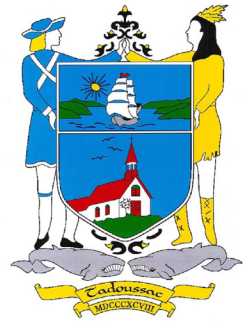


377

DB10.2

Projet de création du parc national des
Dunes-de-Tadoussac

6213-01-008



TADOUSSAC,
C'EST DANS MA NATURE!

Ce rapport présente des recommandations basées sur l'analyse des enjeux du logement, de la mobilité durable, du stationnement et de l'occupation du sol de la municipalité de Tadoussac.



Rapport de stage
Par Jean-Charles Hamel
Université du Québec à Montréal
Septembre 2019

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	02
INTRODUCTION	03
REFONTE DU PLAN D'URBANISME	04
PORTRAIT DU MILIEU	05
LE TERRITOIRE	05
LE VILLAGE	07
LA POPULATION	11
LES PROJETS	13
DESTINATION TADOUSSAC	13
SONDAGE SUR LES TRAVAILLEURS SAISONNIERS	14
TADOU-BUS	15

ANALYSE URBAINE	17
LE LOGEMENT	17
LA MOBILITÉ	19
LE STATIONNEMENT	27
CONCLUSION	34
RECOMMANDATIONS	35
BIBLIOGRAPHIE	40

REMERCIEMENTS

Au cours de mon expérience de travail au sein de la municipalité de Tadoussac, j'ai eu l'occasion de travailler avec une équipe exceptionnelle. J'ai été accueilli à bras ouverts par des gens qui m'ont donné toute leur confiance dès le début. Je me suis tout de suite senti à ma place.

Je tiens à remercier spécialement Jean-Christophe Henri qui a été mon mentor et qui a fait preuve de beaucoup de patience et de pédagogie, Charles Breton pour ses précieux conseils et pour toute la confiance qu'il m'a accordée, Marie-Claude Guérin qui a su me rassurer dans mes moments d'incertitudes et qui m'a beaucoup appris sur le monde municipal, Andréanne Jean et Marie Sublet qui ont été des collaboratrices exceptionnelles et mon principal support moral.

Je remercie également les membres du conseil municipal qui m'ont écouté et qui ont cru en mes idées. La confiance qu'elles et ils m'ont accordé m'a motivé à me surpasser dans mon travail.

Enfin, je remercie tous mes collègues de la municipalité qui m'ont accompagné du début à la fin. Leurs conseils et leur gentillesse ont contribué à faire de mon stage une expérience enrichissante et inoubliable.

INTRODUCTION

Dans le cadre du baccalauréat en urbanisme, les étudiants doivent effectuer un stage professionnel afin de mettre en pratique les connaissances acquises au cours de leur formation. C'est dans ce contexte que j'ai été engagé par la municipalité de Tadoussac pour venir travailler en tant que stagiaire en urbanisme pour une durée de 13 semaines. Ainsi, entre le 3 juin et le 30 août 2019, j'ai travaillé à l'application de la réglementation d'urbanisme, à la mise en place de plusieurs projets, à l'analyse de plusieurs enjeux urbains et à l'élaboration de ce rapport.

Au début de 2019, la municipalité de Tadoussac a amorcé la refonte de son plan d'urbanisme et c'est dans ce contexte qu'intervient le présent rapport. Ce dernier met en lumière les caractéristiques du milieu, fait une synthèse des observations, des réflexions et du travail effectués sur le terrain et émet des recommandations quant aux orientations, objectifs et moyens de mise en oeuvre qu'il serait souhaitable d'intégrer au nouveau plan d'urbanisme.

L'analyse se concentre sur les quatre enjeux identifiés par l'administration municipale qui représentent les principaux défis urbains auxquels le village de Tadoussac doit faire face. Les enjeux en question sont : l'offre de logement, la mobilité durable, la gestion du stationnement et la gestion de l'urbanisation. Il sera cependant inévitable d'élargir la réflexion sur ces enjeux en abordant les questions du tourisme, du travail saisonnier, de la pénurie de main-d'oeuvre, de la vie communautaire, de la vie hivernale et du patrimoine bâti. Les recommandations intégreront ainsi des propositions sur une grande variété d'enjeux identifiés en cours de mandat. Certaines questions resteront néanmoins sans réponse, mais pourront contribuer à alimenter les prochaines analyses.



ENTRÉE DE VILLE - Jean-Charles Hamel, 2019

Il est à noter que le contenu de ce rapport ne représente pas nécessairement la position politique de l'administration municipale sur les enjeux abordés. Les solutions proposées sont puisées dans la littérature ou selon les meilleures pratiques en urbanisme et sont basées sur les principes du développement urbain durable. Les mesures proposées dans ce rapport devront être approuvées par le conseil municipal pour devenir effectives.

REFONTE DU PLAN D'URBANISME

L'actuel plan d'urbanisme de Tadoussac est en vigueur depuis juin 1995. Cet instrument de planification visant à déterminer les priorités en matière d'aménagement et de développement n'a jamais été actualisé dans son ensemble depuis sa création, mais a plutôt fait l'objet de nombreux amendements depuis les 24 dernières années. Le projet de refonte du plan d'urbanisme de Tadoussac est ainsi l'occasion pour la municipalité de se fixer de nouveaux objectifs d'aménagement et de développement qui correspondent aux enjeux actuels auxquels fait face le village et aux principes du développement durable dans un contexte de lutte aux changements climatiques. Cette sensibilité environnementale concerne particulièrement Tadoussac, qui se démarque à l'international par ses paysages stupéfiants, ses activités de plein air et l'observation de sa faune marine distinctive. Dans ce contexte, la municipalité est dans une posture idéale pour se positionner comme leader en matière de protection de l'environnement et de réduction des GES du point de vue régional et municipal.

La refonte du plan d'urbanisme de Tadoussac s'inscrit aussi dans le cadre de l'entrée en vigueur imminente du nouveau Schéma d'aménagement et de développement (SADR) de la MRC de la Haute-Côte-Nord (MRC HCN). Ainsi, le nouveau plan d'urbanisme de la municipalité de Tadoussac devra répondre, sinon dépasser, les exigences du nouveau SADR en matière d'aménagement et de développement urbain durable.

Ainsi, ce rapport se présente comme un outil de réflexion pour les élu.e.s et les citoyen.ne.s afin d'orienter les discussions, de faciliter la prise de décision et d'apporter un regard extérieur aux enjeux locaux. L'objectif principal étant d'assurer que le contenu du prochain plan d'urbanisme permette à la municipalité de Tadoussac de prospérer, d'améliorer la qualité de vie de ses citoyen.ne.s et de continuer à émerveiller les touristes.

