PLAN DE MOBILITÉ

Version pour consultation – Octobre 2026

MUNICIPALITÉ DE
Saint-Ferréol
les-Neiges



ÉQUIPE DE PROJET

Municipalité de Saint-Ferréol-les-Neiges

Martin Robichaud, urbaniste, directeur à la planification et aux projets

Atelier Urbain

Pierre-Olivier Robitaille, chargé de projet en urbanisme

Gabrielle Laflamme, agente de projet

Marc-André Bourgault, directeur de projet

Transamo

Alex Scherer, chargé de projet transport et mobilité

Octobre 2026

TABLE DES MATIERES

01 | INTRODUCTION 4
1.1 Arrimer la planification du territoire à celle de la mobilité 5
1.2 Les grandes étapes du projet 6
02 | PORTRAIT DE LA SITUATION ET DIAGNOSTIC 7
2.1 Portrait de la population 8
2.2 Organisation du territoire 9
2.3 Portrait des déplacements 22
2.4 Réseau de transport actif 25
2.5 Réseau de transport collectif 27
2.6 Réseau routier et circulation automobile 30
2.7 Forces, faiblesses, opportunités et défis 32
03 | VISION ET ORIENTATIONS 35
3.1 Énoncé de vision 36
3.2 Les orientations et objectifs 37
04 | STRATÉGIES ET MISE EN ŒUVRE 38
Objectif 1.A 39
Objectif 1.B 45
Objectif 2.A 49
Objectif 2.B 54
Objectif 3.A 58
Objectif 3.B 61
Objectif 4.A 63
Objectif 4.B 67

MOT DE LA MAIRESSE



Saint-Ferréol-les-Neiges est un milieu de vie auquel nous sommes profondément attachés. Nous y élevons nos familles, nous y travaillons, nous y vieillissons et nous y pratiquons nos loisirs. Mais notre municipalité change. Elle grandit, elle accueille de nouveaux résidents et les besoins de ceux qui y vivent évoluent eux aussi.

La mobilité fait partie de ces enjeux qui touchent directement notre quotidien. Pouvoir se déplacer de façon sécuritaire, accéder à nos services, permettre à nos enfants de circuler plus facilement, mieux partager nos routes et créer davantage de liens entre nos milieux de vie. Il s'agit de préoccupations très concrètes, que plusieurs citoyens nous ont exprimées.

C'est pourquoi nous avons voulu bâtir ce Plan de mobilité à partir de votre réalité. Nous vous avons écoutés. Vos préoccupations, vos idées et vos aspirations ont guidé notre réflexion et nous ont amenés à ajuster l'ampleur des solutions proposées. Nous voulions un plan ambitieux dans sa vision, mais réaliste dans sa mise en œuvre.

Car une vision sur quinze ans demande aussi de la patience. Nous aimerions parfois pouvoir tout réaliser rapidement, mais transformer un territoire et des comportements demande du temps. Certains gestes pourront être posés dès les prochaines années. D'autres devront se construire progressivement, au rythme de nos projets, de nos moyens, des partenariats et des occasions qui se présenteront.

Ce qui compte, c'est de nous donner une direction commune et de commencer à avancer.

Ce Plan de mobilité représente cette direction. Il traduit notre volonté de faire évoluer Saint-Ferréol-les-Neiges avec soin, en préservant ce que nous aimons de notre milieu tout en le préparant pour les générations qui suivront.

Merci à toutes celles et ceux qui ont pris le temps de participer à cette démarche. Vos voix ont contribué à façonner ce plan et continueront de guider les choix que nous ferons pour l'avenir de notre communauté.

Mélanie Royer Couture, mairesse de Saint-Ferréol-les-Neiges



01 | INTRODUCTION

1.1 ARRIMER LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE À CELLE DE LA MOBILITÉ

Le mandat

Le mandat consiste à caractériser le contexte ferréolais et les conditions de mobilité existantes ainsi qu'à planifier les solutions qui permettront d'améliorer ces conditions au cours des prochaines années. Plus précisément, il s'agit d'identifier les forces et les faiblesses aux différents déplacements, de même que les opportunités et défis qui entourent l'amélioration de ces conditions.

Ensuite, le mandat consiste à s'appuyer sur certaines des meilleures pratiques de mobilité durable pour planifier l'avenir des différents modes de transport. Cette planification répond à une vision et à des orientations en matière de mobilité propres à la municipalité et celles-ci guideront la formulation d'objectifs spécifiques pour l'atteinte desquels un ensemble d'actions doit être formulé.

Arrimer la planification du territoire à celle de la mobilité

L'intégration de l'aménagement du territoire et de la mobilité constitue une composante obligatoire du plan d'urbanisme. À cet égard, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme prévoit que celui-ci doit notamment « planifier l'organisation du transport, notamment de ses différents modes, d'une manière intégrée avec l'aménagement du territoire » (RLRQ, c. A-19.1, art. 83, al. 2, par. 4°).

Le présent Plan de mobilité permet d'approfondir cette réflexion en précisant les enjeux, les besoins et les interventions associés aux différents modes de déplacement. Il vient ainsi alimenter la planification du territoire portée par le plan d'urbanisme et contribue à asseoir une approche plus cohérente et intégrée, dans laquelle les choix d'aménagement et de mobilité se renforcent mutuellement.



1.2 LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

Le développement du plan de mobilité, du diagnostic à sa mise en œuvre, s'est appuyé sur une étroite collaboration au sein de l'équipe de projet, mais également sur une démarche de consultation qui a permis de développer une compréhension commune du contexte, de cerner les principales préoccupations et aspirations et de nourrir l'élaboration d'une vision en matière de mobilité pour les prochaines années.

Le plan de mobilité ayant été réalisé conjointement avec la démarche de consultation pour l'élaboration du futur plan d'urbanisme, plusieurs éléments touchant autant à l'aménagement qu'à la mobilité ont été soulevés, ce qui a permis de développer une compréhension globale des enjeux de mobilité.

Sondage citoyen en ligne

La première phase de consultation, menée en décembre 2025, a pris la forme d'un questionnaire en ligne qui, en plus de traiter des questions liées à la mobilité, aborde les milieux de vie et l'habitation, le récréotourisme, les commerces, équipements et services à la communauté, l'agriculture, l'environnement et la mobilité. Plus de 600 réponses ont été obtenues, permettant de mieux connaître les attentes et les aspirations des citoyens quant à l'avenir de la municipalité.

Atelier collaboratif

Par la suite, un atelier de travail avec la population s'est tenu en janvier 2026 sous la forme de tables de discussion et a réuni 18 participants. L'activité a permis d'enrichir le diagnostic et de préparer l'élaboration de la vision en matière de mobilité. Les échanges ont notamment permis de faire émerger des idées quant aux connexions à développer, aux solutions d'aménagement à privilégier et aux façons de se déplacer souhaitées pour l'avenir de Saint-Ferréol-les-Neiges.

Collaboration avec les parties prenantes

Depuis l'automne 2025, la Municipalité a entrepris une démarche de collaboration avec plusieurs partenaires afin de bien comprendre les enjeux propres à son territoire et de s'assurer que le plan de mobilité repose sur une lecture réaliste du milieu. Cette démarche vise à intégrer les préoccupations, les expertises et les contraintes des organisations concernées par les déplacements, la sécurité, les infrastructures et l'accès aux différentes destinations.

Des échanges ont notamment eu lieu avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), Vélo Québec et Développement Côte-de-Beaupré au sujet de la Route verte et des liens cyclables régionaux. PLUMobile a également été consulté pour les enjeux liés au transport en commun, tandis que la Sûreté du Québec a contribué aux réflexions portant sur la sécurité routière. La Sépaq a été rencontrée afin d'aborder les interfaces entre le parc du Mont-Sainte-Anne et les milieux urbanisés de Saint-Ferréol-les-Neiges. Hydro-Québec a aussi été interpellée concernant le potentiel d'utilisation de certaines emprises électriques à des fins de mobilité. Enfin, la MRC a été associée à la démarche afin d'assurer une cohérence avec le Plan régional intégré de mobilité.

Cette approche collaborative permet de construire un plan de mobilité adapté aux besoins du milieu, tout en tenant compte des responsabilités et des leviers d'action de chacun.

Faits saillants de la démarche de consultation

- Un sentiment de sécurité nettement plus faible à pied et à vélo qu'en automobile, particulièrement dans les secteurs habités.
- La route 360 constitue le principal enjeu de sécurité pour les déplacements actifs, autant pour circuler le long de l'axe que pour le traverser.
- Le manque d'aménagements piétons et cyclables continus et sécuritaires ressort comme l'un des principaux freins à la mobilité active.
- Une volonté de développer un réseau actif utile aux déplacements quotidiens, reliant notamment les quartiers, le village, l'école, les parcs et les commerces.
- Le besoin de mieux connecter les quartiers entre eux et d'offrir des parcours alternatifs à la route 360.
- Une volonté de mieux structurer les accès aux sentiers et aux milieux naturels et récréotouristiques, en mettant à profit les nombreux liens informels existants.

02 | PORTRAIT DE LA SITUATION ET DIAGNOSTIC



2.1 PORTRAIT DE LA POPULATION

La composition sociodémographique de Saint-Ferréol-les-Neiges influence directement la demande en mobilité sur le territoire. La croissance démographique, la présence marquée de villégiature, la diversification des ménages et le vieillissement de la population entraînent des besoins de déplacement plus variés, tant chez les résidents permanents que chez les résidents occasionnels.

Une population en pleine croissance

Saint-Ferréol-les-Neiges compte 4 119 habitants en 2025 et pourrait atteindre près de 4 932 habitants d'ici 2041, soit une croissance projetée d'approximativement 20 %. Cette progression confirme l'attractivité de la municipalité et laisse présager une hausse des déplacements quotidiens vers les écoles, les services, les commerces, les lieux d'emploi et les équipements récréatifs.

Source : ISQ, Perspectives démographiques des municipalités du Québec, mise à jour 2025, scénario Référence A2025, 8 octobre 2025

Des résidents permanents en augmentation

En 2021, la municipalité comptait 2 696 logements privés, dont 1 806 occupés par des résidents habituels. Près du tiers du parc résidentiel est donc associé à une occupation non permanente, principalement liée à la villégiature et cette proportion pourrait passer à un quart en 2041.

Cette population occasionnelle augmente la population présente sur le territoire lors des périodes de pointe hivernales et estivales. Elle accentue les variations de circulation, les besoins en stationnement et les enjeux de cohabitation entre les déplacements locaux, touristiques et récréatifs.

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021

Des ménages aux besoins variés

La taille moyenne des ménages, d'environ 2,1 personnes, peut refléter une diversité de profils résidentiels comprenant notamment des familles avec enfants, des couples sans enfant, des personnes seules et des ménages composés de personnes vieillissantes.

Cette diversité entraîne des besoins de mobilité différenciés : déplacements scolaires et de loisirs pour les familles, accès aux commerces et services pour les personnes seules et les aînés ainsi que besoins croissants en mobilité de proximité.

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021

Une population vieillissante

N'étant pas épargnée par le phénomène de vieillissement de la population qui touche l'ensemble de la province, le nombre des personnes âgées de 65 ans et plus a crû de 25 % entre 2020 et 2025. Selon le scénario de référence de l'ISQ, cette tendance devrait s'amplifier dans les prochaines années, une augmentation estimée à plus de 37 % entre 2025 et 2041, passant de 1 052 à 1 445 personnes de 65 ans et plus.

Cette évolution entraînera des besoins accrus pour des déplacements sécuritaires, accessibles, lisibles et de courte distance.

Source : ISQ, *Perspectives démographiques des municipalités du Québec, mise à jour 2025*, scénario Référence A2025, 8 octobre 2025.

Des besoins croissants en matière d'accessibilité universelle

Selon l'Enquête canadienne sur l'incapacité de 2022, environ 21 % des Québécois de 15 ans et plus vivent avec au moins une incapacité, une proportion qui augmente fortement avec l'âge.

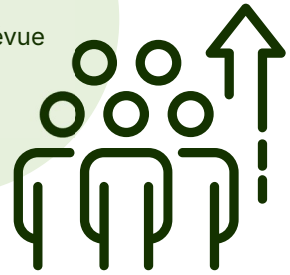
Les limitations liées à la mobilité, à la douleur, à la vision, à l'audition ou à la flexibilité influencent directement la capacité à se déplacer de façon autonome.

Même si aucune donnée municipale n'est disponible, le profil démographique de Saint-Ferréol-les-Neiges laisse prévoir une hausse des besoins en accessibilité universelle. Cela renforce l'importance d'aménager des parcours piétons sécuritaires, confortables et bien entretenus, particulièrement autour des services, des équipements collectifs et des secteurs résidentiels.

Source : Statistique Canada, Enquête canadienne sur l'incapacité (ECI) 2022

+ 20 %

Croissance prévue d'ici 2041



+ 37 %

Personnes de 65 ans et plus



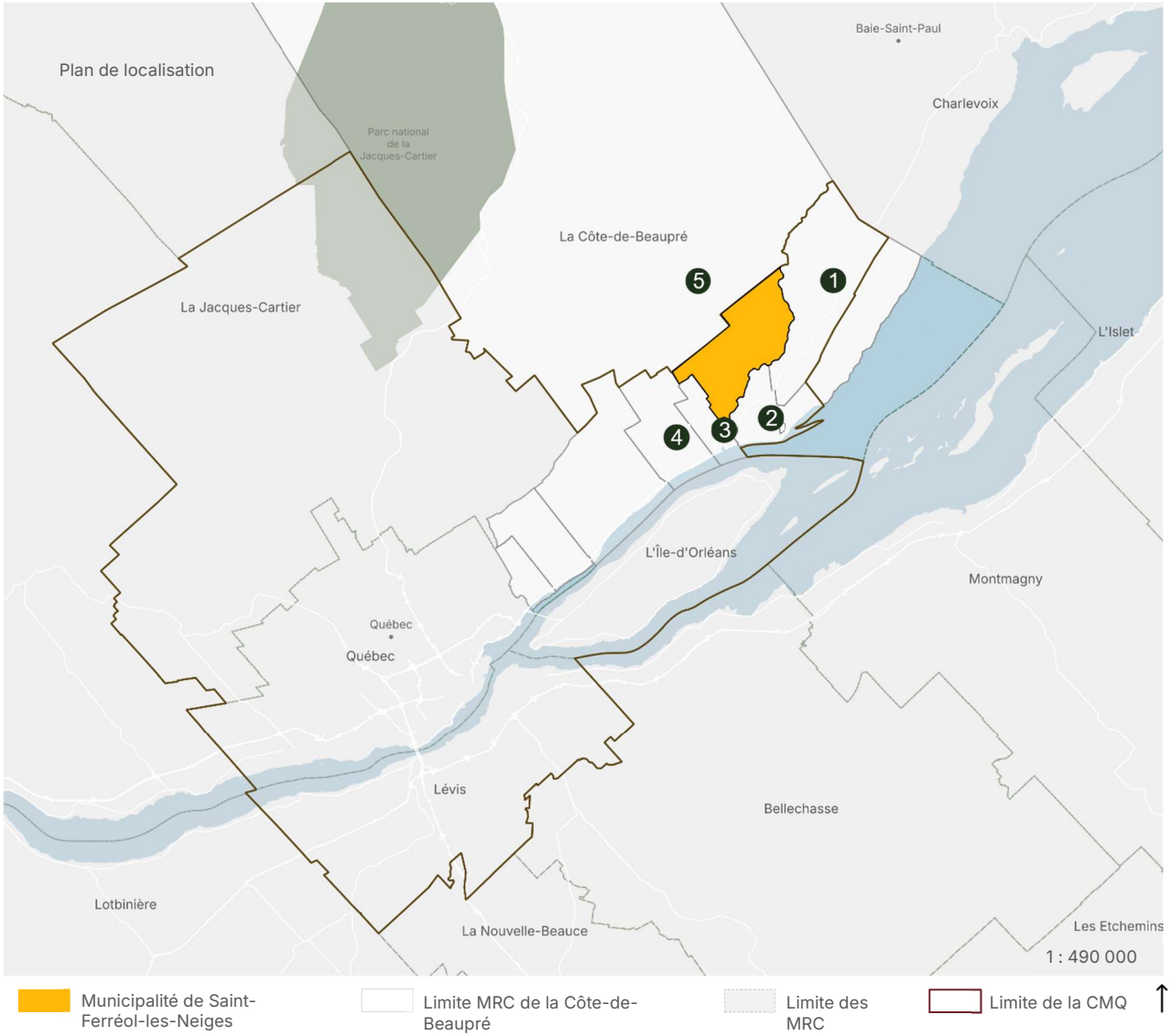
2.2 ORGANISATION DU TERRITOIRE

Située au sein de la MRC de la Côte-de-Beaupré, Saint-Ferréol-les-Neiges se positionne entre la Ville de Québec et la MRC de Charlevoix. Elle est bordée par les municipalités suivantes :

1. Saint-Tite-des-Caps ;
2. Saint-Joachim ;
3. Beaupré ;
4. Sainte-Anne-de-Beaupré ;
5. TNO Lac-Jacques-Cartier.

Sa localisation au nord de la rivière Sainte-Anne, en retrait de l'axe de transit est-ouest de la route 138, l'isole partiellement des grands flux de déplacements, ce qui participe à la création d'une ambiance villageoise qui se distingue par sa proximité au plein air et son caractère de villégiature.

Les connexions avec les territoires voisins s'organisent principalement autour de la route 360, qui traverse la municipalité et relie Saint-Ferréol-les-Neiges à Beaupré vers l'ouest et à Saint-Tite-des-Caps vers l'est. Vers le nord, le territoire municipal s'ouvre plutôt sur le territoire non organisé (TNO) de Lac-Jacques-Cartier. Cette configuration contribue à la fois à l'accessibilité régionale de la municipalité et à son caractère de villégiature et de plein air.



Contexte géographique et urbanistique

Circonscrit entre les collines du mont Sainte-Anne et le mont Ferréol au nord, ainsi que la rivière Sainte-Anne au sud, la majorité de l'urbanisation du territoire s'est concentrée le long d'un plateau traversé d'est en ouest par la route 360, donnant accès depuis ses deux extrémités à la route 138. Le long de cette route, deux périmètres urbains, soit les secteurs du Village et Le Faubourg, regroupent la majorité des milieux habités.

En raison de cette configuration, une importante distance sépare ces deux milieux de vie. En prenant pour points de référence l'hôtel de ville du côté du secteur du Faubourg, et la bibliothèque municipale du côté du Village, ce sont 5,1 km et plus de 120 m de dénivelé qui doivent être franchis pour atteindre l'une ou l'autre de ces destinations. En voiture, il suffit de ±6 minutes pour franchir cette distance. C'est en considérant les déplacements à vélo et à pied que l'on mesure pleinement l'effet de la distance et des pentes sur le choix du mode de transport. D'est en ouest, en profitant de pentes descendantes sur presque la totalité du trajet, ±15 minutes suffisent pour accomplir le trajet à vélo, tandis que le même trajet en sens inverse nécessite ±26 minutes. À pied, il faut plus d'une heure pour accomplir ce même déplacement, et ce dans les deux directions.

La structure des déplacements repose sur quelques axes aux fonctions distinctes. La route 360 constitue le principal lien entre les secteurs urbanisés et ruraux, tandis que les rangs, la rue du Mont-Ferréol et le chemin de l'Abitibi-Price desservent différentes parties du territoire. Certaines rues locales jouent également un rôle de collectrice à l'échelle des quartiers. Le réseau ne présente toutefois pas une hiérarchie uniforme : son maillage, sa continuité et sa perméabilité varient selon les secteurs et les périodes de développement.

À l'extérieur des secteurs urbanisés, le territoire ferréolais est généralement constitué de grandes terres agricoles, de milieux boisés privés ou encore de milieux naturels accessibles pour les loisirs et le plein air.

Deux périmètres urbains aux identités distinctes

En plus d'accueillir la concentration de population, les deux périmètres urbains accueillent également la majorité des commerces et services ferréolais.

Le secteur du Village

Le village constitue le noyau historique de Saint-Ferréol-les-Neiges. Son caractère se reflète dans le cadre bâti resserré autour de l'avenue Royale et dans la concentration de plusieurs destinations de proximité, notamment l'école primaire Cap-des-Neiges, le CPE, la bibliothèque municipale, l'église ainsi que plusieurs commerces et lieux de rencontre.

Le secteur du Faubourg

Le Faubourg, situé à l'ouest du territoire, s'est développé plus récemment autour du boulevard des Neiges et de l'ancien tracé de l'avenue Royale. Il regroupe plusieurs ensembles résidentiels et se distingue également par sa proximité avec la Station Mont-Sainte-Anne, le parc du Mont-Sainte-Anne et le sentier Mestachibo ainsi que par la présence d'activités d'hébergement touristique.

Une évolution des besoins à prendre en compte

La proximité aux espaces naturels et aux fonctions urbaines de la grande région de Québec continue d'exercer une force d'attraction qui se matérialise dans la croissance démographique et le développement urbain. Ceux-ci entraînent une évolution des besoins en biens et services et s'accompagne de l'ajout de nouveaux équipements, comme en témoigne notamment l'ouverture récente d'un nouveau centre de la petite enfance (CPE) au village.

Le plein air au cœur de l'identité ferréolaise

Des destinations de plein air d'envergure

Saint-Ferréol-les-Neiges se distingue par la concentration de destinations de plein air d'envergure régionale, nationale et internationale à proximité. Ces pôles contribuent directement à l'identité de la municipalité, à son attractivité et à la fréquentation de ses réseaux de déplacement.

Depuis avril 2026, la Sépaq est responsable du Parc du Mont-Sainte-Anne et assure l'exploitation des activités de vélo de montagne, de ski de fond et de camping qui s'y déroulent. Devenu le 47e établissement de la Sépaq, le parc s'étend sur environ 50 km² dans le secteur est du mont Sainte-Anne. Il offre notamment plus d'une centaine de kilomètres de sentiers de vélo de montagne, principalement consacrés à la pratique du cross-country.

Le parc comprend également un réseau de ski de fond reconnu pour son envergure et la qualité de ses parcours. Avec 184 km de sentiers, dont 176 km aménagés pour le pas de patin, le Centre de ski de fond du Mont-Sainte-Anne se classe parmi les plus grands en Amérique du Nord. La présence de parcours homologués par la Fédération internationale de ski confirme également son aptitude à accueillir des compétitions de calibre international.

La prise en charge du parc par la Sépaq crée une occasion de mieux intégrer cette destination au territoire municipal. Une attention particulière devra être portée aux différents accès à la montagne et à leurs liens avec les milieux habités. Les connexions entre le Village, le Faubourg, la Station Mont-Sainte-Anne et les différentes portes d'entrée du parc devront être envisagées comme un réseau cohérent.

Cette réflexion devra porter autant sur les déplacements actifs que sur les accès routiers, les traversées, la signalisation, le stationnement et la gestion des périodes de forte fréquentation. Elle représente aussi une occasion de faciliter l'accès à la montagne depuis les secteurs habités et d'offrir des solutions de rechange à l'automobile pour certains déplacements de proximité.

Située tout près, à l'ouest de la municipalité, sur le territoire de la Ville de Beaupré, la Station Mont-Sainte-Anne demeure un pôle majeur pour le ski alpin et le vélo de montagne de descente. Elle joue également un rôle événementiel important en accueillant des compétitions, des festivals et des rassemblements sportifs d'envergure. Ces événements attirent ponctuellement un grand nombre d'athlètes, de travailleurs, de visiteurs et de spectateurs. Ils génèrent des besoins particuliers en matière de circulation, de stationnement, de transport collectif, de signalisation et de gestion sécuritaire des accès. L'accueil de Crankworx Mont-Sainte-Anne en 2026 illustre notamment la capacité de la Station à recevoir des événements internationaux majeurs.

