

Rapport résumé Maria

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

Rédaction : Florence St-Germain
16 janvier 2026



Centre intégré
de santé
et de services sociaux
de la Gaspésie

Québec



Direction de santé publique

Introduction

Contexte de l'évaluation d'impact sur la santé

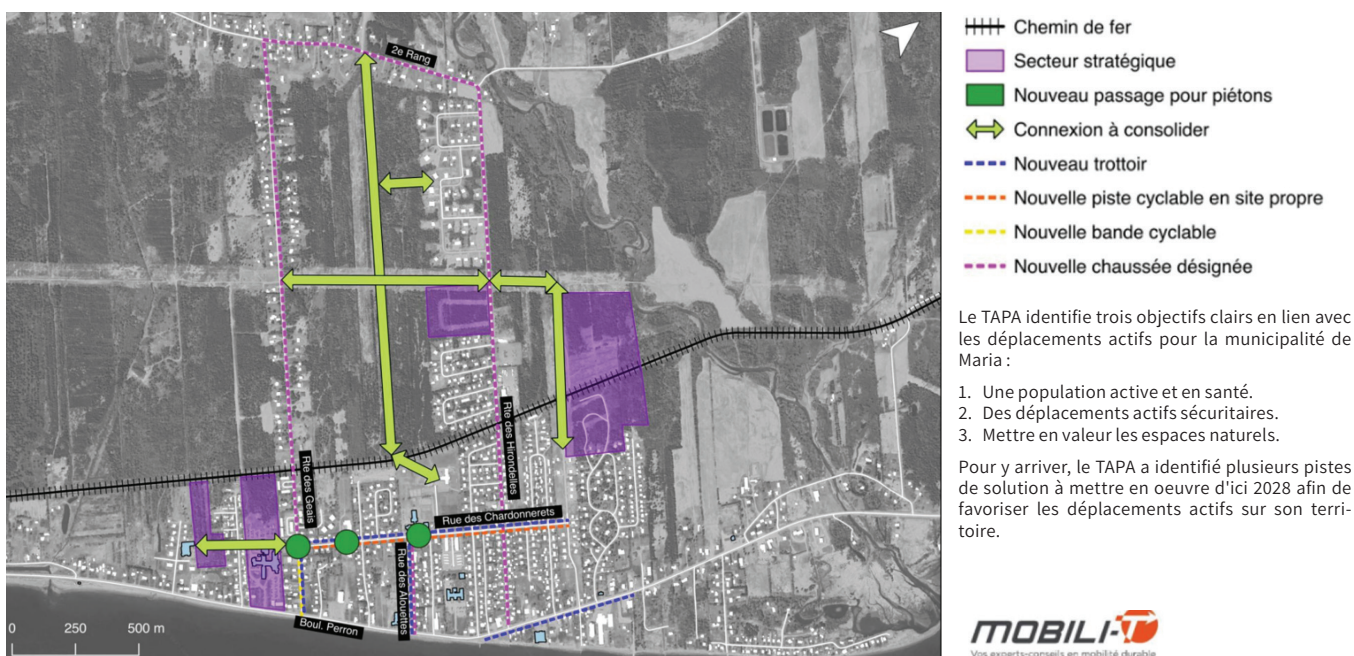
L'évaluation d'impact sur la santé (EIS) est une démarche basée sur le partenariat, qui permet d'informer les décideuses et les décideurs municipaux des impacts d'un projet sur la santé des citoyennes et citoyens et d'apporter des solutions réalistes pour maximiser les retombées positives et minimiser celles négatives. 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.

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 permet 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 et sur les sites de plein air de proximité. Les mesures et objectifs du TAPA sont résumés dans la figure 1, ci-dessous.

Figure 1

Résumé des recommandations du TAPA, Mobili-T



Le rapport résumé est donc divisé en deux sections, une sur le transport actif (TA) et l'autre sur le plein air de proximité (PAP). L'accent est mis sur les recommandations. Celles-ci sont identifiées par un code : TA suivi d'un numéro pour le transport actif et PAP suivi d'un numéro pour le plein air de proximité. Pour une analyse détaillée et la liste complète des références, veuillez consulter le rapport intégral.