PLAGE DE TADOUSSAC - Maison du tourisme de la Haute Côte-Nord



LE TERRITOIRE



SECTEUR DU BORD DE L'EAU - Maison du tourisme de la Haute-Côte-Nord

Tadoussac est une municipalité de la MRC HCN qui se localise à l'extrémité ouest de la région administrative de la Côte-Nord et est adjacente aux municipalités de Sacré-Coeur au nord et des Bergeronnes à l'est. Au sein de la région, Tadoussac se démarque par le rayonnement international de son industrie touristique qui attire plus de 300 000 touristes par année (LAFRANCE, 2013). Néanmoins, avant d'être une destination touristique prisée, Tadoussac est d'abord un milieu de vie pour près de 800 Québécois.e.s.

L'accès à la municipalité est rendu possible grâce à la présence de deux routes. La route 172, qui traverse la municipalité du nord au sud et qui relie les régions du Saguenay et de la Côte-Nord et la route interrégionale 138, qui croise la précédente d'est en ouest. C'est

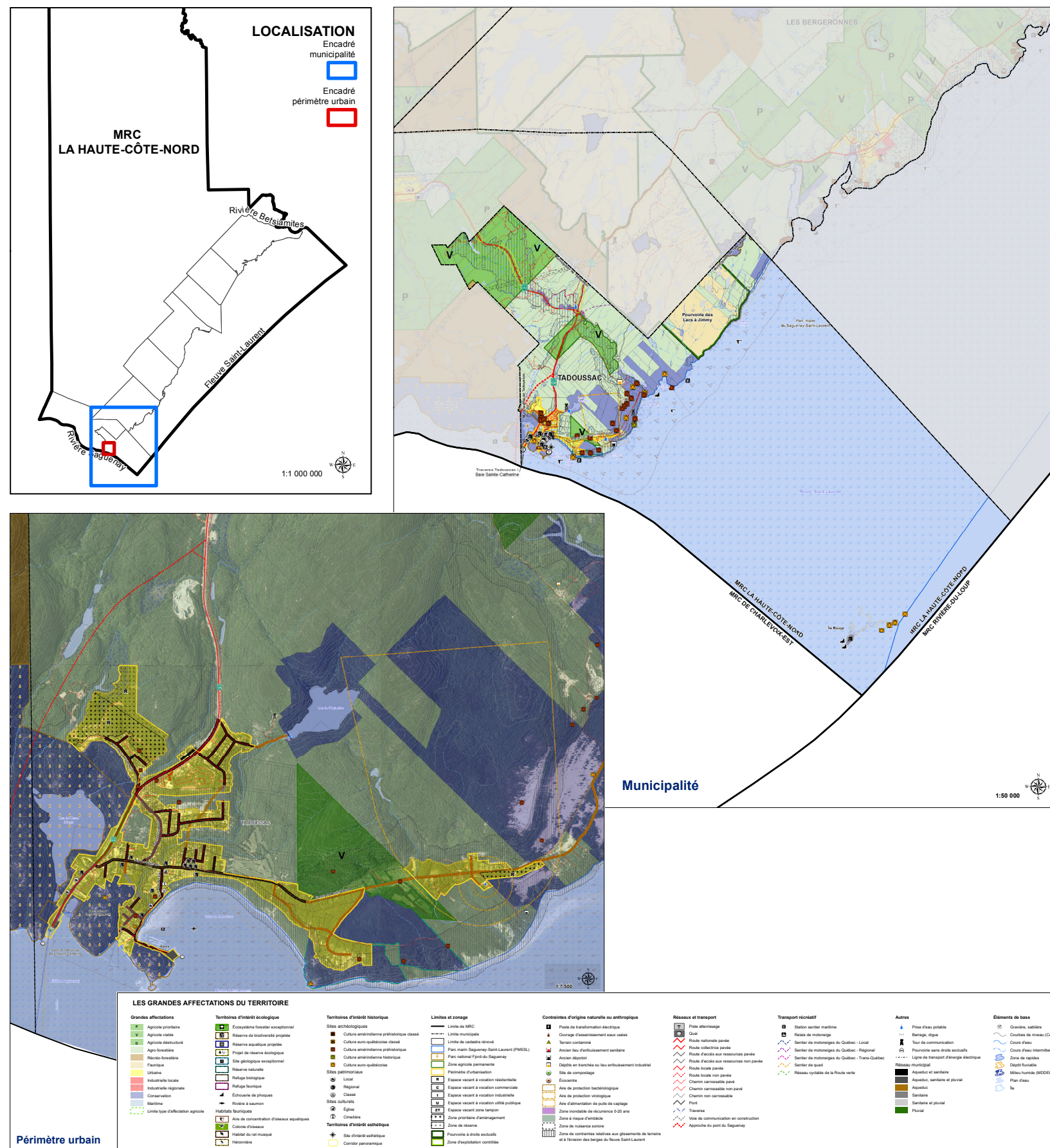
par la route 138 qu'il est possible d'effectuer la traversée de la rivière Saguenay grâce au service de traversiers assuré par la Société des traversiers du Québec.

La municipalité, constituée en 1899, sa superficie terrestre s'étend sur 52,6 km², ce qui en fait la municipalité la moins vaste de la MRC HCN (MAMH, 2019). De plus, Tadoussac s'inscrit sur un territoire particulièrement accidenté. Cette réalité territoriale représente une contrainte majeure pour le développement du village qui doit, en plus d'être circonscrit par les montagnes, composer avec de nombreuses zones d'érosion et de glissement de terrain. C'est d'ailleurs pour cette raison que Tadoussac se place au deuxième rang des municipalités les plus densément peuplées de la MRC HCN avec une densité d'occupa-

LOCALISATION DE TADOUSSAC

tion de 15 habitants au kilomètre carré. C'est la municipalité de Forestville qui obtient le premier rang avec une densité d'occupation de 15,5 habitants au kilomètre carré. (ibid).

Situé à la jonction de la rivière Saguenay et du fleuve Saint-Laurent, Tadoussac est considéré comme la porte d'entrée de la région. On y retrouve un climat relativement humide, mais tempéré et des milieux naturels diversifiés. Le territoire possède plusieurs cours d'eau, des milieux humides de type « tourbière boisée » et six lacs majeurs, dont les lacs de l'Anse à l'eau et de l'Aqueduc qui se trouvent tout près du centre villageois (TERRITOIRES, 2016). De plus, à l'est du village, on retrouve une zone d'exploitation agricole qui scinde le périmètre d'urbanisation en deux et, un peu plus loin, le secteur des Dunes de Tadoussac. Ce dernier fait actuellement l'objet discussions pour la mise en place d'un projet en partenariat avec la municipalité de Tadoussac et la Sépaq. L'objectif du projet serait d'assurer la protection, l'entretien et la mise en valeur de ce milieu naturel qui fait face à plusieurs menaces naturelles et anthropiques.