Au sud du territoire, le sentier Mestachibo constitue un autre lien structurant. Ses parcours relient le Village au mont Sainte-Anne vers l'ouest et à Saint-Tite-des-Caps vers l'est. Le tronçon entre l'église et le mont Sainte-Anne s'étend sur 13,8 km et se distingue par ses passerelles, ses crêtes rocheuses et ses points de vue sur la rivière Sainte-Anne.

Un lien cyclable interrégional à compléter

La Véloroute Marie-Hélène-Prémont et le projet de prolongement de la Route verte constituent une occasion de compléter un lien cyclable stratégique entre la région de Québec, Saint-Ferréol-les-Neiges et Charlevoix.

Depuis la limite de la Ville de Beaupré, le tracé proposé emprunterait le chemin Royal jusqu'à la rue des Pionniers, pour ensuite prendre l'avenue Royale jusqu'à Saint-Tite-des-Caps. Le conseil municipal a approuvé ce tracé en février 2025 et demandé son homologation officielle.

Ce parcours ne servirait pas uniquement au cyclotourisme. Il formerait un axe structurant reliant les deux périmètres urbains, plusieurs secteurs résidentiels, les services municipaux et les principales destinations de plein air. Il pourrait ainsi soutenir les déplacements récréatifs et touristiques, mais également les déplacements quotidiens entre les milieux habités.



Figure 1 - Fondeurs dans le Parc du Mont-Sainte-Anne. (Municipalité de Saint-Ferréol-les-Neiges)

La demande est actuellement soumise au processus d'homologation de la Route verte. Celui-ci comprend une analyse et une recommandation de Vélo Québec, suivies de l'approbation du tracé par le Comité interministériel de la Route verte, qui devrait se prononcer en 2026.

La réalisation du parcours nécessitera une collaboration étroite avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable pour le tronçon sous sa responsabilité, situé entre la limite de la Ville de Beaupré et la rue du Sommet. Cette collaboration devra permettre de déterminer les interventions les mieux adaptées au contexte routier afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, la continuité du parcours et la lisibilité de l'itinéraire.

Sur le réseau municipal, les aménagements devront être adaptés aux caractéristiques des différents milieux traversés, notamment à la largeur des emprises, aux conditions de circulation, à la présence de résidences et aux nombreux accès privés. L'objectif sera d'offrir un parcours continu et sécuritaire, tout en limitant les répercussions sur les propriétés et les paysages.

Un vaste territoire offrant des paysages significatifs

La zone agricole permanente s'étend entre les deux périmètres urbains ainsi que dans une partie importante de l'est du territoire municipal. La route 360 traverse ce paysage rural, auquel se greffent des rangs et des chemins locaux.

Le parcellaire étroit et profond, hérité du régime seigneurial, demeure perceptible dans l'organisation du territoire. Les terres se déploient généralement perpendiculairement à l'avenue Royale, tandis que les bâtiments se concentrent principalement le long des voies de circulation. Cette organisation crée une succession de séquences bâties, agricoles, forestières et ouvertes.

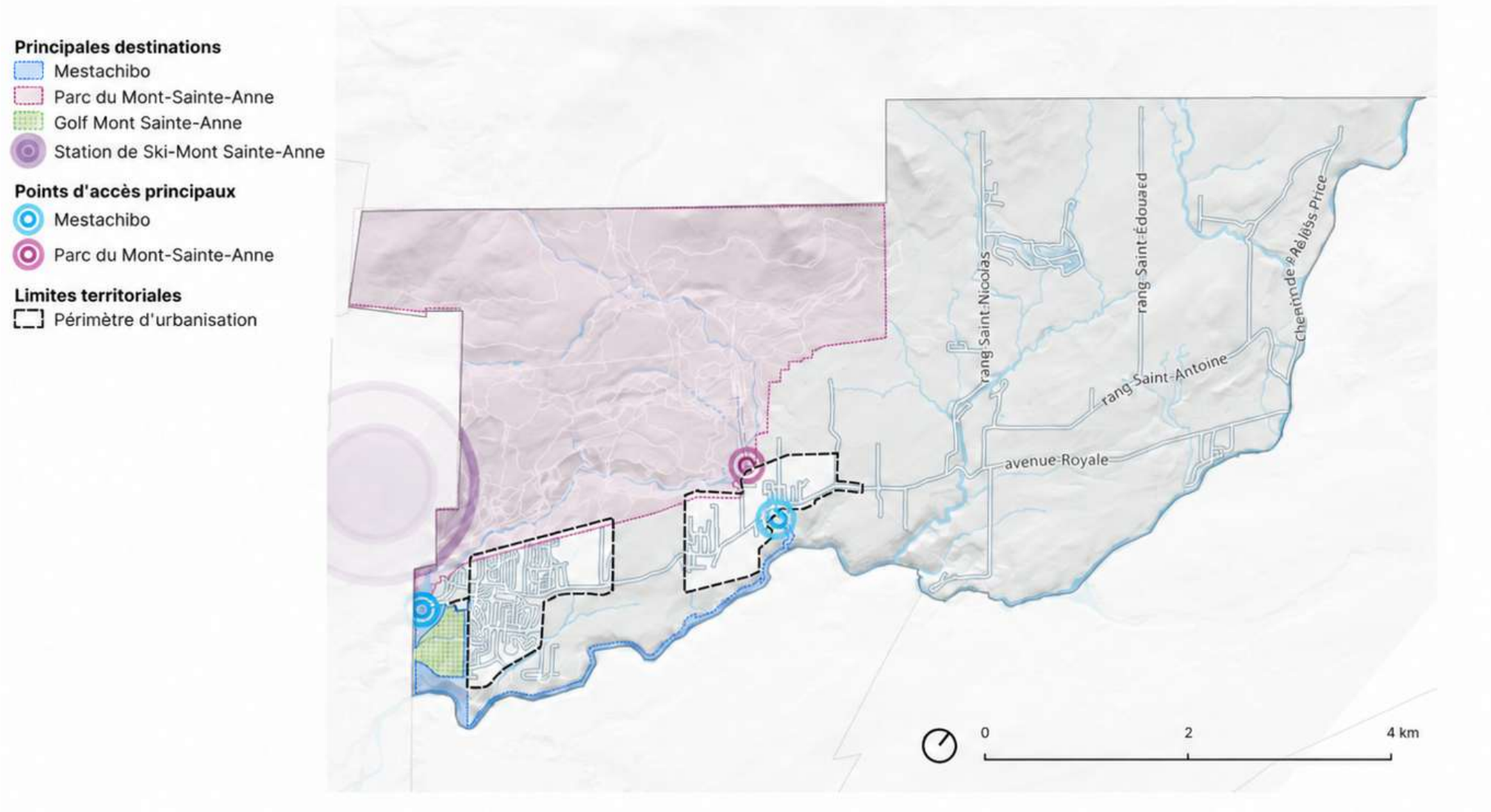
Plusieurs percées visuelles offrent des perspectives vers le mont Sainte-Anne, les collines environnantes, la vallée du Saint-Laurent, l'île d'Orléans et la rive sud.

L'amélioration des conditions de déplacement devra donc être conciliée avec la préservation du caractère rural du corridor et des paysages qui contribuent à l'identité de Saint-Ferréol-les-Neiges.



Figure 2 Ouverture visuelle sur la vallée du Saint-Laurent à partir de l'avenue Royale, entre les secteurs du Village et du Faubourg (Google Street View, 2025)

Carte 1 Principales destinations régionales



Les principaux générateurs de déplacements

Les générateurs de déplacements sont les lieux qui attirent régulièrement des usagers ou à partir desquels des déplacements sont effectués. Ils comprennent notamment les commerces, les établissements d'enseignement, les services publics, les équipements collectifs ainsi que les destinations récréatives et touristiques.

Leur influence varie selon leur fonction et leur rayonnement. Certaines destinations répondent aux besoins quotidiens de la population locale, tandis que d'autres attirent une clientèle régionale ou touristique. Ces fonctions peuvent également se combiner dans une même chaîne de déplacements, par exemple lorsqu'un arrêt à l'école est accompagné d'un passage à l'épicerie ou à un autre service.

Les grandes destinations de plein air, dont le rayonnement dépasse largement l'échelle municipale, sont présentées dans la section précédente. La présente section porte principalement sur les lieux qui structurent les déplacements quotidiens des résidents.

Des déplacements quotidiens qui dépassent les limites municipales

En raison de l'offre de services et de la configuration du territoire, une partie des besoins courants de la population nécessite des déplacements vers Beaupré ou Sainte-Anne-de-Beaupré. C'est notamment le cas pour l'accès aux supermarchés, aux pharmacies, à l'école secondaire et à l'hôpital.

À l'échelle municipale, les principales destinations commerciales de proximité sont réparties entre les deux périmètres urbains. Le Village regroupe notamment l'épicerie et la microbrasserie, tandis que le Marché du Faubourg dessert ce secteur à l'ouest. Ces établissements contribuent à réduire certains déplacements vers l'extérieur de la municipalité et constituent des destinations régulières pour les résidents et visiteurs.

Le Village comme principal pôle civique et communautaire

Le secteur du Village concentre la majorité des équipements civiques et communautaires de la municipalité. On y retrouve notamment l'école primaire, un centre de la petite enfance, la maison des jeunes et la bibliothèque municipale.

Cette centralité est renforcée par la présence de plusieurs lieux communautaires et de rencontres autour de l'intersection de l'avenue Royale et de la rue de l'Église, dont l'église Saint-Ferréol-les-Neiges, le Saint-Fé Café et l'Espace Troc'Donc.

Le seuil de marche de 1 600 mètres retenu par le Centre de services scolaire des Premières-Seigneuries (CSSPS) pour les élèves du primaire englobe une grande partie du noyau villageois et s'étend approximativement jusqu'au rang Saint-Julien. Cette proximité crée un potentiel pour les déplacements à pied ou à vélo, à condition que les parcours soient continus, sécuritaires et adaptés aux différentes saisons.

Source : CSSPS, Transport matin et soir, normes de distance de marche résidence-école, 2026

Des pôles locaux modestes, mais fréquentés

Les commerces et équipements communautaires locaux ne génèrent pas des volumes de déplacements comparables à ceux des grandes destinations récréatives. Ils sont toutefois fréquentés régulièrement, tout au long de l'année, par des automobilistes, cyclistes et piétons.

Leur rôle dans la vie quotidienne justifie une attention particulière à la sécurité des parcours, aux traversées, à l'accessibilité universelle, au stationnement pour vélos et à l'entretien hivernal. L'amélioration des liens entre ces destinations et les secteurs résidentiels pourrait favoriser davantage de déplacements de proximité sans automobile.

Figure 3 - École Caps-des-Neiges (Municipalité de Saint-Ferréol-les-Neiges)



Un réseau de parcs de proximité à mieux connecter

Les parcs et espaces verts de proximité complètent l'offre abondante de milieux naturels de Saint-Ferréol-les-Neiges. Ils constituent des équipements essentiels à la vie quotidienne, en soutenant l'activité physique, les loisirs, la détente et les occasions de socialisation au sein des quartiers.

Afin d'évaluer leur accessibilité, des zones de desserte théorique de 150, 400 et 800 mètres ont été établies autour des parcs, ce qui correspond approximativement à des déplacements à pied de 2, 5 et 10 minutes. Cette analyse permet de repérer les secteurs situés à proximité d'un parc, mais elle ne tient pas nécessairement compte de la configuration réelle des rues, des pentes, des traversées, des discontinuités du réseau ni de la qualité des aménagements piétonniers.

Dans l'ensemble, les milieux habités bénéficient d'une proximité relativement bonne avec les parcs et espaces verts. Certaines parties du Faubourg Nord, notamment à l'ouest de la rue de la Butte et dans le secteur de la Montée des Bois, demeurent toutefois plus éloignées de l'offre locale actuelle. La croissance résidentielle pourrait également faire apparaître de nouveaux besoins dans les secteurs de développement.

L'analyse met surtout en évidence que la proximité d'un parc ne garantit pas toujours un accès simple et sécuritaire. Les rues en cul-de-sac, l'absence de passages entre certains quartiers et la présence de la route 360 peuvent allonger les parcours ou limiter les déplacements à pied. L'amélioration des liens entre les secteurs résidentiels et les parcs représente donc un enjeu aussi important que la répartition géographique des équipements.

Pour les déplacements à vélo, une distance théorique de 3 kilomètres a également été considérée. Elle couvre presque tous les milieux habités et révèle un bon potentiel de desserte cyclable. Ce potentiel demeure cependant conditionnel à la présence de parcours continus et sécuritaires. Les déplacements qui doivent emprunter ou traverser la route 360 peuvent notamment être moins attrayants pour les enfants, les familles et les cyclistes moins expérimentés.

La planification future devra ainsi viser à consolider les liens piétons et cyclables vers les parcs existants, à corriger les principales discontinuités et à intégrer l'accès aux espaces verts dès la conception des nouveaux quartiers.



Figure 4 -Lac du Faubourg (Municipalité de Saint-Ferréol-les-Neiges)

Carte 2 Générateurs de déplacements locaux

Principales destinations locales

- Administration publique
- École primaire
- Institution religieuse
- Restaurant, microbrasserie et bar
- Parc et espace vert
- Commerce d'alimentation
- CPE
- Maison des jeunes

Distance de marche résidence-école

- 150 m (Préscolaire 4 ans)
- 800 m (Préscolaire 5 ans)
- 1600 m (Primaire)

Aire de desserte piétonne : Commerce d'alimentation

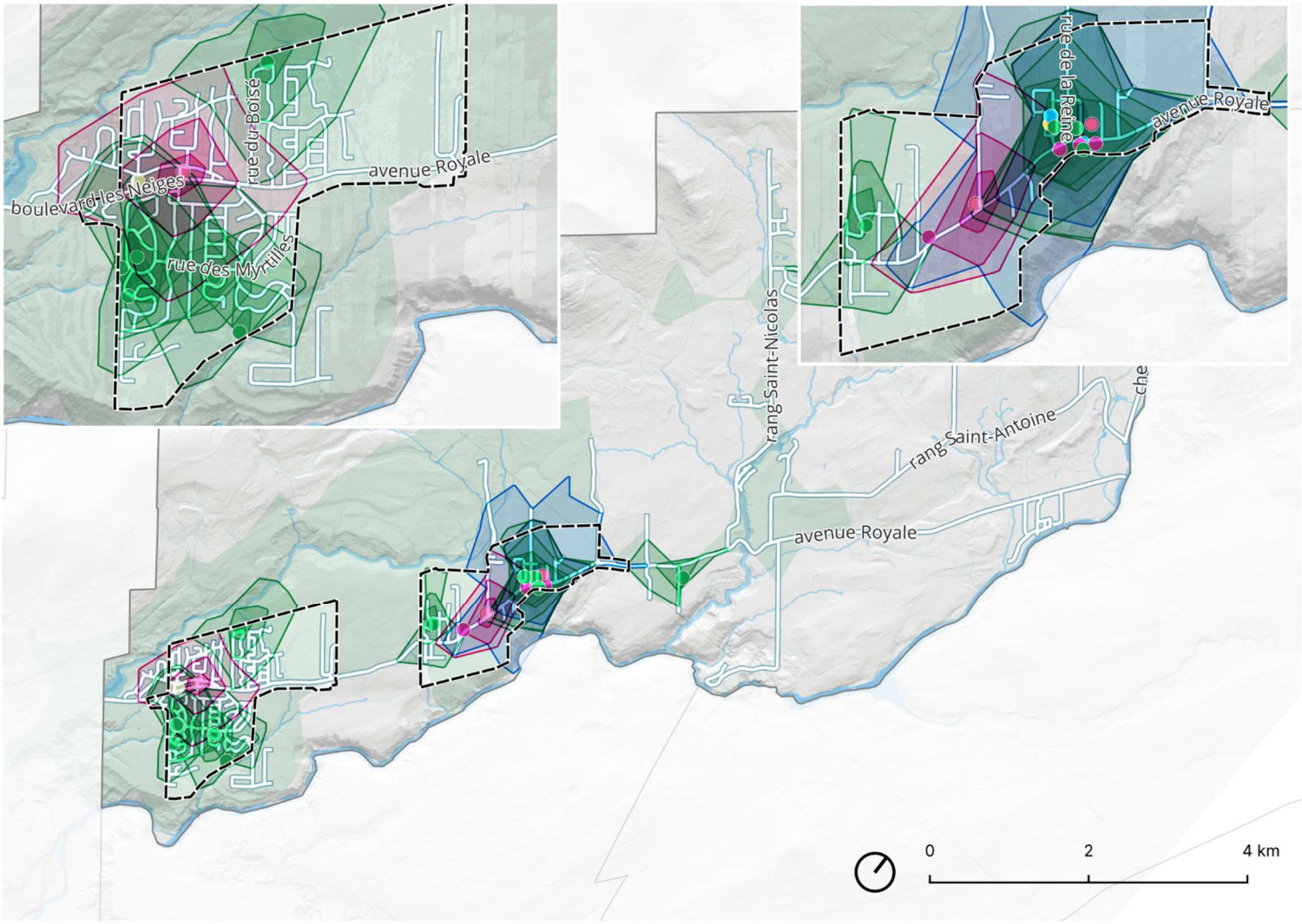
- 150 m (2 min)
- 400 m (5 min)
- 800 m (10 min)

Parc

- 150 m (2 min)
- 400 m (5 min)
- 800 m (10 min)
- 3 000 m (10 min à vélo)

Limites territoriales

- Périmètre d'urbanisation



Les aires de desserte représentent une estimation de la proximité des destinations à partir du réseau routier disponible. Les polygones ont été généralisés à des fins de représentation cartographique. Ils ne tiennent pas compte de la présence et de la qualité des aménagements piétonniers ou cyclables, des pentes, des traversées, des obstacles, des conditions hivernales ni des entrées réellement accessibles. Ils ne doivent donc pas être interprétés comme des temps de déplacement réels.

Principales contraintes aux déplacements

La géographie de Saint-Ferréol-les-Neiges influence l'organisation des déplacements et les conditions dans lesquelles les différents usagers circulent. Le relief ne constitue pas une contrainte uniforme sur le territoire, mais certaines pentes peuvent augmenter l'effort requis, réduire le confort des déplacements actifs ou complexifier l'aménagement de parcours continus et accessibles.

Ces effets sont particulièrement importants pour les déplacements à pied et à vélo. Ils varient selon l'inclinaison et la longueur de la pente, mais aussi selon la qualité des aménagements, les conditions de circulation et l'entretien hivernal. Les enfants, les aînés et les cyclistes moins expérimentés peuvent être davantage affectés par ces contraintes.

Les contraintes naturelles

Une topographie qui complexifie certains parcours

Les principaux axes routiers suivent généralement les corridors les plus favorables du territoire. Les contraintes topographiques se manifestent surtout sur certaines rues locales qui relient la route 360 aux secteurs résidentiels situés en hauteur ou en contrebas de ces axes.

On retrouve plusieurs segments présentant des pentes de 8 % à 15 %, particulièrement dans les périmètres urbains du Faubourg et du Village. Les pentes supérieures à 15 % sont moins fréquentes et se concentrent généralement sur de courtes portions du réseau. La topographie représente donc une particularité généralisée pour les déplacements actifs sur l'ensemble des milieux de vie.

Son incidence devient toutefois plus importante lorsqu'un segment en pente constitue le principal accès à un quartier ou se trouve sur un parcours menant à une école, à un commerce, à un parc ou à un autre service. Une pente courte et ponctuelle ne présente pas les mêmes difficultés qu'une montée prolongée ou qu'une succession de segments inclinés.

Pour les piétons, les pentes augmentent l'effort physique et peuvent réduire le confort ou l'autonomie de certains usagers. Pour les cyclistes, elles rendent les montées plus exigeantes et peuvent entraîner des vitesses plus élevées en descente. Ces effets sont accentués en hiver par la neige, la glace et la réduction de l'espace disponible en bordure des rues.

La planification des déplacements actifs devra donc favoriser les itinéraires les plus accessibles. Dans les secteurs plus pentus, la continuité des parcours, la qualité des surfaces, l'entretien hivernal et la sécurisation des intersections deviennent particulièrement importants.

Un franchissement critique à la rivière des Roches

Les cours d'eau ne représentent pas une contrainte généralisée aux déplacements entre les principaux milieux de vie. Le franchissement de la rivière des Roches par l'avenue Royale constitue toutefois un point critique du réseau.

Le pont et ses approches forment un passage obligé sur l'itinéraire proposé de la Route verte. La largeur disponible, la configuration de la chaussée, la visibilité et la présence de l'ouvrage limitent les possibilités d'intégrer facilement des aménagements cyclables continus. Il s'agit du secteur le plus contraignant du parcours projeté à l'intérieur de la municipalité.

La sécurisation de ce franchissement devra donc être considérée comme une intervention prioritaire pour assurer la continuité de la Route verte. Les solutions devront tenir compte des caractéristiques du pont, de ses approches, des conditions de circulation et de l'espace disponible. Elles devront permettre aux cyclistes de franchir la rivière de manière prévisible et sécuritaire, sans créer de discontinuité dans l'itinéraire.



Figure 5 Avenue Royale à l'approche du pont de la Rivière des Roches (Google Street View, 2025)

Les contraintes anthropiques aux déplacements

La route 360, axe structurant qui crée aussi des effets de coupure

La route 360 constitue la principale colonne vertébrale du réseau routier de Saint-Ferréol-les-Neiges. Elle relie les deux périmètres urbains, donne accès à plusieurs commerces et services et assure la continuité des déplacements vers Beaupré, Saint-Tite-des-Caps et les principales destinations de plein air. Elle accueille ainsi à la fois des déplacements locaux, intermunicipaux et récréatifs.

Entre la rue des Pionniers et le pont traversant la rivière Jean-Larose, la route 360 porte le nom de boulevard des Neiges, tandis que l'avenue Royale suit son ancien tracé légèrement plus au nord. À l'est du Faubourg, la route 360 se poursuit sur l'avenue Royale et traverse le secteur du Village.

Son rôle structurant s'accompagne toutefois d'effets de coupure dans les milieux habités. La géométrie de la chaussée, les vitesses pratiquées, la largeur et la continuité des accotements, les courbes, les pentes, l'éclairage, les traversées et l'espacement des intersections varient considérablement d'un secteur à l'autre. Il en résulte des conditions très différentes pour les piétons et les cyclistes, qui doivent être analysées selon les principales séquences du parcours.

De la limite ouest à la rue du Moulin : un corridor routier bordé de milieux habités

À l'entrée ouest de la municipalité, le boulevard des Neiges conserve un caractère principalement routier. Son tracé relativement rectiligne, la largeur de la chaussée, le recul des bâtiments et le nombre limité d'accès directs favorisent une lecture continue de l'axe comme voie de liaison.

Des ensembles résidentiels sont pourtant présents de part et d'autre du boulevard, sans généralement y faire façade. Ils sont plutôt organisés autour de rues locales. Cette configuration limite l'animation directe des abords du boulevard et concentre les déplacements vers quelques intersections.

Du côté nord, l'entrée du quartier Legs des Pionniers constitue toutefois un repère visuel majeur. Son aménagement d'entrée, sa signalisation et la qualité du traitement paysager contribuent fortement à l'identité du secteur et annoncent clairement la présence d'un milieu habité. Les plantations et les aménagements paysagers qui bordent cette partie du boulevard atténuent également le caractère routier de l'axe.

