Intervention	Intervention – libellé	Description	Justification	Contraintes particulières
1.A.1.1	Aménager une traverse pour les piétons sur le boulevard des Neiges, entre les limites avec la Ville de Beaupré et la rue du Moulin.	Favoriser les déplacements piétons sécuritaires entre la station Mont Sainte-Anne et le stationnement des Chutes Jean-Larose.	Des piétons empruntent déjà ce secteur pour accéder au sentier des chutes Jean-Larose et aux équipements récréatifs à proximité. En l'absence de traverse aménagée, les usagers traversent directement dans la rue, dans un contexte peu lisible et peu sécuritaire. L'intervention permettrait de formaliser et sécuriser un comportement déjà observé et soutenir la connexion entre les sentiers Mestachibo, les chutes Jean-Larose, la station Mont Sainte-Anne et le Parc du Mont-Sainte-Anne.	• L'intervention devra être réalisée en collaboration avec le MTMD, puisque le segment concerné relève de sa responsabilité; • Une attention particulière devra être portée à la visibilité des usagers, aux vitesses pratiquées sur ce segment ainsi qu'aux enjeux d'entretien hivernal afin d'assurer la sécurité et la pérennité de l'aménagement.
1.A.1.2	Aménager une traverse pour les piétons et retirer les voies de virages à droite à l'intersection de la rue du Moulin et du boulevard les Neiges.	Réaménager l'intersection afin d'améliorer les conditions de traversée et la lisibilité des déplacements actifs entre les secteurs situés au nord et au sud du boulevard les Neiges. Retirer les voies de virages à droite de façon à favoriser des vitesses de circulation plus faibles et réduire les distances à traverser pour les piétons et cyclistes.	Malgré la présence d'une traverse piétonne à l'intersection de la rue des Pionniers, l'intersection de la rue du Moulin offre un cheminement actif direct entre le secteur résidentiel ouest du faubourg sud, incluant le lac du Faubourg, et le Mont-Sainte-Anne. Sa sécurisation permettrait d'améliorer l'efficacité des cheminements piétons et cyclistes, de mieux desservir les parcours naturellement empruntés par plusieurs usagers et de renforcer la connectivité locale entre le nord et le sud du Faubourg.	• L'intervention devra être réalisée en collaboration avec le MTMD, puisque le segment concerné relève de sa responsabilité; • L'intervention devra être arrimée avec les aménagements existants à proximité, notamment la traverse de la rue des Pionniers, afin de favoriser l'uniformité et la lecture des aménagements par les usagers. • La géométrie de l'intersection, la visibilité, les vitesses pratiquées et les exigences du MTMD devront être validées.
1.A.1.3	Compléter le réaménagement de l'intersection de la rue des Pionniers et du boulevard les Neiges.	Compléter le réaménagement de l'intersection afin d'améliorer la sécurité des traversées piétonnes et cyclables et de réduire le caractère routier de ce secteur du cœur du Faubourg.	Les bollards et la signalisation en place offrent une amélioration des conditions pour prévenir les risques de conflits graves entre les usagers actifs et les véhicules. L'intersection est réaménagée par le MTMD à l'été 2026 afin de réduire la distance de traversée pour les piétons par le retrait des voies de virage à droite.	• L'intervention est menée par le MTMD. Une évaluation des comportements des divers usagers est à prévoir.
1.A.1.4	Retirer les voies de virages à droite à l'intersection de la rue de la Butte et de la Route 360 et planter des arbres dans l'espace ainsi récupéré.	Retirer les voies de virages à droite de façon à favoriser des vitesses de circulation plus faibles.	Les vitesses véhiculaires pratiquées sont élevées dans ce tronçon en raison de l'importante largeur de chaussée et du champ visuel élargi. La réduction de la largeur de chaussée et la présence d'arbres favoriseront une diminution de la vitesse à l'approche des passages piétons.	• L'intervention devra être réalisée en collaboration avec le MTMD, puisque le segment concerné relève de sa responsabilité; • L'intervention devra être arrimée avec les aménagements existants à proximité, notamment la traverse de la rue des Pionniers, afin de favoriser l'uniformité et la lecture des aménagements par les usagers. • La géométrie de l'intersection, la visibilité, les vitesses pratiquées et les exigences du MTMD devront être validées.
1.A.1.5	Aménager une traverse pour les piétons à l'intersection de la rue de Coubertin et de l'avenue Royale et compléter le trottoir du côté nord.	Ajouter une traverse pour piéton dans l'intersection afin d'améliorer la sécurité des piétons et cyclistes et l'arrimer au prolongement du trottoir de l'avenue Royale jusqu'à cette traverse.	L'intersection de la rue de Coubertin constitue un nœud important du réseau actif projeté dans le secteur du Faubourg. Elle dessert un quartier fortement habité et permet de rejoindre le trottoir existant ainsi que le cœur du Faubourg. Le prolongement du trottoir sur l'avenue Royale jusqu'à l'intersection est donc nécessaire pour assurer une continuité confortable et lisible des déplacements actifs entre les secteurs résidentiels et les services de proximité.	• L'intervention devra être arrimée au prolongement du trottoir du côté nord de l'avenue Royale, à la continuité de la Route verte et aux besoins de traversée des résidents du secteur. • La géométrie de l'intersection, la visibilité des usagers, les vitesses pratiquées et les exigences du MTMD devront être validées.
1.A.1.6	Planifier la localisation d'un nouvel accès véhiculaire au sud de l'avenue Royale, entre la rue du Franc-Clos jusqu'à la hauteur de la rue des Granites.	Déterminer l'emplacement et les caractéristiques d'un nouvel accès à l'avenue Royale permettant de desservir le secteur appelé à se développer au sud de celle-ci. L'accès devra s'intégrer à la trame de rues projetée et favoriser une distribution efficace et sécuritaire des déplacements.	La planification préalable de cet accès permettra de structurer le développement du secteur, d'éviter la multiplication d'entrées ponctuelles sur l'avenue Royale et d'assurer une connexion cohérente avec le réseau routier existant. Elle permettra également d'anticiper les besoins de circulation avant que le développement immobilier ne limite les possibilités d'implantation.	• La localisation de l'accès devra être intégrée à la planification d'ensemble du secteur et coordonnée avec le phasage du développement immobilier; • La géométrie de l'avenue Royale, les distances de visibilité, les pentes et la proximité des intersections existantes devront être analysées; • Les exigences et les autorisations du MTMD devront être considérées; • Le projet devra préserver la continuité et la sécurité des déplacements le long de l'avenue Royale; • Les besoins fonciers, le drainage et les raccordements aux infrastructures municipales devront être évalués.

1.A.1.7	Améliorer la visibilité des intersections de l'avenue Royale avec la rue du Boisé, du Franc-Clos, du Vallon-du-Skieur et du Rocher.	Saisir les opportunités de réaménagement des terrains privés et de l'emprise publique afin d'améliorer la visibilité des automobilistes à l'approche nord du carrefour. Prévoir un cadre règlementaire pour l'aménagement de triangles de visibilité adéquats pour ces carrefours.	Les manœuvres de virages sur l'avenue Royale à partir de ces trois intersections peuvent être difficiles en raison des vitesses, des courbes, des pentes et de la présence de murs de soutènement qui limitent la visibilité des véhicules en approche et limitent le délai d'intersection des véhicules.	• L'intervention dans l'emprise publique est menée par le MTMD; • Le profil des terrains requiert l'aménagement de murs de soutènement.
1.A.2.1	Aménager un espace de circulation piétonne et cyclable sécuritaire sur la route 360, entre les limites avec la Ville de Beaupré et la rue des Pionniers.	Reconfigurer le segment en prévoyant un espace pour que les piétons et cyclistes puissent y circuler en toute sécurité.	Ce segment de la route 360 dessert l'accès au Golf Mont Sainte-Anne ainsi qu'au sentier Mestachibo. Du point de vue des déplacements actifs, il représente ainsi un lien complémentaire à celui de la Route verte sur l'avenue Royale au nord.	• Arrimer l'intervention avec celle visant l'aménagement d'un passage sécurisé pour piéton (1.A.1.1). • La gestion de ce segment relève du MTMD, ce qui exige une collaboration ainsi que l'arrimage entre les objectifs de la municipalité et les critères de conception du ministère.