LE VILLAGE

RUE DES FORGERONS - Jean-Charles Hamel, 2019



GOLF DE TADOUSSAC - Club de Golf Tadoussac

À Tadoussac, les projections de superficie nécessaires à la croissance sont estimées à 83 nouvelles constructions par la MRC HCN pour la période entre 2014 et 2030. Ainsi, en considérant une superficie de terrain de 1950 m², la municipalité aura besoin de 16,77 hectares de superficie pour répondre à la demande (MRC HCN, 2017). Le périmètre d'urbanisation (PU) du village de Tadoussac s'étend sur 152,6 hectares et comptait 24,3 hectares en superficie résidentielle vacante en 2017 (ibid). Dans le cadre de la refonte du SADR en 2017, la MRC HCN a effectué des modifications au PU afin d'y exclure les zones de contrainte physique ainsi que le terrain du Golf de Tadoussac en échange de l'augmenter dans le secteur de la rue des Forgerons nord et dans le secteur du Moulin-à-Baude (ibid). Il semble donc que le nouveau PU sera en mesure de répondre à la croissance projetée. Cependant, ces superficies vacantes se situent aux extrémités nord et est du PU dans les quartiers résidentiels les plus éloignés du centre du village. De plus, bien que le golf soit actuellement en activité, ce terrain représente le seul grand espace développable à proximité du centre du village. Si le golf venait à cesser ses activités, il ne pourrait plus faire l'objet d'un projet urbain maintenant que ce terrain d'environ 1,3 hectare a été exclu du PU.

Au sein du PU, on peut identifier sept zones résidentielles qui se sont développées autour du tissu urbain historique qui s'articule essentiellement en périphérie des rues des Pionniers, des Forgerons et du Bord de l'Eau. Les développements les plus récents se situent néanmoins beaucoup plus loin des quartiers les plus anciens et sont beaucoup moins denses. On observe une densité d'habitation particulièrement faible dans le secteur du Moulin-à-Baude de l'extrémité est du PU, car il n'est pas desservi par le réseau d'égouts. Les lots doivent donc être plus grands afin d'accueillir une installation septique. On remarque donc que la tendance de développement de Tadoussac est à l'étalement urbain plutôt qu'à la densification du tissu urbain existant, malgré le fait que le territoire soit enclavé et que les terrains développables soient rares.

L'essentiel de l'activité économique de Tadoussac se concentre dans le centre historique. On y retrouve une économie centrée sur le tourisme qui est composée de commerces du secteur tertiaire. La chute de l'achalandage touristique à la fin de la saison estivale force la fermeture de la majorité des commerces. Par ailleurs, cette réalité se reflète dans la conception structurelle de plusieurs bâtiments commerciaux qui ne sont pas isolés pour l'hiver. Cette situation est problématique à bien des égards et des projets ont été menés dans le passé pour modifier cette dynamique, mais sans grand succès.

La singularité de Tadoussac comme destination touristique repose principalement sur ses attraits naturels et la richesse de son patrimoine bâti. On fait souvent référence à la baie de Tadoussac comme l'une des plus belles du monde. Dès 1998, elle est la première baie nord-américaine inscrite au Club des plus belles baies du monde, une association internationale qui encourage les actions de protection et fait de la promotion touristique (CÔTÉ, 2000). La topographie de Tadoussac fait de la baie le point culminant du village. En avant-plan, on y retrouve un quai avec une petite marina et une grande plage de sable fin. En arrière-plan, le village en flanc de colline offre une vue exceptionnelle sur l'Hôtel Tadoussac, la petite chapelle, le poste de traite Chauvin et sur plusieurs autres bijoux du patrimoine bâti de Tadoussac. Les principales activités offertes aux visiteurs de Tadoussac sont l'observation des baleines et des oiseaux et des activités de plein air comme la randonnée, les expéditions en vélo électrique, le golf, le tennis et les activités aquatiques comme le kayak. Il est également possible de visiter le Centre d'interprétation des mammifères marins (CIMM) qui présente une collection de squelettes de baleines uniques au Canada et des vidéos exclusives sur les différentes espèces marines du fleuve Saint-Laurent. Il est également possible pour les visiteurs de profiter de Tadoussac plus paisiblement en relaxant sur la plage, en se baignant dans le lac de l'Anse à l'Eau ou en profitant des nombreux commerces et boutiques du village. Tadoussac attire aussi les foules grâce au Festival de la musique de

PLAGE DE TADOUSSAC - Tourisme Côte-Nord



POINTE ROUGE - Jean-Charles Hamel, 2019

Tadoussac qui a lieu chaque année. Cet évènement culturel est devenu un élément important de l'identité de Tadoussac et il est très apprécié de la population en général.

Avec la construction du poste de traite Chauvin en 1600, Tadoussac est considéré comme premier le lieu d'établissement permanent sur le Saint-Laurent (PIERRE & BÉLANGER, 2000). Bien que ce bâtiment ait disparu à travers l'histoire tumultueuse qu'a connue Tadoussac, une reproduction a été érigée en 1942 afin d'y installer une petite exposition permanente. On remarque ainsi la sensibilité particulière des Tadoussaciens face à leur histoire. Ce souci de mémoire et de préservation s'observe également dans tissu urbain du village qui reste fidèle à son passé et très riche en patrimoine bâti. Parmi les éléments du patrimoine on compte l'Hôtel Tadoussac reconstruit en 1942, la petite chapelle construite en 1641, les cottages des Anglais et les maisons des premiers quartiers construits à partir de 1860, la chapelle anglicane érigée en 1867 et plusieurs autres (ibid). Ainsi, le paysage urbain de Tadoussac constitue un ensemble patrimonial unique qui contribue à l'attractivité du village à l'échelle locale et internationale.



FESTIVAL DE LA CHANSON DE TADOUSSAC - 2016

Spectacle en plain air sur la Pointe de l'Islet

— B. Lemeunier



VILLAGE DE TADOUSSAC - 1915

Vue vers l'est de rue des Pionniers à l'intersection de la rue du Bord de l'Eau.

— Musée McCord



1902

Vue de Tadoussac depuis la Pointe de l'Islet

— Musée du Bas-Saint-Laurent

2018

Petite chapelle et Hôtel Tadoussac.

— Jean-Charles Hamel



1915

Vue vers l'est de la rue du Bord de l'Eau et de l'Hôtel Tadoussac.

— Musée McCord

2018

Reconstitution du poste de traite Chauvin.

