

Portrait des environnements bâtis

autour des **services de garde éducatifs** à l'enfance à Montréal



Québec 

Portrait des environnements bâtis autour des services de garde éducatifs à l'enfance en installation à Montréal est une production de la Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

1560, rue Sherbrooke Est
Pavillon JA De Sève
Montréal (Québec) H2L 4M1
www.drspmtl.ca

Novembre 2025

Coordination

Anne Pelletier, cheffe de service Santé Environnementale Mobilité Aménagement Urgences (SEMAU), DRSP
Chérine Zaïm, Responsable médicale, Service SEMAU, DRSP

Analyse et rédaction

Paul Nguyen Huu, agent de planification programmation et recherche (APPR), Service SEMAU, DRSP
Billy Picard, APPR, Service SEMAU, DRSP
François Tessier, APPR, Service SEMAU, DRSP

Collaboration

Alexandre Barris, APPR, Service SEMAU, DRSP

Révision

Melyssa Deland, APPR, Service SEMAU, DRSP
Margot Denis, APPR, Service SEMAU, DRSP
Marie-Pier Lavallée, APPR, Équipe de proximité jeunesse 0-25 ans (Volet Périnatalité et Petite enfance), DRSP
Mélanie Tailhandier, coordonnatrice professionnelle PCRE – UMUE, Service SEMAU, DRSP

Révision linguistique et mise en page

Rafika Naciri, agente administrative, Service SEMAU, DRSP

Notes

Dans ce document, l'emploi du masculin générique désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte

Ce document est disponible en ligne à la section documentation du site Web :
<https://santepubliquemontreal.ca/>

© Gouvernement du Québec, 2025

ISBN : 978-2-555-02598-1

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Bibliothèque et Archives Canada, 2025

Table des matières

Faits saillants	1
Mise en contexte	1
Méthodologie.....	3
Résultats.....	5
Parcs et îlots de chaleur urbains	5
Sécurité lors des déplacements actifs	7
Accès au transport collectif	10
Proximité aux routes majeures et industries lourdes.....	11
Pistes d'action	12
Conclusion.....	12
Références	13

Liste des figures

Figure 1 : Emplacement des SGÉE en installation en fonction des îlots de chaleur urbains et de fraîcheur 2023 pour l'agglomération de Montréal.....	5
Figure 2 : Proportion des SGÉE qui ont accès à des installations de jeux adaptés aux enfants de 18 mois à 5 ans, pour la ville de Montréal.....	6
Figure 3 : Proportion des SGÉE situés à moins de 50 m d'une route à haut débit de circulation.	7
Figure 4 : Proportion des SGÉE situés dans un rayon de 250 m d'une collision avec blessé, selon le quintile de pauvreté (2017-2021).	8
Figure 5 : Proportion des SGÉE qui ont accès au réseau cyclable à moins de 250 m selon le quintile de pauvreté.....	9
Figure 6 : Proportion des SGÉE situés à moins de 500 m d'une station de métro.....	10

Faits saillants

- La majorité des SGÉE en installation (garderies subventionnées, non subventionnées et CPE), soit plus de 70 %, ont accès à un parc dans un rayon de 250 mètres.
 - 27,3 % des SGÉE en installation de la Ville de Montréal ont accès aux installations de jeux adaptées pour les enfants âgés entre 18 mois et 5 ans dans un rayon de 250 mètres.
 - 16,4 % des SGÉE en installation de la Ville de Montréal ont accès à des jeux d'eau dans un rayon de 250 mètres.
- Pour la période 2017 à 2021, la proportion de SGÉE en installation où une collision avec blessé a eu lieu dans un rayon de 250 mètres est plus importante dans les secteurs défavorisés.
- Une plus grande proportion des SGÉE en installation situés dans les secteurs plus favorisés ont accès au réseau cyclable par rapport aux SGÉE dans les secteurs les moins favorisés (86,6 % c. 67,9 %).
- Une plus grande proportion de garderies subventionnées et non subventionnées que de CPE sont situées à proximité (moins de 50 mètres) ou sur une route à fort débit de véhicules, ce qui peut rendre les déplacements actifs moins sécuritaires.

Mise en contexte

La santé, notamment celle des tout-petits, est influencée par plusieurs facteurs, dont l'environnement. En effet, l'environnement physique, social et économique a un impact sur les comportements des individus, leurs habitudes de vie, ainsi que sur la probabilité d'être exposé à des facteurs de l'environnement nuisibles à la santé. Ceci aura un impact sur la santé et la qualité de vie de chacun, d'où l'intérêt de s'intéresser aux environnements dans lesquels les individus évoluent. Ce portrait s'intéresse à l'environnement physique, plus précisément à l'environnement bâti.

L'environnement bâti se définit comme « tout élément de l'environnement physique construit ou aménagé par l'être humain. Un environnement bâti propice à la santé favorise le développement de la communauté, l'épanouissement des individus et le développement durable, et a en plus le potentiel de réduire les inégalités sociales de santé » (Beaudoin et coll., 2021).

Depuis plusieurs années, la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) s'intéresse à la santé des tout-petits, ainsi qu'à l'environnement dans lequel ils grandissent. Le rapport de la directrice en 2024 était même dédié à cette thématique (DRSP, 2024). Cependant, très peu de données sur les habitudes de vie des tout-petits sont disponibles. Afin de mieux comprendre la réalité des jeunes enfants, Montréal physiquement active (MPA), en collaboration avec la DRSP, a publié le portrait sur les habitudes de vie des 0-5 ans montréalais. Dans le cadre de ce rapport, deux sondages ont été effectués. Le premier, réalisé auprès de 400 familles montréalaises, était axé sur les habitudes de vie des 0-5 ans dans leur milieu de vie familial. Le second, envoyé à l'ensemble des services de garde éducatifs à l'enfance (SGÉE) montréalais, portait sur les environnements favorables à la santé dans leur installation (Gosselin, 2025).