Méthodes

L'EIS s'appuie sur un diagnostic technique et cartographique réalisé par MobiliT, incluant des cartes et recommandations pour l'aménagement des rues. Un sondage électronique (juin-octobre 2025) auprès de 147 répondantes et répondants a permis de recueillir les perceptions et habitudes de déplacement. La démarche a été enrichie par une consultation publique (atelier et marche exploratoire) et des consultations ciblées auprès de divers groupes (élèves et jeunes, résidentes et résidents HLM et usagères et usagers du centre communautaire), afin d'intégrer les besoins et attentes de la population.

Réseau de transport actif

Habitudes de déplacements et perceptions

Selon les données de consultation, la majorité des répondantes et répondants considèrent le transport actif comme un atout pour la population, bien que plusieurs estiment que la municipalité pourrait mieux l'encourager. En pratique, la voiture demeure le mode de déplacement dominant pour les trajets domicile-travail, même si près de la moitié des résidentes et résidents travaillent à Maria. Le sondage indique tout de même des fréquences d'utilisation élevées pour le vélo à la marche pour les autres déplacements quotidiens. Si les conditions le permettaient, ils privilégieraient davantage le vélo, suivi de la marche et du transport collectif. Ainsi, les recommandations suivantes s'appliquent pour augmenter le potentiel de transport actif à Maria.

Recommandations

TA1. 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.

TA2. 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

Le tableau ci-dessous résume les principales caractéristiques de l'environnement bâti de la municipalité de Maria.

Tableau 1

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

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.

Recommandations

TA3. Prévoir un règlement qui systématise l'ajout d'un lien de transport actif pour connecter au réseau actuel lors des nouveaux développements résidentiels.

TA4. 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

Les constats et principes présentés dans le tableau ci-dessous, serviront de base à l'analyse et aux recommandations du TAPA. 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 2

Résumé des principes d'aménagement des rues favorisant la santé et ses déterminants

Thème	Principes à favoriser
Vitesse	<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	<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	<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	<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	<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	<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	<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)

Ainsi, pour l'aménagement de nouvelles rues à Maria ou lors de la réfection des rues actuelles, les recommandations suivantes peuvent s'appliquer.

Recommandations

TA5. 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 :

- 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.

TA6. Verdir le secteur du TAPA pour augmenter le confort du TA et du PAP 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 verdir en végétalisant les banquettes et les bordures de béton.

TA7. 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.

TA8. 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).

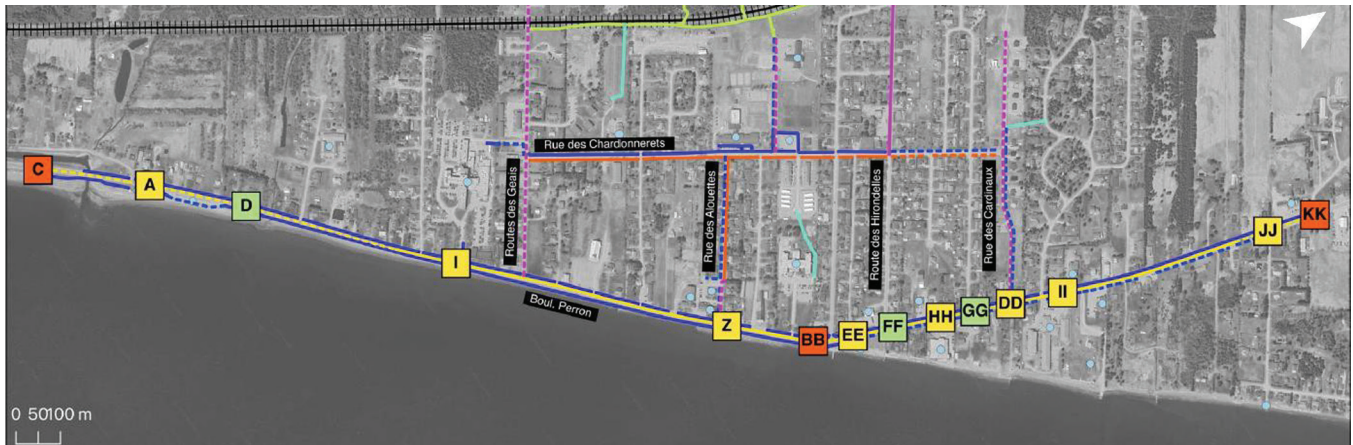
La prochaine section porte sur des recommandations spécifiques pour les rues du TAPA.

