FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

Ingénierie et Infrastructures

Élaboration de la politique de stationnement : Rapport Diagnostic

Version révisée
N réf : 532950052101
Avril 2021

Préparé par : _____

Pauline Michèle Ngom, CPI

Vérifié par : _____

Dominic Lachance, ing, MBA (# 5005915)

FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

Ingénierie et Infrastructures

Table des matières

1 INTRODUCTION 1
1.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF DU MANDAT 1
1.2 MÉTHODE ET DONNÉES DISPONIBLES 2
2 ANALYSE DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT 2
2.1 MOBILITÉ 2
2.2 TRANSPORT 3
3 ÉTAT DES LIEUX DES STATIONNEMENTS 6
3.1 OFFRE DE STATIONNEMENT 6
3.2 CONSTATS D'INFRACTIONS 8
4 DIAGNOSTIC PAR SECTEUR 9
4.1 SECTEUR DE LA CALE SÈCHE 10
4.2 SECTEUR DE LA COUPE DE L'ISLET 11
4.3 SECTEUR DE L'ÉGLISE 12
4.4 SECTEUR DES MONTAGNAIS 15
4.5 SECTEUR GOLF-DUNE 16
4.6 SECTEUR DES JÉSUITES 17
4.7 SECTEUR DE CHAMPLAIN 18
4.8 SECTEUR FORGERONS NORD 19
5 SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX CONSTATS 20
5.1 LA MOBILITÉ ET TRANSPORT 20
5.2 LA GESTION 21
5.3 L'AMÉNAGEMENT 22
6 CONCLUSION 22

1 Introduction

1.1 Mise en contexte et objectif du Mandat

Tadoussac est la porte d'entrée de la région touristique de la Côte-Nord et figure au troisième rang des endroits les plus visités au Québec. L'un des principaux enjeux de Tadoussac est sa dépendance à l'industrie touristique pour assurer sa survie économique. Chaque année, le village de Tadoussac reçoit plus de 300000 visiteurs, ce qui pose certaines difficultés, notamment en matière de circulation automobile. Le stationnement constitue un enjeu majeur dans la gestion de la mobilité des personnes, notamment lorsqu'on constate que les véhicules privés sont immobilisés pour environ 95 %[1] du temps. Les stationnements sont situés sur l'ensemble du périmètre urbain autant dans les secteurs résidentiels que commerciaux. Le manque de cohésion entre les points d'intérêt et les stationnements incite les visiteurs à circuler en véhicule justifiant le fort pourcentage d'émission de GES issu du transport routier. À Tadoussac, un grand nombre de déplacements est issu de voitures en recherche de stationnement. Les va-et-vient des centaines de milliers de visiteurs annuels créent une congestion et, par le fait même, des émissions de GES évitables. De plus, l'aménagement de Tadoussac peu adéquat pour un tel achalandage mine la qualité de vie des citoyens et la pérennité du village comme destination touristique incontournable. Le recensement démontre qu'à Tadoussac, 88,69 % des GES sont émis par le transport routier. Soucieuse de mener la marche contre les changements climatiques, la municipalité de Tadoussac a présenté en 2013 son plan d'action visant la réduction des émissions de GES. Pour répondre aux enjeux climatiques, les villes de demain se doivent de repenser l'usage de la voiture sur leur territoire. « La question du stationnement (…) pose alors un problème : comment concilier les besoins des automobilistes avec l'obligation de dégager de l'espace pour permettre le développement des mobilités douces »[2].

Dans la même continuité et dans le but de répondre à la problématique d'émission de GES et d'adaptation aux changements climatiques, la municipalité a entrepris l'aménagement d'un stationnement écoresponsable, incluant le déploiement d'une stratégie des déplacements ainsi que la communication et sensibilisation. Elle souhaite ainsi diminuer les GES tout en favorisant la mobilité douce (qui représente les moyens de transports "propre" et respectueux de l'environnement comprenant les déplacements à pied, à vélo, à trottinette….).

Le présent mandat s'échelonne en deux étapes :

- La première étape consiste à mettre à jour le diagnostic de la situation actuelle du stationnement à Tadoussac.
- La deuxième étape vise l'élaboration de la Politique de stationnement de Tadoussac ainsi que son plan d'action, en fonction des constats réalisés.

[1] Statistique extrait de https://publications.polymtl.ca/913/1/2012_AbdoulayeDiallo.pdf
[2] Extrait de Repenser le stationnement, un enjeu pour les villes durables de Les horizons, 2020

1.2 Méthode et données disponibles

Les données disponibles liées au stationnement sont relativement peu nombreuses et subjectives, étant donné qu'aucune enquête approfondie n'a été faite sur le territoire. Les sections qui suivent présentent les données utilisées pour la réalisation de ce diagnostic. L'estimation de l'offre de stationnement a été réalisée par un employé de la municipalité. Ces données fournissent l'information sur le type de stationnement, le nombre de cases de stationnement disponibles, la durée et la tarification.

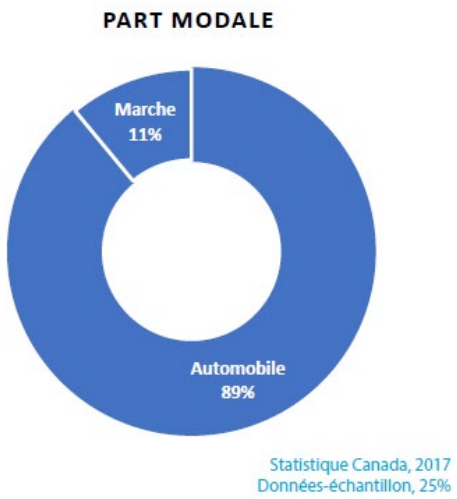
Concernant le diagnostic des problématiques liées au stationnement, une séance de travail virtuelle a eu lieu avec le comité des déplacements pour discuter des enjeux et problèmes rencontrés par chaque secteur de du village. Cette analyse a été complétée par les rapports antérieurs liés aux problématiques de stationnement notamment l'enquête sur le stationnement au centre du village réalisé par la fondation Rues principales en 2011 qui fait état des analyses sur l'offre, l'occupation et la durée des stationnements et l'étude des enjeux du logement, de la mobilité durable, du stationnement et de l'occupation du sol de la municipalité de Tadoussac réalisée en 2017 par un stagiaire avec l'appui de la municipalité. En complément au portrait de la situation sur le stationnement, le rapport des lieux d'infractions de 2018 à 2020 fourni par la municipalité a également été utilisé.

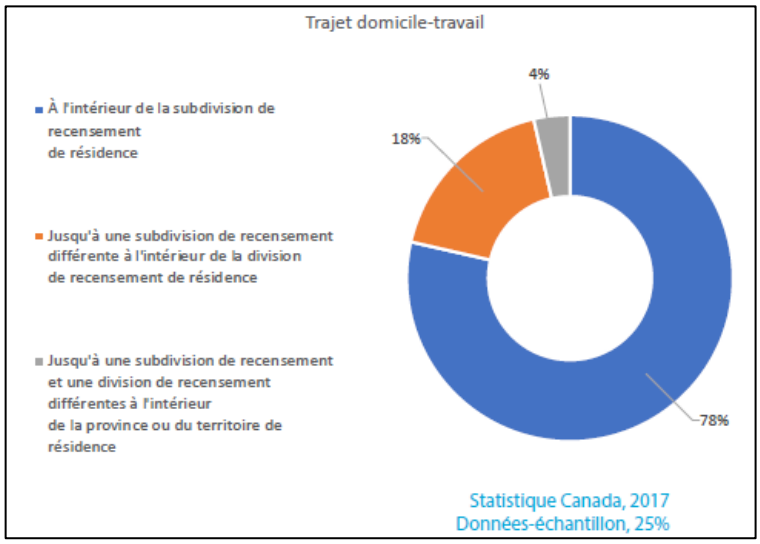
2 Analyse de la mobilité et du transport

2.1 Mobilité

Dans cette partie est présentée la synthèse de l'analyse de la mobilité réalisée lors de l'étude de 2019 sur les enjeux du logement, de la mobilité durable, du stationnement et de l'occupation du sol de Tadoussac.

Selon les données de ce rapport, 89 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture à Tadoussac. Pourtant, 78 % des déplacements s'effectuent à l'intérieur de la municipalité, contre 18 % vers l'extérieur.





Cette tendance s'explique principalement par le manque de services et commerces de proximité, qui oblige les Tadoussacien.ne.s à se déplacer sur de grandes distances afin de répondre à leurs besoins de consommation. Cette situation est accentuée, par l'absence d'un réseau public de transport collectif local et intermunicipal[3]. Selon ce rapport, le coût trop élevé et la faible fréquence de passage de la ligne d'autobus interurbain Baie-Comeau–Québec de la compagnie privée Intercar ne permettent pas de répondre aux besoins de mobilité des gens de Tadoussac. Cependant, le village de Tadoussac a la qualité d'être facilement « marchable », particulièrement en son centre historique.

En période estivale, la municipalité reçoit un afflux important de touristes qui augmente considérablement les déplacements en automobile, rendant les déplacements et livraisons difficiles, avec des enjeux de sécurité pour les piétons et cyclistes. Concernant les travailleurs saisonniers, 57,6 % d'entre eux se rendent au travail à pied contre 31,3 % avec leur voiture[4].

