

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE

Évaluation d'impact sur la santé

Projet de mobilité active

Municipalité Les Coteaux

Octobre 2025

Québec 

Direction de santé publique

Dr David-Martin Milot, M.D., M. Sc., FRCPC

Auteur

Jean-Paul Gagné, chargé de projet, agent de planification, programmation et recherche, DSPu

Coordination professionnelle

Gabrielle Manseau, conseillère-cadre – volet municipal, DSPu

Principaux collaborateurs

Direction de santé publique de la Montérégie

Caroline Brien, agente de planification, programmation et recherche

Joe Ducharme, agente de planification, programmation et recherche

Annick Gendron, agente de planification, programmation et recherche

Anne-Lou McNeil-Gauthier, médecin-conseil

Marie-Andrée Vézina, agente de planification, programmation et recherche

Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Ouest

Émilie Morasse, agente de planification, programmation et recherche

Principaux partenaires

Municipalité Les Coteaux

Sébastien Demers, directeur de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'environnement

Cindy Hardy, coordonnatrice des loisirs, de la culture, de la vie communautaire et de la bibliothèque

François Pelletier, citoyen partenaire EIS

Mise en page et révision linguistique

Nathalie Bombardier, agente administrative

Ce document est uniquement disponible en version électronique sur le portail Santé Montérégie – [Outils municipaux](#) | [Extranet santémontérégie](#).

Dans ce document, le générique masculin est utilisé sans intention discriminatoire et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Bibliothèque et Archives Canada, 2025

ISBN : 978-2-555-02584-4



Reproduction ou téléchargement autorisé pour une utilisation personnelle ou publique à des fins non commerciales avec mention de la source : Direction de santé publique de la Montérégie. (2025). *Évaluation d'impact sur la santé, Projet de mobilité active, Les Coteaux*, Longueuil, Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, 43 pages.

© Tous droits réservés

Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, Direction de santé publique, 2025
1255, rue Beauregard, Longueuil (Québec) J4K 2M3.

Téléphone : 450 928-6777 • Adresse courriel : dsp.municipal.ci/sssmc16@ssss.gouv.qc.ca

Sommaire

Contexte de la démarche EIS

Depuis 2022, la Municipalité Les Coteaux a entrepris un processus de planification visant à favoriser les déplacements actifs sur son territoire. Souhaitant intégrer les dimensions santé et bien-être à son projet, elle a amorcé à l'automne 2024 une démarche d'évaluation d'impact sur la santé (EIS) avec les acteurs de santé publique de la Montérégie pour la bonification du projet de mobilité active.

L'EIS a pour principal objectif de proposer des améliorations sous forme de recommandations soutenues par une analyse d'impacts potentiels sur la santé globale.

Appréciation générale des impacts santé du projet de mobilité active

De façon générale, fondé sur notre expertise en santé publique, les déplacements actifs s'y effectuent sur un vaste réseau, mais parfois discontinu et à configuration très variable pouvant causer des enjeux de sécurité ou de cohabitation. Le projet de mobilité active vise à remédier à ces enjeux.

Les résultats d'analyse présentés dans le tableau 1 montrent que le projet de mobilité active est, somme toute favorable à la santé de la population (++) , ou à tout le moins, a le potentiel de l'être (+).

Bien qu'il ne comporte aucun point de vigilance (!), certaines actions pourraient être ajustées ou bonifiées et d'autres ajoutées afin de potentiellement accroître les bénéfices sur la santé de ce projet. Différents aspects en lien avec l'aménagement d'environnements favorables à la mobilité active présentent des impacts inconnus (?) puisqu'ils sont absents du document de planification.

Pour un projet qui considère les citoyens



Comprendre et considérer les expériences, besoins et priorités d'une communauté dans une démarche de planification de mobilité active permet aux décideurs de faire des choix plus ancrés dans la réalité locale [1]. Voir en annexe la synthèse des activités de participation citoyenne réalisées pour cette EIS.

Tableau 1 : Impacts santé potentiels des composantes du projet de mobilité active

Aménagements d'ensemble	Impacts
Connectivité	++
Mobilier urbain	?
Verdissement	?
Sentiment de sécurité	++
Accessibilité universelle	+

Aménagements piétonniers et cyclables	Impacts
Sécurité des infrastructures	++
Entretien	?

Les cinq points ci-dessous résument les recommandations prioritaires présentant le plus grand potentiel d'impacts santé parmi les quarante-sept retrouvées dans ce rapport :

- **Viaduc autoroutier :**
 - Aménager, du côté est, un corridor multifonction bidirectionnel, séparé par une bordure de protection physique.
- **Route n° 338 :**
 - Aménager un trottoir, une bande cyclable et une zone tampon avec les véhicules motorisés de chaque côté de la route en ajoutant des passages piétonniers et cyclables sécuritaires (en priorisant J-E Jeannotte et Francs-Tireurs).
- **Rues Montée du Comté et Sauvé :**
 - Aménager des voies piétonnières et cyclables sécuritaires sur les tronçons où ils sont absents et ajuster celles existantes en fonction des normes.
- **Rues Adrien-Rouleau et De l'École (Corridor scolaire) :**
 - Aménager un trottoir et des bandes cyclables sécuritaires.
- **Sur l'ensemble du territoire urbanisé des Coteaux :**
 - Prioriser les populations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite), les secteurs où le taux de défavorisation est le plus élevé et où il y a davantage d'îlots de chaleur urbains (ICU) tout en intégrant des principes d'accessibilité universelle.

À noter que ces recommandations plus générales ainsi que les quarante-sept recommandations spécifiques présentées dans ce rapport doivent faire l'objet d'une analyse d'ingénierie. Des informations détaillées en lien avec les recommandations sont présentées dans le rapport.

Conclusion

Le projet de mobilité active des Coteaux contribuerait assurément à favoriser les déplacements actifs sur le territoire ainsi qu'à les rendre plus sécuritaires. Les retombées sur l'environnement social, sur la santé physique et mentale de l'ensemble de la population, particulièrement les personnes plus vulnérables, seraient potentiellement très positives. Naturellement, les bénéfices seraient améliorés si les bonifications proposées dans ce rapport EIS étaient intégrées au projet. Les acteurs municipaux sont invités à continuer de travailler en collaboration avec divers partenaires, notamment les acteurs de santé publique¹.

¹ Information et soutien : [Espace pour le milieu municipal](#) | [Extranet santémontérégie](#)

T able des matières

Sommaire	3
Introduction	6
Municipalité en santé	7
Projet à l'étude et contexte	8
Contexte du projet et portée de l'EIS	8
Portrait de la communauté et de la population	9
Analyse et recommandations.....	12
Sécurité et entretien	12
Recommandations	13
Analyse du projet de mobilité active	16
Impacts santé et pratiques favorables	19
Connectivité	23
Recommandations	24
Analyse du projet de mobilité active	24
Impacts santé et pratiques favorables	27
Accessibilité universelle.....	28
Recommandations	29
Analyse du projet de mobilité active	29
Impacts santé et pratiques favorables	30
Sentiment de sécurité, verdissement et mobilier urbain	31
Recommandations	32
Analyse du projet de mobilité active	33
Impacts santé et pratiques favorables	36
Conclusion	40
Annexe	41
Références	42

Introduction

Ce rapport est le résultat d'un processus d'évaluation d'impact sur la santé (EIS) réalisé en partenariat avec la Municipalité des Coteaux, dans le cadre de la planification d'un projet de mobilité active. La présente analyse met en lumière ses principaux impacts potentiels sur la santé et la qualité de vie de la population. Elle présente aussi des recommandations pour bonifier le projet en vue de maximiser ses retombées positives sur le bien-être et la santé de la collectivité.

Retour sur le déroulement de l'EIS

La démarche a démarré en septembre 2024, où s'est tenue une première rencontre. Le conseil municipal a par la suite adopté une résolution en faveur de la participation de la Municipalité à l'EIS.

Un Comité local (CL) EIS constitué d'un citoyen partenaire, de deux représentants de la municipalité et deux représentants de santé publique de la Montérégie a été formé. Les travaux, pilotés par la Direction de santé publique (DSPu) de la Montérégie, se sont déroulés sur une période d'environ douze mois durant lesquels diverses activités de consultation citoyenne ont été réalisées. Tout au long de la démarche, l'expertise de professionnels a été mise à contribution pour l'analyse. La collaboration des différents partenaires impliqués a permis de formuler des recommandations à la fois pragmatiques et adaptées à leur milieu.

Qu'est-ce que l'EIS?

Basée sur le partenariat et le partage de connaissances entre décideurs municipaux, professionnels de santé publique, résidents, organismes communautaires et autres organismes, l'EIS² permet de poser un regard en matière de santé globale sur un projet en cours d'élaboration. Au terme du processus, les décideurs disposent de résultats d'analyses et de recommandations qui tiennent compte de la réalité locale du projet municipal en vue d'en accroître les retombées positives sur la santé de la population.

Pour en savoir plus



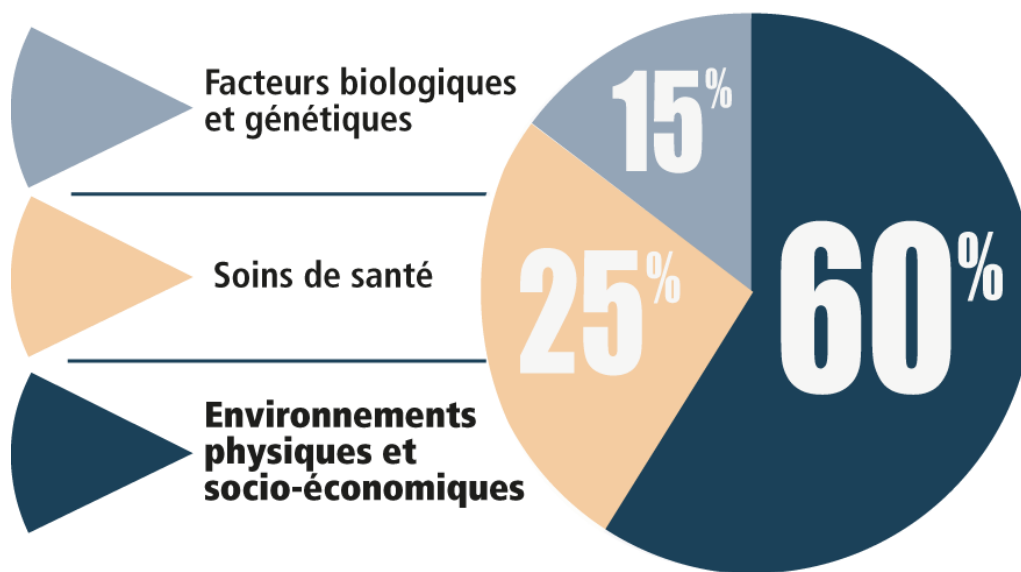
La perspective santé globale concerne le bien-être physique, psychosocial et mental d'un individu ou d'une communauté. Elle ne fait pas uniquement référence à l'absence de maladies. Plusieurs facteurs viennent influencer l'état de santé globale d'une communauté (ex. : facteurs individuels, technologiques, conditions socioéconomiques, environnements bâti et politique). Ils interagissent entre eux et s'accumulent pour influencer favorablement ou défavorablement le bien-être et la santé d'une population.

² Pour en savoir plus sur la démarche EIS, consulter la page Web [Évaluations d'impact sur la santé](#) de l'Institut national de santé publique du Québec

Municipalité en santé

Les municipalités sont des instances dont la principale responsabilité est d'administrer des services destinés à leurs citoyens. En tant que milieu de vie où évoluent leurs citoyens, elles ont aussi une influence sur les environnements physiques et socioéconomiques, lesquels influencent le bien-être et la santé de la population³.

Figure 1 : Forte incidence des environnements physiques et socioéconomiques sur l'état de santé de la population



Source : [Gouvernement du Canada](#)

Comme illustré à la Figure 1, ces environnements physiques et socioéconomiques contribuent à 60 % de l'état de santé d'une personne tandis que les soins de santé et les facteurs biologiques et génétiques n'y contribuent qu'à 25 % et 15 % respectivement. Les acteurs municipaux ont donc une responsabilité dans le processus de production de la santé de la population. C'est sur cette approche que repose la démarche EIS.

