



**COMITÉ  
DES CITOYENS ET CITOYENNES  
DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR**

**Recommandations pour la Vision de la mobilité active :  
Sécurité, accessibilité et inclusion**

**Mémoire du CCCQSS  
Présenté à la Ville de Québec  
31 mars 2020**

## Table des matières

1. **Introduction** – p.3
2. **Présentation de l'organisme** – p.3
3. **Portrait du quartier** – p.4
4. **Principes et recommandations générales pour la Vision de la mobilité active** – p.4
  - 4.1. Mettre de l'avant les principes d'accessibilité universelle
  - 4.2. Développer une politique de mobilité hivernale
  - 4.3. Adopter les principes de la « Vision zéro » pour assurer la sécurité des piétons·nes  
Développer le réseau des rues partagées en suivant les recommandations du ministère des Transports du Québec
  - 4.4. Favoriser la continuité des réseaux piétons et cyclables
  - 4.5. Développer des trames vertes et des interventions contre les îlots de chaleur
5. **Enjeux spécifiques et obstacles à la mobilité dans le quartier Saint-Sauveur** - p.7
  - 5.1. Faible indice de canopée et présence îlots de chaleur
  - 5.2. Sentiment d'insécurité et présence de plusieurs intersections accidentogènes
  - 5.3. Obstacles à la marchabilité des trottoirs
  - 5.4. Manque d'accessibilité des infrastructures de transport actif
  - 5.5. Iniquités dans le réseau routier
6. **Bibliographie** - P. 11

## **1. Introduction**

C'est avec intérêt que le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur accueille la démarche de Vision de la mobilité active. Dans notre quartier, la part modale du vélo et de la marche est deux fois plus élevée par rapport à la moyenne de la Ville de Québec (Statistique Canada, recensement de 2016), notamment parce qu'une grande part de la population ne possède pas de voiture.

D'après notre démarche consultative ayant mené au Plan de mobilité durable de quartier (PMDQ), l'état actuel du réseau piéton dans le quartier Saint-Sauveur n'encourage pourtant pas la marche comme mode de déplacement :

- Trottoirs étroits et encombrés
- Intersections dangereuses
- Faible indice de canopée et présence d'îlots de chaleurs
- Présence d'obstacles (exemple : escaliers) limitant la connectivité avec les autres quartiers

En ce qui concerne le réseau cyclable, les usagers et usagères constatent qu'il est peu développé et qu'il présente des enjeux importants en matière de sécurité.

Or, l'aménagement est central pour promouvoir le transport actif, permettre des déplacements sécuritaires et encourager la pratique de l'activité physique, mais aussi pour permettre l'utilisation de l'espace public par des personnes qui font face à des défis spécifiques (les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite).

Fort de la participation citoyenne mise en place pour l'élaboration du PMDQ, le CCCQSS préconise des aménagements où la priorité est mise sur les usagers·ères les plus vulnérables, à commencer par les piétons·nes et les cyclistes. Par ailleurs, nous préconisons des politiques urbaines inclusives qui permettent à toutes les catégories d'individus d'exercer leur droit à la mobilité. Lors des décisions, il ne faut pas présupposer que toutes les personnes usagères du réseau sont des personnes en forme, sans limitation fonctionnelle, jeunes, en santé. Le CCCQSS favorise ainsi les aménagements et intervention qui améliorent :

- La sécurité des usagers·ères vulnérables (piétons·nes et cyclistes)
- L'accessibilité des infrastructures piétonnes et cyclables à toutes les catégories de population (donc, suivant les principes d'accessibilité universelle).
- L'inclusion

## **2. Présentation de l'organisme**

Le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur est un organisme communautaire visant l'amélioration de la qualité et des conditions de vie des résidents·es du quartier Saint-Sauveur, surtout les plus vulnérables. Il défend leurs droits et intérêts en matière de logement, d'aménagement urbain et de vie de quartier. Par divers moyens, il regroupe les personnes autour d'enjeux les concernant, conscientise, informe, mobilise, anime et cherche à susciter réflexions et débats.