Le côté sud présente une configuration plus ouverte, notamment en raison de la présence d'un vaste stationnement et du recul des bâtiments. Cette ouverture crée un effet de vide qui contraste avec le traitement paysager du côté nord. Les arbres récemment plantés par la Municipalité visent à mieux structurer cette façade, à réduire l'impact visuel du stationnement et à améliorer progressivement l'encadrement du boulevard.

Le corridor ne manque donc pas entièrement de repères, mais ceux-ci demeurent concentrés et asymétriques. L'enjeu consiste à renforcer la continuité du traitement des abords, à mieux marquer les intersections menant aux secteurs résidentiels et à améliorer les conditions de déplacement entre les milieux situés de part et d'autre du boulevard.

De la rue du Moulin à la rue du Rocher : des déplacements locaux qui traversent un axe régional

Dans cette partie du Faubourg, la présence des quartiers résidentiels de part et d'autre de la route 360 génère plusieurs déplacements transversaux. Les résidents doivent notamment franchir ou longer la route pour accéder aux commerces et aux rues résidentielles. Un seul passage piéton est présent à la hauteur de la rue des Pionniers, où le MTMD a récemment réduit la largeur de chaussée, favorisant ainsi les déplacements piétons.

La route agit ici comme une coupure entre les secteurs nord et sud du Faubourg. Les distances de traversée, la largeur de la chaussée, la circulation et la configuration des intersections avec ses voies de virage à droite réduisent le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes. L'enjeu consiste à mieux signaler la présence du milieu habité, à clarifier les parcours vers les principales destinations et à offrir des possibilités de traversée plus prévisibles.

De la rue du Rocher à la rue du Versant : une séquence de liaison en milieu peu dense

Entre la rue du Rocher et la rue du Versant, la route 360 traverse un milieu de faible densité où se côtoient résidences, bâtiments agricoles, entreprises et terrains ouverts. Plusieurs bâtiments donnent directement façade sur la route, mais leur implantation demeure espacée et l'occupation du sol est discontinue. Cette configuration conserve à l'axe une lecture largement routière, malgré la présence d'usages résidentiels et d'activités en bordure de la route.

Le corridor présente une alternance de champs, de boisés, d'entrées charretières et de bâtiments isolés, ce qui contribue à un paysage ouvert et à une impression de continuité routière entre le Faubourg et le Village. Le nombre limité d'intersections et l'espacement des accès structurants renforcent cette fonction de liaison et rendent peu perceptibles les transitions entre les différentes ambiances traversées.

Pour les déplacements actifs, cette séquence offre peu d'encadrement et peu de repères propres à un milieu de vie. Les piétons et les cyclistes doivent composer avec un axe principalement aménagé pour la circulation motorisée, dans un contexte où la largeur et la qualité des accotements peuvent varier d'un segment à l'autre. La présence de bâtiments en façade ne suffit donc pas à transformer ce tronçon en rue conviviale ou en corridor confortable pour les usagers plus vulnérables.

Puisque ce segment fait partie du tracé projeté de la Route verte, l'enjeu principal consiste à assurer une continuité cyclable lisible et sécuritaire entre le Faubourg et le Village. Les interventions devront tenir compte du caractère peu dense du milieu, de la présence d'accès privés et d'entrées charretières, ainsi que des variations locales du profil routier.

De la rue du Versant au rang Saint-Julien : une transition graduelle vers le Village

Entre la rue du Versant et la rue du Sommet, la route 360 traverse un milieu de faible densité où les bâtiments sont généralement implantés sur les rues perpendiculaires. Ce court segment rectiligne d'environ 300 m, encadré par de grandes courbes et marqué par une pente, forme une zone de transition vers l'entrée ouest du Village et vers une vitesse de circulation réduite.

À partir de la rue du Sommet, l'occupation devient progressivement plus soutenue et les bâtiments donnent façade à la route 360. La limite de vitesse affichée y a été abaissée à 50 km/h à l'été 2026, à la suite de la rétrocession par le MTMD à la Municipalité du tronçon compris entre la rue du Sommet et la rue de l'Église. Ce changement reconnaît davantage le rôle de cet axe comme rue traversant un milieu habité et offre un nouveau levier pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements actifs.

L'intersection du rang Saint-Julien et de l'avenue Royale constitue un point particulièrement important de cette séquence. On y trouve l'épicerie du Village, une destination quotidienne générant des déplacements locaux, tandis que le rang Saint-Julien représente le principal accès au Parc du Mont-Sainte-Anne. Cette intersection concentre donc des déplacements de nature différente, associant les besoins de proximité des résidents à une fréquentation récréative et touristique d'échelle régionale.

L'enjeu consiste à mieux marquer l'entrée du Village et à assurer une transition cohérente entre les portions moins denses et le milieu habité. Les interventions devront notamment favoriser le respect de la nouvelle limite de vitesse, améliorer la lisibilité des intersections et des accès, sécuriser les mouvements vers l'épicerie et le rang Saint-Julien et maintenir la continuité du parcours cyclable projeté.

Du rang Saint-Julien à la rue du Mont-Ferréol : un axe principal au cœur du Village

Dans le Village, l'avenue Royale traverse le principal pôle civique, commercial et communautaire de la municipalité. La proximité des bâtiments, la présence d'intersections et la concentration des destinations renforcent son caractère de rue de milieu de vie, malgré son rôle de liaison régionale.

Entre les rues des Campanules et Guillot, la présence d'un trottoir et d'une traverse piétonne améliore les conditions de marche. Ces aménagements demeurent toutefois ponctuels et sont peu connectés aux secteurs résidentiels environnants. Sur le reste du parcours, les piétons doivent généralement circuler sur un accotement non aménagé, dont la largeur et le confort varient selon les segments et les conditions saisonnières.

L'enjeu sur l'avenue Royale est donc d'offrir des conditions de marche plus continues, prévisibles et sécuritaires. Cela implique notamment de mieux relier les destinations du Village, de sécuriser les principales traversées, d'améliorer l'éclairage et d'assurer un entretien hivernal adapté aux parcours piétons. Pour les cyclistes, l'objectif consiste à créer des conditions favorables au partage de la chaussée avec les véhicules motorisés. Les interventions devront améliorer la lisibilité de leur présence, réduire les zones de conflit et les resserrements, et assurer des transitions cohérentes aux intersections. Elles devront également préserver la visibilité et la sécurité des traverses piétonnes, particulièrement dans les secteurs où se concentrent les commerces, les services et les équipements collectifs.

De la rue du Mont-Ferréol à la limite est : une continuité régionale à mieux encadrer

À l'est du Village, l'occupation du territoire redevient progressivement plus dispersée et la route 360 reprend une fonction davantage régionale. Les distances entre les destinations augmentent, tandis que les conditions offertes aux déplacements actifs varient selon la largeur des accotements, la géométrie de la route, les courbes et la présence d'accès privés.

Ce segment assure la continuité vers Saint-Tite-des-Caps et fait partie du tracé projeté de la Route verte. Il devra offrir un itinéraire cyclable lisible et continu, même dans un contexte moins urbanisé. Une attention particulière devra être accordée à la transition à la sortie du Village, aux intersections, aux variations de largeur de la chaussée et aux portions où les accotements sont insuffisants ou interrompus.

Le franchissement de la rivière des Roches constitue le point le plus critique de cette séquence et de l'ensemble du tracé projeté de la Route verte sur le territoire municipal. La configuration du pont, la largeur disponible ainsi que les courbes et les pentes de ses approches limitent actuellement l'espace offert aux cyclistes et réduisent la visibilité entre les usagers. Le projet de reconstruction du pont par le ministère des Transports et de la Mobilité durable représente donc une occasion déterminante d'intégrer des conditions de franchissement sécuritaires et continues pour les cyclistes. La Municipalité devra préciser ses besoins en amont de la conception afin que l'aménagement du pont et de ses approches assure la continuité de la Route verte, évite les resserrements et offre des transitions cohérentes de part et d'autre de la rivière.

Des interventions adaptées à chaque séquence

La route 360 ne présente pas une contrainte uniforme. Elle traverse successivement des milieux routiers, commerciaux, résidentiels, villageois et ruraux qui ne peuvent recevoir les mêmes interventions. L'enjeu général consiste à concilier sa fonction de liaison régionale avec son rôle de rue principale dans les milieux habités. Les interventions devront être modulées selon les séquences afin d'améliorer les traversées dans le Faubourg, de sécuriser le passage de la rivière des Roches, de rendre plus perceptibles les entrées des milieux habités, d'améliorer les conditions de marche dans le Village et d'assurer la continuité du parcours cyclable vers la limite est.

La trame urbaine et son influence sur la mobilité et l'accessibilité

La forme du réseau de rues influence directement la longueur et la simplicité des déplacements. À Saint-Ferréol-les-Neiges, les deux périmètres urbains présentent des configurations distinctes, mais partagent certaines discontinuités qui limitent les parcours entre les quartiers.

La présence de rues courbes, de boucles ou de culs-de-sac ne constitue pas nécessairement une contrainte. Leur incidence dépend surtout du nombre de raccordements disponibles, de la possibilité de circuler entre les secteurs voisins et de la présence de liens réservés aux piétons et aux cyclistes. Lorsqu'un quartier ne possède qu'un ou deux accès, des destinations pourtant rapprochées peuvent nécessiter des détours importants.

Le Faubourg

Le Faubourg est composé de plusieurs ensembles résidentiels développés de part et d'autre du boulevard des Neiges. Chacun possède sa propre organisation, formée de rues courbes, de boucles et de culs-de-sac qui desservent efficacement les propriétés à l'intérieur du quartier.

Pour le secteur nord du Faubourg, ces ensembles demeurent toutefois faiblement reliés entre eux. Les bandes boisées, la configuration des rues et le nombre limité de raccordements créent une succession de sous-secteurs qui fonctionnent en grande partie de façon indépendante. Les déplacements entre ces secteurs doivent souvent revenir vers quelques rues collectrices ou vers la route 360.

La rue Soumande illustre clairement cette situation. Elle ne forme pas une liaison est-ouest continue entre les deux parties du quartier. Malgré la proximité des résidences situées de chaque côté de cette discontinuité, les usagers doivent emprunter un parcours indirect par les rues avoisinantes pour passer d'un secteur à l'autre, ou traverser de façon informelle un terrain privé.

Pour le secteur sud du Faubourg, les rues de la Tourbe et des Myrtilles assurent toutefois des déplacements est-ouest directs sans nécessiter de détour par la route 360.

Le Village

Le Village est principalement organisé autour de l'avenue Royale, à laquelle se raccordent les rues locales desservant les secteurs résidentiels, les commerces et les principaux équipements collectifs. Cette organisation, concentrée au nord de la route 360, facilite les déplacements vers l'axe central, mais offre moins de possibilités de circulation directe dans l'axe est-ouest, mis à part un lien piéton reliant l'école à la bibliothèque.

Le rang Saint-Julien illustre particulièrement cette situation. Il se trouve géographiquement près du noyau villageois et constitue le principal accès au Parc du Mont-Sainte-Anne. Pourtant, l'absence de liens est-ouest directs oblige les piétons et les cyclistes à effectuer un détour par l'avenue Royale pour rejoindre le rang. Ce parcours indirect accentue la perception d'éloignement du parc, même si les secteurs sont relativement rapprochés à vol d'oiseau.

L'ajout de liens actifs plus directs entre le noyau villageois et le rang Saint-Julien modifierait sensiblement cette relation. De courtes connexions est-ouest permettraient de réduire les distances parcourues et de rendre les déplacements à pied ou à vélo plus attrayants entre les quartiers résidentiels, l'école, les équipements municipaux et le Parc du Mont-Sainte-Anne.

L'enjeu dans le Village ne tient donc pas uniquement à la présence de rues en cul-de-sac. Il concerne surtout le manque de liaisons transversales permettant de rejoindre directement des destinations proches sans revenir systématiquement vers l'avenue Royale. La création de passages piétons et cyclables ciblés pourrait améliorer cette perméabilité sans ouvrir de nouvelles rues à la circulation automobile.

Des connexions de proximité à préserver et à compléter

L'enjeu n'est pas de transformer les quartiers existants en une trame régulière ni d'éliminer tous les culs-de-sac. Il consiste plutôt à repérer les endroits où une connexion manquante impose un détour important entre deux secteurs habités ou vers une destination du quotidien.

Dans les quartiers existants, de courts liens piétons ou cyclables peuvent parfois améliorer considérablement la perméabilité du réseau. Dans les futurs développements, la planification devra prévoir des raccordements vers les quartiers voisins et éviter la création de nouveaux ensembles entièrement isolés.

L'objectif est de permettre des parcours locaux plus directs, particulièrement pour la marche et le vélo, tout en maintenant le caractère résidentiel des rues et en tenant compte du relief, des milieux naturels et des propriétés existantes.

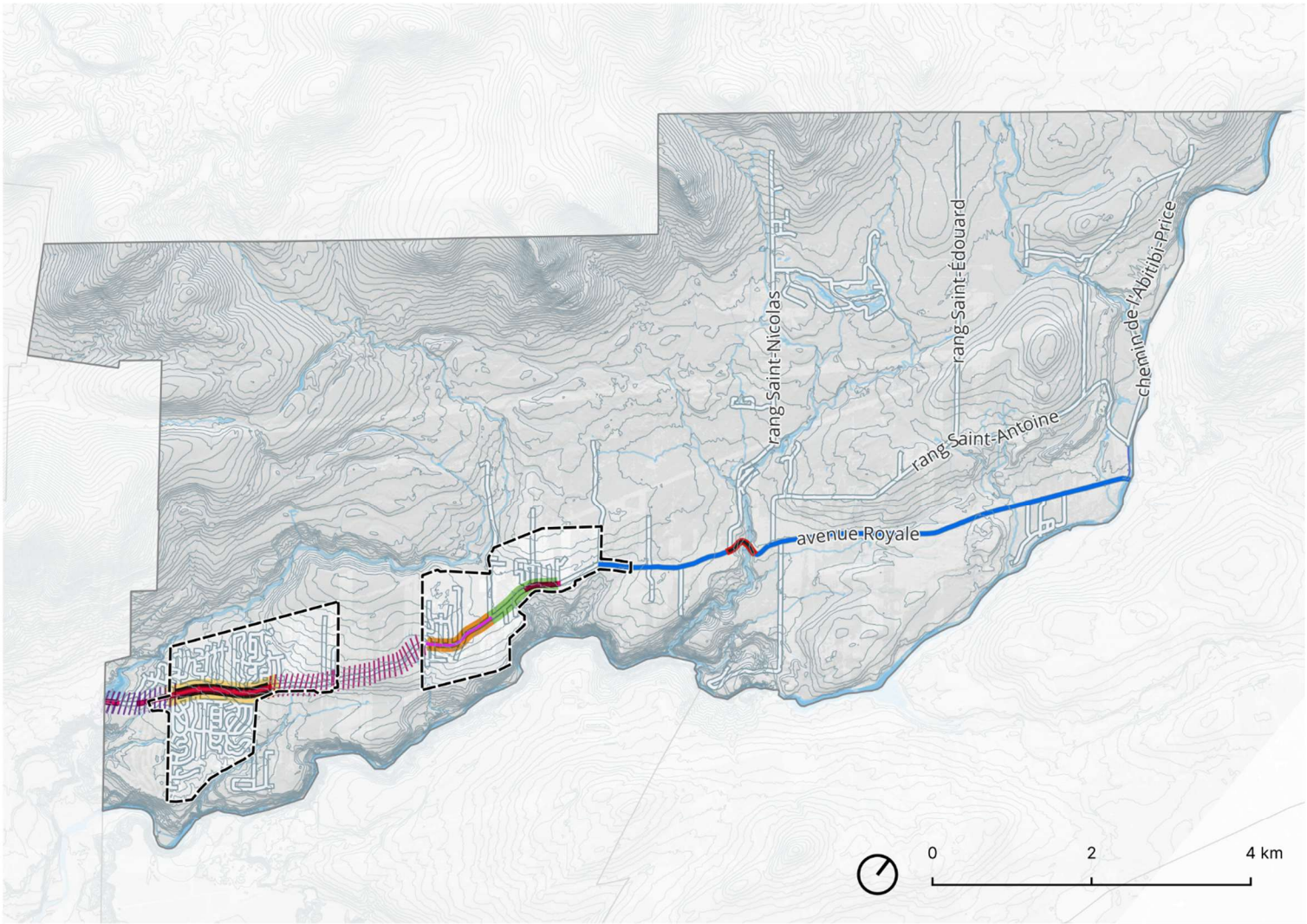
Carte 3 Les contraintes aux déplacements de la route 360

Principales contraintes aux déplacements

- Conciliation de la vocation de liaison régionale et de desserte locale
- Franchissement dangereux de la rivière des Roches
- Effet de coupure
- Traversées difficiles de la route 360
- Faible lisibilité des entrées de quartier
- Cheminement est-ouest forcé sur l'avenue Royale
- Surlageur de la rue encourageant des vitesses de circulation élevées
- Corridor visuel (encourage la vitesse)
- Encadrement faible et irrégulier
- Courbes de niveau

Limites territoriales

- Périmètre d'urbanisation



2.3 PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

Enquête Origine-Destination

Selon l'Enquête Origine-Destination (EOD) 2023 de la région métropolitaine de Québec-Lévis, il est estimé que le secteur Saint-Joachim / Saint-Ferréol-les-Neiges / Saint-Tite-des-Caps génère 17 887 déplacements tous modes et motifs confondus en 24 heures, soit une baisse d'environ 5 % par rapport à l'EOD 2017 qui comptabilisait 18 810 déplacements. Les déplacements générés sont majoritairement produits (du secteur vers l'extérieur) et attirés (de l'extérieur vers le secteur), soit respectivement 42,2 % et 43,6 % des déplacements générés (EOD 2023). Les déplacements internes, c'est-à-dire dont l'origine et la destination se trouvent au sein du secteur, représentent 14,3 % de l'ensemble des déplacements générés (EOD 2023). Les proportions entre déplacements produits, attirés et internes sont relativement identiques entre l'EOD 2023 et 2017.

Le secteur voisin de Sainte-Anne-de-Beaupré / Beaupré représente une destination majeure des déplacements produits par le secteur de Saint-Ferréol-les-Neiges. Cette importance s'explique par la présence de nombreux services, commerces et équipements de proximité qui ne sont pas ou peu offerts au sein de la municipalité. Les arrondissements de la Ville de Québec représentent également des destinations majeures, en particulier pour les déplacements liés au travail, aux études et à certains services spécialisés. Ces pôles urbains, mieux dotés et accessibles par la route 360 puis la route 138, attirent une part significative des déplacements produits par la population du secteur. En sens inverse, les déplacements attirés (hors retours au domicile) proviennent majoritairement du même secteur de Sainte-Anne-de-Beaupré / Beaupré, confirmant la forte interdépendance entre ces territoires.

Cette concentration des déplacements est particulièrement marquée en période de pointe. Le matin, près de 85 % des déplacements quittant le secteur 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. Ces résultats, établis pour le secteur regroupant Saint-Joachim, Saint-Ferréol-les-Neiges et Saint-Tite-des-Caps, confirment l'importance des déplacements pendulaires sur l'axe Québec–Beaupré.

Parmi ces déplacements attirés, une proportion notable est motivée par les activités de loisirs, ce qui reflète le rôle récréatif et sportif important de Saint-Ferréol-les-Neiges au sein de la région.

Par motif

L'analyse des motifs de déplacement (tableau 1), tous modes confondus sur une période de 24 heures, met en évidence des dynamiques distinctes entre les déplacements internes au secteur, les déplacements produits et les déplacements attirés. Ces dynamiques reflètent à la fois la structure résidentielle du territoire, la présence limitée de commerces et services de proximité, et l'importance des pôles d'activités situés à l'extérieur du secteur.

Tableau 1 Analyse par motifs de déplacements

Tous modes – 24 heures	Interne	Produits	Attirés
Travail	22,1 %	23,1 %	12,3 %
Études	12,9 %	13,6 %	4,8 %
Loisirs	13,7 %	12,5 %	14,9 %
Magasinage	3,6 %	12,9 %	2,7 %
Autres (sauf retour)	3,1 %	11,4 %	4,8 %
Retour au domicile	44,6 %	26,4 %	60,6 %
Total (n)	**2551**	**7542**	**7794**

Pour les déplacements effectués entièrement à l'intérieur du secteur, le travail constitue le motif dominant parmi les déplacements réalisés (22,1 %), suivi des loisirs (13,7 %) et des études (12,9 %). La faible part du motif Magasinage (3,6 %) témoigne du nombre limité de commerces de proximité et de la nécessité, pour les résidents, de se déplacer hors du secteur pour accéder à l'offre commerciale. Les déplacements produits sont principalement orientés vers les lieux de travail (23,1 %), ce qui confirme la dépendance du secteur envers des pôles d'emploi externes. Le motif Études représente également une part notable (13,6 %), cohérente avec l'absence d'établissements scolaires d'envergure sur le territoire.

Les déplacements attirés sont fortement marqués par les motifs Loisirs (14,9 %) et surtout, par la catégorie retour au domicile, qui représente 60,6 % de l'ensemble. Cette forte proportion est caractéristique des secteurs à vocation principalement résidentielle. Le motif Travail (12,3 %) demeure relativement faible, ce qui concorde avec un tissu d'emplois local limité. L'attraction pour les loisirs se démarque nettement, et s'explique par la présence d'équipements récréotouristiques majeurs dans et autour de la municipalité.

Par mode

L'analyse des parts modales (tableau 2), tous motifs confondus sur une période de 24 heures, permet de caractériser la manière dont les résidents et visiteurs se déplacent et met en évidence une forte dépendance à l'automobile, une place marginale pour le transport collectif et une utilisation variable des modes actifs selon la portée du déplacement. À noter que le taux de motorisation des ménages est quasi-total à Saint-Ferréol-les-Neiges (99,5 %), et qu'une majorité des ménages (77,5 %) est multimotorisée, c'est-à-dire qu'elle possède deux véhicules ou plus.

Tableau 2 Analyse des parts modales, tous motifs confondus sur 24 heures

Tous modes – 24 heures	Interne	Produits	Attirés
Automobile – Conducteur	64,1 %	70,8 %	70,6 %
Automobile – Passager	18,9 %	17,3 %	18,3 %
Transport collectif (exclus le transport adapté)	0,0 %	0,4 %	0,6 %
Non motorisés (marche et vélo)	9,4 %	3,6 %	3,4 %
Bimodal	0,0 %	0,2 %	0,2 %
Autres	7,6 %	7,6 %	6,9 %
Total (n)	**2551**	**7542**	**7794**

À l'intérieur du secteur, l'automobile domine nettement les déplacements : 64,1 % des déplacements internes sont réalisés en tant que conducteur et 18,9 % en tant que passager. Cette répartition illustre la forte motorisation des ménages et l'organisation territoriale peu propice aux alternatives à l'auto, malgré des distances internes souvent compatibles avec les modes actifs. La marche et le vélo représentent 9,4 % des déplacements internes, soit une proportion supérieure à celle observée pour les déplacements produits et attirés, ce qui est cohérent avec des trajets plus courts et entièrement locaux. Le transport collectif, absent des déplacements internes, traduit un usage inadapté à la mobilité locale. La bimodalité est également inexistante, ce qui renforce l'idée d'un réseau intermodal insuffisamment structuré pour encourager les combinaisons de modes.

Pour les déplacements produits, l'automobile demeure le mode principal, avec 70,8 % des déplacements réalisés en tant que conducteur et 17,3 % comme passager. Les modes actifs chutent nettement à 3,6 %, ce qui est attendu puisque les destinations externes sont généralement hors de portée de la marche ou du vélo. Le transport collectif reste marginal (0,4 %), ce qui indique que l'offre actuelle répond peu aux besoins des déplacements vers l'extérieur ou qu'elle est perçue comme peu compétitive par rapport à l'automobile. La part des déplacements bimodaux demeure exceptionnelle (0,2 %), suggérant des combinaisons de modes très peu fréquentes.