³ [Municipalité et déterminants de la santé \(EIS\)](#)

P rojet à l'étude et contexte

Contexte du projet et portée de l'EIS

Soucieuse d'améliorer les déplacements actifs sur son territoire, la Municipalité des Coteaux a mis de l'avant un projet structurant favorisant la mobilité active. Un exercice préliminaire de planification concernant l'amélioration de la mobilité active a été amorcé en 2022. Les trois objectifs de cet exercice de planification municipale sont la qualité de vie des résidents, leurs saines habitudes de vie ainsi que la lutte aux changements climatiques. Une vingtaine de pistes d'action sont identifiées dans ce projet. C'est ce document de travail qui a été soumis à l'EIS par la Municipalité.

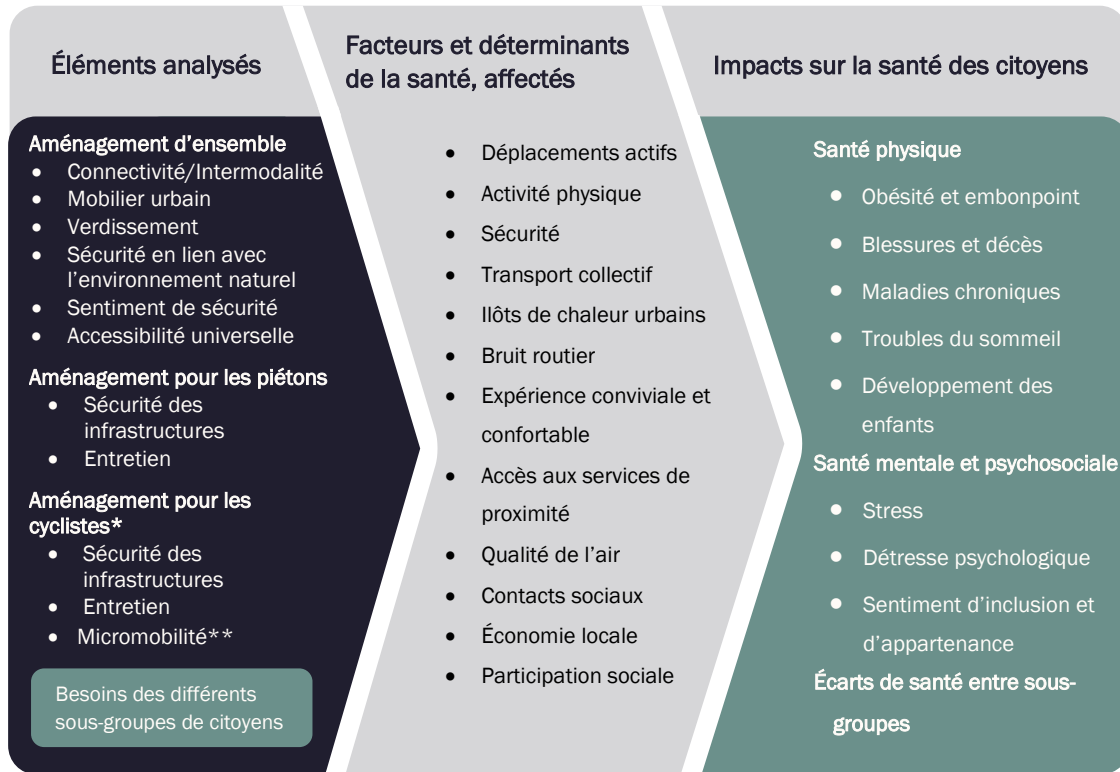


Édifice Laurier-Léger (DSPu Montérégie)

Tel que présenté à la Figure 2 de la page suivante, trois composantes, ainsi que leurs objets spécifiques, ont constitué les principaux éléments d'analyse considérés tout au long de la démarche⁴ : l'aménagement d'ensemble, les aménagements piétonniers et les aménagements cyclables.

⁴ Pour déterminer les objets d'analyse, un exercice de cadrage fut réalisé en collaboration avec le comité local EIS. Pour en savoir plus, consulter la section 4.3 *Cadrage* du [Guide pour soutenir la réalisation d'EIS](#)

Figure 2 : Représentation des impacts potentiels du projet de mobilité active Les Coteaux



*Citoyens qui privilégient les modes de transport autorisés sur les voies cyclables désignées

**Ex. : Vélos électriques et quadriporteurs

Source : DSPu Montérégie

Portrait de la communauté et de la population

La Municipalité des Coteaux s'est développée le long du fleuve Saint-Laurent et des voies ferrées. D'importants axes de transport ont aussi été aménagés comme la route 338 et l'autoroute 20. On y retrouve une école primaire, de nombreux parcs, des infrastructures de sports et loisirs, un éventail de commerces et services, un parc industriel, des infrastructures touristiques et plusieurs autres attraits.



Parc Wilson
 Source : DSPu Montérégie



Rue Adrien-Rouleau



Rue Rémillard

Quelques données des Coteaux⁵ :

- ⇒ Au 1er juillet 2024, on dénombrait 6 113 résidents à Les Coteaux.
- ⇒ Près de 70 % des résidents étaient âgés de 15 à 64 ans.
- ⇒ En 2024, les personnes âgées de 65 ans et plus représentaient 15 % de la population. La population âgée de 85 ans et plus devrait tripler entre 2024 et 2041.
- ⇒ La population devrait s'accroître d'environ 22 % d'ici 2041, un taux d'accroissement supérieur à ceux projetés pour la municipalité régionale de comté (MRC) (14 %), la Montérégie (13 %) et le Québec (6 %).
- ⇒ Plus de 500 logements s'ajouteront au parc immobilier au cours des prochaines années.
- ⇒ En 2021, 97,1 % des travailleurs de 15 ans et plus se rendaient au travail en automobile.

Un découpage par communauté locale permet de préciser certaines caractéristiques spécifiques à chaque secteur géographique pour mieux soutenir l'analyse santé. La Figure 3 à la page suivante, permet de connaître la situation de défavorisation matérielle et sociale de chacune des communautés des Coteaux et de celles situées sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Le tableau 2 ci-dessous présente certaines caractéristiques propres et qui se démarquent pour chacune des communautés des Coteaux.

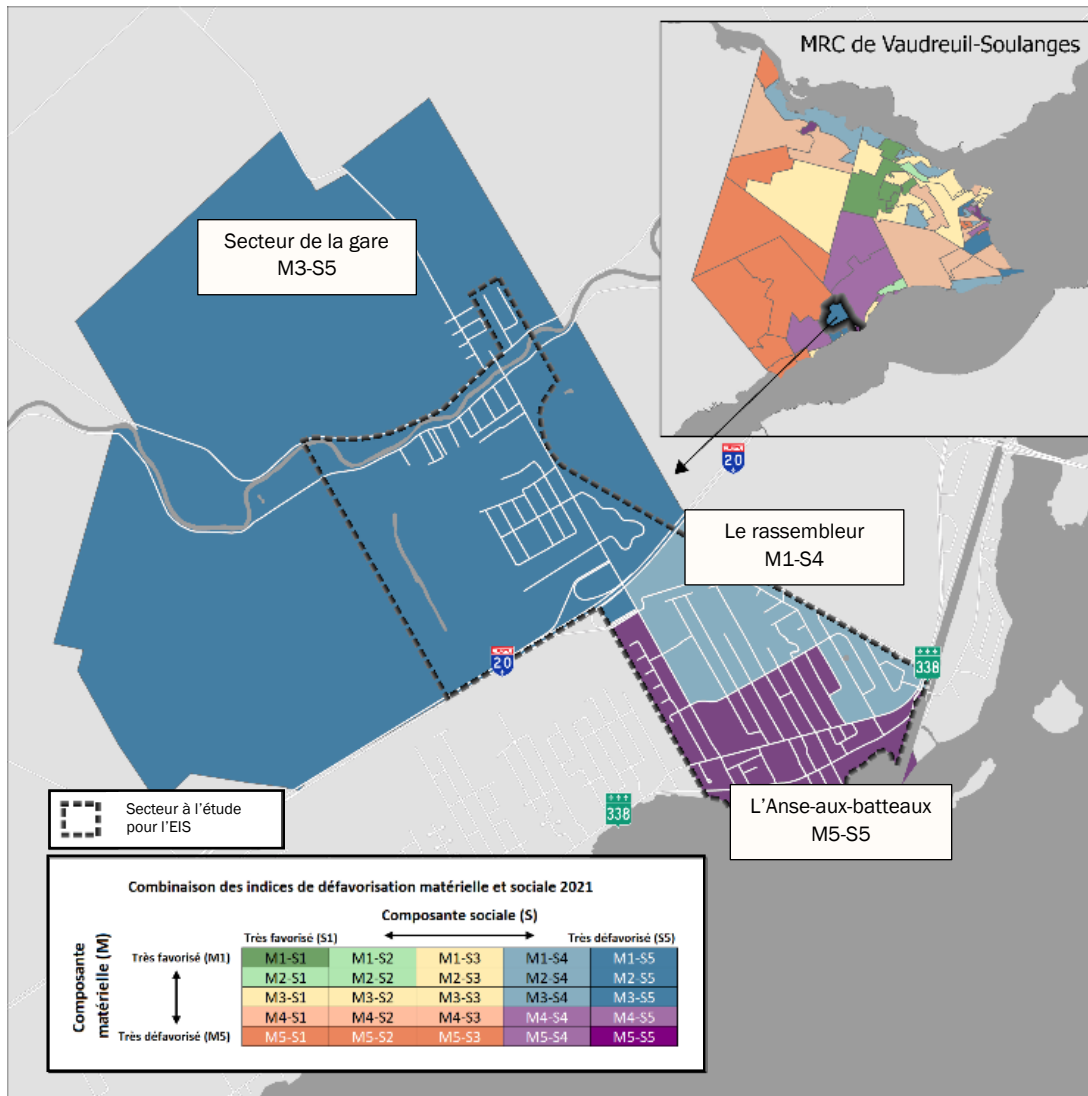
Tableau 2 : Caractéristiques distinctives des communautés locales de la Municipalité des Coteaux⁶

Communauté locale (CL)	Caractéristiques distinctives en comparaison avec les autres CL des Coteaux
L'Anse-aux-batteaux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plus forte proportion : <ul style="list-style-type: none"> • De personnes âgées de 65 ans et plus • De personnes âgées de 75 ans et plus vivant seules • De personnes en situation de pauvreté • De locataires vivant dans un logement inabordable ▪ CL la plus défavorisée matériellement et socialement. ▪ On y retrouve les principaux axes routiers de la municipalité.
Le rassembleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plus faible proportion de locataires et de personnes âgées de 65 ans et plus. ▪ Plus forte proportion de familles avec enfants de moins de 18 ans. ▪ CL la plus favorisée au niveau matériel et social.
Secteur de la gare	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 40 % de la population des Coteaux y réside. ▪ Plus faible proportion de familles avec enfants de cinq ans et moins. ▪ Plus forte proportion de familles monoparentales. ▪ Plus forte proportion de personnes âgées de 18-64 ans.

⁵ Institut de la statistique du Québec, Municipalité des Coteaux, Recensement de 2021 de Statistique Canada

⁶ Consulter la page [Indicateurs de développement des communautés de l'Extranet de la direction de santé publique de la Montérégie](#) pour en connaître davantage sur les caractéristiques sociosanitaires de la municipalité des Coteaux et de ses communautés locales

Figure 3 : Secteur à l'étude pour l'EIS - Indice de défavorisation matérielle et sociale et communautés locales des Coteaux, 2021



Source : DSPu Montréal

Pour un projet équitable



Pour de tel projet, porter une attention particulière aux quartiers les plus défavorisés et ceux qui sont plus éloignés des importants lieux d'intérêt (ex : les commerces, services municipaux, école, parcs, salle communautaire, arrêts de taxis, etc.) d'une communauté contribue à favoriser l'équité en santé [2].

Analyse et recommandations

La mobilité active en quelques mots :

La marche, la course, le vélo, la trottinette, la gyroroue, les fauteuils roulants, triporteurs ou quadriporteurs sont des formes de mobilité active, que ces appareils soient à assistance électrique ou non. Les déplacements actifs peuvent être de nature utilitaire (se rendre au travail ou à l'école par exemple) récréative ou sportive [3].