2.2 Transport

2.2.1 Transport collectif

Afin de réduire l'achalandage dans les rues et les stationnements centraux de Tadoussac causés par les 300 000 visiteurs et quelque 2 000 travailleurs saisonniers qui augmentent le nombre de véhicules en circulation dans le village chaque année en saison estivale, un projet de transport en commun a donc vu le jour, initié par la Société de développement de Tadoussac (SDT). Ce projet pilote de système de navette appelé Tadou-Bus s'est établi de concert avec la municipalité, la MRC de La Haute-Côte-Nord et la SDT au cours de l'été 2018. Le but de la mise en place de service était de réduire les problématiques identifiées telles que :

- Réduire le nombre de voitures en circulation
- Inciter la clientèle touristique à laisser leur voiture à leur site d'hébergement
- Sensibiliser les travailleurs à utiliser le service de navette
- Désengorger les stationnements municipaux
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- Travailler ensemble pour résoudre une problématique de circulation

i. Le projet Tadou-Bus

Le Tadou-Bus offrait un service gratuit de transport collectif par autobus aux citoyen.ne. s et aux visiteurs de Tadoussac. Le projet a été opérationnel depuis sa création pendant la saison estivale soit :

- 6 août au 16 septembre 2018;
- mi-août à la mi-septembre 2019;
- 17 juillet au 7 septembre 2020.

Le projet pilote de 2018 a été financé en grande partie par la MRC de La Haute-Côte-Nord et avec une contribution financière de la SDT et de la municipalité de Tadoussac. Malgré les problèmes liés à la

[3] Extrait de Repenser le stationnement, un enjeu pour les villes durables de Les horizons, 2020
[4] Extrait de Repenser le stationnement, un enjeu pour les villes durables de Les horizons, 2020

coordination et la communication avec l'entreprise Croisières AML qui offre déjà un service de navette à ses clients, le projet a cependant été mené avec succès et a été très bien reçu par la population. Il a permis ainsi de transporter plus de 5000 personnes pendant la période soit une moyenne de 127 personnes par jour.

En 2019, la SDT n'étant pas en mesure de donner suite au projet de Tadou-Bus, la municipalité de Tadoussac a sollicité la collaboration de Croisières AML à travers l'usage de leur autobus et un chauffeur pour le Tadou-Bus. La formule proposée était le transport gratuit des clients d'AML, les travailleurs saisonniers, les citoyens et les touristes, avec un parcours et un horaire concordant avec les départs et les arrivées des croisières.

En 2020, avec un nombre de visiteurs toujours important, le Conseil municipal a négocié avec le groupe Croisières AML pour mettre en place un service de navette pour l'ensemble des touristes (et non seulement de ses clients). Un trajet a donc été élaboré avec le chauffeur principal de la navette, avant d'annoncer le service, afin d'assurer la faisabilité des parcours et des heures des arrêts. Le service était prévu tous les jours de 9 h à 19 h pendant la période estivale avec 17 arrêts.

ii. Opportunité et défis

- Défis

Selon les rapports fait sur le déploiement de Tadou-Bus, l'un des principaux défis a été la coordination du projet. Les horaires communiqués aux touristes et entreprises n'étaient pas respectés. Les chauffeurs allaient chercher des clients d'AML sans respecter le trajet de la navette. L'horaire a subi plusieurs modifications en cours de saison depuis la mise en place du projet afin de répondre aux demandes des chauffeurs de la navette. Ce qui a eu des conséquences notamment sur les affichages des panneaux du Tadou-Bus qui devaient être refaits. De plus, l'absence d'une ressource spécifique pour assurer la coordination et le suivi a été aussi un défi important d'autant plus que les missions premières des deux entités Croisières AML et Tadou-Bus diffèrent. La première entité a pour but de satisfaire ses clients et d'aller chercher les retardataires qui auraient manqué l'autobus et la deuxième d'offrir un service de transport collectif fiable, rapide et efficace à ses clients.

Le projet peut également se heurter plus tard au défi majeur qu'est sa pérennité du fait de son mode de financement. En effet, le service depuis le départ est gratuit pour les utilisateurs mais a un coût pour les différents intervenants. Malgré les subventions disponibles qui peuvent s'avérer temporaires, une solution d'autofinancement à long terme doit être adressée.

Un autre défi non négligeable est le flou qu'il y a autour du projet concernant le contexte légal. La municipalité de Tadoussac a délégué ses compétences relativement à une partie du domaine de la gestion du transport de personnes - transport adapté et transport collectif rural - à la MRC de La Haute-Côte-Nord en 2014. De ce fait, la municipalité de Tadoussac ne peut opérer un transport adapté ou un transport collectif rural. Selon l'article 48.19. de la *Loi sur les transports*, le service de transport ne peut être effectué que par un transporteur qui est un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un titulaire de permis de taxi, un regroupement de titulaires de permis de taxi ou un transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité. Par ailleurs, le service que la SDT souhaite opérer est un transport collectif urbain. Ainsi, la question de la légalité reste en suspens par rapport à la gestion du transport collectif urbain; à savoir, qui a compétence dans la gestion d'un tel système de transport.

- Opportunité

Selon un sondage réalisé en lien avec l'acceptabilité du service de transport en commun à Tadoussac, 97 % des 193 répondants sont favorables au projet. L'on peut se rendre compte que la demande en transport collectif est bien présente : la navette AML compte au moins 1000 personnes par jour en période estivale; Tadou-Bus a permis le transport de 127 personnes par jour en 2018; 89 % des personnes à Tadoussac circulent en voiture.

La collaboration entre Croisières AML et Tadou-Bus représente l'opportunité de travailler à l'éventuelle prise en charge du transport des clients d'AML par le système public de transport collectif. Dans ce scénario, AML pourrait verser un montant à Tadou-Bus pour le transport de ses clients et continuer d'assurer le transport des retardataires avec un petit autobus. L'entreprise pourrait ainsi économiser des coûts d'opération et Tadou-Bus gagnerait des passagers et du financement.

2.2.2 Transport actif

Selon le rapport d'étude des enjeux du logement, de la mobilité durable, du stationnement et de l'occupation du sol de 2017, les quartiers centraux de Tadoussac présentent un grand potentiel piétonnier grâce à leur petite taille et à leur proximité des grands axes où l'on retrouve les commerces. L'avantage que possède également Tadoussac est d'offrir un cadre bâti riche en patrimoine, une architecture à échelle humaine et des vues imprenables sur le fleuve Saint-Laurent. Ainsi, ces éléments mettent le village dans une position avantageuse en rendant le paysage urbain intéressant et confortable à la pratique de la marche.

De plus, la municipalité possède plusieurs sentiers non aménagés qui relient différents secteurs centraux et stationnements du village qui peuvent être favorables au développement du transport actif.

Cependant, les quartiers en périphérie qui se sont développés en marge de la route 138 sont moins favorables au transport actif. En effet, dans ces secteurs, on ne retrouve aucun commerce à proximité et les rues débouchent directement sur la route 138, cette route est très achalandée et la vitesse des voitures y est élevée. Les quartiers sont situés sur le haut de la colline et sont isolés du reste du village et rendent les déplacements actifs pénibles et peu sécuritaires.

L'aménagement actuel est inadéquat pour le transport actif. La plupart des trottoirs ne sont présents que sur quelques rues et ne sont aménagés que d'un seul côté comme dans les rues des Pionniers, des Forgerons, du Bord-de-l'Eau, de l'Hôtel-de-Ville et Jacques Cartier. De plus, ces trottoirs sont pour la plupart très étroits. En période estivale, la majorité des piétons circulent directement sur la chaussée, ce qui augmente les risques d'accident. La chaussée réservée à la circulation automobile est très large et encourage ainsi les automobilistes à rouler plus rapidement rendant la zone moins sécuritaire pour les usagers de la mobilité douce.

Concernant le réseau cyclable, le village de Tadoussac ne comporte pratiquement aucun aménagement spécifiquement dédié au vélo. Néanmoins, la municipalité de Tadoussac prévoit rendre les conditions de déplacement des cyclistes plus agréables à travers l'amélioration des infrastructures favorables au transport à vélo.

3 État des lieux des stationnements

Plusieurs études ont été menées sur la question du stationnement à Tadoussac. Déjà en 2011, une analyse exhaustive de l'offre de stationnement a été proposée par la fondation Rues principales. En 2019, une analyse urbaine portant sur les enjeux du stationnement a été réalisée par un étudiant avec l'appui de la municipalité. Ces études dressaient un profil actualisé de l'état du stationnement au centre du village et mettaient l'accent sur une meilleure gestion de l'offre en stationnement. Certaines des informations de ces études ont été mises à jour par la municipalité en 2021, et sont présentées dans cette partie.

3.1 Offre de stationnement

Globalement, sur le périmètre d'étude, la municipalité de Tadoussac compte 9 aires de stationnement public hors rue (avec une aire en construction) jointes par 9 rues où il y a possibilité de se stationner. Dans cet ensemble, deux types de stationnements sont présents : des espaces de stationnement sur rue, des stationnements sur des terrains publics et privés.

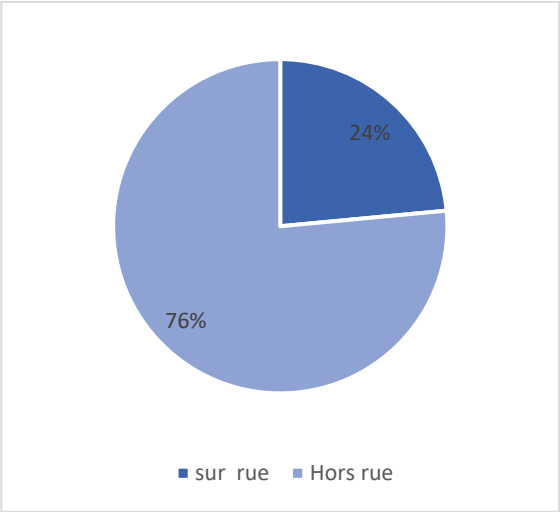


Figure 1 : Répartition des cases de stationnement à Tadoussac

3.1.1 Stationnement sur rue

En 2021, la municipalité compte 162 espaces de stationnement sur les 3 artères principales que sont la rue du Bateau-Passeur, la rue des Pionniers, la rue du Bord-de-l 'Eau et sur les rues adjacentes.

