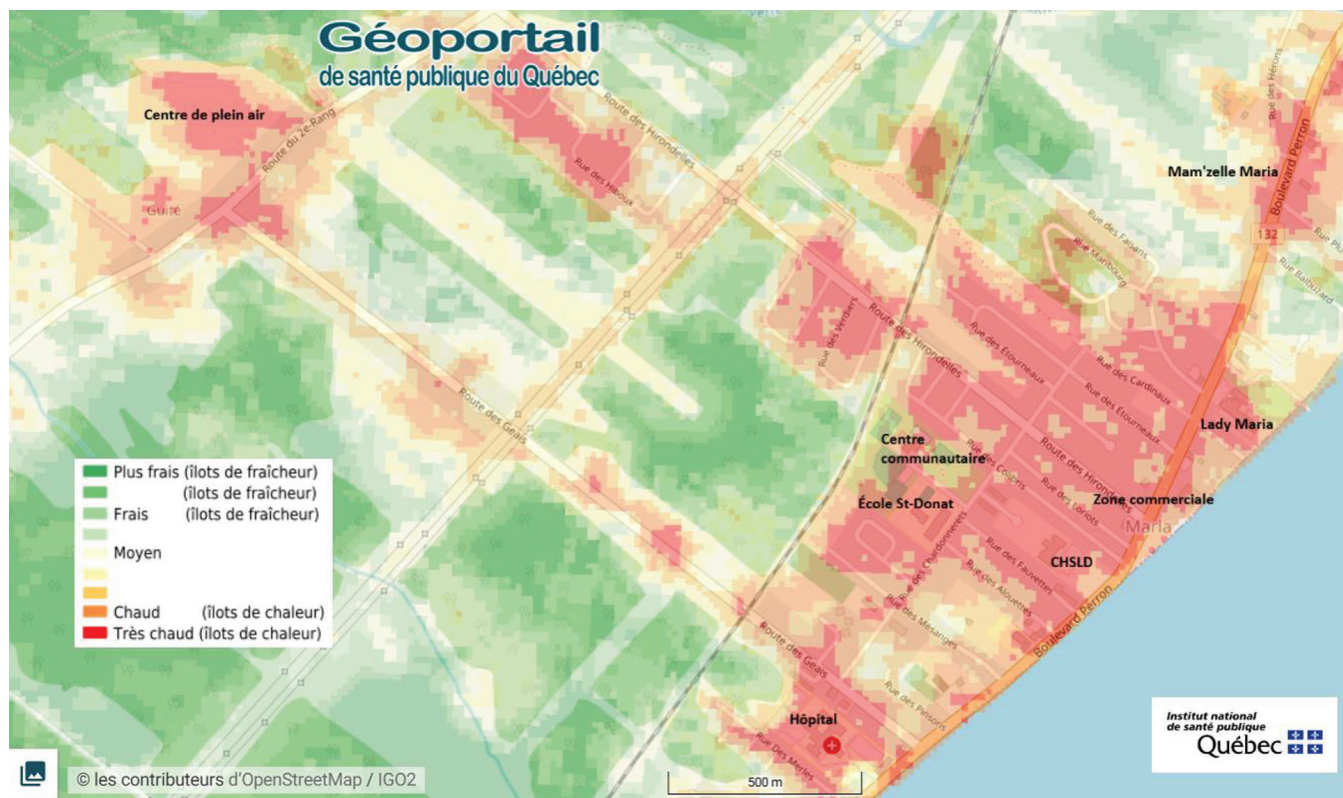
Tableau résumé des considérations transversales à toutes les rues

Thématique	Éléments issus des consultations	Photo	Recommandations
Accessibilité universelle	<p>Surfaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abaissements de trottoir mal enlignés ex. : Chardonnerets • Trottoirs dénivelés sur la 132 • Bris de chaussée sur rues municipales • Poteaux restreignant les entrées 	 <p>Trottoir dénivelé sur la 132 et bris de chaussée sur rue municipale (Fauvettes). Photo Google Maps.</p>	5
Verdissement	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'ombre dans les aires de repos • Grandes superficies de stationnement, zones très chaudes en été 	 <p>Le stationnement du centre communautaire est asphalté, dépourvu de zones d'ombre et très fréquenté par les jeunes et les usagers du centre communautaire et des terrains sportifs.</p>	6
Mobilier	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de toilettes (ex. : centre communautaire) et abreuvoirs • Manque d'aire de repos et bancs (hôpital, HLM étoile de mer, Lady Maria, 132) • Plus d'un tiers des répondantes et répondants (37 %) sont d'avis que les stationnements pour vélos ne sont pas en nombre suffisant 	 <p>Les terrains sportifs/centre communautaire sont dépourvus de toilettes et abreuvoirs.</p>	7
Éclairage	<p>Dans le sondage électronique, un meilleur éclairage est le 4^e facteur (sur 9) le plus mentionné qui augmenterait la fréquence des déplacements actifs des répondantes et répondants</p> <p>Rues dites mal éclairées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hérons, Grives, Geais, Hirondelles, Chardonnerets (segment vers Cardinaux sans aménagements) 	 <p>Chardonnerets, vue sur l'intersection avec Geais</p>	8

En ce qui concerne le verdissement, les données d'îlots de chaleur nous permettent de constater l'étendue des lieux touchés par des températures de surface plus élevées. Plusieurs îlots de chaleur sont des générateurs de déplacements importants du territoire de Maria. De même, certains axes et stationnements sont aussi identifiés comme îlots de chaleur (Figure 13).

Figure 13

Îlots de chaleur dans le secteur du TAPA



Recommandations

5. Aménager les nouvelles voies cyclables et piétonnes pour que les surfaces soient planes et continues, dépourvues d'obstacles, entretenues quatre saisons, de taille suffisante, en intégrant la descente des entrées charretières dans une zone tampon (Figure 14) :

- S'il est impossible d'aménager les descentes des entrées charretières comme mentionné, minimiser la pente (5 %) et prévoir une zone tampon ou un dégagement latéral d'au moins 0,5 m avec la chaussée.

Figure 14

Intégration de la descente des entrées charretières dans zone tampon, Piétons Québec (11)



6. Verdifier le secteur du TAPA pour augmenter le confort du TA et du PA et lutter contre les îlots de chaleur :

- Prioriser les secteurs où des îlots de chaleur sont identifiés particulièrement ceux qui abritent des populations vulnérables (RPA, CHSLD, hôpital, école) et mobiliser les partenaires appropriés pour les terrains privés (ex. : commerçants, écoles, CISSS).
- Profiter de l'implantation des infrastructures et des réaménagements de stationnements pour verdifier en végétalisant les banquettes et les bordures de béton.

7. Ajouter du mobilier favorisant l'utilisation du transport actif :

- Viser des bancs aux 200 m pour les secteurs achalandés comme la promenade sur le boulevard Perron, la rue des Chardonnerets (selon l'emprise disponible), etc.
- Veiller à ce que les bancs et les autres éléments de mobilier urbain n'entravent pas la circulation piétonne ou cyclable, afin de maintenir un corridor dégagé et sécuritaire. Quand l'espace le permet, installer des bancs face à face, afin de favoriser les échanges entre usagers (ex. : rue des Voltigeurs, skatepark).
- Aménager des supports à vélos en nombre suffisant et de bonne qualité (offrant une protection des intempéries) à proximité des commerces, des services, des institutions et des parcs et les protéger des intempéries :
 - Intégrer un règlement prévoyant la mise en place systématique d'espaces de stationnement pour vélos aux règlements d'urbanisme.

8. Bonifier l'éclairage sur les tronçons, sentiers polyvalents et sites du TAPA selon la faisabilité technique et financière :

- Bonifier en priorité l'éclairage des traverses piétonnes existantes et les intersections visées par la consolidation ou l'ajout d'infrastructures.
- Évaluer la possibilité d'intégrer des systèmes d'éclairage à deux niveaux, un éclairant la rue et un autre, situé plus bas, servant à éclairer les infrastructures aux endroits pertinents (par exemple : Alouettes si la piste multifonctionnelle devient permanente).
- Miser sur un éclairage homogène et uniforme des infrastructures piétonnes et cyclistes, en plus de la chaussée, en évitant de créer des zones de noirceur entre les lampadaires.
- Viser un éclairage d'intensité confortable, permettant un équilibre entre l'amélioration de la sécurité et la lutte à la pollution lumineuse (semble varier de 5 à 20 lux dans la littérature) (12).

Les prochaines sections s’attarderont à l’aménagement spécifique des axes de transport actif du TAPA. Elles reposent sur les cartes diagnostiques et de recommandations produites en collaboration avec Mobili-T. Celles-ci sont nécessaires à la compréhension et ont été reportées dans le document.

Boulevard Perron

Le boulevard Perron traverse le noyau villageois. La vitesse signalée passe de 90 km/h à 70 km/h avant la halte routière, puis à 50 km/h vis-à-vis la rue des Merles jusqu’au Lady Maria où la vitesse passe à 70 km/h. Mis à part les mesures prévues au TAPA, la Municipalité a fait la demande au MTMD d’ajouter 3 feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCR) et une demande de réduire la vitesse à 50 km/h sur l’ensemble du tronçon du centre de la municipalité. Le débit de véhicules et de camions est important, particulièrement lors de la saison estivale (voir Tableau 5).