Cette publication portant sur les environnements bâtis autour des SGÉE en installation vient compléter le travail amorcé avec MPA. Une majorité d'enfants âgés de 0 à 5 ans fréquentent un SGÉE au Québec, soit 93 % (Institut de la statistique du Québec, 2023). De ce nombre, 90 % le

fréquentent à temps plein. Le SGÉE représente un milieu de vie important pour la majorité des tout-petits : il est donc primordial de s'assurer que les environnements offerts soient sains et sécuritaires. L'environnement qui entoure le SGÉE peut également avoir un impact sur la santé et les habitudes de vie des tout-petits et de leurs familles, par exemple par la présence d'un accès sécuritaire à des parcs, ou la présence d'industries et d'autoroutes qui pourraient nuire à leur santé. En effet, pour s'assurer du bon développement de l'enfant, de l'acquisition de saines habitudes de vie et d'une santé optimale, il est essentiel de s'intéresser aux environnements bâtis dans lesquels il évolue.

Les SGÉE se déclinent en quatre types, soit les centres de la petite enfance (CPE), les garderies subventionnées (GS) et les garderies non subventionnées (GNS), qui sont les services de garde en installation, ainsi que les services de garde en milieu familial, qui ne sont pas représentés dans ce portrait.

En quelques chiffres.

Nombre de SGÉE en installation sur l'île de Montréal : **1156**

- Centre de la petite enfance (CPE) : **379**
- Garderies subventionnées (GS) : **345**
- Garderies non-subventionnées (GNS) : **432**

(MFA, 2024)

Dans le présent portrait, il sera question de l'accès aux parcs et aux installations de jeux, des îlots de chaleur, de la sécurité routière lors des déplacements actifs, de l'accès au transport en commun, de la qualité de l'air et des nuisances sonores. Ce portrait met en lumière l'importance de l'environnement bâti et les impacts qu'il peut avoir sur la santé et le bien-être de la population, ainsi que le développement des tout-petits. Il permettra de soutenir les actions des acteurs concernés en documentant les enjeux présents sur le territoire montréalais pour permettre de mieux planifier les interventions nécessaires et ainsi contribuer au bon développement et à la santé des enfants.

Méthodologie

Pour ce projet, une liste d'adresses issue des données ouvertes du ministère de la Famille (MFA) a été utilisée, regroupant les 1156 SGÉE en installation situées sur le territoire montréalais en date du mois de janvier 2024. (MFA, 2024) Les services de garde en milieu familial ont été exclus de ce portrait en raison de la confidentialité des données.

Cette liste a ensuite été intégrée dans un système d'information géographique (ArcGIS) afin de définir des zones tampons concentriques (à vol d'oiseau) pour calculer la distance des milieux à divers points d'intérêt selon les recommandations de la littérature. Ceux-ci ont été analysés comme suit :

Mesure du pourcentage de la population en situation de pauvreté :

- Dans cette analyse, les SGÉE en installation ont été classés selon le pourcentage de la population vivant en situation de pauvreté, à l'échelle du voisinage, en utilisant la mesure du panier de consommation (MPC) de l'année de base 2018 de Statistique Canada. Ceux-ci ont ensuite été regroupés en cinq quintiles, où le premier quintile regroupe les SGÉE en installation situés dans les voisinages les plus favorisés, et le cinquième, les plus défavorisés.

Parcs et espaces verts :

- Le fichier des données ouvertes sur l'utilisation du sol de la Ville de Montréal a été utilisé pour ces analyses. Étant donné qu'uniquement les données pour la Ville de Montréal sont disponibles, les villes liées ont été exclues pour cette section du portrait. Ainsi, pour l'analyse de proximité des SGÉE à un parc ou à des installations de jeux et pataugeoire, les SGÉE situés dans une ville liée ont été retirés de la liste. À noter que la distance idéale pour mesurer l'accessibilité aux parcs n'est pas spécifiquement établie dans la littérature, puisque plusieurs facteurs peuvent influencer l'accès. Par exemple, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) considère que tous les citoyens devraient avoir accès à un espace vert à moins de 300 mètres ou l'équivalent de moins de 5 minutes de marche (Beaudoin & Levasseur, 2017 ; OMS, 2017). En raison de la population ciblée dans le cadre de ce portrait, des zones tampons de 250 mètres et 500 mètres à vol d'oiseau ont été utilisées, ce qui correspond à environ 10-15 minutes de marche pour les tout-petits (Su et coll., 2013).

Réseau routier :

- Le fichier des données ouvertes d'adresse Données Québec du gouvernement du Québec a été utilisé. Une zone tampon de 50 mètres a été sélectionnée pour ces analyses afin de démontrer la proportion de SGÉE en installation située directement sur une route à haut débit de circulation.
- Une zone tampon de 150 mètres a aussi été établie pour l'analyse de l'exposition aux contaminants atmosphériques en bordure des routes à haut débit de circulation, basé sur des recommandations d'analyses déjà publiées par la DRSP (DRSP, 2017).

Transport actif :

- Le fichier du réseau cyclable des données ouvertes de la Ville de Montréal a été utilisé pour évaluer l'accès à un premier point d'entrée sur ce réseau. Des zones tampons de 250 et 500 mètres, tout comme la marche, ont été utilisées pour ces analyses.

Sécurité routière :

- Les données du fichier des blessés et décès de la route de 2017 à 2021 du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ont été utilisés. Des zones tampons de 250 et 500 mètres ont été utilisées pour ces analyses.

