



FÉDÉRATION
QUÉBÉCOISE DES
MUNICIPALITÉS

Ingénierie et Infrastructures



MUNICIPALITÉ DE TADOUSSAC

Projet de politique de stationnement

Pour consultation

Version révisée 2
N réf : 532950052101
Avril 2021

Préparé par :

Pauline Michèle Ngom, CPI

Vérifié par :

Dominic Lachance, ing, MBA (# 5005915)

Table des matières

1 LA MISE EN CONTEXTE	1
2 PORTRAIT ET DIAGNOSTIC DU STATIONNEMENT	2
2.1 L'OFFRE DE STATIONNEMENT	2
2.1.1 STATIONNEMENT SUR RUE	2
2.1.2 STATIONNEMENT HORS RUE	2
2.2 SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX CONSTATS	2
2.2.1 LA MOBILITÉ ET TRANSPORT	2
2.2.2 LA GESTION	3
2.2.3 L'AMÉNAGEMENT	4
3 GRANDES TENDANCES LIÉES AU STATIONNEMENT	4
3.1 MOBILITÉ ET TRANSPORT	5
3.2 LA GESTION ET RÉGLEMENTATION	5
3.3 LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS	6
4 ORIENTATIONS PROPOSÉES	7
4.1 OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT	7
4.1.1 TARIFICATION ET DURÉE ADAPTÉE	7
4.1.2 COORDINATION ET COMMUNICATION	7
4.1.3 MUTUALISATION DES ESPACES.....	7
4.1.4 OPTIMISATION DE L'INFORMATION SUR LA DISPONIBILITÉ DES STATIONNEMENTS	7
4.2 DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT ALTERNATIF À L'AUTOMOBILE	8
4.2.1 MISE EN PLACE DU TRANSPORT COLLECTIF	8
4.2.2 FAVORISER LE TRANSPORT ACTIF	8
4.2.3 RÉPONDRE À LA DEMANDE DE STATIONNEMENT POUR DES USAGERS SPÉCIFIQUES.....	8
4.3 AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE ET LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES	8
4.3.1 AMÉNAGER LA VOIRIE VISANT L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE MOBILITÉ ACTIVE	8
4.3.2 INTÉGRER LES CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES DANS L'AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES	8
4.3.3 AMÉLIORATION DE LA SIGNALISATION	8
5 CONSULTATION PUBLIQUE	9

1 La mise en contexte

Depuis des années, les villes sont aménagées en fonction de l'automobile. Les besoins de déplacement en automobile ont accru et, par conséquent, la demande en stationnement. L'automobile occupe une place très importante à Tadoussac comme dans beaucoup d'autres municipalités dans le monde. Selon statistique canada en 2017, 89 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture à Tadoussac. Chaque année, le village de Tadoussac reçoit plus de 300 000 visiteurs. L'éloignement de Tadoussac oblige cette masse touristique à venir nous visiter en véhicule. L'aménagement de Tadoussac peu adéquat pour un tel achalandage mine la qualité de vie de nos citoyens et la pérennité de notre village comme destination touristique incontournable.

Selon le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), la source principale d'émission de GES est engendrée par le secteur des transports avec 41,7 % des émissions totales en 2015. Au niveau de Tadoussac, environ 89 % des émissions de GES proviennent du transport routier. Dans son plan d'action visant la réduction des émissions de GES 2012, la municipalité de Tadoussac a confirmé sa volonté de diminuer son empreinte carbone et aussi contribuer au défi planétaire de la lutte aux changements climatiques par des actions concrètes. Cet objectif ne peut être atteint que par la diminution de la place de l'automobile et développement de l'offre des modes de déplacement alternatifs à l'automobile et la favorisation de l'utilisation des modes actifs.

L'enjeu actuel consiste donc à réorganiser l'espace public en accordant davantage de places à d'autres moyens de transport. Dans cette optique, le choix du stationnement est à privilégier, d'où l'urgence pour les villes et villages de demain d'avoir une gestion intégrée des stationnements.

Le domaine du stationnement est assez complexe à Tadoussac. Bien qu'étant un village de 800 âmes, Tadoussac est avant tout un pôle touristique accueillant une masse importante de touristes en période estivale. La demande en stationnement varie donc en fonction de la période de l'année et des utilisateurs. Il faut concilier les besoins des résidents avec ceux des touristes qui sont divergents.

