MUNICIPALITÉ DE
Saint-Ferréol
les-Neiges

Plan de mobilité

Pour consultation

Martin Robichaud, urb.

Présentation publique

2026-10-14

Ordre du jour

- *18h30* **– Accueil des citoyens**
- *18h30 à 20h* **- Présentation du plan de mobilité**
- *20h à 21h* **- Période d'échanges**

Planification du territoire

Refonte du plan et des règlements d'urbanisme



- ***Juin à novembre 2025****: Collecte de données et analyses*
- ***Décembre 2025 et janvier 2026:*** *Sondage et ateliers collaboratifs*
- ***Février à juin 2026:*** *Production du plan d'urbanisme*
- ***Juillet 2026 à mai 2027*** *: Rédaction règlementaire*
- ***Juin à septembre 2027*** *: Révision*
- ***Octobre 2027 à mars 2028*** *: Procédures d'adoption*
- ***Avril 2028*** *: Objectif visé pour l'entrée en vigueur*

Plan de mobilité



- ***Septembre à novembre 2025****: Collecte de données et analyses*
- ***Décembre 2025 et janvier 2026:*** *Sondage et ateliers collaboratifs*
- ***Février à juin 2026:*** *Production du plan de mobilité*
- ***Juillet à septembre 2026****: Révision*
- ***14 Octobre au 13 novembre 2026:*** *Période de consultation*
- ***Décembre 2026:*** *Adoption*
- ***2027++:*** *Mise-en-oeuvre*

Plan de mobilité - Consultation

- **Du 14 octobre au 13 novembre 2026**
  - Après la présentation, 3 documents seront disponibles sur notre site internet, section Services aux citoyens / Planification du territoire
  - Veuillez nous transmettre vos commentaires, demandes, questions et opinions jusqu'au 13 novembre: urbanisme@sflneiges.com

Présentation



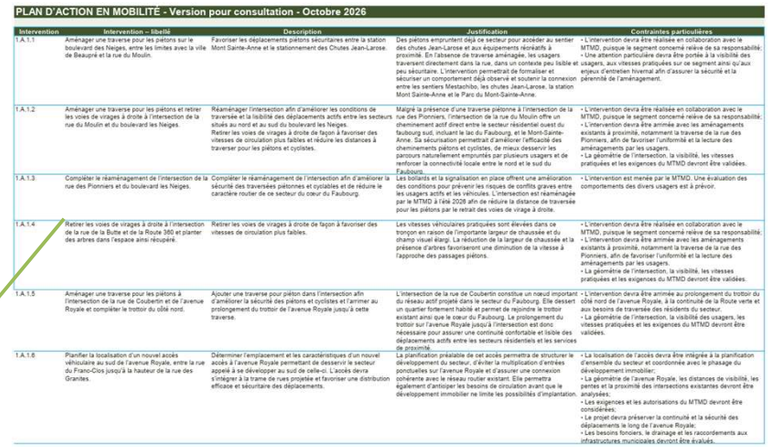


Plan de mobilité – Document de planification





Plan de mobilité – Plan d'actions



Plan de mobilité - Diagnostic

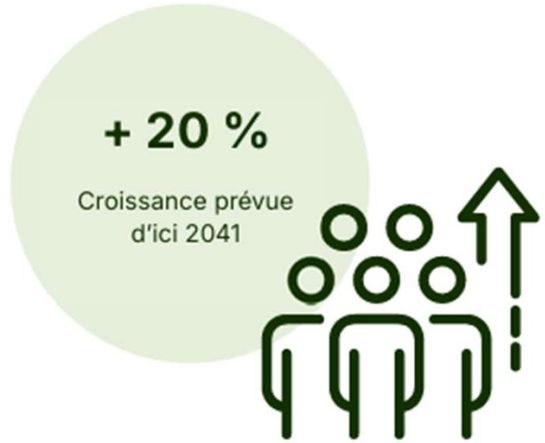
- **Portrait de la population**
- **Organisation du territoire**
- **Portrait des déplacements**
- **Réseau de transport actif**
- **Réseau de transport collectif**
- **Réseau routier**

Faits saillants de la démarche de consultation

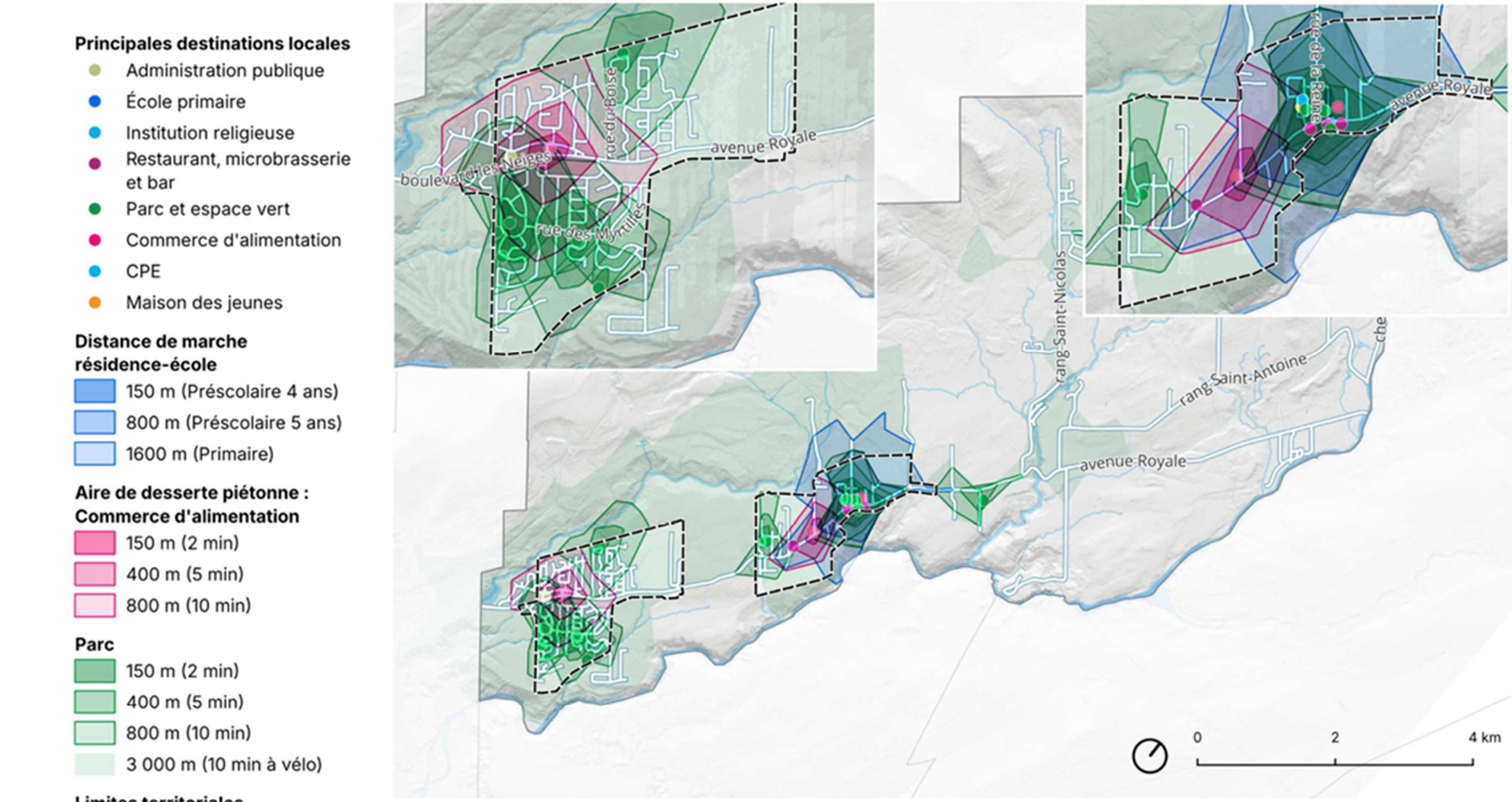
- Un sentiment de sécurité nettement plus faible à pied et à vélo qu'en automobile, particulièrement dans les secteurs habités.
- La route 360 constitue le principal enjeu de sécurité pour les déplacements actifs, autant pour circuler le long de l'axe que pour le traverser.
- Le manque d'aménagements 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.