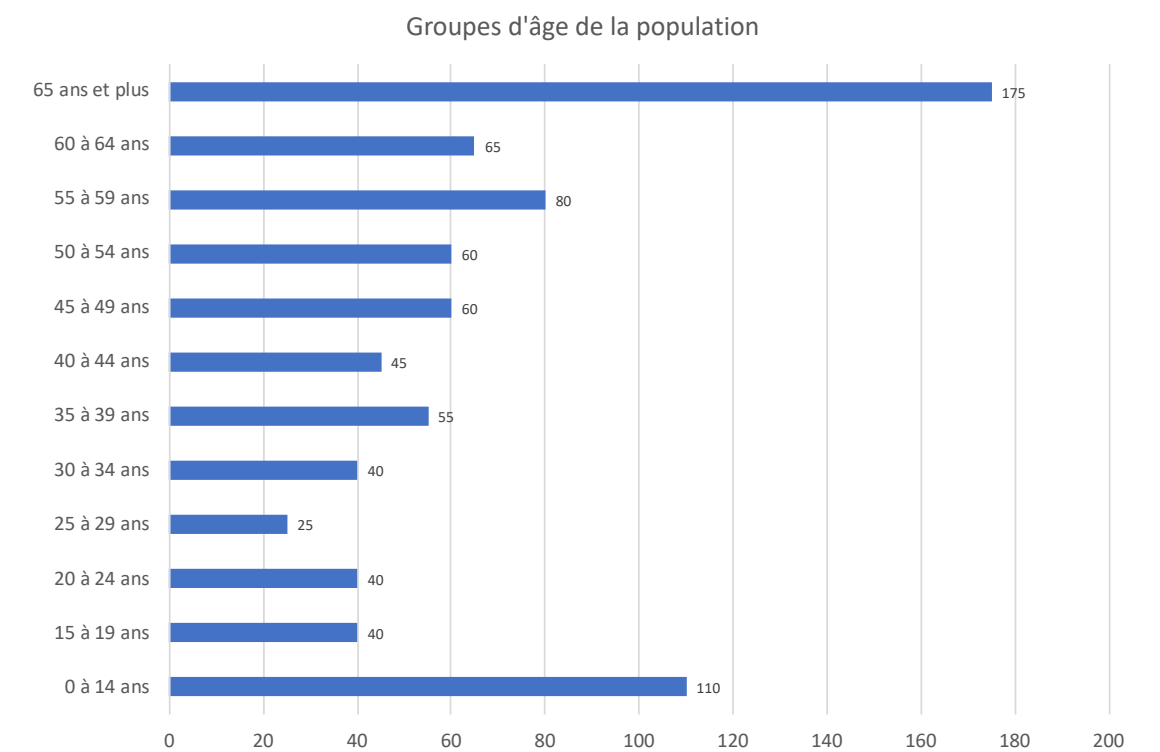
— Jean-Charles Hamel



LA POPULATION

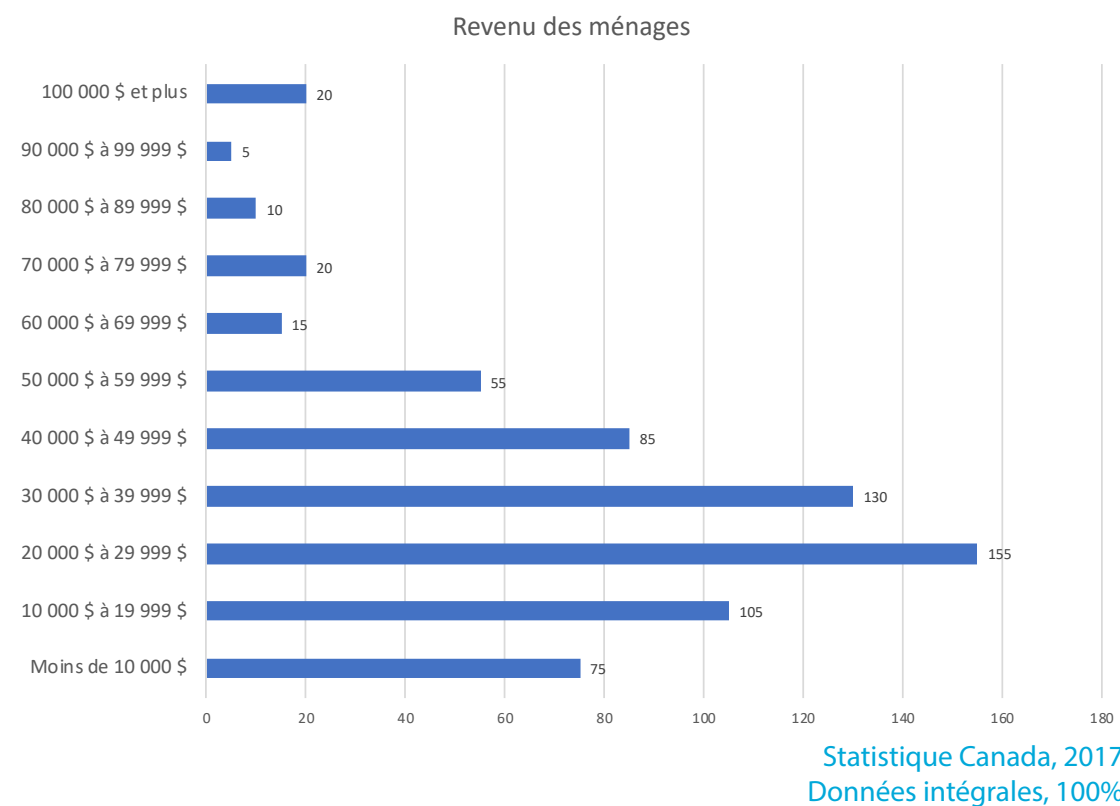
Après avoir atteint un sommet en 1996 avec une population de 913 habitants, la population de Tadoussac n'a pas cessé de décliner (MRC HCN, 2017). Entre 2011 et 2016, la population a chuté de 1,7% pour passer de 813 à 799 habitants. Les dernières données de 2019 montrent que la population continue de décliner et serait passée à 786 individus, soit une diminution de 1% (MAMH, 2019). Le nombre de ménages a cependant augmenté depuis 1991, principalement en raison de la diminution de la taille des ménages. On observe tout de même une diminution du nombre de ménages entre 2011 et 2016 qui sont passés de 385 à 380 ménages, soit une diminution de 1% (STATCAN, 2017). En 2016, la taille moyenne des ménages était de 2,1 personnes. On comptait 140 personnes vivant seules et 235 familles, dont 49% avec enfants et 51% sans enfants.

Le groupe d'âge prédominant de la population Tadoussac est celui des 65 ans qui représente 22% de la population totale. En deuxième et troisième position, on retrouve le groupe des 0 à 14 ans avec une proportion de 13,8% et les 55 à 59 ans à 10%. La population entre 15 et 29 ans, soit la population des adolescents et de jeunes adultes réunis, ne compte que pour 13,2%. Les groupes d'âge des adultes entre 30 et 54 ans réunis comptent quant à eux pour 32,7% de la population totale. À Tadoussac, l'évolution de l'âge médian de la population est passée de 44 ans en 2011 et de 49 ans en 2016 (ibid). On peut donc estimer qu'il serait de 52 ans en 2019.