Une politique de stationnement intégrée d'une part contribuerait à équilibrer le partage de l'espace public au bénéfice des autres usagers de la voirie que les automobilistes et répondre aux besoins des résidents et touristes. D'autre part, cette politique participerait pleinement à la pérennité de l'attractivité de Tadoussac.

Dans le cadre de sa politique environnementale, Tadoussac a proposé comme moyen en lien avec l'objectif de diminuer les gaz à effet de serre, d'adopter un plan de mobilité active et durable. Le projet de politique de stationnement s'inscrit ainsi dans la continuité de cette démarche.

Les actions concrètes pourraient être de déterminer les besoins adaptés à chaque secteur et période de l'année, d'étudier les dispositifs techniques réglementaires et tarifaires appropriés, d'organiser un système de suivi et évaluation, d'améliorer les aménagements favorisant la mobilité douce, de contrôler le stationnement public sur rue et hors rue, de sensibiliser et informer les usagers, etc.

Cette politique de stationnement permettra de faciliter l'accès aux commerces et aux différentes zones d'attrait touristiques, de favoriser le stationnement des résidents et des touristes et de fluidifier la circulation luttant contre les incivilités tout en limitant la production des GES par la diminution de l'usage de l'automobile.

2 Portrait et Diagnostic du stationnement

2.1 L'offre de stationnement

Tadoussac dispose de 689 cases de stationnement, y compris toutes les places sur rue, les places hors rue publiques et hors rue privées dont :

- 76 % des places de stationnement sont hors rue,
- 24 % sont sur rue.

2.1.1 Stationnement sur rue

La municipalité compte 162 cases de stationnement réparties sur 9 rues. La durée autorisée des stationnements varie en fonction du secteur. Les rues se situant dans les zones résidentielles et institutionnelles offrent en général une durée de stationnement illimitée comparativement à la plupart des zones commerciales, où les durées varient d'une demi-heure à 4 heures. La majorité des stationnements sur rue sont gratuits. On observe des taux d'occupation très élevés sur les rues à proximité des commerces et des attraits touristiques de la ville.

2.1.2 Stationnement hors rue

Au total, on dénombre plus de 527 places de stationnements hors rue localisée dans 9 secteurs dans le village de Tadoussac. La plupart des stationnements hors rue n'a pas de durée de stationnement définie. Tout comme pour les stationnements sur rue, le taux d'occupation des stationnements hors rue varie en fonction de leur proximité des lieux d'attrait touristiques, mais aussi de leur tarification. De ce fait, les stationnements qui sont en périphérie tels que le stationnement des Dunes ou la SÉPAQ sont moins utilisés et ne vont se remplir qu'une fois que tous les autres stationnements seront occupés. Plus de 65 % des cases de stationnement hors rue sont payantes.

2.2 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 et l'aménagement.

2.2.1 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 la 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 garantie¹. 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.

2.2.2 La gestion

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 en temps réel². Le stationnement payant aiderait à redistribuer la demande de stationnement et

¹ Extrait du guide Le Stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables du CRE-Montréal

² 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

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.

2.2.3 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.

3 Grandes tendances liées au stationnement

La nécessité de trouver des solutions aux problématiques liées au stationnement a amené les municipalités à travers le monde à adapter leurs pratiques de gestion de stationnement. Cette partie présente les différentes actions pouvant servir d'exemples à Tadoussac et se rassemble autour de trois thématiques :

- la mobilité et le transport;
- la gestion et règlementation;
- les infrastructures.

3.1 Mobilité et transport

Au niveau de la mobilité et du transport, les grandes tendances sont à la diminution de la part modale de l'automobile, la favorisation du transport en commun et du transport actif à travers des incitatifs. Les actions concernent :