L'aménagement urbain et la mobilité durable ont toujours été des préoccupations importantes pour les membres du CCCQSS. Depuis la mise en place du plan de mobilité durable de quartier (PMDQ) en 2016, la mobilité active occupe une place accrue dans le travail de l'organisme.

### **3. Portrait du territoire d'intervention**

Le quartier Saint-Sauveur est un territoire où le revenu médian des ménages est en augmentation, mais il reste faible.

La proximité du centre-ville et la situation de faible revenu de plusieurs résidents-es expliquent en partie la part modale élevée des déplacements actifs. Dans Saint-Sauveur, le quart des déplacements vers le travail se font à pied (10% pour la Ville de Québec) et 5.5% se font à vélo (1,7% pour la Ville de Québec)<sup>1</sup>. La part modale du vélo croît rapidement, et ce, malgré des infrastructures piétonnes et cyclables déficientes.

En effet, 67% des trottoirs des rues locales du quartier ne sont pas assez larges par rapport aux normes d'aménagement. Outre leur étroitesse, 40% d'entre eux sont obstrués par des poteaux et 54% par des marchepieds. Par conséquent, les piétons-nes sont souvent contraints-es de marcher dans la rue, notamment les personnes utilisant divers types d'aide à la marche et celles manœuvrant des poussettes. Par ailleurs, comme les femmes marchent généralement plus que les hommes, ces enjeux les affectent davantage.<sup>2</sup>

## **4. Principes généraux pour une Vision de la mobilité active**

### **4.1 Aménager les réseaux piétonniers et cyclables pour qu'ils soient praticables par tous-tes en suivant les principes d'accessibilité universelle**

L'accessibilité universelle, c'est un « concept d'aménagement qui favorise la réalisation d'environnements sans obstacle pour toutes les clientèles<sup>3</sup> ». En d'autres mots, c'est une façon de concevoir l'espace public pour que l'ensemble de la population puisse s'y déplacer et l'habiter sans contraintes.

Au-delà de la praticabilité des parcours piétonniers, le CCCQSS recommande de développer des aménagements qui permettent à toutes les catégories d'usagères de se déplacer de façon autonome : personnes en situation de handicap, les familles, personnes âgées, etc. Sans cette préoccupation et les aménagements reliés, la mobilité active est limitée pour plusieurs catégories d'usager-ères :

---

1 Statistique Canada, données du recensement, 2016.

2 Ministère des Transports « Portrait genre et transports » (En ligne)  
<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/portrait-genre-transports/Pages/portrait-genre-transports.aspx> (page consultée le 30 mars 2021)

3 Ville de Québec. « Accessibilité universelle » : [www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/accessibilite/index.aspx](http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/accessibilite/index.aspx) (page consultée le 15 mars 2021)

- Les escaliers très escarpés qui permettent l'accès à la haute-ville constituent un obstacle pour les personnes avec des difficultés physiques ou les parents avec poussette. Cela constitue un frein à leurs déplacements.
- Le peu de bancs pour prendre des pauses peut limiter les déplacements des personnes âgées
- Les feux piétons qui ne sont pas bruyants ne sont pas sécuritaires pour les personnes non voyantes.
- L'absence de descente de trottoirs oblige les gens utilisant divers types d'aide à la marche et les personnes qui utilisent des poussettes à marcher dans la rue

L'accessibilité universelle repose sur le principe qu'aménager un réseau en fonction des besoins des personnes plus vulnérables, c'est accommoder tout le monde. Par exemple, les ascenseurs et remontées mécaniques sont inclusifs, aidant même celles capables de prendre les escaliers à certains moments de leur vie, car personne n'est à l'abri de se blesser.

Exclure d'emblée de l'espace public et de la mobilité ne fait qu'aggraver leur stigmatisation, que tout le monde est vulnérable de vivre un jour ou l'autre.