Plan de mobilité - Diagnostic

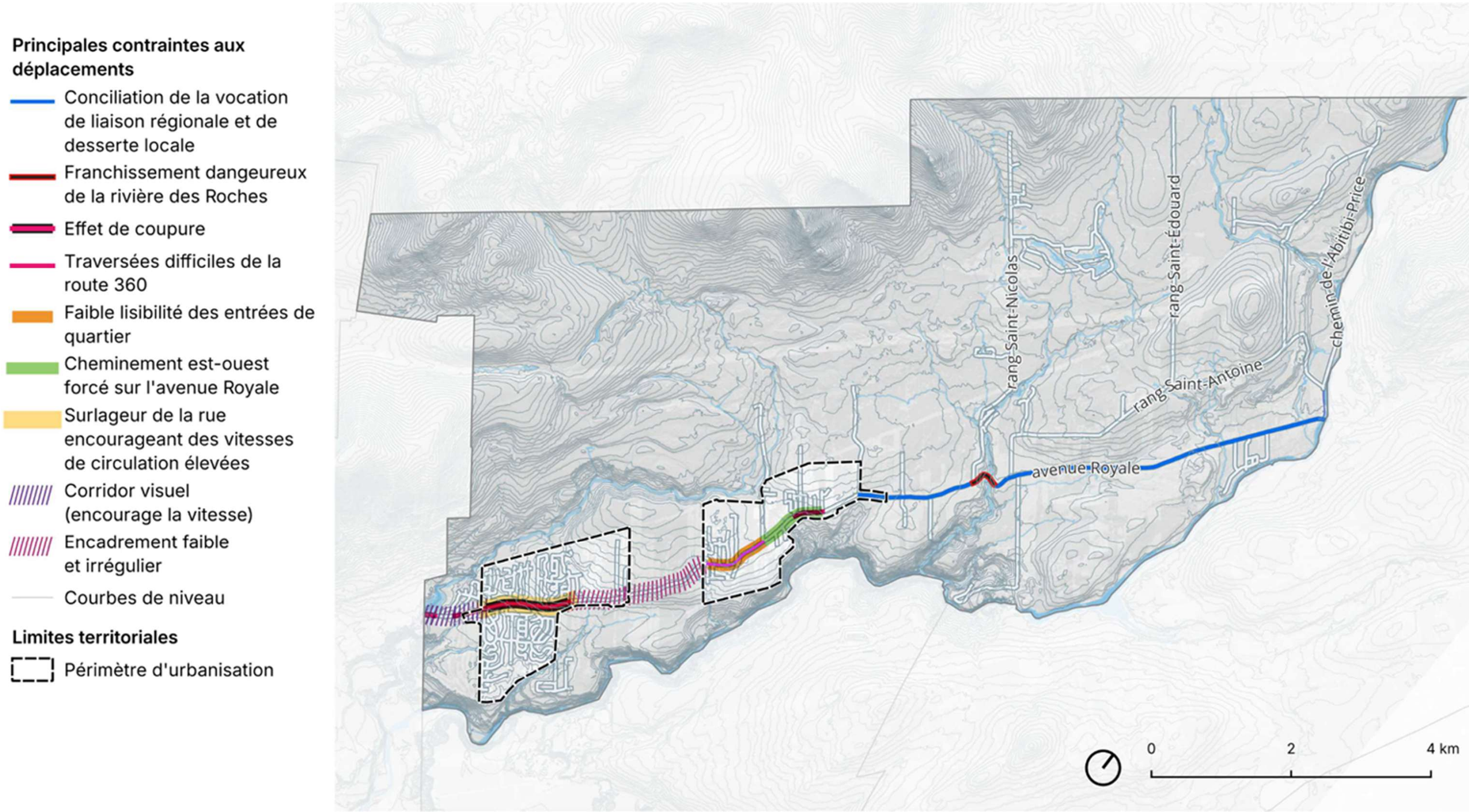
- **Portrait de la population**
- **Organisation du territoire**
  - Impacts de la géographie et de la forme urbaine sur les déplacements
  - Destinations locales et régionales
  - Contraintes aux déplacements, avec analyse détaillée de la route 360
- **Portrait des déplacements**
  - Données de l’enquête Origine-Destination 2023
- **Réseau de transport actif**
  - Culture du plein air
  - Faible développement du réseau utilitaire
  - Points d’accès aux sentiers (publics, privés, officiels, secondaires)
- **Réseau de transport collectif**
  - Couverture partielle
  - Amplitude et fréquence limitées
  - Temps de parcours élevés
  - Qualité des arrêts inégale
  - Arrimage avec le PRIMO
- **Réseau routier**
  - Sécurité routière, rues en cul-de-sac, stationnement, gestion évènementielle