Tableau 1 : Offre de stationnement sur rue

Stationnement (sur rue)	Capacité (cases)	Durée de stationnement
Aires résidentielles		
Rue des Montagnais	19	illimitée
Rue de l'Hôtel-de-Ville	10	illimitée
Rue du Parc	9	illimitée
Total (aires résidentielles)	38	
Aires institutionnelles		
Rue des Jésuites	15	Illimitée et 1h pour campeurs

Stationnement (sur rue)	Capacité (cases)	Durée de stationnement
Aires commerciales		
Rue des Pionniers	52	30 min-2 h
Rue Morin	22	4 h
Rue de la Coupe-de-L 'Islet	14	illimitée
Rue du Quai	17	3 stationnements 30 min et le reste avec parcomètres
Rue Bord-de-l 'eau	4	30 min
Total (aires commerciales)	109	
Total	162	

3.1.1.1 Aménagement

De manière générale, les espaces de stationnement sur rue sont assez bien identifiés par des lignes de délimitation clairement visibles. Bien que ces derniers stationnements soient identifiés aussi distinctement, certains utilisateurs s'y stationnent sans considération. En effet, il n'est pas rare de voir des véhicules stationnés entre deux espaces de stationnement ou dans des espaces non permis ou encore sur des zones sans délimitations donc clairement pas prévues pour le stationnement. Pour chacun de ces secteurs, des espaces, encore une fois clairement indiqués, sont aussi réservés aux personnes handicapées.

3.1.1.2 Durée et tarification

La durée des stationnements varie d'une rue à une autre en fonction du type d'occupation ou du secteur résidentiel ou non. Les rues se situant dans les zones résidentielles et institutionnelles comme la rue des Montagnais, la rue de l'Hôtel-de-Ville ou la rue Morin offrent une durée de stationnement illimitée comparativement à la plupart des zones commerciales, où les durées sont fixées allant de 30 min à 4 h, à l'instar de la rue des Pionniers qui, par secteur, offre des durées allant de 30 minutes à 120 minutes ou encore la rue du Quai.

La majorité des stationnements sur rue sont gratuits à l'exception de celui de rue du Quai qui est payant. Soit 145 cases de stationnement public sur rue gratuites et 17 cases payantes.

3.1.1.3 Utilisation

Selon les données collectées en 2011 et qui restent globalement vraies, sur la rue des Pionniers (au cœur du village), les taux d'utilisation sont très élevés et peuvent avoisiner les 80 à 90 % des cases de stationnement. Ce qui confirme et justifie une durée de court terme en fonction des besoins de stationnement des usagers pour le type d'activités commerciales et de services que l'on y retrouve.

Aussitôt que l'on s'éloigne de l'épicerie, des cafés, ou des restaurants, les taux d'occupation et de rotation baissent rapidement. Ce constat est encore une fois logique sachant qu'en s'éloignant du centre vers l'est sur la rue des Pionniers on retrouve plus d'auberges, de B&B, qui sont des activités nécessitant du stationnement de longue durée.

Le constat est tout à fait similaire dans le secteur des rues Coupe-de-L'Islet et du Parc présentant également des taux d'occupation et de rotation élevés où l'on retrouve plusieurs auberges, restaurants et la proximité d'attraits touristiques majeurs.

3.1.2 Stationnement hors rue

En 2021, la municipalité compte 9 aires de stationnement constituées de 527 cases. La carte des stationnements est présentée en annexe 1.

Tableau 2 : Offre de stationnement hors rue

Stationnement (hors rue)	Capacité (cases)
Cale sèche	110
Poste de traite Chauvin	11
Halte routière	15
Office du Tourisme	30
SÉPAQ	91
Dunes	110
Quai	25
Église	60
Nouveau stationnement (Jésuite)	75
Total	527

3.1.2.1 Durée et tarification

La durée des stationnements hors rue est illimitée. Près de deux tiers des stationnements hors rue sont payants. La plupart des stationnements hors rue gratuits se retrouvent à l'extérieur du centre du village à l'exception du stationnement de l'Office du tourisme. Le prix des stationnements de la ville est de 6$ pour les motos, 10$ pour les autos et 15$ pour les autres véhicules motorisés. Spécifiquement, les stationnements de la Cale sèche et de l'Église sont gratuits pour les résidents. Le stationnement du Poste de traite de Chauvin, est le seul du village à être contrôlé par des parcomètres. Les stationnements privés quant à eux sont gratuits pour leurs clients.

3.1.2.2 Occupation et taux de rotation

L'occupation des stationnements varie en fonction de leur emplacement et aussi s'ils sont publics ou privés. Les stationnements privés sont premièrement destinés aux clients et/ou employés des propriétaires des stationnements. Les stationnements qui sont à proximité des départs de croisière tels que le stationnement de la Cale sèche, le stationnement du Quai vont être en majorité occupés en premier.

Les stationnements qui sont dans la zone centrale du village sont ceux étant très achalandés, avec des taux d'occupation très élevés comparativement aux stationnements en périphérie comme le stationnement des Dunes ou encore le stationnement de la SÉPAQ.

3.2 Constats d'infractions

Depuis 2018, près de 600 constats d'infraction en lien avec le stationnement ont été donnés sur le territoire du village de Tadoussac. Soit une moyenne de presque 4 constats d'infraction par semaine.
Le tableau suivant présente les lieux des infractions observées au cours des trois dernières années.

Tableau 3 : rapport des lieux d'infraction 2018-2020

Rapport des lieux d'infractions				
Lieux	2018	2019	2020	Moyenne
Autres	8	19	2	10
Bord de l'Eau	13	7	26	16
Coupe de l'Islet		3	7	4
Du Parc	1	1		1
Face à l'église	7		14	7
Falaise		4		2
Hôtel-de-Ville	19	31	11	21
Jésuites	2	7	1	4
Montagnais		4	1	2
Morin	16	14		10
Parc de nos Ancêtres	33	20	62	**39**
Pionniers	22	22	57	**34**
Quai	85	6	45	**46**
Secteur des Dunes		2	16	6
Total	**206**	**140**	**242**	

Les secteurs les plus problématiques sont le Quai, le Parc de nos Ancêtres et les Pionniers qui sont les secteurs les plus achalandés.

Entre 2018 et 2020, les infractions les plus courantes concernaient :

- Stationnement d'un véhicule dans un endroit interdit.
- Stationnement d'un véhicule dans un espace contrôlé par un parcomètre ou borne de paiement sans en avoir acquitté les frais.
- Stationnement d'un véhicule pour une période plus longue que celle permise par la signalisation.

4 Diagnostic par secteur

Dans le cadre des premières étapes de l'élaboration de la politique de stationnement, les membres du comité des déplacements ont été interrogés sur les problèmes de stationnement dans différents secteurs.

Afin d'aborder la thématique du stationnement au sein de Tadoussac, le territoire a été découpé en 9 secteurs dans lesquels une analyse de l'offre de stationnement et des problématiques a été faite. La carte de secteurs est présentée en annexe 2.

4.1 SECTEUR DE LA CALE SÈCHE

4.1.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

Figure 2 : Secteur la cale-sèche

Le périmètre du secteur de la Cale sèche regroupe les zones suivantes :

- zone du Quai
- rue du Quai
- rue de la Cale sèche
- rue à proximité de la Cale sèche
- stationnement la Cale sèche

4.1.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Concernant l'inventaire des stationnements dans ce secteur, l'on compte :

- ✓ 152 cases de stationnement, y compris toutes les places sur rue et les places hors rue;
- ✓ 89 % des places de stationnement sont hors rue;

La particularité de ce secteur est qu'il abrite deux points importants de départ de croisière. Et les deux principales rues de ce secteur mènent vers ces points, ce qui crée un afflux de touristes assez important sur les rues en tout temps en période estivale. En effet, en période haute, ces rues sont bondées de touristes qui arrivent et partent des quais.

C'est principalement par la rue du Quai que les touristes rejoignent leur départ de croisière aux baleines avec une fréquence moyenne de 3 départs par jour pour le grand bateau et des départs en zodiac toutes les 4 h. On note également une problématique de partage de voies sur cette rue. Les touristes envahissent les trottoirs et même parfois les rues créant ainsi de la congestion. C'est une zone multifonctionnelle qui ne fonctionne pas bien. Cette portion du secteur compte en tout 17 cases de stationnement destinées au public, ce qui est insuffisant vu l'afflux d'automobilistes en période haute dans cette zone. Une autre problématique observée dans ce secteur est liée à l'usage abusif du stationnement par des résidents qui font stationner avec eux gratuitement des membres de leur famille ou amis en visite. Cette situation crée un manque à gagner pour la municipalité et prive d'autres résidents d'espace de stationnement. La congestion est également observée dans la zone du stationnement du Quai en début d'automne : on note une présence de camions d'oursins qui viennent chercher les oursins au quai, soit parfois 8 à 9 camions présents, augmentant ainsi la congestion dans cette zone.

Les rues de la Cale sèche n'abritent aucun stationnement sur rue. C'est un secteur résidentiel. Au bout de cette rue se trouve un bâtiment (vestiaires) destiné aux touristes pour revêtir leur vêtement de survie avant la croisière. C'est également la route par laquelle rejoindre la croisière AML. Jusqu'à 600 personnes transitent par cette rue par jour en période estivale et vont parfois stationner leurs autos ou attendre sur les terrains privés, envahissant ainsi les résidences privées et créant de l'achalandage dans la rue. Dans cette portion du secteur, on compte 110 cases de stationnement. Ce stationnement temporaire, est utilisé en période estivale par les travailleurs, plaisanciers, les touristes et même les membres de la marina.