Stations de métro et arrêts d'autobus :

- Le fichier de données *General Transit Feed Specification* (GTFS – Horaires d'autobus et fréquences métro) de la société de transport de Montréal (STM) a été utilisé. Une zone tampon de 500 mètres d'un SGÉE à une station de métro a été utilisée pour ces analyses en raison de la population ciblée.
- Le fichier de données sur les lignes de bus et arrêts de bus de la STM a été utilisé. Une zone tampon de 250 mètres a été utilisée pour ces analyses en raison de la population ciblée.

Îlots de chaleur :

- Le fichier géographique des îlots de chaleur pour l'agglomération de Montréal pour l'année 2023 a été utilisé.
- Le fichier géographique de la canopée (couvert végétal formé par les arbres) pour l'agglomération de Montréal pour l'année 2019 a été utilisé. Une zone tampon de 300 mètres correspondant aux recommandations de l'OMS quant à la proximité à des espaces verts (Beaudoin & Levasseur, 2017 ; OMS, 2017) a été sélectionnée pour ces analyses.

Zones industrielles :

- Le fichier géographique des usages prédominants présents en territoire rénovés tels qu'inscrits au rôle d'évaluation foncière des municipalités du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) a été utilisé. Des zones tampons de 250 mètres et 500 mètres ont été utilisées pour ces analyses en raison de la population ciblée.

Voies ferrées :

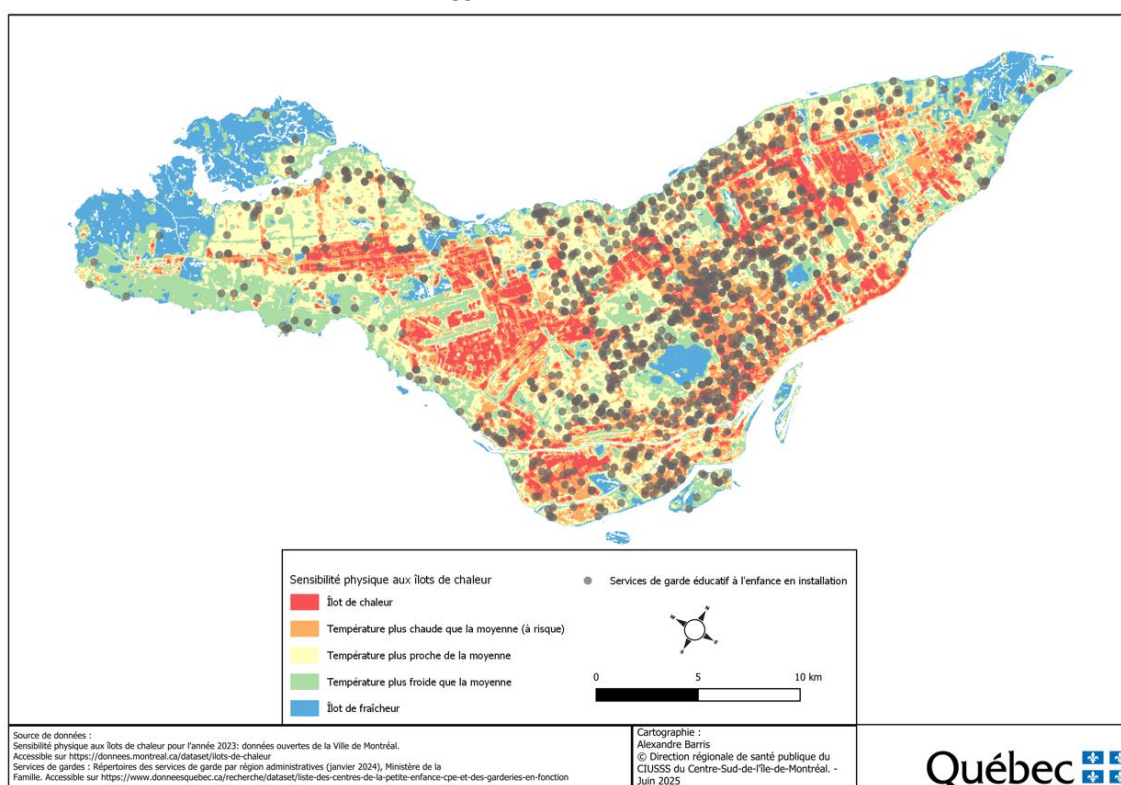
- Le fichier géographique des voies ferrées 3D pour l'agglomération de Montréal pour l'année 2020 a été utilisé. Une zone tampon de 300 mètres a été établie, correspondant à la recommandation de distance minimale afin de limiter l'exposition au bruit et aux vibrations des activités de ce type d'installation (MAMH, 2024).

Résultats

Parcs et îlots de chaleur urbains

Les îlots de chaleur urbains sont des zones précises à l'intérieur d'un milieu urbain où la température de surface ou de l'air est plus élevée. Elles peuvent aggraver les effets des grandes chaleurs et représentent un risque à la santé pour les populations vulnérables, telles que les jeunes enfants (Bustanza & Demers-Bouffard, 2019 ; Beaudoin et coll., 2021). Sur l'île de Montréal, les îlots de chaleur représentent environ 34 % de la surface du territoire (Bureau de la transition écologique et de la résilience, 2023).

Figure 1 : Emplacement des SGÉE en installation en fonction des îlots de chaleur urbains et de fraîcheur 2023 pour l'agglomération de Montréal



Selon la carte ci-dessus (figure 1), il est possible de constater que 66 % des SGÉE en installation sont situés dans des zones où la température est plus chaude que la moyenne et/ou directement dans un îlot de chaleur.