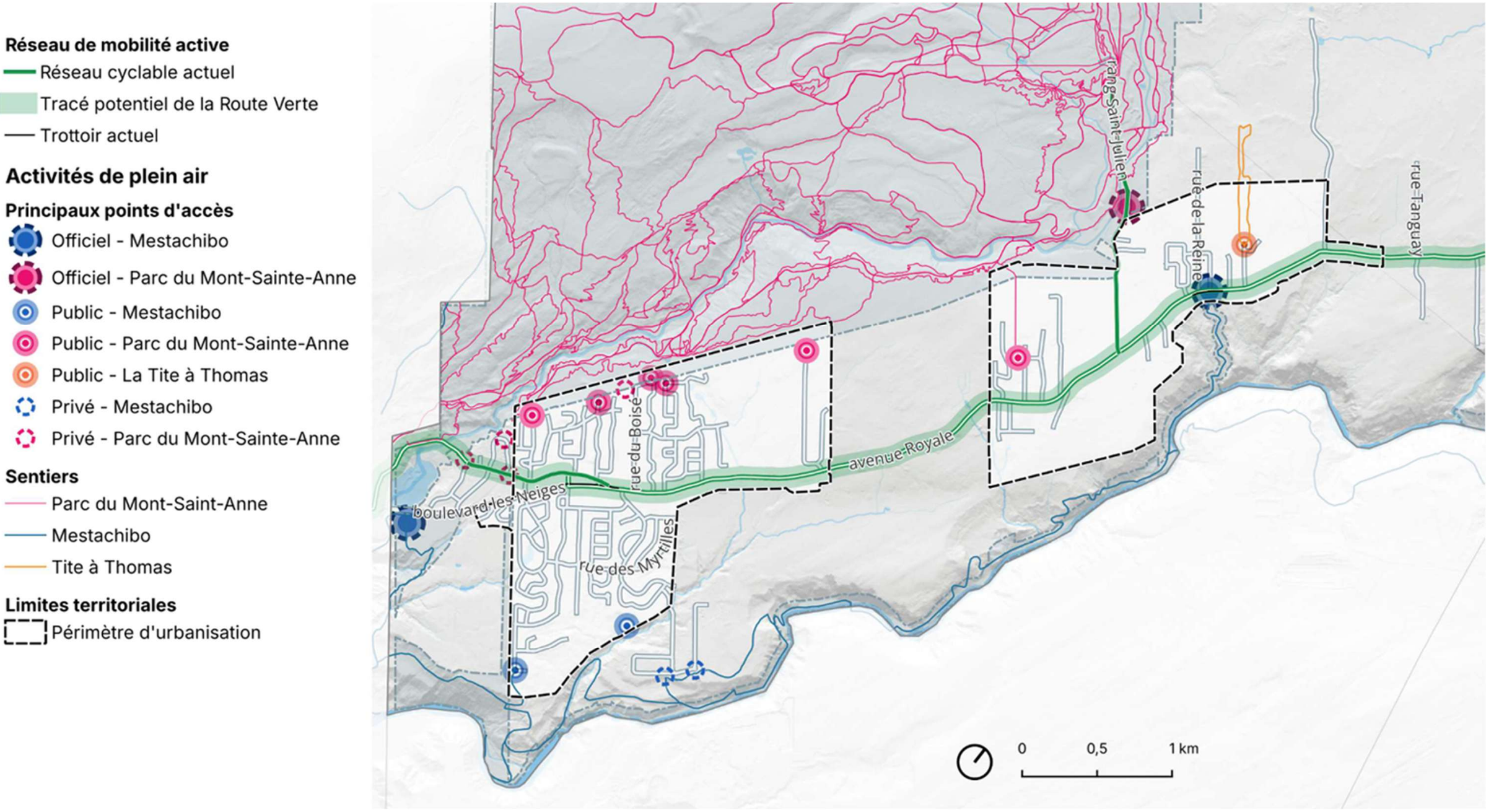


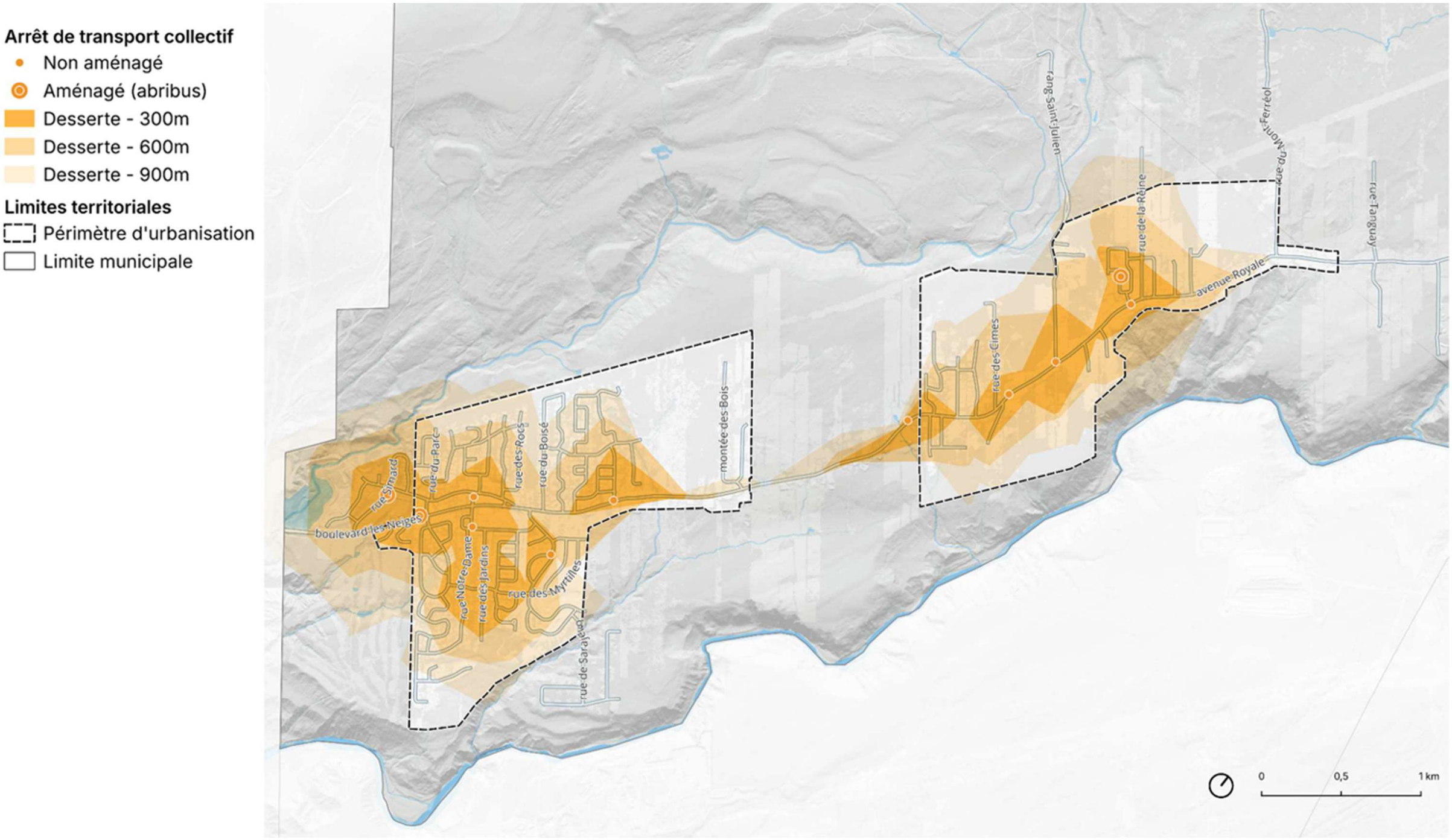




Les aires de desserte représentent une estimation de la proximité des destinations à partir du réseau routier disponible. Les polygones ont été généralisés à des fins de représentation cartographique. Ils ne tiennent pas compte de la présence et de la qualité des aménagements piétonniers ou cyclables, 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
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
rang Saint-Nicolas
rang Saint-Édouard
chemin de l'Abitibi-Price
rang Saint-Antoine
avenue Royale
0
2
4 km


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
rang-Saint-Julien
rue-de-la-Reine
rue-Tanguay
avenue-Royale
rue-du-Boisé
boulevard-les-Neiges
rue-des-Myrtilles
0
0,5
1 km


Arrêt de transport collectif
Non aménagé
Aménagé (abribus)
Desserte - 300m
Desserte - 600m
Desserte - 900m
Limites territoriales
Périmètre d'urbanisation
Limite municipale
rang Saint-Julien
rue Ferréol
rue de la Reine
rue Tanguay
avenue Royale
rue des Cimes
montée des Bois
rue du Parc
rue des Rocs
rue du Boisé
rue Simard
boulevard les Neiges
rue Notre-Dame
rue des Jardins
rue des Myrtilles
rue de Sarajevo
0
0,5
1 km

Plan de mobilité – 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**.