- la modification des habitudes reliées aux déplacements pendulaires à travers des options intéressantes en termes de temps et de coût de déplacement de modes alternatifs durant les périodes de pointe³. On note par exemple des initiatives au niveau des universités d'Ottawa et de Sherbrooke qui ont mis sur pied des services gratuits de bus pour leurs étudiants.
- La mise en place d'actions incitatives encourageant les personnes à se départir de leurs véhicules aux entrées de villes et rejoindre le centre-ville en transport en commun ou transport actif. La ville de Utrecht dans les pays bas en est un bon exemple dans cette pratique. Elle a mis en place des Park and Ride (P+R) qui sont des zones en périphérie de la ville où les automobilistes peuvent garer leurs véhicules toute la journée à un prix compétitif et ainsi emprunter le transport en commun ou louer un vélo pour rejoindre le centre-ville.
- le développement de stratégies pour limiter la congestion liée au transport et au déchargement de marchandises. À Genève par exemple, on note la mise en place d'un plan d'action visant l'organisation des livraisons en ville; les plages horaires, les espaces de stationnement réservés et la taille des véhicules acceptés y sont spécifiés. À Utrecht, le transport de marchandises se fait soit par l'utilisation de train routier électrique à énergie solaire qui a l'avantage d'être long et étroit et/ou par les vélos-cargo pour les livraisons moins importantes.

3.2 La gestion et réglementation

Les nouvelles tendances sont aussi en lien avec la réglementation, la gestion de l'offre, la tarification des stationnements.

Des municipalités ont apporté des modifications à leurs règlements de zonage sur les exigences en termes de stationnement pour de nouveaux développements résidentiels et commerciaux afin de renverser la tendance du besoin d'espace de stationnement. Ils exigent maintenant un nombre maximal de cases de stationnement le plus souvent dans les zones où le service de transport collectif est bien implanté. En effet, il est démontré que l'automobiliste utilisera davantage son véhicule personnel s'il est assuré de trouver une place de stationnement à destination. Cette tendance réglementaire est observée par exemple dans la ville d'Ottawa où la norme maximale de case de stationnement par logement est de zéro³ si le logement est situé à moins de 600 mètres d'une gare de transport. Ou encore la ville de Calgary où la norme est de 1,5³ pour la même distance par rapport à une gare de transport et pour un logement d'au moins trois étages.

Toujours dans le cadre réglementaire et gestion, les tendances sont à la favorisation de stationnement de courte durée, à travers l'optimisation de la tarification en fonction de la durée de stationnement, ou encore l'interdiction d'effectuer un second paiement pour une même place ou à un même horodateur.

³ Informations tirées du Rapport de diagnostic sur le stationnement de la ville de Montréal, AECOM, 2015

Comme autre nouvelle tendance, l'on peut optimiser l'utilisation de stationnement soit au travers de partage ou la location. Le partage du stationnement peut être mis en place en fonction des usages ou au moment de la journée. Le partage de stationnement entre résidents et commerces de Colombie britannique en est un exemple. Dans certaines villes du Royaume-Uni et des États-Unis, la location d'espaces de stationnement privés est devenue une véritable option, qui fait l'objet d'une organisation semblable à celle du covoiturage. Une plateforme, intitulée « ParkatmyHouse.com » a notamment été créée afin de mettre en contact les propriétaires d'espaces et les automobilistes à la recherche d'un espace pour stationner, en fonction de la localisation recherchée⁴.

L'adaptation de la tarification du stationnement sur rue et hors rue doit également être faite afin de réduire l'attractivité des stationnements pour soulager l'occupation de l'espace public par les automobiles.

Enfin, les tendances révèlent aussi la mise en place des comités et feuilles de route pour veiller au suivi et respects des mesures de gestion des stationnements, mais aussi pour analyser l'évolution des actions et évaluer les résultats.

3.3 Les infrastructures et équipements

Au niveau des infrastructures, les municipalités privilégient de plus en plus des aménagements de stationnement plus soucieux de l'environnement. Notamment ceux visant à endiguer le phénomène d'îlot de chaleur en fixant les taux de verdissement en fonction de la surface du stationnement ou encore ceux visant à minimiser les risques d'inondation à travers les pratiques de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales telle que les noues engazonnées. L'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie a apporté des modifications à son règlement de zonage en spécifiant que pour toute nouvelle construction de stationnement de dix places et plus, le taux de verdissement doit être minimalement de 15 % de la surface du stationnement.

L'amélioration de la signalisation et l'usage de mobilier urbain contribuent également à une meilleure mobilité et réduction de la congestion. Des municipalités ont recours au système de jalonnement dynamique afin de diminuer les déplacements des nombreux véhicules qui circulent à la recherche d'une place de stationnement. Il permet d'informer les automobilistes de la disponibilité des places de stationnements. Il est utilisé dans de nombreuses villes européennes et également à la ville de Montréal.