1.A.2.2	Aménager le segment de la Route verte entre la rue des Pionniers et la rue du Sommet.	En collaboration avec le MTMD, poursuivre la continuité de la Route verte permettant la circulation cyclable en toute sécurité sur l'Avenue Royale.	La Route verte rejoint le boulevard les Neiges à la hauteur de la rue des Pionniers, mais les conditions actuelles offrent un contexte peu sécuritaire et confortable aux cyclistes. Le prolongement du trottoir jusqu'à la rue de Coubertin, de même que l'intégration d'aménagements assurant la continuité est-ouest du réseau actif, permettraient de reconnaître la présence de la Route verte, de desservir le cœur du Faubourg et de renforcer l'accessibilité aux services et aux quartiers résidentiels à proximité. Ce tronçon assure la continuité du corridor actif de la Route verte entre le Faubourg et le Village. Il présente des conditions peu favorables aux déplacements actifs en raison des vitesses pratiquées élevées et de la présence de courbes. Des accotements sont aménagés des deux côtés de la route et le MTMD prévoit les modifier pour favoriser la sécurité des cyclistes circulant sur la Route verte.	• La présence d'une ligne d'hydroélectricité et d'autres utilités publiques (éclairage) sur le côté sud, combinée à une pente significative vers le sud qui réduisent la largeur utilisable de l'emprise. Entre la rue des Pionniers et de Coubertin, un garde-fou sur le coté sud accentue cette contrainte. • Entre la rue de Coubertin et la montée du Rocher, l'emprise de l'avenue Royale varie entre ±14 m et ±18 m ce qui, combinée à la présence de pentes, d'aménagements paysagers (ex. murets de soutènement en bordure de rue) et de poteaux électriques sur le côté nord de l'avenue, peut limiter les possibilités d'aménagement. • Étant donnée la présence de plusieurs intersections avec des rues locales, il est nécessaire d'arrimer la reconfiguration de la route avec celle des intersections concernées afin d'assurer la création d'un contexte sécuritaire pour les déplacements actifs est-ouest sur le côté nord de l'Avenue Royale. • La gestion de ces segments relève du MTMD, ce qui exige une collaboration ainsi que l'arrimage entre les objectifs de la municipalité et les critères de conception du ministère.
1.A.2.3	Aménager le segment de la Route verte entre la rue du Mont-Ferréol et le rang Saint-Nicolas.	Compléter la Route verte en assurant un resurfaçage ponctuel afin d'améliorer la qualité de roulement pour les cyclistes. Aménager ponctuellement des aires de repos et de dépassement pour les cyclistes.	Une surface de roulement de faible qualité, en particulier sur les bords de la chaussée, force les cyclistes à circuler plus au centre de la rue, et donc plus près des véhicules. Cette situation les places dans une situation de vulnérabilité face aux automobilistes, en plus d'être un danger en raison du risque plus élevé de chute.	• Le resurfaçage nécessite un entretien soutenu afin de maintenir des conditions de roulement adéquates.
1.A.2.4	Améliorer la sécurité du pont de la rivière des Roches et ses approches entre le rang Saint-Nicolas et le rang Saint-Antoine pour les cyclistes empruntant la Route verte.	Les conditions de sécurité de ce tronçon sont difficiles en raison des pentes, des courbes et de la faible largeur du pont. En l'absence d'accotement, le partage de la route entre les véhicules et les cyclistes empruntant la Route verte est très limité.	Les usagers motorisés et actifs doivent composer avec une topographie compliquée (pentes de ± 16 % entre le rang Saint-Nicolas et la rivière) ainsi qu'avec une chaussée (entre ±7 m et ±9 m) et une emprise (±12 m à ±14 m) limitées. Ce segment, y compris le pont et ses aménagements ont été ciblés comme un site potentiellement problématique par la MRC dans le cadre du plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM). Il s'agit d'une occasion à saisir pour bonifier les propositions de sécurisation en mettant l'accent sur l'importance de prévoir l'espace nécessaire pour les cyclistes de même que d'améliorer la sécurité des approches du pont.	• Les pentes et les courbes engendrées par la topographie limitent la visibilité pour chaque usager. • La chaussée et l'emprise restreintes peuvent générer des situations de cohabitation non sécuritaire sur la route.

1.A.2.5	Aménager le segment de la Route verte entre le Rang Saint-Antoine et la limite avec Saint-Tite des Caps.	Assurer un resurfaçage ponctuel afin d'améliorer la qualité de roulement pour les cyclistes et pour limiter les risques d'accident. Aménager ponctuellement des aires de repos et de dépassement pour les cyclistes.	Une surface de roulement de faible qualité, en particulier sur les bords de la chaussée, force les cyclistes à circuler plus au centre de la rue, et donc plus près des véhicules. Cette situation les places dans une situation de vulnérabilité face aux automobilistes, en plus d'être un danger en raison du risque plus élevé de chute. Par ailleurs, ce segment représente l'unique porte d'entrée vers Saint-Ferréol-les-Neiges depuis Saint-Tite-des-Caps. Totalisant plus de 4,5 km, il est entièrement compris entre les deux extrémités du Rang Saint-Antoine et seules quelques rues locales rurales s'y rabattent. La vitesse de circulation autorisée est de 70 km/h et la chaussée, d'une largeur de ±9 m, elle est dépourvue d'accotement asphalté. Alors que ce segment est déjà emprunté par les cyclistes récréatifs, l'arrivée de la Route verte devrait accroître leur présence et les situations de cohabitation entre automobilistes et cyclistes.	• Le resurfaçage nécessite un entretien soutenu afin de maintenir des conditions de roulement adéquates.
1.A.3.1	Intégrer le corridor cyclable de la Route verte ainsi qu'un trottoir à l'aménagement de la route 360 entre la rue du Sommet et le rang Saint-Julien.	Améliorer les conditions cyclables et piétonnières de ce segment afin de favoriser les déplacements actifs des résidents de l'ouest avec le noyau villageois, ainsi qu'avec la piste polyvalente du rang Saint-Julien. Prévoir l'aménagement de l'intersection de l'avenue Royale et de la rue du Sommet afin de marquer l'entrée au village, de ralentir les vitesses de circulation et d'assurer une connexion sécuritaire avec le trottoir. Reconfigurer l'intersection de l'avenue Royale et du Rang Saint-Julien afin d'assurer la sécurité des mouvements véhiculaires, cyclables et piétons.	La rue du Sommet donne accès à un quartier résidentiel ainsi qu'à un sentier municipal sur la rue du Coteau. Tout juste à l'est, la rue du Soleil-Levant se connecte aussi à l'avenue Royale et pourrait servir de lien vers le trottoir pour les résidents situés au sud de la 360. Le potentiel de déplacements actifs est-ouest sur l'avenue Royale, entre le noyau villageois et ces quartiers, est faible en termes de volume, mais pertinent pour offrir la liberté de se déplacer à pied pour tous les résidents du village. Par ailleurs, l'Avenue Royale est sous responsabilité municipale à partir de l'intersection de la rue du Sommet ce qui facilite la prise en charge et la réalisation de ce type de projet. L'intersection de l'avenue Royale et du Rang Saint-Julien représente un nœud de transport important avec la présence d'un arrêt de transport en commun et d'une piste multifonctionnelle sur le rang Saint-Julien, en plus de la présence d'une station-service. Dans la foulée de l'arrivée de la Route verte et de l'aménagement d'un trottoir, sa configuration devrait être révisée afin de permettre une cohabitation sécuritaire entre les modes ainsi qu'une pratique confortable de la marche, du vélo et du transport en commun.	• En plus des nombreuses habitations qui bordent l'avenue, cette dernière dessert également des activités commerciales qui génèrent de l'achalandage et des virages vers les entrées charretières (ex. Microbrasserie Brasseur des Monts, station-service, Marché Bonichoix…). • La présence d'une station-service bénéficiant d'entrées charretières sur l'avenue Royale et le rang Saint-Julien accentue les possibilités de croisement entre les modes ainsi que l'achalandage automobile sur les deux rues de l'intersection. • La présence de poteaux électriques sur le côté nord de l'avenue Royale. • La prise en charge du parc du Mont-Sainte-Anne par la Sépaq est accompagnée d'engagements à investir dans les infrastructures du site. Cet intérêt vient avec une augmentation anticipée des déplacements entre l'avenue Royale et le rang Saint-Julien, ce qui accentue l'importance de sécuriser ce carrefour pour tous les modes.