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

Il ne s'agit pas d'un ordre de priorités

OBJECTIF #.# ...

MOYEN DE MISE EN ŒUVRE #.#.# ...

#.#.#.1	• Intervention...
#.#.#.2	• Intervention...
#.#.#.3	• Intervention...
#.#.#.4	• Intervention...
#.#.#.5	• Intervention...
#.#.#.6	• Intervention...



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

MOYEN 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.1.1	• Aménager une traverse pour les piétons sur le boulevard des Neiges, entre les limites avec la Ville de Beaupré et la rue du Moulin.
1.A.1.2	• Aménager une traverse pour les piétons et retirer les voies de virages à droite à l'intersection de la rue du Moulin et du boulevard les Neiges.
1.A.1.3	• Compléter le réaménagement de l'intersection de la rue des Pionniers et du boulevard les Neiges.
1.A.1.4	• Retirer les voies de virages à droite à l'intersection de la rue de la Butte et de la Route 360 et planter des arbres dans l'espace ainsi récupéré.
1.A.1.5	• Aménager une traverse pour les piétons à l'intersection de la rue de Coubertin et de l'avenue Royale et compléter le trottoir du côté nord.
1.A.1.6	• Planifier la localisation d'un nouvel accès véhiculaire au sud de l'avenue Royale, entre la rue du Franc-Clos jusqu'à la hauteur de la rue des Granites.



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

MOYEN 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.2.1	• Aménager un espace de circulation piétonne et cyclable sécuritaire sur la route 360, entre les limites avec la Ville de Beaupré et la rue des Pionniers.
1.A.2.2	• Aménager le segment de la Route verte entre la rue des Pionniers et la rue du Sommet.
1.A.2.3	• Aménager le segment de la Route verte entre la rue du Mont-Ferréol et le rang Saint-Nicolas.
1.A.2.4	• Améliorer la sécurité du pont de la rivière des Roches et ses approches entre le rang Saint-Nicolas et le rang Saint-Antoine pour les cyclistes empruntant la Route verte.
1.A.2.5	• Aménager le segment de la Route Verte entre le Rang Saint-Antoine et la limite avec Saint-Tite des Caps.



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

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

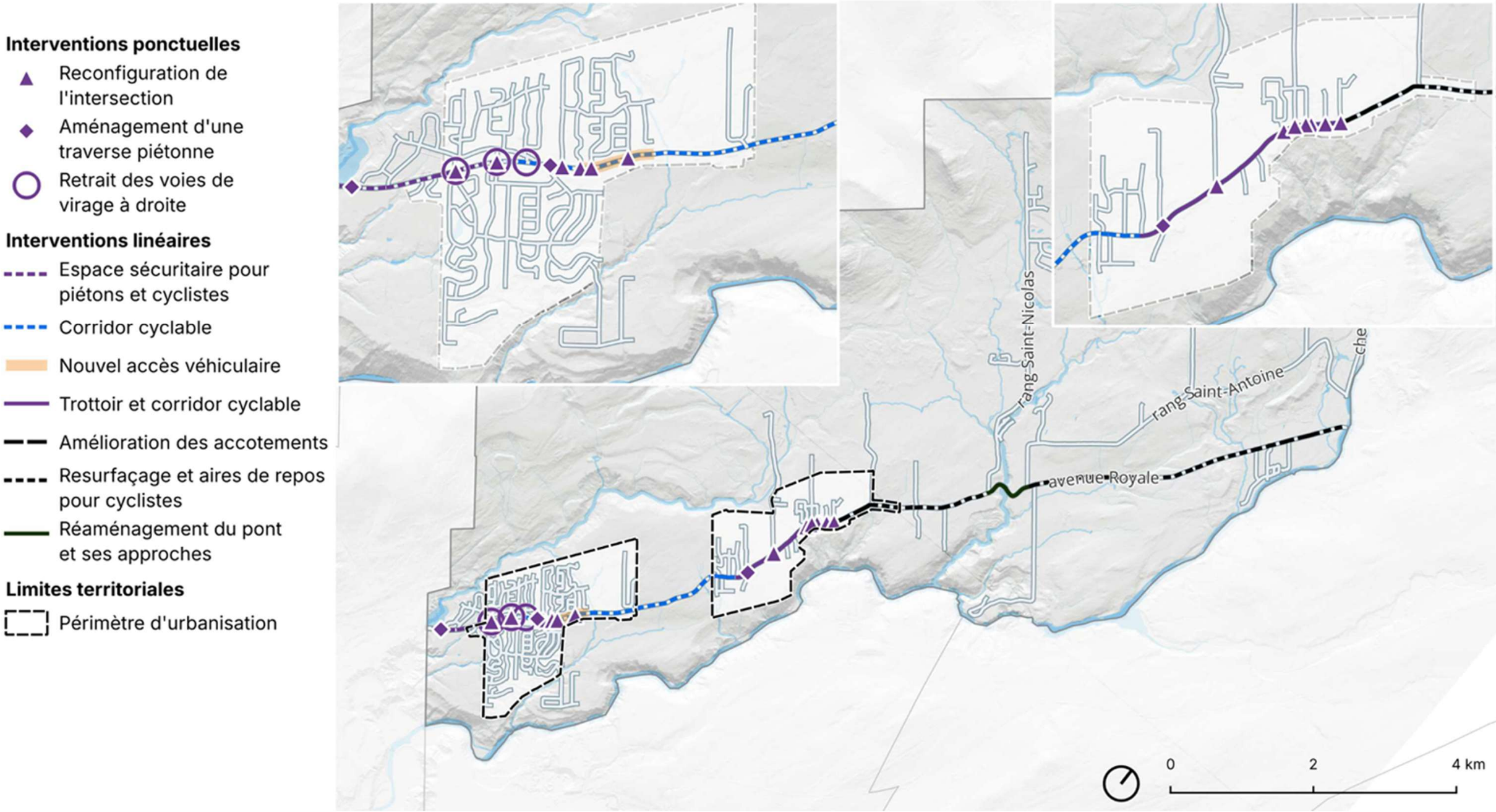
1.A.3.1	• Intégrer le corridor cyclable de la Route verte ainsi qu'un trottoir à l'aménagement de la route 360 entre la rue du Sommet et le rang St-Julien.
1.A.3.2	• Intégrer le corridor de la Route verte ainsi qu'un trottoir à l'aménagement de la route 360 entre le rang St-Julien et la rue des Campanules.
1.A.3.3	• Intégrer le corridor de la Route verte ainsi qu'un trottoir à l'aménagement de la route 360 entre la rue des Campanules à rue Giguère.
1.A.3.4	• Aménager le corridor de la Route verte et améliorer les accotements pour les piétons entre la rue Giguère à rue du Mont Ferréol.