Tableau 5

Indicateurs pour le boulevard Perron, Maria (centre), (Transport Québec)

Indicateur (Année)	Valeur
Débit journalier moyen annuel (2024)	9 700
Débit journalier moyen estival (2024)	10 500
Débit journalier moyen hivernal (2024)	8 700
% camionnage (2024)	9.75
Convivialité vélo	Conviviale

Les aménagements actuels sont des bandes cyclables uniDirectionnelles ainsi que des trottoirs de part et d’autre de la rue pour une grande partie du secteur du centre de la municipalité (Figure 15). Le trottoir côté sud prend fin vis-à-vis la rue des Colibris.

Figure 15

Boulevard Perron, Maria (centre)



Résumé des consultations

- Discontinuité, dénivellations et dégradation du trottoir à plusieurs endroits.
- Manque de lieux de traverse sécuritaires (vis-à-vis, Cardinaux, devant Mam'zelle Maria).
- Traverses actuelles non visibles ou sécuritaires (Figure 16).
- Pas de signalisation de début de la zone scolaire.
- Larges entrées charretières dans le secteur commercial + Lady Maria + Mam'zelle Maria.
- Secteur commercial problématique au niveau du sentiment de sécurité (stationnements, respects des traverses, etc.).
- Courbe dangereuse avant le bureau de poste (Colibris).
- Lien piéton/cycliste souhaité en parallèle de la 132 pour l'éviter.
- Vitesse perçue comme trop élevée.
- Stationnement accotement au niveau de la plage des Goélands dangereux pour les cyclistes, notamment pour l'emportierage (voir Figure 17).

Figure 16

Maria (centre) Traverse vis-à-vis l'hôpital



Figure 17

Boulevard Perron, vis-à-vis la plage des Goélands

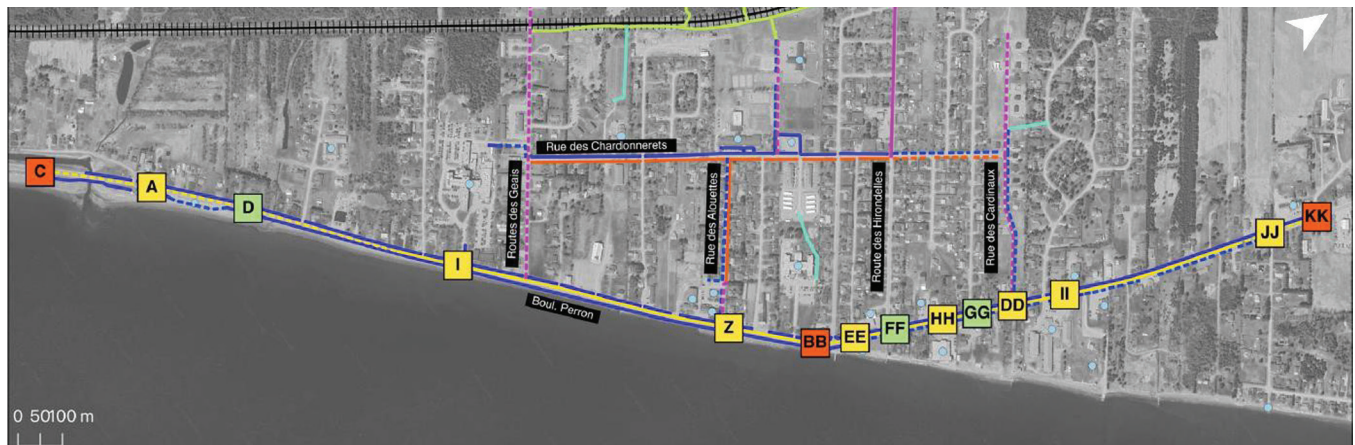


Effets et recommandations

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur du boulevard Perron sont illustrées dans la figure 18, ci-dessous. Elles agissent principalement sur les déterminants de la santé suivants : la sécurité et le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'inclusion et la participation sociale et l'accès aux services. Le tableau 6 sert de légende aux recommandations. Il résume en parallèle une estimation des effets actuels du TAPA sur les déterminants de la santé ainsi que ceux à surveiller.

Figure 18

Résumé des recommandations pour le boulevard Perron, production Mobili-T



● Générateur de déplacements
 ++ Chemin de fer

Aménagements existants

- Trottoir
- Lien piéton
- Sentier informel
- Piste multifonctionnelle et bidirectionnelle en site propre
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Chaussée désignée

Recommandations

- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3

Nouveaux aménagements

- Nouveau trottoir
- Nouvelle piste multifonctionnelle et bidirectionnelle en site propre
- Nouvelle bande cyclable unidirectionnelle
- Nouvelle chaussée désignée

MOBILI-T
 Vos experts-conseils en mobilité durable

Tableau 6

Tableau résumé pour le boulevard Perron

Rue	Mesures du TAPA	Effets anticipés du TAPA actuel	Recommandations (Carte)
Boulevard Perron	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la visibilité des passages piétons existants • Améliorer les espaces de stationnement et les entrées charretières des commerces et des services • Aménager des trottoirs et des pistes cyclables séparés physiquement de la voie de circulation des automobiles • Nivelier le trottoir incliné au nord • Relier le parc des Bouts d’Ligne à la caisse Desjardins, par un trottoir, au sud 	<p>+ Sécurité et sentiment de sécurité (entrées charretières, infrastructures, passages piétons)</p> <p>+ Connectivité (passages et prolongation trottoir)</p> <p>À surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité universelle (surfaces) • Discontinuité des aménagements (sécurité, connectivité) • Manque de lieux de traversées (sécurité et connectivité) • Stationnement dans l’accotement cyclable (sécurité) 	<p>Collaborer avec le MTMD pour :</p> <p>EE, DD et JJ : Ajouter des passages piétons vis-à-vis la cantine Mam’zelle Maria et la rue des Cardinaux en vue de la prolongation de la rue des Chardonnerets</p> <p>A, I, Z, HH et II : Renforcer la visibilité des passages piétons</p> <p>C, KK : Continuer les bandes cyclables uniDirectionnelles jusqu’à la halte routière et jusqu’à la rue des Pluviers + Prolonger le trottoir dans le stationnement de la halte routière</p> <p>D : Formaliser la zone de stationnement en accotement sur rue avec bande cyclable (voir Figure 19)</p> <p>BB : Prolonger le trottoir du côté sud</p> <p>FF : Réduire les entrées charretières des commerces</p> <p>GG : Marquer les intersections avec le boulevard Perron</p>

Figure 19

Bandes cyclables avec stationnement sur rue, Vélosympathique



Secteur hôpital (Geais sud)

Voir le diagnostic Mobili-T pour un rappel cartographié des enjeux (p. 19-21).

Résumé des consultations

- Axe prioritaire selon les consultations :
 - Nommée comme rue où la sécurité est à améliorer autant pour les piétons que cyclistes;
 - Jugée prioritaire pour consolider ou développer par les répondantes et répondants au sondage, autant pour le réseau cyclable que piéton.
- Accotement jugé étroit.
- Vitesse perçue élevée.
- Intersection problématique Geais/Chardonnerets (haies, pas d'aménagement).

Effets et recommandations

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur de l'hôpital sont illustrées dans la figure 20, ci-dessous. Elles agissent principalement sur les déterminants de la santé suivants : la sécurité et le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'inclusion et la participation sociale et l'accès aux services. Le tableau 6 sert de légende aux recommandations. Il résume en parallèle une estimation des effets actuels du TAPA sur les déterminants de la santé ainsi que ceux à surveiller.