1.A.3.2	Intégrer le corridor de la Route verte ainsi qu'un trottoir à l'aménagement de la route 360 entre le rang Saint-Julien et la rue des Campanules.	Améliorer les conditions cyclables et piétonnières de ce segment afin de favoriser les déplacements actifs des résidents de l'ouest avec le noyau villageois	Ce segment ne possède aucun trottoir actuellement. Un projet immobilier est en planification au sud de l'avenue Royale, dans le secteur des rues Beaumont et Touchette. Des infrastructures de transport actifs dans ce secteur favoriseront des déplacements non-motorisés pour les résidents futurs, ce qui diminuera l'impact de l'ajout de déplacements pour les résidents actuels.	• La faible largeur de la chaussée (±8 m) et l'emprise (±9,5 m) pourraient nécessiter des acquisitions et/ou servitudes. • La présence de poteaux électriques et de talus sur le côté nord de l'avenue Royale peut limiter l'espace disponible pour l'intégration d'un trottoir.
1.A.3.3	Intégrer le corridor de la Route verte ainsi qu'un trottoir à l'aménagement de la route 360 entre la rue des Campanules à rue Giguère.	Réaménager ce segment afin de lui donner une vocation d'espace public en y accroissant l'espace destiné aux déplacements et à la déambulation piétonnes, en y facilitant les traversées et ce tout en intégrant le passage de la Route verte et la circulation automobile apaisée	Ce segment constitue le cœur du secteur du Village. Il donne accès à la concentration d'activités installées autour de l'église et croise trois rues perpendiculaires qui le connectent aux quartiers et aux équipements collectifs (école primaire, bibliothèque municipale, parc) situés sur le côté nord de la rue. Il recèle un fort potentiel de mise en valeur qui doit être combiné à la création d'une ambiance piétonne améliorée.	• Il sera nécessaire de développer une configuration qui permettra à cet axe de maintenir son rôle de transit véhiculaire dans un contexte où celui-ci accueille la Route verte. • La présence du trottoir existant et des arbres de rue doit être pris en compte dans la conception du futur aménagement. • Le côté nord de l'avenue Royale est bordé par des poteaux électriques et les habitations sont généralement implantées avec une faible marge de recul.

1.A.3.4	Aménager le corridor de la Route verte et améliorer les accotements pour les piétons entre la rue Giguère à rue du Mont Ferréol.	Améliorer les conditions cyclables et piétonnières de ce segment afin de favoriser les déplacements actifs des résidents de l'ouest avec le noyau villageois	Ce segment marque une transition entre le milieu villageois et le milieu rural, mais fait toujours l'objet d'une occupation résidentielle soutenue. L'absence d'intersection entre ces deux rues (± 580 m), combinée au profil relativement plat et rectiligne, peut encourager le recours à des vitesses de circulation plus élevées que souhaitée chez les automobilistes. L'absence actuelle d'accotement force d'ailleurs les usagers actifs à circuler sur les voies de circulation, ce qui engendre des enjeux de sécurité et peut décourager le recours à la marche et le vélo, même pour des déplacements de courtes distances vers le village (830 m séparent la rue du Mont Ferréol et la rue de l'Église via l'Avenue Royale).	• L'emprise de moins de 10 m n'offre pas plus d'espace que la chaussée (±9 m) pour l'intégration d'un aménagement dédié aux modes actifs. Des acquisitions et/ou servitudes pourraient être nécessaires si l'élargissement est privilégié. • Des poteaux électriques et de communications des deux côtés de la rue, de même que des implantations rapprochées et des aménagements paysagers (ex. murets de soutènement) limitent la largeur maximale disponible. • La présence de nombreuses entrées charretières privées exige d'assurer une bonne visibilité entre les terrains privés et la route 360.
1.A.4.1	Concevoir une campagne municipale renouvelée de sensibilisation à la sécurité routière et à la cohabitation entre les usagers.	Développer une identité visuelle et des messages de sensibilisation positifs, accessibles et facilement reconnaissables. La campagne devra aborder différentes réalités liées à la sécurité des automobilistes, des piétons, des cyclistes, des jeunes, des familles, des personnes aînées et des usagers pratiquant des activités sportives.	La campagne municipale actuelle est principalement axée sur la vitesse et est déployée depuis près de dix ans. Le vieillissement du matériel et son intégration progressive au paysage réduisent sa capacité à attirer l'attention. Son renouvellement permettra d'élargir la sensibilisation à l'ensemble des enjeux de cohabitation et de responsabilité partagée.	• Prévoir une identité suffisamment polyvalente pour être adaptée à différents publics, messages et contextes; • Privilégier une approche positive et rassembleuse plutôt qu'un discours moralisateur ou confrontant; • Prévoir les droits d'utilisation et les conditions permettant à la Municipalité de faire évoluer les outils dans le temps.
1.A.4.2	Déployer des outils de sensibilisation dans les secteurs stratégiques du territoire.	Installer des panneaux, silhouettes ou autres supports de sensibilisation dans les secteurs où la cohabitation entre les usagers représente un enjeu particulier, notamment dans les quartiers résidentiels, aux abords de l'école, des parcs, des passages pour piétons et des axes fréquentés par les cyclistes.	La présence d'outils visibles et contextualisés permet de rappeler aux usagers qu'ils circulent dans des milieux de vie où se côtoient des personnes présentant des besoins et des niveaux de vulnérabilité différents. Le document de campagne prévoit d'ailleurs d'adapter les messages aux réalités propres aux lieux d'implantation	• Éviter une multiplication excessive des supports pouvant réduire leur lisibilité ou contribuer à la pollution visuelle; • Choisir les emplacements en fonction des enjeux observés, des préoccupations citoyennes et des données disponibles; • Prévoir le remplacement périodique du matériel endommagé ou devenu moins efficace.
1.A.4.3	Assurer une animation récurrente de la campagne dans les outils municipaux et les activités communautaires.	Diffuser périodiquement des messages et des contenus de sensibilisation dans les réseaux sociaux, les infolettres, le site Internet, les écrans municipaux et les événements locaux. Adapter les communications aux périodes présentant des enjeux particuliers, comme la rentrée scolaire, les camps de jour, la saison cyclable et les conditions hivernales.	Une campagne limitée à l'installation de panneaux risque de perdre progressivement son effet. Une animation continue permet de renouveler l'attention, de rejoindre différents groupes de la population et d'adapter les messages aux réalités saisonnières du territoire.	• Élaborer une programmation réaliste en fonction des ressources municipales disponibles; • Maintenir une cohérence entre les messages diffusés sur le territoire et dans les outils numériques; • Coordonner certaines activités avec l'école, les camps de jour, la Sûreté du Québec et les organismes du milieu.
1.A.4.4	Évaluer périodiquement la portée de la campagne et ajuster son déploiement.	Réaliser un suivi de la visibilité des outils, de la portée des communications, de la participation aux activités et de la perception des citoyens. Ajuster les messages, les emplacements et les moyens de diffusion selon les résultats observés et l'évolution des enjeux de sécurité routière.	L'évaluation permet de vérifier si la campagne demeure visible, pertinente et adaptée aux préoccupations de la population. Elle favorise également une utilisation plus efficace des ressources en concentrant les interventions sur les enjeux et les secteurs prioritaires.	• Définir dès le départ quelques indicateurs simples et mesurables; • Prévoir une révision périodique plutôt qu'une évaluation ponctuelle uniquement à la fin du projet; • Documenter les résultats nécessaires à la reddition de comptes associée aux programmes d'aide financière.
1.B.1.1	Développer un guide municipal présentant les niveaux d'aménagement des rues locales adaptés aux différents contextes ferréolais.	Développer un guide municipal détaillant les niveaux d'aménagement et présentant différents gabarits de rues et coupes types adaptés aux différentes réalités du Village, du Faubourg, des secteurs de villégiature et des secteurs en développement. Ces outils devront préciser l'organisation souhaitée de l'espace public, la place accordée aux différents modes de déplacement, le verdissement, la gestion des eaux pluviales ainsi que les éléments d'apaisement de la circulation à privilégier.	Plusieurs rues existantes ou projetées présentent des caractéristiques peu cohérentes avec les milieux qu'elles desservent. L'élaboration de coupes types permettra d'assurer une plus grande cohérence entre les projets municipaux, les nouveaux développements et les objectifs de mobilité durable poursuivis par la municipalité. Ces outils favoriseront également une meilleure intégration des déplacements actifs dès la conception des projets.	• Les gabarits devront tenir compte des contraintes d'entretien hivernal, des coûts de réalisation, des caractéristiques topographiques du territoire, des normes applicables ainsi que des réalités propres aux différents types de milieux présents à Saint-Ferréol-les-Neiges.