Une offre de parcours piétonniers et cyclables sécuritaires et interconnectés vers les différents lieux d'intérêt d'une municipalité est bénéfique pour la santé de la population et s'inscrit parfaitement dans une vision municipale en matière de développement durable. En effet, cela permet d'augmenter le niveau d'activité physique en favorisant l'intégration des déplacements actifs au mode de vie [4]. Cela améliore également la sécurité routière, réduit la congestion, les coûts d'entretien du réseau et de ceux reliés aux infrastructures. Les quartiers favorables au transport actif favorisent également les liens sociaux et assurent la vitalité économique. Plus il y a de personnes circulant à pied et à vélo sur une rue, plus il y a de l'animation, plus elles se sentent en sécurité et plus la viabilité des commerces et services augmente [5].

Sécurité et entretien

Les infrastructures favorisant la mobilité active comme les trottoirs, voies cyclables et passages piétonniers et cyclables doivent être attrayantes, sécuritaires et configurées en accord avec les normes et principes de sécurité reconnus en fonction des caractéristiques du secteur et des utilisateurs.

L'entretien de ces infrastructures, notamment la réparation des défauts (bosses, trous, crevasses, flaques d'eau), le nettoyage des débris et des matières granulaires, le déneigement et le déglacage, doit aussi être priorisé. Cela contribue à réduire les risques de chute et permet leur utilisation à l'année par l'ensemble des citoyens [6].

Lors de leurs déplacements, certaines personnes utilisent une canne, un fauteuil roulant, un chariot d'emplettes, une poussette ou autres appareils. Cela requiert une surface lisse, propre et sèche. Les infrastructures cyclables sécuritaires et bien entretenues à l'année sont essentielles aux utilisateurs de plus en plus nombreux de micromobilités, qu'elles soient électriques ou non. En effet, la trottinette, le triporteur, le quadriporteur, le vélo électrique ou le vélo cargo permettent aux personnes de tous les âges et de toutes les conditions physiques de se déplacer efficacement à faible coût et faible empreinte environnementale.

Pour en
savoir plus



Consulter la [Fiche thématique – Sécurité des piétons et cyclistes sur le réseau routier](#) pour en connaître davantage sur les environnements sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

Recommandations⁷

Les justifications et pratiques favorables à la santé, associées à ces recommandations sont disponibles aux pages 16 à 23.

1. Améliorer les mesures d'apaisement de la circulation, principalement sur les artères et les collectrices, en portant une attention particulière aux corridors scolaires, zones d'achalandage piétons et cyclistes et aux entrées de la municipalité.
2. Ajouter des avancées de trottoir, îlots refuges et/ou des passages piétonniers ou cyclables surélevés aux intersections pour rendre les piétons et cyclistes plus visibles et réduire la longueur de leur traversée.
3. Aménager un réseau piétonnier et cyclable continu et sécuritaire afin de faciliter les déplacements utilitaires vers les principaux lieux d'intérêts de la municipalité.
4. Ajouter des passages piétonniers et cyclables aux intersections ou les sécuriser afin de connecter harmonieusement les parcours piétonniers et cyclables entre eux.
5. S'assurer aux intersections que la signalisation et le marquage au sol rappellent clairement l'interdiction du stationnement à moins de 5 mètres (m) des intersections.
6. S'assurer que les feux piétonniers offrent une protection complète durant tout le cycle ou à tout le moins pendant la première phase.
7. S'assurer que l'entretien des infrastructures piétonnières et cyclables, comme le déneigement, le déglçage, le nettoyage et les réparations soient prioritaires.

➤ **Route 338⁸**

8. Ajouter un trottoir d'un minimum 2 m de largeur de chaque côté de la route.
9. Ajouter des bandes cyclables rejoignant chaque lieu d'intérêt du secteur (école, commerces, services, bibliothèque, etc.).
10. Ajouter une zone tampon entre les usagers de transport actif et les véhicules motorisés (ex. : marquage au sol, bordure végétalisée).
11. Installer un feu rectangulaire à clignotement rapide (FRCR) au croisement de la rue des Saules.
12. Revoir l'autorisation de chacun des virages à droite au feu rouge (VDFR) puisqu'ils sont à proximité d'un corridor scolaire (Montée du Comté) ou au croisement de voies cyclables (Provost).

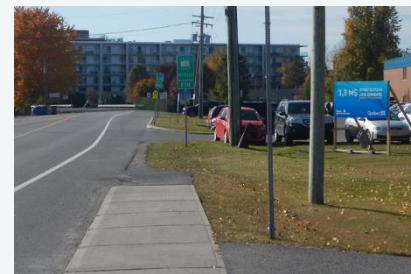
⁷ Certaines de ces recommandations ont aussi été formulées dans le Plan de déplacement - École Léopold-Carrière

⁸ En concertation avec le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

13. Ajouter des passages piétonniers et cyclables sécuritaires pour connecter harmonieusement les futurs parcours piétonniers et cyclables de la route 338 à ceux de la rue Montée du Comté.
14. Ajouter un passage piétonnier et cyclable sécuritaire au croisement de la rue J.-É.-Jeannotte (CPE, crèmerie, casse-croûte) ainsi qu'un autre à celui de la rue des Francs-Tireurs (épicerie, bibliothèque).
15. Reconfigurer les entrées charretières afin de les rendre plus sécuritaires⁹.
16. Sécuriser le parcours piétonnier entre la rue de l'École jusqu'à Saint-Zotique, où certains élèves résident, en réduisant la vitesse à 30 Kilomètres à l'heure (km/h), en prolongeant le trottoir ainsi que le corridor scolaire¹⁰.



Route 338 - près de l'école Léopold-Carrière
Source : DSPu Montérégie



➤ Viaduc autoroutier ¹¹

17. Réaménager le viaduc pour améliorer les déplacements actifs sécuritaires :
 - Ajout d'un corridor multifonction bidirectionnel (largeur de 4 m) séparé par une bordure de protection physique en :
 - Priorisant le côté est afin d'éviter le croisement avec les voies d'accès à l'autoroute.
 - Rehaussant la balustrade du viaduc du côté du corridor multifonction.
 - Ajout d'éclairage.



Exemple : Pont T.-D.-Bouchard - Saint-Hyacinthe
(DSPu Montérégie)

➤ Portion sud de l'axe Montée du Comté/Sauvé (entre Mercier et la route 338)

Option A :

18. Ajouter un trottoir de chaque côté.
19. Ajouter une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté.

⁹ En concertation avec les commerçants

¹⁰ En concertation avec la Ville de Saint-Zotique et le Ministère des Transports et de la Mobilité durable

¹¹ En concertation avec le Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Option B :

20. Ajouter un trottoir du côté ouest en priorisant le sud de l'autoroute 20.
 - La présence d'un parcours piétonnier sécuritaire vers les commerces et les lieux de résidences est important.
21. Aménager un sentier multifonction du côté est séparé de la circulation par une bordure de béton ou végétalisée.

Passages piétonniers et cyclables :

22. Ajouter un passage piétonnier et cyclable sécuritaire au croisement des rues Mercier, Martin et Royale.
23. Aménager un passage piétonnier et cyclable sécuritaire avec avancées de trottoir et/ou îlot refuge au croisement des rues de l'École ainsi que d'Adrien-Rouleau.



Exemple d'îlot refuge (DSPu Montérégie)

➤ **Portion nord de l'axe Montée du Comté/Sauvé (au nord de Mercier)**

24. Sécuriser le passage piétonnier et cyclable à chacun des deux passages à niveau¹².
25. Ajouter un panneau d'arrêt et un passage piétonnier et cyclable sécuritaire à l'intersection de la rue Rémillard afin de connecter le centre communautaire au parc Émile-Asselin (trajet quotidien des enfants du camp de jour).
26. Prolonger les parcours cyclables au nord de la rue Daoust en les adaptant au contexte d'une emprise plus étroite (ex. : chaussée désignée).

➤ **Adrien-Rouleau et rue de l'École**

27. Ajouter des trottoirs pour séparer les parcours piétonniers des parcours cyclables.
28. Convertir la bande cyclable bidirectionnelle en deux bandes unidirectionnelles (une de chaque côté de la rue).
29. Ajouter une zone tampon entre les bandes cyclables et la voie de circulation automobile (ex. : bordure végétalisée).



Rue de l'école - corridor scolaire (DSPu Montérégie)

➤ **Rue Principale**

30. Ajuster la signalisation et le marquage au sol de la bande côté sud afin de la désigner clairement comme corridor piéton.
31. Ajouter des chaussées cyclables désignées.



Rue Principale (DSPu Montérégie)

¹² En concertation avec le Canadien National.

Analyse du projet de mobilité active

État de situation

Au printemps 2024, dans l'optique d'assurer la sécurité des résidents, la Municipalité a adopté un règlement établissant la limite de vitesse à 30 Km/h sur plusieurs rues résidentielles. La limite est fixée à 50 Km/h pour la route 338 (juridiction MTMD) et les rues Montée du Comté, Delisle et Sauvé¹³.

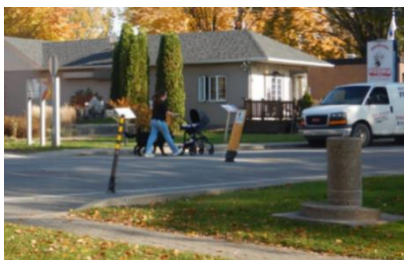
Tel que nous pouvons l'observer sur le terrain et sur la Figure 4 de la page suivante, les infrastructures piétonnières et cyclables des Coteaux sont discontinues et ont des configurations très variables d'un tronçon à l'autre.

Le principal axe de circulation après l'autoroute 20 est la route 338 où on ne retrouve ni trottoir ni voie cyclable (excepté 100 m de trottoir du côté nord près de l'école). De nombreux et d'importants lieux d'intérêt s'y retrouvent (école, commerces, services, etc.). Le débit journalier est important : 14 100 véhicules par jour en été dont 340 camions¹⁴. Il y a une voie de circulation par direction sans voie de stationnement et les accotements sont très larges. Sur toute la longueur de cet axe (1,5 km), il y a deux endroits où les piétons ou cyclistes ont une priorité pour traverser soit le feu au croisement de la Montée du Comté et celui au croisement de Provost. Un passage piétonnier est présent à la hauteur de la rue Des Saules.

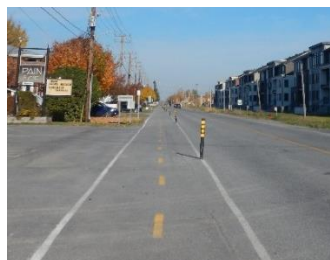
L'autre axe important est la rue Sauvé où le débit de circulation est de 8 300 véhicules par jour en été, dont 450 camions, soit près d'un par minute à l'heure de pointe¹⁵. Il est possible d'estimer un débit semblable sur la Montée du Comté.

Plusieurs tronçons de rues n'ont pas de trottoirs, notamment le long de certains corridors scolaires, ce qui fait que la moitié des parcours des élèves de Les Coteaux n'en bénéficient pas.

Enfin, toutes les voies cyclables des Coteaux sont partagées avec les piétons.



Rue Principale
Source : DSPu Montérégie



Montée du Comté



Route 338

¹³ Municipalité des Coteaux. [Nouvelle limite de vitesse à Les Coteaux](#)

¹⁴ Transport Québec. [Débit de circulation - Données Québec](#)

¹⁵ Transport Québec. [Débit de circulation - Données Québec](#)

Figure 4 : Principaux lieux d'intérêt - Infrastructures piétonnières et cyclables - Les Coteaux



Source : DSPu Montérégie

La Municipalité des Coteaux compte un nombre d'accidents impliquant des piétons ou des cyclistes avec des véhicules qui est supérieur à celui des municipalités voisines¹⁶. À la Figure 5, chaque pastille bleue représente un piéton blessé et chaque pastille grise représente un cycliste blessé. Les traits de couleur sur les tronçons représentent la fréquentation des cyclistes sur le réseau routier et sur la Route verte. Les rues avec les traits les plus foncés sont celles où on retrouve le plus de passages cyclistes. Nous constatons donc que ces accidents se sont majoritairement produits le long des grands axes routiers comme la route 338 ainsi que la rue Montée du Comté.