Figure 20

Recommandations pour le secteur de l'hôpital, production Mobili-T

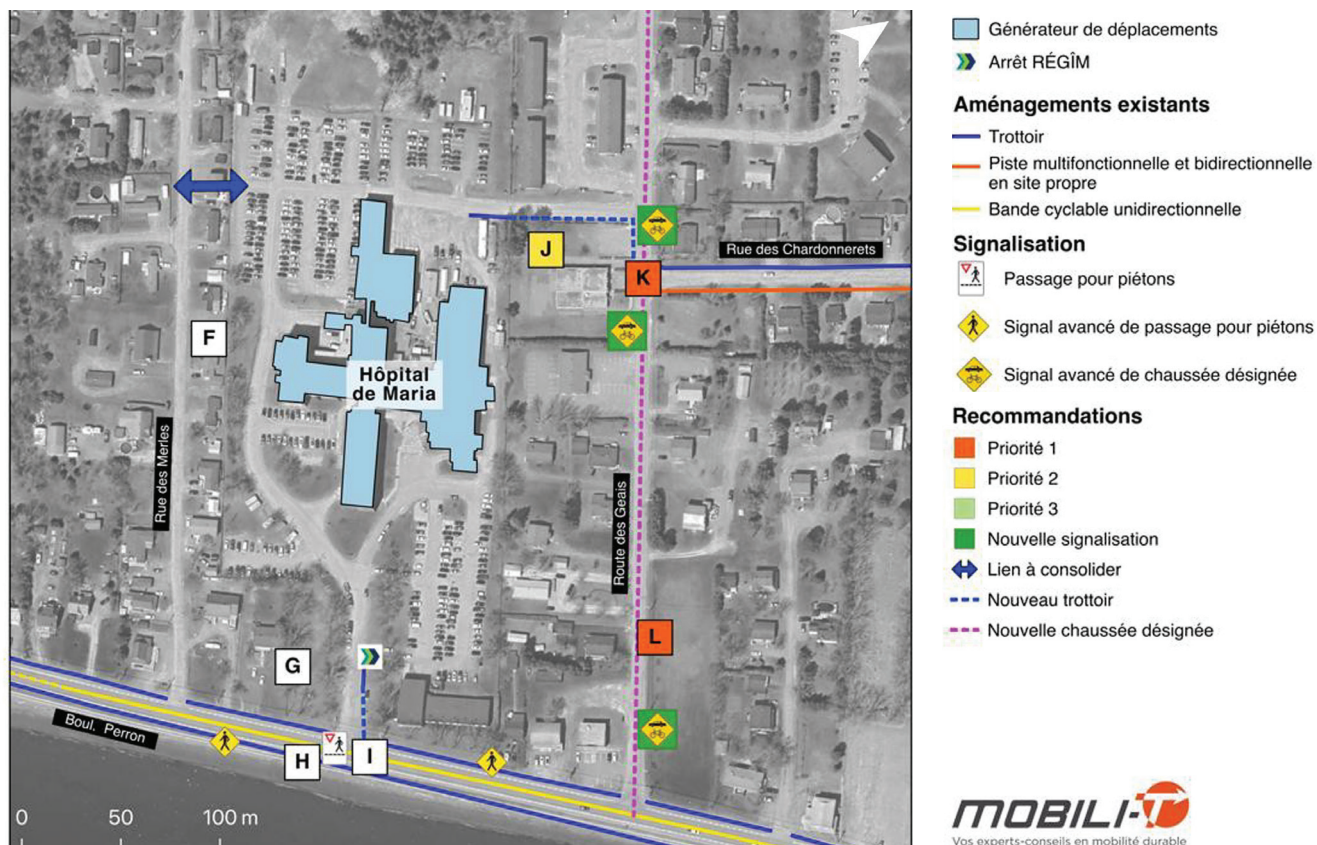


Tableau 7

Tableau résumé le secteur de l'hôpital

Rue	Mesures du TAPA	Effets anticipés du TAPA actuel	Recommandations (Carte)
Geais sud	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un trottoir • Aménager des bandes cyclables avec un marquage au sol sur la chaussée • Aménager un passage piéton au front de la rue des Chardonnerets 	<p>+ Sécurité et sentiment de sécurité</p> <p>+ AP</p> <p>+/- Connectivité (Geais sud uniquement)</p> <p>À surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vitesse (sécurité et sentiment de sécurité) • Intersection avec la rue des Chardonnerets (sécurité) 	<p>K - Aménager une intersection sécurisée Chardonnerets/Geais</p> <p>J - Ajouter un trottoir pour relier l'hôpital à la rue des Geais sud</p> <p>L - Ajouter des mesures d'apaisement de la circulation sur la route des Geais (40 km/h) et de la signalisation pour une chaussée désignée</p>
Merles	Aucun		<p>F - Évaluer la possibilité de créer un passage permettant de relier la rue à l'hôpital</p>
Terrain hôpital	Aucun		<p>G - Compléter le trottoir de l'arrêt de la RÉGIM jusqu'au boulevard Perron</p> <p>Collaborer avec le CISSS de la Gaspésie pour mettre en place une zone santé</p>

Secteur école (rue des Chardonnerets et autres rues résidentielles)

Voir le diagnostic Mobili-T pour un rappel cartographié des enjeux (pages 23 à 26).

Résumé des consultations

La rue des Chardonnerets a bénéficié de nouveaux aménagements au courant de la dernière année (Figure 21). Elle semble davantage utilisée, plus sécuritaire à vélo et surtout à pied, et la cohabitation semble améliorée (Figure 22).

Figure 21

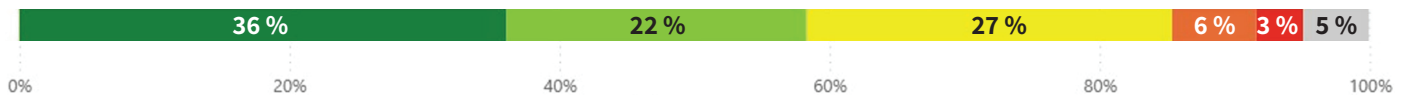
Rue des Chardonnerets



Figure 22

Niveau d'accord avec les énoncés concernant les aménagements sur la rue des Chardonnerets, sondage électronique DRSPGÎM

Niveau d'accord avec « J'utilise davantage la rue depuis les travaux »



Niveau d'accord avec « Je me sens davantage en sécurité à pied depuis les travaux »



Niveau d'accord avec « La cohabitation des usagers de la route et des résidents est améliorée depuis les travaux »



Niveau d'accord avec « Je me sens davantage en sécurité à vélo depuis les travaux »



Relation avec le TA

- 1 - Tout à fait d'accord
- 2 - D'accord
- 3 - Ni en désaccord ni d'accord
- 4 - Pas d'accord
- 5 - Pas du tout d'accord
- 6 - Ne sais pas ou ne s'applique pas

Les commentaires suivants sont émis sur la rue des Chardonnerets :

- Souhait de prolongation vers la rue des Cardinaux.
- Sensibilisation sur les usages est souhaitée (piste multifonctionnelle ou cyclable).
- Intersections avec rue des Chardonnerets (Geais, Hirondelles), faible visibilité et sous éclairées.

Les commentaires suivants sont émis sur la rue des Voltigeurs :

- Dangereux à pied lors des évènements vu la discontinuité des aménagements (Figure 23).
- Aucun marquage au sol pour les cases de stationnements (Figure 24).
- L'accès aux sentiers derrière les terrains est limité par la clôture (Figure 25).

Figure 23

Rue des Voltigeurs



Figure 24

Stationnement du centre communautaire, rue des Voltigeurs



Figure 25

Entrée du sentier polyvalent, terrain sportif de la rue des Voltigeurs

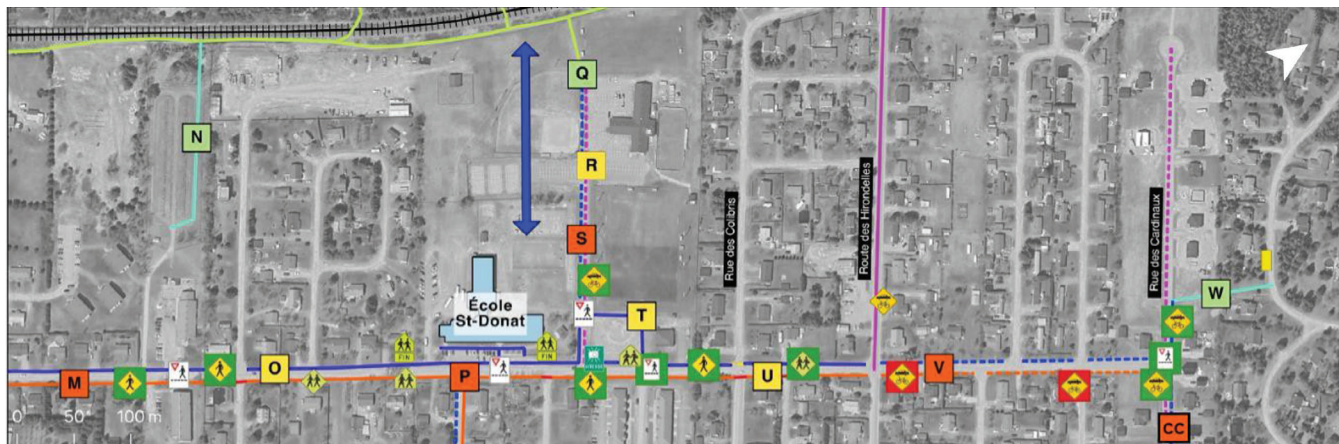


Effets et recommandations

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur de l'école sont illustrées dans la figure 26, ci-dessous. Elles agissent principalement sur les déterminants de la santé suivants : la sécurité et le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'inclusion et la participation sociale, l'accès aux services, la cohésion sociale et l'adaptation aux changements climatiques. Le tableau 8 sert de légende aux recommandations. Il résume en parallèle une estimation des effets actuels du TAPA sur les déterminants de la santé ainsi que ceux à surveiller.