1.B.1.2	Mettre en place une démarche municipale afin d'intégrer systématiquement les principes de mobilité durable lors des projets d'aménagement des rues locales.	Mettre en place une démarche municipale, supportée par un processus et une procédure, permettant d'évaluer les opportunités d'amélioration de la sécurité, du confort et de la connectivité lors de chaque projet de construction ou de réaménagement de rue locale. Cette démarche pourrait inclure l'analyse des déplacements actifs, l'évaluation des besoins des riverains et la consultation des citoyens concernés.	Les projets de réfection représentent des occasions privilégiées pour corriger progressivement certaines lacunes du réseau sans nécessiter la réalisation de projets autonomes. Lorsque le contexte le permet, l'intégration systématique des principes de mobilité durable permettra d'améliorer graduellement les conditions de déplacement tout en optimisant les investissements municipaux déjà prévus.	• Les interventions devront être adaptées aux contraintes techniques existantes, aux budgets disponibles, aux besoins de desserte locale et à l'acceptabilité sociale des aménagements proposés. Une attention particulière devra être portée à la concertation avec les riverains afin d'assurer l'adhésion aux projets.

1.B.1.3	Intégrer des objectifs de connectivité et de mobilité durable aux outils de planification et à la réglementation d'urbanisme.	Réviser les outils municipaux de planification et de réglementation afin d'y intégrer des dispositions favorisant la connectivité des réseaux, la réalisation de liens actifs, la perméabilité des nouveaux quartiers et la prise en compte des besoins de mobilité durable dans les projets de développement.	Une partie importante des améliorations recherchées dépendra des futurs projets de développement et de redéveloppement. L'intégration de critères de connectivité et de mobilité durable aux outils municipaux permettra d'agir en amont et d'éviter la reproduction de situations où les quartiers sont peu connectés ou fortement dépendants d'un nombre limité d'axes de circulation.	• Les modifications réglementaires devront être cohérentes avec le plan d'urbanisme, les orientations de la MRC, les balises d'aménagement du MTMD (lorsque les interventions touchent aux segments de la 360 sous sa responsabilité), les capacités d'entretien de la municipalité et les réalités du marché du développement immobilier local. Une coordination avec les promoteurs et les professionnels impliqués dans les projets sera nécessaire.
1.B.2.1	Compléter le bouclage du réseau entre les deux segments de la rue Soumande.	Intégrer, dans la planification des secteurs de développement, la possibilité de prolonger la rue Soumande afin d'améliorer les connexions entre les quartiers et les futurs secteurs urbanisés.	Le prolongement de la rue Soumande représente une opportunité d'améliorer la connectivité du réseau local et de soutenir la croissance future du secteur. Une planification précoce permettrait d'éviter la création de nouveaux secteurs isolés et de favoriser une meilleure intégration des futurs développements au tissu urbain existant.	• La faisabilité du prolongement devra être évaluée selon le rythme réel de développement du secteur.
1.B.2.2	Compléter le bouclage du réseau entre la montée des Bois et la montée des Clairières.	Planifier et réaliser, le bouclage entre la montée des Bois et la montée des Clairières.	Ces deux rues s'étendent actuellement vers le nord avant de se terminer en cul-de-sac, sans jamais offrir de cheminement alternatif le long des 680 m et 270 m qu'elles parcourent respectivement. Cette situation limite les options de déplacement et l'accès aux services municipaux et d'urgence.	• La faisabilité devra être évaluée en fonction de la présence de milieux naturels, humides et hydriques, des contraintes de topographie et des exigences du schéma d'aménagement relatives à la protection des bassins versants.
1.B.2.3	Compléter le bouclage du réseau entre la rue des Jardins et la rue des Hirondelles.	Planifier et réaliser, le bouclage entre la rue des Jardins et la rue des Hirondelles	Ces deux rues se terminent en cul-de-sac. Cette situation limite les options de déplacements et l'accès aux services municipaux et d'urgence.	• La faisabilité devra être évaluée en fonction de la présence de milieux naturels, humides et hydriques, des contraintes de topographie et des exigences du schéma d'aménagement relatives à la protection des bassins versants.
1.B.2.4	Compléter le bouclage du réseau entre la rue de Vancouver et la rue de Cortina.	Planifier et réaliser, le bouclage entre la rue de Vancouver et la rue de Cortina.	Ces deux rues forment une trame incomplète sans rond de virée. Cette situation limite les options de déplacements et l'accès aux services municipaux et d'urgence.	• La faisabilité devra être évaluée en fonction de la présence de milieux naturels, humides et hydriques, des contraintes de topographie et des exigences du schéma d'aménagement relatives à la protection des bassins versants.
1.B.2.5	Compléter le bouclage du réseau entre la rue de Chamonix et la route 360.	Planifier et réaliser, le bouclage entre la rue de Chamonix et la route 360.	Dans le cadre d'un futur projet de développement immobilier, un nouvel accès à la route 360 doit être prévu. L'actuelle rue de Chamonix devra s'y connecter.	• La faisabilité devra être évaluée en fonction de la présence de milieux naturels, humides et hydriques, des contraintes de topographie et des exigences du schéma d'aménagement relatives à la protection des bassins versants.
1.B.2.6	Compléter le bouclage du réseau entre la rue des Marguerites et la rue des Delphiniums.	Planifier et réaliser, le bouclage entre la rue des Marguerites et la rue des Delphiniums.	La connexion permettrait d'améliorer la mobilité au village et d'ajouter des logements. Les propriétaires collaborent avec la municipalité pour compléter ce bouclage.	• La réalisation de ce lien dépendra de l'évolution du développement des terrains concernés, des contraintes foncières et environnementales ainsi que de la compatibilité avec les usages existants à proximité.
1.B.2.7	Compléter le bouclage du réseau avec un nouveau lien routier entre le rang Saint-Julien et le noyau villageois.	Planifier un corridor permettant de relier les deux secteurs.	La connexion permettrait d'améliorer les conditions d'accès au village, au parc du Mont-Sainte-Anne ainsi qu'à la piste multifonctionnelle du rang Saint-Julien. La création d'une redondance avec l'avenue Royale pour les déplacements locaux permettrait aussi d'offrir des parcours plus directs entre les secteurs et d'encourager la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens de courte distance. Elle contribuerait également à renforcer la cohérence du réseau routier à mesure que le secteur se développe.	• La réalisation de ce lien dépendra de l'évolution du développement des terrains concernés, des contraintes foncières et environnementales ainsi que de la compatibilité avec les usages existants à proximité.
1.B.2.8	Compléter le bouclage du réseau entre la rue E.-Touchette et la rue de Beaumont.	Planifier et réaliser, le bouclage entre la rue E.-Touchette et la rue de Beaumont.	Ces deux rues s'étendent actuellement vers le sud avant de se terminer en cul-de-sac, sans jamais offrir de cheminement alternatif. Cette situation limite les options de déplacement et l'accès aux services municipaux et d'urgence.	• La faisabilité devra être évaluée en fonction de la présence de milieux naturels, humides et hydriques, des contraintes de topographie et des exigences du schéma d'aménagement relatives à la protection des bassins versants.
1.B.2.9	Compléter le bouclage du réseau entre la rue des Cîmes et la rue du Sommet.	Planifier et réaliser, le bouclage entre la rue des Cîmes et la rue du Sommet.	La rue des Cîmes se termine en cul-de-sac tandis que la rue du Sommet connecte à la rue du Coteau qui elle-même est reliée à la rue de la Colline et la rue du Flanc. Le lotissement prévoit une connexion future de la rue du Sommet et la rue des Cîmes.	• La faisabilité devra être évaluée en fonction de la présence de milieux naturels, humides et hydriques, des contraintes de topographie et des exigences du schéma d'aménagement relatives à la protection des bassins versants.
1.B.2.10	Compléter le bouclage du réseau entre les rues Guillot et Giguère, ainsi qu'avec la rue de la Reine ou de l'Église.	Intégrer, dans la planification des secteurs de développement, le raccordement des rues.	Le prolongement des rues Guillot et Giguère représente une opportunité d'améliorer la connectivité du réseau local du village et de soutenir la croissance future du secteur. Une planification adéquate permettrait d'éviter la création de nouveaux secteurs isolés et de favoriser une meilleure intégration des futurs développements au tissu urbain existant.	• La faisabilité du prolongement devra être évaluée selon le rythme réel de développement du secteur.