Les déplacements attirés présentent un profil proche de celui des déplacements produits. L'automobile représente 70,6 % des déplacements en conducteur et 18,3 % en passager, appuyant le rôle central de la voiture dans l'accès au secteur, tant pour les visiteurs que pour les résidents revenant de l'extérieur. Les modes actifs représentent 3,4 % des déplacements attirés, un niveau légèrement inférieur aux déplacements produits et cohérent avec des origines souvent situées en dehors du périmètre municipal. Le transport collectif atteint seulement 0,6 %, confirmant une utilisation marginale pour accéder au territoire.

L'évolution des modes de déplacement par rapport aux résultats de l'EOD 2017 est principalement notable en matière de modes non motorisés (marche et vélos) à l'interne du secteur, avec une augmentation de près de 50 %. Néanmoins, l'automobile reste le mode dominant et a d'ailleurs légèrement augmenté entre 2017 et 2023 pour les déplacements internes au secteur.

Tableau 3 Analyse des parts modales, tous motifs confondus sur 24 heures (EOD 2017)

Tous modes – 24 heures	Interne	Produits	Attirés
Automobile – Conducteur	61,6 %	71,1 %	72,1 %
Automobile – Passager	18,3 %	17,8 %	16,8 %
Transport collectif (exclus le transport adapté)	0,0 %	0,2 %	0,2 %
Non motorisés (marche et vélo)	6,2 %	2,3 %	2,2 %
Bimodal	0,0 %	0,2 %	0,2 %
Autres	13,9 %	8,4 %	8,6 %
Total (nb)	**2626**	**8076**	**8108**

Répartition des déplacements selon la période de la journée

La distribution temporelle des déplacements (tableau 4) permet de distinguer les rythmes d'activité associés aux différents déplacements générés par le secteur de Saint-Ferréol-les-Neiges.

Tableau 4 Distribution temporelle des déplacements

Tous modes – 24 heures	Interne	Produits	Attirés
Pointe AM (6h à 8h59)	28,5 %	33,5 %	14,3 %
Hors pointe journée (9h à 14h59)	19,3 %	28,9 %	27,9 %
Pointe PM (15h à 17h59)	35,3 %	23,3 %	40,4 %
Autre	16,9 %	14,4 %	17,5 %
Total (nb)	**2551**	**7542**	**7794**

Les déplacements internes présentent un premier pic marqué en pointe du matin, représentant 28,5 % des déplacements internes, principalement attribuables aux départs vers le travail et les études. La pointe du soir est la période la plus importante, regroupant 35,3 % des déplacements internes. Cette proportion élevée traduit le retour au domicile, mais également la pratique d'activités récréatives ou sociales en fin de journée.

Les déplacements produits se concentrent fortement en pointe du matin (33,5 %), ce qui témoigne clairement de l'importance des déplacements domicile-travail et domicile-étude. Cette proportion élevée, supérieure à celle observée pour les déplacements internes, souligne la dépendance des résidents envers des pôles d'activités situés à l'extérieur de Saint-Ferréol-les-Neiges.

La période hors pointe de jour représente 28,9 % des déplacements produits, traduisant des déplacements vers des services, activités commerciales ou professionnelles non liées aux heures régulières de travail. La part en pointe du soir (23,3 %) demeure significative, mais moins dominante que pour les déplacements internes, ce qui correspond à la diversité des horaires de retour et à la dispersion des activités externes.

Les déplacements attirés présentent un profil distinct, marqué par une importance notable de la période de pointe du soir, qui regroupe 40,4 % des déplacements entrants. Cette dynamique s'explique par le retour vers le domicile des résidents revenant d'autres secteurs ainsi que par les activités récréatives ou sportives en fin de journée, particulièrement pertinentes dans un contexte où l'offre touristique et de plein air est significative.

2.4 RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF

Les déplacements actifs peuvent répondre à des besoins utilitaires, comme se rendre à l'école, au travail, dans un commerce ou à un équipement municipal, ou être pratiqués à des fins récréatives. Bien que ces usages soient complémentaires, ils ne reposent pas toujours sur les mêmes parcours ni sur les mêmes conditions d'aménagement.

Une culture du plein air favorable aux transports actifs récréatifs

La marche, la randonnée, le vélo de montagne et le ski de fond occupent une place importante dans les habitudes de la population et dans l'identité ferréolaise. Les données issues des applications d'entraînement de plein air, les parcours répertoriés sur les différentes plateformes et les observations sur le territoire témoignent d'une pratique bien établie.

Plusieurs sentiers publics ou privés permettent d'accéder aux milieux naturels et aux principales destinations de plein air. Certains passages informels sont également utilisés pour raccourcir les parcours ou relier des quartiers aux réseaux récréatifs. Ces usages révèlent des besoins de connexion, mais ne constituent pas toujours des liens publics, aménagés et pérennes. Leur accessibilité peut dépendre de l'accord des propriétaires et évoluer dans le temps.

Cette culture du plein air représente un contexte favorable au développement des déplacements actifs. Elle ne se traduit toutefois pas automatiquement par un réseau adapté aux déplacements quotidiens.

Un réseau actif utilitaire faiblement développé

Malgré la richesse de l'offre récréative, celle-ci demeure peu connectée aux destinations du quotidien. Les sentiers sont généralement conçus pour la pratique sportive, la randonnée ou l'accès aux milieux naturels plutôt que pour rejoindre directement les commerces, l'école, les équipements municipaux ou les différents quartiers.

Les liens actifs utilitaires demeurent donc peu nombreux et discontinus. Cette situation contribue à maintenir une forte dépendance à l'automobile, y compris pour certains déplacements de courte distance.

La planification d'un réseau utilitaire ne nécessite pas nécessairement la création d'infrastructures entièrement distinctes. Elle peut également reposer sur une meilleure connexion des aménagements existants, des rues locales, des quartiers et des principales destinations. Pour être réellement fonctionnels, ces parcours doivent toutefois être continus, lisibles, sécuritaires et adaptés aux conditions hivernales.

Le réseau piéton

À l'échelle de la municipalité, les trottoirs se limitent essentiellement à deux courts tronçons, dont la longueur totale est inférieure à un kilomètre.

Dans le Village, un trottoir est aménagé du côté sud de l'avenue Royale entre les rues des Campanules et Guillot. Implanté derrière un terre-plein et partiellement bordé d'arbres, il sépare les piétons de la circulation automobile. Une traverse piétonne avec signal lumineux à l'intersection de la rue de l'Église facilite également les déplacements vers les commerces, les services et les équipements du noyau villageois. Ces aménagements demeurent toutefois ponctuels et sont peu reliés aux autres secteurs résidentiels du village, ni aux destinations locales. On retrouve aussi un passage piéton asphalté reliant l'école primaire au bâtiment municipal situé au 33 rue de l'Église.

Dans le Faubourg, un trottoir est aménagé du côté nord du boulevard des Neiges entre la rue de la Ferréolaise et la rue de Coubertin. Il améliore les conditions de marche sur une portion de cet axe, mais ne forme pas un parcours continu vers les autres quartiers ou destinations du secteur. Une seule traverse pour piétons y est aménagée à la hauteur de la rue des Pionniers.

Ailleurs, les déplacements à pied s'effectuent principalement sur les accotements ou dans les rues locales. Les conditions varient alors selon la largeur disponible, la circulation, l'éclairage, la pente et l'entretien hivernal.

Le réseau cyclable

Le territoire compte actuellement peu d'aménagements cyclables dédiés.

Dans le Faubourg, un parcours est identifié par du marquage au sol sur l'avenue Royale, entre le boulevard des Neiges et la rue Poulin. Cet aménagement signale la présence des cyclistes sur une chaussée partagée, mais demeure limité et peu connecté aux autres secteurs.

Dans le Village, le réaménagement du rang Saint-Julien a permis l'ajout d'une piste multifonctionnelle bidirectionnelle de trois mètres de largeur. Séparée de la chaussée par une bande gazonnée et des bollards, elle relie le Village au Parc du Mont-Sainte-Anne et constitue le premier aménagement actif structurant de la municipalité.

Ces infrastructures offrent des points d'appui intéressants, mais demeurent isolées les unes des autres. Leur raccordement aux quartiers, aux principales destinations locales et au tracé projeté de la Route verte représente une occasion de structurer progressivement un réseau répondant autant aux déplacements récréatifs qu'aux besoins du quotidien.

Carte 4 Portrait de la mobilité active

Réseau de mobilité active

- Réseau cyclable actuel
- Tracé potentiel de la Route Verte
- Trottoir actuel

Activités de plein air

Principaux points d'accès

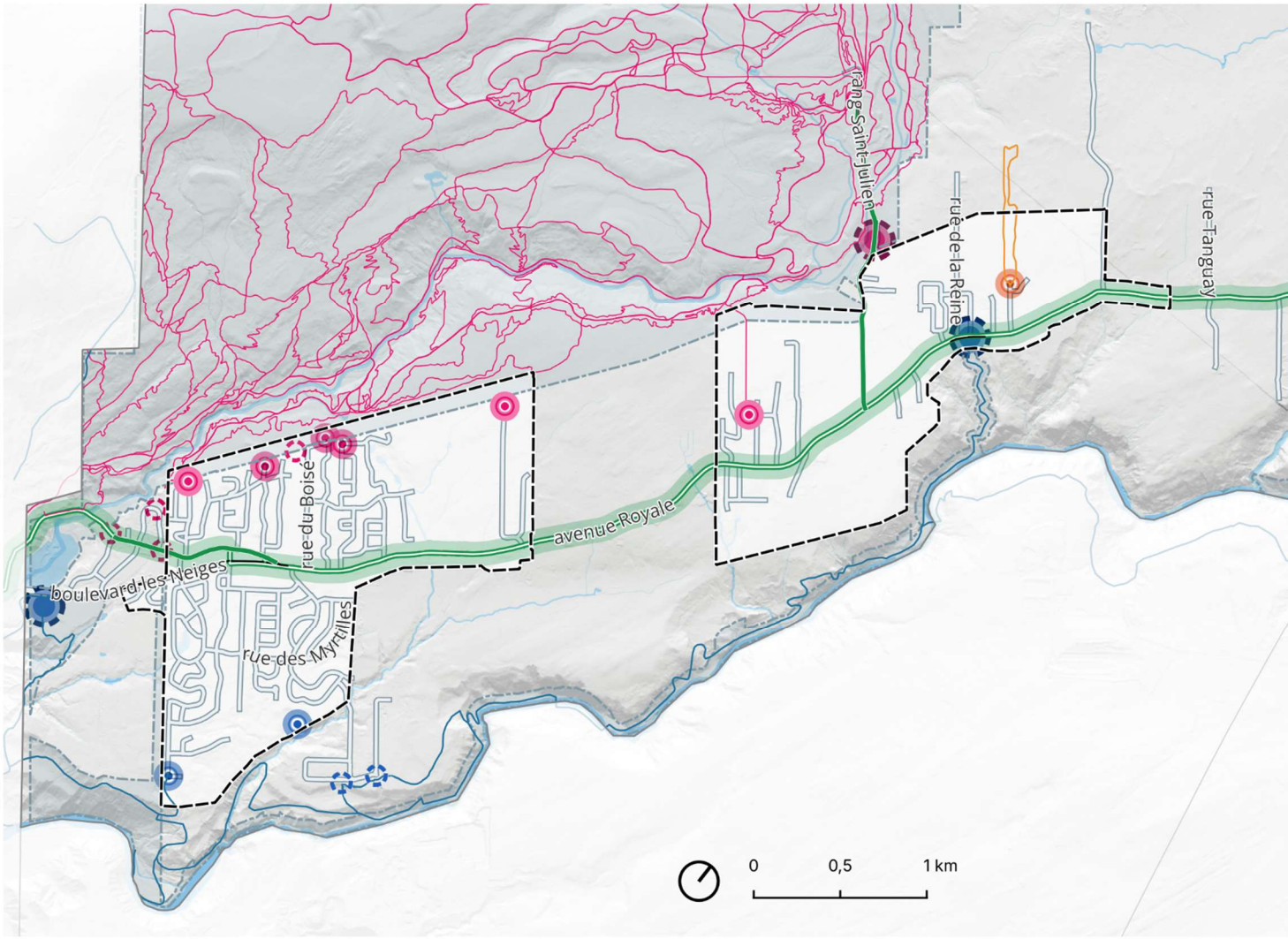
- Officiel - Mestachibo
- Officiel - Parc du Mont-Sainte-Anne
- Public - Mestachibo
- Public - Parc du Mont-Sainte-Anne
- Public - La Tite à Thomas
- Privé - Mestachibo
- Privé - Parc du Mont-Sainte-Anne

Sentiers

- Parc du Mont-Saint-Anne
- Mestachibo
- Tite à Thomas

Limites territoriales

- Périmètre d'urbanisation



2.5 RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Une offre structurée, mais peu compétitive

Le service de transport collectif sur le territoire de Saint-Ferréol-les-Neiges est assuré par PLUmobile, un service géré par Développement Côte-de-Beaupré pour le compte des municipalités de la MRC de La Côte-de-Beaupré. Le réseau est gratuit depuis septembre 2021, d'abord dans le cadre d'une mesure promotionnelle, puis de façon reconduite à partir de 2022. La municipalité est desservie par trois lignes régulières qui représentent l'ossature de l'offre (PLUmobile, fiches horaires, avril 2026). Douze zones d'arrêts sont réparties dans différents secteurs de la municipalité.

- La ligne Express Sainte-Foy Hydro-Québec relie la Côte-de-Beaupré à Sainte-Foy et constitue un service minimal destiné aux travailleurs et aux étudiants se déplaçant notamment vers la capitale. La ligne dessert six arrêts à Saint-Ferréol-les-Neiges, avec un départ le matin et un retour le soir, et offre une connexion directe à plusieurs destinations clés, telles que les cégeps de Limoilou, Garneau et Sainte-Foy, ainsi que l'Université Laval. La ligne permet des correspondances avec certaines lignes du Réseau de Transport de la Capitale. Le temps de parcours théorique de la ligne, d'environ 1 h 50, affiché dans la grille horaire de PLUmobile, est près de 70 % plus long que le parcours en automobile (1 h 05).
- Le Bus Québec Desjardins, qui dessert les mêmes six arrêts au sein de la municipalité que la ligne Express, offre un départ le matin et un départ le soir et un retour en soirée. La ligne permet une correspondance avec la Gare du Palais à Québec, facilitant ainsi l'accès aux services de VIA Rail et des cars interrégionaux. Cette ligne est soumise aux mêmes contraintes de temps et de distance que l'Express. Son parcours théorique est également d'environ 1 h 50, malgré un nombre d'arrêts plus élevé. Les deux services traduisent une forte dépendance aux horaires fixes, adaptés à des usagers réguliers, mais peu flexibles pour les déplacements spontanés.
- Le Bus 360, lancé en août 2025 à titre de projet pilote, dessert les douze arrêts de la municipalité et complète l'offre régulière grâce à une desserte plus locale et en fin de semaine, reliant Saint-Ferréol-les-Neiges, Beaupré et Sainte-Anne-de-Beaupré. La ligne dessert également plusieurs pôles d'activités du secteur (village, Mont-Sainte-Anne, Centre multifonctionnel, hôpital, etc.). Le Bus 360 offre six départs depuis Saint-Ferréol-les-Neiges et six retours également. Le temps de parcours théorique est d'environ 50 minutes, soit plus de trois fois le temps requis en automobile.

Comme l'illustre la carte 5, les bassins de desserte de 300, 600 et 900 m autour des arrêts couvrent une part importante des secteurs bâtis du noyau villageois et du secteur du Faubourg. Toutefois, la carte présente les bassins de desserte de l'ensemble des arrêts, sans distinguer les parcours, leurs horaires ni leurs fonctions qui diffèrent selon les services. Elle donne ainsi l'impression d'une couverture relativement complète, alors que les services de pointe vers Québec demeurent concentrés sur l'avenue Royale et le boulevard des Neiges, ce qui limite leur accessibilité depuis le secteur sud du Faubourg. Le Bus 360 pénètre toutefois dans ce secteur et y dessert trois arrêts. La proximité d'un arrêt ne signifie donc pas nécessairement qu'un résident bénéficie d'un accès direct et adapté aux déplacements pendulaires vers Québec.

Enfin, certains secteurs résidentiels, notamment à proximité du croisement de l'avenue Royale et de la

Enjeux et perspectives

- Dans son état actuel, le transport collectif offre une couverture minimale du territoire, mais demeure peu compétitif, y compris durant les périodes de pointe. Le faible nombre de départs, les horaires contraignants et les temps de parcours élevés limitent son utilisation pour les déplacements réguliers vers Québec.
- Les déplacements de pointe vers et depuis Québec, ainsi que ceux vers et depuis Sainte-Anne-de-Beaupré, constituent les principaux axes à consolider afin d'accroître la part modale du transport collectif. Le Bus 360 bonifie l'offre locale et régionale, particulièrement la fin de semaine, mais ne répond pas aux mêmes besoins que les circuits pendulaires.
- L'attractivité du réseau dépend également de l'accessibilité et de la qualité des arrêts, de l'information offerte aux usagers et des possibilités de correspondance avec la marche, le vélo et le covoiturage. Les services réservés, adaptés et bénévoles répondent à certains besoins particuliers, sans toutefois remplacer une offre régulière structurante.
- L'augmentation de la part modale reposera donc prioritairement sur l'amélioration des services de pointe, accompagnée d'une mise à niveau des arrêts et d'une meilleure articulation avec les autres modes de déplacement.

Des services complémentaires pour une population diversifiée

En parallèle de ces lignes régulières, PLUmobile propose deux services de « transport réservé » vers Québec : le Bus réservé Québec Centre et le Bus réservé Québec Nord. Ces services, combinant taxi et autobus selon les horaires, visent à compléter les services réguliers pour des déplacements planifiés, principalement en matinée. Le Bus réservé Québec Centre dessert principalement le secteur de la Gare du Palais et de Limoilou, avec quelques arrêts aux municipalités le long de la côte, alors que le Bus réservé Québec Nord dessert le secteur de Charlesbourg. Leur fonctionnement par réservation constitue une solution adaptée à un territoire à faible densité, mais leur fréquence restreinte et la nécessité de réserver avant 14 h la veille d'un déplacement, par courriel ou par téléphone, peuvent limiter l'usage du service par certains citoyens.

Le transport adapté offert par PLUmobile joue un rôle crucial pour les personnes à mobilité réduite. Fonctionnant sur un mode porte-à-porte et accessible sur admission, il garantit une forme d'inclusion pour les citoyens les plus vulnérables, en situation de handicap. En complément, le service de transport d'accompagnement bénévole assuré par l'Association bénévole de la Côte-de-Beaupré constitue une ressource sociale essentielle. Il répond à des besoins souvent non couverts par le transport collectif régulier, notamment pour les rendez-vous médicaux ou les courses de proximité. Ce service, bien que précieux, reste tributaire de la disponibilité des bénévoles et ne peut donc garantir une accessibilité systématique. Ensemble, ces dispositifs traduisent une solidarité territoriale, mais aussi la nécessité d'un maillage plus intégré entre les différentes offres pour répondre à la diversité des besoins de mobilité.

Des services de taxi sont également disponibles sur le territoire et sont actuellement opérés par deux fournisseurs, soit Taxi Multiservice Côte-de-Beaupré et Taxi L'Express de Beaupré.

Enfin, un service de transport semi-privé offrant des forfaits pour découvrir la région est proposé par l'entreprise Chauffeur de la Côte.

Une expérience usager perfectible

L'expérience des usagers est marquée par la faible qualité des conditions d'attente et par une information limitée sur le terrain. La majorité des arrêts bénéficient de peu d'aménagement spécifiques et seuls certains sont pourvus d'une dalle bétonnée et d'un abribus. Cette situation peut dissuader l'usage, notamment en période hivernale.



Figure 6 Arrêt de bus à l'intersection du rang Saint-Julien et de l'avenue Royale (Google Street View, 2025)

Du côté de l'information aux voyageurs, PLUmobile s'appuie sur une stratégie de communication mixte, combinant site web, page Facebook (pour les mises à jour de service) et l'application Zenbus, qui permet un suivi en temps réel des véhicules. La publication des données GTFS (General Transit Feed Specification) et leur intégration à Google Maps représenteraient un progrès important vers la modernisation du service et son accessibilité numérique. Cependant, l'information sur le terrain (signalétique, horaires affichés aux arrêts) demeure à renforcer pour faciliter la compréhension du réseau, en particulier pour les nouveaux usagers et les visiteurs.

Intermodalité et accessibilité territoriale

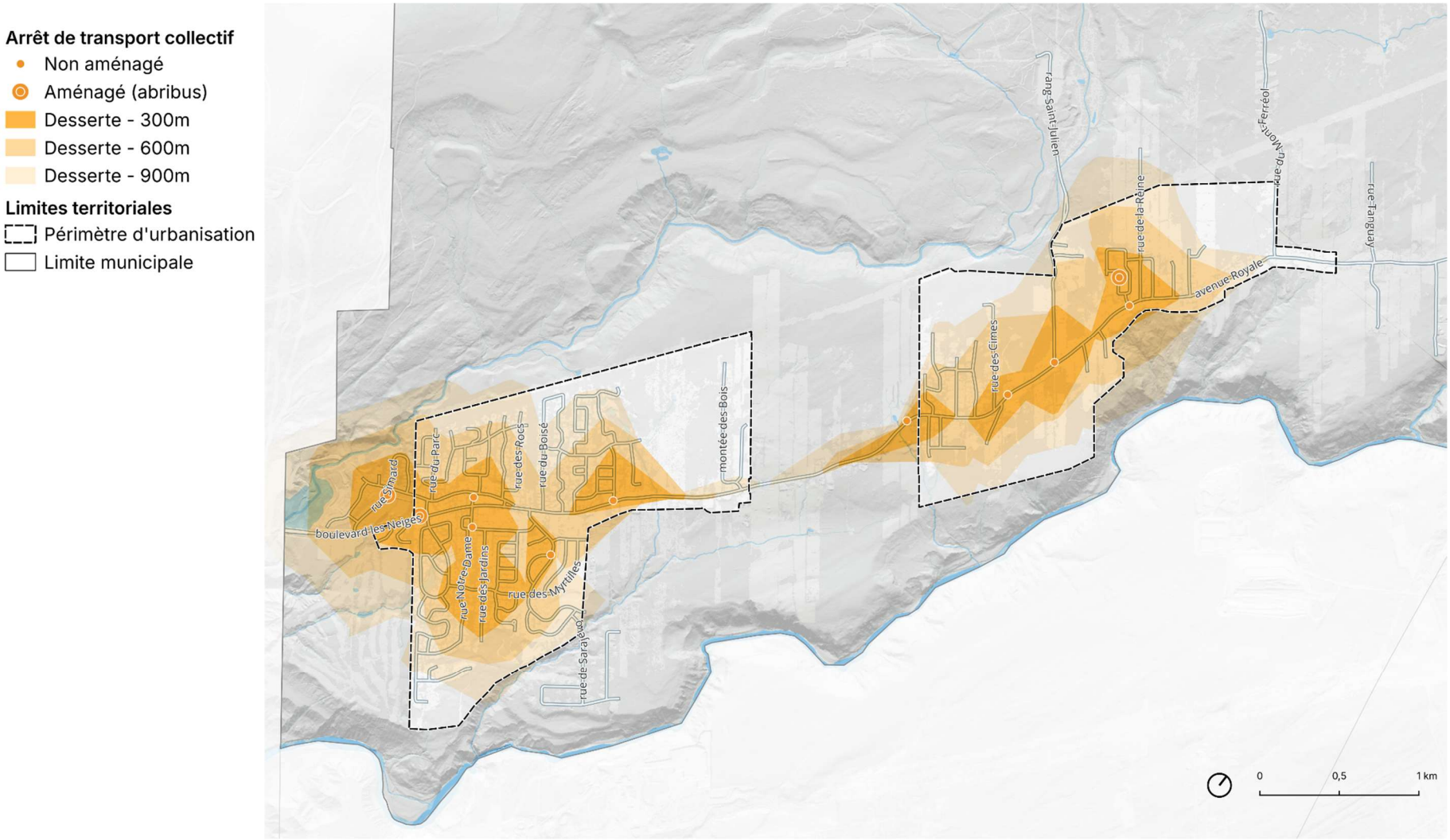
L'intermodalité demeure limitée à Saint-Ferréol-les-Neiges. Le territoire dispose d'un stationnement incitatif situé à la caserne de pompiers (14, rue des Lupins), offrant quatre cases réservées. Cet aménagement favorise l'interconnexion entre l'automobile et le transport collectif, mais reste d'une capacité très limitée au regard des besoins potentiels.