Figure 26

Résumé des recommandations pour le secteur de l'école Saint-Donat



- Générateur de déplacements
- Chemin de fer
- Aménagements existants**
- Trottoir
- Lien piéton
- Sentier informel
- Piste multifonctionnelle et bidirectionnelle en site propre
- Chaussée désignée

- Signalisation**
- Début d'une zone scolaire
- Fin d'une zone scolaire
- Signal avancé d'une zone scolaire
- Passage pour piétons
- Signal avancé de passage pour piétons
- Signal avancé de chaussée désignée
- Brigadier statique

- Recommandations**
- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3
- Nouvelle signalisation
- Signalisation à retirer
- Lien à consolider
- Nouveau trottoir
- Nouvelle chaussée désignée
- Nouvelle piste multifonctionnelle et bidirectionnelle en site propre



Tableau 8

Tableau résumé pour le secteur de l'école Saint-Donat

Rue	Mesures du TAPA	Effets anticipés du TAPA actuel	Recommandations (Carte)
Chardonnerets	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un trottoir au nord • Aménager une piste cyclable au sud • Réduire au minimum la largeur de la voie de circulation des automobiles • Améliorer les espaces de stationnement et les entrées charretières des lieux communautaires • Aménager un passage piéton au front de l'école Saint-Donat • Aménager un passage piéton vis-à-vis le CPE 	<p>+ Sécurité et sentiment de sécurité</p> <p>+ Activité physique</p> <p>+ Accès aux services</p> <p>À surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signalisation (sécurité et accessibilité) • Intersections (sécurité) • Planification d'ensemble (connectivité) 	<p>M – Uniformiser la signalisation pour permettre une piste multifonctionnelle</p> <p>N – Aménager le sentier informel derrière le cimetière</p> <p>O – Marquer adéquatement les intersections</p> <p>P – Reconfigurer les délinéateurs pour améliorer la visibilité au croisement Alouettes</p> <p>U – Améliorer le triangle de visibilité</p> <p>V – Poursuivre les aménagements à l'est de la rue des Chardonnerets</p>
Voltigeurs	Aucun	<p>À surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité des piétons et cyclistes lors d'évènements • Planification d'ensemble (connectivité) 	<p>Q – Élargir l'ouverture et aménager un tracé pour l'accès aux sentiers</p> <p>R – Réaménager le stationnement rue des Voltigeurs lors des travaux au centre communautaire</p> <p>S – Prolonger le trottoir et implanter une chaussée désignée</p>
Skatepark	Aucun		<p>T – Améliorer la lisibilité et le marquage du dépose-minute</p>
Étourneaux	Voie d'accès (chaussée désignée visée pour accéder à la rue des Chardonnerets est)	<p>À surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planification d'ensemble (cohérence pour la connectivité) 	<p>CC – Viser plutôt la rue des Cardinaux comme axe</p>
Cardinaux	Relier la rue des Cardinaux à Maribourg avec un connecteur	<p>+ Connectivité</p> <p>À surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité universelle 	<p>CC – Ajouter une chaussée désignée et continuer le trottoir</p> <p>W – Élargir l'espace entre les poteaux du connecteur</p>

Alouettes

Voir le diagnostic Mobili-T pour un rappel cartographié des enjeux (pages 32 à 34). La rue des Alouettes a bénéficié de nouveaux aménagements au courant de la dernière année (Figure 27).

Figure 27

Aménagement temporaire sur la rue des Alouettes



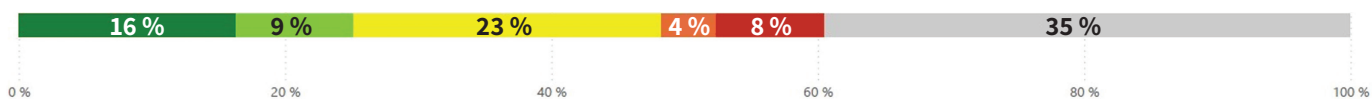
Résumé des consultations

- Blocs de béton encombrants pour vélos et forcent un contournement à sens inverse de la circulation.
- Délinéateurs et les blocs limitent les manœuvres des cyclistes.
- Visibilité réduite avec bandes réfléchissantes.
- Sens unique apprécié, mais la signalisation pourrait être clarifiée.
- La sécurité à pied et à vélo semble améliorée avec les nouveaux aménagements (Figure 28).
- La rue est légèrement plus fréquentée par une partie des répondantes et répondants, mais une grande partie ne la fréquente pas davantage (Figure 28).
- La majorité des répondantes et répondants estiment que la cohabitation s'est améliorée, bien que plusieurs aient choisi de s'abstenir ou de demeurer neutres (Figure 28).

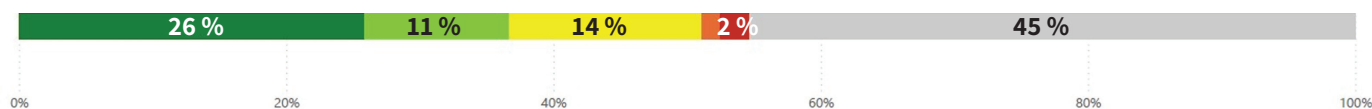
Figure 28

Niveau d'accord avec les énoncés sur les aménagements sur la rue des Alouettes

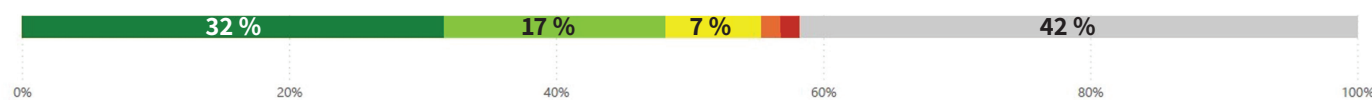
Niveau d'accord avec « J'utilise davantage la rue depuis les nouveaux aménagements »



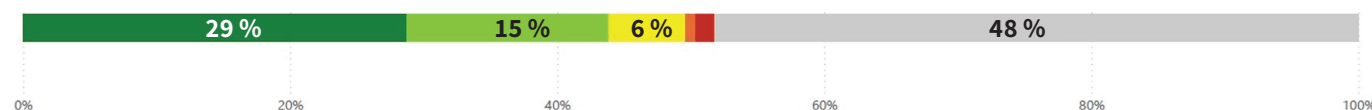
Niveau d'accord avec « La cohabitation des usagers de la route est améliorée depuis les nouveaux aménagements »



Niveau d'accord avec « Je me sens davantage en sécurité à pied depuis les nouveaux aménagements »



Niveau d'accord avec « Je me sens davantage en sécurité à vélo depuis les nouveaux aménagements »



Relation avec le TA

- 1 - Tout à fait d'accord
- 2 - D'accord
- 3 - Ni en désaccord ni d'accord
- 4 - Pas d'accord
- 5 - Pas du tout d'accord
- 6 - Ne sais pas ou ne s'applique pas

Effets et recommandations

Les recommandations de la DRSPGÎM pour l'école Saint-Paul (secteur Alouettes) sont illustrées dans la figure 29, ci-dessous. Elles agissent principalement sur les déterminants de la santé suivants : la sécurité et le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'inclusion et la participation sociale, et l'accès aux services. Le tableau 9 sert de légende aux recommandations. Il résume en parallèle une estimation des effets actuels du TAPA sur les déterminants de la santé ainsi que ceux à surveiller.

Figure 29

Résumé des recommandations pour le secteur Alouettes (école Saint-Paul et CHSLD)



Tableau 9

Tableau résumé pour le secteur Alouettes (école Saint-Paul et CHSLD)

Mesures du TAPA	Effets anticipés du TAPA actuel	Recommandations (Carte)
<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de la rue en sens unique. • Test d'un aménagement temporaire multifonctionnel biDirectionnel • Passage piéton vis-à-vis le service de garde 	<ul style="list-style-type: none"> + Sécurité et sentiment de sécurité + Activité physique + Accès aux services <p>À surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité des aménagements (connectivité) • Manœuvres imposées par les délinéateurs (sécurité et sentiment de sécurité) 	<p>X – Aménager un trottoir avec l'emprise disponible</p> <p>Y – Retirer les blocs de béton et implanter une chaussée désignée sur le sud de la rue des Alouettes, ou évaluer l'option de prolonger la piste multifonctionnelle</p> <p>Z – Améliorer la visibilité du passage piéton sur la 132</p> <p>AA – Formaliser le passage entre le CHSLD et le jardin communautaire</p>

Secteur vers le nord et tour du rang 2

Le tour du rang 2 est un circuit pratiqué pour la marche et pour le vélo utilitaire. De même, les axes de la route des Geais et la route des Hirondelles permettent d'accéder aux quartiers résidentiels. Ces rues sont utilisées pour le camionnage et sont dépourvues d'aménagement. La vision municipale est d'encourager les déplacements par l'aménagement de sentiers polyvalents entre le centre communautaire et le rang 2 (Figure 30). Il s'agit pour l'instant de terrains privés pour lesquels des ententes doivent être formalisées. Le chemin de fer et l'absence de passage à niveau pour y accéder est aussi un obstacle (Figure 31). Voir diagnostic Mobili-T (p. 27, 40, 41) pour un rappel des enjeux.

Figure 30

Sentier polyvalent



Figure 31

Sentier polyvalent et voie ferrée



Résumé des consultations

Sentiers polyvalents :

- Sentiers souhaités car déjà très empruntés de façon informelle.
- Manque de signalisation, carte souhaitée.
- Souhait d'être éclairé et entretenu.
- Pas de lieu de traversée sécuritaire pour rejoindre le centre de plein air (Figure 32).

Geais nord et Hirondelles nord :

- La route des Geais est nommée comme rue où la sécurité est à améliorer autant pour les piétons que cyclistes, suivi de la route des Hirondelles.
- La route des Geais est jugée la plus prioritaire pour consolider ou développer par les répondantes et répondants au sondage, autant pour le réseau cyclable que piéton, suivi de la route des Hirondelles.
- Les deux rues sont très fréquentées et jugées étroites.
- Sentiment de sécurité faible vu l'absence d'aménagement.

Figure 32

Sortie du sentier polyvalent, vis-à-vis le centre de plein air



Effets et recommandations

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur tour du 2^e rang sont illustrées dans la figure 33, ci-dessous. Elles agissent principalement sur les déterminants de la santé suivants : la sécurité et le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'inclusion et la participation sociale, et l'accès aux services. Le tableau 10 sert de légende aux recommandations. Il résume en parallèle une estimation des effets actuels du TAPA sur les déterminants de la santé ainsi que ceux à surveiller.