Cela dit, plusieurs mesures d'atténuation peuvent être mises en place par les SGÉE pour contrer les effets des journées de forte chaleur et maintenir des conditions plus confortables par exemple l'utilisation de l'air climatisé dans les bâtiments comme moyen mécanique. La fréquentation des espaces verts à proximité (ou la plantation de végétation sur les terrains du SGÉE) et les jeux d'eau sont également un moyen pour contrer les journées chaudes. Les jeux d'eau et pataugeoires jouent en effet un rôle important en période de chaleur, offrant aux enfants un endroit pour se rafraîchir. Cependant, seulement 16,4 % des SGÉE en installation de la Ville de Montréal y ont accès dans un rayon de 250 mètres, soit 174 des 1061 SGÉE. Cette proportion augmente à 34,9 % (370 SGÉE) dans un rayon de 500 mètres. C'est donc seulement le tiers des SGÉE qui bénéficient de ces installations à

une distance raisonnable. À noter qu'il n'y a pas de différence significative entre les différents types de services de garde.

Selon le Portrait des habitudes de vie des 0-5 ans montréalais, 92 % des SGÉE répondants indiquent que leurs locaux sont partiellement ou entièrement climatisés. Ce taux varie légèrement selon le type de SGÉE, soit : 94 % pour les CPE, 98 % pour les GS, 99 % pour les GNS et 72 % pour les MF (Gosselin, 2025).

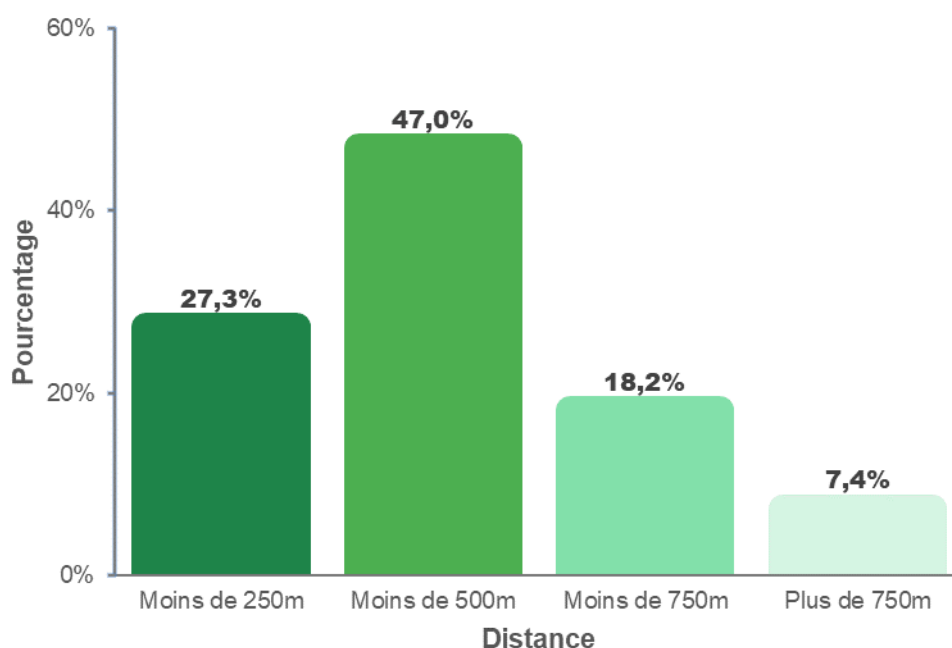
En plus d'être considérés comme des îlots de fraîcheur relative et servir de refuges contre la chaleur (Drapeau et coll., 2022), les parcs et espaces verts sont des endroits essentiels pour la santé et le bien-être de la population. En effet, l'accès aux parcs et espaces verts permet, entre autres, de favoriser la pratique d'activité physique et le développement des habiletés motrices par le jeu chez les tout-petits.

Selon le sondage effectué auprès des SGÉE dans le Portrait des habitudes de vie des 0-5 ans montréalais, 12 % des SGÉE affirment **ne pas** avoir accès à une cour extérieure suffisamment grande qui permet aux enfants de bouger librement, d'où l'importance d'avoir accès à un parc à proximité (Gosselin, 2025).

Pour la Ville de Montréal, 73,3 % des SGÉE en installation ont accès à un parc à moins de 250 mètres, soit 778 des 1061 SGÉE, et très peu de différence est observée entre les types de milieux (CPE 70,4 % ; GS 75,7 % et GNS 74 %).

En ce qui concerne l'accès aux installations de jeux adaptées pour les enfants âgés entre 18 mois et 5 ans, 27,3 % des SGÉE en installation de la Ville de Montréal (290 des 1061) y ont accès à moins de 250 mètres, alors que près de la moitié y ont accès à moins de 500 mètres (figure 2). À noter qu'aucune différence significative n'a été observée entre les SGÉE selon les différents quintiles de pauvreté pour les éléments abordés dans cette section.

Figure 2 : Proportion des SGÉE qui ont accès à des installations de jeux adaptés aux enfants de 18 mois à 5 ans, pour la ville de Montréal.