4.2 SECTEUR DE LA COUPE DE L'ISLET

4.2.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

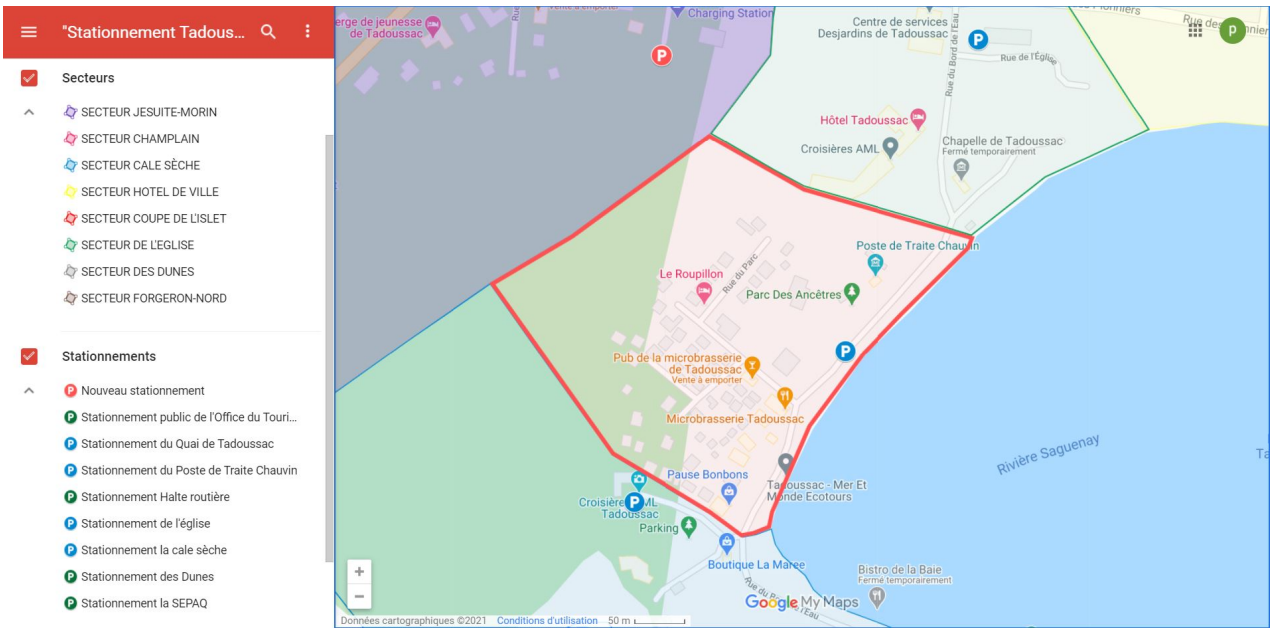


Figure 3 : Secteur de la coupe de l'Islet

Le périmètre du secteur du secteur de la Coupe de L'Islet regroupe les zones suivantes :

- rue Coupe de L'Islet
- rue du Parc
- rue Saguenay
- rue Bord-de-l'eau (de la Cale sèche à la chapelle Tadoussac)

4.2.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Concernant l'inventaire des stationnements dans ce secteur, l'on compte :

- ✓ 34 cases de stationnement, y compris toutes les places sur rue et hors rue publiques;
- ✓ Toutes les places de stationnement disponibles au public (68 % sur rue, 32 % hors rue).

Le secteur de la Coupe de L'Islet est un secteur à la fois résidentiel et commercial. Il n'y a aucun stationnement privé dédié à une quelconque entreprise dans ce secteur. La plupart des rues de ce secteur finissent en cul-de-sac, et bien qu'il y ait des indications (panneaux) aux entrées de rue à cet effet, certaines personnes s'essayent quand même dans la recherche de stationnement, et doivent manœuvrer pour sortir de là, ce qui créée de la congestion en période estivale.

Au niveau de l'entrée de la rue principale du secteur (rue de la Coupe de L'Islet), la municipalité a dû mettre de la signalisation (zone hachurée) pour empêcher le stationnement récurrent observé à cet endroit et aussi faciliter les manœuvres des véhicules d'urgence à cette intersection.

Au niveau de la rue Saguenay, il n'y a pas de stationnement; du fait de l'étroitesse de cette rue, les personnes ne viennent pas essayer de stationner comme dans les rues voisines.

Au niveau de la rue du Parc, du côté nord ce sont des stationnements publics. Du côté sud ce sont des zones de no-parking, mais on observe tout de même, en période estivale, des touristes ne voulant pas manquer leur croisière, qui viennent se stationner le long de cette voie, ce qui rend parfois la rue inaccessible.

Au niveau de la rue Bord-de-l'eau, il n'y a pas de stationnement sur rue. Néanmoins il y a un stationnement hors rue de 11 cases fonctionnant avec un parcomètre pour faciliter le roulement et donner la chance à tous de stationner. À proximité de ce stationnement, la municipalité a installé des jerseys (blocs de ciment) pour résoudre le problème de stationnement abusif de motos et même de véhicules sur le jardin à proximité.

4.3 SECTEUR DE L'ÉGLISE

4.3.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

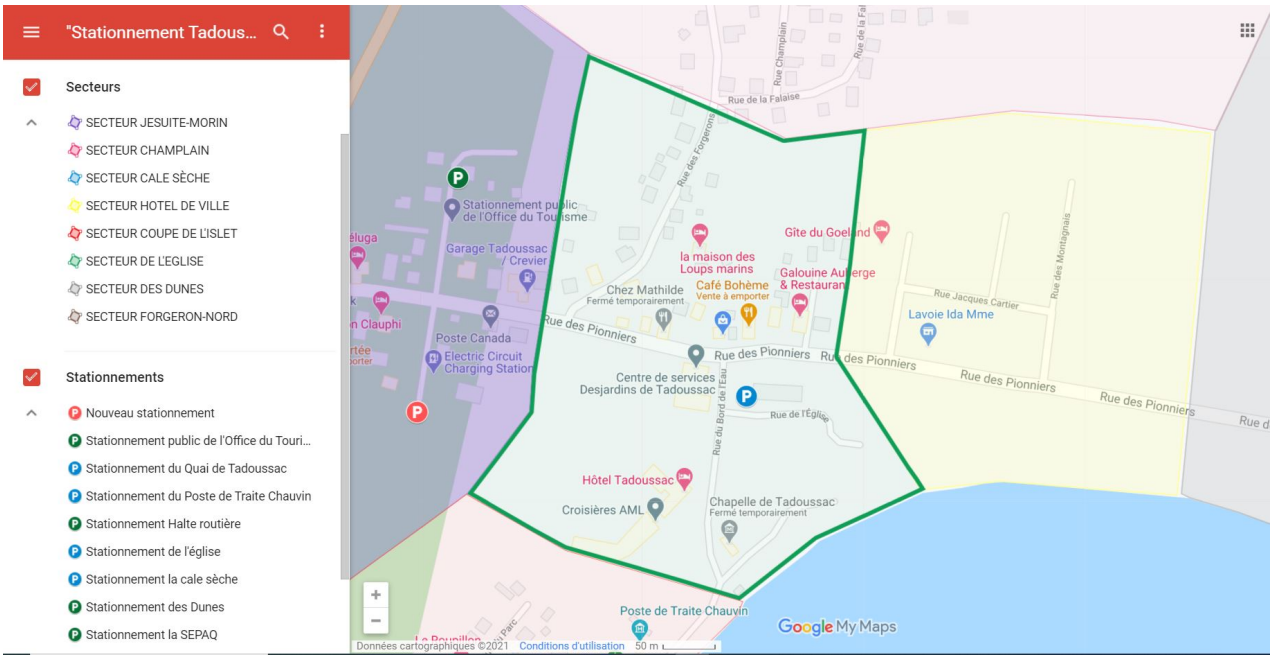


Figure 4: Secteur de l'église

Le périmètre du secteur de l'église regroupe les zones suivantes :

- rue Bord-de-l'eau (entre la chapelle Tadoussac et la rue des Pionniers)
- rue de l'Église
- rue des Pionniers
- rue des Récollets
- rue des Forgerons

4.3.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Concernant l'inventaire des stationnements dans ce secteur, l'on compte :

- ✓ 90 cases de stationnement, y compris toutes les places sur rue, les places hors rue publiques et hors rue privées;
- ✓ 67 % des places de stationnement sont hors rue.

C'est le secteur névralgique de la problématique des stationnements. On note la présence dans ce secteur de commerces, institutions, espace de détente et loisir, ce qui rend ce secteur central et assez achalandé.

Du côté de la chapelle Tadoussac, bien qu'il y ait quatre cases de stationnement, les personnes se stationnent au bout du chemin qui mène vers un cul-de-sac avec pour alibi qu'il n'y a aucune pancarte qui l'interdit. La municipalité a réalisé un nouvel aménagement qui prévoit un terreplein dans cette zone pour inciter les personnes à ne plus stationner à cet endroit. Tout le long de la rue Bord-de-l'eau, il n'y a pas de stationnement sur rue prévu et aucuns réels débordements n'ont été observés. Néanmoins, du fait que des visiteurs envahissaient les trottoirs et les rues, la municipalité a entrepris l'agrandissement des trottoirs.

Au niveau du stationnement de l'église, un nouvel aménagement a été fait. L'église a des ententes avec les commerces, épiceries autour pour que certaines places de stationnement soient réservées à leurs employés.

À la suite du règlement fédéral interdisant aux bureaux de Parcs Canada d'avoir des stationnements à cet endroit pour leurs travailleurs, 34 cases de stationnement anciennement louées par le Parc seront mises à la disposition de la municipalité pour gestion. Cependant, cette situation entrainera des va-et-vient de la part d'une dizaine, voire plus, de travailleurs du Parc qui seront à la recherche de stationnement dans les rues. L'autre problématique observée dans ce secteur est liée à l'usage abusif du stationnement par des résidents qui font stationner avec eux gratuitement des membres de leur famille ou amis en visite. Cette situation crée un manque à gagner pour la municipalité et prive d'autres résidents d'espace de stationnement.