Figure 33

Résumé des recommandations pour le secteur nord (tour du 2^e rang)

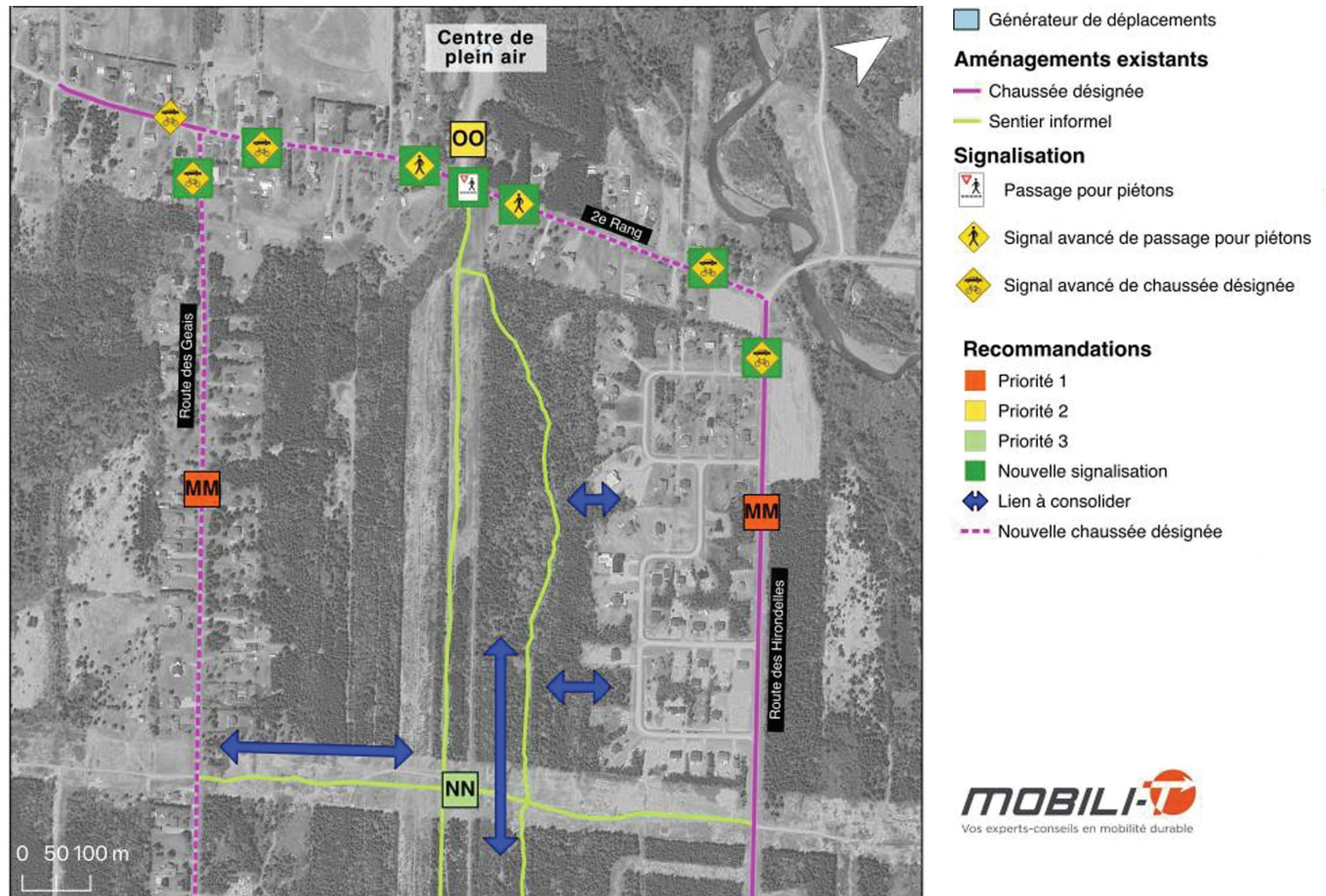


Tableau 10

Tableau résumé pour le secteur nord

Rue	Mesures du TAPA	Effets anticipés du TAPA actuel	Recommandations (Carte)
Sentiers polyvalents	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des sentiers dans les terrains privés nord-sud • Aménager un sentier dans l'emprise Hydro-Québec • Collecteur Hiboux : aménager un accès vers le futur sentier polyvalent 	+ Connectivité + Activité physique + Accès aux espaces verts À surveiller : <ul style="list-style-type: none"> • Éclairage (sentiment de sécurité) • Surfaces (accessibilité universelle) 	NN – Développer les sentiers polyvalents comme offre récréative et utilitaire en assurant une connexion aux secteurs résidentiels
Rang 2			OO – Ajouter une traverse vis-à-vis le centre de plein air
Hirondelles nord	Évaluer la possibilité de : <ul style="list-style-type: none"> • Accotement asphalté ou élargi 		MM – Implanter à court terme des chaussées désignées en abaissant la vitesse (40 km/h). Évaluer la possibilité à long terme d'agrandir les accotements pour installer des bandes multifonctionnelles uniDirectionnelles
Geais nord	<ul style="list-style-type: none"> • Transformer en chaussée désignée 		

Espaces publics et sites de plein air de proximité

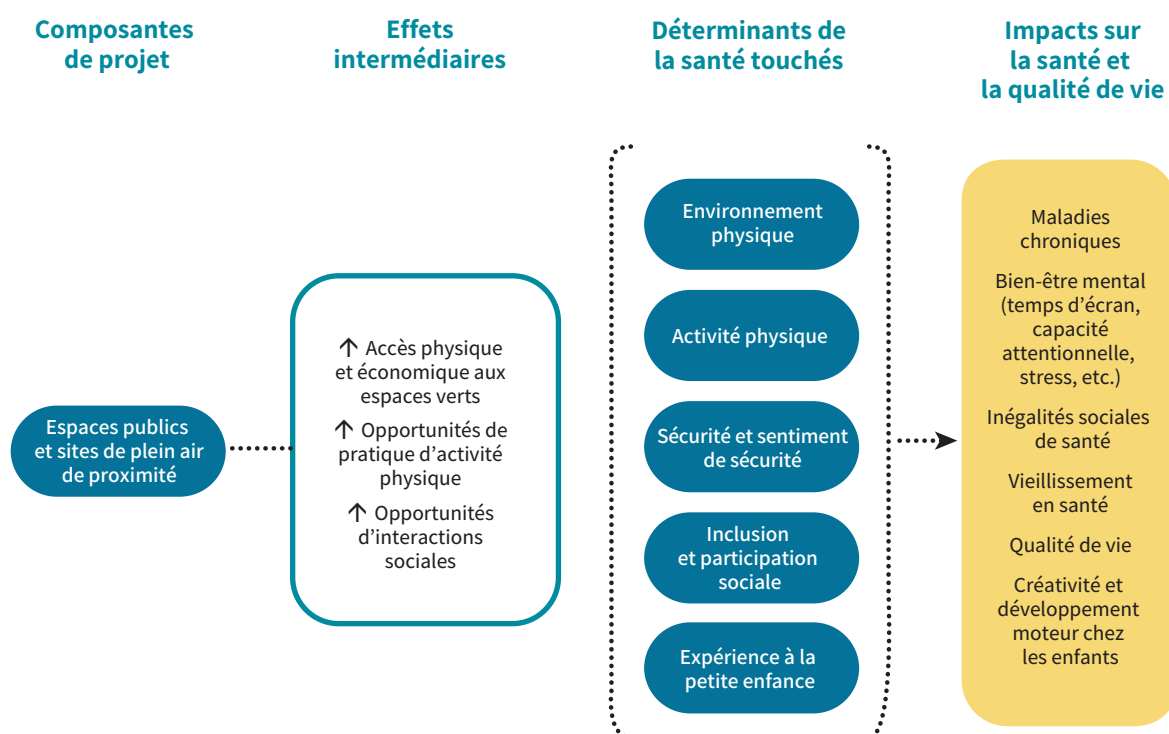
Dans le cadre du TAPA, la municipalité de Maria exprime clairement sa volonté de connecter son réseau de transport actif aux sites de plein air et aux parcs situés sur son territoire. Cette section d'analyse présente les effets de l'accès aux espaces de plein air de proximité (PAP) et aux parcs sur la santé, tout en examinant les facteurs qui facilitent ou entravent leur accessibilité. Elle inclut également une évaluation des installations existantes ainsi que des propositions d'emplacements potentiels pour enrichir le réseau de PAP et de parcs.

Les sites de plein air de proximité sont des lieux aménagés ou pas, permettant un contact régulier et direct avec des éléments de la nature tout au long de l'année et se trouvant au sein même des milieux de vie. Ils permettent la pratique libre d'une activité récréative accessible en matière d'équipement, de niveau d'expertise et de coûts associés.

De nombreuses études associent désormais les activités récréatives en nature à des bienfaits pour la santé physique, mentale et cognitive. Ces effets positifs dépendent notamment de la durée et de la fréquence de l'exposition à la nature. La figure 34 les résume. L'offre et l'accès à des espaces de PAP permettent à la population de jouir de ces bienfaits.

Figure 34

Résumé des caractéristiques des espaces et sites de plein air de proximité et des impacts sur la santé qui sont associés à leur utilisation



Les données actuelles ne permettent pas d'établir une distance optimale entre les espaces verts, dont les parcs et sites de PAP, et le domicile qui permettrait de profiter pleinement des bienfaits du contact avec des espaces naturels de proximité. Toutefois, l'OMS recommande que chaque citoyenne et citoyen dispose d'un espace vert à environ 300 mètres de la maison. De plus, il est également mentionné que 500 mètres du domicile est la limite psychologique au-delà de laquelle un parc n'est plus considéré comme accessible à la marche par les usagers. Selon l'usage et le type de parc, les distances peuvent varier (16). Le tableau ci-dessous, adapté de la fiche de la DSP de la Montérégie, sur les parcs et espaces verts, propose des distances qui devraient séparer le domicile du parc pour maximiser l'accessibilité (16).