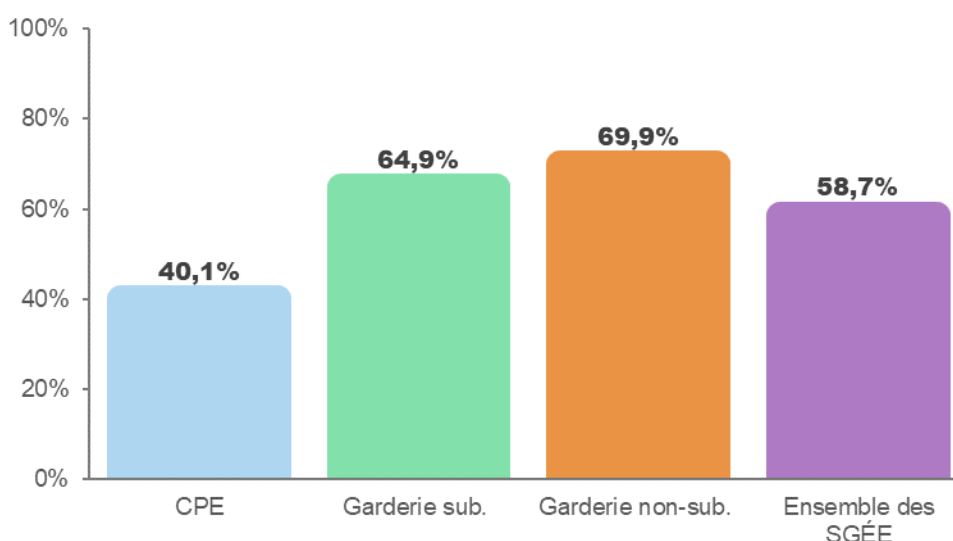
Sécurité lors des déplacements actifs

La présence de routes majeures (de types artère et collectrice municipale), où la vitesse et le volume de circulation sont plus importants représente un risque pour la sécurité des gens effectuant des déplacements actifs par la marche ou le vélo par exemple. Ce risque est encore plus grand pour les enfants. En effet, ils sont encore plus vulnérables, entre autres en raison de leur stade de maturité et de leur petite taille.

L'entretien, en toutes saisons, des infrastructures de transport actif est primordial pour encourager leur utilisation. En effet, selon le sondage effectué auprès des SGÉE dans le Portrait des habitudes de vie des 0-5 ans montréalais, l'entretien parfois déficient des trottoirs en hiver (notamment la présence de glace) représenterait l'une des principales barrières qui freinent les sorties à l'extérieur durant cette période de l'année.

Pour l'agglomération de Montréal, 58,7 % des SGÉE en installation sont situés à moins de 50 mètres d'une artère routière ou d'une collectrice municipale (qui relie les grandes artères aux rues locales). Donc, plus de la moitié sont situés à proximité ou directement sur une route à plus haut débit de circulation, ce qui a le potentiel de nuire à la sécurité des enfants lors des déplacements. Une différence marquée est observée entre les différents types de SGÉE en installation. En effet, une plus grande proportion des garderies subventionnées (64,9 %) et non subventionnées (69,9 %) sont situées à moins de 50 mètres d'un axe routier à haut débit de circulation comparativement aux CPE (40,1 %) (figure 3). À noter qu'il n'y a pas de différence significative entre les différents quintiles de pauvreté.

Figure 3 : Proportion des SGÉE situés à moins de 50 m d'une route à haut débit de circulation.

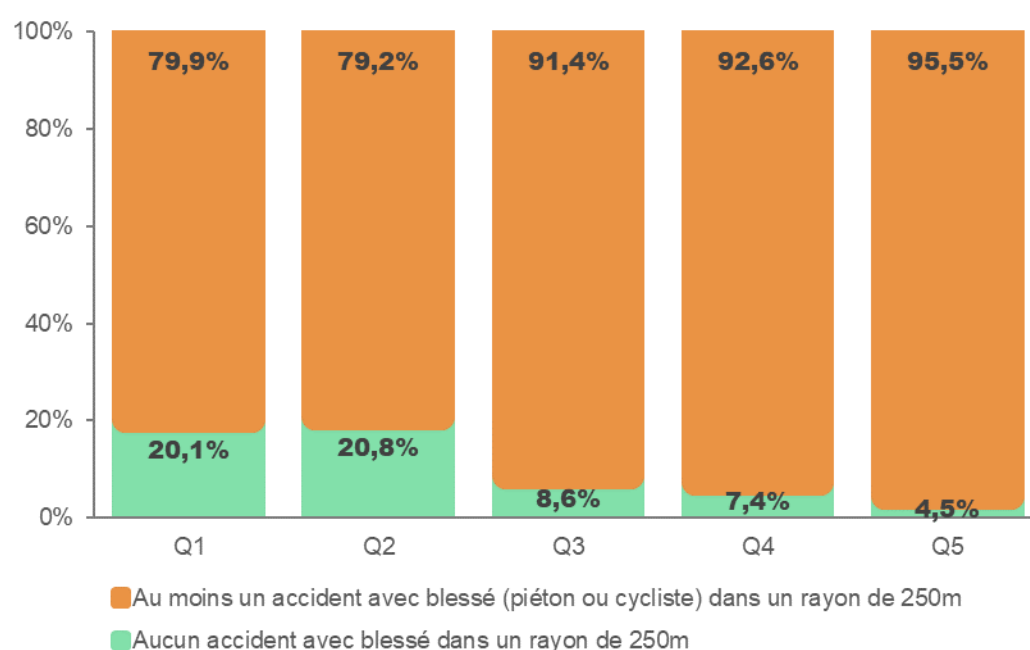


Un nombre important de collisions impliquant un véhicule en mouvement a été enregistré à proximité d'un SGÉE en installation, ce qui peut indiquer de potentiels enjeux au niveau de la sécurité routière. Selon les données du SPVM pour la période 2017 à 2021, 732 SGÉE (63,3 %) étaient situés dans un rayon de 250 mètres d'un endroit où un cycliste a été blessé lors d'une collision avec une voiture. Ce nombre s'élève à 952 SGÉE (82,4 %) lorsque la collision avec le véhicule

implique un piéton. À noter que ces incidents concernent l'ensemble de la population, tous âges confondus, et qu'aucune information ne permet de savoir si les personnes impliquées fréquentent le SGÉE.