¹⁶ DSPu Montérégie. Portrait cartographique des accidents impliquant des cyclistes et piétons avec des véhicules ainsi que la fréquentation du réseau routier par les cyclistes en Montérégie (2014-2021)

Figure 5 : Portrait cartographique des accidents impliquant des cyclistes et piétons avec des véhicules ainsi que la fréquentation du réseau routier par les cyclistes en Montérégie (2014-2021)



Source : [DSPu Montérégie](#)

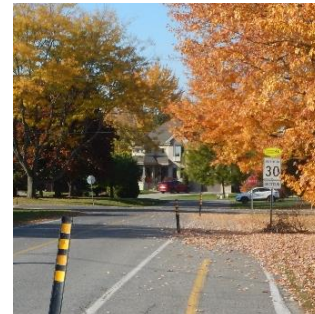
Certains éléments à améliorer en lien avec l'entretien des infrastructures piétonnières et cyclables ont été observés lors de la marche exploratoire : crevasses, flaques d'eau, feuilles mortes, etc. Cependant, la qualité du déneigement et du déglçage n'a pas pu être observée.



Rue Lippée
Source : DSPu Montérégie



Rue Sauvé



Rue Adrien-Rouleau

Les membres du comité local EIS ont exprimé dès le début de la démarche EIS leur désir de prioriser l'amélioration à la sécurisation des infrastructures de la route 338 et de l'axe nord-sud Montée du Comté/Sauvé. Ce souhait est aussi grandement partagé par les résidents ayant participé aux différentes activités de consultation de cette EIS. Ils expriment que la sécurité est leur grande priorité. Par exemple, ils rapportent que peu de conducteurs circulant sur la route 338 s'arrêtent au passage piétonnier pour laisser traverser les personnes à pied ou à vélo. Pour plus de détails concernant la perception des résidents à l'égard des enjeux de sécurité et d'entretien, consulter la synthèse des activités de participation citoyenne EIS disponible en annexe.

La majorité des pistes d'actions du projet de mobilité active concerne la sécurité des usagers actifs. Quatre concernent la route 338, trois la rue Sauvé, trois la Montée du Comté, deux le viaduc autoroutier et deux la rue Adrien-Rouleau. Les autres actions concernent la rue Principale, la rue de l'École et les tronçons Cercle Masson/Terrasse St-Pierre et Provost/Bissonnette. Peu de mesures d'apaisement de la circulation et aucune mesure de renforcement de l'entretien préventif des voies piétonnières et cyclables sont proposées dans le projet.

Résultats d'analyse

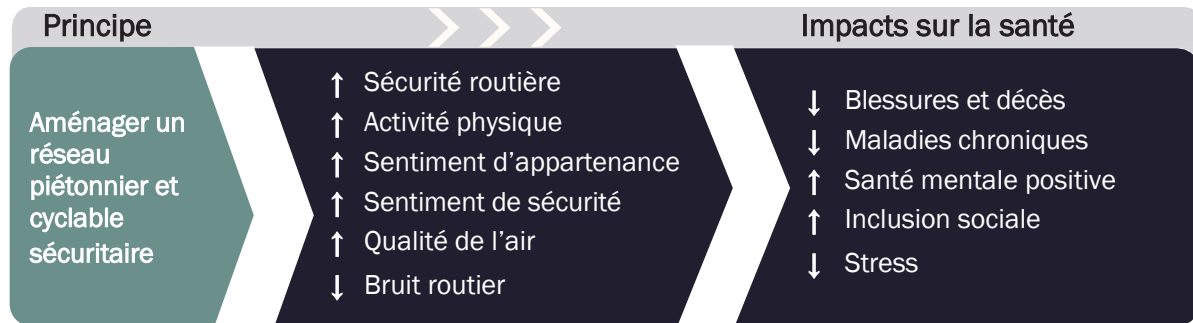
De façon générale, les pistes d'action du projet de mobilité active des Coteaux permettraient d'améliorer la sécurité des déplacements à pied et à vélo. Des impacts positifs sur le bien-être et la santé des gens en découleraient.

Toutefois, il subsiste des enjeux de sécurité à différents points du réseau où les risques de collision avec les véhicules et les risques de chutes sont présents. Les débits importants de véhicules ainsi que les nombreux lieux d'intérêt le long des principaux axes routiers requièrent des infrastructures piétonnières et cyclables sécuritaires. Certaines mesures proposées dans le projet de mobilité active ne répondent pas aux bonnes pratiques favorables à la santé et la sécurité, comme l'ajout d'un terre-plein sur Cercle Masson/Terrasse St-Pierre et sur Provost/Bissonnette. De plus, aucune modification n'est proposée aux bandes cyclables bidirectionnelles qui ne répondent pas aux normes de sécurité. Enfin, toutes les voies cyclables des Coteaux peuvent poser des enjeux de cohabitation avec les piétons.

Impacts santé et pratiques favorables

Tel que cela est présenté à la Figure 6, les infrastructures piétonnières et cyclables sécuritaires bien entretenues contribuent grandement à la diminution des risques de blessures, de décès, de maladies chroniques en plus de favoriser une santé mentale positive.

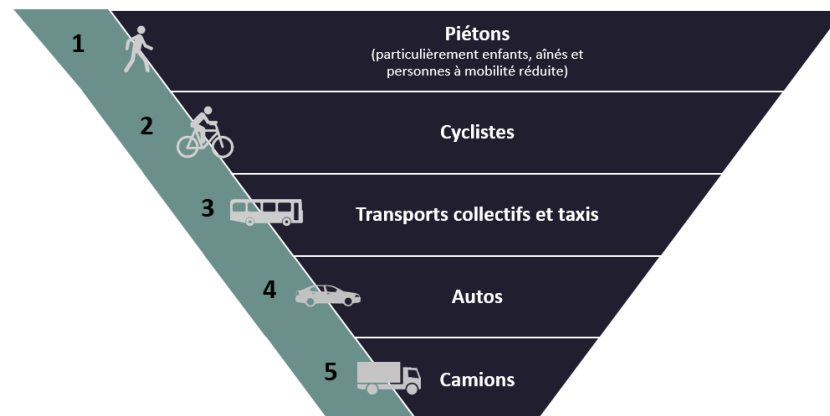
Figure 6 : Impacts santé en lien avec l'aménagement d'infrastructures qui favorise la sécurité des piétons et cyclistes de tout âge et de toute capacité



Source : DSPu Montérégie

Comme illustré à la Figure 7, les piétons, les personnes présentant des limitations physiques et les cyclistes se retrouvent dans une plus grande situation de vulnérabilité que les conducteurs de véhicules motorisés. La probabilité de décès est deux fois plus élevée chez les piétons que chez les occupants de véhicules à moteur impliqués dans un accident de la route.

Figure 7 : Vulnérabilité selon le type d'utilisateur de la route



Source : DSPu Montérégie

Pratiques favorables à la santé

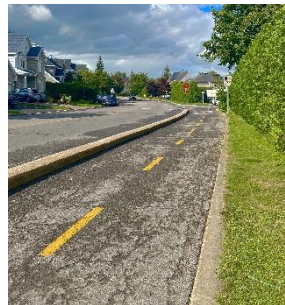
- ✦ **Trottoirs** : profiter de la réfection du réseau routier pour concevoir des trottoirs le long des rues où ils sont absents ou pour les réaménager s'ils sont en mauvais état ou pas suffisamment larges. Les lieux d'intérêt doivent idéalement être reliés aux secteurs résidentiels par des trottoirs continus, notamment pour les corridors scolaires. Aux intersections et aux passages pour piétons, les trottoirs doivent être conçus pour faciliter la descente d'un fauteuil roulant ou d'une poussette (bateau-pavé).

Consulter la fiche [Infrastructures sécuritaires pour piétons](#) de l'Extranet de santé publique.

- ✦ **Apaisement de la circulation** : cela consiste à réduire la vitesse autorisée, mais surtout à adapter l'environnement routier grâce à une combinaison de mesures [7-8-10]. Les mesures physiques (ex. : avancées de trottoirs) sont les plus efficaces, car elles contraignent l'automobiliste à ralentir. Les autres mesures (ex. : panneau de signalisation) complètent l'aménagement en dictant à l'individu comment modifier sa conduite. Les mesures doivent être conçues dans une approche globale de réduction de la vitesse à l'échelle d'un secteur et non seulement sur un tronçon de rue. Consulter la fiche [Mesures d'apaisement de la circulation](#) sur l'Extranet de santé publique.
- ✦ **Bordures de protection** : l'aménagement de bordures protectrices (ou banquettes) aux endroits où le débit et la vitesse des véhicules sont importants crée une distance entre les piétons et les véhicules. Elles peuvent aussi accueillir les pentes des entrées charretières ce qui permet de garder les trottoirs au même niveau et donc, de faciliter les déplacements avec une aide à la mobilité motorisée (triporteur) ou une poussette. Enfin, la végétation et les arbres plantés dans les bordures protectrices diminuent les îlots de chaleur urbains. Exemples de bordures :



Drummondville
Source : DSPu Montérégie



Terrebonne



Saint-Hyacinthe

- ✦ **Entrées charretières** : elles peuvent être rendues plus sécuritaires en :
 - ▶ Réduisant le nombre et la largeur des entrées et sorties;
 - ▶ Ajoutant une séparation physique pour les isoler de la rue;
 - ▶ Ajoutant du marquage au sol devant celles-ci.

Consulter la fiche [Aires de stationnement responsables](#) sur l'Extranet de santé publique.

- ✦ **Virage à droite au feu rouge (VDFR)** : les intersections où le VDFR est autorisé ne doivent pas présenter l'une de ces quatre situations :
 - ▶ Proximité d'un corridor scolaire, d'une école, d'un parc, d'un service de garde ou d'une résidence pour personnes âgées;
 - ▶ Présence d'une phase de feu protégé pour piétons;
 - ▶ Présence d'une voie cyclable;
 - ▶ Concentration de piétons ou de cyclistes.
- ✦ **Interdiction de stationnement visant à favoriser la sécurité** : l'interdiction d'immobiliser un véhicule à moins de 5 m d'une intersection, d'un passage piétonnier ou d'un passage à niveau¹⁷ assure une bonne visibilité aux automobilistes, cyclistes et piétons lorsqu'ils traversent. Ajouter au besoin de la signalisation, un marquage au sol et/ou peindre en jaune les bordures de trottoir sur 5 m¹⁸. Pour garantir la visibilité, bien déneiger et assurer un contrôle de la hauteur des végétaux.
- ✦ **Aménagement de voies cyclables sécuritaires** : tenir compte des composantes de la route, du débit et de la vitesse de circulation pour déterminer quels types de voies cyclables aménager. Les bandes cyclables bidirectionnelles sur chaussée ne sont pas recommandées pour des raisons de sécurité. Circuler sur ce type de voie cyclable augmente les risques de blessures de trois à douze fois [11].

Consulter le [cadre de référence pour des aménagements cyclables sécuritaires](#) de l'Institut national de santé publique du Québec ainsi que la fiche [Infrastructures sécuritaires pour cyclistes](#) sur l'Extranet de santé publique afin de connaître les meilleures pratiques d'aménagement en fonction des normes reconnues au Québec.
- ✦ **Entretien des voies piétonnières et cyclables** : voici quelques bonnes pratiques visant à réduire les risques de chutes et de dérapages :
 - ▶ Réparer les sections endommagées (crevasses, bosses, trous, etc.);
 - ▶ S'assurer que le drainage s'effectue efficacement pour éviter les accumulations d'eau/de glace. Porter une attention particulière aux abaissements aux intersections et vis-à-vis des entrées charretières;
 - ▶ Nettoyer les feuilles, sable, gravier, etc., en automne et au printemps;

Pour un projet qui prend en compte le vieillissement en santé



Pour faciliter la traversée d'une rue par la population vieillissante de la municipalité, intégrer les recommandations du guide [Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées](#) de Piétons Québec.