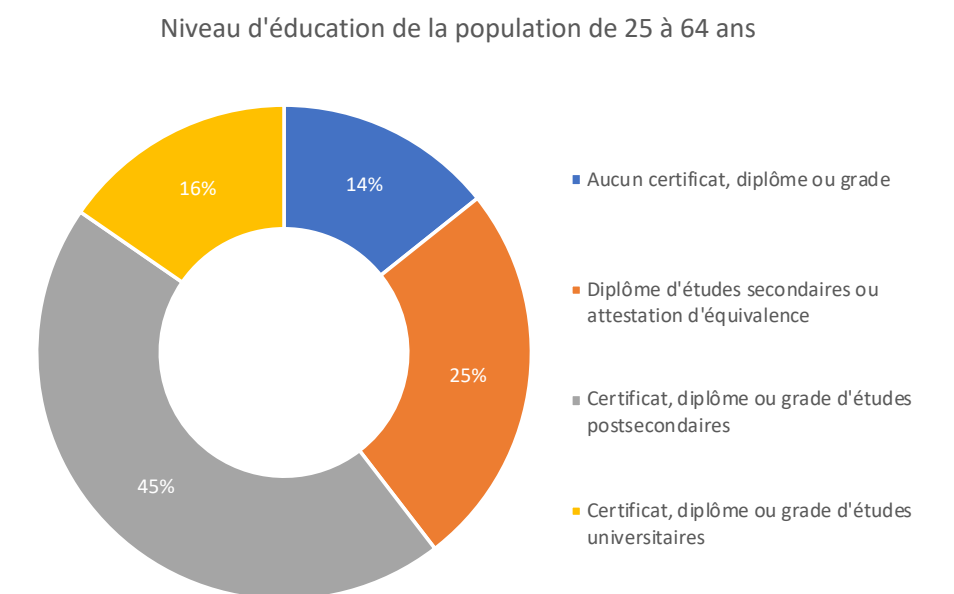


Statistique Canada, 2017
Données intégrales, 100%

À Tadoussac, 81,5% de la population gagne moins de 50 000\$ de revenu brut par année et le revenu annuel médian est de 30 048\$. Le taux de chômage officiel est de 19%, mais seulement 21,3% de la population a déclaré avoir travaillé à temps plein toute l'année et le nombre moyen de semaines travaillées pendant l'année est de 34,7 semaines. Au total, 12% de la population vit sous le seuil de la pauvreté. Le principal groupe d'âge touché est celui des 65 ans et plus, dont 23,5% des individus vivent avec un faible revenu. La population gagnant 50 000\$ et plus représente quant à elle 18,5% de la population totale de Tadoussac.



Parmi la population de 25 à 64 ans, les individus sont majoritairement diplômés au niveau professionnel avec 45% de la population qui possède un certificat, diplôme ou grade d'études postsecondaires. Pour les autres, 25% possèdent un diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence, 16% ont obtenu un certificat, diplôme ou grade d'études universitaires et 14% n'ont aucun certificat, diplôme ou grade.



PROJET DESTINATION TADOUSSAC

En 2018, Tadoussac met sur pied le projet Destination Tadoussac. Ce grand projet de réaménagement du coeur du village vise à créer de nouveaux espaces publics de qualité, à réaménager les grandes voies de circulation, à mettre en valeur le patrimoine et à améliorer la sécurité des déplacements. La première phase de ce projet prévoit la réfection d'une portion des rues des Pionniers et du Bord de l'Eau, ainsi que l'intersection au croisement de ces deux mêmes rues. Les travaux de réaménagement consisteront notamment à réduire la largeur des voies afin d'élargir les trottoirs, d'aménager une piste cyclable, de créer des traverses piétonnières de qualité et de créer deux nouvelles places publiques. Le coût de la première phase de ce projet est estimé à 1,5M\$ et les travaux devraient débuter au printemps 2020.

La vision que porte le projet Destination Tadoussac devrait pouvoir s'appliquer à l'ensemble du village. Pour cette raison, il serait souhaitable d'intégrer les différentes phases de ce projet au nouveau plan d'urbanisme grâce à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). La transformation du projet en PPU permettrait d'assurer la cohésion entre les objectifs du projet et ceux du plan d'urbanisme et d'assurer la cohésion entre les différentes phases du projet.

INTERSECTION PIONNIERS/BORD DE L'EAU



PHASE 1 - Municipalité de Tadoussac, 2018

SONDAGE SUR LES TRAVAILLEURS SAISONNIERS

Entre la mi-juillet et la fin août, la municipalité a mené un vaste sondage s'adressant aux travailleurs saisonniers ne résidant pas à Tadoussac de manière permanente. L'objectif de ce sondage était de recueillir des données afin de dresser un portrait de la situation des travailleurs saisonniers de Tadoussac. Le sondage comportait 30 questions qui portaient notamment sur la situation financière des travailleurs, leur provenance, le coût de leur loyer, leur milieu de vie, leur milieu de travail, la durée de leur séjour et leurs habitudes de déplacement. Le sondage a récolté un peu plus de 130 réponses dont 99 étaient pertinentes à l'utilisation, ce qui représente un échantillon d'environ 25 % des travailleurs saisonniers de Tadoussac. D'ailleurs, le nombre total de travailleurs saisonniers est une donnée inconnue, mais on l'estime à un peu plus de 400 employés. Les résultats de ce sondage serviront principalement à développer des solutions face à la rareté des logements pour les travailleurs, à mieux comprendre leur réalité et à favoriser la rétention de la main-d'œuvre dans un contexte de pénurie. Dans le cadre du présent rapport, nous mettrons l'accent sur les données qui portent sur le type de logement des travailleurs, leur provenance et leurs habitudes de déplacement.



RESTAURANT LA BOHÈME - Jean-Charles Hamel, 2019



RESTAURANT LE PICK-UP GRILLÉ - Jean-Charles Hamel, 2019

PROJET TADOU-BUS

À l'été 2018, la Société de développement de Tadoussac (SDT) a mis en branle le projet Tadou-Bus. Ce projet visait à réduire la congestion et l'utilisation du stationnement au centre du village. Le Tadou-Bus offrait un service gratuit de transport collectif par autobus aux citoyens et aux visiteurs de Tadoussac pendant la période estivale. Ce projet pilote était financé en grande partie par la MRC HCN et avec une contribution financière de la SDT et de la municipalité de Tadoussac. Le projet a rencontré plusieurs embûches pendant son déroulement, notamment des problèmes de coordination et de 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.

En 2019, la SDT n'était malheureusement pas en mesure de donner suite au projet de Tadou-Bus. Pendant le mois de juillet, la municipalité de Tadoussac est venue en aide à la SDT en sollicitant la collaboration de Croisières AML. De son côté, Croisières AML s'engageait à fournir un autobus et un chauffeur pour le Tadou-Bus et offrir le service de transport collectif gratuitement pour tous. En échange, la municipalité s'engageait à créer un parcours et un horaire qui concordait avec les départs et les arrivés des croisières et la SDT fournissait le financement nécessaire à la promotion du service, à la création des panneaux d'arrêt et à l'impression des dépliants.