1.B.2.11	Assurer le maillage du réseau routier pour tout projet immobilier pouvant être réalisé au sud de l'avenue Royale, entre la rue du Soleil-Levant et la rue de Beaumont.	Intégrer, dans la planification des secteurs de développement, le raccordement des rues.	Le prolongement des rues au sud de l'avenue Royale, entre la rue du Soleil-Levant et la rue de Beaumont, ne doivent pas être réalisées en cul-de-sac. Une planification adéquate permettrait d'éviter la création de nouveaux secteurs isolés et de favoriser une meilleure intégration des futurs développements au tissu urbain existant.	• La faisabilité du prolongement devra être évaluée selon le rythme réel de développement du secteur.
2.A.1.1	Développer, mettre en œuvre et tenir à jour un plan de marquage et de signalisation du réseau actif.	Élaborer un plan de marquage et de signalisation couvrant l'ensemble du réseau actif (corridor principal et de connexion), afin d'en assurer la continuité, la lisibilité et la reconnaissance par les différents usagers. Le plan précisera les interventions requises selon la fonction des différents corridors et les conditions propres à chaque milieu. Du mobilier d'apaisement de la circulation peut accompagner le marquage et la signalisation.	Le réseau actif emprunte des infrastructures et des rues présentant des caractéristiques variées. Une signalisation et un marquage cohérents permettent de rendre les parcours plus intuitifs, de guider les cyclistes vers les principaux corridors et destinations et de mieux faire connaître la présence du réseau aux autres usagers de la route.	• Assurer la conformité des interventions avec les normes applicables en matière de signalisation et de marquage routier. • Adapter les interventions au contexte de chaque rue et éviter une multiplication inutile des équipements. • Considérer les besoins liés à l'entretien, notamment au renouvellement du marquage. • L'ampleur de l'intervention pourrait nécessiter un phasage
2.A.1.2	Profiter des travaux publics de voirie pour rehausser le niveau d'aménagement des corridors de connexion.	Lors des projets de réfection, de reconstruction ou de réaménagement des rues identifiées comme corridors de connexion, évaluer systématiquement la possibilité d'améliorer les conditions de déplacement actif et de réaliser le niveau d'aménagement le plus élevé que permettent les contraintes locales. Selon le contexte, l'intervention pourra prendre la forme d'un aménagement partagé, d'une séparation visuelle ou d'une séparation physique de la circulation routière.	L'intégration des aménagements cyclables aux projets de travaux publics permet de développer progressivement le réseau de façon efficiente, tout en profitant des occasions où la géométrie et l'organisation d'une rue sont déjà appelées à être revues. Cette approche permet également d'adapter chaque corridor aux conditions particulières du milieu plutôt que d'appliquer une solution uniforme à l'ensemble du réseau.	• Les possibilités d'aménagement varient selon l'emprise disponible, la largeur de chaussée, le drainage, la topographie, les réseaux techniques, le stationnement, les accès aux propriétés et les besoins d'entretien hivernal. • Certaines interventions peuvent nécessiter une consultation des riverains lorsqu'elles modifient significativement l'aménagement ou l'usage de la rue. • L'amélioration d'un segment doit être conçue en fonction de sa continuité avec le reste du corridor.
2.A.1.3	Formaliser et développer les corridors de connexion empruntant des terrains privés.	Identifier les segments nécessaires à la continuité des corridors de connexion qui empruntent actuellement, ou devraient emprunter, des terrains privés et entreprendre des démarches auprès des propriétaires afin d'évaluer les possibilités d'entente. Selon les situations, celles-ci pourraient notamment prendre la forme de droits de passage, de servitudes, d'acquisitions ou d'autres ententes permettant d'assurer l'accès public et la pérennité du lien.	Certains liens existants ou potentiels offrent des connexions particulièrement directes et efficaces entre les quartiers, les destinations et le réseau cyclable structurant, mais leur localisation sur des propriétés privées limite actuellement leur formalisation. La conclusion d'ententes permettrait de compléter certains maillons stratégiques du réseau sans nécessairement recourir à la création de nouvelles rues.	• La réalisation de ces liens dépend de la volonté des propriétaires concernés et des modalités pouvant être convenues avec eux. • Les responsabilités liées à l'aménagement, à l'entretien, à la sécurité et à la responsabilité civile devront être précisées. • Les liens devraient faire l'objet d'un aménagement suffisamment formel et pérenne pour assurer leur accessibilité et leur reconnaissance comme partie intégrante du réseau public.
2.A.2.1	Développer un plan directeur d'aménagement d'un corridor actif sous l'emprise d'Hydro-Québec, entre les rues Simard à l'ouest et la rue du Flanc à l'est.	Développer et adopter, en collaboration avec Hydro-Québec et la Sépaq, un plan directeur pour l'aménagement d'un corridor actif et paysager sur l'emprise d'Hydro-Québec, entre les rues Simard à l'ouest et la rue du Flanc à l'est.	Cet axe permet non seulement de connecter d'est en ouest les deux secteurs urbanisés, il offre également un accès au parc du Mont-Sainte-Anne depuis le secteur du Faubourg, notamment, tout en offrant une expérience de plein air complémentaire aux sentiers situés au nord. Dans la foulée de la prise en charge du parc par la Sépaq, son aménagement offre une opportunité d'offrir un nouvel espace naturel à la population tout en maintenant la proximité entre le parc du Mont-Sainte-Anne et les milieux habités.	• Ce segment contient des conditions de terrains variées, en raison notamment de la présence de cours d'eau et de dénivelés importants.
2.A.2.2	Aménager un corridor de connexion sous l'emprise d'Hydro-Québec, entre les rues du Flanc et Mont-Ferréol.	En collaboration avec la Sépaq, Hydro-Québec et les propriétaires concernés, développer des stratégies d'aménagement et d'entretien afin de faire de ce segment un corridor de connexion est-ouest améliorant la connectivité du nord du secteur du Village	À l'heure actuelle, seule l'avenue Royale permet de se déplacer sans interruption d'est en ouest au sein du Village. Dans le contexte où de possibles développements sont envisagés entre l'emprise et les rues déjà construites, cet axe représente une opportunité d'offrir un axe complémentaire à l'avenue Royale pour les déplacements actifs tout en connectant directement le secteur aux grandes destinations de plein air.	• Une vaste tourbière empiète sur cet axe dans la portion est. Des stratégies d'intervention devront permettre la circulation des usagers actifs tout en maintenant l'intégrité écologique du milieu humide. • Ce segment traverse de nombreuses propriétés détenues autant par des acteurs institutionnels que privés. Cette diversité d'intérêts à prendre en compte et concilier nécessite de mobiliser les acteurs en amont et co-développer les stratégies d'aménagement et d'entretien à déployer. • Ce segment contient des conditions de terrains variées, en raison notamment de la présence de cours d'eau et de dénivelés important.

2.A.3.1	Développer une signalétique complémentaire à la Route verte afin d'offrir un lien alternatif aux cyclistes.	Développer et implanter une signalétique d'orientation permettant aux cyclistes circulant sur la Route verte d'identifier et d'emprunter une boucle locale par le rang Saint-Antoine, puis de rejoindre le parcours principal. La signalétique devra permettre de bien comprendre l'itinéraire, ses principales caractéristiques et les points de raccordement à la Route verte.	Le rang Saint-Antoine offre l'occasion de proposer un parcours complémentaire à la Route verte mettant en valeur le caractère rural et paysager du territoire. Une signalétique adaptée permettrait de rendre cet itinéraire facilement repérable et intuitif pour les cyclistes, sans nécessiter la création d'une nouvelle infrastructure cyclable. Cette boucle contribuerait également à diversifier les parcours offerts et à mieux intégrer le réseau cyclable aux paysages et aux milieux ruraux de Saint-Ferréol-les-Neiges.	• Assurer une signalétique claire permettant de distinguer la boucle locale du tracé officiel de la Route verte et d'éviter toute confusion pour les usagers; • Arrimer la conception et l'implantation de la signalétique aux normes applicables et, lorsque requis, aux orientations de Vélo Québec; • Tenir compte des conditions de circulation, de la visibilité, de la géométrie et des caractéristiques du rang Saint-Antoine afin que l'itinéraire proposé soit adapté aux déplacements cyclables; • Limiter la multiplication des panneaux et privilégier une signalétique cohérente avec celle déployée sur l'ensemble du réseau cyclable municipal.