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

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

1.A.4.1	• Concevoir une campagne municipale renouvelée de sensibilisation à la sécurité routière et à la cohabitation entre les usagers.
1.A.4.2	• Déployer des outils de sensibilisation dans les secteurs stratégiques du territoire.
1.A.4.3	• Assurer une animation récurrente de la campagne dans les outils municipaux et les activités communautaires.
1.A.4.4	• Évaluer périodiquement la portée de la campagne et ajuster son déploiement.


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
rang Saint-Nicolas
rang Saint-Antoine
avenue Royale
0
2
4 km



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

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

1.B.1.1	• Développer un guide municipal présentant les niveaux d'aménagement des rues locales adaptés aux différents contextes ferréolais.
1.B.1.2	• Mettre en place une démarche municipale afin d’intégrer systématiquement les principes de mobilité durable lors des projets d’aménagement des rues locales.
1.B.1.3	• Intégrer des objectifs de connectivité et de mobilité durable aux outils de planification et à la réglementation d'urbanisme.

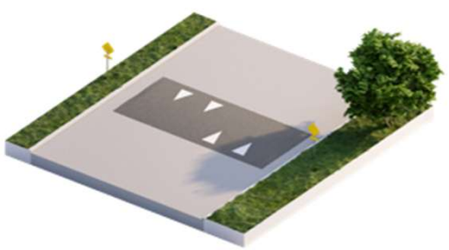
Les mesures d'apaisement verticales

Les mesures d'apaisement verticales s'implantent de manière ponctuelle et vise à obliger les automobilistes à adapter leur vitesse de circulation, souvent en deçà de la limite maximale permise sur la rue visée.

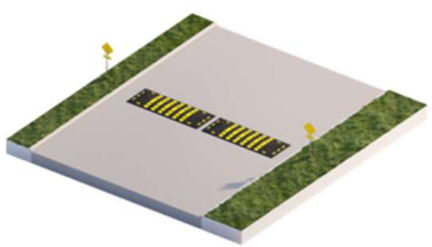
Contexte d'implantation :

- Rues locales
- Rue collectrice secondaire

Dôs d'âne



Dos d'âne temporaire



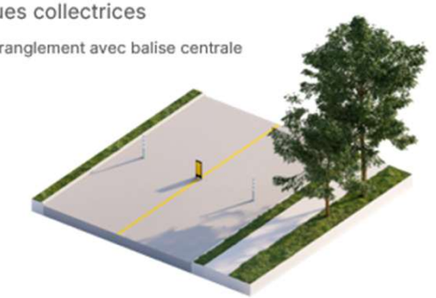
Les mesures d'apaisement horizontales

Les mesures d'apaisement horizontale peuvent s'implanter ponctuellement de manière longitudinale le long d'un segment de rue. Elles peuvent réduire la largeur de la chaussée et des voies de circulations, briser le caractère rectiligne d'une rue en induisant des courbes, ou encore créer à certains endroits une voie unique bidirectionnelle, où les automobilistes sont contraints de céder le passage lorsqu'ils se croisent en direction opposée.

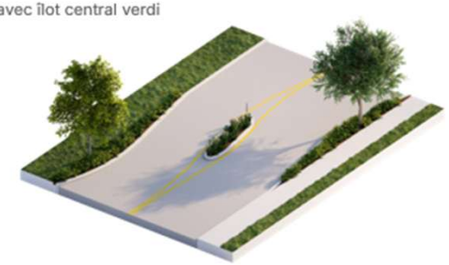
Contexte d'implantation :

- Rues locales
- Rues collectrices

Goulot d'étranglement avec balise centrale



Chicane avec îlot central verdi



Les infrastructures avec séparation physique

Contexte d'implantation

- Rues collectrices
- Rues artérielles

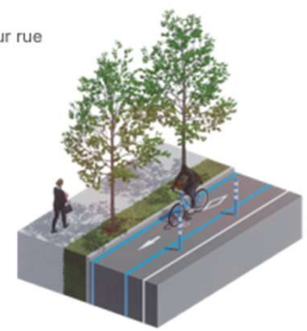
Avantages

- Confort et sécurité des cyclistes

Implications

- Espace disponible sur la chaussée

Piste cyclable unidirectionnelle sur rue



Piste cyclable bidirectionnelle



Les infrastructures séparées visuellement

Contexte d'implantation

- Rues collectrices
- Rues artérielles (attention au débit véhiculaire)

Avantages

- Rapidité de mise en œuvre et flexibilité
- Entretien simultané avec celui de la rue

Implications

- Espace disponible sur la chaussée
- Sécurité limitée

Bande cyclable unidirectionnelle





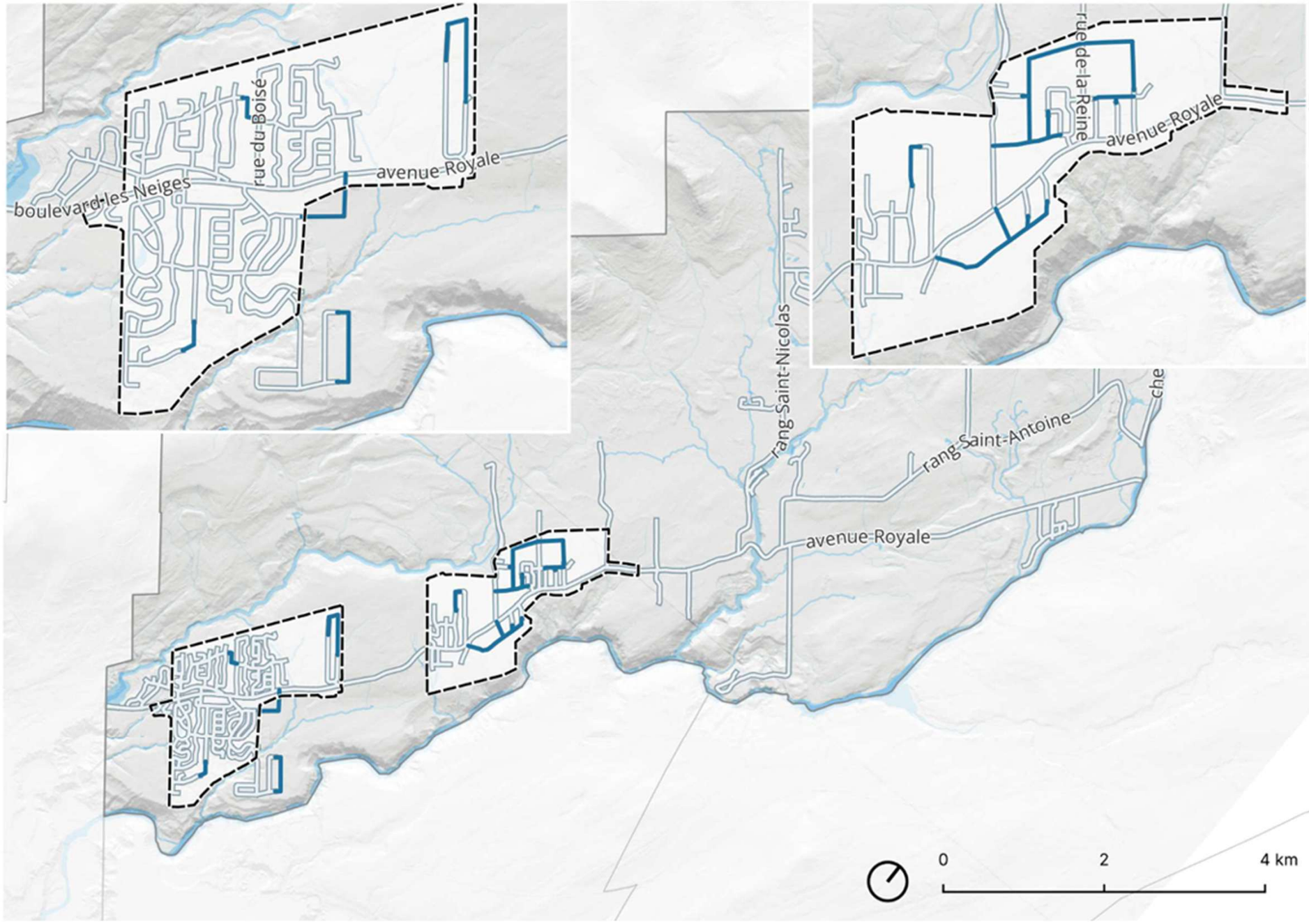
OBJECTIF 1.B Profiter des opportunités d'aménagement et de développement pour améliorer durablement la connectivité du territoire