Le service de Tadous-Bus est entré officiellement en opération le 8 août et devait se poursuivre jusqu'au 22 septembre. Cependant, le service a abruptement pris fin deux semaines plus tard, soit le 22 août. Malgré tous les efforts déployés par la municipalité afin de perfectionner les horaires, certains chauffeurs à l'emploi de Croisières AML refusaient de collaborer au projet et ont menacé de démissionner. Pourtant, sur le plan technique, tout semblait fonctionner.

Malgré l'échec du Tadou-Bus 2019, il est possible de tirer des leçons de cette expérience. D'abord, si l'occasion de collaborer avec Croisières AML se présente de nouveau, il sera crucial de planifier le déploiement du projet avant le début de la saison estivale et préférablement avant l'embauche des chauffeurs de l'entreprise. Cette planification en amont permettra d'éviter de devoir négocier avec les chauffeurs en cours de route. De plus, il faudra se pencher sur le problème des horaires variables de certaines croisières. En effet, ce ne sont pas tous les types de croisières qui sont en activité toute la saison. Ainsi, la fréquence du service subissait d'importants changements à partir de la fin du



NAVETTE AML - Jean-Charles Hamel, 2019

mois d'août à mesure que certaines croisières prenaient fin. Ensuite, il faut considérer que les missions d'AML et de Tadou-Bus sont très différentes et difficilement conciliables. Pour l'entreprise il est avant tout important de satisfaire ses clients et d'aller chercher les retardataires qui auraient manqué l'autobus. Pour Tadou-Bus, l'objectif est d'offrir un service de transport collectif fiable, rapide et efficace. Cette différence majeure était d'ailleurs un enjeu important de l'expérience de cette année. En effet, les horaires n'étaient parfois pas respectés, car AML devait retourner chercher des clients plutôt que d'effectuer le trajet prévu. Finalement, la collaboration avec AML ne permet pas de desservir le secteur des Dunes, car l'entièreté

du service reposait sur l'utilisation d'un seul autobus. Il sera important de trouver une solution à ce problème, car les citoyen.ne.s du secteur étaient mécontents de ne pas avoir accès au service. D'autant plus que ces gens sont les plus susceptibles d'utiliser leur voiture vu la distance qui sépare ce secteur et le centre du village.

Force est de constater que le projet du Tadou-Bus doit faire plusieurs compromis sur la qualité de son service afin de fonctionner en collaboration avec Croisières AML. L'idéal serait évidemment de mener un projet indépendant, mais le projet se heurte à un problème de financement. Cependant, il est important de garder cet objectif en vue

et de chercher à pérenniser le projet. La collaboration entre 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.



DEMANDE EN TRANSPORT COLLECTIF

NAVETTE AML

1 000

personnes par jour en période estivale.

TADOU-BUS

150

personnes par jour lors de la mise en place du projet pilote en 2018.

POTENTIEL

89%

des Tadoussacien.ne.s effectuent leurs déplacements en voiture.

LE LOGEMENT

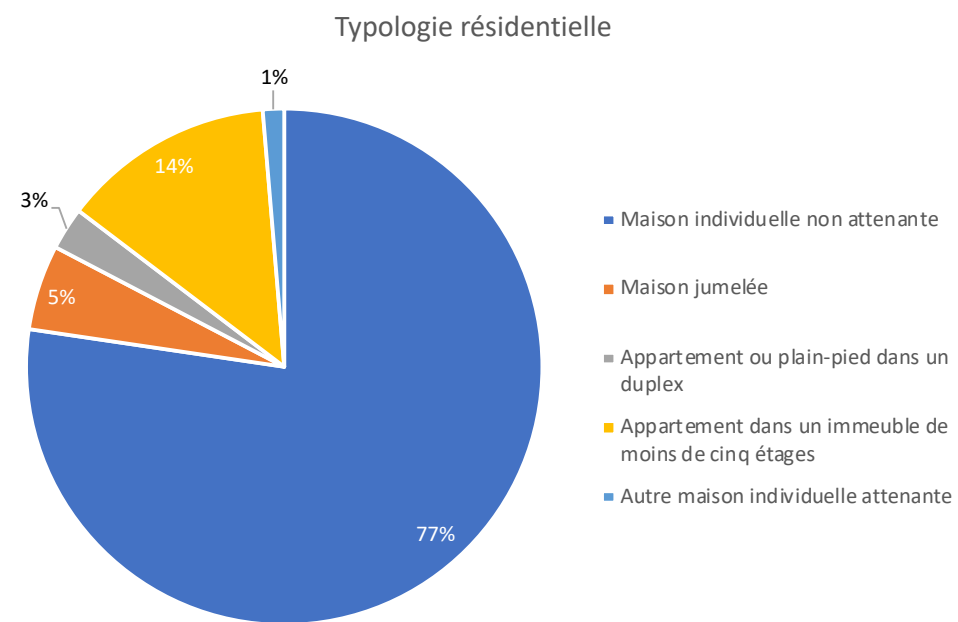
La typologie résidentielle principale que l'on retrouve à Tadoussac est celle de la maison individuelle non attenante qui représente 77% des logements disponibles. On y retrouve également 14% d'appartements dans des immeubles de moins de cinq étages et 5% de maisons jumelées (STATCAN, 2017). Le marché immobilier de Tadoussac est essentiellement composé d'une population de propriétaires avec une proportion de 76,3% de propriétaires et 23,7% de locataires. En moyenne, la valeur d'une propriété est de 200 913\$ et le loyer des logements en location est de 457\$. La grandeur moyenne des logements de Tadoussac est de 6,4 pièces par logement et la taille moyenne des ménages est de 2,1 personnes (ibid).

La typologie principale de la maison unifamiliale isolée requiert beaucoup d'espace pour être construite et exerce ainsi une importante pression sur le foncier. Dans le contexte d'enclavement et de rareté des terrains de Tadoussac, cette situation mène à réfléchir sur l'efficacité de la gestion de l'urbanisation. Tadoussac fait actuellement face à une offre de logements locatifs insuffisante face à l'afflux massif de travailleurs saisonniers venant de l'extérieur. Cette réalité est