Tableau 11

Types de parcs et distances suggérées du domicile pour l'accessibilité

Typologie	Distance du domicile
Îlots de verdure, mini-parc et placette : petit espace aménagé pour permettre le repos, la détente	Moins de 400 m
Parc de voisinage : destiné aux habitants résidant à proximité	400 à 800 m ou 5 minutes à pied
Parc de quartier ou secteur : destiné aux résidents du quartier ou du secteur	Jusqu'à 1,5 km ou 10 à 15 minutes de marche
Parc-école : destiné à tous les élèves et aux résidents du quartier	Jusqu'à 1,5 km ou 10 à 15 minutes de marche
Parc municipal : destiné à tous les citoyennes et citoyens de la municipalité	Distance variable. Accessible à vélo et en transport collectif
Parc régional : destiné aux habitants d'une région, il dessert un plus grand territoire	Distance variable. Accessible à vélo et en transport collectif

Principes pour favoriser l'accès et la pratique d'activité physique de loisirs à travers le plein air de proximité

L'accès aux sites de plein air de proximité est plus qu'une question de distance. Cette proximité avec les milieux de vie des citoyennes et citoyens est certes essentielle, mais plusieurs études suggèrent fortement de prendre en compte les éléments suivants pour optimiser les retombées sur l'inclusion et la participation sociale, le bien-être mental, la pratique de l'activité physique, la réduction des inégalités sociales de santé (17) (18).

Tableau 12

Résumé des principes favorables à la santé et ses déterminants pour les sites de plein air de proximité

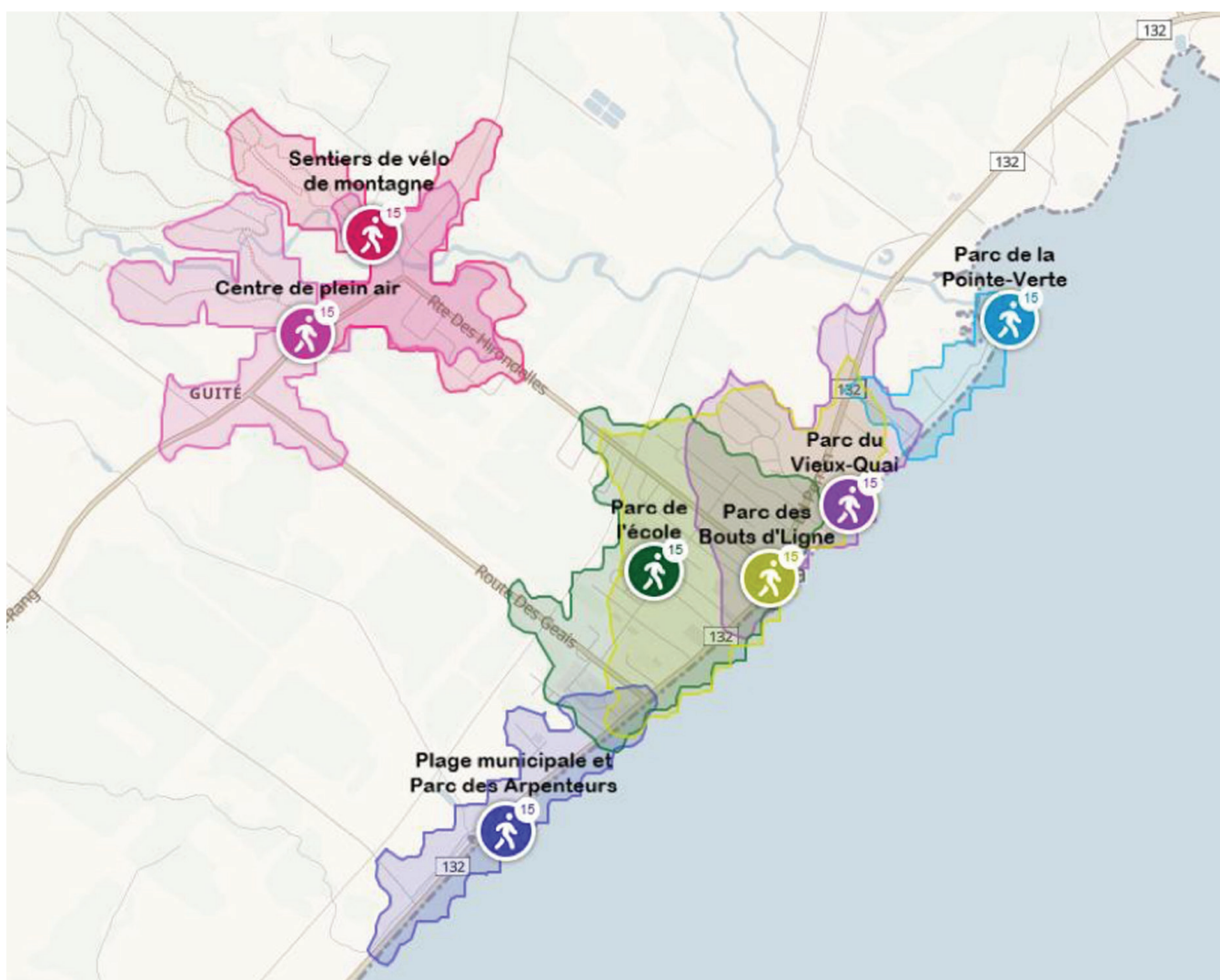
Thème	Principes à favoriser
Diversité des espaces	Offrir une variété de lieux (sentiers, parcs, plans d'eau) accessibles en toutes saisons
Accessibilité physique	Multiplicité et proximité des espaces ainsi qu'un accès pour tous les niveaux de pratique
Accessibilité économique	Activités gratuites ou à faible coût
Réponse aux besoins variés	Activités compatibles pour plusieurs usages (solitude, activité physique, créativité, déplacements)
Qualité des aménagements	Entretien (quatre saisons) et signalisation adéquate ainsi que des commodités (toilettes, bancs, tables, fontaines, éclairage, esthétisme)
Valorisation du milieu	Mettre en valeur les attraits naturels (ensoleillement, végétation, paysages)
Convivialité et inclusion	Favoriser les échanges intergénérationnels, la proximité entre les pairs ainsi que le sentiment d'appartenance et de sécurité
Encadrement et animation	Offre d'activités programmées et encadrement disponible

Analyse des accès aux sites de plein air et aux parcs actuels

Les sites de plein air de proximité (PAP) et leur accessibilité à pied sont cartographiés ci-dessous (Figure 35). À noter que les sentiers pédestres du rang 3 ne sont pas représentés sur cette carte. À noter aussi que l'ensemble des sites sont accessibles à partir du centre de la municipalité en moins de 15 minutes à vélo. Les zones bien couvertes en sites de plein air correspondent principalement à la zone densément peuplée du centre de Maria. Les sites de la Pointe-Verte, de la plage municipale, du centre de plein air et de vélo de montagne sont moins facilement accessibles à pied pour une grande partie des résidents de Maria. Concernant la répartition géographique des sites, la majorité des installations se trouvent en bordure de la route 132. La volonté de la municipalité est aussi d'implanter davantage de parcs dans les nouveaux développements, dans le secteur est de la municipalité. Une attention particulière à la distribution des sites de plein air devra être accordée (notamment, assurer de bonifier l'offre à l'ouest de la municipalité).

Figure 35




Carte de l'accessibilité à la marche des sites de plein air de proximité de Maria



Le tableau 13 ci-dessous présente les atouts en matière d'accessibilité perçus pour chacun des sites de plein air de proximité (PAP) de Maria, accompagnée des commentaires d'analyse (recommandations) correspondants. Ces informations proviennent du sondage électronique ainsi que d'une visite terrain effectuée par la DRSPGÎM. Les éléments relatifs aux routes et aux voies d'accès vers ces sites ont déjà été abordés dans les sections précédentes du rapport. Il convient de souligner que les pistes d'action proposées découlent directement des principes favorisant le PAP et qui ont été présentés antérieurement.