Boulevard Perron

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur du boulevard Perron sont illustrées dans la figure ci-dessous avec le tableau comme légende. 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.

Figure 2

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 unidirectionnel
- 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



À surveiller (état actuel)

- Accessibilité universelle (surfaces)
- Discontinuité des aménagements (sécurité, connectivité)
- Manque de lieux de traversées (sécurité et connectivité)
- Stationnement dans l'accotement cyclable (sécurité)

Recommandations (Carte)

Collaborer avec le MTMD pour :

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

A, I, Z, HH et II : Renforcer la visibilité des passages piétons

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

D : Formaliser la zone de stationnement en accotement sur rue avec bande cyclable

BB : Prolonger le trottoir du côté sud

FF : Réduire les entrées charretières des commerces

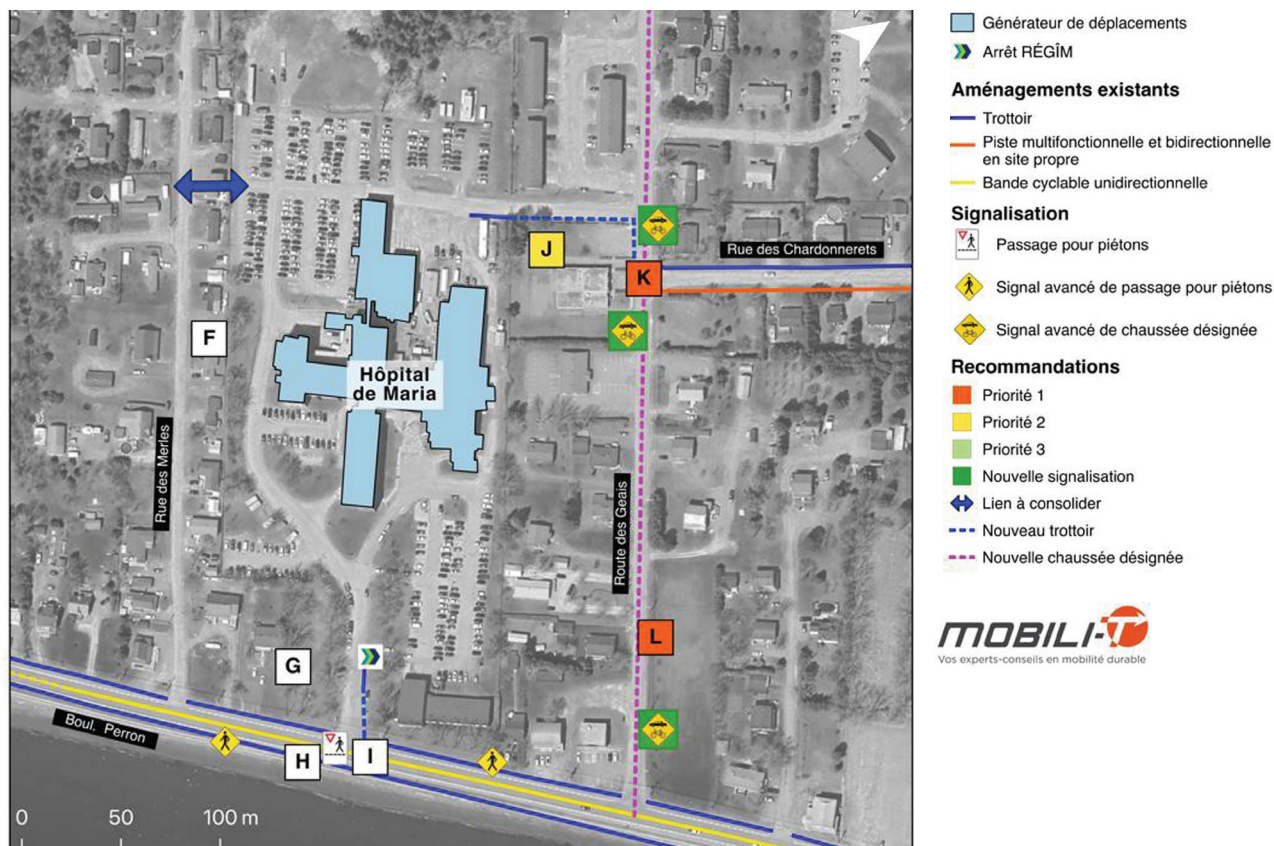
GG : Marquer les intersections avec le boulevard Perron