Du côté de la rue des Pionniers Est, les stationnements sont autorisés sur les deux bords de la route. Du côté droit (côté église), ce sont des stationnements d'une durée maximum de 2 heures. En période estivale, tout le long ce sont des stationnements avec zone de débarcadère. Lorsque des véhicules restent stationnés plus longtemps à cet endroit, les vans (débarcadère) n'ont d'autres choix que de se retrouver dans le milieu du chemin et restent 30 à 45 min le temps de faire des déchargements. Étant donné que les livraisons se font simultanément, l'on peut se retrouver avec plusieurs vans qui viennent stationner les unes en avant des autres en plein milieu de rues, ce qui bloque toute la circulation du côté droit. Il est très difficile de faire respecter le stationnement à cet endroit. C'est une problématique observée en général tout l'été pendant la période de livraison. Du côté opposé (en face de l'église), il y a des commerces et épiceries. Le stationnement de ce côté est d'une durée maximum de 30 minutes. Dès que le côté droit est bloqué, il devient difficile de trouver une place de stationnement pour l'épicerie. Étant donné que les vans sont placés parfois des deux côtés au milieu de la rue, il devient impossible pour certains véhicules stationnés en avant des commerces de sortir. De plus, les vans les plus grandes aussi ont des difficultés à se stationner et sont obligées d'aller tourner à rue de l'Hôtel-de-Ville un peu plus loin. D'autres sont obligées d'aller jusqu'au moulin Baude en avant de la ferme à pratiquement 2 km. Cette zone pose de réels problèmes de congestion, mais aussi de sécurité pour des véhicules avec des gabarits plus importants.

Du côté de la rue des Forgerons (Sud) et de la rue des Pionniers (Ouest), il n'y a pas de problématique particulière.

4.4 SECTEUR DES MONTAGNAIS

4.4.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

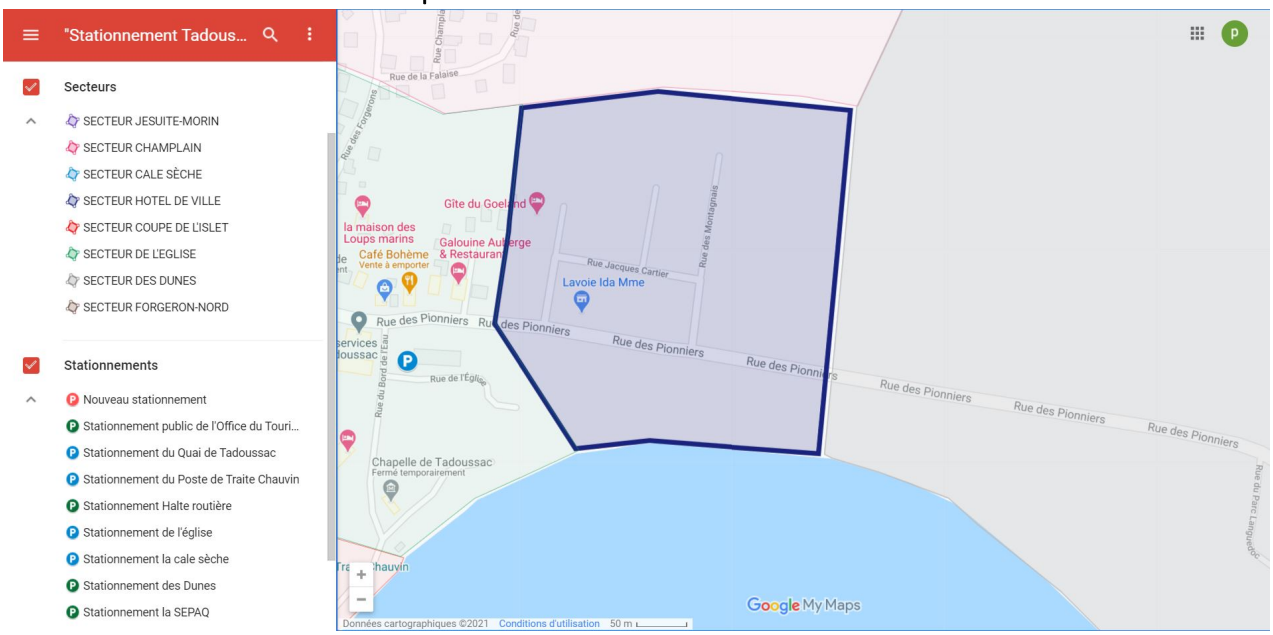


Figure 5 : Secteur des Montagnais

Le périmètre du secteur des Montagnais regroupe les zones suivantes :

- rue de l'Hôtel-de-Ville
- rue des Pionniers (Est)
- rue Jacques Cartier
- rue Pierre de Chauvin
- rue des Montagnais

4.4.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Le secteur des Montagnais est un secteur résidentiel qui compte 55 cases de stationnement sur 2 rues principales du secteur, soit la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue des Pionniers.

Ces deux rues sont très achalandées et bien que le stationnement soit permis d'un seul côté, des personnes se stationnent quand même des deux bords des rues. Parfois la municipalité est obligée de mettre des panneaux no-parking en début de saison estivale devant les entrées des maisons pour éviter les stationnements abusifs.

La grande majorité des rues de ce secteur se terminant en cul-de-sac, les visiteurs s'essayent à la recherche de stationnement malgré la signalisation, ce qui peut créer de la congestion dans ces rues et des difficultés pour sortir des rues lorsque plusieurs véhicules les sillonnent d'affilée.

Le secteur de la rue des Montagnais est assez problématique, la signalisation (l'arrêt) n'est pas respectée surtout au niveau de l'entrée de la rue. Les personnes se stationnent sur le bord des chemins aux entrées, ce qui rend difficile l'entrée dans les rues pour les autres véhicules.

Des pancartes ont dû être installées par la municipalité pour interdire les stationnements de nuit, de plus, les visiteurs empiètent sur des trottoirs avec leurs vans et véhicules récréatifs.

Les petites rues telles que la rue Jacques Cartier et Pierre de Chauvin n'ont pas de problématiques particulières, car ce sont des rues assez étroites, donc rare sont ceux qui essaient de stationner à cet endroit.

4.5 SECTEUR GOLF-DUNE

4.5.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

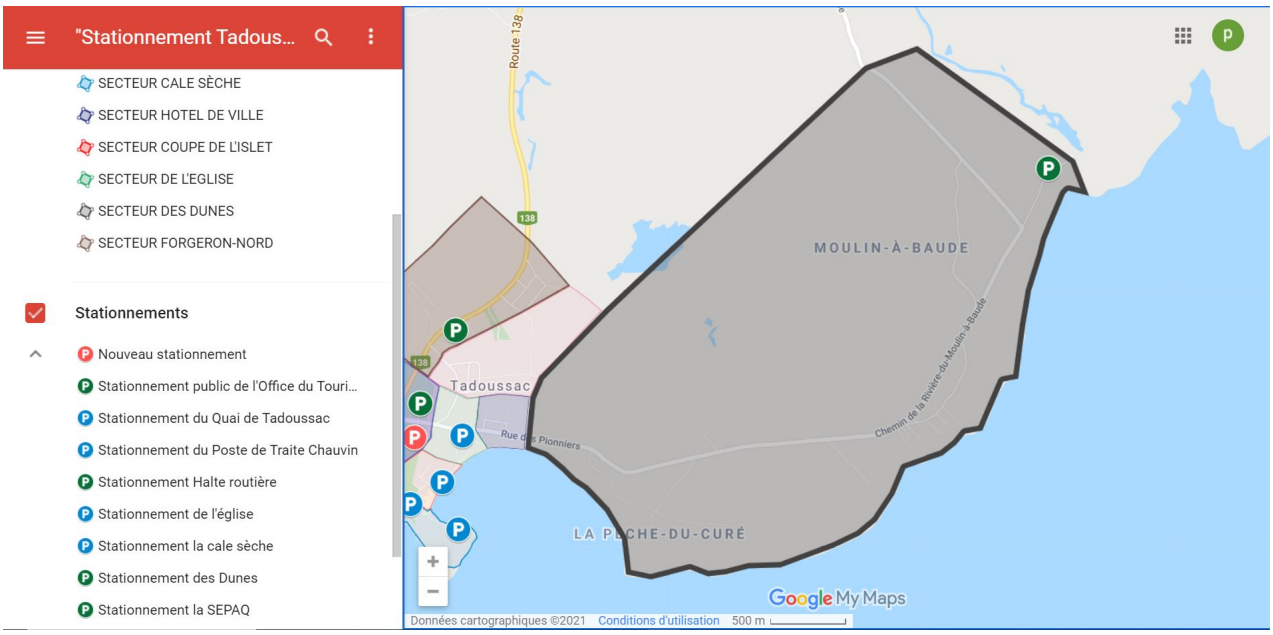


Figure 6 : Secteur des Dunes

Le périmètre du secteur Golf-Dune regroupe les zones suivantes :

- rue des Pionniers
- chemin de la Rivière-du-Moulin-à-Baude

Les rues du Parc Languedoc et chemin de la Pointe Rouge appartenant au secteur, sont des routes privées accessibles à pied uniquement.

4.5.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Le secteur Golf-Dune est un secteur assez éloigné du centre du village qui compte un stationnement hors rue avec 110 cases.