¹⁷ Ministère de l'emploi et de la solidarité sociale. Gouvernement du Québec. [Code de la sécurité routière](#)

¹⁸ Ministère des Transport et de la Mobilité durable du Québec. [Normes et ouvrages routiers: Tome V – Signalisation routière](#)

- ▶ Positionner les fentes des bouches d'égout perpendiculairement à la trajectoire des pneus de vélo en tout temps afin d'éviter qu'ils s'y coincent;
- ▶ Entretien et déneiger les accès piétonniers aux parcs, les principaux sentiers à l'intérieur de ceux-ci et l'accès au mobilier urbain;
- ▶ Élaborer une politique d'entretien et de déneigement qui précise les modalités selon les secteurs à prioriser comme près des destinations essentielles (écoles, cliniques, épiceries, pharmacies, etc.).

Pour aller plus loin



Politique de sécurisation des rues : se doter d'une telle politique (ex. : Ville de Longueuil) ou de modération de la circulation (ex. : Ville de Rigaud) facilite la prise de décision grâce aux informations colligées sur la sécurité des routes. Elle permet d'encadrer les demandes des résidents et partenaires en matière de modération de la circulation et de préciser les critères de priorisation. L'efficacité de certaines mesures pourra ainsi être testée et modulée en fonction de la réaction des usagers en s'assurant de ne pas déplacer le problème.

Camionnage : établir ou réviser un plan de gestion de la circulation du camionnage de transit en intégrant des mesures visant à réduire les véhicules lourds sur les rues à potentiel de déplacement actif élevé.

Connectivité

Pouvoir se rendre facilement à pied ou à vélo aux principaux lieux d'intérêt d'une communauté (commerces, services, loisirs, etc.) influence les choix en matière de modes de transport.

La connectivité, sous l'angle de la mobilité active, correspond aux options à la disposition d'une personne pour se déplacer le plus directement possible d'un endroit à l'autre à pied ou à vélo. Un réseau bien connecté relie les lieux de résidence aux lieux d'intérêt d'une communauté par des parcours piétonniers et cyclables continus et sécuritaires. Il relie aussi les lieux d'intérêt entre eux en offrant des trajets sans obstacle ni détour et universellement accessibles en toute saison.

Pour un projet durable



Les déplacements actifs sont les moyens de transport les plus durables. Ils sont abordables, écologiques et bénéfiques pour la santé.

Recommandations¹⁹

Les justifications et pratiques favorables à la santé, associées à ces recommandations, sont disponibles aux pages 24 à 28.

32. Connecter entre eux les parcours piétonniers et cyclables des principaux axes routiers (Sauvé, Montée du Comté, route 338) ainsi qu'avec le reste du réseau.
33. Ajouter des connexions entre la Route verte et les parcours piétonniers et cyclables menant aux principales destinations des Coteaux (ex. : parcs, école, commerces, services).
34. Améliorer les aménagements piétonniers et cyclables sur les rues connectant les espaces verts et bleus ainsi qu'aux destinations fréquentées par les enfants et les personnes âgées (parcs Réjean-Boisvenu, Au grenier des souvenirs et Wilson, Édifice Gilles-Grenier, école Léopold-Carrière, centre communautaire, etc.).
35. Améliorer l'accès aux parcs et espaces verts par l'ajout d'infrastructures piétonnes et cyclables pour les secteurs résidentiels des Coteaux qui sont plus éloignés de ces lieux.
36. Augmenter le nombre de passages piétonniers et cyclables sur le territoire.

Analyse du projet de mobilité active

État de situation

La Figure 4 de la page 17, montre que les communautés Le rassembleur et Secteur de la gare présentent moins de lieux d'intérêt que celle de L'Anse-aux-batteaux. L'autoroute 20 est une barrière physique importante entre les deux anciens noyaux villageois : Coteau-Landing situé sur les bords du lac Saint-François et Coteau-Station situé aux abords de la gare. Seul le viaduc de la Montée du Comté (qui devient la rue Sauvé) relie les deux secteurs. Plusieurs voies ferrées viennent aussi scinder le territoire. La Municipalité reconnaît le défi majeur de connectivité que ce découpage territorial historique présente.

Montée du Comté :



Fin de voie cyclable
Source : DSPu Montérégie



Passage à niveau



Viaduc autoroutier

¹⁹ Certaines de ces recommandations ont aussi été formulées dans le Plan de déplacement - École Léopold-Carrière

À Les Coteaux, le réseau de transport actif est discontinu et ne rejoint pas tous les lieux d'intérêt de la municipalité. Puisque plusieurs commerces et services sont localisés sur la route 338 où aucun trottoir ni voie cyclable n'est présent, les résidents sont contraints de s'y rendre en véhicule.

Les parcs et espaces verts sont un élément important pour la santé de la population. La Municipalité offre quatorze parcs, haltes et espaces verts. Elle projette en réaménager et aménager sept sur l'ensemble du territoire²⁰. De plus, Les Coteaux prévoit transformer le site actuel du camping municipal en un grand parc riverain accessible à tous²¹. La connectivité des parcs entre eux, avec les zones résidentielles ainsi qu'avec les autres lieux d'intérêt de la municipalité est particulièrement limitée lorsqu'il faut traverser de grands axes routiers. Un milieu de vie complet devrait comprendre un parc ou un petit espace aménagé pour permettre le repos, la détente à moins de 400 m du domicile (ex. : îlot de verdure, mini-parc, placette, halte). Les zones hachurées en rouge sur la Figure 8 présentent les secteurs qui n'atteignent pas ce critère d'accessibilité. Enfin, la faible connectivité crée un obstacle à la fréquentation de certains parcs, ce qui rend moins équitable l'utilisation d'installations spécifiques ne se retrouvant que dans certains parcs des Coteaux.

Figure 8 : Accessibilité résidentielle aux parcs et espaces verts – Les Coteaux



Source : DSPu Montérégie

²⁰ Municipalité des Coteaux. [Plan directeur des parcs, espaces verts et infrastructures de loisirs, 2022-2032](#)

²¹ Municipalité des Coteaux. [Camping municipal](#)

Comme présenté sur la carte de la Figure 4 à la page 17, quelques points d'accès au transport collectif sont disponibles : la gare de VIA Rail²² et neuf arrêts de taxibus²³ principalement situés aux abords de la route 338 et de l'axe Montée du Comté/Sauvé. Les autobus du réseau de transport en commun de la STSV ne se rendent pas jusqu'au territoire des Coteaux. Une connexion entre le circuit d'autobus 99 et le taxibus est cependant possible via l'abribus en face du marché d'alimentation de Coteau-du-Lac à un kilomètre des limites des Coteaux.

Les résidents consultés affirment ressentir le manque de connectivité surtout entre le nord et le sud de la route 338, entre l'ouest et l'est de la Montée du Comté et la rue Sauvé et entre le nord et le sud de l'autoroute 20.

L'un des objectifs du projet de mobilité active des Coteaux est d'offrir une alternative à l'automobile pour les courts trajets tout en rendant l'expérience agréable. Bien que la majorité des pistes d'action visent l'amélioration de la sécurité des infrastructures cyclables et piétonnières, plusieurs d'entre elles contribueraient à accroître la connectivité en matière de mobilité active.

Pour un projet qui considère les citoyens



« Pour les gens de Coteau-Station, c'est quasi impossible de se rendre à pied de l'autre côté de la Montée. Presque tous nos déplacements doivent se faire en voiture, déjà qu'on n'a pas de commodités dans le secteur : pas de resto, pharmacie, magasin, etc. » Résident des Coteaux consulté.

Résultats d'analyse

Puisque les parcours cyclables et piétonniers sont de façon générale discontinus sur le territoire, il est nécessaire d'apporter certaines améliorations à la connectivité afin que tous bénéficient d'un accès équitable aux principaux lieux d'intérêt comme les espaces verts et bleus, commerces de proximité, l'école, les lieux de travail et socioculturels, ainsi que les services publics.

Les pistes d'action du projet permettraient d'accroître la connectivité à pied et à vélo de la communauté Secteur de la gare située au nord avec la Route verte, mais surtout avec la très grande majorité des lieux d'intérêt de la municipalité, qui sont situés au sud de l'autoroute 20. Elles favoriseraient aussi l'amélioration de la connectivité entre le sud et le nord de la route 338. Il en va de même pour l'ouest et l'est de l'axe Montée du Comté et rue Sauvé répondant ainsi à certains besoins exprimés par les résidents.

²² VIA Rail. [Gare de Coteau](#)

²³ Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield (STSV). [Liste des arrêts du secteur Soulanges](#)

Au-delà de l'aménagement de nouveaux parcs et espaces verts, faciliter l'accès géographique à ceux existants devrait être exploré. La priorité devrait être accordée à la communauté L'Anse-aux-batteaux étant donné son indice de défavorisation plus élevé. Une attention pourrait aussi être apportée à la communauté Le rassembleur où les secteurs résidentiels sont plus éloignés des lieux d'intérêt.

Impacts santé et pratiques favorables

Tel que présenté à la Figure 6, une meilleure connectivité des réseaux piétonniers et cyclables favorise les déplacements actifs contribuant ainsi à l'amélioration de la santé physique et mentale d'une communauté.

Une meilleure connectivité permet aussi de :

- ⇒ Encourager la vitalité du quartier et l'attraction de nouveaux résidents.
- ⇒ Augmenter la création des commerces et de services de proximité.
- ⇒ Favoriser les contacts de voisinage, ce qui accroît la confiance et la sécurité.

Pratiques favorables à la santé

- ✦ **Réseau relié** : relier les parcours actifs aux lieux d'intérêt.
- ✦ **Barrières physiques** : réduire dans la mesure du possible les barrières physiques (autoroute, rivière, voie ferrée, etc.) se trouvant sur les parcours actifs en les aménageant de façon sécuritaire pour permettre de les franchir (ex. : passages, passerelles, etc.).
- ✦ **Réseau utilitaire** : prioriser le réseau utilitaire (faire ses courses, aller travailler ou se rendre à l'école) plutôt que seulement récréatif, dans l'objectif de réduire le recours à la voiture pour les courts déplacements.
- ✦ **Continuité** : proposer des parcours continus et sécurisés jusqu'à la porte.
- ✦ **Convivialité** : aménager des infrastructures cyclables et piétonnières conviviales, sans obstacle et universellement accessibles (pertinent aussi pour les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisée qui sont de plus en plus nombreuses en Montérégie).
- ✦ **Connectivité des quartiers** : comme illustré à la Figure 9, ouvrir un passage piétonnier/cyclable à travers un pâté de maisons ou au bout d'un cul-de-sac permet d'augmenter la connectivité dans un quartier. Cette figure illustre bien comment l'aménagement du réseau routier d'un quartier influence les distances de marche et de vélo.

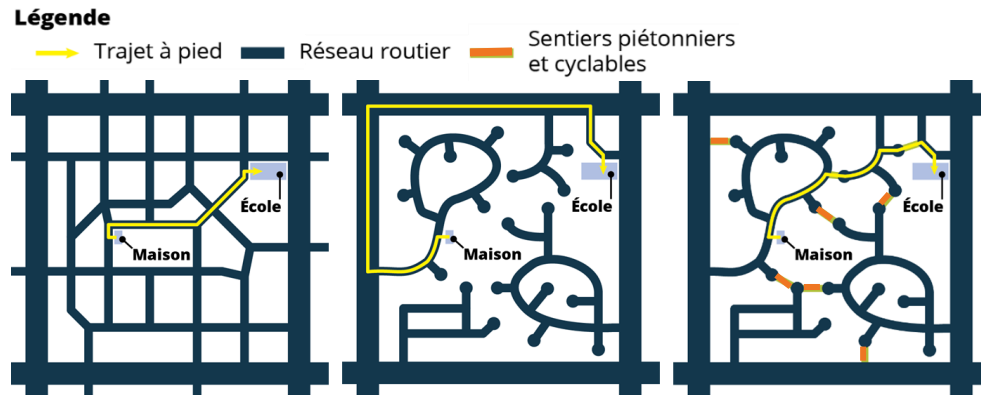
Consulter la fiche [Quartier mixte, dense, compact et connecté](#) sur l'Extranet de santé publique.