Secteur hôpital (Geais sud)

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur de l'hôpital sont illustrées dans la figure ci-dessous avec le tableau comme légende. 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.

Figure 3

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



Rue	À surveiller (état actuel)	Recommandations (Carte)
Geais sud	<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		<p>F - Évaluer la possibilité de créer un passage permettant de relier la rue à l'hôpital</p>
Terrain hôpital		<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)

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur de la rue des Chardonnerets sont illustrées dans la figure ci-dessous avec le tableau comme légende. 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

Figure 4

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



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

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

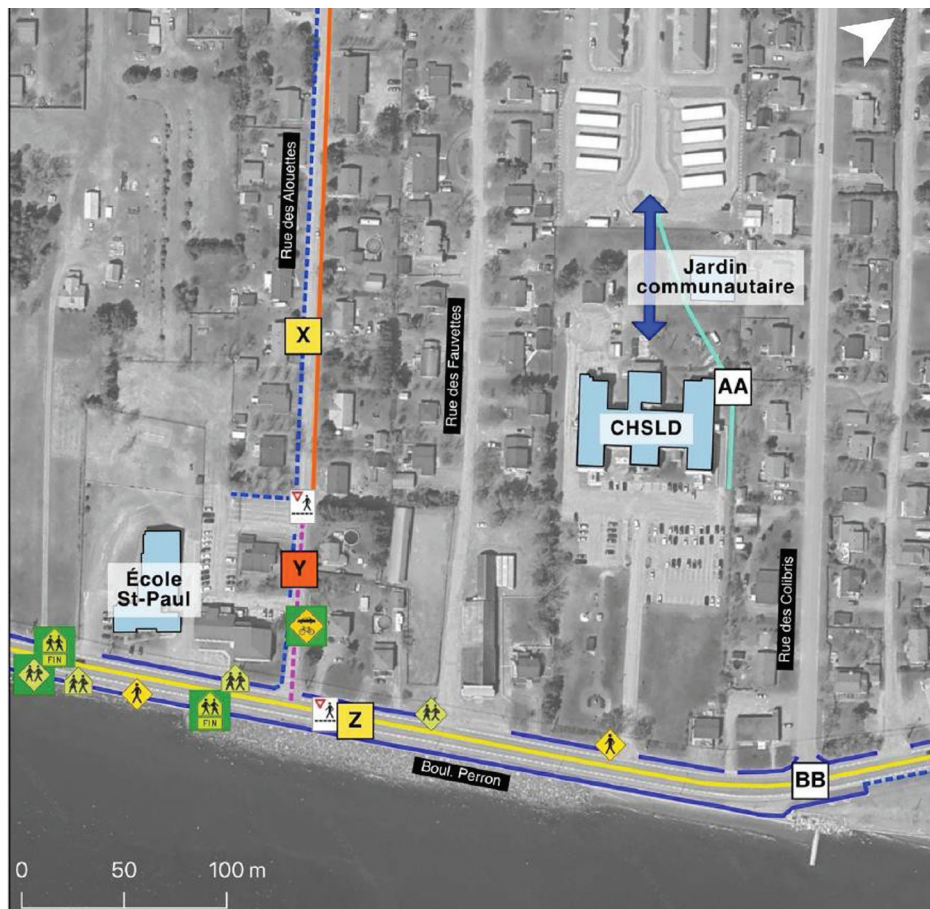
Rue	À surveiller (état actuel)	Recommandations (Carte)
Chardonnerets	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation (sécurité et accessibilité) Intersections (sécurité) Planification d'ensemble (connectivité) 	<p>M – Uniformiser la signalisation pour permettre une piste multifonctionnelle</p> <p>N – 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	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité des piétons et cyclistes lors d'événements 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>
Étourneaux	<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	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation (sécurité et accessibilité) Intersections (sécurité) Planification d'ensemble (connectivité) 	<p>CC – Ajouter une chaussée désignée et continuer le trottoir</p> <p>W – Relier la rue des Cardinaux à Maribourg avec un connecteur</p>