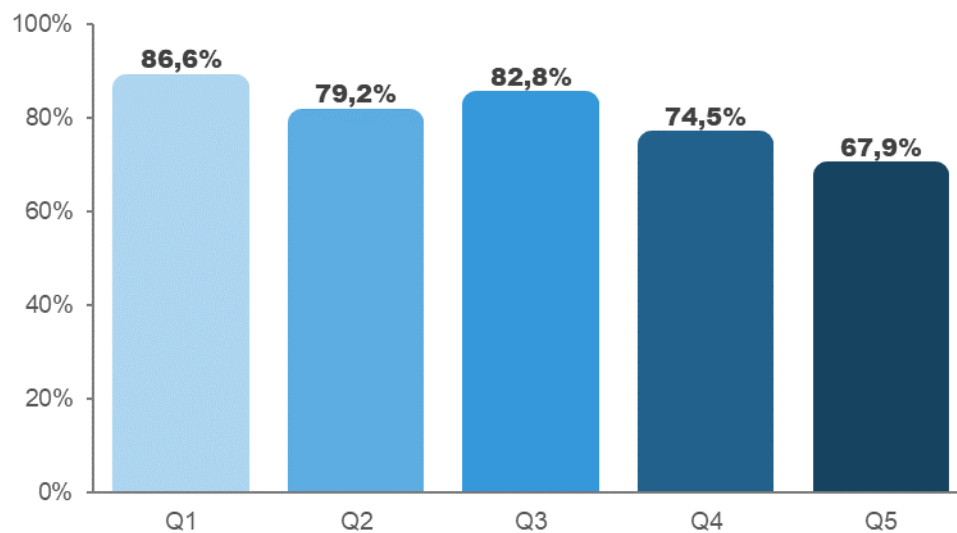
Une différence marquée du nombre d'évènement avec blessé est observée entre le 1er (plus favorisé) et le 5e quintile de pauvreté (plus défavorisé). La proportion des SGÉE situés à proximité (250 m) d'un lieu où il y a eu une collision avec blessé (piéton et cycliste) impliquant un véhicule est inférieure dans les secteurs plus favorisés à celle des secteurs moins favorisés (79,9 % c. 95,5 %) (figure 4). Inversement, la proportion de SGÉE sans blessés (piéton ou cycliste) à proximité (250 mètres) est de loin supérieure dans les secteurs les plus favorisés versus les moins favorisés (20,1 % c. 4,5 %).

Figure 4 : Proportion des SGÉE situés dans un rayon de 250 m d'une collision avec blessé, selon le quintile de pauvreté (2017-2021).



La présence d'infrastructures piétonnes et cyclables accessibles et sécuritaires encourage l'utilisation du transport actif chez la population. Pour l'agglomération de Montréal, c'est 77,7 % des SGÉE en installation qui ont accès au réseau cyclable à moins de 250 mètres. Cependant, une plus grande proportion des SGÉE en installation situés dans les secteurs plus favorisés y ont accès par rapport aux SGÉE dans les secteurs les moins favorisés (86,6 % c. 67,9 %) (figure 5).

Figure 5 : Proportion des SGÉE qui ont accès au réseau cyclable à moins de 250 m selon le quintile de pauvreté.



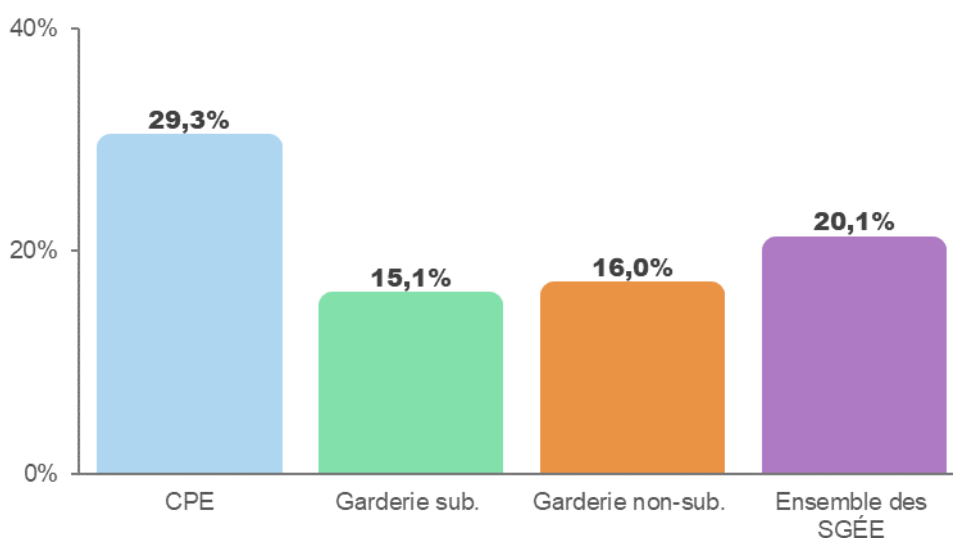
Selon le sondage effectué auprès des familles sur le territoire montréalais, la majorité (67 %) des parents utilise la voiture sur une base régulière (au moins 3 fois par semaine) pour se déplacer avec leurs enfants, tous déplacements confondus. Malgré tout, 61 % des parents sondés affirment également marcher ou utiliser le vélo au moins 3 fois par semaine avec leurs enfants (Gosselin, 2025).

Accès au transport collectif

Le transport collectif est un service essentiel. En plus de permettre à chacun de se déplacer à faible coût, il permet de contribuer à augmenter le recours au transport actif (Wasfi et coll., 2013) et par le fait même le niveau d'activité physique au quotidien. Un SGÉE situé à proximité des transports collectifs facilite son accès pour une plus grande proportion de la population.

Pour l'agglomération de Montréal, 20,1 % des SGÉE en installation sont situés à moins de 500 mètres d'une station de métro. Une différence notable est observée entre les différents types de SGÉE en installation. En effet, 29,3 % des CPE sont situés à moins de 500 mètres d'une station de métro, alors que cette proportion diminue à 15,1 % pour les garderies subventionnées et à 16 % pour les garderies non subventionnées (figure 6). À noter que le quintile de pauvreté n'influence pas la proportion des SGÉE qui sont à proximité d'une station de métro.

Figure 6 : Proportion des SGÉE situés à moins de 500 m d'une station de métro.