Pour aller plus loin



Jeu libre dans la rue : En se concentrant sur les bénéfices de l'activité physique de loisir, la permission de jeu libre dans la rue devrait être envisagée, surtout dans les secteurs situés en dehors des périmètres d'accès aux parcs et espaces verts des Coteaux.

Figure 9 : Niveau de connectivité du réseau piétonnier et cyclable



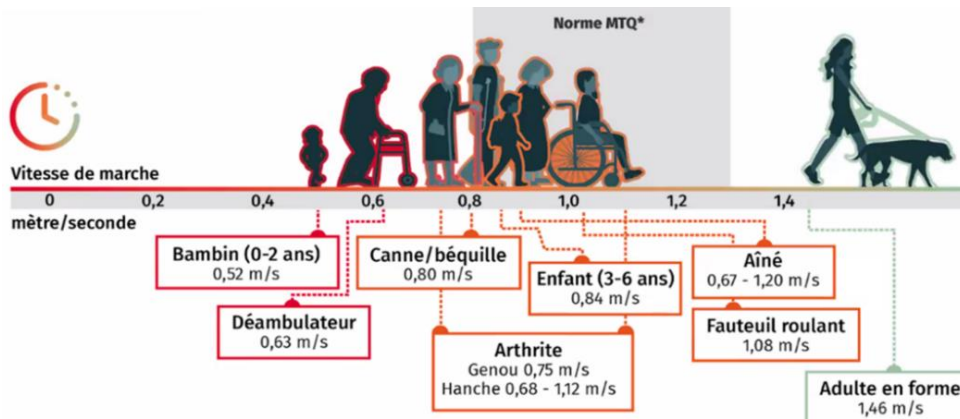
Source : DSPu Montérégie

Accessibilité universelle

L'accessibilité universelle est une approche inclusive qui prend en compte les différents besoins et conditions de vie des individus. Cela permet à toute personne de réaliser ses activités de façon autonome en obtenant des résultats équivalents. Elle vise notamment une utilisation équitable de l'environnement bâti.

Comme illustré à la Figure 10, la vitesse de marche varie selon l'âge, la condition de santé, les limitations physiques et l'accessoire utilisé.

Figure 10 : Vitesse de marche selon différentes conditions



Source : Piétons Québec

Pour en savoir plus

Consulter la publication [Accessibilité universelle : la conception d'environnements pour tous](#) de l'INSPQ pour comprendre davantage les concepts d'accessibilité universelle dans une perspective d'environnement bâti plus inclusif.



Recommandations

Les justifications et pratiques favorables à la santé, associées à ces recommandations, sont disponibles aux pages 29 à 31.

37. Élargir les trottoirs pour faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite et des familles avec poussette.
38. S'assurer qu'une pente pour monter ou descendre du trottoir est accessible à chaque intersection (bateau-pavé).
39. S'assurer qu'il n'y a pas d'obstacle physique limitant la circulation des personnes à mobilité réduite ou posant des risques de collision.
40. Allonger la durée des feux piétonniers afin de permettre à tous les citoyens, dont les personnes âgées, de traverser sans se presser (voir la Figure 10).
41. Ajouter ou clarifier le marquage au sol aux intersections pour s'assurer qu'il soit simple et contrasté.

Analyse du projet de mobilité active

État de situation

Même si aucune piste d'action du projet ne concerne spécifiquement l'accessibilité universelle, différents efforts ont été réalisés au fil du temps par Les Coteaux pour intégrer ces principes à ses projets d'infrastructures. Par exemple, les jeux d'eau au parc Audrey sont accessibles pour les personnes en situation de handicap et les parents avec une poussette. La *Politique familiale et des aînés 2024-2034* récemment adoptée intègre aussi la vision de l'accessibilité universelle. Le *Plan d'action 2024-2029* de cette politique présente entre autres comme objectifs : *Utiliser l'accessibilité universelle pour améliorer les infrastructures et les procédures municipales* et *Favoriser l'accessibilité universelle des ressources et services de proximité pour tous les résidents*.

Des obstacles ont été observés lors de la marche exploratoire comme des poteaux électriques nuisant aux parcours piétonniers, l'absence d'abaissement de trottoir, la fin d'une surface adéquate avant l'arrivée au lieu d'intérêt, etc. Plusieurs dos d'âne sont présents près des panneaux d'arrêt, ce qui peut nuire à la traversée des personnes à mobilité réduite en plus de ne pas respecter les normes (voir images à la page suivante). Le mobilier urbain en place est la plupart du temps inaccessible aux personnes avec limitations fonctionnelles (fontaines d'eau, poubelles, etc.).



Débarcadère école



Rue Rémillard



Parc Promutuel



Rue du Palais

Source : DSPu Montérégie



Coin des rues Prieur et Lippée



Rue Lippée

Par ailleurs, peu d'aménagements favorisant les déplacements de personnes ayant une déficience visuelle ont été observés. Les plaques podotactiles sont rares, le marquage au sol manque parfois de contraste et il n'y a pas de signal sonore aux feux de circulation.

Une citoyenne consultée ayant un handicap visuel et des limitations physiques déplore le fait qu'il n'y a pas de trottoirs qu'elle puisse utiliser couramment.

Résultats d'analyse

Certaines pistes d'action du projet de mobilité active permettraient d'améliorer l'accessibilité, mais des bonifications sont nécessaires pour intégrer l'approche d'accessibilité universelle.

Impacts santé et pratiques favorables

Un environnement bâti favorisant l'accès aux principaux lieux d'intérêt d'une communauté (ex. : formation, emploi, alimentation, loisir, services de santé, etc.) est bénéfique pour la santé physique et mentale de l'ensemble de la population.

L'aménagement de l'espace public influence les comportements et la participation citoyenne pour tous. En rendant les aménagements sécuritaires, inclusifs, et conviviaux, l'accessibilité universelle favorise le vieillissement en santé et permet aux personnes présentant des incapacités temporaires ou permanentes de réaliser leurs activités, ce qui réduit les différences injustes et évitables entre les différents groupes sociaux [9].

Pour un projet équitable



« Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide. Une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée [9]. »
Celle-ci risque davantage de vivre des inégalités sociales de santé.

Pratiques favorables à la santé

- ✦ **Boutons d'appel** : s'assurer que les boutons d'appel pour feux piétonniers et cyclables soient facilement accessibles et sans obstacle en toute saison.
- ✦ **Durée des feux piétonniers** : la durée minimale pour traverser à pied doit être calculée en fonction d'une vitesse de marche de 0,9 m par seconde. Il est cependant préférable d'allonger le temps de traversée pour favoriser la sécurité et le confort des personnes à mobilité réduite. À défaut de pouvoir offrir un temps de traversée assez long, un refuge central d'au moins 2 m de large est requis pour permettre une traversée en deux temps.
- ✦ **Largeur des trottoirs et sentiers** : une largeur minimale de 1,8 m est recommandée afin d'assurer le confort et permettre à deux personnes de se croiser facilement. Dans certaines zones commerciales et scolaires, partout où il peut y avoir un fort achalandage de piétons, la largeur devrait être de 2 m et peut varier jusqu'à 4 m pour assurer la fluidité et le confort des piétons [12].
- ✦ **Banquettes le long des trottoirs** : elles sont utiles pour accueillir les pentes des entrées charretières afin de garder les trottoirs au même niveau, ce qui est beaucoup plus confortable quand on utilise une aide à la mobilité motorisée (quadriporteur) ou une poussette.
- ✦ **Ressources en accessibilité universelle** : solliciter l'expertise et le soutien de l'équipe de l'Institut Nazareth et Louis-Braille (INLB) du CISSSMC et du Centre de réadaptation pour une évaluation plus en profondeur. Consulter le document de l'INLB Critères d'accessibilité universelle-Aménagement extérieur.

Sentiment de sécurité, verdissement et mobilier urbain

Le sentiment de sécurité, c'est la perception qu'ont les gens de la sécurité de leur environnement. Il est influencé par des facteurs personnels (comme les expériences passées) et environnementaux (comme l'éclairage, la propreté ou la présence policière).

Le verdissement représente l'ajout de végétaux (arbres, arbustes, plantations, etc.) dans un espace donné, contribuant ainsi à l'atteinte d'objectifs environnementaux (lutte contre les îlots de chaleur urbains, qualité de l'eau, qualité de l'air, etc.) et à l'amélioration de la qualité de vie (esthétisme, confort, etc.) [13].

Le mobilier urbain concerne les objets ou équipements utilisables par le plus grand nombre de personnes possible, incluant les personnes présentant des handicaps, installés de façon permanente ou temporaire dans les espaces publics extérieurs (ex. : bancs, tables à pique-nique, poubelles, etc.).

Recommandations

Les justifications et pratiques favorables à la santé, associées à ces recommandations, sont disponibles aux pages 33 à 39.

❖ Sentiment de sécurité

42. Soutenir des actions renforçant la cohésion sociale et le développement des capacités communautaires et individuelles des résidents.
 - Voir des exemples dans la section Pratiques favorables à la santé de la page 37.

❖ Verdissement

43. Planter des arbres, arbustes et petits végétaux ou installer des jardinières le long des parcours piétonniers et cyclables.
 - En priorisant le long des principaux axes (route 338 et les rues Montée du Comté, Sauvé ainsi que Adrien-Rouleau);
 - En priorisant les zones les plus fréquentées ainsi que celles où les îlots de chaleur urbains (ICU) sont présents;
 - En s'assurant que la taille et l'emplacement des végétaux ne nuisent pas à l'éclairage ni à la visibilité et n'obstruent pas le passage.
44. Aménager des bandes végétalisées ou des bacs de plantation le long de la route 338 et de la rue Montée du Comté. Exemples :



Boul. Décarie – Montréal
Source : DSPu Montérégie



Ville de Delson



Ville de Coteau-du-Lac

❖ Mobilier urbain

45. Ajouter du mobilier urbain près des lieux d'intérêt (par exemple : banc, support à vélo, table à pique-nique, fontaine d'eau potable, toilette, poubelle, station de réparation pour vélo).
 - Le long des artères commerciales et des parcours fréquentés par les usagers de transport actif, prioritairement le long de la route 338, le long des rues Adrien-Rouleau, Montée du Comté, Sauvé et Principale;

- Aux placettes ou haltes publiques déjà existantes ou à aménager notamment à la jonction de la Route verte et de la Montée du Comté.
Exemples :



Ville de Delson
Source : DSPu Montérégie



Ville de Terrebonne

- À proximité des arrêts de taxis en priorisant ceux situés dans la communauté locale L'Anse-aux-batteaux étant donné l'âge moyen plus avancé des résidents;
 - Aux parcs et espaces verts (ex. : Embouchure et Wilson).
46. S'assurer que le mobilier urbain intègre les principes d'accessibilité universelle.
47. Offrir aux employés de la municipalité des aménagements à destination (supports et stationnements à vélos, casiers, vestiaires et douches, borne de réparation pour vélo, etc.) et promouvoir cette offre auprès des partenaires de la communauté (commerces, organismes, etc.).

Analyse du projet de mobilité active

État de situation

❖ Sentiment de sécurité

La plupart des pistes d'action du projet de mobilité active des Coteaux concernent la sécurisation des infrastructures piétonnières et cyclables. Elles ont le potentiel d'améliorer le sentiment de sécurité de la population. Des résidents circulant à pied ou à vélo ont exprimé qu'ils ressentaient un faible sentiment de sécurité sur la rue Sauvé étant donné le passage de nombreux véhicules lourds.