L'accessibilité des arrêts de transport collectif à pied ou à vélo constitue une limite importante. Le manque de cheminements piétons sécurisés, l'absence de trottoirs dans plusieurs secteurs et l'absence de stationnements à vélos sécurisés réduisent l'attractivité du transport collectif, particulièrement pour les usagers vulnérables (aînés, jeunes, personnes à mobilité réduite). Néanmoins, la présence de supports à vélos sur les véhicules de PLUmobile, disponibles du 15 avril au 31 octobre, constitue une mesure concrète favorisant l'intermodalité entre le vélo et l'autobus durant la saison cyclable.

Du covoiturage présent, mais non structuré

La pratique du covoiturage est présente à Saint-Ferréol-les-Neiges, notamment à travers la plateforme covoiturage.ca, qui recense certaines offres de trajets récurrents vers Québec. Cette dynamique spontanée illustre une volonté d'alternatives à l'autosolo, mais elle demeure marginale et informelle, faute d'une structure institutionnelle de soutien. L'absence d'aménagements dédiés (aires de rencontre, signalisation, communication locale) et de coordination à l'échelle de la MRC freine son développement.

Carte 5 Offre actuelle en transport collectif



2.6 RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION AUTOMOBILE

Hiérarchie et organisation du réseau

Le réseau routier de Saint-Ferréol-les-Neiges s'organise selon une hiérarchie fonctionnelle où les responsabilités sont partagées entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et la municipalité. Le réseau supérieur, partiellement sous la gestion du MTMD, comprend la route 360 (R-360), principal axe structurant du territoire, tandis que le reste du réseau (à l'exception des rues privées) est sous gestion municipale et totalise plus de 85 kilomètres de longueur. Cette structure assure la connectivité régionale tout en soutenant la desserte fine des secteurs résidentiels et touristiques.

La route 360, classée comme route collectrice du réseau supérieur, constitue la colonne vertébrale du réseau routier municipal. Elle traverse la municipalité d'ouest en est et relie Saint-Ferréol-les-Neiges à Beaupré à l'ouest et Saint-Tite-des-Caps à l'est, et à la route 138, permettant un accès direct vers Québec au sud-ouest et Baie-Saint-Paul au nord-est. L'emprise de la route 360 est sous la juridiction du MTMD entre la limite ouest de la municipalité et la rue du Sommet, et le reste est sous gestion municipale. Sur la section relevant du ministère, un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 3 400 véhicules a été enregistré en 2024, un volume stable depuis une quinzaine d'années. L'analyse saisonnière montre toutefois une forte variation entre l'été et l'hiver, reflet de l'activité touristique du territoire : le débit journalier moyen d'été (DJME) s'élève à 3 700 véhicules contre 3 000 en hiver, soit une différence de 23 %.

Réglementation de la vitesse et sécurité routière

La vitesse réglementaire sur la majorité du réseau local est fixée à 30 km/h, conformément à la volonté municipale de favoriser la sécurité des usagers vulnérables et le partage de la voirie. Sur la route 360, la vitesse varie selon les tronçons : 70 km/h sur la majorité du tracé (à l'entrée de la municipalité à l'ouest jusqu'à la rue des Collines et de la route des Sept-Chutes jusqu'à la limite est de la municipalité), avec des sections réduites à 60 km/h (sur l'avenue Royale entre la rue du Mont-Ferréol et la route des Sept-Chutes) ou 50 km/h, notamment aux abords de la rue du Mont-Ferréol et dans les zones plus densément construites. Une zone scolaire est par ailleurs en place sur l'avenue Royale, entre les numéros 3393 et 3486, avec une vitesse réduite à 30 km/h du lundi au vendredi, de 7 h à 17 h. Les limites de vitesse sont encadrées par le Règlement harmonisé sur la sécurité publique et la protection des personnes et des propriétés applicables par la Sûreté du Québec (#25-893).

La municipalité compte environ 160 panneaux d'arrêt obligatoire et un unique feu de signalisation, clignotant orange, situé sur l'avenue Royale à l'intersection de la rue du Vallon-du-Skieur.

La municipalité dispose de quelques aménagements physiques destinés à modérer la circulation, tels que des balises de respect de vitesse.

La sécurité des déplacements actifs demeure un enjeu sensible, particulièrement sur la route 360, où le différentiel de vitesse entre automobilistes et piétons ou cyclistes est important. L'absence d'aménagements séparés limite la sécurité et le confort des déplacements non motorisés. Quatre traversées piétonnes ont toutefois été aménagées et bien signalées : rue de l'Église (face au 33), avenue Royale (près de la rue de l'Église), rue de la Reine (près de la rue Trépanier) et boulevard les Neiges (aux intersections des rues Notre-Dame et des Pionniers).

Sur le plan de la sécurité, les données récentes de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) font état de deux accidents mortels au cours des cinq dernières années et de 34 collisions avec blessures mineures, dont huit en 2025, traduisant une légère hausse par rapport aux années précédentes. Ces chiffres restent modestes à l'échelle du territoire, mais rappellent la nécessité de poursuivre les efforts en matière de prévention et d'aménagements sécuritaires.

Camionnage et transit

Le camionnage de transit est limité sur le territoire municipal. Le tronçon de la route 360 compris entre la limite avec Beaupré et l'intersection de la rue de l'Église est interdit au camionnage, à l'exception des livraisons locales. Le reste du réseau routier municipal est également interdit au camionnage de par cette restriction d'accès. Le trafic lourd de transit emprunte ainsi la route 138, située au sud de la municipalité. Cette configuration permet de préserver la qualité de vie et la sécurité des secteurs résidentiels tout en évitant l'usure prématurée du réseau local.

Stationnement et gestion de l'espace public

Le stationnement à Saint-Ferréol-les-Neiges est gratuit sur l'ensemble du territoire. La municipalité dispose de sept stationnements municipaux totalisant environ 200 cases, dont sept réservées aux personnes handicapées. Ces stationnements hors rue assurent une offre adaptée à la taille du territoire et aux besoins des résidents comme des visiteurs, notamment lors des grands événements sportifs. Les stationnements de l'hôtel de ville et de l'église sont dotés chacun d'une borne de recharge pour véhicule électrique, traduisant une volonté d'intégrer la transition énergétique dans la planification municipale.

Du 15 novembre au 1er avril, le stationnement sur rue est interdit de 23 h à 7 h afin de permettre les opérations de déneigement. Il n'existe aucun stationnement public payant ni dispositif de gestion horaire.

Réseau motoneige et accès aux commerces

La municipalité est traversée par le réseau fédéré de motoneige, notamment par le sentier régional 320 qui dessert Beaupré et Saint-Ferréol-les-Neiges. Ce sentier présente toutefois une discontinuité entre la limite ouest de la municipalité et la montée des Bois. En l'absence de ce lien, les motoneigistes souhaitant demeurer sur le réseau fédéré doivent effectuer un détour par la TQ-3, à l'ouest et au nord du Mont-Sainte-Anne.

La réalisation du segment manquant permettrait de compléter une boucle autour du Mont-Sainte-Anne, d'améliorer la connectivité du réseau régional et de rapprocher les motoneigistes des services, commerces et établissements d'hébergement de Saint-Ferréol-les-Neiges. Certains accès locaux reposent actuellement sur des sentiers non fédérés ou sur des parcours autorisés par la réglementation municipale.

Enjeux et perspectives

- Dans son ensemble, le réseau routier de Saint-Ferréol-les-Neiges se distingue par une bonne connectivité régionale, mais un maillage local incomplet et mal adapté aux déplacements actifs, avec de nombreuses rues en impasse. La route 360 joue un rôle structurant essentiel pour les déplacements quotidiens. Cependant, la dépendance de la municipalité à cet axe unique en fait un point névralgique de la mobilité locale.

- La sécurité routière et la cohabitation des modes apparaissent comme des enjeux prioritaires, notamment dans les secteurs résidentiels du Faubourg et sur les segments de la route 360 où la perception d'insécurité et des vitesses pratiquées est plus élevée. Le manque d'aménagements en matière de modération de vitesse et de cheminements sécurisés pour les piétons et cyclistes limite l'adoption de modes actifs.

- Enfin, le stationnement gratuit favorise l'usage de l'automobile, mais pourrait à terme accentuer la pression sur l'espace public, notamment lors d'événements spéciaux. L'évolution des besoins en stationnement, la gestion événementielle et la sécurité des déplacements doivent donc être considérées dans une approche intégrée.

2.7 FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET DÉFIS

Cette section synthétise le portrait thématique et identifie les forces, les faiblesses, les opportunités et les défis associés à l'amélioration des conditions de mobilité.

Forces	Faiblesses	Opportunités	Défis
• Des milieux habités situés à proximité d'une diversité de réseaux récréotouristiques et de destinations de plein air ; • Une offre de transport collectif déjà structurée à l'échelle régionale et desservant les principaux axes du territoire ; • Des périmètres urbains relativement restreints offrant un contexte favorable aux modes de vie de proximité ; • Des pratiques récréatives et sportives faisant partie intégrante de l'identité ferréolaise.	• Différentes configurations de la route 360 qui engendrent un environnement hostile pour les piétons et cyclistes à l'intérieur des périmètres urbains ; • Un réseau viaire présentant une faible perméabilité de part et d'autre de la route 360 ; • Une offre et des fréquences limitées du transport collectif ne permettant pas de transfert modal ; • Des aménagements d'arrêts d'autobus limitant leur accessibilité et leur attractivité ; • La séparation des deux périmètres urbains accentuant les distances à parcourir vers les différentes destinations ; • Des entrées de quartier peu marquées en amont des milieux urbanisés du Faubourg et du Village	• Le développement envisagé du Village offre l'opportunité d'améliorer la perméabilité de la trame de rue des quartiers et d'offrir des alternatives à la route 360 pour les déplacements actifs locaux • Un territoire urbanisé circonscrit offrant un contexte favorable au transfert modal pour certains déplacements • Une volonté émise de sécuriser et d'améliorer les conditions de traverses de la route 360 dans les secteurs urbains • Plusieurs cheminements informels agissant comme raccourcis piétons offrent un potentiel de pérennisation ou d'intégration aux développements futurs • Une possibilité de boucler le sentier de motoneige régional 320 et attirer les usagers vers les destinations ferréolaises	• L'acceptabilité sociale en lien avec la reconfiguration potentielle de rues et la redistribution de l'espace disponible dans l'emprise ; • Une topographie générant des pentes plus ou moins fortes sur l'ensemble du territoire ; • Des sentiers piétons situés en partie sur des terrains privés ; • Un franchissement dangereux de la rivière des Roches qui limite le potentiel cyclable de la Route verte

Carte 6 Forces et opportunités

Forces

Accès aux principales destinations de plein air

- Accès officiel

Proximité au plein-air

- Principales destinations
- Points d'accès formalisés

Opportunités

- Emprise d'Hydro-Québec
- Route 360 sous gestion municipale
- Potentiel de consolidation du Village
- Territoire urbanisé circonscrit

Réseaux informels de mobilité

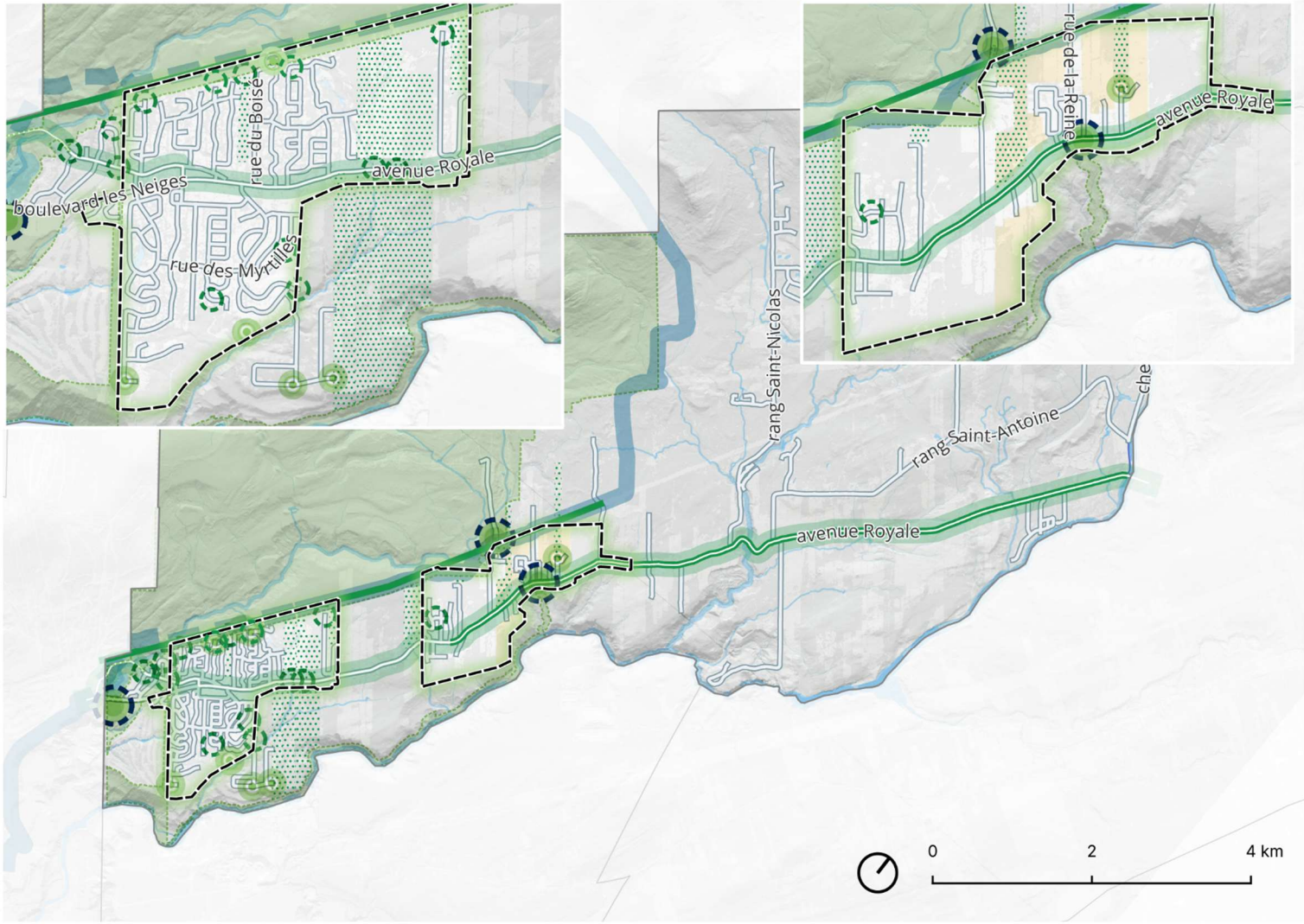
- Points d'accès informels
- Connectivité informelle sur certains terrains privés
- Tracé de la Route Verte

Sentiers de motoneiges

- Sentier fédéré actuel
- Bouclage potentiel

Limites territoriales

- Périmètre d'urbanisation



Carte 7 Faiblesses et défis

Faiblesses

- Franchissement dangereux de la rivière des Roches
- Effet de coupure de la route 360 en milieu urbain
- Faible lisibilité des entrées de quartier

Défis

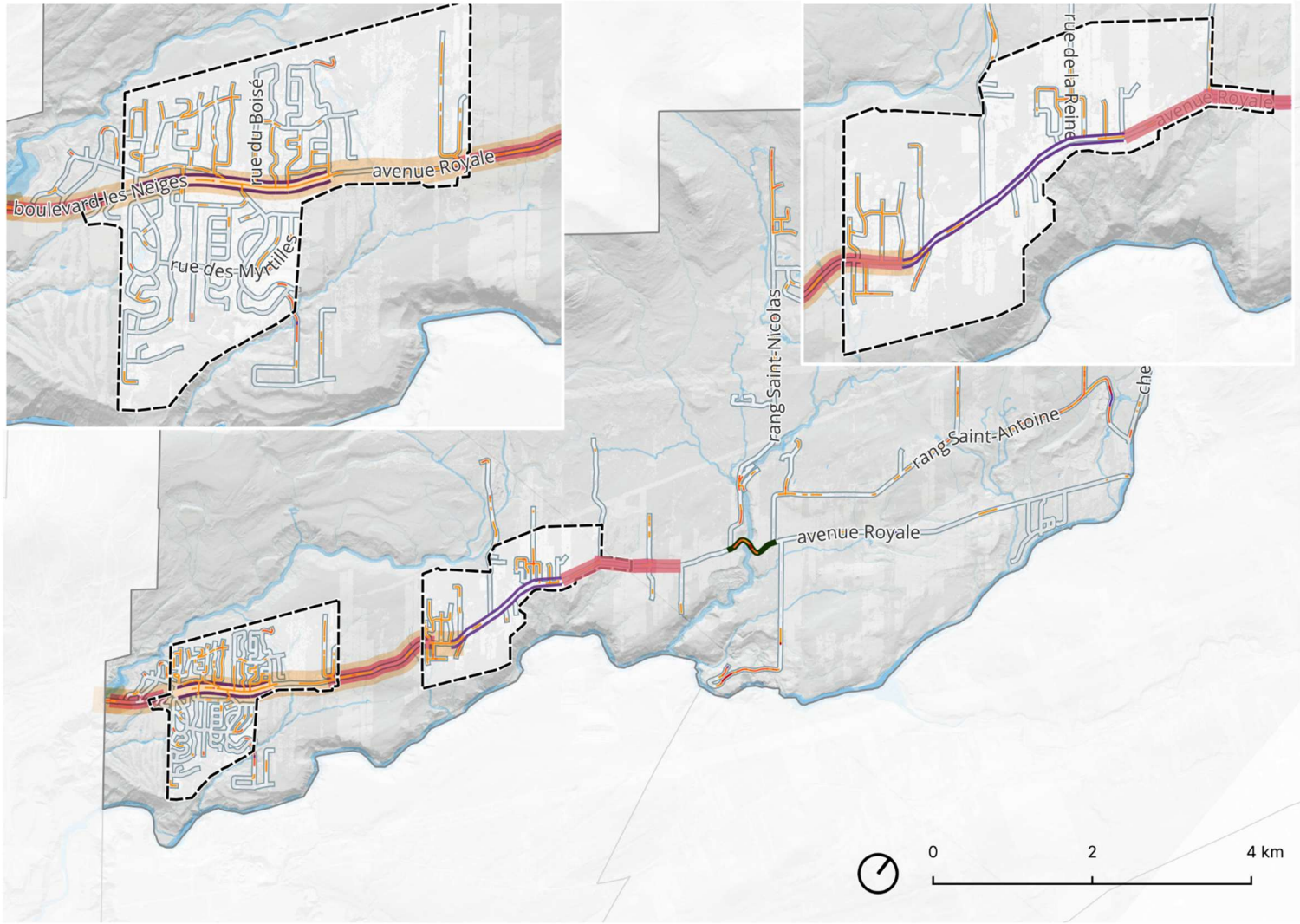
- Segments routiers sous responsabilité du MTMDQ

Classes de pente

- B - Faible de 3 à 8 %
- C - Douce de 8 à 15 %
- D - Modérée de 15 à 30 %
- E - Forte de 30 à 40 %
- F - Abrupte de 40 % et plus

Limites territoriales

- Périmètre d'urbanisation





03 | VISION ET ORIENTATIONS

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

En 2041, l'aménagement du territoire ferréolais incarne sa culture du plein air et de l'engagement collectif et structure un milieu attrayant et sécuritaire, favorable à une mobilité diversifiée.

Saint-Ferréol-les-Neiges offre des conditions de mobilité permettant à tous d'y vivre pleinement, soutenant la liberté de choisir comment s'y déplacer, en assurant la sécurité des usagers au bénéfice de l'autonomie des différentes populations. Grâce à des réseaux connectés, apaisés et accessibles en toute saison, les quartiers sont reliés entre eux et aux destinations locales et régionales.

De l'arrière-pays à la rivière Sainte-Anne, en passant par les différents milieux de vie, les réseaux récréatifs et utilitaires s'intègrent harmonieusement et renforcent des modes de vie sains, actifs au quotidien en mettant de l'avant le plaisir de parcourir le territoire.



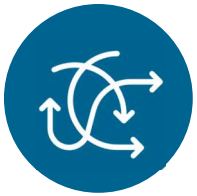
3.2 LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS



ORIENTATION 1 – Adapter le réseau routier aux besoins des différents usagers

1.A. Réduire l'effet de barrière de la route 360 et améliorer la sécurité des déplacements entre les milieux de vie.

1.B. Profiter des opportunités d'aménagement et de développement pour améliorer durablement la connectivité du territoire.



ORIENTATION 2 – Renforcer la connectivité du territoire par des réseaux actifs utilitaires

2.A. Développer un réseau actif sécuritaire, accessible et convivial reliant les milieux de vie aux principales destinations du territoire.

2.B. Créer une culture locale favorable aux déplacements actifs utilitaires.



ORIENTATION 3 – Structurer une mobilité récréotouristique durable et attractive

3.A Structurer l’accès actif aux principales destinations de plein air et récréotouristiques

3.B. Mettre en valeur les attraits naturels et récréotouristiques tout en assurant une gestion durable des déplacements associés à leur fréquentation.