La principale problématique est le stationnement abusif sur la rue principale des Pionniers juste à l'extérieur du centre du village en allant jusqu'au golf. Il n'y a pas de stationnement permis sur cette rue, mais on retrouve des véhicules récréatifs et autres véhicules qui stationnent sur les terrains privés des résidents et sur les trottoirs, ce qui a pour conséquence que les personnes se retrouvent à marcher sur les rues. On

observe également de nombreux campeurs qui stationnent dans ce secteur et y passent toute la nuit, transformant le boisé du secteur en toilettes.
En période de fort achalandage, avec plus d'une centaine de véhicules circulant dans ce secteur, la municipalité se voit parfois contrainte de tolérer ce stationnement du côté gauche à partir de la rue des Montagnais jusqu'au chalet du golf. Les propriétaires mettent des pancartes marquées « privé » pour limiter les stationnements en avant de leurs résidences.

4.6 SECTEUR DES JÉSUITES

4.6.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

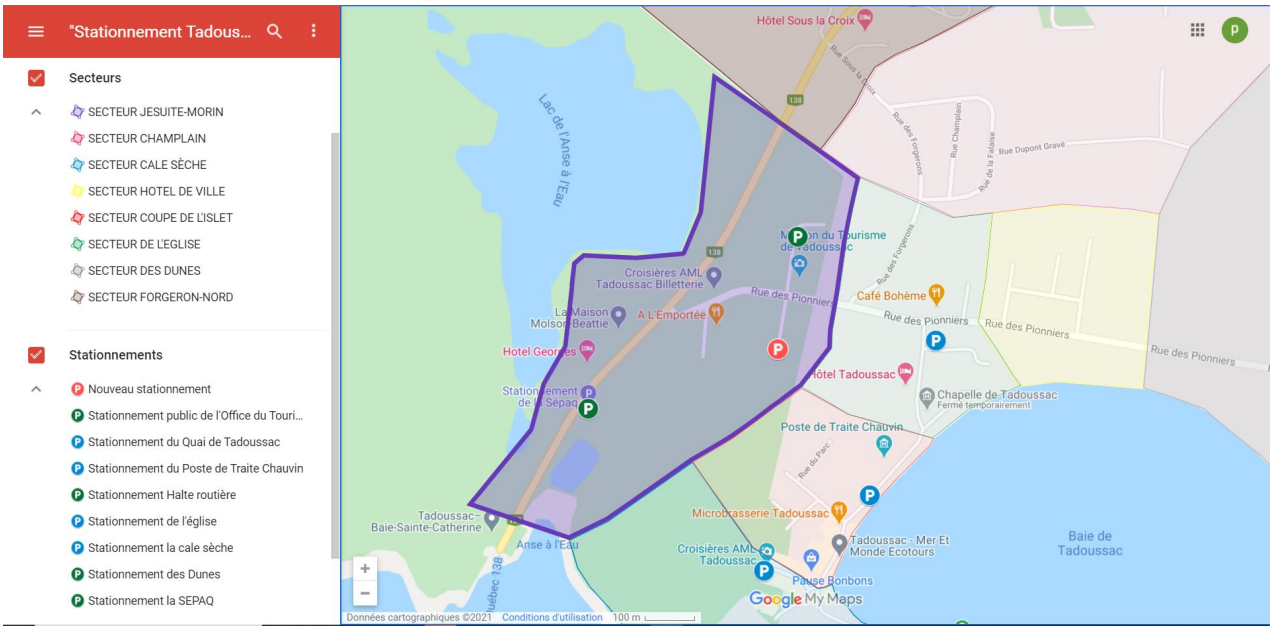


Figure 7 : Secteur des Jésuites

Le périmètre du secteur des Jésuites regroupe les zones suivantes :

- rue des Jésuites
- rue Morin
- rue des Pionniers Ouest
- rue à proximité de la Cale sèche
- rue du Bateau-Passeur Sud
- Sépaq

4.6.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Concernant l'inventaire des stationnements dans ce secteur, l'on compte :

- ✓ 233 cases de stationnement, y compris toutes les places sur rue, les places hors rue publiques et hors rue privées;

- ✓ 84 % des places de stationnement sont hors rue.

Dans ce secteur, le stationnement est assez bien respecté. Il y a un bon roulement au niveau de la rue des Jésuites et la rue Morin. Il y a la possibilité pour les véhicules récréatifs de stationner pour une durée de 60 minutes. La rue des Jésuites est l'entrée du nouveau stationnement, ce qui risque d'augmenter l'achalandage dans cette zone. Néanmoins, le nouveau stationnement devra fournir aux automobilistes 75 cases de stationnements supplémentaires.
Au niveau du stationnement de l'Office du tourisme, au moins une fois par semaine un campeur vient arracher des pancartes interdisant leurs installations sur le stationnement.

Du fait de la proximité de la rue Morin avec les bureaux de l'AML, le secteur est parfois achalandé. Les touristes stationnent le long de la rue Morin, pour rejoindre leur croisière. De ce fait, la durée des stationnements a été revue à 4 h, car la croisière dure 3 h, et ceci pour éviter de donner des contraventions à tout moment.

Ce secteur possède également un stationnement gratuit de 91 cases un peu plus éloigné du centre du village : le stationnement de la SÉPAQ. Il est plus utilisé par les campeurs, les personnes qui se baignent au lac et quelques employés de l'AML. Il est prévu que ce stationnement subisse des modifications ou soit éliminé d'ici 8 à 10 ans, ce qui pourra créer une problématique qu'il faudrait anticiper pour les personnes qui stationnaient à cet endroit.

4.7 SECTEUR DE CHAMPLAIN

4.7.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

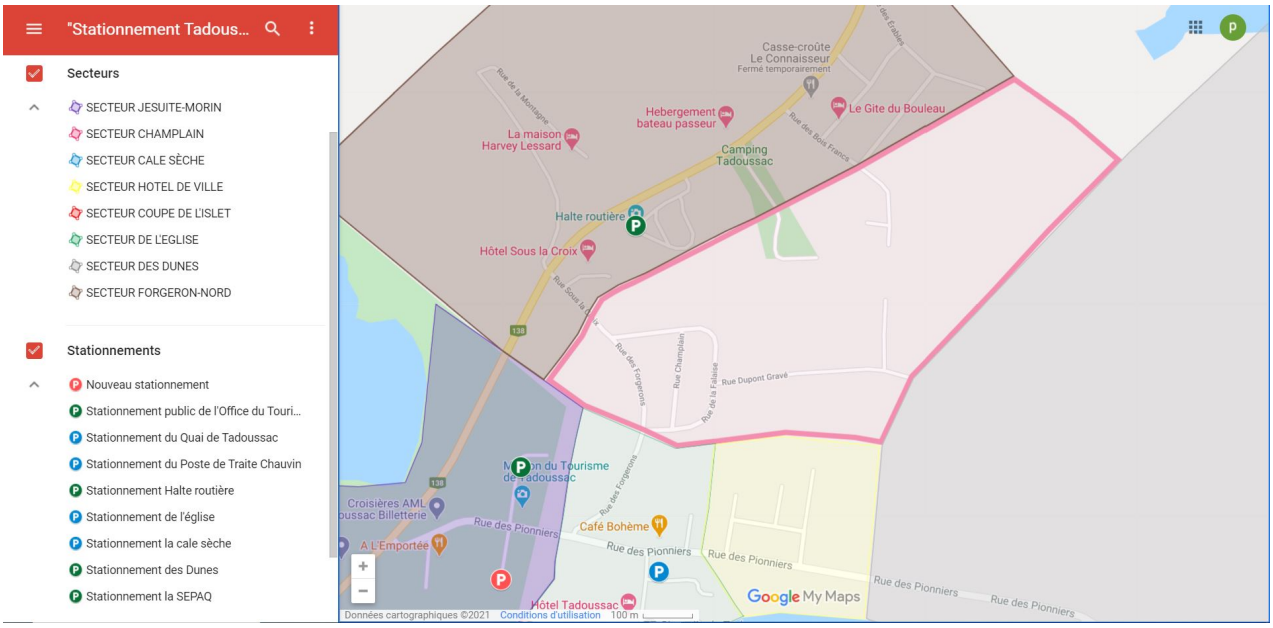


Figure 8 : Secteur Champlain

Le périmètre du secteur de Champlain regroupe les zones suivantes :

- rue Champlain
- rue de la Falaise
- rue du Père-La Brosse
- rue du Pont-Gravé

4.7.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Le secteur de Champlain est un secteur résidentiel et ne compte aucun stationnement hors rue et sur rue dans tout ce secteur. Néanmoins, un stationnement temporaire avait été mis en place l'été dernier pour servir de relai en cas de débordement dans les autres stationnements. La municipalité a dû mettre de la signalisation interdisant aux campeurs de s'installer à cause de leur présence récurrente. Étant un secteur résidentiel, ce stationnement a créé de l'achalandage et des nuisances les fins de semaine, ce qui nuit à la tranquillité des résidents.

Ce secteur est également problématique en période de pointe, où des véhicules stationnent le long de la rue de la Falaise malgré l'interdiction de stationnement, mais également à moins de 5 m des intersections, spécifiquement entre les rues des Forgerons et Champlain.