2.B.1.1	Devancer la mise en service printanière du réseau cyclable prioritaire et améliorer son entretien saisonnier en ajoutant une seconde tournée de nettoyage annuel.	Identifier les parcours cyclables prioritaires, notamment l'axe de la Route verte et les liens vers les principales destinations, puis établir une période cible de mise en service au printemps. Prévoir un nettoyage printanier hâtif ainsi qu'au moins une seconde intervention en cours de saison et établir des niveaux de service pour le balayage, l'enlèvement des débris et de la végétation, le drainage, la surface de roulement et la signalisation.	L'accumulation importante de sable et d'abrasifs utilisée durant l'hiver à Saint-Ferréol-les-Neiges réduit la largeur réellement utilisable des voies cyclables et peut retarder leur utilisation sécuritaire plusieurs semaines après la fonte des neiges. Une planification plus structurée des opérations permettrait de prolonger la saison cyclable effective et d'améliorer la qualité des parcours durant toute leur période d'utilisation.	• Le moment du nettoyage printanier demeure tributaire de la fonte des neiges, des épisodes de gel et de dégel et de la fin des opérations hivernales. • Les volumes importants d'abrasifs utilisés localement peuvent nécessiter davantage de ressources ou plusieurs passages. • Certaines interventions doivent être coordonnées avec l'entretien de la chaussée et les opérations réalisées par d'autres gestionnaires routiers.
2.B.1.2	Prioriser le déneigement des accès aux arrêts de transport collectif.	Intégrer les principaux arrêts de transport collectif au réseau prioritaire d'entretien hivernal et assurer, lorsque requis, le déneigement des zones d'attente, des accès piétons et des cheminements permettant de rejoindre les arrêts depuis le réseau municipal.	Le fonctionnement du transport collectif en hiver dépend également de la possibilité d'atteindre les arrêts de manière sécuritaire. Les accumulations de neige peuvent réduire l'accessibilité des zones d'attente et créer des obstacles particulièrement importants pour les aînés, les enfants et les personnes à mobilité réduite.	• Les responsabilités d'entretien peuvent varier selon l'emplacement de l'arrêt et le gestionnaire de l'emprise routière. • L'espace disponible pour l'accumulation de neige peut être limité à certains endroits et nécessiter des opérations particulières. • Les opérations doivent être coordonnées avec le déneigement de la chaussée afin d'éviter de recréer des obstacles après le passage des équipes municipales.
2.B.1.3	Évaluer les besoins en déplacements actifs durant la période hivernale.	Documenter progressivement les pratiques et les besoins en matière de marche, de vélo et d'autres déplacements actifs en hiver afin d'évaluer la pertinence d'adapter éventuellement les niveaux de service ou de maintenir certains parcours actifs durant cette période. L'analyse devrait considérer la demande réelle, les destinations desservies, la continuité des parcours, les coûts et les capacités opérationnelles de la Municipalité.	Le maintien hivernal d'un réseau actif plus étendu peut représenter un engagement opérationnel important alors que les besoins demeurent actuellement peu documentés. Une meilleure connaissance des pratiques permettra de déterminer, lors d'une prochaine planification de la mobilité, si une bonification des services hivernaux constitue une priorité pertinente.	• Les données disponibles sur les déplacements actifs hivernaux sont limitées et devront être complétées par des observations, des comptages ou des consultations. • Les besoins peuvent évoluer avec la croissance de la population, le développement du réseau actif et l'évolution des habitudes de déplacement. • Une éventuelle bonification du service devra être évaluée en fonction des coûts, des équipements requis et des autres priorités municipales.
2.B.2.1	Équiper les destinations municipales de stationnements pour vélos fonctionnels, sécuritaires et de qualité.	Installer des stationnements pour vélos visibles, accessibles et sécuritaires aux principaux bâtiments publics, parcs, équipements collectifs et points d'accès aux réseaux actifs.	Les équipements collectifs municipaux, généralement implantés au sein des milieux de vie, peuvent attirer des déplacements non-motorisés. Si ces derniers sont toutefois dépourvus d'installations dédiées au vélo, les usagers peuvent être réticents à l'idée de s'y déplacer ainsi.	• Certains équipements peuvent représenter des coûts élevés tandis que d'autres peuvent être de faible qualité. • La qualité de l'installation ne suffit pas pour encourager son utilisation et attirer des déplacements cyclables; il importe de bien planifier sa localisation ainsi que les aménagements lui donnant accès en amont.
2.B.2.2	Encadrer, à travers la réglementation en urbanisme, l'aménagement d'équipements pour vélos sur les propriétés privées.	Intégrer à la réglementation d'urbanisme des exigences adaptées concernant la quantité, la localisation, la conception et, lorsque requis, la protection des stationnements pour vélos dans les projets commerciaux, institutionnels et résidentiels de plus forte densité.	Savoir qu'un espace sécuritaire et bien aménagé est disponible pour laisser son vélo peut grandement encourager ce choix modal. Afin de créer, au fil des projets de développement et de redéveloppement, un véritable réseau d'équipements pour vélos sur les sites des points d'origine et de destination, il convient d'adapter la réglementation d'urbanisme pour y intégrer ces balises d'aménagement.	• Un travail est nécessaire afin d'identifier dans quelles situations il convient d'exiger la présence de tels équipements et en quels quantité, et dans quelles situations leur aménagement peut devenir facultative.
2.B.2.3	Développer et faire connaître les services pour les cyclistes.	Déployer, cibler et cartographier les services utiles aux cyclistes, notamment les stations de réparation et de gonflage, les espaces sécurisés, les points d'eau et les services offerts par les commerces locaux.	À l'image de la signalisation routière indiquant aux automobilistes où se situent les stations-services et autres destinations, la création d'une signalétique adaptée aux cyclistes et communiquant les principaux points de services contribue à mettre en place un véritable système adapté aux déplacements à vélo.	• L'affichage doit respecter les normes et règlements en vigueur.

2.B.3.1	Réaliser un diagnostic Vélosympathique et déposer une candidature à la certification.	Inventorier les actions, politiques, équipements et initiatives municipales associés aux cinq champs d'action Vélosympathique; identifier les écarts à combler; obtenir l'appui formel du conseil municipal; mobiliser les évaluateurs locaux requis et préparer la candidature.	La préparation de la candidature permet de dresser un portrait transversal de la culture vélo et de regrouper dans une même démarche des interventions qui relèvent de plusieurs services municipaux. L'évaluation externe permet ensuite de reconnaître les acquis et d'identifier les aspects devant être améliorés.	• La certification repose notamment sur les actions réellement mises en œuvre; l'adoption du Plan de mobilité ne garantit donc pas à elle seule l'obtention d'un niveau de certification. • La démarche nécessite de recueillir et documenter de l'information provenant de plusieurs services et partenaires.
2.B.3.2	Mettre en œuvre les recommandations issues de la démarche Vélosympathique et assurer le suivi de la culture vélo.	À partir de la rétroaction obtenue, prioriser les améliorations à apporter dans les cinq champs d'action et les intégrer, selon leur nature, aux budgets, programmes, projets d'aménagement et autres interventions du Plan de mobilité. Documenter périodiquement les actions réalisées et leur évolution.	La certification doit constituer un processus d'amélioration continue plutôt qu'une démarche ponctuelle. Un suivi structuré permet d'utiliser les recommandations de Vélo Québec pour orienter les investissements et de maintenir une cohérence entre les différentes interventions municipales favorables au vélo.	• Certaines recommandations pourront nécessiter des investissements, des modifications réglementaires ou l'implication de partenaires externes et devront être réalisées progressivement. • Le suivi nécessite qu'une responsabilité administrative soit clairement attribuée et maintenue dans le temps.
2.B.3.3	Faire vivre et rayonner la culture vélo dans les communications et les activités municipales.	Mettre en valeur les équipements, parcours et initiatives favorables au vélo; participer à des campagnes ou activités de sensibilisation et d'encouragement; communiquer la démarche et la certification obtenue et associer progressivement le vélo à l'image du milieu de vie et de l'offre récréotouristique municipale.	Les axes Éducation et Encouragement démontrent que le développement d'une culture vélo dépasse l'aménagement physique. La répétition d'actions de sensibilisation, de promotion et de mobilisation contribue à normaliser la pratique du vélo et à l'inscrire durablement dans l'identité municipale.	• Les activités de promotion doivent demeurer cohérentes avec les conditions réelles de déplacement à vélo et avec le niveau de développement du réseau. • Les initiatives doivent rejoindre une diversité de profils et ne pas uniquement s'adresser aux cyclistes déjà expérimentés ou aux clientèles récréatives.