Tableau 13

Tableau résumant les caractéristiques et recommandations par site de plein air de Maria

Secteurs	Atouts en matière d'accessibilité	Recommandations
<p>Centre de plein air</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Affichage sur place (carte, horaire, tarifs) • Prêt d'équipement gratuit • Commodités variées (parc, bancs, eau, toilettes, coin pour se réchauffer, réparation de vélo) • Information accessible en ligne 	<ul style="list-style-type: none"> • Connecter le centre de plein air au réseau cyclable en raison de son éloignement du noyau villageois • Communiquer davantage les possibilités d'accès aux sentiers en période estivale • Ajouter des supports à vélos • Compte tenu du portrait sociodémographique, offrir des options de gratuité d'accessibilité aux sentiers pour les enfants, aînés et personnes à faible revenu • Rendre l'accès à la bâtisse possible en toute saison • Adapter les sentiers pour poussettes, chariots et personnes à mobilité réduite • Évaluer l'ajout d'éclairage • Élargir les heures d'ouverture
<p>Sentiers de vélo de montagne</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Informations disponibles en ligne (carte, tarifs, consignes) • Affichage sur les lieux d'accès 	<ul style="list-style-type: none"> • Connecter les sentiers de vélo de montagne au réseau cyclable en raison de son éloignement du noyau villageois • Ajouter des options de gratuité • Faciliter la lecture des cartes • Offrir un prêt d'équipement • Étendre l'accès à d'autres saisons • Valider les informations entre le site du Mont St-Joseph et celui de la municipalité
<p>Parc de la Pointe-Verte</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Affichage sur place et en ligne • Commodités : tables, bancs, poubelles, zones d'ombre • Accès gratuit 	<ul style="list-style-type: none"> • Connecter le parc de la Pointe-Verte au réseau cyclable en raison de son éloignement du noyau villageois • Ajouter de l'affichage sur la 132 • Installer des supports à vélos • Favoriser l'accès en toute saison • Maintenir l'attractivité par l'entretien et le verdissement

Secteurs	Atouts en matière d'accessibilité	Recommandations
<p>Parc du Vieux-Quai</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Proximité du noyau citoyen (Lady Maria) • Nombreuses commodités et activités variées (parc, terrain pétanque, jardinage, etc.) • Bloc sanitaire sur place • Accès gratuit et arrêt de la RÉGIM à proximité • Présence de supports à vélos • Possibilité d'échanges intergénérationnels 	<ul style="list-style-type: none"> • Prolonger l'ouverture du bloc sanitaire en début et fin de saison • Ajout d'abreuvoir extérieur • L'accès direct au Lady Maria à entretenir pour faciliter l'accès avec les aides à la mobilité réduite • Ajouter de petits sentiers à ceux existant pour faciliter l'accès direct aux différentes parties du site (raccourcis sur le gazon actuellement) • Ajout d'éclairage pour profiter des soirées • Ajout d'une table à langer dans les salles de bain • Poursuivre l'entretien des infrastructures (balançoire, gravier pour pétanque, etc.)
<p>Parc de l'école Saint-Donat et terrains sportifs</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Situé dans le noyau villageois • Affichage présent et clair sur place et en ligne • Variété d'activités centralisées • Supports à vélos à l'entrée principale du parc de l'école • Commodités : bancs, tables • Accès sur plusieurs saisons • Possibilité d'activités gratuites organisées et supervisées 	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter des supports à vélos à toutes les entrées • Favoriser l'accès pour poussettes, chariots et fauteuils • Encourager le prêt d'équipement inclusif • Améliorer l'accès aux toilettes et points d'eau
<p>Parc des Bouts d'Ligne</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Au cœur de la zone prioritaire • Accès gratuit 	<ul style="list-style-type: none"> • Mieux faire connaître le site (ajout au site Web) • Développer les aménagements et commodités
<p>Halte routière et plage municipale</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Extrême ouest du noyau citoyen, distance limite • Affichage présent • Plusieurs commodités : bancs, tables, ombre, bloc sanitaire et passerelle • Verdissement et visuel attrayant • Supports à vélos disponible au stationnement de la halte routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser le stationnement en bordure de la 132 • Relier le passage piéton à la descente de gravier • Ajouter des supports à vélos à l'ouest du site • Prolonger l'ouverture des blocs sanitaires • Améliorer l'accès à la plage pour les personnes à mobilité réduite

La satisfaction à l'égard des parcs et sites de PAP a été évaluée par le biais du sondage électronique mené par la DRSPGÎM (Figure 36). Les résultats indiquent une satisfaction générale plutôt élevée. Toutefois, il ressort clairement que le parc des Bouts d'Ligne ainsi que celui des Arpenteurs sont relativement peu connus des répondantes et répondants.

Figure 36

Satisfaction à l'égard des différents parcs et sites de plein air de proximité, sondage électronique DRSPGÎM

Satisfaction à l'égard du parc de l'école Saint-Donat (n=145)



Satisfaction à l'égard du parc des Bouts d'ligne (n=142)



Satisfaction à l'égard du parc du vieux-Quai



Satisfaction à l'égard du parc de la Pointe-verte



Satisfaction à l'égard du parc des Arpenteurs



Satisfaction à l'égard de la plage municipale



Relation avec le TA

- 1 - Tout à fait d'accord
- 2 - D'accord
- 3 - Ni en désaccord ni d'accord
- 4 - Pas d'accord
- 5 - Pas du tout d'accord
- 6 - Ne sais pas ou ne s'applique pas

Recommandations pour les sites de plein air de Maria

9. **Mettre en valeur les parcs et sites de plein air de la municipalité par la visibilité, la communication et l'affichage :**
 - Valoriser les sites moins connus en ajoutant l'emplacement du parc des Arpenteurs et du parc des Bouts d'Ligne sur le site Web de la Municipalité, afin d'en favoriser la fréquentation par la population.
 - Installer une signalisation distinctive pour identifier clairement les sites de plein air et en faciliter l'accès.
 - Assurer la cohérence et la clarté des informations diffusées sur les sites Web de la Municipalité et du Mont Saint-Joseph, afin d'éviter l'incompréhension et favoriser la fréquentation du site.

10. **Garantir l'accessibilité universelle des sites et favoriser la participation de tous :**
 - S'assurer que les infrastructures, le mobilier et la signalisation soient accessibles à tous : entrées suffisamment larges pour qu'une personne utilisant une aide à la mobilité (ex. : un quadriporteur) puisse entrer, sentiers de gravier bien entretenus, tapis d'accès aux fauteuils roulants à la plage, etc.
 - Bonifier l'offre en toilettes publiques, tables de pique-nique et fontaines d'eau dans les sites existants.
 - Localiser, cartographier et signaler de façon claire et distinctive les toilettes publiques et les points d'eau disponibles.
 - Évaluer la possibilité d'élargir la période d'ouverture des blocs sanitaires de certains sites afin de mieux répondre aux besoins des usagers.
 - Encourager l'ouverture et l'entretien des sites à l'année, le prêt d'équipement et la gratuité des accès pour maximiser l'inclusion et l'utilisation des espaces.

11. **Privilégier l'implantation des sites situés dans la zone densément peuplée et à proximité des générateurs de déplacements.**

Analyse des choix pour l'ajout de futurs sites de PAP au réseau actuel

Considérant que plusieurs sont situés en bordure de la route 132 (artère très fréquentée générant un niveau de bruit élevé et posant des enjeux de sécurité) et que plusieurs sites de plein air se situent aux extrémités de la municipalité ne les rendant pas accessible à pied, certaines bonifications peuvent être proposées. Notamment, des ajouts s'éloignant de la route nationale, variant les secteurs (ex. : ouest) et visant des espaces actuellement sous-utilisés sont proposés (Tableau 14).

Tableau 14

Résumé des futurs sites de plein air suggérés

Sentiers polyvalents	Ces sentiers permettraient une connectivité sécuritaire vers le rang 2, tout en permettant un accès à une zone naturelle pour les élèves de l'école. Ce type de sentier offrirait une expérience accessible et bénéfique pour différents groupes d'utilisateurs
Jardin communautaire	L'aménagement sur le site du jardin communautaire offrirait un espace calme, propice à la détente, à l'usage familial et intergénérationnel. Situé à proximité du CHSLD et des HLM, ce site correspondrait parfaitement à la définition d'un espace de plein air de proximité
Espaces près de l'hôpital	L'hôpital génère un important flux de déplacements. L'aménagement d'un petit parc, d'un sentier ou d'une zone boisée à l'arrière offrirait aux employés, aux usagers et aux résidents du secteur un accès facile à un espace naturel. Situé au cœur de la zone identifiée comme accessible et densément peuplée, ce site répondrait aux besoins d'une population prioritaire. Le terrain vacant situé sur la route des Geais, à l'angle de l'entrée de l'hôpital, pourrait également être envisagé pour les mêmes raisons
Proximité du CPE	Le CPE étant engagé dans une démarche d'éducation par la nature, il serait judicieux de faciliter l'accès à un milieu naturel pour les éducatrices et les enfants. Aucun aménagement complexe n'est requis : l'objectif est simplement de permettre un contact direct avec la nature, favorisant le développement des enfants. Ce site pourrait également offrir une belle occasion d'impliquer les parents, tout en rejoignant les enfants plus vulnérables.

Le TAPA fait allusion à l'instauration éventuelle de jeux libres dans les rues. Les rues-écoles ou ludiques sont fermées pour des périodes prédéfinies favorisant la mobilité active mais également le jeu libre et actif sécuritaire. Ce type de jeu procure de nombreux bénéfices pour les enfants, les parents et la communauté. Ces rues permettent d'offrir un espace public de proximité sécuritaire et convivial, notamment grâce à une circulation automobile apaisée dans les quartiers résidentiels. Elles encouragent l'augmentation du temps passé en plein air et la pratique d'activité physique pour tous les résidents. Dans cette optique, l'aménagement d'une rue dédiée au jeu libre pourrait s'intégrer harmonieusement au réseau de parcs et d'espaces de plein air de proximité.

Recommandations pour l'ajout de futurs sites de PAP au réseau actuel

12. Choisir de nouveaux sites situés à proximité des générateurs de déplacements et des populations vulnérables (aînés, enfants, familles à faible revenu), tout en répondant aux besoins actuellement peu couverts par les sites existants (ex. : espace pour les tout-petits ou pour les travailleurs) :

- Sentiers polyvalents.
- Jardin communautaire.
- Sites proche de l'hôpital.
- Site proche du CPE.