4.8 SECTEUR FORGERONS NORD

4.8.1 Périmètre et caractéristiques du secteur

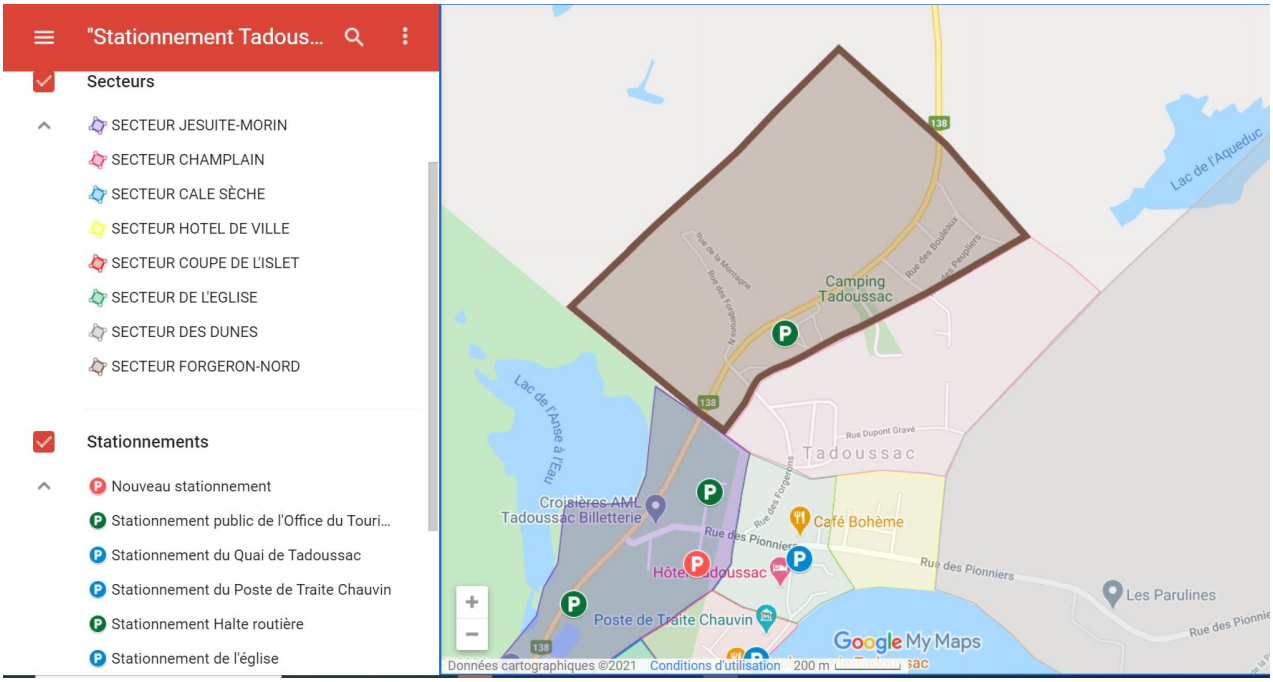


Figure 9 : Secteur Forgerons-Nord

Le périmètre du secteur Forgerons Nord regroupe les zones suivantes :

- rue de la Halte routière
- rue des Forgerons Nord
- rue de la Montagne
- rue des Bois-Francs
- rue des Érables
- rue des Ormes
- rue des Peupliers
- rue des Bouleaux

4.8.2 Offre de stationnement et problématique du secteur

Le secteur de Forgerons Nord dispose d'un seul stationnement (Halte routière) hors rue de 15 places. Ce stationnement est assez loin du centre du village, les autobus qui allaient sur le Quai sont redirigés vers ce stationnement. Ce secteur est le moins impacté par les problématiques de stationnement. Il n'y a pas vraiment de touristes dans cette zone, donc pas d'enjeux réels au niveau touristique. Les quelques débordements de stationnement occasionnels sont le fait des résidents.

Au niveau de rue Forgerons Nord, il y a une problématique liée à l'aménagement de la rue qui a été fait sans respecter les normes et devient moins bien praticable pendant l'hiver. Les déplacements sont assez compliqués voir dangereux pour les résidents.

Les résidents empruntent le sentier à proximité pour pallier cette problématique. Il serait pertinent de relier le secteur avec un escalier pour se rendre jusqu'au Centre des loisirs, un sentier praticable existe déjà.

Du côté du gite de Bouleau, il n'y a pas de réels enjeux de stationnement.

5 Synthèse des principaux constats

L'analyse des problématiques et constats en lien avec le stationnement à Tadoussac révèle plusieurs enjeux qui sont résumés en trois thématiques interdépendantes : la mobilité et transport, la gestion du stationnement et l'aménagement.

5.1 La mobilité et transport

D'après statistique canada en 2017, l'automobile représente 89 % de la part modale à Tadoussac. De plus, avec le fort afflux touristique en saison estivale, les déplacements en automobile sont très élevés. Bien que le village présente un fort potentiel piétonnier avec la configuration des quartiers centraux, son architecture et paysage ainsi que la présence de quelques sentiers, il n'en demeure pas moins que le transport actif n'est pas effectif à Tadoussac. Ceci peut s'expliquer par l'absence d'un réseau piétonnier convivial entre les aires de stationnement, les principaux commerces et les centres d'activités. Par ailleurs, les enjeux de sécurité liés à la vitesse des véhicules dans les axes principaux et l'étroitesse des trottoirs peuvent défavoriser grandement les déplacements à pied au centre du village. L'absence de réseau cyclable est également un frein aux déplacements à vélo.
L'offre de transport en commun est encore en phase embryonnaire. Le projet Tadou-Bus a connu des problématiques liées au respect des horaires, problèmes de gestion et conciliation entre AML et la

municipalité. Un autre élément important des problématiques rencontrées avec le projet Tadou-bus est que municipalité n'a pas été en mesure de trouver un financement cohérent pour assurer la pérennité du projet.

Le manque d'offre de transport de relai entre les stationnements en périphérie et les zones d'attractions centrales accentuent le besoin pour les personnes de rechercher des stationnements au cœur du village. On observe ainsi en période haute, de la congestion sur les axes principaux au centre du village souvent dû aux va-et-vient des automobilistes à la recherche de stationnement.

Des études ont démontré que la disponibilité d'une place de stationnement à destination influence le choix modal d'un déplacement. Plus particulièrement, une étude franco-suisse a révélé qu'entre 90 et 99 % des usagers possédant une automobile l'utilisaient lorsque l'offre en stationnement à proximité de leur lieu de destination est garantie[5]. À l'inverse, lorsque l'offre est limitée, le taux d'utilisation chute entre 13 et 53 %. Cela démontre que la multiplication de l'offre en stationnement stimule aussi la demande.

Tous ces constats contribuent à confirmer la suprématie de la mobilité automobile à Tadoussac qui exige de grands espaces de stationnement.

5.2 La gestion du stationnement

Le village de Tadoussac fait face à un enjeu de gestion de stationnement plus que d'un problème d'offre en stationnement. Il faut concilier les attentes et les besoins des citoyens de Tadoussac et des touristes. Les demandes en stationnement varient en fonction de la mixité du secteur, de la typologie des activités et de bien d'autres. Il faut intégrer à la fois les :

- demandes de longue durée pour les employés.
- demandes de longue ou moyenne durée pour les consommateurs.
- demandes de courte ou moyenne durée pour les visiteurs professionnels ou privés.
- demandes de courte durée, proche du lieu de déchargement pour les véhicules de livraison.

Ceci est d'autant plus vrai sur la rue des Pionniers, près de l'église où la typologie des activités est variée, on a à la fois des commerces, bars et restaurants, institutions, habitats, mais aussi des points de déchargement de livraison, rendant la problématique de stationnement importante.

Des déficiences dans la gestion des places de stationnement génèrent un manque de capacité à certains moments. La tarification des stationnements ainsi que leur durée ne contribuent pas à optimiser les places de stationnement disponibles; en effet, la majorité des stationnements publics sur rue (89,51 %) de Tadoussac sont gratuits, à l'exception des stationnements sur le quai, quand la plupart des cases hors rue sont payantes. Le stationnement gratuit encourage les conducteurs à passer du temps à chercher une place dans la rue même si elle n'est pas facilement disponible. On estime que les automobilistes à la recherche d'un stationnement sont la cause d'en moyenne 30 % de la congestion routière. Par ailleurs, la majorité des espaces de stationnement sur rue se trouvent près des endroits les plus achalandés, favorisant ainsi un taux d'occupation élevé. La solution pour éviter cette situation est de s'assurer qu'au moins 15 % des espaces de stationnement sur rue soient libres. La manière la plus efficace pour arriver à contrôler le taux d'occupation des espaces de stationnement est de fixer un taux horaire correspondant à la demande de stationnement

[5] Extrait du guide Le Stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables du CRE-Montréal

en temps réel[6]. Le stationnement payant aiderait à redistribuer la demande de stationnement et découragerait l'occupation à long terme dans la rue, la dirigeant vers des installations de stationnement hors rue.

Une autre problématique majeure observée est liée à l'incivisme. Les règles de sécurité aux entrées des intersections ne sont pas respectées. Bien que la signalisation en place ne rappelle pas toujours ce règlement, il demeure interdit de stationner à moins de 5 mètres des intersections pour la sécurité de tous les usagers. Mais l'on observe toute même des personnes qui stationnent au niveau des intersections. On retrouve également des personnes stationnant au niveau des trottoirs et sur les terrains privés des résidents.

5.3 L'aménagement

Les aménagements proposés sur l'ensemble du territoire ne favorisent pas la mobilité douce et par conséquent, créent plus de demandes de stationnement. Les axes routiers sont peu conviviaux pour les modes actifs. En effet, la plupart des trottoirs sont étroits parfois absents, ce qui rend les déplacements à pieds peu sécuritaires et peu agréables. Ceci favorise également le fait que les personnes se retrouvent en train de marcher dans les rues principales surtout celles menant aux croisières où en moyenne 600 personnes transitent par jour. Il n'y a pas de réelle piste cyclable, à part de la peinture au sol. Enfin, les liens pédestres existants pouvant relier les principaux stationnements ne sont pas aménagés.

La signalisation n'est pas toujours présente ou conforme dans tous les secteurs. Avec l'afflux de visiteurs, il faudrait privilégier l'utilisation de pictogrammes plutôt que des textes. L'absence de mobilier urbain est également limitative pour forcer le respect de la signalisation et des stationnements.