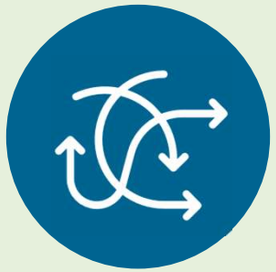
MOYEN 1.B.2 Compléter le maillage du réseau routier et actif afin d'améliorer les connexions entre les secteurs du territoire.

1.B.2.1	• Compléter le bouclage du réseau entre les deux segments de la rue Soumande.
1.B.2.2	• Compléter le bouclage du réseau entre la montée des Bois et la montée des Clairières.
1.B.2.3	• Compléter le bouclage du réseau entre la rue des Jardins et la rue des Hirondelles.
1.B.2.4	• Compléter le bouclage du réseau entre la rue de Vancouver et la rue de Cortina.
1.B.2.5	• Compléter le bouclage du réseau entre la rue de Chamonix et la route 360.
1.B.2.6	• Compléter le bouclage du réseau entre la rue des Marguerites et la rue des Delphiniums.
1.B.2.7	• Compléter le bouclage du réseau avec un nouveau lien routier entre le rang Saint-Julien et le noyau villageois.
1.B.2.8	• Compléter le bouclage du réseau entre la rue E.-Touchette et la rue de Beaumont.
1.B.2.9	• Compléter le bouclage du réseau entre la rue des Cîmes et la rue du Sommet.
1.B.2.10	• Compléter le bouclage du réseau entre les rues Guillot et Giguère, ainsi qu'avec la rue de la Reine ou de l'Église.
1.B.2.11	• Assurer le maillage du réseau routier pour tout projet immobilier pouvant être réalisé au sud de l'avenue Royale, entre la rue du Soleil-Levant et la rue de Beaumont.

Réseau routier projeté

Bouclage de rue

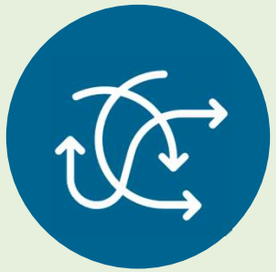




OBJECTIF 2.A Développer un réseau actif sécuritaire, accessible et convivial reliant les milieux de vie aux principales destinations du territoire

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

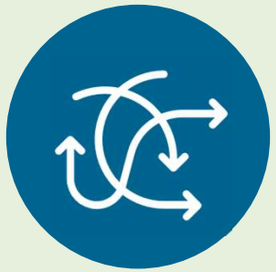
2.A.1.1	• Développer, mettre en œuvre et tenir à jour un plan de marquage et de signalisation du réseau actif.
2.A.1.2	• Profiter des travaux publics de voirie pour rehausser le niveau d'aménagement des corridors de connexion.
2.A.1.3	• Formaliser et développer les corridors de connexion empruntant des terrains privés.



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

MOYEN 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.

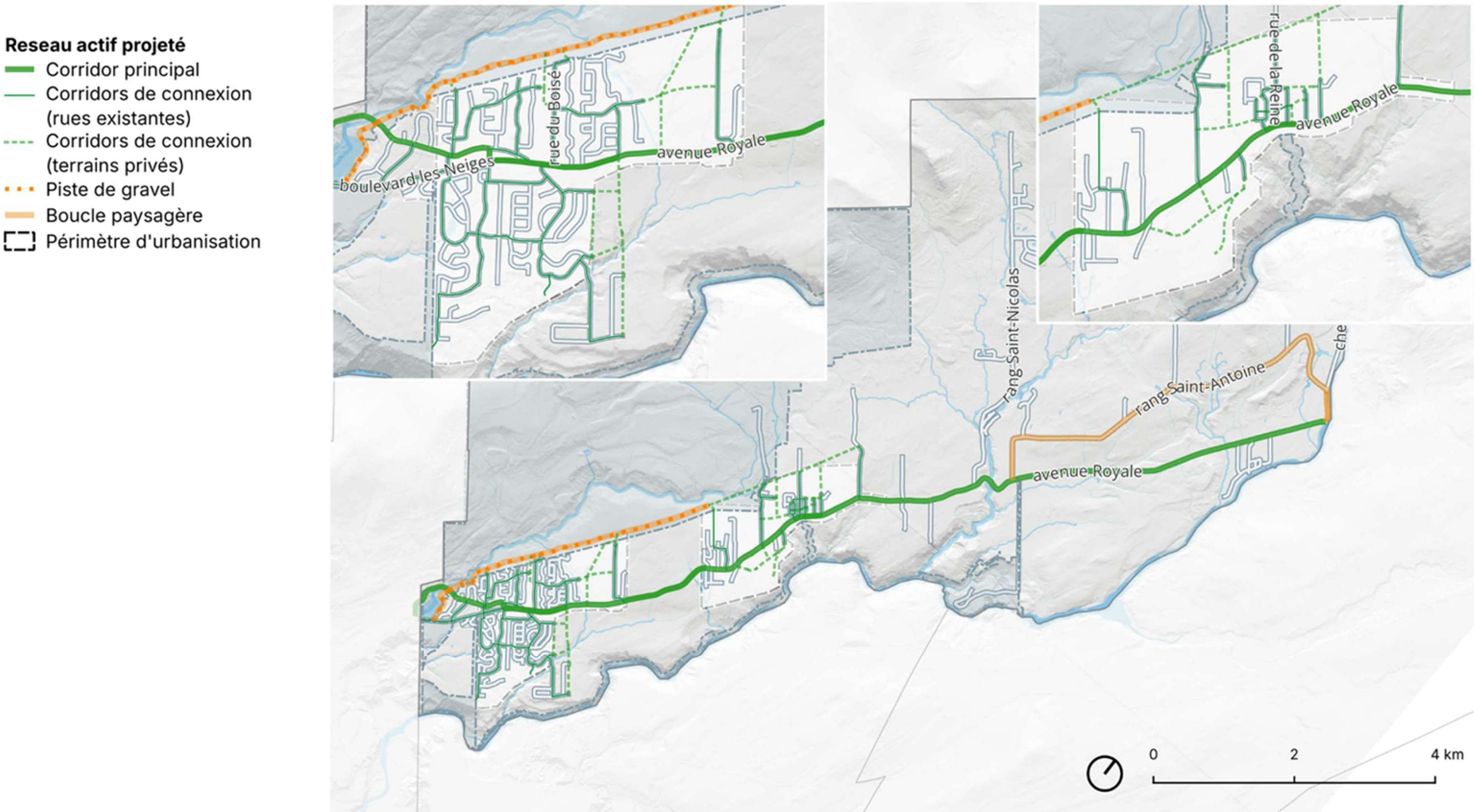
2.A.2.1	• Développer un plan directeur d'aménagement d'un corridor actif sous l'emprise d'Hydro-Québec, entre les rues Simard à l'ouest et la rue du Flanc à l'est.
2.A.2.2	• Aménager un corridor de connexion sous l'emprise d'Hydro-Québec, entre les rues du Flanc et Mont-Ferréol.