## 4.2 Rendre le réseau de mobilité active accessible en toute saison

La Ville de Québec est soumise à des conditions hivernales plusieurs mois par année. Pendant ces mois d'hiver, les piétons·nes continuent d'avoir des besoins en matière de déplacement convivial et sécuritaire. Dans une optique de sécurité et d'accessibilité, comme le souligne à juste titre le Guide sur la Ville d'hiver de Vivre en Ville : « L'hiver doit être au cœur du processus de conception des réseaux actifs et des espaces publics »<sup>4</sup>.

Aménager la ville pour qu'elle soit marchable l'hiver favorise les transports actifs en facilitant la pratique de l'activité physique. Au-delà de cet impact sur les saines habitudes de vie, les aménagements hivernaux constituent un élément incontournable de l'accessibilité universelle qui **se doit d'être appliqué en toute saison**<sup>5</sup>. Avec des aménagements adéquats, les personnes âgées et/ou à mobilité réduites conservent leur autonomie et peuvent avoir accès à l'espace public peu importe la saison. Dans le cas contraire, plusieurs perdent leur droit fondamental à la mobilité, droit qui est indispensable pour la réalisation des autres droits fondamentaux (accès au logement, à l'éducation, aux soins de santé, etc.)<sup>6</sup>

Quelques exemples : maintien des rues partagées pendant l'hiver, présence de lieu de repos, déneigement rapide des trottoirs.

---

4 Vivre en Ville. « Principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais », 2019, p.7.

5 Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et Conseil de quartier de Saint-Sauveur. « Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur », p.12

6 Accès Transports Viabes, Regroupement des groupes de femmes de la capitale-nationale et TRAAQ « Femmes et mobilité: mettre en lumière les enjeux de mobilité des femmes dans la Capitale-Nationale » (En ligne) <https://femmesetmobilité.org/concepts/>

### 4.3 Adopter les principes de la Vision zéro

La Vision Zéro place la vie humaine comme priorité en matière de mobilité. Un des principes est qu'« aucun décès sur le réseau routier n'est acceptable<sup>7</sup> ». Il est donc un devoir collectif de travailler à éviter le plus possible les accidents, en limitant les situations de vulnérabilité, surtout pour les enfants, personnes à mobilité réduite et personnes âgées.

La Vision Zéro souhaite prévenir les pertes de vies humaines en reconnaissant que l'être humain est vulnérable, que les erreurs aussi sont humaines, puis que les aménagements ont des influences aux comportements adoptés sur la route. Les accidents sont alors évitables et contrôlables dans une certaine mesure.

Dans sa Vision de la mobilité active, la Ville doit embrasser la Vision Zéro et développer des aménagements sécuritaires pour les usagers·ères les plus vulnérables du réseau routier : les piétons·nes et les cyclistes.

Pour ce faire, la Ville peut : limiter la vitesse des voitures, augmenter les temps de traverse, prévoir des aménagements qui augmentent la visibilité des piétons·nes vis-à-vis les voitures, etc.

### 4.4 Suivre les recommandations du ministère des Transports quant à l'aménagement des rues partagées

Pendant la pandémie, la Ville de Québec a fait une place timide aux rues partagées. Si l'intention était louable, la Ville doit maintenant en bonifier l'aménagement, afin d'assurer la sécurité des piétons·nes. Seule, la signalisation ne transforme pas une rue en rue partagée.

Ce sont les différents aménagements qui rendent la rue sécuritaire et qui permettent aux usagers·ères, dont les automobilistes, d'identifier qu'ils et elles circulent sur une rue partagée et d'adapter leurs comportements en conséquence.<sup>8</sup>

- Rétrécissement de la largeur de la chaussée
- Resserrement de la chaussée (avancée de trottoir)
- Dos d'âne allongé
- Intersection surélevée
- Changement dans les matériaux utilisés sur la chaussée sur le plan des contrastes et des textures
- Ajout de mobilier urbain<sup>9</sup>

---

7 Centre d'écologie urbaine de Montréal. , «Vers une Vision zéro au Québec» (2017), p.9 : [https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/reflexion/consultations\\_saaq\\_2017\\_ceum\\_0.pdf](https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/reflexion/consultations_saaq_2017_ceum_0.pdf)

8 Ministère des transports. « Guide d'application – Rue partagée : sécurité en transport », 2019, [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/rue-partagee/Documents/GuideApplication\\_RuePartagee.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/rue-partagee/Documents/GuideApplication_RuePartagee.pdf) (pade consultée le 14 mars 2021)

9 Ibid.

Par ailleurs, afin de permettre une mobilité hivernale sécuritaire et inclusive, les rues partagées devraient être maintenues pendant l'hiver et déneigées en priorité.