13. Privilégier des environnements calmes, à faible circulation automobile, dans des milieux familiaux à prédominance de locataires pour le jeu libre dans la rue (ex. : Roselins ou Sarcelles).

Conclusion

La présente EIS sur le TAPA de la Municipalité de Maria met en évidence son potentiel significatif pour améliorer la santé et la qualité de vie. Les infrastructures prévues permettront de mieux relier les générateurs de déplacements et les sites de plein air, favorisant l'accès aux services et aux espaces verts, tout en sécurisant les usagers et en encourageant la pratique régulière d'activité physique par les déplacements actifs.

Pour maximiser ces effets positifs et limiter les impacts négatifs, plusieurs éléments clés doivent être surveillés :

- Accessibilité universelle des infrastructures et des sites de plein air, afin d'inclure toutes les clientèles.
- Sécurité des intersections et des traversées, notamment par des aménagements adaptés et un éclairage suffisant.
- Qualité et attractivité des axes de transport actif et des sites de plein air, incluant le mobilier urbain, le verdissement et l'entretien quatre saisons.
- Valorisation et diversification des sites de plein air, pour stimuler l'usage et l'inclusion sociale.

En somme, le TAPA constitue un levier stratégique pour la santé publique, en favorisant la mobilité durable, en anticipant les besoins liés au vieillissement et en contribuant à la lutte contre les changements climatiques. Sa mise en œuvre, bonifiée par les recommandations formulées, permettra de créer un environnement plus sain, sécuritaire et équitable pour l'ensemble de la population de Maria.

Références

1. Mathieu Duchesneau. Accompagnement Évaluation d'impact sur la santé (EIS) - Maria : Livret synthèse diagnostic. Mobili-T; 2025.
2. Mathieu Duchesneau. Accompagnement Évaluation d'impact sur la santé (EIS) - Maria : Livret synthèse des recommandations. Mobili-T; 2025.
3. Prochaska JO, DiClemente CC. Stages and processes of self-change of smoking: Toward an integrative model of change. *J Consult Clin Psychol.* 1983;51(3):390-5.
4. Jérôme Laviolette. Mobilité et psychologie : Comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement. Fondation David Suzuki; 2020 oct. p. 10. (Chantier interdisciplinaire sur la dépendance à l'automobile « Chantier auto solo »).
5. Ades J. Densité urbaine : quelles considérations pour la santé? Institut national de santé publique; 2024.
6. Sophie-Anne Lemay, Éric Robitaille. Les clés d'un environnement bâti favorisant le transport actif! janv. 2025;(23).
7. Maltais M. Les facteurs environnementaux facilitant ou contraignant la marche utilitaire des personnes âgées. Institut national de santé publique; 2024.
8. Ministère des transports du Québec, Table québécoise de la sécurité routière. Guide à l'intention des municipalités - Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain. 2015;62.
9. Vélo Québec, Marc Jolicoeur, Bartek Komorowski. Aménager pour les piétons et les cyclistes : Guide technique. 2^e édition. 2019.
10. Transports et Mobilité durable Québec. Signalisation dans les municipalités.
11. Piétons Québec. Piétons un jour, piétons toujours : aménager des rues conviviales pour les personnes âgées. 2021.
12. Direction de santé publique de la Montérégie. Fiche intervention – Infrastructures sécuritaires pour cyclistes. Répertoire de fiches pour des communautés saines et durables [Internet]. Longueuil: Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre; 2020 [cité 25 janv 2024] p. 6.
13. Ariane St-Louis, Maud Emmanuelle Labesse. Conception et aménagement de l'espace public et iniquités de genre : effets sur la santé des femmes. mars 2024;119.
14. Beaudoin M, Levasseur MÈ, Institut national de santé publique du Québec, Direction de la santé environnementale et de la toxicologie. Verdir les villes pour la santé de la population: revue de la littérature. Montréal; 2017.
15. Institut national de santé publique, Emmanuelle Bouchard-Bastien, Dominique Gagné, David Demers-Bouffard, Pascale Bergeron, Éric Robitaille, et al. Revitaliser les cœurs des villes et des villages. 2020;(4).
16. Direction de santé publique de la Montérégie. Fiche thématique - Parcs et espaces verts [Internet]. Longueuil: Centre intégré de santé et services sociaux de la Montérégie-Centre; 2021 [cité 11 mars 2024] p. 5.
17. Caron M. Plein air de proximité – Proposition d'une typologie et de définitions.
18. Caron M. Accès aux espaces de plein air de proximité et enjeux potentiels d'inégalités sociales de santé.

Annexe 1

Profil des répondantes et répondants au sondage

Le sondage électronique a reçu 155 réponses. Parmi celles-ci, 8 réponses ont été exclues vu que les répondantes et répondants n'habitaient pas à Maria et n'y travaillant pas. Le nombre de répondantes et répondants correspondant au public cible est donc de 147. Le profil des répondantes et répondants est décrit dans les figures suivantes. Le profil des répondantes diffère du profil réel de la population : on y retrouve davantage de femmes, scolarisées, de 35-49 ans. Certaines populations sont donc inversement sous représentées : les hommes, les personnes moins scolarisées, les personnes de moins de 18 ans et de plus de 80 ans.

Figure 37

Répartition selon la catégorie d'âge

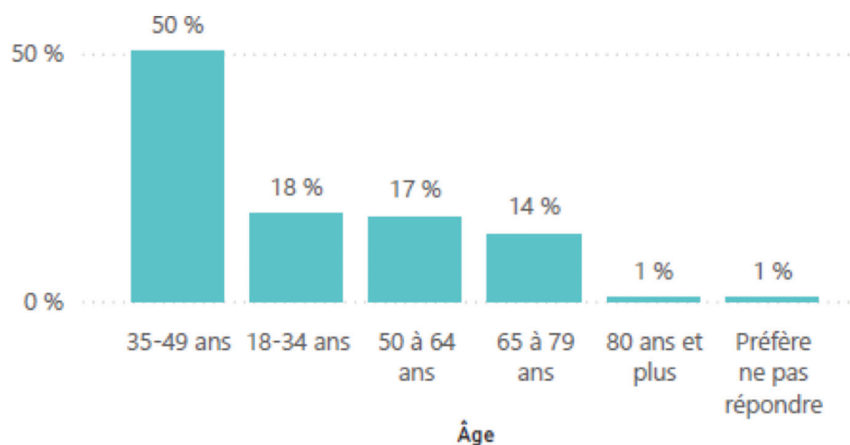


Figure 38

Répartition selon le niveau de scolarité

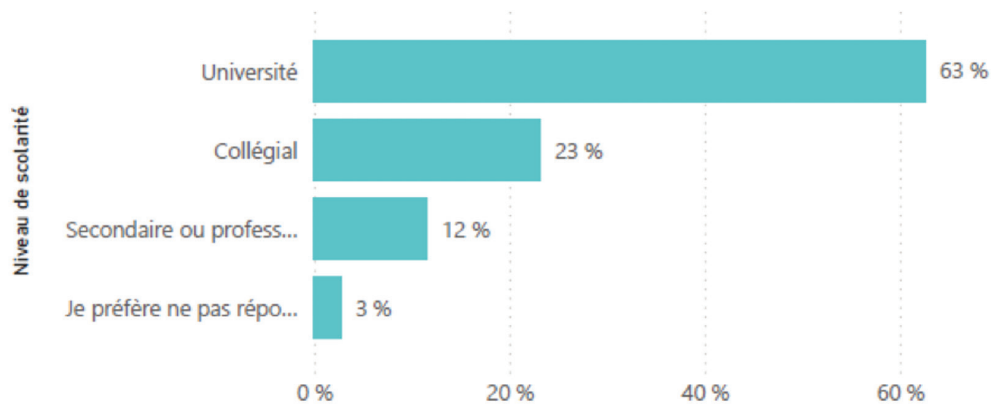


Figure 39

Répartition selon le genre

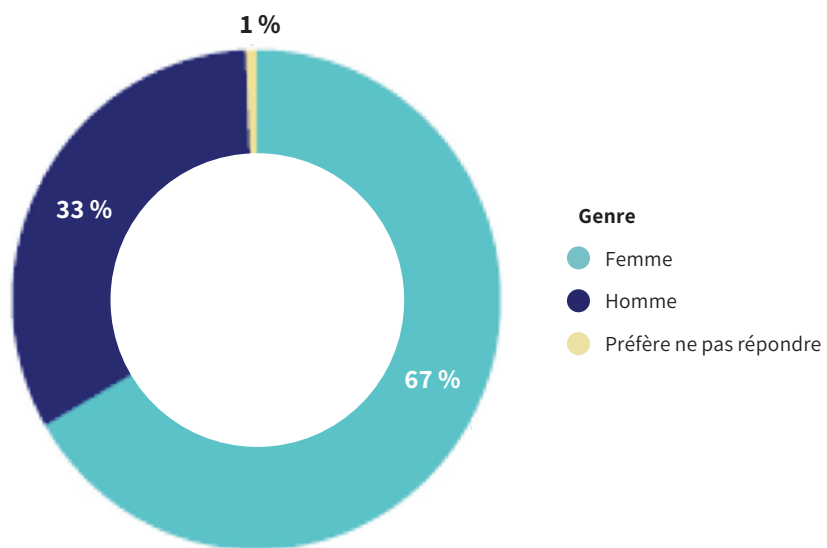


Figure 40

Répartition selon le secteur de résidence