3.A.1.1	Formaliser les accès locaux au parc du Mont-Sainte-Anne.	Réaliser, en collaboration avec la SÉPAQ, une démarche de planification et de formalisation des accès locaux reliant les quartiers au parc du Mont-Sainte-Anne. L'intervention vise à clarifier le statut et la fonction de chaque passage, à retenir les accès les plus pertinents et à assurer leur aménagement, leur gestion et leur identification de manière cohérente.	Les accès actuels offrent une proximité privilégiée entre les quartiers et le parc, mais leur statut et leurs conditions d'utilisation sont souvent difficiles à comprendre. Une démarche d'ensemble est nécessaire pour assurer la cohérence, la pérennité et la lisibilité du réseau, plutôt que d'intervenir au cas par cas.	• Présence d'accès sur des propriétés privées; • Variations saisonnières de la fréquentation; • Niveaux d'entretien à clarifier; • Protection de la quiétude des résidents; • Les accès locaux ne doivent pas devenir des portes d'entrée régionales ni générer du stationnement dans les rues résidentielles.
3.A.2.1	Mettre à jour et uniformiser la signalétique des accès au sentier Mestachibo.	Réaliser, en collaboration avec la Corporation des sentiers récréotouristiques de la Côte-de-Beaupré, un inventaire de la signalétique présente aux différents accès au sentier Mestachibo et déterminer les ajustements requis. Harmoniser l'identification des accès, l'information transmise aux usagers et la signalisation d'orientation afin d'améliorer leur visibilité et leur compréhension. Compléter ou remplacer la signalétique lorsque nécessaire.	Les différents accès au sentier ne présentent pas tous le même niveau de visibilité ni une signalétique uniforme. Une information plus cohérente facilitera le repérage des accès et l'orientation des usagers, particulièrement pour les visiteurs moins familiers avec le territoire. Elle contribuera également à mieux identifier les accès officiels et à améliorer l'expérience générale des utilisateurs du sentier.	• Diversité des contextes d'implantation et de la configuration des accès; • Coordination requise avec la Corporation des sentiers récréotouristiques de la Côte-de-Beaupré; • Propriété et responsabilité d'entretien des terrains et équipements à considérer selon les accès; • Signalétique existante et identité visuelle de la Corporation à respecter ou à intégrer; • Éviter la multiplication des panneaux et assurer une bonne intégration au milieu naturel; • Information à maintenir à jour dans le temps.
3.B.1.1	Soutenir la réalisation du segment manquant du sentier régional 320 et adapter l'encadrement règlementaire des parcours locaux de motoneige.	Collaborer avec le Club d'auto-neige Le Sapin d'Or, à titre de promoteur du projet, afin d'intégrer le segment projeté à la planification du corridor multifonctionnel situé dans l'emprise d'Hydro-Québec. La Municipalité veillera à la cohérence du tracé avec sa planification territoriale, à la coordination des usages saisonniers et, une fois le segment réalisé, à l'adaptation des parcours locaux et de sa réglementation (reg #23-843, #23-847).	Le raccordement des deux portions du sentier régional 320 permettrait de compléter, avec la TQ-3, une boucle autour du massif du Mont-Sainte-Anne. L'utilisation du même corridor pour la motoneige en hiver et pour le vélo de montagne ou de gravelle pendant la période sans neige permettrait également de coordonner les démarches d'autorisation, les droits de passage et certains aménagements, tout en consolidant un corridor récréatif structurant à l'échelle municipale et régionale.	• Le Club d'auto-neige Le Sapin d'Or demeure responsable de la planification, du financement, des droits de passage, de la réalisation et de l'exploitation du sentier fédéré; • Le corridor devra être planifié conjointement avec le moyen 2.A.2 afin d'éviter la réalisation d'aménagements incompatibles; • Les autorisations d'Hydro-Québec et des propriétaires concernés devront couvrir les différents usages envisagés; • Les modalités d'ouverture, de fermeture et d'entretien du corridor devront être clairement définies.

3.B.2.1	Établir un cadre municipal de gestion de la mobilité lors d'évènements.	Mettre en place une façon claire de gérer les événements selon leur importance, notamment pour coordonner les partenaires, organiser la circulation et le stationnement, orienter les visiteurs, informer les résidents et utiliser certains espaces municipaux au besoin.	La nature, la durée et l'achalandage des événements varient considérablement. Un cadre commun permettrait d'anticiper les besoins, de proportionner les interventions et de clarifier les responsabilités, tout en conservant la souplesse nécessaire pour s'adapter à chaque situation. Il contribuerait également à limiter les débordements dans les rues résidentielles et à mieux intégrer les visiteurs aux activités et aux commerces locaux.	• La Municipalité ne contrôle ni la programmation ni le site principal des événements du Mont-Sainte-Anne; • La coordination doit être réalisée en amont avec la Sépaq, la Ville de Beaupré, les organisateurs et les entreprises concernées; • Les mesures doivent demeurer proportionnées à l'ampleur réelle de chaque événement; • L'accès aux propriétés, aux commerces et aux services d'urgence doit être maintenu; • L'utilisation de stationnements municipaux doit respecter leur capacité et leurs usages habituels; • Les mesures retenues ne doivent pas déplacer les problèmes de circulation ou de stationnement vers les secteurs résidentiels voisins; • Les responsabilités opérationnelles et financières des partenaires doivent être clairement définies.
4.A.1.1	Évaluer l'optimisation des tracés et de la localisation des arrêts.	Réaliser, avec PLUmobile, une analyse de la desserte dans les périmètres urbains en tenant compte des parcours, des horaires, des directions, des distances de marche, des principales destinations et du potentiel d'achalandage. Élaborer et comparer des scénarios d'ajout, de déplacement ou de retrait d'arrêts ainsi que d'ajustement ponctuel des tracés.	La proximité d'un arrêt ne garantit pas l'accès à un service adapté au besoin de déplacement. Les circuits de pointe vers Québec demeurent concentrés sur les principaux axes, alors que certains secteurs résidentiels sont mieux couverts uniquement par le Bus 360. Une analyse conjointe avec PLUmobile permettrait d'améliorer l'accessibilité sans allonger indûment les temps de parcours ni réduire la compétitivité du service.	• Compatibilité avec les contraintes d'exploitation de PLUmobile; • Effets des détours et des arrêts supplémentaires sur les temps de parcours; • Disponibilité et fiabilité des données d'achalandage; • Géométrie des rues et possibilité d'immobiliser l'autobus en sécurité; • Conséquences d'un déplacement ou d'un retrait d'arrêt sur les usagers actuels; • Cohérence avec les aménagements prévus au moyen 4.A.2.
4.A.1.2	Mettre en œuvre et communiquer les ajustements retenus.	Mettre à l'essai ou déployer les modifications convenues avec PLUmobile, puis coordonner la mise à jour de la signalisation, des horaires, des cartes et des outils numériques. Informer les usagers suffisamment à l'avance et suivre les effets des changements sur l'achalandage, les distances de marche et la performance du service.	Une modification de tracé ou d'arrêt peut perturber les habitudes des usagers et entraîner des déplacements inutiles vers un arrêt qui n'est plus desservi. Une mise en œuvre coordonnée et une communication claire sont essentielles pour assurer la transition et vérifier que les changements produisent les bénéfices attendus.	• Cohérence de la mise à jour de tous les outils d'information; • Communication des informations accessibles à tous les usagers;
4.A.2.1	Réaliser un inventaire et une classification des arrêts.	Documenter chaque zone d'arrêt, dans les deux directions, notamment sa fonction réelle (montée, descente ou les deux), sa fréquentation, son niveau d'aménagement, son accessibilité, son raccordement au réseau piéton, son éclairage, sa signalisation et son statut foncier. Classer ensuite les arrêts selon leur fonction et leur priorité de mise à niveau.	Les besoins diffèrent selon les circuits et les directions. Certains arrêts servent principalement à la descente, tandis que d'autres impliquent un temps d'attente, y compris sur le trajet de retour du Bus 360. Une caractérisation détaillée est nécessaire pour prioriser les investissements et adapter le niveau d'aménagement aux besoins réels des usagers.	• indisponibilité des données d'achalandage et pratiques de montée et de descente; • configuration et fonction pouvant varier selon le circuit et la direction; • emprise publique parfois insuffisante ou présence de terrains privés; • conditions hivernales, drainage et espace nécessaire à l'entreposage de la neige; • maintien de la visibilité et de la sécurité aux abords de la chaussée.