Dans l'optique de réduire la dépendance à l'automobile, l'amélioration des infrastructures de transports actifs est une bonne avenue. L'élargissement des trottoirs, l'aménagement de sentiers pédestres et le développement de voies cyclables ont permis sous d'autres cieux de renverser la tendance sur la part modale de l'automobile. À Utrecht par exemple, le transport actif représente plus de 50 % de part modale, ce qui est le résultat des actions et développement des infrastructures axées sur la mobilité douce. La ville compte de nombreuses zones de circulations apaisées (zone de rencontre, aire piétonne) offrant une grande liberté de mouvement aux piétons, des stationnements pour vélo, des feux et panneaux directionnels pour cyclistes, les trottoirs sont élargis à 2,2 mètres pour favoriser le confort.

⁴ Rapport de diagnostic sur le stationnement de la ville de Montréal, AECOM, 2015

4 Orientations proposées

L'idée globale de la politique de stationnement est d'optimiser l'utilisation du stationnement en offrant des options de transport actif et collectif réalistes afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et l'expérience visiteurs des touristes tout en diminuant les émissions des gaz à effet de serre.

La politique de stationnement mise en place s'articulera autour de trois principales orientations que sont :

- Optimiser la gestion du stationnement
- Développer l'offre de transport alternative à l'automobile
- Améliorer les infrastructures favorisant la mobilité durable et lutte contre les changements climatiques

4.1 Optimiser la gestion du stationnement

4.1.1 Tarification et durée adaptée

Mettre en place une nouvelle approche tarifaire et de durée de stationnement qui soit adaptée par secteur. Dans les rues les plus achalandées, limiter la durée du stationnement. Fixer une durée adaptée selon le cas.

Mettre en place un système de tarification progressive pour le stationnement dans les zones les plus achalandées, où la première heure sera fixée à un prix et la deuxième heure à un prix plus élevé pour encourager des séjours plus courts, facilitant la rotation.

Instaurer un système de vignettes aux résidents, aux travailleurs et touristes dans les secteurs les plus problématiques en limitant le nombre par résidence et en définissant une tarification adaptée pour des vignettes supplémentaires, mais aussi en tenant compte des périodes hautes et basses.

4.1.2 Coordination et communication

S'assurer de la disponibilité d'une ressource pour la gestion du stationnement, la mise en place du suivi et évaluation de l'offre et de la demande et des mesures mises en œuvre. Développer une stratégie de contrôle des mesures et suivi des infractions. Assurer la coordination de la gestion du stationnement avec les actions de développement de transport. Favoriser la communication et sensibilisation sur la stratégie de gestion du stationnement.

4.1.3 Mutualisation des espaces

Optimiser l'utilisation des espaces de stationnement existants. Définir une stratégie de partage de stationnement entre plusieurs entités en fonction de leur besoin en stationnement et de leurs horaires. Encadrer la location des espaces de stationnement privés.

4.1.4 Optimisation de l'information sur la disponibilité des stationnements

Mettre en place des panneaux de signalisation de stationnement qui fourniront des informations en temps réel sur la disponibilité actuelle des places de stationnement.

4.2 Développer l'offre de transport alternatif à l'automobile

4.2.1 Mise en place du transport collectif

Proposer une offre de transport en commun qui rencontre les réalités de Tadoussac afin de limiter l'usage de l'automobile, en redéfinissant le moyen de collaboration avec le secteur privé. Développer les parcs relais (P+R), permettant aux usagers de stationner en périphérie du village et de rejoindre le centre au moyen de transport en commun ou transport actif.

4.2.2 Favoriser le transport actif

Encourager la location des vélos à proximité des stationnements hors rue, afin d'inciter les usagers à utiliser les vélos. Développement l'offre de stationnement sécurisée pour deux roues. Sensibiliser et communiquer sur les avantages du transport actif. Définir des espaces de stationnement spécifiques aux vélos, mobylettes et autres moyen de transport actif. Mettre en place le mobilier urbain (banc...) dans certains secteurs afin favoriser le transport actif.