#### **4.5 Connecter les différents réseaux cyclables et piétons et désenclaver les territoires isolés**

Une personne pourra adopter un mode de vie actif seulement si elle peut se déplacer dans le réseau du point d'origine jusqu'à destination. Par exemple, la continuité et l'accessibilité des réseaux cyclables et piétonniers avec les autres quartiers centraux sont primordiales pour que les gens puissent s'y déplacer pour le travail, l'école, les rendez-vous et activités sociales. Les territoires moins connectés aux réseaux piétons et cyclables doivent être rattachés aux réseaux.

Cela signifie également que l'entretien des trottoirs des pistes cyclables doit être effectué dans les parcours en entier. « Une personne handicapée, par exemple, devrait pouvoir sortir de son domicile et se rendre en fauteuil roulant jusqu'à son lieu de travail<sup>10</sup>», sans quoi, encore une fois, son droit à la mobilité devient brimé.

#### **4.6 Augmenter le verdissement et développer des trames vertes**

Comme le décrit bien le PMDQ: « L'augmentation du verdissement dans les rues a un impact direct sur l'amélioration du paysage urbain et encourage par le fait même le développement des transports actifs et la vitalité urbaine<sup>11</sup>».

Ainsi, la Ville aurait tout avantage à développer des trames vertes dans le cadre de sa vision de la mobilité active, car elles favorisent le transport actif en combattant les îlots de chaleur. En outre; la végétalisation des espaces publics permet de rendre visible les circuits piétonniers et cyclables auprès des automobilistes et de rendre l'expérience de la mobilité active plus agréable dans son ensemble. Améliorer le paysage urbain rendrait les transports actifs plus attractifs, puisque l'impact des aménagements sur les comportements des usagers de la route est important.

### **5. Enjeux et obstacles à la mobilité dans le quartier Saint-Sauveur**

#### **Enjeux 1: faible indice de canopée et présence îlots de chaleur**

Le quartier Saint-Sauveur présente un indice de canopée de seulement 13%, ce qui est drastiquement plus bas que la moyenne pour la ville de Québec (32%)<sup>12</sup>. Ainsi, les résidents-es de Saint-Sauveur ont un accès limité aux îlots de fraîcheurs, comme les espaces ombragés et les jeux d'eau. La présence importante d'îlots de chaleur ne favorise pas les déplacements en temps de hautes températures estivales.

---

10 Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et Conseil de quartier de Saint-Sauveur. « Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur », p.12

11 Ibid, p. 34

12 Ville de Québec. « Vision de l'arbre 2015-2025 : place aux arbres », 2015, p.21 (En ligne) [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieunaturels/docs/vision\\_arbre\\_2015\\_2025.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieunaturels/docs/vision_arbre_2015_2025.pdf)

## RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES POUR SAINT-SAUVEUR :

- Végétaliser les rues principales, les corridors piétonniers, les pourtours de bâtiments et les parcs urbains (exemple : plantation d'arbres, toits verts et murs végétaux)
- S'assurer que les nouveaux aménagements n'éliminent pas la verdure déjà en place
- Aménager des espaces de repos (bancs de parc, terrasses vertes) ombragés sur les rues principales
- Développer une trame verte dans Saint-Sauveur

### **Enjeu 2 : Sentiment d'insécurité et présence de plusieurs intersections accidentogènes.**

Le PMDQ du CCCQSS fait état d'intersections accidentogènes et recense 178 accidents impliquant des cyclistes et des piétons·nes sur une période de 6 ans. Parallèlement, le diagnostic citoyen fait état d'un sentiment d'insécurité.