4.A.2.2	Mettre à niveau les arrêts prioritaires.	Réaménager progressivement les arrêts prioritaires selon leur fonction. Les arrêts où un temps d'attente est anticipé pourront comprendre une aire d'attente accessible, une dalle, un banc, un abribus, de l'éclairage et de l'information aux usagers. Les arrêts principalement utilisés pour la descente devront minimalement offrir une surface stable et un cheminement sécuritaire vers le réseau piéton.	L'absence d'un espace sécuritaire pour attendre, monter ou descendre du véhicule constitue un obstacle à l'utilisation du transport collectif. Des aménagements adaptés améliorent le confort, la sécurité et l'autonomie des usagers, notamment des personnes à mobilité réduite, et renforcent la visibilité et l'attractivité du service.	• prioriser les arrêts de montée et ceux présentant les déficiences les plus importantes; • adapter les aménagements à la fréquentation et à la fonction réelle de l'arrêt; • respecter les principes de conception universelle; • prévoir l'entretien, le déneigement et le déglaçage des surfaces aménagées; • maintenir les conditions nécessaires à l'arrêt sécuritaire de l'autobus; • recourir, lorsque requis, à une entente ou à une servitude sur un terrain privé; • intégrer les travaux aux projets routiers et aux réaménagements du réseau piéton lorsque cela permet de réduire les coûts et les interventions successives.

4.A.3.1	Bonifier l’offre de transport collectif en période de pointe par l’ajout de parcours directs vers Québec ou par une évolution du Bus 360 vers une offre hybride en pointe et hors pointe.	Définir avec PLUmobile et mettre en œuvre progressivement l’ajout de départs et de retours en période de pointe. La bonification pourra prendre la forme de parcours directs vers Québec ou d’une évolution du Bus 360 vers une offre hybride en pointe et hors pointe sur l’axe Saint-Ferréol–Beaupré–Sainte-Anne-de-Beaupré. Elle devra maintenir Saint-Ferréol-les-Neiges comme point de départ des parcours d’autobus de la Côte-de-Beaupré et accompagner la desserte des secteurs en développement.	En pointe du matin, près de 85 % des déplacements quittant le secteur d’enquête vers l’extérieur se dirigent vers Québec ou vers Beaupré–Sainte-Anne-de-Beaupré, soit environ 48 % vers Québec et 36 % vers Beaupré–Sainte-Anne-de-Beaupré. En pointe de l’après-midi, ces deux corridors regroupent près de 90 % des déplacements revenant de l’extérieur, soit environ 50 % en provenance de Québec et 38 % de Beaupré–Sainte-Anne-de-Beaupré. Pourtant, l’automobile représente environ 88 % des déplacements produits, contre moins de 1 % pour le transport collectif. L’ajout de passages offrirait une plus grande flexibilité aux travailleurs et aux étudiants et rendrait le service plus concurrentiel. Il permettrait également d’accompagner la croissance démographique anticipée d’environ 20 %, dont les nouveaux déplacements risquent autrement de reposer principalement sur l’automobile.	• Disponibilité d’un financement récurrent couvrant les coûts d’exploitation; • Coordination avec PLUmobile, la MRC et les municipalités desservies; • Arbitrage entre les parcours directs vers Québec et une offre plus fréquente sur l’axe Saint-Ferréol–Beaupré–Sainte-Anne-de-Beaupré; • Maintien de temps de parcours concurrentiels; • Adaptation de l’offre aux principaux horaires de travail et d’études; • Capacité du futur pôle de mobilité à soutenir la croissance du service; • Maintien de la desserte de Saint-Ferréol-les-Neiges lors de l’évolution des parcours régionaux.
4.B.1.1	Planifier et aménager un pôle de mobilité au cœur du Village.	Planifier un pôle de mobilité regroupant les fonctions nécessaires au passage entre les différents modes de déplacement : arrêt et aire d’attente du transport collectif, cheminements piétons accessibles, stationnements pour vélos, espaces de dépose-minute, information aux usagers et, selon les besoins, quelques cases de stationnement incitatif. Le pôle devra soutenir le rôle de Saint-Ferréol-les-Neiges comme point de départ des parcours d’autobus de la Côte-de-Beaupré et pouvoir accompagner la croissance future du service.	Le cœur du Village concentre les principaux services municipaux, commerces et équipements collectifs. Sa position centrale et son raccordement aux réseaux actifs et au transport collectif en font l’emplacement privilégié pour faciliter les correspondances, améliorer la visibilité des services de mobilité et structurer les opérations de PLUmobile.	• Arrimer le projet aux interventions de requalification prévues dans le cœur du Village; • Déterminer les besoins opérationnels avec PLUmobile avant d’arrêter le concept; • Assurer des cheminements simples, accessibles et sécuritaires entre les différents équipements; • Éviter les conflits avec la circulation locale, les accès riverains et les autres usages du site; • Prévoir le déneigement, l’entreposage de la neige et l’entretien des équipements.
4.B.1.2	Mettre à disposition des cases existantes de stationnement incitatif près d’arrêts stratégiques.	Identifier, à proximité de certains arrêts d’autobus, des cases de stationnement municipales ou privées déjà existantes pouvant être réservées ou partagées avec les usagers du transport collectif. Prévoir au moins un emplacement dans le Faubourg et encadrer les conditions d’utilisation, la signalisation et l’information aux usagers.	L’utilisation de quelques cases existantes permettrait aux résidents situés loin des parcours de rejoindre plus facilement le transport collectif, sans créer de nouvelles surfaces de stationnement. Des ententes avec des commerces pourraient également être avantageuses pour ceux-ci, puisque les usagers peuvent profiter de leur passage pour effectuer un achat.	• Ne pas nuire aux besoins réguliers du stationnement ni aux activités du propriétaire; • Confirmer la disponibilité des cases selon les jours et les heures de service; • Conclure les ententes nécessaires avec les propriétaires privés; • Préciser les responsabilités relatives à l’entretien, au déneigement et à la responsabilité civile; • Assurer une signalisation claire sans surcharger les espaces; • Surveiller l’utilisation avant de réserver un nombre plus important de cases.
4.B.2.1	Évaluer le potentiel des solutions de mobilité partagée.	Évaluer séparément le potentiel de l’autopartage, du vélopartage et du covoiturage selon les besoins des résidents, les destinations desservies, les clientèles visées, la saisonnalité, les coûts et les modèles d’exploitation possibles. La démarche devra également documenter les pratiques existantes et consulter les fournisseurs et partenaires susceptibles d’offrir ces services.	La mobilité partagée pourrait compléter le transport collectif et les modes actifs en répondant à certains déplacements difficiles à réaliser sans automobile personnelle. Son potentiel demeure cependant à démontrer dans le contexte ferréolais. Le sondage révèle notamment que 29 % des répondants sont très ou assez intéressés par une offre municipale de vélos électriques en libre-service, comparativement à 64 % qui sont peu ou aucunement intéressés et à 7 % sans opinion. Cet intérêt minoritaire, mais réel, justifie une analyse prudente plutôt qu’un déploiement immédiat. Le sondage ne mesure pas directement l’intérêt pour l’autopartage ou le covoiturage.	• Faible densité du territoire et distances importantes entre certaines destinations; • Forte motorisation des ménages et masse critique d’usagers incertaine; • Saisonnalité de certains services, particulièrement le vélopartage; • Coûts d’acquisition, d’exploitation, d’entretien et de redistribution des véhicules; • Disponibilité de fournisseurs desservant les territoires de plus petite taille; • Nécessité d’éviter de transposer directement des modèles conçus pour les grands centres urbains; • Complémentarité à assurer avec PLUmobile et les services déjà offerts.

4.B.2.2	Expérimenter les solutions de mobilité partagée les plus prometteuses.	Mettre à l'essai, avec des partenaires, une ou plusieurs solutions présentant un potentiel suffisant à la suite de l'évaluation. Le projet pilote devra être limité dans le temps et dans son étendue, préciser les clientèles et les destinations ciblées et comprendre des mécanismes de suivi permettant de décider de son maintien, de son adaptation ou de son abandon.	Un projet pilote permettrait de vérifier la demande réelle et les conditions d'exploitation avant de prendre un engagement permanent. Cette approche réduirait les risques financiers, faciliterait l'adaptation du service au contexte local et permettrait de comparer les bénéfices observés avec les ressources nécessaires.	• Définir à l'avance les critères d'évaluation et les conditions de poursuite du service; • Identifier un partenaire responsable de l'exploitation et du soutien aux usagers; • Prévoir une communication suffisante pour faire connaître le projet et atteindre une masse critique; • Choisir une durée permettant de tenir compte des variations saisonnières; • Éviter que la Municipalité assume seule les risques financiers et opérationnels; • Documenter l'utilisation, les coûts, la satisfaction et les difficultés rencontrées; • Ne pérenniser le service que si son utilité et sa viabilité sont démontrées.