Ce sont 91,6 % des SGÉE en installation qui ont accès à une ligne d'autobus à moins de 250 mètres. Cependant, cette proportion diminue considérablement pour les lignes fréquentes (23,4 %), c'est-à-dire les autobus qui passent aux 2 à 12 minutes tout au long de la journée durant la semaine (STM, 2023). De façon générale, les SGÉE en installation situés dans les secteurs où la proportion de personnes en situation de pauvreté est plus importante ont un meilleur accès aux lignes fréquentes à moins de 250 mètres (18 % c. 38,2 %).

Proximité aux routes majeures et industries lourdes

La proximité des SGÉE en installation à des routes à haut débit de circulation, des voies ferrées et des zones industrielles peut engendrer une plus grande exposition à la pollution atmosphérique ainsi qu'au bruit environnemental chez les tout-petits.

Les enfants sont plus vulnérables que la population générale à la pollution atmosphérique, car leur appareil respiratoire et leur système immunitaire sont moins développés (Santé Canada, 2022). Le bruit environnemental peut, quant à lui, engendrer des effets défavorables sur l'apprentissage des enfants, notamment au niveau de la compréhension de la parole, la lecture, la mémoire ainsi que sur le repos et le sommeil (Martin & Gauthier, 2018 ; Potvin & Gauthier, 2025).

Selon une analyse portant sur les polluants atmosphériques le long des autoroutes publiées en 2017, la DRSP recommande de ne pas implanter de nouvelles garderies à moins de 150 mètres des infrastructures routières à fort débit et des autoroutes (DRSP, 2017). Or, à Montréal, 58,7 % des SGÉE en installation présentement en fonction se situent à moins de 50 mètres d'une route à plus haut débit de circulation (artère routière ou collectrice municipale). De plus, 5,9 % se situent actuellement à 150 mètres et moins d'une autoroute.

L'activité ferroviaire constitue aussi une source importante de bruit environnemental. Selon le cadre normatif des orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), les milieux sensibles, tels que les SGÉE, devraient idéalement être situés à plus de 300 mètres des voies ferrées afin de limiter l'exposition au bruit et aux vibrations (MAMH, 2024). Or, à Montréal, ce sont 21,1 % des SGÉE analysés qui sont situés à l'intérieur de ce rayon. Plus précisément, les CPE se démarquent des autres types de milieux avec une proportion de 26,1 %, contre 19,4 % et 18,1 % pour les garderies subventionnées et les garderies non subventionnées respectivement.

Selon le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), la présence d'une industrie lourde sur le territoire est liée à des activités pouvant engendrer des nuisances importantes (bruit, odeurs, poussières, lumière, vibration, etc.) ainsi que des risques pour la santé et l'environnement, et ce, même à l'extérieur du terrain occupé par l'industrie (MAMH, 2024). Considérant la sensibilité des SGÉE en raison de la présence de jeunes enfants, la proximité à ce type d'installation peut les exposer à des nuisances environnementales susceptibles de se propager au-delà des limites du site. À Montréal, 13,4 % des SGÉE analysés sont situés à moins de 250 mètres d'une industrie lourde, une proportion qui s'élève à 32,3 % dans un rayon de 500 mètres.

À noter qu'aucune différence significative n'a été observée entre les différents quintiles de pauvreté pour les éléments abordés dans cette section.

Pistes d'action

Les résultats du portrait amènent à formuler les pistes d'action suivantes. Celles-ci s'inscrivent en continuité avec celles proposées dans le *Rapport de la directrice : La Santé et le développement des enfants montréalais - Citoyen du monde d'aujourd'hui et de demain* (DRSP, 2024). Elles s'adressent au milieu municipal, au ministère de la Famille (MFA) ainsi qu'aux administrateurs de services de garde en installation.

- Poursuivre les investissements dans les infrastructures piétonnes et cyclables, afin de concevoir des aménagements accessibles et sécuritaires favorisant le transport actif et ainsi augmenter la proportion de famille qui marche ou utilise le vélo pour se déplacer ;
 - Prioriser les secteurs plus défavorisés pour réduire les disparités géographiques ;
 - Prioriser les secteurs où il y a une présence plus importante d'enfants, soit à proximité des SGÉE, des écoles et des parcs ;
- Assurer le déploiement des mesures d'apaisement de la circulation en priorisant les parcours vers les SGÉE, les écoles ainsi que les parcs ;
- Améliorer l'offre de transport collectif à proximité des SGÉE, dans le but d'améliorer l'accès, la sécurité ainsi que la qualité de l'air ;
- Intégrer la présence de milieux sensibles, tels que les SGÉE, comme critère de priorisation lors de la planification et l'implantation de mesures visant à atténuer les effets des îlots de chaleur urbains, notamment en favorisant le verdissement et l'augmentation du couvert végétal aux abords des SGÉE ;
- Planifier l'implantation et l'évaluation des SGÉE de façon concertée en prenant en compte l'environnement bâti ;
 - Ajouter des critères liés à l'environnement autour des SGÉE dans le processus d'approbation des permis pour les nouveaux SGÉE. Par exemple des critères portant sur la présence de nuisances ou risques environnementaux telle que la distance des autoroutes ou routes à fort débit, la proximité avec des voies ferrées ou industries lourdes, etc. ;
 - Fournir des outils aux gestionnaires de SGÉE déjà en place pour leur permettre d'évaluer les sources potentielles de nuisances ou de risques environnementaux liés à leur installation et l'identification de mesures pour diminuer les risques appropriés.