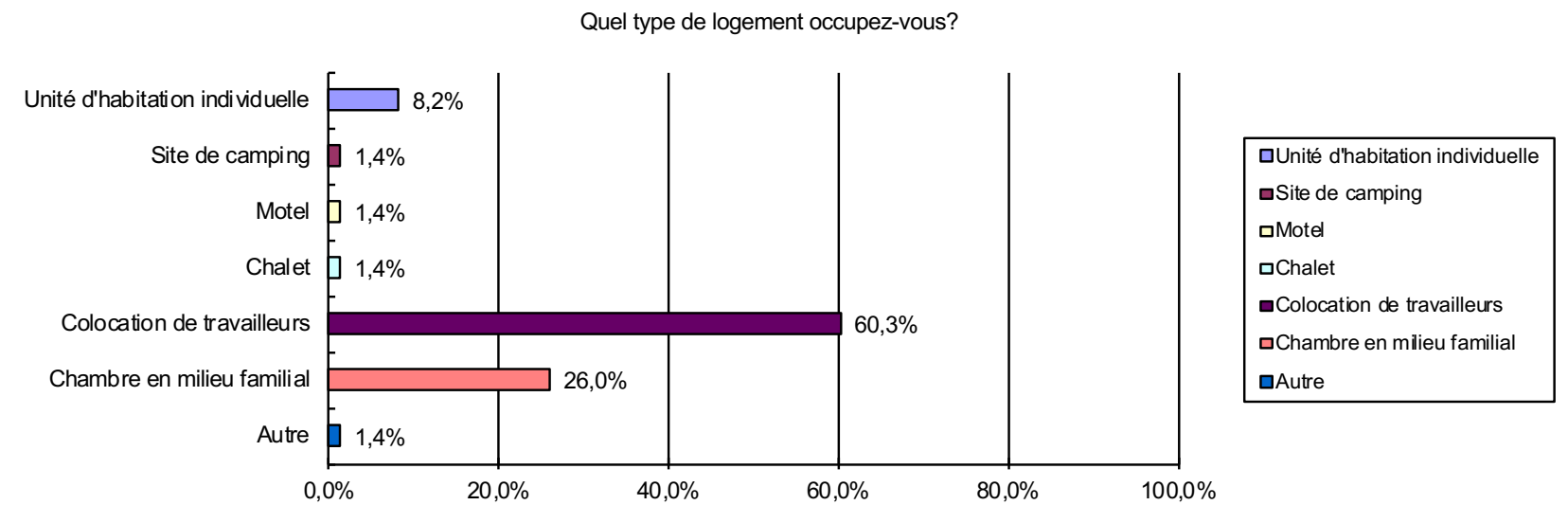
un problème de taille pour son économie qui compte sur la venue d'un grand nombre de travailleurs saisonniers pour la période estivale. Ce problème est d'autant plus critique face au manque de main-d'oeuvre qui sévit actuellement en région.

De plus, cette difficulté à se loger exerce une pression sur les commerçant.e.s et sur les citoyen.ne.s qui doivent redoubler d'efforts afin d'assurer le bon déroulement de la saison touristique. La rareté des logements en location force certains employeurs à acheter des maisons et parfois à fournir le logement à leurs employés à même le commerce afin de pallier au manque. De leur côté, les propriétaires de maisons répondent à la situation en offrant des chambres à louer dans leur maison privée. Avec une proportion de 60,3%, la majorité des travailleurs saisonniers de Tadoussac résident dans une colocation de travailleurs, 26% disent résider dans une chambre en milieu familial, 8,2% dans une unité d'habitation individuelle. La proportion de travailleurs résidant dans le secteur central du village de Tadoussac est de 70,3%, contre 29,7% résidant dans les secteurs périphériques.

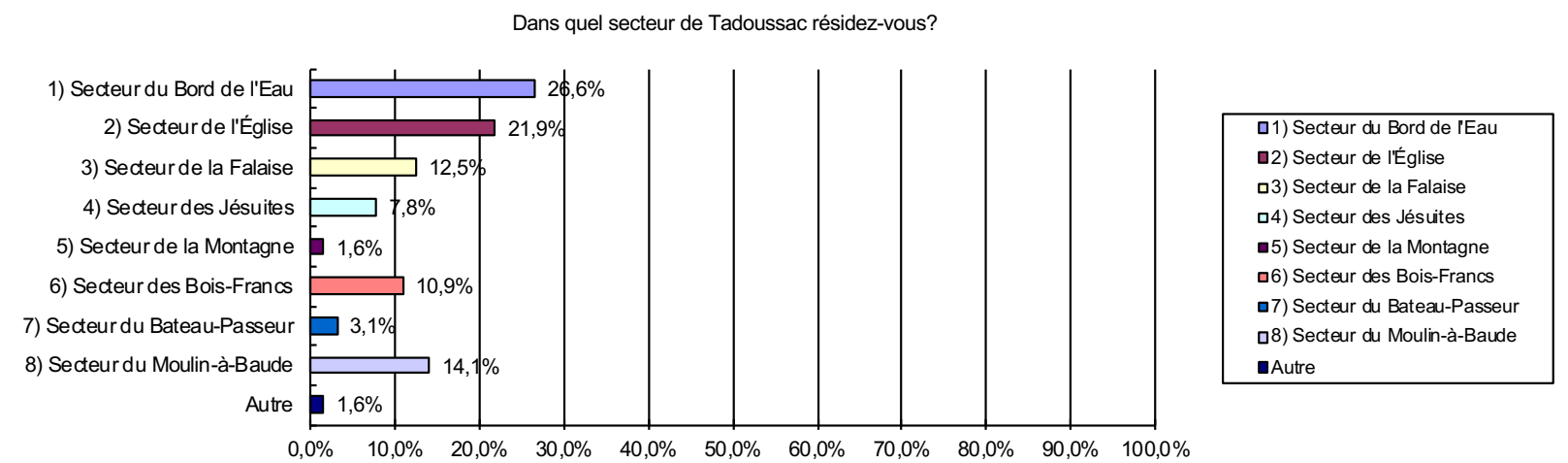
Comme les terrains pouvant accueillir de nouveaux projets immobiliers sont rares à Tadoussac, la solution au problème du logement sera de favoriser la densification douce du cadre bâti. Cette méthode est particulièrement intéressante dans le contexte actuel, car le village possède un parc immobilier composé de grandes maisons occupées par des ménages de petite taille. Plusieurs propriétaires seraient ainsi en mesure de subdiviser une partie de leur logement inutilisé afin de créer de nouvelles unités d'habitation locatives. La densification douce permet également d'inciter les propriétaires à optimiser l'utilisation de leur terrain en construisant des annexes résidentielles jumelées ou isolées. Dans certains cas, si la superficie du terrain le permet, des propriétaires peuvent décider de subdiviser leur terrain pour en vendre une partie ou pour y développer un projet. Certaines opérations de ce type peuvent être accomplies en collaboration avec un voisin afin de combler les vides entre les maisons isolées. Ces opérations de densification douce permettraient de créer de nouveaux logements à faible coût au centre du village et de générer des revenus supplémentaires pour les propriétaires.



Statistique Canada, 2017
Données intégrales, 100%



Sondage travailleurs saisonniers, 2019
Données-échantillon, 25%



Sondage travailleurs saisonniers, 2019
Données-échantillon, 25%

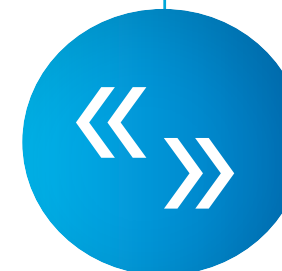
LA MOBILITÉ

Au Québec, la source principale d'émission de GES est engendrée par le secteur des transports avec 41,7% des émissions totales en 2015. À l'intérieur de ce secteur d'activité, on attribue au transport routier 32,8% des émissions totales de GES. On y inclut les automobiles, les camions légers et les véhicules lourds qui comptent chacun pour plus ou moins du tiers des émissions (MDDELCC, 2018). Ainsi, la première action à entreprendre afin d'avoir un réel impact dans la lutte aux changements climatiques est de développer l'offre des modes de déplacement alternatifs à l'automobile et de favoriser l'utilisation des modes actifs.