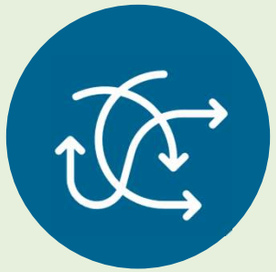


OBJECTIF 2.A Développer un réseau actif sécuritaire, accessible et convivial reliant les milieux de vie aux principales destinations du territoire

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

2.A.3.1	• Développer une signalétique complémentaire à la Route Verte afin d'offrir un lien alternatif aux cyclistes.

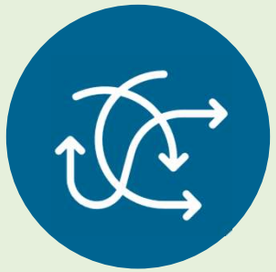

Reseau actif projeté
Corridor principal
Corridors de connexion (rues existantes)
Corridors de connexion (terrains privés)
Piste de gravel
Boucle paysagère
Périmètre d'urbanisation
boulevard les Neiges
rue du Boisé
avenue Royale
rang Saint-Nicolas
rang Saint-Antoine
rue de la Reine
avenue Royale
avenue Royale
0
2
4 km



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

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

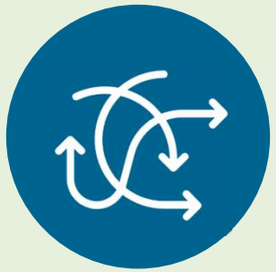
2.B.1.1	• Devancer la mise en service printanière du réseau cyclable prioritaire et améliorer son entretien saisonnier en ajoutant une seconde tournée de nettoyage annuel.
2.B.1.2	• Prioriser le déneigement des accès aux arrêts de transport collectif.
2.B.1.3	• Évaluer les besoins en déplacements actifs durant la période hivernale.



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

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

2.B.2.1	• Équiper les destinations municipales de stationnements pour vélos fonctionnels, sécuritaires et de qualité.
2.B.2.2	• Encadrer, à travers la réglementation en urbanisme, l'aménagement d'équipements pour vélos sur les propriétés privées.
2.B.2.3	• Développer et faire connaître les services pour les cyclistes.



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

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

2.B.3.1	• Réaliser un diagnostic Vélosympathique et déposer une candidature à la certification.
2.B.3.2	• Mettre en œuvre les recommandations issues de la démarche Vélosympathique et assurer le suivi de la culture vélo.
2.B.3.3	• Faire vivre et rayonner la culture vélo dans les communications et les activités municipales.



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

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

3.A.1.1	• Formaliser les accès locaux au parc du Mont-Sainte-Anne.



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

MOYEN 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

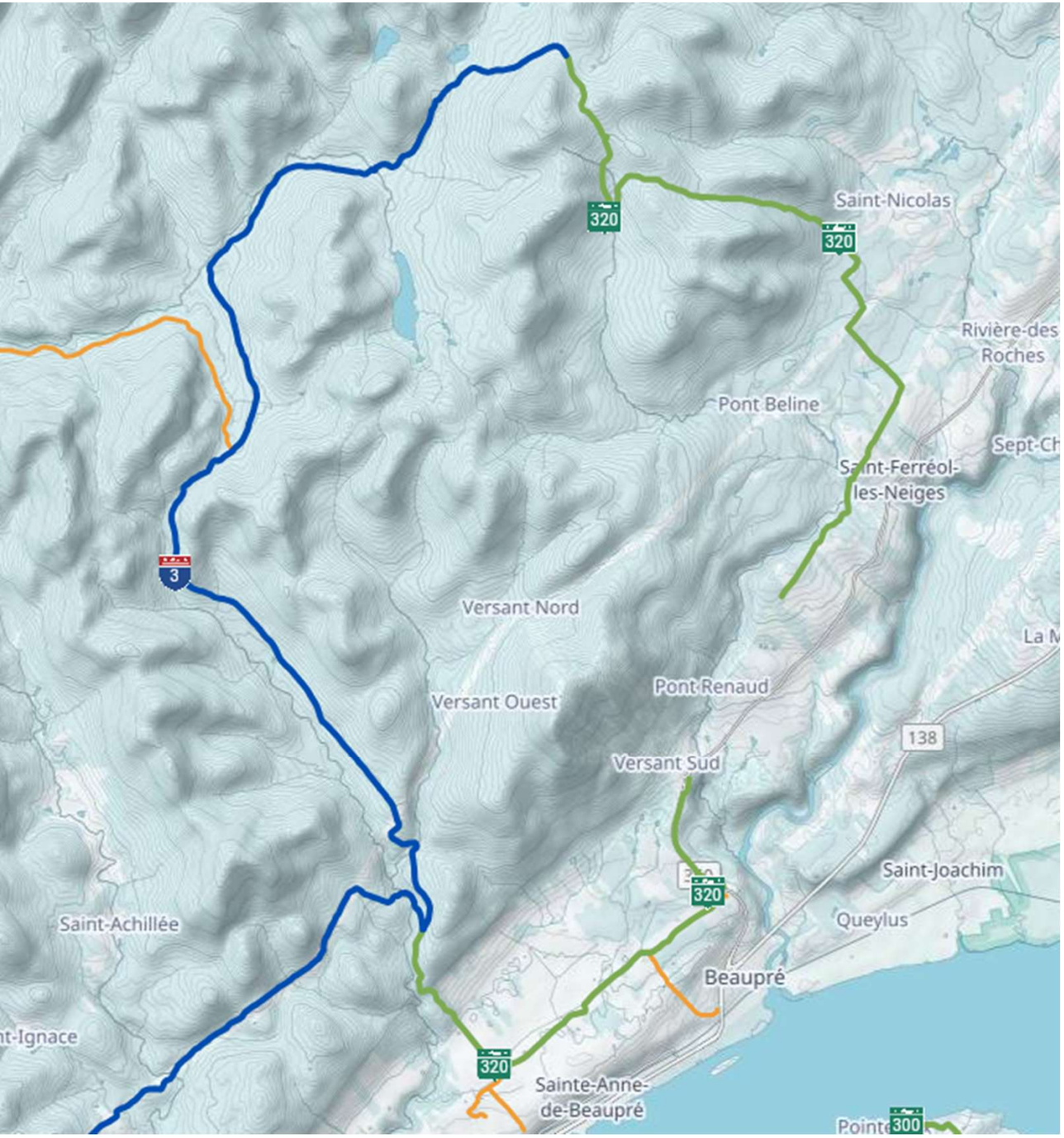
3.A.2.1	• Mettre à jour et uniformiser la signalétique des accès au sentier Mestachibo.