ORIENTATION 4 – Structurer une offre de mobilité collective et partagée accessible et attrayante

4.A. Améliorer l’offre de transport collectif et l’accessibilité aux arrêts

4.B. Développer l'intermodalité et les solutions de mobilité partagée

04 | STRATÉGIES ET MISE EN ŒUVRE



OBJECTIF 1.A

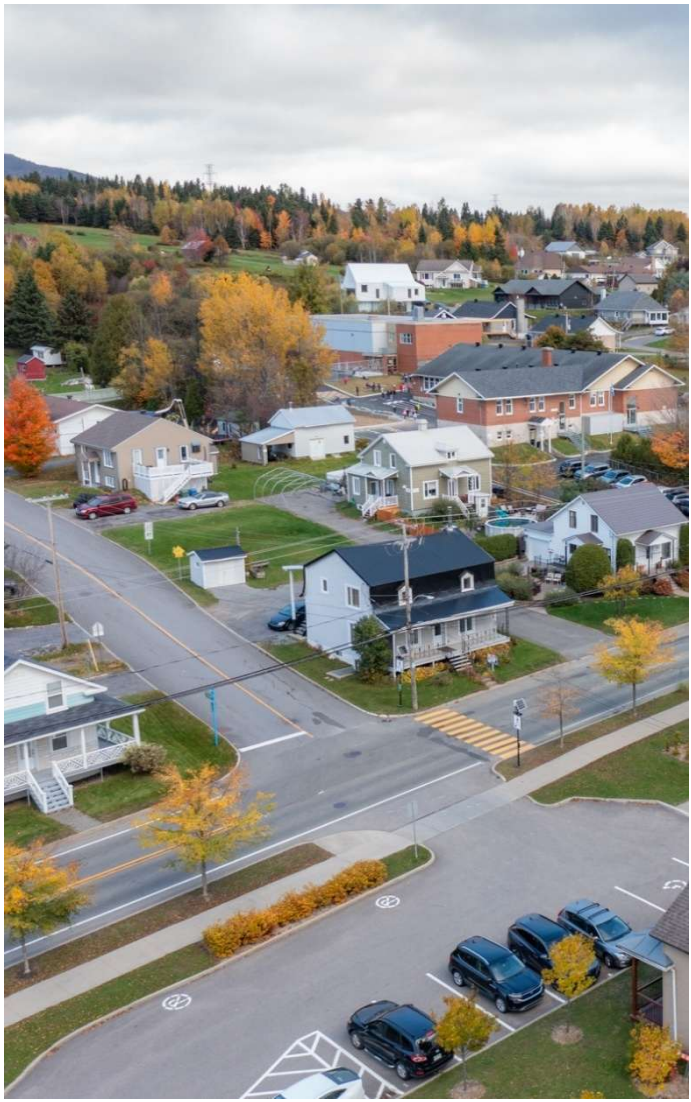
Réduire l'effet de barrière de la route 360 et améliorer la sécurité des déplacements entre les milieux de vie

Le diagnostic met en évidence le double rôle de la route 360, soit un axe structurant pour les déplacements régionaux et locaux, mais une barrière aux déplacements actifs dans plusieurs milieux habités. Les enjeux varient selon les secteurs et concernent notamment les traversées, les vitesses pratiquées, la continuité des parcours actifs et l'intégration de la route aux milieux de vie.

L'objectif vise ainsi à adapter progressivement l'aménagement de la route 360 aux réalités des secteurs traversés afin d'améliorer la sécurité, de réduire les effets de coupure et de renforcer les liens entre les milieux de vie.

Moyens de mise en œuvre

1.A.1	Sécuriser et bonifier les intersections de la route 360 dans le Faubourg afin de réduire son effet de barrière dans les milieux de vie.
1.A.2	Réaménager les segments hors-village de la route 360 afin d'y favoriser une cohabitation sécuritaire entre les différents usagers.
1.A.3	Réaménager l'avenue Royale dans le village pour améliorer le partage de la route et la qualité du milieu de vie.
1.A.4	Réaliser une campagne de sensibilisation à l'égard de la sécurité routière.



1.A.1 Sécuriser et bonifier les intersections de la route 360 dans le Faubourg afin de réduire son effet de barrière dans les milieux de vie

Dans le Faubourg, plusieurs générateurs de déplacements sont situés de part et d'autre de la route 360, alors que les possibilités de traversée sécuritaire demeurent limitées ou peu visibles. Certains comportements observés montrent d'ailleurs que des usagers franchissent déjà la route en l'absence d'aménagement adapté.

Le présent moyen de mise en œuvre vise donc à améliorer les conditions de franchissement de la route 360 aux endroits où les besoins sont les plus importants. Les interventions devront permettre de mieux signaler la présence des piétons et des cyclistes, de réduire les distances de traversée lorsque possible, d'améliorer la visibilité réciproque entre les usagers et d'accroître le sentiment de sécurité aux points de passage prioritaires.

La sécurisation des traversées constitue l'une des interventions les plus directes pour réduire l'effet de barrière de la route 360. Elle permettra de renforcer la connectivité entre les quartiers, de soutenir les déplacements actifs utilitaires et récréatifs et de mieux intégrer la route 360 au milieu de vie qu'elle traverse.

Stratégie de mise en œuvre

1. Effectuer des comptages de véhicules, de piétons et de cyclistes ;
2. En collaboration avec la Sûreté du Québec, documenter les comportements aux intersections ;
3. Ajouter, en période estivale, des aménagements temporaires d'apaisement de la circulation (ex. balise centrale, bollards flexibles) et documenter les changements de comportement;
4. Sensibiliser et collaborer avec le MTMD pour convenir de solutions permanentes.

1.A.2 Réaménager les segments hors-village de la route 360 afin d'y favoriser une cohabitation sécuritaire entre les différents usagers

Les conditions de circulation et les besoins des usagers varient fortement le long de la route 360. Les portions situées hors du noyau villageois présentent notamment des contextes de transit, de desserte résidentielle, de transition entre les milieux habités et de continuité cyclable régionale.

Le moyen vise à adapter progressivement les segments stratégiques de la route 360 à leur contexte afin d'améliorer la sécurité et le confort des déplacements actifs, d'assurer la continuité de la Route verte et de mieux marquer les transitions entre les différents milieux traversés. Les interventions seront réalisées selon les opportunités de réfection, les responsabilités du MTMD et de la Municipalité et les contraintes propres à chaque segment.

Stratégie de mise en œuvre

1. Pour les tronçons à l'ouest de la rue du Sommet, collaborer avec le MTMD pour développer des solutions permettant de répondre aux besoins des divers usagers de la route 360 et des milieux traversés;
2. Prioriser, en collaboration avec le MTMD, l'intégration d'un franchissement cyclable sécuritaire et continu lors de la reconstruction du pont de la rivière des Roches et de ses approches.
3. Communiquer adéquatement les particularités locales pouvant être intégrées à de futurs projets du MTMD;
4. Prioriser les interventions selon les gains en matière de sécurité, de connectivité et de faisabilité;
5. Mettre en œuvre les projets de manière progressive selon les opportunités de réfection et les disponibilités budgétaires.

1.A.3 Réaménager l’avenue Royale dans le village pour améliorer le partage de la route et la qualité du milieu de vie

Dans le noyau villageois, l’avenue Royale doit être considérée à la fois comme un axe de déplacement et comme un espace public structurant. Son réaménagement constitue une occasion de réduire son effet de coupure, de renforcer les liens entre les principales destinations du Village et d’améliorer les conditions offertes aux piétons et aux cyclistes.

Le moyen vise ainsi à revoir le partage de l’emprise et l’aménagement des principales intersections, entre la rue du Sommet et la rue du Mont-Ferréol, afin de favoriser les déplacements de courte distance, d’améliorer la continuité des parcours actifs et de soutenir la vocation civique, communautaire et commerciale du noyau villageois. Cette démarche devra être arrimée à la planification détaillée réalisée dans le cadre du Plan d’urbanisme, qui vise à consolider le Village comme cœur de la vie collective.

Les scénarios de réaménagement devront notamment évaluer la sécurisation des traverses, l’aménagement d’un cheminement piéton continu et l’intégration du corridor de la Route verte. Compte tenu de l’emprise disponible et du cadre bâti existant, les interventions devront être conçues finement afin de limiter les impacts sur les propriétés riveraines tout en améliorant la qualité et la convivialité de l’espace public.

Stratégie de mise en œuvre

1. Arrimer les interventions à la planification détaillée du Village réalisée dans le cadre du plan d’urbanisme.
2. Documenter les parcours piétons et cyclables actuels et potentiels, entre les différentes destinations du Village, incluant le parc du Mont-Sainte-Anne.
3. Réaliser une analyse qualitative et quantitative des segments et des intersections de l’avenue Royale.
4. Consulter les riverains, les organismes communautaires et les usagers du secteur.
5. Définir et évaluer les scénarios de réaménagement.
6. Installer des aménagements temporaires aux intersections et évaluer les impacts sur la sécurité routière en collaboration avec la SQ.
7. Produire une conception détaillée du scénario privilégié.
8. Mettre en œuvre le réaménagement en cohérence avec les autres interventions prévues au noyau villageois.

1.A.4 Réaliser une campagne de sensibilisation à l'égard de la sécurité routière.

La sensibilisation constitue un complément essentiel aux interventions d'aménagement, de contrôle et de gestion de la circulation. Elle permet de rappeler que la sécurité des déplacements repose également sur les comportements individuels et sur une responsabilité partagée entre l'ensemble des usagers du réseau routier.

La Municipalité déploie depuis près de dix ans une campagne principalement axée sur la réduction de la vitesse dans les quartiers résidentiels. Bien que cette initiative ait contribué à maintenir l'enjeu dans l'espace public, le matériel est aujourd'hui vieillissant et son intégration progressive au paysage en réduit la visibilité et l'effet de sensibilisation. Le renouvellement de la campagne offre l'occasion d'élargir son message afin d'aborder plus globalement la cohabitation entre les automobilistes, les piétons, les cyclistes, les familles, les jeunes, les personnes aînées et les usagers pratiquant des activités sportives.

La nouvelle campagne devra reposer sur des messages positifs, accessibles et facilement reconnaissables, adaptés aux différentes réalités du territoire. Son déploiement devra combiner une présence visible dans les secteurs stratégiques, une diffusion dans les outils de communication municipaux et des activités de sensibilisation auprès de la population. La campagne devra également pouvoir évoluer au fil des saisons et des enjeux observés, notamment lors de la rentrée scolaire, de la période estivale, de la saison cyclable et des conditions hivernales.

Stratégie de mise en œuvre

1. Définir les objectifs et les publics visés
2. Élaborer une identité de campagne cohérente
3. Cibler les lieux et les périodes de déploiement
4. Diversifier les moyens de communication
5. Assurer une animation continue de la campagne
6. Évaluer et ajuster les interventions

Carte 8 Amélioration des déplacements actifs sur la route 360

Interventions ponctuelles

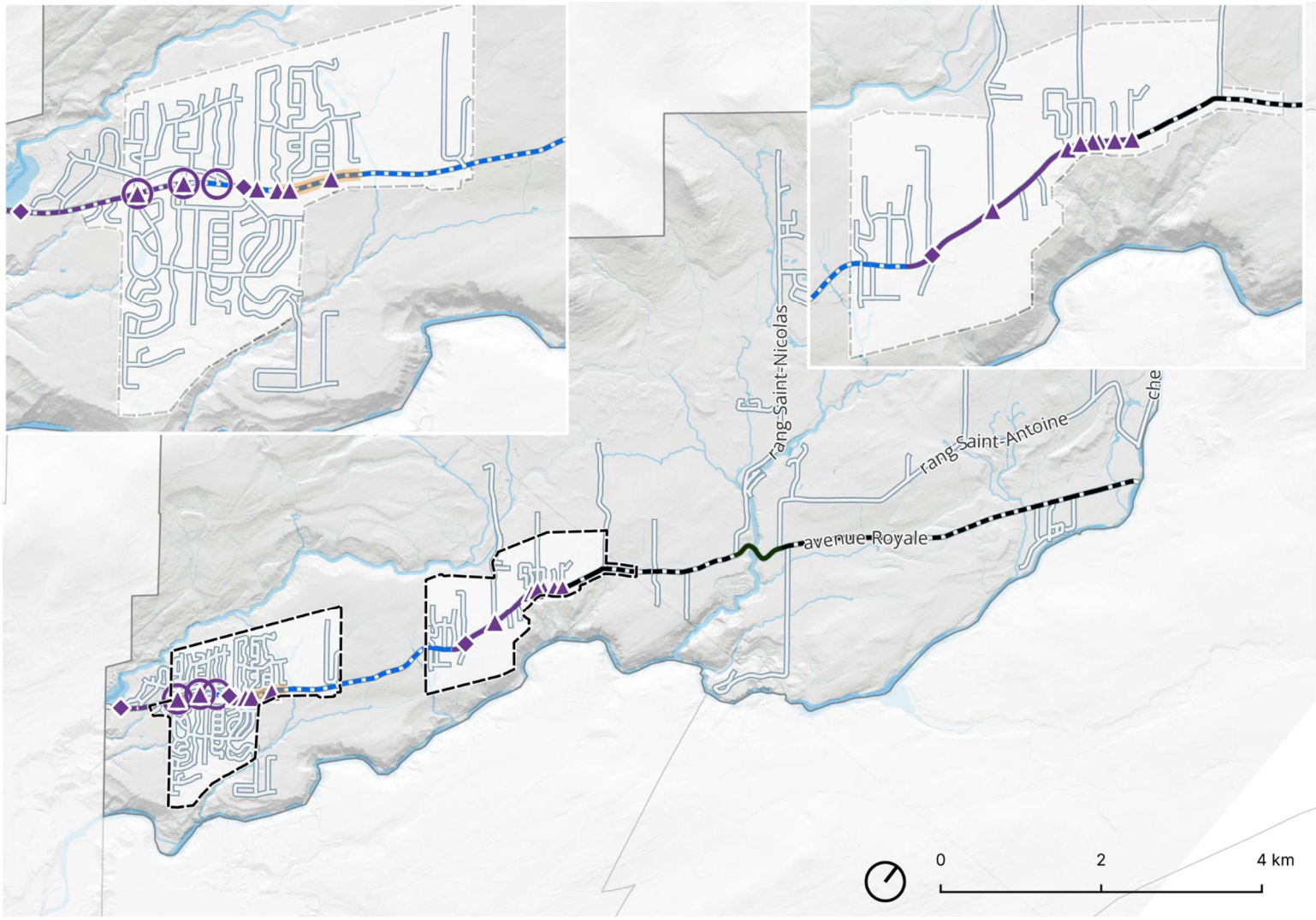
- Reconfiguration de l'intersection
- Aménagement d'une traverse piétonne
- Retrait des voies de virage à droite

Interventions linéaires

- Espace sécuritaire pour piétons et cyclistes
- Corridor cyclable
- Nouvel accès véhiculaire
- Trottoir et corridor cyclable
- Amélioration des accotements
- Resurfaçage et aires de repos pour cyclistes
- Réaménagement du pont et ses approches

Limites territoriales

- Périmètre d'urbanisation



OBJECTIF 1.B

Profiter des opportunités d'aménagement et de développement pour améliorer durablement la connectivité du territoire

Le diagnostic met en évidence plusieurs discontinuités dans les réseaux routier et actif, particulièrement entre certains quartiers et vers les principales destinations du territoire. Les projets de développement, de réfection et de réaménagement constituent autant d'occasions de corriger progressivement ces lacunes et de renforcer les liens entre les milieux de vie.

Au-delà de la connectivité, l'aménagement des rues influence également la sécurité des déplacements, la convivialité des milieux de vie et la qualité du paysage ferréolais. Les interventions futures devraient ainsi chercher à mieux adapter les rues à leur contexte, notamment par l'apaisement de la circulation, le verdissement et une répartition plus équilibrée de l'espace entre les différents usagers.

L'objectif vise donc à intégrer systématiquement ces considérations aux projets municipaux et aux nouveaux développements, afin d'améliorer progressivement le maillage du réseau routier et actif, de préserver les corridors stratégiques et d'éviter la création de nouveaux secteurs isolés. Cette approche permettra d'accompagner la croissance du territoire tout en offrant davantage d'options de déplacement vers les quartiers, les services et les principales destinations.

Moyens de mise en œuvre

1.B.1	Intégrer les principes de mobilité durable aux projets de développement, de réaménagement et de réfection des rues locales.
1.B.2	Compléter le maillage du réseau routier et actif afin d'améliorer les connexions entre les secteurs du territoire.



1.B.1 Intégrer les principes de mobilité durable aux projets de développement, de réaménagement et de réfection des rues locales

Les projets de développement, de réaménagement et de réfection des rues locales représentent des occasions privilégiées pour améliorer progressivement les conditions de mobilité à Saint-Ferréol-les-Neiges. Plutôt que d'intervenir uniquement par des projets indépendants, la municipalité peut profiter des travaux déjà prévus pour corriger certaines discontinuités, formaliser et pérenniser des cheminements actuellement informels ainsi que d'adapter les rues aux caractéristiques des milieux qu'elles desservent.

Ce moyen de mise en œuvre vise donc à systématiser l'intégration des principes de mobilité durable à la planification des nouveaux développements, des réfections de rues et des projets de réaménagement. Il s'agit notamment de prévoir des gabarits de rue adaptés, une connectivité des différents réseaux de mobilité entre les quartiers et les différentes destinations, des mesures d'apaisement de la circulation et des aménagements adaptés à l'entretien hivernal.

Cette approche permettra d'améliorer graduellement la connectivité du territoire tout en évitant de reproduire les lacunes observées dans certains secteurs existants.

Stratégie de mise en œuvre

1. Exiger l'analyse des liens actifs et routiers dans les nouveaux projets de développement.
2. Profiter des projets de réfection de rues pour évaluer les possibilités de sécurisation, d'apaisement de la circulation, et de verdissement.
3. Prévoir une démarche de consultation des riverains lors des projets de réaménagement de rues locales.
4. Arrimer les travaux municipaux au réseau actif projeté et aux corridors de mobilité identifiés.
5. Prioriser les interventions selon les gains en connectivité, en sécurité et en qualité paysagère.

1.B.2 Compléter le maillage du réseau routier et actif afin d'améliorer les connexions entre les secteurs du territoire

Ce moyen de mise en oeuvre vise à compléter les connexions routières afin d'offrir des parcours plus directs entre les quartiers et vers les principales destinations. Le maillage permet aussi d'améliorer les services publics, tels que la sécurité civile, la collecte des matières résiduelles, le déneigement et les infrastructures municipales. Selon les situations, ces connexions pourront intégrer les besoins des piétons et des cyclistes, dans la mesure où elles font partie du réseau actif projeté.

L'amélioration du maillage représente une occasion d'accompagner la croissance future du territoire. Plusieurs secteurs de développement identifiés au plan d'urbanisme offrent des possibilités de créer de nouveaux liens entre les quartiers existants, de formaliser des corridors de mobilité et d'assurer une meilleure intégration des nouveaux projets au tissu urbain existant.

Ce moyen de mise en œuvre vise ainsi à préserver, planifier et réaliser les connexions routières jugées stratégiques pour le développement futur du territoire. L'objectif n'est pas uniquement d'ajouter de nouvelles infrastructures, mais également de profiter des opportunités de développement afin de créer un réseau plus cohérent, plus perméable et mieux adapté aux besoins de déplacement des résidents.

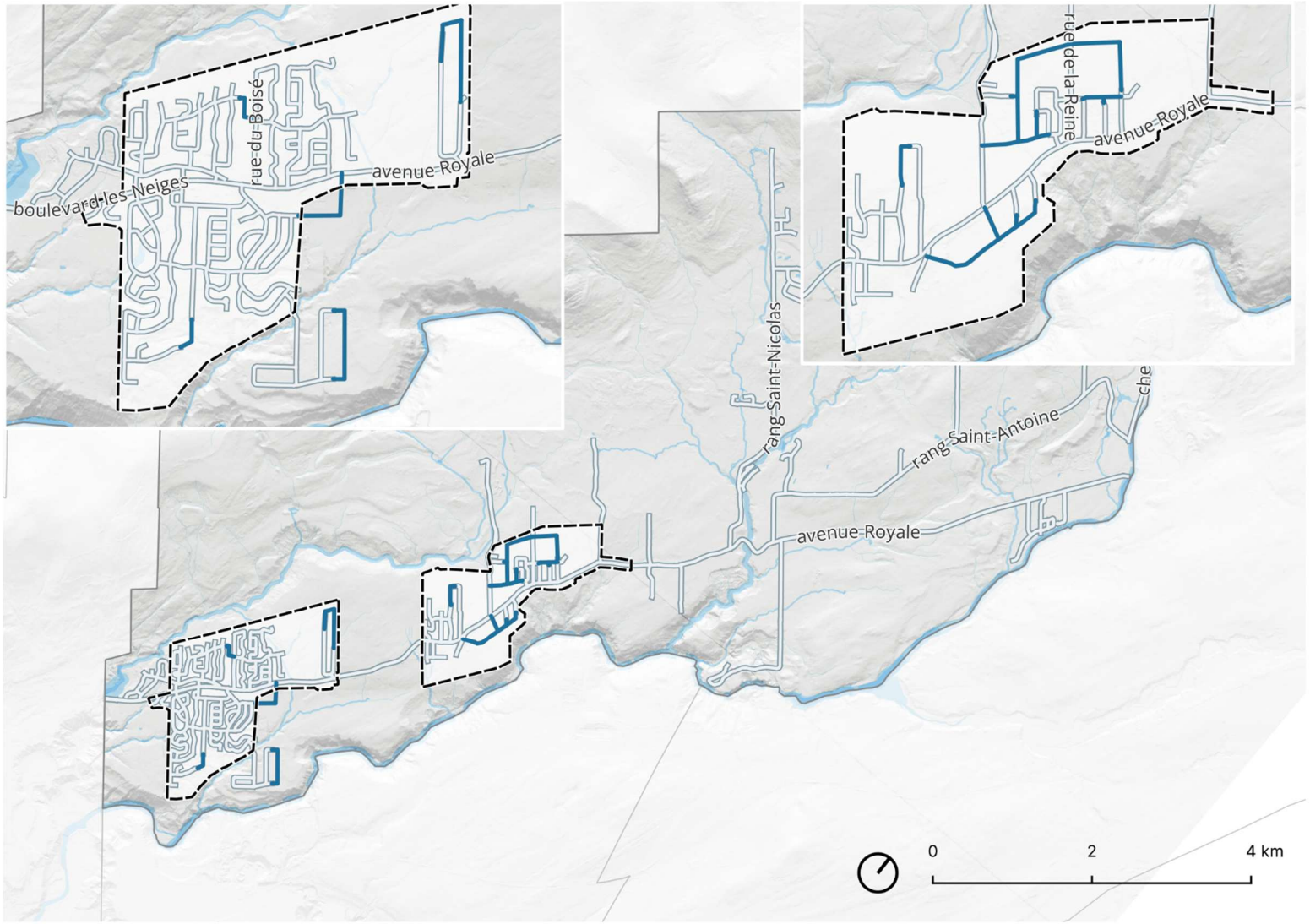
Stratégie de mise en œuvre

1. Intégrer le maillage du réseau routier au plan d'urbanisme.
2. Exiger l'analyse des options de connexion avec les quartiers existants et futurs dans les nouveaux projets de développement.
3. Prioriser les interventions selon les gains en connectivité, en accessibilité et en sécurité.
4. Préserver les emprises et corridors stratégiques nécessaires à la réalisation future des liens identifiés.
5. Réaliser progressivement les connexions au gré des projets de développement, de réaménagement ou d'acquisition foncière.

Carte 9 Maillage du réseau routier

Réseau routier projeté

Bouclage de rue



OBJECTIF 2.A

Développer un réseau actif sécuritaire, accessible et convivial reliant les milieux de vie aux principales destinations du territoire

Si la route 360, avec l'implantation projetée de la Route verte, sert de colonne vertébrale aux déplacements actifs est-ouest, elle ne répond pas à tous les besoins. Certains déplacements actifs pourraient éviter la route 360 étant donné la proximité entre les destinations et les quartiers résidentiels, tandis que d'autres déplacements exigent d'emprunter seulement une partie de l'axe principal afin de relier des destinations. L'amalgame des besoins requiert le développement d'un réseau utilitaire.

Cet objectif vise donc à développer ce réseau de déplacements actifs, de façon à ce qu'il soit :

- Sécuritaire : Première étape pour inciter la population à se déplacer à pied ou en vélo
- Accessible : Bien connecté aux générateurs de déplacement et déployé en continu, il offre une diversité d'aménagements et d'options de déplacement répondant à une variété de besoins.
- Convivial : Expérience de l'usager dans le réseau agrémenté par les niveaux d'aménagement.