❖ Verdissement

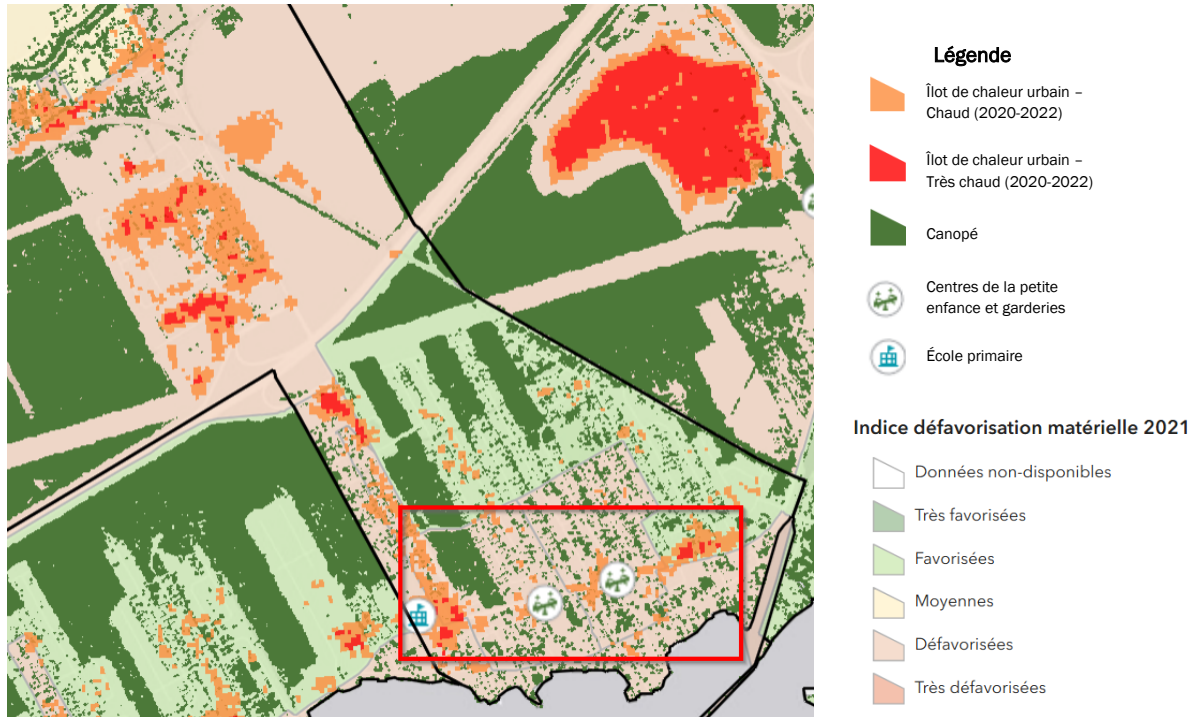
Une microforêt²⁴, qui prend actuellement forme au parc Audrey, est l'un des projets phares en matière de verdissement urbain et de mobilisation citoyenne.

Comme illustré à la Figure 11, des îlots de chaleur urbains (ICU) sont particulièrement présents le long de la route 338 et des rues Sauvé et Montée du Comté.

²⁴ Aménagement forestier très dense planté sur une petite superficie qui encourage la pousse rapide d'arbres de différentes espèces sur plusieurs strates afin de recréer la dynamique naturelle des forêts. [Nature Québec](#)

Ces îlots sont principalement situés dans la communauté locale L'Anse-aux-batteaux soit près d'installations occupées par des populations présentant des vulnérabilités comme les élèves de l'école Léopold-Carrière (voir encadré en rouge).

Figure 11 : Cartographie des îlots de chaleur urbains - Municipalité Les Coteaux



Source : Carte de priorisation des sites de plantation Montérégie (DSPu Montérégie)

Les emprises actuelles de la route 338 et des rues Sauvé et Montée du Comté sont assez larges pour l'ajout de trottoirs, voies cyclables, mobilier urbain et bordures végétalisées. La plupart des rues du Secteur de la gare ont cependant des emprises plus étroites.

Lors des activités de consultation auprès des résidents, certains ont exprimé que, pendant les périodes de grande chaleur, le manque d'ombre rend la marche désagréable le long de la route 338. Ils indiquent aussi que depuis la coupe des frênes malades, il manque d'endroits pour se mettre à l'ombre.

Aucune piste d'action du projet ne concerne spécifiquement le verdissement des trames cyclables et piétonnières.

❖ Mobilier urbain

Reconnaissant les bienfaits sur la santé physique et mentale de la population, la Municipalité Les Coteaux s'est dotée d'un Plan directeur des parcs, espaces verts et infrastructures de loisirs. (PDPEVIL) en 2023. L'une des orientations du plan est de développer des infrastructures visant à promouvoir et à encourager un mode de vie actif. Le portrait du mobilier urbain est présenté dans le PDPEVIL.

Plusieurs moyens de mise en œuvre ont été identifiés pour bonifier l'offre aux résidents. Comme exemples : « prévoir l'aménagement d'espaces ombragés et de mobilier permettant la détente; implanter du mobilier urbain de relaxation (chaises longues, etc.) à proximité des berges de manière à maximiser le potentiel des parcs riverains; poursuivre l'installation de supports à vélo à proximité des parcs et espaces verts afin d'assurer une accessibilité multimodale. »

Bien que l'accès à du mobilier urbain ne soit pas le besoin prioritaire exprimé par les résidents, certains ont identifié le manque de mobilier à l'extérieur des parcs, le besoin d'une fontaine d'eau, d'un bloc sanitaire, de supports à vélo et de tables à pique-nique au croisement de la Route verte et de la Montée du Comté.

Aucune piste d'action du projet ne concerne spécifiquement le mobilier urbain le long des trames cyclables et piétonnières.

Résultats d'analyse

- Le sentiment de sécurité serait favorisé par les améliorations des infrastructures piétonnières et cyclables prévues au projet. Des mesures complémentaires pourraient toutefois le bonifier davantage.
- D'importants tronçons actuels et potentiels de mobilité active se retrouvent en zone d'ICU.
- Le long d'un des principaux axes de mobilité active (Montée du Comté/Sauvé), peu d'endroits sont aménagés pour se reposer, se restaurer et socialiser. Il en est de même pour la route 338 qui présente un axe potentiel en matière de déplacement actif.
- De façon générale, le projet n'aborde pas le verdissement, le mobilier urbain et d'autres dimensions du sentiment de sécurité. Des bonifications en ce sens apparaissent essentielles pour favoriser les déplacements actifs dans la municipalité.

Pour un projet qui considère les changements climatiques



Les îlots de chaleur urbains (ICU) sont responsables d'impacts considérables sur la santé, particulièrement chez les populations vulnérables comme les jeunes enfants, les personnes âgées et celles aux prises avec des maladies chroniques. Dans un contexte de changements climatiques, se préoccuper et agir sur les ICU est une nécessité dans les projets urbains. Ainsi, il importe d'adopter une perspective globale d'aménagement qui favorise le confort thermique de la population. Consultez la fiche [Contre les îlots de chaleur urbains](#) sur l'Extranet de santé publique.

Impacts santé et pratiques favorables

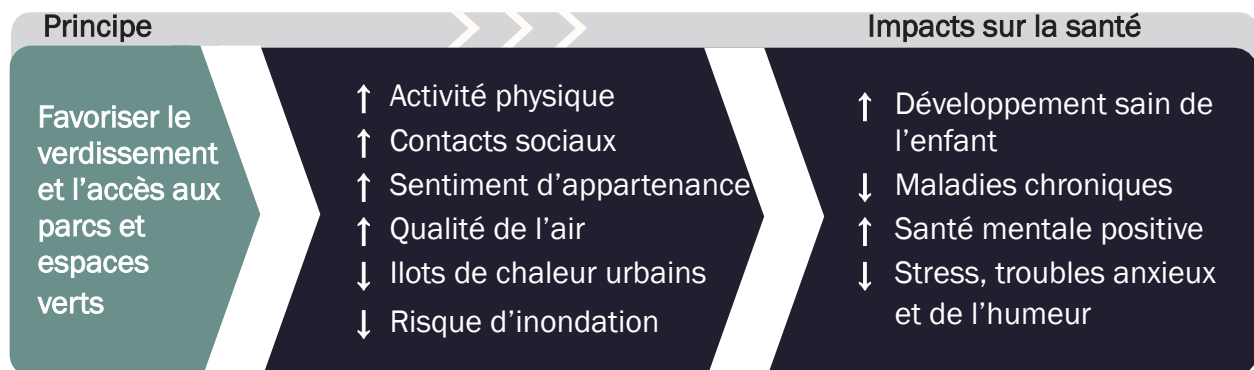
❖ Sentiment de sécurité

Une communauté où le sentiment de sécurité est élevé favorise le bien-être et la santé physique et mentale de la population. Inversement, l'insécurité perçue dans un quartier ou une rue peut mener à des comportements d'évitement ou de protection (ex. : éviter de pratiquer des activités physiques à l'extérieur, éviter certains lieux publics, restreindre les activités des enfants à l'extérieur du domicile), pouvant nuire à la santé et au bien-être d'une communauté en plus d'affecter la vitalité des quartiers. Le sentiment de sécurité peut notamment être plus fort dans un secteur où on retrouve plus d'animation et de piétons (ex. : moins de peur relative aux risques d'agression). Une municipalité sécuritaire favorise la participation sociale, l'usage des infrastructures municipales et une viabilité des commerces et des services [5].

❖ Verdissement

La plantation d'arbres contribue à favoriser un mode de vie physiquement actif, la pratique d'activités de plein air et de loisirs, une santé mentale positive, la création de lieux de socialisation, l'ambiance du milieu de vie et un meilleur sentiment de sécurité. Tel que décrit dans la Figure 12, l'accès aux parcs et espaces verts ainsi que le verdissement présentent plusieurs retombées sociales, économiques et environnementales favorables à la santé et au bien-être des communautés.

Figure 12 : Bénéfices du verdissement et l'accès aux espaces verts sur la santé et la qualité de vie



Source : [Fiche Parcs et espaces verts \(DSPu Montérégie\)](#) et [Page Web Verdissement \(INSPQ\)](#)

❖ Mobilier urbain :

L'accès au mobilier urbain le long des parcours de mobilité active et dans les parcs soutient l'adoption d'un mode de vie physiquement actif. Peu importe leurs capacités [14], cet accès offre aux citoyens la possibilité de se déplacer à leur rythme, des occasions de repos, l'accès à l'espace public et favorise des opportunités de participation sociale.

Pratiques favorables à la santé

❖ Sentiment de sécurité

- ✦ **Mobilisation citoyenne** : la Municipalité, en collaboration avec la communauté, peut mettre en place ou soutenir des initiatives citoyennes pour renforcer le sentiment de sécurité. Par exemple :
 - ▶ **Accompagnement favorisant la solidarité intergénérationnelle** : des groupes de marche supervisés par des parents et grands-parents pour les enfants se rendant à l'école, des petits groupes de personnes vieillissantes se déplaçant à pied vers des lieux d'intérêt de la communauté et qui sont accompagnés par des citoyens plus jeunes;
 - ▶ **Projet Voisins solidaires** : des résidents qui s'entraident notamment en proposant à une personne du grand âge ou une personne à mobilité réduite du quartier d'aller faire une marche ensemble (*Guide de mise en œuvre*);
 - ▶ **Urbanisme participatif** :
 - Projet Rues conviviales : les résidents sont invités à mobiliser leurs voisins afin d'identifier et de suggérer ensemble à la Municipalité des pistes d'action visant notamment à améliorer le sentiment de sécurité des piétons et cyclistes;
 - Projet Bon Voisin, Bon Oeil : des citoyens abordent ensemble les enjeux de sécurité de leurs quartiers avec le soutien des services de police.

Pour un projet équitable



Certaines populations sont particulièrement vulnérables et davantage touchées par le sentiment d'insécurité (femmes, enfants, personnes racisées, en situation de handicap ou personnes âgées). L'ADS+ (Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle) est une méthode qui permet de réaliser des analyses en fonction des besoins de toutes ces populations.

Consulter la fiche [Santé mentale positive des citoyens](#) sur l'Extranet de santé publique.

- ✦ **Entretien** : assurer un entretien des lieux publics, du mobilier urbain et de la végétation (par exemple l'émondage régulier d'arbres autour des lampadaires et dans les sentiers). La présence de buissons peut parfois servir de cachette, générer un sentiment d'insécurité ou menacer la sécurité. Consulter le Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, Ville de Montréal.
- ✦ **Éclairage** : intégrer un éclairage à échelle humaine (lampadaires d'une hauteur de 3 à 6 m) le long des trottoirs, pistes cyclables et sentiers. Le flux lumineux doit permettre de reconnaître les gens croisés à environ 20 m de distance.