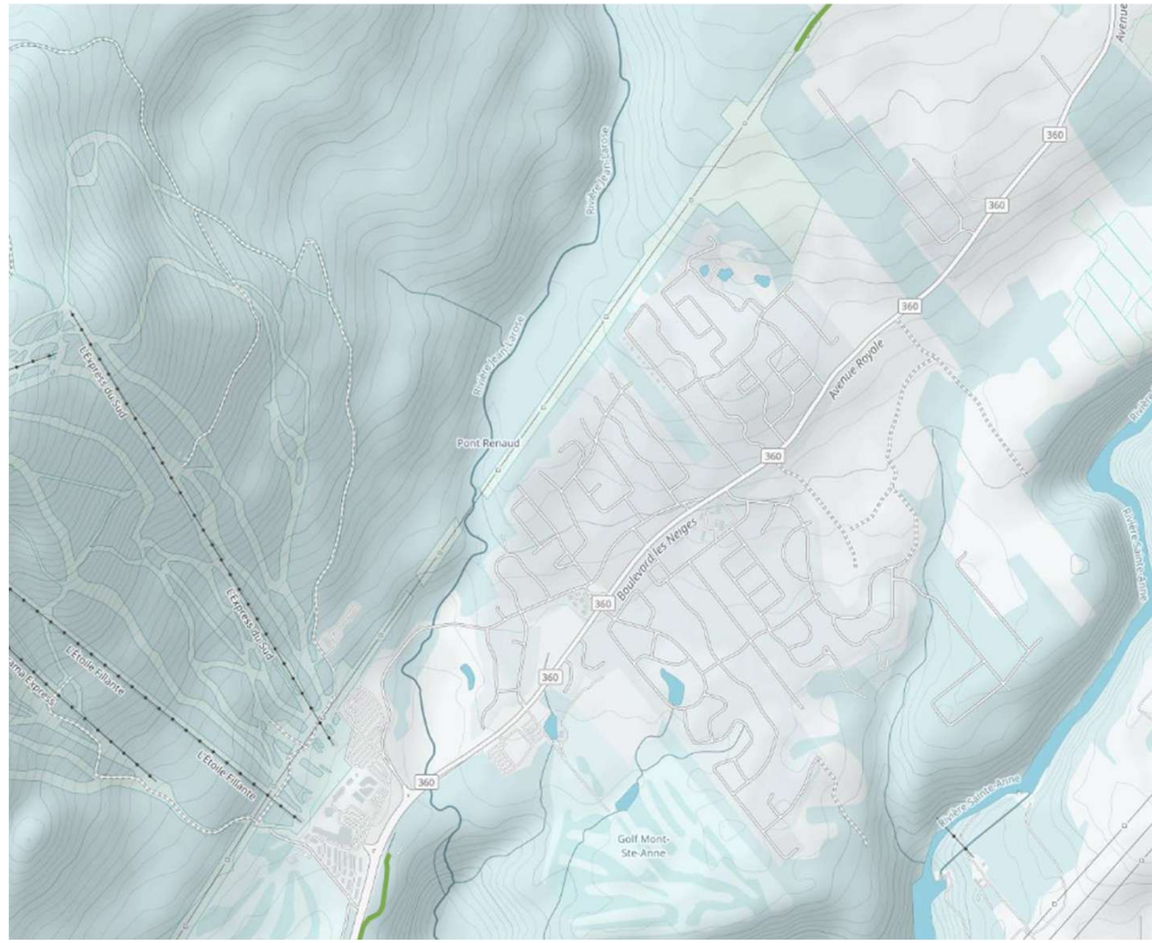


OBJECTIF 3.B Mettre en valeur les attraits naturels et récréotouristiques tout en assurant une gestion durable des déplacements associés à leur fréquentation.

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

3.B.1.1	• Soutenir la réalisation du segment manquant du sentier régional 320 et adapter l'encadrement règlementaire des parcours locaux de motoneige.


Saint-Nicolas
320
320
Rivière-des
Roches
Pont Beline
Sept-Ch
Saint-Ferréol-
les-Neiges
3
Versant Nord
La M
Pont Renaud
Versant Ouest
138
Versant Sud
320
Saint-Joachim
Queylus
Saint-Achillée
Beaupré
320
Sainte-Anne-
de-Beaupré
300


360
360
360
Avenue Royale
Pont Renaud
Boulevard les Neiges
360
360
Golf Mont-
Ste-Anne



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

MOYEN 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.2.1	• Établir un cadre municipal de gestion de la mobilité lors d'évènements.



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

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

4.A.1.1	• Évaluer l’optimisation des tracés et de la localisation des arrêts.
4.A.1.2	• Mettre en œuvre et communiquer les ajustements retenus.



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

MOYEN 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.2.1	• Réaliser un inventaire et une classification des arrêts.
4.A.2.2	• Mettre à niveau les arrêts prioritaires.



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

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

4.A.3.1	• Bonifier l’offre de transport collectif en période de pointe par l’ajout de parcours directs vers Québec ou par une évolution du Bus 360 vers une offre hybride en pointe et hors pointe.	*AM: 48 % vers Québec et 36 % vers Beaupré–Ste-Anne.* *PM: 50 % en provenance de Québec et 38 % de Beaupré–Ste-Anne.*



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

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

4.B.1.1	• Planifier et aménager un pôle de mobilité au cœur du Village.
4.B.1.2	• Mettre à disposition des cases existantes de stationnement incitatif près d’arrêts stratégiques.



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

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

4.B.2.1	• Évaluer le potentiel des solutions de mobilité partagée.
4.B.2.2	• Expérimenter les solutions de mobilité partagée les plus prometteuses.