Pour créer une redondance est-ouest dans la liaison entre les secteurs du Faubourg et du Village, le Plan de mobilité explore aussi la possibilité de formaliser des aménagements actifs sous l'emprise d'Hydro-Québec.

Moyens de mise en œuvre

2.A.1	Développer un réseau de mobilité active utilitaire pour l'ensemble du territoire.
2.A.2	Développer un corridor pour le vélo de montagne et le vélo de gravel sous la ligne d'Hydro-Québec afin d'offrir une nouvelle liaison entre les deux périmètres urbains.
2.A.3	Offrir une boucle locale paysagère pour les usagers de la Route verte, sur le rang Saint-Antoine.



2.A.1 Développer un réseau de mobilité active utilitaire pour l'ensemble du territoire.

Le réseau actif ferréolais est faiblement développé et discontinu. Si la configuration étroite de plusieurs rues locales génère des vitesses de circulation lentes et favorise la marche, il demeure qu'aucun réseau ne permet l'utilisation de parcours efficaces et diversifiés entre les différentes destinations. Or, pour encourager la pratique de la marche et du vélo, les réseaux cyclables et piétons devraient être continus, bien aménagés, signalés et connectés aux générateurs de déplacements.

Le présent objectif vise donc à développer un réseau de mobilité active utilitaire et structuré par la Route verte. Le réseau actif proposé priorise la création de liens continus entre les quartiers et les différentes destinations, et s'arrime avec les intersections à sécuriser identifiées. Il prévoit également de s'intégrer aux projets de développement immobilier et de certains raccordements de rue.

Le réseau actif est organisé en trois grandes catégories :

- **Corridor principal** : Il a pour fonction de relier les quartiers entre eux. L'objectif d'aménagement pour ce corridor est d'atteindre le plus haut niveau du réseau et les efforts qu'on y déploie doivent être priorisés. Ce corridor accueille une importante quantité de déplacements. Il correspond au tracé de la Route verte.
- **Corridors de connexion** : Ils ont pour fonction de connecter avec une destination et avec le corridor principal. Leur niveau d'aménagement peut être élevé si les conditions de site le permettent, mais une signalétique minimale peut suffire. La quantité de déplacements dans ces corridors est plus modeste.
- **Corridors locaux** : Ils ont pour fonction de terminer un déplacement actif vers la destination. Aucun aménagement n'est à prévoir pour ces axes qui accueillent une faible quantité de déplacements.

Pour les corridors de connexion, divers niveaux d'aménagement sont possibles, chacun comportant ses avantages, inconvénients et contraintes à prendre en compte. En voici les principaux éléments :

- **Infrastructure séparée physiquement de la circulation routière** : Ce niveau d'aménagement offre une protection et un confort accrus pour les piétons et cyclistes. Les éléments physiques qui permettent de séparer les voies véhiculaires des voies cyclables et piétonnes, par exemple une bordure ou une banquette, offrent le niveau maximum d'aménagement. Selon les conditions du site, des balises ou bollards peuvent être installés pour assurer une certaine séparation des circulations.
- **Infrastructure séparée visuellement de la circulation routière** : Ce niveau d'aménagement offre une protection et un confort appréciables pour les cyclistes et piétons. Aucun élément physique ne sépare les voies, mais le marquage et la signalisation indiquent clairement la séparation des circulations.
- **Aménagement partagé avec la circulation routière** : Ce niveau d'aménagement offre une protection et un confort minimaux pour les cyclistes et piétons. Seuls le marquage et la signalisation indiquent la fonction de partage de la route. Ces éléments permettent néanmoins aux divers usagers d'adopter des comportements sécuritaires sur la chaussée.

Le réseau piéton est organisé selon les mêmes paramètres de corridors et de niveaux d'aménagement que le réseau cyclable. Les nuances portent essentiellement sur le besoin d'avoir un trottoir dédié en milieux urbanisés.

L'approche multifonctionnelle entre les cyclistes et les piétons est préconisée dans le Plan de mobilité, afin d'optimiser l'espace disponible et les ressources allouées au développement des infrastructures. Autrement dit, les piétons peuvent circuler sur les mêmes corridors que les cyclistes, sauf exception.

Stratégie de mise en œuvre

1. Produire un plan de marquage et de signalisation pour l'ensemble du réseau actif projeté.
2. Profiter des projets de voirie pour rehausser, sur les corridors de connexion, le niveau d'aménagement au maximum de ce que permettent les contraintes locales.
3. Identifier les segments des corridors de connexion situés sur des terrains privés et conclure des ententes permettant d'assurer la continuité du réseau.

2.A.2 Développer un corridor pour le vélo de montagne et le vélo de gravel sous la ligne d'Hydro-Québec afin d’offrir une nouvelle liaison entre les deux périmètres urbains.

La route 360 constitue actuellement le seul axe continu permettant de traverser le territoire ferréolais d’est en ouest. Situé immédiatement au nord des périmètres urbains, le corridor de transport d’électricité d’Hydro-Québec représente ainsi une occasion stratégique de créer une liaison hors route entre le secteur du Faubourg et le noyau villageois. S’étendant sur environ 6,5 km entre le Mont-Sainte-Anne et la rue du Mont-Ferréol, ce corridor présente un potentiel audacieux pour le développement d’un nouveau lien actif à l’échelle municipale.

Le corridor accueille déjà différents usages selon les saisons, notamment la marche, le vélo, le ski de fond, le VTT et la motoneige. Sa largeur, sa continuité et son relief offrent un contexte favorable à l’aménagement d’un parcours destiné principalement au vélo de montagne et au vélo de gravel, tout en permettant le maintien de certains usages récréatifs complémentaires. La cohabitation entre les usagers devra toutefois être planifiée en fonction des saisons, de l’achalandage et des exigences de sécurité propres à chaque activité.

La faisabilité du parcours demeure à préciser. Le corridor traverse des secteurs caractérisés par des pentes importantes ainsi que par la présence de cours d’eau et de milieux humides. Il croise également deux voies de circulation, ce qui nécessitera une attention particulière afin d’assurer la sécurité des traversées et la continuité du parcours.

La majeure partie du corridor se situe à l’intérieur du parc du Mont-Sainte-Anne, tandis que son extrémité située dans le secteur du village traverse des propriétés privées. La fonction du parcours pourrait varier selon les secteurs. Dans le village, la configuration de la trame de rues et la proximité de certaines destinations pourraient favoriser une utilisation plus quotidienne du corridor comme lien de déplacement actif. Sur le reste du parcours, sa longueur, sa topographie et son niveau de difficulté pourraient davantage convenir à une pratique récréative.

Le corridor pourrait ainsi remplir une double fonction, à la fois comme axe récréatif à l’échelle municipale et comme lien de proximité dans certains secteurs. Son utilisation réelle dépendra notamment du profil des usagers, des points d’accès aménagés, des destinations desservies et du niveau de difficulté du parcours.

Une partie du corridor projeté correspond également au tracé du réseau fédéré de motoneige, comme prévu au moyen 3.B.1. Sa planification devra donc intégrer dès le départ sa vocation saisonnière : corridor cyclable et récréatif pendant la période sans neige et sentier fédéré de motoneige en hiver. Cette complémentarité permettrait de mutualiser certains travaux, droits de passage et démarches d’autorisation, tout en exigeant une coordination étroite des conditions d’aménagement, d’entretien et d’utilisation.

Une caractérisation détaillée devra permettre de documenter la topographie, les milieux hydriques et humides, les contraintes foncières, les usages existants ainsi que les conditions d’intervention à l’intérieur de l’emprise d’Hydro-Québec. Cette démarche permettra de préciser le tracé à privilégier, les aménagements requis, les modalités de cohabitation entre les usagers, les conditions d’exploitation saisonnière et les étapes de réalisation du corridor.

Stratégie de mise en œuvre

1. Élaborer un plan directeur pour l’ensemble du corridor, afin d’assurer la continuité du tracé, des usages, des accès et des standards d’aménagement.
2. Prioriser le tronçon du village, où le potentiel de déplacement utilitaire et de financement est le plus élevé.
3. Documenter les contraintes techniques, environnementales et foncières.
4. Valider la faisabilité auprès d’Hydro-Québec, des propriétaires et des partenaires concernés.
5. Confirmer l’admissibilité au financement avant d’engager des études détaillées.
6. Réaliser le projet par tronçons autonomes, compatibles avec le plan directeur et selon les occasions disponibles.
7. Maintenir le corridor complet comme une vision à long terme, conditionnelle à un partenariat et à un financement adéquats.

2.A.3 Offrir une boucle locale paysagère pour les usagers de la Route verte, sur le rang Saint-Antoine.

Le passage de la Route verte à Saint-Ferréol-les-Neiges offre l'occasion de faire découvrir aux cyclistes certains secteurs du territoire situés à proximité du parcours principal. Le rang Saint-Antoine présente à cet égard un intérêt comme itinéraire complémentaire, permettant d'offrir une boucle locale dans un environnement rural et paysager.

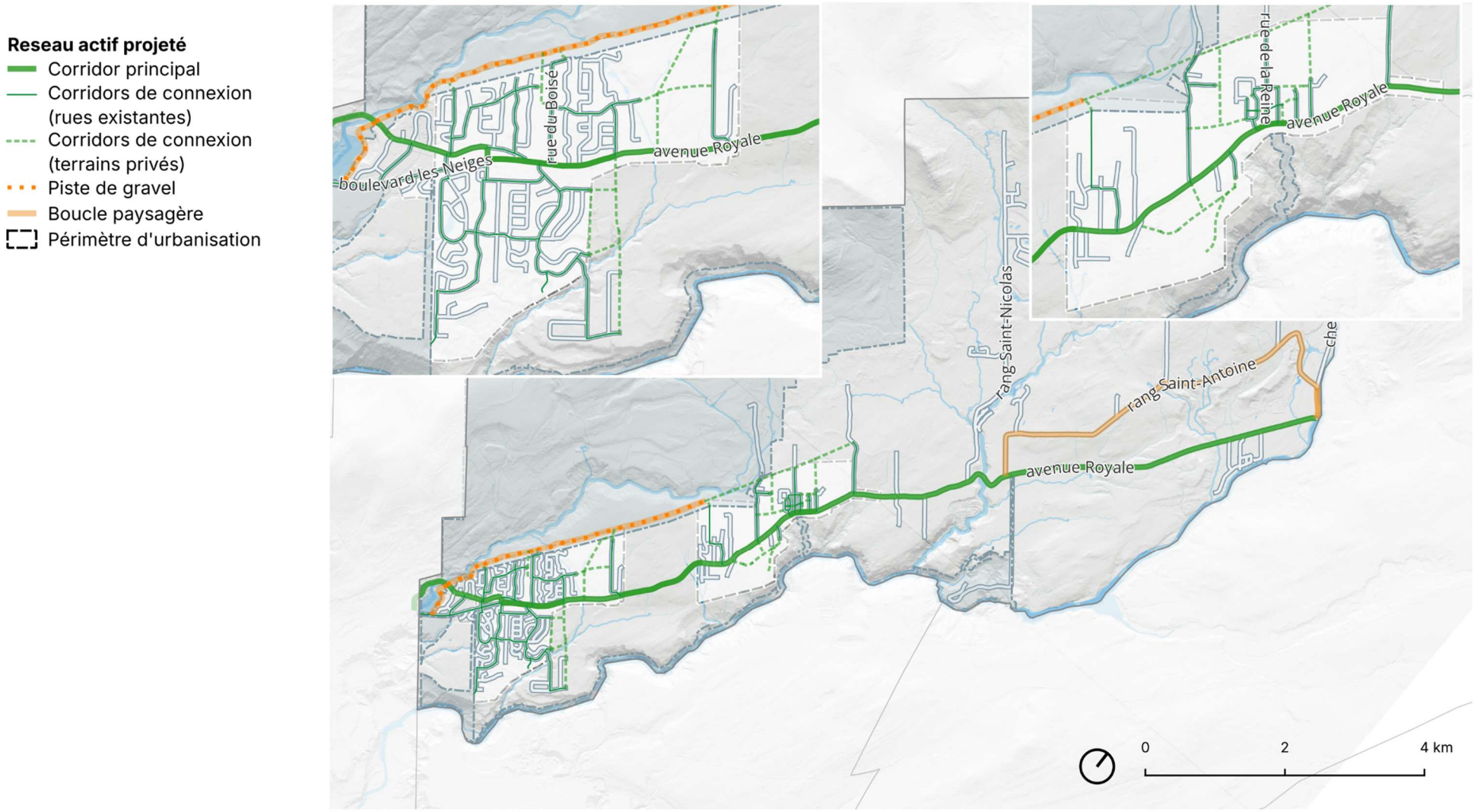
Ce moyen vise à rendre ce parcours facilement identifiable depuis la Route verte grâce à une signalétique complémentaire permettant aux cyclistes de comprendre l'itinéraire, ses caractéristiques et les points de raccordement au parcours principal. L'objectif n'est pas de créer un nouvel axe cyclable structurant, mais plutôt de mettre en valeur un parcours existant et d'élargir les possibilités offertes aux usagers de la Route verte.

La mise en place de cette boucle devra demeurer cohérente avec la signalétique du réseau cyclable municipal et avec celle de la Route verte. Le parcours devra également être évalué en fonction des conditions de circulation, de la visibilité, de la géométrie du rang Saint-Antoine et de la sécurité des raccordements au réseau principal.

Stratégie de mise en œuvre

1. Développer une signalétique complémentaire cohérente avec celle de la Route verte et du réseau cyclable municipal.
2. Implanter la signalétique et intégrer la boucle aux cartes et outils d'information destinés aux cyclistes.
3. Suivre l'utilisation du parcours et ajuster, au besoin, la signalisation ou les mesures de sécurité.

Carte 10 Réseau actif projeté



OBJECTIF 2.B

Créer une culture locale favorable aux déplacements actifs utilitaires.

Bien que Saint-Ferréol-les-Neiges bénéficie d'un réseau récréatif riche et d'une culture du plein air bien ancrée, le diagnostic révèle un écart important entre ces atouts et les conditions offertes à la marche et au vélo dans les milieux urbanisés. Outre les lacunes du réseau piéton et cyclable, le territoire compte peu d'équipements et de services complémentaires facilitant l'utilisation quotidienne du vélo.

Le contexte climatique ferréolais accentue également ces contraintes. Les conditions hivernales peuvent réduire le confort, la sécurité et la continuité des parcours, faisant de l'entretien saisonnier un facteur déterminant de leur utilisation à l'année.

Cet objectif vise à rendre les déplacements actifs plus simples, fiables et accessibles, tout en faisant progressivement de la marche et du vélo des choix naturels dans les habitudes de déplacement et dans l'identité municipale. Il repose sur l'adaptation de l'entretien des réseaux, le déploiement d'équipements complémentaires et la mise en place d'actions structurantes favorisant une véritable culture de la mobilité active.

Moyens de mise en œuvre

2.B.1	Adapter l'entretien et l'exploitation des réseaux aux besoins des déplacements actifs.
2.B.2	Déployer les équipements, services et outils nécessaires à un écosystème vélo complet, intuitif et accessible.
2.B.3	Intégrer pleinement le vélo dans l'identité de la municipalité via la démarche de certification Vélosympathique



2.B.1 Adapter l'entretien et l'exploitation des réseaux aux besoins des déplacements actifs

Les importantes accumulations de neige reçues à Saint-Ferréol-les-Neiges compliquent les déplacements actifs en hiver, notamment lorsque celle-ci limite les accès ou rapproche les usagers des voies de circulation. Toutefois, la qualité de l'entretien durant le reste de l'année est déterminante, puisque la majorité des déplacements actifs s'effectuent entre mai et octobre.

Le nettoyage tardif ou incomplet des rues et des voies cyclables ainsi que l'accumulation de sable et de débris réduisent la sécurité, le confort et la durée réelle de la saison cyclable. L'axe de la Route verte doit faire l'objet d'un niveau de service prioritaire et prévisible, mais les pratiques locales à l'égard de l'épandage et le ramassage d'abrasifs l'hiver limitent l'efficacité des opérations d'entretien. En effet, une importante quantité de sable est utilisée sur nos routes l'hiver et celle-ci se retrouve sur les cours avant des résidences. Les riverains procèdent ainsi au ramassage du sable en le laissant en bordure de rue. La municipalité ramasse ensuite le sable, mais les opérations prennent beaucoup de temps et retardent l'ouverture des voies cyclables et piétonnes.

Afin de rendre les réseaux actifs fiables et attrayants, la Municipalité doit établir des standards d'entretien saisonniers, officialiser les périodes de mise en service et prioriser les liens desservant les principales destinations.

Stratégie de mise en œuvre

1. Définir un réseau actif prioritaire, comprenant notamment l'axe de la Route verte et les liens vers les principales destinations.
2. Établir et officialiser une période annuelle de mise en service, en devançant l'ouverture printanière des parcours prioritaires.
3. Prévoir au moins deux nettoyages complets par année sur l'axe de la Route verte, soit un nettoyage printanier hâtif et une seconde intervention en cours de saison.
4. Établir des niveaux de service saisonniers pour le balayage, l'enlèvement des débris, la végétation, le drainage, la surface de roulement et la signalisation.
5. Prioriser le déneigement et le maintien d'accès sécuritaires aux principaux arrêts de transport collectif.
6. Documenter les pratiques et les besoins en déplacements actifs hivernaux afin d'évaluer, à plus long terme, la pertinence d'adapter les niveaux de service.

2.B.2 Déployer les équipements, services et outils nécessaires à un écosystème vélo complet, intuitif et accessible

La présence d'un réseau cyclable ne suffit pas à rendre l'usage du vélo pratique au quotidien. Un véritable écosystème vélo doit également répondre aux besoins qui précèdent, accompagnent et suivent le déplacement : stationner son vélo, s'orienter, effectuer une réparation mineure, repérer les services disponibles ou accéder à une solution de mobilité adaptée.

Un écosystème complet offre une chaîne de services cohérente, sans rupture importante entre le départ, le parcours et la destination. Il est intuitif lorsque les équipements sont visibles, faciles à repérer et à utiliser, implantés aux endroits attendus et présentés de manière uniforme. Il est enfin accessible lorsqu'il répond aux besoins de différents profils d'usagers, qu'il demeure abordable et qu'il est offert à proximité des principales destinations et des réseaux actifs.

La Municipalité peut contribuer à cet écosystème en agissant sur ses propres équipements, sur la réglementation d'urbanisme, sur l'information aux usagers et sur le développement de partenariats ou de projets pilotes. Les interventions devront être adaptées aux types de destinations, à la durée des déplacements et aux besoins réels des usagers.

Stratégie de mise en œuvre

1. Dresser le portrait de l'offre existante, des besoins et des secteurs insuffisamment desservis.
2. Définir des principes et des standards communs pour la localisation, la conception, la visibilité et l'entretien des équipements.
3. Établir les priorités et le séquencement du déploiement selon les destinations, l'achalandage et la continuité des réseaux actifs.
4. Préciser les responsabilités, les partenariats et les sources de financement nécessaires à la mise en œuvre et à l'entretien.
5. Expérimenter certains services sous forme de projets pilotes, puis évaluer leur pertinence avant de les pérenniser ou de les étendre.
6. Assurer un suivi périodique de l'offre et de son utilisation afin d'ajuster les interventions aux besoins observés

2.B.3 Intégrer pleinement le vélo dans l’identité de la municipalité via la démarche de certification Vélosympathique

Le développement d’une véritable culture vélo ne repose pas uniquement sur la présence d’aménagements cyclables. Il suppose que le vélo soit pris en compte de façon cohérente dans la planification municipale, les équipements, les communications, les activités de sensibilisation et d’encouragement ainsi que dans les décisions qui influencent les conditions de déplacement.

La démarche de certification Vélosympathique, mise en place par Vélo Québec, offre un cadre structuré permettant d’évaluer et de faire progresser cette culture vélo. Elle repose sur cinq champs d’action complémentaires : l’Environnement, l’Éducation, l’Encouragement, l’Évaluation et la planification et l’Équité. Elle permet ainsi de dresser un portrait global des actions déjà réalisées par la Municipalité, d’identifier les aspects à améliorer et d’obtenir une rétroaction externe sur les priorités à privilégier.

Au-delà de la reconnaissance associée à la certification, cette démarche doit être utilisée comme un outil d’amélioration continue. Elle permettra de faire converger les différentes interventions du Plan de mobilité, de mobiliser les services municipaux et les partenaires concernés et de faire progressivement du vélo un élément identifiable de la mobilité, du milieu de vie et de l’offre récréotouristique de Saint-Ferréol-les-Neiges. Vélo Québec présente d'ailleurs explicitement la préparation de la candidature et la rétroaction comme des outils permettant de structurer les actions futures d'une collectivité.

Stratégie de mise en œuvre

1. Dresser le portrait des actions municipales existantes et projetées en faveur du vélo.
2. Identifier les écarts, les actions manquantes et les possibilités d’amélioration.
3. Mobiliser les services municipaux et les partenaires concernés.
4. Préparer et déposer une candidature à la certification Vélosympathique.
5. À partir de la rétroaction obtenue, intégrer les recommandations prioritaires.
6. Documenter périodiquement les progrès réalisés.

OBJECTIF 3.A

Structurer l’accès actif aux principales destinations de plein air et récréotouristiques

Saint-Ferréol-les-Neiges bénéficie d’une proximité exceptionnelle entre ses milieux de vie et ses principales destinations de plein air, notamment le parc du Mont-Sainte-Anne et le sentier Mestachibo. Cette proximité se traduit par la présence de plusieurs accès locaux empruntés par les résidents.

Plusieurs de ces passages prennent naissance dans une emprise publique ou sur un terrain municipal, tandis que d’autres traversent des propriétés privées. Leur statut, leurs règles d’accès et leurs conditions d’entretien demeurent toutefois variables et rarement perceptibles sur le terrain. Il est ainsi souvent difficile pour un usager de déterminer si un accès est public ou privé, officiel ou simplement toléré.

L’objectif consiste à structurer un réseau d’accès cohérent et lisible. Il ne s’agit pas de formaliser systématiquement tous les passages existants, mais de déterminer lesquels doivent être reconnus, aménagés, maintenus, redirigés ou abandonnés. Cette démarche devra également assurer leur raccordement aux réseaux actifs, clarifier les responsabilités d’entretien et limiter les impacts sur les propriétés privées, les milieux naturels et les quartiers adjacents.

Moyens de mise en œuvre

3.A.1	Formaliser, en collaboration avec la Sépaq, les accès locaux vers le Parc du Mont-Sainte-Anne
3.A.2	En collaboration avec la Corporation des sentiers récréotouristiques de la Côte-de-Beaupré, mettre à jour et uniformiser la signalétique des divers accès au sentier Mestachibo



3.A.1 Formaliser, en collaboration avec la Sépaq, les accès locaux vers le Parc du Mont-Sainte-Anne

À partir des quartiers existants, des sentiers permettent déjà de rejoindre directement le parc du Mont-Sainte-Anne sans passer par l'accès officiel situé sur le rang Saint-Julien. Ces accès présentent toutefois des réalités très variables : certains prennent naissance dans l'emprise publique ou sur des terrains municipaux, tandis que d'autres empruntent des propriétés privées; certains sont utilisés à l'année, d'autres de façon saisonnière; leur niveau d'aménagement, d'entretien et de signalétique demeure également inégal. Cette diversité favorise une certaine perméabilité entre les milieux de vie et le parc, mais limite le respect des règles d'accès au site.