❖ Verdissement

- ✦ **Priorisation** : afin d'identifier les axes ou segments à verdir en priorité, en fonction des besoins et objectifs de la Municipalité, utiliser ces cinq critères adaptés du Guide municipal de soutien au verdissement par plantation de la DSPu de la Montérégie et du Guide de pratiques pour des villes vivantes et en santé - Planter des trames vertes actives et inclusives à l'échelle municipale de Nature Québec :
 - ▶ Axes de déplacement actif majeur : axes de mobilité avec forte utilisation, par exemple Montée du Comté;
 - ▶ Segments de rue qui se retrouvent en zone d'ICU (ex. : rues Sauvé et Montée du Comté);
 - ▶ Dans les milieux où il y a plus de défavorisation matérielle (ex. : le Secteur L'Anse-aux-batteaux);
 - ▶ Près des destinations accueillant des populations vulnérables à la chaleur (ex. : CPE, écoles, organismes fréquentés par des personnes âgées);
 - ▶ Axes où des travaux de réfection auront lieu.
- ✦ **Choix des végétaux** : une diversification des végétaux et des arbres favorise une meilleure pérennité des plantations, car l'ensemble sera plus résilient face aux stress futurs causés par les différents aléas climatiques. Les plantations doivent respecter les normes du MTMD lorsqu'elles sont situées en bordure d'une route sous juridiction provinciale et les normes d'Hydro-Québec, lorsque situées aux abords d'installations électriques. Consulter le Guide de reboisement - Contrôle de la croissance des arbres.

Pour un projet équitable



Le verdissement dans les milieux plus défavorisés matériellement aurait un plus grand potentiel d'impact de diminution des inégalités sociales en santé (ISS).

❖ Mobilier urbain

- ✦ Offrir des places de stationnement pour vélos sur le domaine public, là où il y a un potentiel d'usagers. Les stationnements pour vélos doivent être en nombre suffisant, sécuritaires et installés dans un endroit éclairé, près des portes et abrités [15]. Consulter la page [Aménager un stationnement pour vélos](#) de Vélo Québec.
- ✦ Afin d'ajouter du confort aux piétons, notamment les personnes âgées et les familles, favoriser les bancs qui ont des dossiers pour reposer le dos ainsi que des accoudoirs pour aider à s'asseoir et se relever.
- ✦ Consulter les recommandations du guide [Aménagement des parcs selon les caractéristiques et besoins des aînés](#), notamment la section *Accessibilité*, en apportant une attention particulière à la communauté de L'Anse-aux-batteaux étant donné la population davantage représentée par des personnes plus âgées (65 ans et plus) qui y résident.
- ✦ Consulter la publication [Piétons un jour piétons toujours - Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées](#) produit par Piétons Québec.

Pour aller plus loin



- Soutenir les initiatives visant la mise sur pied de lieux-refuges répartis dans des commerces et organisations partenaires, prêts à accueillir toute personne ressentant un sentiment d'insécurité (ex. : Projet pilote [Les Sentinelles de Sherbrooke](#)).
- Entretenir la végétation présente aux abords des trames de déplacement actif et dans les espaces publics verdis (ex. : halte cycliste, tables à pique-nique et aires de jeu) pour réduire le plus possible l'exposition des résidents à l'herbe à poux et aux tiques.
- Consulter les documents et outils municipaux de la section [Herbe à poux et pollens allergènes](#) sur l'Extranet de santé publique.
- Consulter la fiche [Réduire les contacts avec les moustiques et les tiques](#) sur l'Extranet de santé publique.
- Considérer l'aménagement temporaire de mobilier urbain. Cette approche réversible, rapide et à faible coût est une bonne option pour tester des aménagements avant d'engager de plus grands travaux.
- Consulter la fiche [Aménagements éphémères](#) sur l'Extranet de santé publique.

C Conclusion

Le projet de mobilité active des Coteaux s'aligne avec la vision de la Municipalité qui a comme devise « *Un milieu où il fait bon vivre* ».

La démarche EIS a permis aux acteurs de la municipalité et à ceux de la santé publique en Montérégie d'identifier des retombées favorables à la santé à l'égard de la version initiale du projet. Avec la contribution de citoyens, elle a permis d'identifier des zones d'amélioration qui permettraient de maximiser les bénéfices pour la santé, le bien-être et la qualité de vie des Coteauloises et Coteaulois.

Le projet de mobilité active des Coteaux contribuerait assurément à favoriser les déplacements actifs sur le territoire ainsi qu'à les rendre plus sécuritaires. Les retombées sur l'environnement social, sur la santé physique et mentale de l'ensemble de la population, particulièrement les personnes plus vulnérables, seraient potentiellement très positives. Naturellement, les bénéfices seraient améliorés si les bonifications proposées dans ce rapport EIS étaient intégrées au projet. Les acteurs municipaux sont invités à continuer de travailler en collaboration avec divers partenaires.

Les équipes de santé publique de la Montérégie demeurent disponibles pour poursuivre cette collaboration avec une offre variée de soutien à la création d'environnements municipaux favorables à la santé et à la qualité de vie²⁵.

²⁵ Information et soutien : [Espace pour le milieu municipal](#) | [Extranet santémontérégie](#)

Annexe

Synthèse des résultats de la consultation citoyenne

Mise en contexte

Dans le cadre de cette démarche, le comité local EIS Projet de mobilité active Les Coteaux a intégré l'identification des besoins des résidents.

Méthodes de consultation

Quatre méthodes : un citoyen partenaire intégré au sein du Comité local EIS, entrevues semi-dirigées auprès de sept résidents lors d'une marche exploratoire, questionnaire en ligne auprès de quatre-vingt-un résidents et douze entrevues auprès de quinze citoyens.

Profil des participants

Groupe des 25 à 44 ans (près de la moitié), près du tiers du groupe a entre 45 et 64 ans et environ 20 % du groupe a 65 ans et plus. Plusieurs sont parents, travailleurs ou retraités. Six des quatre-vingt-un ont des limitations physiques ou financières. Près des deux tiers résident dans les deux communautés locales situées au sud de l'autoroute 20.

Principaux besoins et préoccupations

- **Sécurité à l'égard de la route 338** : ajout d'arrêts, de passages piétonniers avec lumières clignotantes, de voies cyclables, de trottoirs, de dos d'ânes, de lumières, de limites de vitesse, etc. Les autos ont tendance à faire des dépassements par la droite.
- **Sécurité sur le viaduc, les rues Montée du Comté, Sauvé, Adrien-Rouleau et Lippée** : ajout de trottoirs, voies cyclables, passages piétonniers sécurisés, dos d'âne, etc.
- **Sentiment d'insécurité sur la rue Sauvé** : nombreux passages de véhicules lourds.
- **Accès aux lieux d'intérêt le long de la route 338 et de la rue Montée du Comté** : ajout de passages sécurisés, de trottoirs et de voies cyclables. Réel défi pour personnes à mobilité réduite.
- **Mobilité entre les communautés locales** : meilleure connexion entre le Secteur de la gare et les deux autres communautés au sud de la 20; Meilleur accès au centre communautaire situé dans le Secteur de la gare, aux commerces et multiples lieux d'intérêt des deux autres communautés locales; réels enjeux avec l'axe Montée du Comté/Sauvé et le viaduc.
- **Entretien de voies cyclables et piétonnières** : ils sont dans l'ensemble satisfaits. Toutefois, besoin d'améliorer le problème d'accumulation de neige aux abords des corridors scolaires (Adrien-Rouleau), d'améliorer l'entretien des plantes nuisibles comme l'herbe à poux et de mieux réparer les fissures sur les trottoirs de la rue Principale.
- **Verdissement** : de façon générale, ils sont satisfaits. Toutefois, il y a un besoin important de créer de l'ombre aux abords de la route 338 et de l'axe Montée du Comté/Sauvé.
- **Mobilier** : de façon générale, ils sont satisfaits. Toutefois, il manque du mobilier à l'extérieur des parcs (bancs, poubelles, fontaines, stations en libre-service pour l'entretien des vélos, etc.) notamment des supports à vélos (certains sont désuets) et les délinéateurs sont installés trop tardivement au printemps.
- **Éclairage** : à améliorer dans des secteurs comme le viaduc et aux abords de la 338.
- **Transport en commun** : améliorer la promotion, notamment des taxibus, et accroître la visibilité et la sécurité des arrêts.

Références

1. Bherer, L., Gauthier, M., & Simard, L. (2018). *Quarante ans de participation publique en environnement, aménagement du territoire et urbanisme au Québec : entre expression des conflits et gestion consensuelle*. Cahiers de géographie du Québec. Érudit.
<https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2018-v62-n175-cgq04385/1057078ar/>
2. Hyppolite, S.-R. (2012). *Comprendre et agir autrement pour viser l'équité en santé dans la région de la Capitale-Nationale : Rapport du directeur régional de santé publique sur les inégalités sociales de santé*. Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale.
https://www.ciuss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sites/d8/files/docs/SantePublique/rapportiss_versionintegrale.pdf
3. Organisation mondiale de la Santé. (2025). *Promouvoir la marche et le vélo : Une boîte à outils d'options politiques*. <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/a66e049b-c6b3-497f-b315-d17787b80210/content>
4. Prince, S. A., & Butler, G. P. (2025). Incidence du transport actif sur les niveaux d'activité physique de la population. *Promotion de la santé et prévention des maladies chroniques au Canada*, 45(5), 275–281. <https://www.canada.ca/content/dam/phac-aspc/documents/services/reports-publications/health-promotion-chronic-disease-prevention-canada-research-policy-practice/vol-45-no-5-2025/incidence-transport-actif-niveaux-activite-physique-population.pdf>
5. Leprêtre, L., & Tardif, N. (2024). *Pour des artères commerciales plus résilientes et sobres en carbone*. Centre d'écologie urbaine.
https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY09qxj5LhP6vbo8lrLkiEO/asset/files/Publications/COM_Publication_Arte%CC%80res%20commerciales%20plus%20re%CC%81silientes_Web_VF.pdf
6. Carrefour de Vivre en Ville. (2023). *Infrastructure cyclable*. Vivre en Ville.
<https://carrefour.vivreenville.org/publication/infrastructure-cyclable>
7. Botchwey, N., Dannenberg, A. L., & Frumkin, H. (2022). *Making healthy places: Designing and building for health, well-being, and sustainability* (2nd ed.). Island Press.
8. Burney, D., Burden, A., Farley, T., & Sadik-Khan, J. (2010). *Active design guidelines: Promoting physical activity and healthy design*. <https://www.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/active-design-guidelines/adguidelines.pdf>
9. St-Louis, A. (2021). *Accessibilité universelle : La conception d'environnements pour tous*. Collection OPUS – Fiches synthèses sur l'environnement bâti. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2775>
10. Drouin, L., Morency, P., & King, N. (2006). *Le transport urbain, une question de santé : Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.
<https://carrefour.vivreenville.org/storage/app/media/publications/Articles-de-fond-Encyclopedique/mode-de-vie-physiquement-actif/transport-urbain-rapport-2006.pdf>

11. Fortier, D. (2009). *Les aménagements cyclables : Un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*. Institut national de santé publique du Québec.
<https://www.inspq.qc.ca/en/node/2984?themekey-theme=desktop>
12. Jolicoeur, M. (2020). *Aménagements pour les piétons et des cyclistes : Guide technique*. Vélo Québec. <https://www.velo.qc.ca/publications-techniques/amenager-pour-les-pietons-et-les-cyclistes/>
13. Vivre en Ville. (s. d.). *Verdissement*. <https://collectivitesviables.org/sujets/verdissement.aspx>
14. Vivre en Ville. (2022). *Guider les municipalités dans l'aménagement de milieux de vie favorables à la santé, au bien-être et à la qualité de vie. Collection Vers des collectivités viables*.
https://carrefour.vivreenville.org/storage/app/media/publications/Ouvrages/collectivites-en-sante/VenV_Collectivites-en-sante.pdf
15. Vélo Québec. (2017). *Règlements d'urbanisme en faveur du stationnement pour vélos*. Mouvement Vélosympathique. <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/reglements-durbanisme-en-faveur-du-stationnement-pour-velos/>

*Centre intégré
de santé et de
services sociaux de
la Montérégie-Centre*

Québec 