Dans les secteurs résidentiels, les rues qui finissent en cul-de-sac sont le théâtre de congestion parce que les automobilistes s'y engagent à la recherche de stationnement malgré les panneaux.

L'absence d'espace prévu pour les campeurs peut également s'avérer une problématique qui favorise les stationnements illicites.

6 Conclusion

La problématique générale du stationnement à Tadoussac est en grande partie le résultat de l'incompatibilité des besoins des résidents et des touristes en matière de stationnement qui ne veulent pas ou ne trouvent pas d'autres alternatives au déplacement automobile. Cette incompatibilité est couplée à l'incivisme des usagers et une gestion qui ne va pas de pair avec la complexité de la question. Le tout, dans un contexte d'aménagement qui encourage l'usage de l'automobile en défaveur des autres modes de transport.

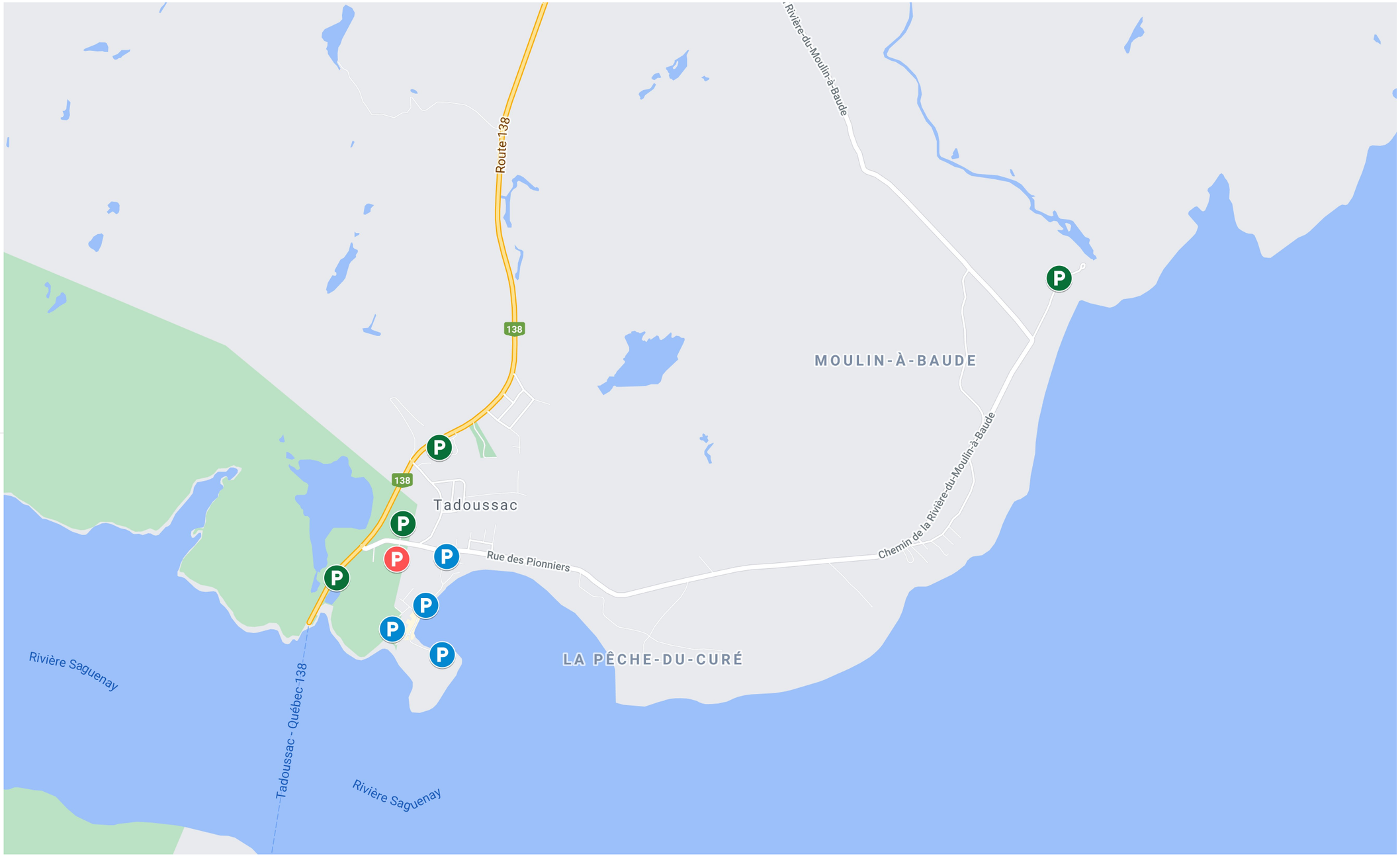
L'enjeu se situe donc au niveau de la gestion du stationnement et de la mobilité à l'échelle de la municipalité. Il s'agit donc de développer des stratégies innovantes de gestion du stationnement en plus de développer l'offre en transport actif et collectif et d'encourager la mobilité douce. Ces solutions permettront de réduire l'utilisation de l'automobile et la demande en stationnement à Tadoussac et ainsi réduire la production de GES.

[6] Extrait de l'étude sur les enjeux du logement, de la mobilité durable, du stationnement et de l'occupation du sol de Jean-Charles Hamel, 2019

"Stationnement Tadoussac"

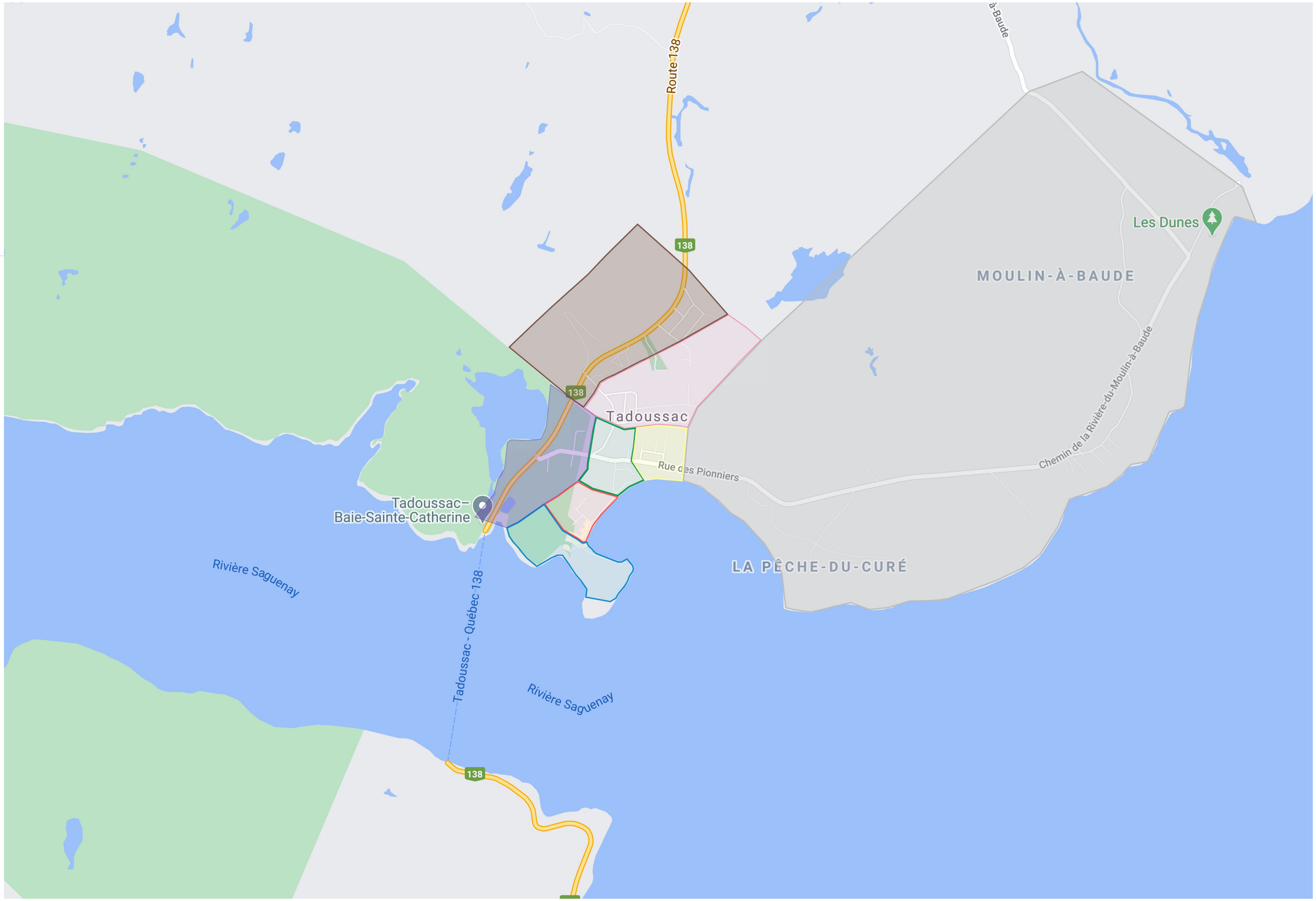
Stationnements

- Nouveau stationnement
- Stationnement public de l'Office du Tourisme
- Stationnement du Quai de Tadoussac
- Stationnement du Poste de Traite Chauvin
- Stationnement Halte routière
- Stationnement de l'église
- Stationnement la cale sèche
- Stationnement des Dunes
- Stationnement la SEPAQ



"Stationnement Tadoussac"

Secteurs

- SECTEUR JESUITE-MORIN
- SECTEUR CHAMPLAIN
- SECTEUR CALE SÈCHE
- SECTEUR HOTEL DE VILLE
- SECTEUR COUPE DE L'ISLET
- SECTEUR DE L'EGLISE
- SECTEUR DES DUNES
- SECTEUR FORGERON-NORD

Problématiques de stationnement à Tadoussac.