Conclusion

Ce portrait met en lumière de nombreux éléments présents dans l'environnement bâti entourant les SGÉE en installation dans la région de Montréal. Notamment l'accès aux parcs et espaces verts, au réseau cyclable et au transport collectif, souvent influencé par le niveau de favorisation. Ainsi que diverses stratégies présentées permettant de s'adapter aux journées de grande chaleur. Il permet également de soulever certains enjeux, auxquels il sera important de réfléchir pour l'implantation de nouveaux SGÉE en installation, comme la proximité à des axes routiers majeurs ou à d'autres sources de nuisances environnementales ainsi que les inégalités sociales liées au transport actif et à la sécurité routière qui pourraient avoir des impacts au niveau de la sécurité, de la santé et du bien-être des tout-petits.

Références

- Beaudoin, M., Beaupré, R., Gagné, D., Lapointe, M., Labesse, M. E., Lefebvre, M.-C., Martinez, J., Melançon, A., Paquette, M.-C., Patey, G., & Potvin, S. (2024). *L'aménagement des services de garde éducatifs pour favoriser les apprentissages et le bien-être des tout-petits* (No. 11; OPUS). Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/3549>
- Beaudoin, M., Burigusa, G., Gauthier, M., Labesse, M. E., Lavoie, M., Robitaille, É., & St-Louis, A. (2021). *Mieux partager la rue* (No. 5; OPUS). Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2770>
- Beaudoin, M., Labesse, M. E., Prévost, C., & Robitaille, É. (2019). *Des actions pour une utilisation et une conception optimales des espaces verts* (No. 1; OPUS). Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2517>
- Beaudoin, M., & Levasseur, M.-E. (2017). *Verdir les villes pour la santé de la population*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2265>
- Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTER). (2023). *État d'avancement 2022 du Plan climat 2020-2030*. Ville de Montréal. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/avancement_2022_du_plan_climat_2020_2030_vf_rev_20231103_1.pdf
- Bustinza, R., & Demers-Bouffard, D. (2019). *Indicateurs en lien avec les vagues de chaleur et la santé de la population : mise à jour*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2650>
- Drapeau, L.-M., Beaudoin, M., Vandycke, L., & Brunstein, M. (2022). *Mesures de lutte contre les îlots de chaleur urbains : mise à jour 2021*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2839>
- Direction régionale de santé publique (DRSP) CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. (2024). *Rapport de la directrice de santé publique : La Santé et le développement des enfants montréalais - Citoyen du monde d'aujourd'hui et de demain*. Gouvernement du Québec. https://santepublicquemontreal.ca/sites/drsp/files/media/document/DRSP_Pub_2024_10_21_SanteDevEnfantsRapport.pdf
- Gosselin, V. (2025). *Portrait des habitudes de vie des 0-5 ans montréalais*. Montréal physiquement active et Direction régionale de santé publique de Montréal. https://www.montrealmetropoleensante.ca/wp-content/uploads/2024/10/Rapport_Portraitv4.pdf
- Grenier, F. (2025, Février). *Forêts urbaines : la règle 3-30-300 pour des villes plus vertes*. 100°. <https://centdegres.ca/ressources/forets-urbaines-la-regle-3-30-300-pour-des-villes-plus-vertes>
- Institut de la statistique du Québec. (2023). *Enquête québécoise sur le parcours préscolaire des enfants de maternelle 2022*. Institut de la statistique du Québec. <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/parcours-prescolaire-enfants-maternelle-2022-rapport-statistique-tome-1.pdf>
- Ministère de la Famille (MFA) (2024). *Liste des centres de la petite enfance (CPE), garderies et bureaux coordonnateurs en fonction - version de janvier 2024*. Données Québec. <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/liste-des-centres-de-la-petite-enfance-cpe-et-des-garderies-en-fonction>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2024). *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire - Cadre Normatif - Atténuer les nuisances et réduire les risques d'origine anthropique relatifs au transport routier, ferroviaire et aérien ainsi qu'aux sources fixes de bruit*. Gouvernement du Québec. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_cadre_normatif_bruits_risques_associes.pdf

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2024). *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire - Pour les MRC des groupes A, B et C*. Gouvernement du Québec. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_groupeABC.pdf

Martin, R., & Gauthier, M. (2018). *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2450>

Organisation mondiale de la Santé (OMS). (2017). *Urban green space interventions and health: A review of impacts and effectiveness. Full report*. <https://www.who.int/europe/publications/m/item/urban-green-space-interventions-and-health--a-review-of-impacts-and-effectiveness.-full-report>

Potvin, S., & Gauthier, M. (2025). *Enjeux et défis de prise en charge du bruit ferroviaire en aménagement*. Institut national de santé publique du Québec.

Price, K., Tétreault, L.-F., Fallah Shorshani, M., Pénicaud, S., & Perron, S. (2017). *Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot*. Direction régionale de santé publique CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. https://santepubliquemontreal.ca/sites/drsp/files/media/document/DRSP_PolAtmospherique_Avis_PolluantsAutoroutes.pdf

Santé Canada. (2022). *Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes*. Gouvernement du Canada. https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-99-2022-fra.pdf

Su, J. G., Jerrett, M., Mcconnell, R., Berhane, K., Dunton, G., Shankardass, K., Reynolds, K., Chang, R., & Wolch, J. (2013). Factors Influencing Whether Children Walk to School. *Health & Place*, 22, 153–161. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.03.011>

Société de transport de Montréal (STM). (2023). *La STM présente une nouvelle appellation et identité visuelle pour repérer facilement ses lignes de bus à passages fréquents*. <https://www.stm.info/fr/presse/communiques/2023/la-stm-presente-une-nouvelle-appellation-et-identite-visuelle-pour-reperer-facilement-ses-lignes-de-bus-a-passages-frequents>

Wasfi, R. A., Ross, N. A., & El-Geneidy, A. M. (2013). Achieving recommended daily physical activity levels through commuting by public transportation: Unpacking individual and contextual influences. *Health & Place*, 23, 18–25. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.04.006>

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal**

Québec