Plusieurs éléments expliquent le sentiment d'insécurité :

- non respect des limites de vitesse
- temps de traverse insuffisant pour les piétons·nes qui marchent moins vite
- feux piétons sans i
- traverse hasardeuse du boulevard Charest (feu piétons pas respectés)
- manque de visibilité aux intersections

Si les gens ont l'impression qu'ils et elles ne peuvent pas se déplacer à vélo ou à pied de façon conviviale et sécuritaire, ils et elles auront tendance à délaisser la mobilité active ou à limiter leurs déplacements.

## RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES POUR SAINT-SAUVEUR :

- mettre en place des infrastructures qui permettent un meilleur partage de la route (bandes cyclables, rues partagées aménagées)
- sécuriser les traverses piétonnes du boulevard Charest, les intersections et les passages piétons
- Aménager la rue Victoria en rue partagée et sécuriser l'intersection de la rue Victoria et du boulevard Charest.
- Aménager des mesures d'apaisement de la circulation (vitesse, circulation de transit)
- Aménager des axes cyclables sécuritaires et praticables en tout temps

### **Enjeu 3: Marchabilité des trottoirs**

Que ce soit l'été ou l'hiver, les trottoirs de Saint-Sauveur représentent un défi énorme pour la mobilité de tous·tes ses usagers·ères, surtout ceux et celles en fauteuil roulant, avec une poussette et les aîné·es. Tout d'abord, **l'étroitesse des trottoirs** ne permet pas toujours à deux personnes de se rencontrer avec l'espace nécessaire. Le diagnostic citoyen ayant mené au PMDQ identifie un taux



important **d'encombrement** des trottoirs (poteaux, marchepieds bétonnés des maisons, poubelles). De plus, plusieurs trottoirs ne sont pas équipés de **descentes de trottoirs**.

En hiver, le délai du **déneigement des trottoirs** dans le quartier Saint-Sauveur peut parfois être long et non optimal dû aux trottoirs étroits et à leur encombrement. Le manque de constance dans le déneigement de certaines parties de trottoirs impacte les déplacements des personnes à mobilité réduite, qui ne peut se permettre d'esquiver tous ces obstacles jusqu'à leur destination. Cela peut alors créer de l'isolement chez certaines personnes, comme les aînés.es<sup>13</sup>. Un déneigement consciencieux et prioritaire s'impose, dans une perspective d'équité et d'inclusion des déplacements actifs de la ville.

#### RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES POUR SAINT-SAUVEUR :

- Déneiger les trottoirs en priorité dans les quartiers où la marche est un moyen de transport privilégié
- Respecter et aller au-delà des normes de la Ville en matière de largeur de trottoirs<sup>14</sup>
- Retirer les obstacles sur les trottoirs (par exemple, enfouir les fils électriques qui bloquent la circulation et empêchent le déneigement de certaines parties des trottoirs)
- Équiper les trottoirs de descente de trottoir

#### **Enjeux 4 : Manque d'accessibilité des infrastructures de transport actif :**

Dans Saint-Sauveur, la part modale du vélo croît plus rapidement que dans le reste de la Ville de Québec. Pourtant, malgré quelques améliorations récentes, le quartier ne compte que sur quelques pistes cyclables et le partage de la route demeure difficile. L'ouest du quartier est un peu enclavé, et peu connecté au reste des réseaux cyclables et piétonniers. Le quartier est aussi bordé de plusieurs barrières physiques qui limitent l'accès aux autres quartiers : la falaise au sud et la rivière Saint-Charles au nord.

#### RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES POUR SAINT-SAUVEUR :

Pour améliorer la sécurité, la convivialité et la connexion avec les quartiers limitrophes;

- Est-ouest : développer piste cyclable Saint-Sauveur/Saint-Roch, par un contresens sur Saint-Joseph
- Sud : remontées mécaniques à l'est du quartier (escalier Victoria, des Franciscains)
- Développer les réseaux : Rivière/Carillon/Victoria
- Ouest : désenclaver l'ouest du quartier et y développer des réseaux piétons et cyclables
- Installer des supports à vélo

---

13 Collectivités Viabiles. « Ville d'hiver : la mobilité active des aînés », 2018, (En ligne) <http://collectivitesviabiles.org/articles/ville-d-hiver-la-mobilite-active-des-aines.aspx>

14 Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et Conseil de quartier de Saint-Sauveur. « Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur », p.10

## **Enjeux 5: Iniquités dans le réseau routier**

Si on revient sur le principe d'accessibilité universelle, on doit se questionner sur l'équité du réseau routier, pour les personnes utilisant des transports actifs. Sécuriser et améliorer les déplacements en priorité permettrait aux personnes plus vulnérables d'augmenter leur qualité de vie. Un réseau piéton et cyclable défaillant impacte davantage les personnes en situation de pauvreté qui n'ont d'autres choix que de les utiliser quand même; cela force trop souvent l'isolement, n'incite pas à visiter les autres quartiers, ni à se déplacer sans se soucier des obstacles dans le parcours.

### RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES POUR SAINT-SAUVEUR :

- Prioriser la sécurité des usagers·ères de la route plus vulnérables (piétons·nes et cyclistes)
- Favoriser la cohabitation des différents moyens de transport, en augmentant leur visibilité l'un envers l'autre, diminuant les limites de vitesse au centre-ville, etc.
- Étudier la possibilité de mettre en place la gratuité du transport en commun, ou du moins, un tarif adapté aux revenus<sup>15</sup>
- Intégrer la concertation et la participation citoyenne

---

15 Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et Conseil de quartier de Saint-Sauveur.« Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur », p.12

## Bibliographie

Accès Transports Viables, Regroupement des groupes de femmes de la capitale-nationale et TRAAQ « Femmes et mobilité: mettre en lumière les enjeux de mobilité des femmes dans la Capitale-Nationale » (En ligne) <https://femmesetmobilite.org/concepts/>

Centre d'écologie urbaine de Montréal. «Vers une Vision zéro au Québec», 2017, p.9 : [https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/reflexion/consultations\\_saag\\_2017\\_ceum\\_0.pdf](https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/reflexion/consultations_saag_2017_ceum_0.pdf)

Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et Conseil de quartier de Saint-Sauveur. « Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur » 66 pages (en ligne) [http://cccqss.org/wp-content/uploads/2020/02/2016-04-13\\_PlanMobiliteDurabledeQuartier-pages-Corrig%C3%A9Velo.pdf](http://cccqss.org/wp-content/uploads/2020/02/2016-04-13_PlanMobiliteDurabledeQuartier-pages-Corrig%C3%A9Velo.pdf)

Ministère des transports. « Guide d'application – Rue partagée : sécurité en transport », 2019, [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/rue-partagee/Documents/GuideApplication\\_RuePartagee.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/rue-partagee/Documents/GuideApplication_RuePartagee.pdf) (page consultée le 14 mars 2021)

Ministère des Transports « Portrait genre et transports » (En ligne) <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/portrait-genre-transports/Pages/portrait-genre-transports.aspx> (page consultée le 30 mars 2021)

Statistique Canada, Données du recensement de 2016.

Ville de Québec. « Accessibilité universelle »: [www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/accessibilite/index.aspx](http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/accessibilite/index.aspx) (page consultée le 15 mars 2021)

Ville de Québec. « Vision de l'arbre 2015-2025 : place aux arbres », 2015, p.21 (En ligne) [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieunaturels/docs/vision\\_arbre\\_2015\\_2025.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieunaturels/docs/vision_arbre_2015_2025.pdf)

Collectivités Viables. « Ville d'hiver : la mobilité active des aînés », 2018, (En ligne) <http://collectivitesviables.org/articles/ville-d-hiver-la-mobilite-active-des-aines.aspx>

Vivre en Ville. « Principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais », 2019, 56 pages (en ligne), <https://vivreenville.org/media/792041/Villedhiver.pdf> (page consultée le 10 mars 2021).