4.2.3 Répondre à la demande de stationnement pour des usagers spécifiques

Faciliter le stationnement pour les personnes à mobilité réduite. Définir une approche pour faciliter la livraison au centre du village qui permettrait d'éviter la congestion, en définissant une période bien déterminée pour les chargements et déchargements ainsi que les voies désignées.

4.3 Améliorer les infrastructures favorisant la mobilité durable et lutte contre les changements climatiques

4.3.1 Aménager la voirie visant l'amélioration des conditions de mobilité active

Créer et élargir les trottoirs existants afin de favoriser le déplacement des piétons. Réaménager les axes et les rendre plus sécuritaires en modérant le trafic ou encore par l'usage de bollard. Favoriser l'aménagement de sentiers pédestres existants afin d'interconnecter les grands axes par des voies pédestres. Aménager les voies favorisant le transport actif. Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement.

4.3.2 Intégrer les considérations environnementales dans l'aménagement des infrastructures

Favoriser le verdissement des aires de stationnement. Intégrer les pratiques de gestion optimale des eaux pluviales dans la conception des nouveaux stationnements. Conserver le plus possible les arbres en place lors de l'aménagement de nouvelles infrastructures. Privilégier l'utilisation des matériaux et méthodes durables pour de nouvelles constructions.

4.3.3 Amélioration de la signalisation

Améliorer la signalisation dans les secteurs où elle est limitée. Favoriser l'utilisation des pictogrammes plutôt que des textes. Mettre en place un plan de signalisation cohérent et adapté par secteur.

5 Consultation publique

Dans le cadre de l'élaboration de sa politique de stationnement, la municipalité de Tadoussac lance une démarche de consultation publique. La municipalité souhaiterait à cet effet, recevoir vos commentaires et suggestions afin de participer à la réflexion sur la vision du développement et de la gestion du stationnement, ainsi qu'aux mesures à mettre en œuvre à court, moyen et long termes. Votre participation est importante afin d'approfondir la réflexion en plus d'identifier et prioriser les interventions visant à répondre aux problématiques rencontrées et de définir les moyens de leur mise en œuvre.

Vous pouvez contribuer à la démarche de trois façons.

Participation à l'un des deux ateliers d'échange et concertation en visioconférence (Zoom)

Vous êtes invité à un atelier d'échange et concertation concernant l'élaboration de la politique de stationnement. Dates des consultations : **mardi 27 avril 2021 à 18h30** et **mercredi 28 avril 2021 à 16h**.

Des représentants de la Municipalité de Tadoussac vous exposeront les enjeux liés au stationnement et discuteront avec les participants des solutions à mettre en place dans le village afin d'améliorer la problématique du stationnement.

Vous devez vous inscrire pour participer à l'activité en écrivant à Andréanne Jean par courriel à l'adresse: agentdedeveloppement@tadoussac.com au plus tard le **26 avril 2021**.

Les renseignements vous permettant de participer à la séance (Zoom) vous seront transmis à la suite de votre inscription.

Participation au questionnaire en ligne

Vous pouvez également participer à la démarche de participation citoyenne concernant le projet de politique de stationnement, en remplissant le questionnaire disponible sur le site de la municipalité (<https://municipalite.tadoussac.com/fr/site-municipalite/municipalite%C3%A9/dossiers-speciaux>) sous la boîte d'information **stationnement**. Ce questionnaire vous permet de nous faire part de vos enjeux, préoccupations, des recommandations et propositions en lien avec le projet de politique de stationnement.

Il vous prendra environ 30 minutes. Votre participation est volontaire et les renseignements que vous fournirez seront traités en toute confidentialité. Seuls les résultats agrégés seront communiqués afin de produire le rapport des consultations.

La date limite pour remplir le questionnaire est le 03 mai 2021.

Dépôt d'avis écrit ou mémoire sur le projet de politique

Vous avez également la possibilité de déposer un avis écrit ou mémoire permettant d'exposer clairement votre opinion concernant le projet de politique proposée par le village de Tadoussac et sa documentation annexe (rapport diagnostic et ébauche de piste d'action). Les avis doivent être envoyés à Andréanne Jean par courriel à l'adresse : agentdedeveloppement@tadoussac.com . La date limite pour nous partager vos commentaires ou pour déposer un mémoire est le 03 mai 2021.

Si vous avez déjà participé au questionnaire en ligne, il n'est pas nécessaire de déposer les avis et mémoire.