Alouettes

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur de l'École St Paul (Alouettes) sont illustrées dans la figure ci-dessous avec le tableau comme légende. 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.

Figure 5

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



À surveiller (état actuel)

- Discontinuité des aménagements (connectivité)
- Manœuvres imposées par les délinéateurs (sécurité et sentiment de sécurité)

Recommandations (Carte)

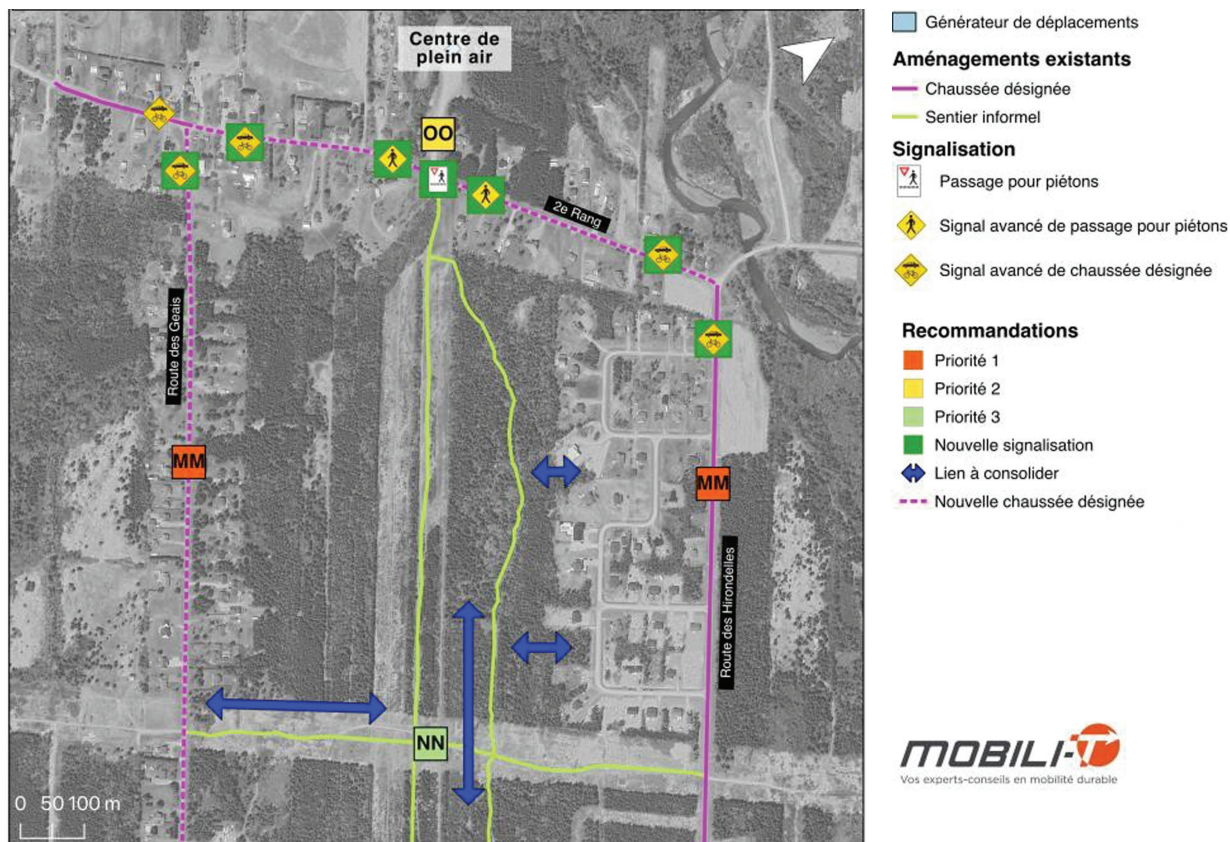
- X** – Aménager un trottoir avec l'emprise disponible
- Y** – Retirer les blocs de béton et implanter une chaussée désignée sur le sud de la rue des Alouettes, ou évaluer l'option de prolonger la piste multifonctionnelle
- Z** – Améliorer la visibilité du passage piéton sur la 132
- AA** – Formaliser le passage entre le CHSLD et le jardin communautaire