La formalisation des accès locaux vise à transformer cet ensemble de passages en un réseau cohérent et lisible, où chaque accès possède une fonction clairement définie. Ceux-ci pourront ainsi recevoir un niveau d'aménagement, de signalisation et de gestion adapté à leur rôle. Cette démarche permettra également de clarifier les droits de passage et les responsabilités des différents partenaires, puis d'harmoniser l'information diffusée par la Municipalité et la Sépaq afin que les usagers puissent reconnaître facilement les accès autorisés et leurs conditions d'utilisation.

Stratégie de mise en œuvre

1. Inventorier et caractériser chaque accès.
2. Évaluer les options pour chaque passage selon sa pertinence, sa faisabilité, ses impacts et les besoins des quartiers desservis.
3. Valider les orientations avec la SÉPAQ et les propriétaires concernés.
4. Définir un concept commun d'aménagement, de signalisation et de gestion.
5. Formaliser les ententes et réaliser les aménagements.
6. Mettre à jour les cartes, la signalisation et les outils d'information de la Municipalité et de la SÉPAQ.
7. Suivre l'utilisation des accès et ajuster leur aménagement ou leur gestion en fonction des problèmes observés.

3.A.2 En collaboration avec la Corporation des sentiers récréotouristiques de la Côte-de-Beaupré, mettre à jour et uniformiser la signalétique des divers accès au sentier Mestachibo

Le sentier Mestachibo est accessible à partir de différents points sur le territoire, dont la signalétique varie actuellement quant à sa visibilité, à son contenu et à sa présentation. Cette situation peut rendre certains accès plus difficiles à repérer et nuire à la compréhension du parcours, notamment pour les visiteurs moins familiers avec le territoire.

En collaboration avec la Corporation des sentiers récréotouristiques de la Côte-de-Beaupré, la Municipalité souhaite améliorer la cohérence et la lisibilité de la signalétique. La démarche pourra notamment porter sur l'identification des accès, l'orientation vers le sentier, l'information destinée aux usagers ainsi que, lorsque pertinent, les indications relatives au stationnement et aux conditions d'utilisation. La mise à jour de la signalétique contribuera ainsi à faciliter l'accès au Mestachibo et à offrir une expérience plus intuitive aux usagers.

Stratégie de mise en œuvre

1. Collaborer à inventorier et à caractériser chaque accès.
2. Définir un concept commun de signalisation.
3. Formaliser les ententes et réaliser les aménagements.
4. Mettre à jour les cartes, la signalisation et les outils d'information de la Municipalité et de la Corporation.
5. Suivre l'utilisation des accès et ajuster leur aménagement ou leur gestion en fonction des problèmes observés.

OBJECTIF 3.B

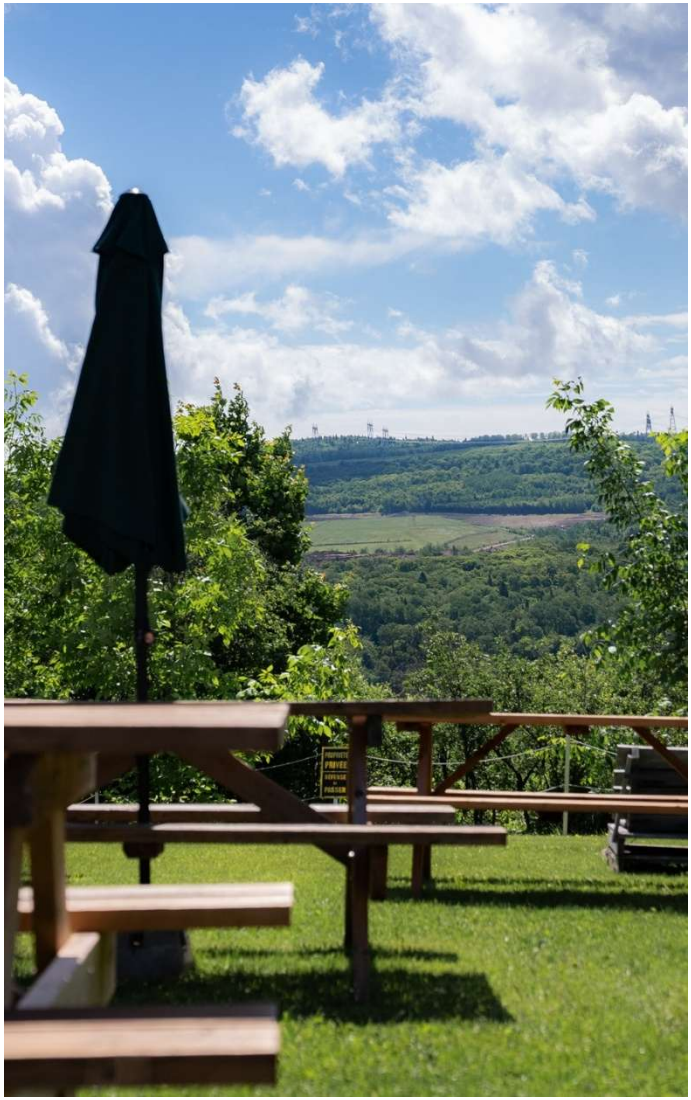
Mettre en valeur les attraits naturels et récréotouristiques tout en assurant une gestion durable des déplacements associés à leur fréquentation

Les activités et événements du Mont-Sainte-Anne génèrent des déplacements qui dépassent les limites du site et touchent directement Saint-Ferréol-les-Neiges, notamment par la circulation, le stationnement, l'hébergement et la fréquentation des commerces. L'évolution du parc du Mont-Sainte-Anne sous la gestion de la Sépaq pourrait également accroître les besoins de mobilité associés à sa fréquentation.

L'objectif vise à anticiper, coordonner et encadrer ces déplacements, à consolider les réseaux qui soutiennent les activités récréotouristiques et à maximiser leurs retombées locales, tout en limitant leurs effets sur le réseau routier et les milieux de vie. Sa mise en œuvre repose notamment sur l'amélioration de la connectivité du réseau de motoneige et sur une meilleure gestion des flux associés aux périodes de forte fréquentation et aux événements.

Moyens de mise en œuvre

3.B.1	Compléter le réseau fédéré de motoneige dans la partie ouest du territoire.
3.B.2	Encadrer les flux touristiques et événementiels afin de réduire les conflits d'usage et de mieux intégrer les visiteurs aux milieux de vie.



3.B.1 Compléter le réseau fédéré de motoneige dans la partie ouest du territoire.

Le moyen vise à compléter le segment manquant du sentier régional 320 afin d'assurer la continuité du réseau fédéré dans la partie ouest du territoire et de consolider la boucle régionale autour du Mont-Sainte-Anne.

La réalisation du tronçon devra être planifiée en collaboration avec le Club d'auto-neige Le Sapin d'Or et arrimée au corridor récréatif projeté sous l'emprise d'Hydro-Québec. Elle devra également s'accompagner d'une révision des parcours locaux et de la réglementation municipale afin de maintenir des accès sécuritaires aux commerces et aux établissements d'hébergement, tout en limitant les conflits avec les résidents et les autres usagers.

Stratégie de mise en œuvre

1. Soutenir le Club d'auto-neige Le Sapin d'Or dans la réalisation du tronçon.
2. Arrimer le projet de sentier fédéré à la planification du corridor actif prévu au moyen 2.A.2.
3. Adapter les parcours locaux et la réglementation municipale après la mise en service du tronçon.
4. Assurer un suivi de la cohabitation entre les usages récréatifs et les milieux de vie.

3.B.2 Encadrer les flux touristiques et événementiels afin de limiter les conflits d'usage et de bien intégrer les visiteurs aux milieux de vie

L'encadrement de ces périodes d'affluence doit permettre d'anticiper les besoins, de coordonner les interventions avec la Sépaq, la Ville de Beaupré, les organisateurs et les entreprises locales, puis de définir des mesures proportionnées à l'ampleur de chaque événement. Il doit également faciliter l'orientation des visiteurs vers les lieux appropriés, préserver l'accès aux propriétés et aux commerces et limiter les débordements dans les secteurs résidentiels.

Stratégie de mise en œuvre

1. Documenter les événements, les flux générés et les secteurs sensibles.
2. Coordonner les mesures avec la Sépaq, la Ville de Beaupré, les organisateurs et les entreprises.
3. Prévoir, au besoin, un plan de circulation, de stationnement et d'accueil des visiteurs.
4. Évaluer l'utilisation temporaire de certains stationnements municipaux.
5. Informer les résidents et ajuster les mesures après les événements.

OBJECTIF 4.A

Améliorer l’offre de transport collectif et l’accessibilité aux arrêts

L’attractivité du transport collectif dépend autant de la qualité du service offert que de la facilité d’accéder aux arrêts. À Saint-Ferréol-les-Neiges, le faible nombre de départs des services par autobus, les temps de parcours élevés et la couverture inégale du territoire limitent son utilisation pour les déplacements réguliers, particulièrement en période de pointe.

L’accessibilité et la qualité des arrêts d’autobus présentent également plusieurs lacunes. Certains sont dépourvus d’aménagements adaptés ou difficilement accessibles à pied depuis les secteurs résidentiels. Ces conditions réduisent la sécurité, l’accessibilité et le confort du service.

Cet objectif vise donc à agir simultanément sur l’offre et sur l’accès au réseau : mettre à niveau les arrêts, revoir au besoin les parcours et leur localisation à l’intérieur des périmètres urbains, puis augmenter le nombre de départs et de retours en période de pointe afin de rendre le transport collectif plus accessible, fiable et compétitif.

Moyens de mise en œuvre

4.A.1	Améliorer l’accessibilité au transport collectif en optimisant les tracés et la localisation des arrêts dans les périmètres urbains.
4.A.2	Mettre à niveau l’aménagement des arrêts de transport en commun afin d’en améliorer la sécurité, l’accessibilité et le confort.
4.A.3	Augmenter la part modale du transport collectif par l’ajout de départs et de retours en période de pointe.



4.A.1 Améliorer l’accessibilité au transport collectif en optimisant les tracés et la localisation des arrêts dans les périmètres urbains.

La répartition actuelle des arrêts donne l’impression d’une couverture relativement complète des périmètres urbains. Cette lecture doit toutefois être nuancée, puisque les circuits ne répondent pas tous aux mêmes besoins. Les services de pointe vers Québec demeurent principalement concentrés sur l’avenue Royale et le boulevard des Neiges, laissant certains secteurs résidentiels, notamment dans le Faubourg Sud, à une distance de marche importante de ces parcours. Le Bus 360 dessert plus directement certains quartiers, mais assure une fonction locale et régionale différente et ne remplace pas les services pendulaires.

L’amélioration de la couverture doit être planifiée dès le départ en étroite collaboration avec PLUmobile et conciliée avec la rapidité et la fiabilité du service. L’ajout d’arrêts ou de détours peut réduire la distance de marche pour certains usagers, mais aussi allonger le temps de parcours et diminuer l’attractivité du transport collectif. À l’inverse, le déplacement ou le retrait d’un arrêt peut perturber les habitudes des usagers. Les modifications devront donc procurer un gain réel d’accessibilité, demeurer compatibles avec les contraintes d’exploitation et faire l’objet d’une communication claire avant leur entrée en vigueur.

Stratégie de mise en œuvre

1. Établir avec PLUmobile le portrait de la couverture réelle de chaque circuit, de ses contraintes d’exploitation et de ses possibilités d’ajustement.
2. Identifier les secteurs et les destinations insuffisamment desservis et estimer leur potentiel d’achalandage.
3. Élaborer différents scénarios, notamment l’ajout, le déplacement ou le retrait d’arrêts ainsi que des ajustements ponctuels aux tracés.
4. Comparer les scénarios selon les gains de distance de marche, les temps de parcours, les coûts et les contraintes d’exploitation.
5. Communiquer et mettre en exploitation les changements retenus et en suivre les effets sur l’achalandage et la performance du service.

4.A.2 Mettre à niveau l'aménagement des arrêts de transport en commun afin d'en améliorer la sécurité, l'accessibilité et le confort.

La qualité des arrêts constitue une composante essentielle de l'expérience des usagers. À Saint-Ferréol-les-Neiges, plusieurs zones d'arrêt sont peu aménagées ou dépourvues d'un espace clairement délimité pour l'embarquement et le débarquement. Seuls quelques arrêts disposent d'une dalle, d'un banc ou d'un abribus. Ces lacunes réduisent le confort et la sécurité des usagers, particulièrement lors des intempéries et durant la période hivernale.

Les besoins d'aménagement diffèrent toutefois selon la fonction réelle de chaque arrêt et de chaque direction. La priorité doit être accordée aux arrêts où des montées sont effectuées et où les usagers sont susceptibles d'attendre l'autobus. Ceux-ci devraient offrir une aire d'attente sécuritaire et accessible ainsi que, selon leur fréquentation, un banc, un abribus et de l'information aux voyageurs. Cette analyse doit tenir compte des caractéristiques propres à chaque parcours, puisque certains arrêts associés au trajet de retour pourraient également servir à des déplacements locaux, notamment avec le Bus 360.

Les arrêts principalement utilisés pour la descente ne nécessitent pas toujours les mêmes équipements d'attente. Ils devraient néanmoins comporter une surface stable, dégagée et accessible permettant aux passagers de descendre du véhicule en sécurité et de rejoindre le réseau piéton.

L'accessibilité doit être envisagée selon les principes de conception universelle et répondre aux besoins des différentes personnes à mobilité réduite, notamment les enfants, les personnes aînées, les personnes ayant une limitation motrice, sensorielle ou cognitive ainsi que les usagers transportant une poussette, des bagages ou du matériel. La mise à niveau doit donc porter autant sur l'arrêt lui-même que sur le cheminement permettant d'y accéder.

Stratégie de mise en œuvre

1. Caractériser chaque zone d'arrêt, dans les deux directions, selon les montées et les descentes effectuées, la fréquentation, l'accessibilité, la sécurité, le niveau d'aménagement et les contraintes foncières.
2. Prioriser les arrêts où un temps d'attente est anticipé, particulièrement ceux qui sont les plus fréquentés, les plus déficients ou situés près de destinations importantes.
3. Définir des niveaux d'aménagement adaptés à la fonction de chaque arrêt : aire d'attente, mobilier, abri et information pour les arrêts de montée; dalle sécuritaire et cheminement accessible pour les arrêts principalement utilisés pour la descente.
4. Établir des critères communs de conception concernant les surfaces, les cheminements, l'embarquement, la signalisation, l'information aux usagers et l'entretien saisonnier.
5. Évaluer les ententes ou servitudes nécessaires lorsque l'emprise publique ne permet pas d'aménager adéquatement l'arrêt.
6. Planifier la mise à niveau progressive des arrêts prioritaires et intégrer systématiquement leurs besoins aux projets routiers et aux opérations d'entretien.

4.A.3 Augmenter la part modale du transport collectif par l'ajout de départs et de retours en période de pointe.

Les déplacements se concentrent fortement durant les périodes de pointe. Le matin, près de 85 % des déplacements quittant le secteur vers l'extérieur se dirigent vers Québec ou vers Beaupré–Sainte-Anne-de-Beaupré. Malgré cette concentration favorable au transport collectif, l'automobile représente environ 88 % des déplacements produits, contre moins de 1 % pour le transport collectif. L'offre actuelle, limitée à quelques départs et retours à heures fixes, demeure ainsi trop peu flexible pour répondre à la diversité des besoins et constituer une solution concurrentielle à l'automobile.

La bonification de l'offre pourrait prendre différentes formes. Elle pourrait comprendre l'ajout de services directs vers Québec ou l'évolution du Bus 360 vers une offre hybride combinant une desserte en pointe et une desserte hors pointe sur l'axe Saint-Ferréol–Beaupré–Sainte-Anne-de-Beaupré. La plus courte distance de ce parcours pourrait réduire les coûts d'exploitation et permettre d'offrir une fréquence plus élevée.

Saint-Ferréol-les-Neiges souhaite également maintenir et consolider son rôle de point de départ des parcours d'autobus de la Côte-de-Beaupré. Cette fonction permet d'assurer une desserte complète et prévisible de la municipalité et devra s'appuyer sur un pôle de mobilité offrant les espaces nécessaires à des opérations sécuritaires, efficaces et évolutives.

Cette amélioration doit accompagner la croissance anticipée de la municipalité, dont la population devrait augmenter d'environ 20 % d'ici 2041. Sans bonification du transport collectif, les déplacements générés par cette croissance risquent d'être absorbés principalement par l'automobile, accentuant les émissions de gaz à effet de serre et la pression sur le réseau routier. La desserte des secteurs en développement devra donc être intégrée à la planification du service, sans compromettre la rapidité et la fiabilité des parcours de pointe.

Stratégie de mise en œuvre

1. Documenter les besoins actuels et futurs.
2. Définir avec PLUmobile différents scénarios de bonification.
3. Consolider Saint-Ferréol-les-Neiges comme point de départ des parcours d'autobus de la Côte-de-Beaupré.
4. Arrimer le développement des services de transport collectif à l'aménagement d'un pôle de mobilité.
5. Intégrer le transport collectif au développement immobilier.
6. Faire reconnaître la bonification du service comme une priorité régionale.
7. Déployer progressivement l'offre retenue.

OBJECTIF 4.B

Développer l'intermodalité et les solutions de mobilité partagée

L'intermodalité et la mobilité partagée contribuent toutes deux à élargir les choix de déplacement, mais reposent sur des mécanismes distincts. L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes au cours d'un même déplacement. Elle exige donc des lieux où la transition entre la marche, le vélo, l'automobile et le transport collectif peut s'effectuer simplement, rapidement et en sécurité.

La mobilité partagée repose plutôt sur l'utilisation commune d'un véhicule ou d'un service par plusieurs personnes selon leurs besoins. Elle comprend notamment l'autopartage, le vélopartage et le covoiturage. Ces solutions peuvent offrir davantage de flexibilité, faciliter certains déplacements de premier ou de dernier kilomètre et réduire la nécessité de posséder ou d'utiliser systématiquement un véhicule individuel.

À Saint-Ferréol-les-Neiges, l'intermodalité peut être structurée à court et moyen terme autour d'un pôle de mobilité au cœur du Village, complété par quelques espaces de stationnement incitatif situés près des arrêts d'autobus, notamment dans le Faubourg. La mobilité partagée demeure plus exploratoire. Le sondage mesure directement l'intérêt pour une offre municipale de vélos électriques en libre-service. Parmi les 564 répondants, 29 % se disent très ou assez intéressés, tandis que 64 % se montrent peu ou aucunement intéressés; 7 % n'ont pas d'opinion. Ces résultats indiquent un certain intérêt, mais minoritaire, qui justifie d'explorer cette solution de manière prudente, notamment par une étude de faisabilité ou un projet pilote ciblé, plutôt que de présumer qu'un service permanent serait viable. Le sondage ne permet toutefois pas de mesurer directement la demande pour l'autopartage ou le covoiturage. Leur déploiement devra donc être précédé d'une évaluation des besoins, des partenaires potentiels et des conditions de viabilité.

Moyens de mise en œuvre

4.B.1	Structurer des lieux d'intermodalité facilitant le rabattement vers le transport collectif et le passage entre les différents modes.
4.B.2	Explorer et soutenir des solutions de mobilité partagée adaptées au contexte ferréolais.



4.B.1 Structurer des lieux d'intermodalité facilitant le rabattement vers le transport collectif et le passage entre les différents modes

L'intermodalité ne repose pas uniquement sur la présence de plusieurs équipements au même endroit. Elle exige une organisation cohérente de l'espace permettant aux usagers de passer facilement d'un mode à l'autre, avec des cheminements clairs, des espaces sécuritaires et une information facilement accessible.

Le cœur du Village constitue le principal emplacement envisagé pour l'aménagement d'un pôle de mobilité. Sa proximité avec les services municipaux, les commerces, le réseau actif et les parcours d'autobus permettrait d'y regrouper les principales fonctions nécessaires au rabattement vers le transport collectif. Ce pôle devrait également soutenir le rôle de Saint-Ferréol-les-Neiges comme point de départ des parcours d'autobus de la Côte-de-Beaupré et offrir une capacité suffisante pour accompagner la croissance future du service.

Ce pôle de mobilité pourrait être complété par l'utilisation de cases de stationnement déjà existantes à proximité de certains arrêts stratégiques. L'objectif n'est pas de créer de nouvelles surfaces de stationnement, mais de réserver ou de partager ponctuellement des cases disponibles afin de faciliter le rabattement vers le transport collectif.

Au moins un emplacement devrait être prévu dans le Faubourg, en privilégiant le partage de stationnements municipaux existants lorsque leur capacité et leurs usages le permettent, tout en demeurant ouvert aux possibilités d'ententes avec des propriétaires privés. Le partage de cases situées sur le terrain d'un commerce peut également générer des retombées pour celui-ci, puisque les usagers du transport collectif peuvent profiter de leur passage pour y effectuer des achats.

Stratégie de mise en œuvre

1. Documenter les besoins de rabattement vers le transport collectif et inventorier les espaces pouvant soutenir l'intermodalité.
2. Définir avec PLUmobile les fonctions et les besoins opérationnels du pôle de mobilité du Village.
3. Arrimer sa planification aux projets municipaux et aux interventions prévues dans le cœur du Village.
4. Identifier et comparer les emplacements possibles pour des stationnements incitatifs ciblés, notamment dans le Faubourg.
5. Évaluer les sites selon leur accessibilité, leur sécurité, leur capacité, leur entretien hivernal et leur compatibilité avec les usages existants.
6. Préciser le concept, les partenariats, les responsabilités et le financement nécessaires.
7. Réaliser progressivement les aménagements et en suivre l'utilisation.

4.B.2 Explorer et soutenir des solutions de mobilité partagée adaptées au contexte ferréolais.

La mobilité partagée pourrait compléter les modes existants en offrant des solutions plus souples pour les déplacements qui sont difficiles à effectuer uniquement à pied, à vélo ou en transport collectif. Trois avenues peuvent être considérées : l'autopartage, le vélopartage et le covoiturage.

L'autopartage pourrait répondre à certains besoins occasionnels de ménages ne souhaitant pas posséder plusieurs véhicules. Le vélopartage, notamment avec des vélos à assistance électrique, pourrait faciliter les déplacements entre les milieux de vie, les services et certaines destinations récréatives. Le covoiturage pourrait quant à lui mieux structurer des pratiques déjà présentes pour les déplacements vers Beaupré, Sainte-Anne-de-Beaupré ou Québec.

Le potentiel de ces solutions demeure toutefois à démontrer dans un territoire de faible densité, marqué par des distances importantes, des variations saisonnières et une forte motorisation des ménages. La Municipalité ne devrait donc pas présumer qu'un modèle adapté aux grands centres urbains peut être reproduit directement. Elle devrait plutôt documenter les besoins, rechercher des partenaires et expérimenter, lorsque les conditions sont favorables, les solutions présentant le meilleur potentiel.

Stratégie de mise en œuvre

1. Documenter les pratiques existantes et les besoins non comblés en matière de déplacements locaux et régionaux.
2. Évaluer séparément le potentiel de l'autopartage, du vélopartage et du covoiturage, selon les clientèles, les destinations et les périodes d'utilisation.
3. Préciser les conditions de viabilité de chaque solution, notamment la demande, les coûts, la saisonnalité, la localisation et le modèle d'exploitation.
4. Consulter les fournisseurs, PLUmobile, la MRC, les municipalités voisines et les partenaires locaux.
5. Identifier la solution ou la combinaison de solutions la plus prometteuse et les lieux où elle pourrait être offerte.
6. Mettre en œuvre un projet pilote limité dans le temps, accompagné d'une communication ciblée.
7. Évaluer l'utilisation, les coûts et la satisfaction des usagers, puis décider de maintenir, d'adapter ou de mettre fin au service.