Secteur vers le nord et tour du rang 2

Les recommandations de la DRSPGÎM pour le secteur tour du 2^e rang sont illustrées dans la figure ci-dessous avec le tableau comme légende. 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.

Figure 6

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



Rue	À surveiller (état actuel)	Recommandations (Carte)
Sentiers polyvalents	<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		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		

Espaces publics et sites de plein air de proximité

La municipalité de Maria souhaite connecter son réseau de transport actif aux parcs et sites de plein air de proximité (PAP) afin de favoriser l'accès à la nature dans les milieux de vie. Ces espaces, aménagés ou non, permettent des activités récréatives simples et accessibles, contribuant à la santé physique, mentale et cognitive. L'analyse examine les effets de cette accessibilité sur la santé, les facteurs facilitants ou limitants, l'état des installations existantes et propose des emplacements pour enrichir le réseau. Le tableau ci-dessous présente des principes pour favoriser l'accès équitable et la pratique d'activité physique de loisirs à travers le 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, esthétique)
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. Pour optimiser l'accès et la fréquentation des sites, quelques recommandations générales sont émises.

Figure 7

Sites de PAP de la municipalité de Maria et accessibilité en 15 minutes à pied

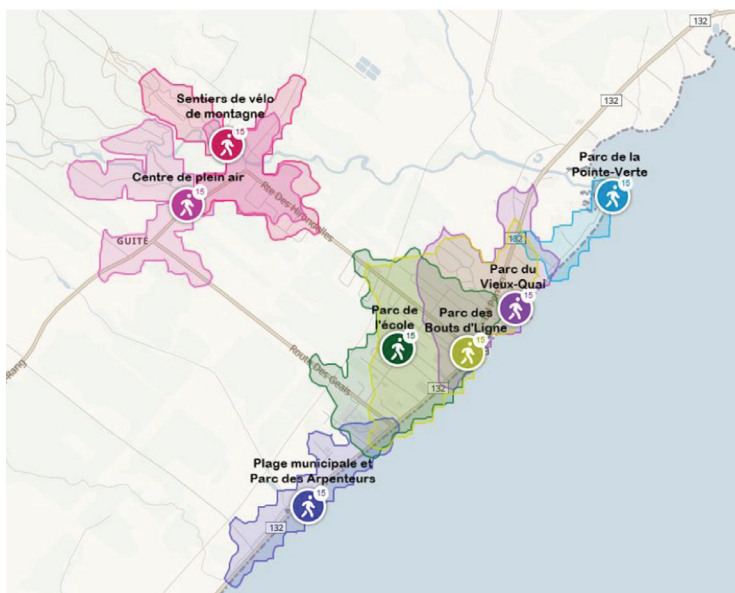


Tableau 3**Recommandations spécifiques par site de plein air de proximité**

Site	Recommandations
Centre de plein air	<ul style="list-style-type: none"> • 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
Sentiers de vélo de montagne	<ul style="list-style-type: none"> • 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
Parc de la pointe Verte	<ul style="list-style-type: none"> • 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
Parc du Vieux quai	<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.)
Parc de l'école Saint-Donat	<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
Parc Bouts d'Ligne	<ul style="list-style-type: none"> • Faire la promotion du site (ajout au site Web) • Développer les aménagements et commodités
Halte routière et plage municipale	<ul style="list-style-type: none"> • 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

Recommandations

PAP1. 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 (parc des Arpenteurs, 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.

PAP2. 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.

PAP3. 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). Par exemple, l’investissement des sentiers polyvalents, le site du jardin communautaire ainsi que les sites proches de l’hôpital et du CPE sont recommandés.

PAP4. 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.