Outre son effet important sur les changements climatiques, l'utilisation de l'automobile est responsable d'une grande part de la pollution atmosphérique. Selon Santé Canada, la pollution atmosphérique à Montréal est la cause de 1 500 décès prématurés par année (DSPM, 2005). De plus, les déplacements en automobile contribuent à rendre les gens inactifs, ce qui engendre plusieurs problèmes de santé publique. Chez les personnes inactives, le risque de maladies cardiovasculaires ou d'obésité est pratiquement deux fois plus élevé et elles sont plus susceptibles de développer un diabète de type II, faire de la haute tension ou développer un cancer (ibid). Finalement, les accidents de la route sont la principale cause de mortalité, surtout chez les jeunes de moins de 35 ans.



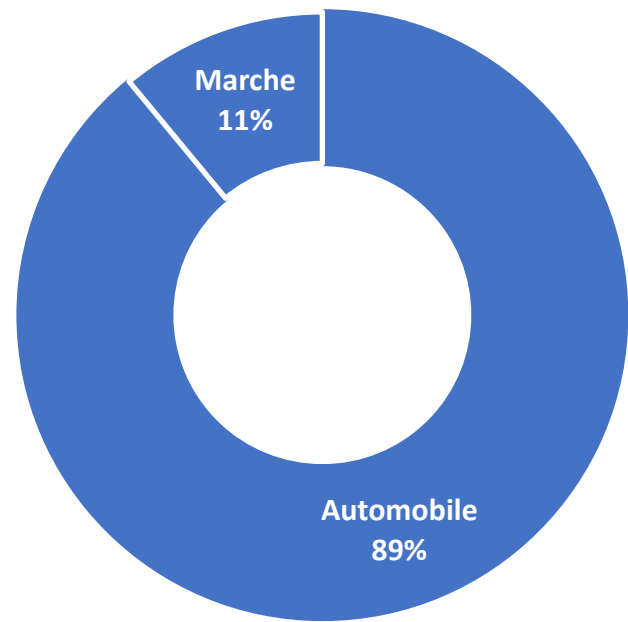
POLLUTION PAR LES VOITURES - Ethan Jupp, 2018



S'il est indéniable que les transports jouent un rôle central dans nos sociétés modernes, en contrepartie, il faut constater que leur impact sur l'environnement et la santé est majeur. C'est pourquoi il est devenu crucial de tenir compte de ces impacts dans la planification des transports. [...] la promotion du transport en commun et des transports actifs présente en outre l'avantage de contribuer à réduire notre dépendance envers les combustibles fossiles, ce qui, par ailleurs, n'est pas sans impact économique et politique.

— Direction de santé publique de Montréal, 2005

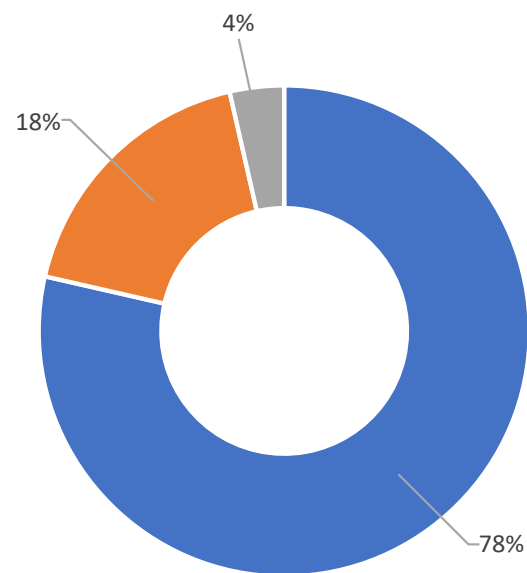
PART MODALE



Statistique Canada, 2017
Données-échantillon, 25%

Trajet domicile-travail

- À l'intérieur de la subdivision de recensement de résidence
- Jusqu'à une subdivision de recensement différente à l'intérieur de la division de recensement de résidence
- Jusqu'à une subdivision de recensement et une division de recensement différentes à l'intérieur de la province ou du territoire de résidence



Statistique Canada, 2017
Données-échantillon, 25%

En 1924, la première voiture fait irruption à Tadoussac et se rend aux Grandes-Bergeronnes. Il faut cependant attendre les années 50 avant que le réseau routier permette à Tadoussac de sortir de son isolement et que l'accès à l'automobile se démocratise (PIERRE & BÉLANGER, 2000). Aujourd'hui, 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 (STATCAN, 2017). Cette tendance s'explique principalement par le manque de services et commerces de proximité, qui oblige les Tadoussaciens 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. La présence de la ligne d'autobus interurbain Baie-Comeau-Québec de la compagnie privée Intercar ne permet pas de répondre aux besoins de mobilité des gens de Tadoussac, principalement en raison de son coût trop élevé et de sa faible fréquence de passage (INTERCAR, 2019). Cependant, le village de Tadoussac a la qualité d'être facilement marchable, particulièrement en son centre historique. Il est vrai que certaines routes sont très escarpées et peuvent rendre les déplacements actifs plus difficiles pour certaines personnes, mais il semble que la raison qui pousse les navetteurs à utiliser principalement leur voiture ne soit qu'une question d'habitude. La question du choix modal ne se pose pas en raison de l'absence d'un réseau de transport collectif et de la nécessité de posséder une voiture afin de répondre à ses besoins quotidiens.

Chaque été, Tadoussac doit faire face à un afflux important de touristes qui voyagent principalement en voiture. Dans les périodes de forte affluence, le village est pris d'assaut par les voitures, les véhicules récréatifs (VR) et les autobus de voyages organisés. Cette situation rend les déplacements et les livraisons difficiles et représente un enjeu de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, l'étroitesse des trottoirs et l'absence de pistes cyclables sont des éléments qui n'aident pas à assurer leur sécurité.

Le sondage sur les travailleurs saisonniers révèle que 57,6% des travailleurs se rendent au travail à pied et que 31,3% des travailleurs utilisent leur voiture. Si l'on considère que 26,3% des répondants résident dans une autre municipalité pendant leur emploi à Tadoussac, on peut supposer qu'environ trois quarts des travailleurs résidant à Tadoussac se déplacent à pied. Le trajet domicile-travail des travailleurs saisonniers dure moins de 15 minutes pour 64,6% des répondants, entre 15 et 29 minutes pour 29,3% d'entre eux et 30 minutes et plus pour 6,1% des travailleurs. À la question « si un réseau de transport en commun était disponible à Tadoussac, l'utiliserez-vous? », 66,7% ont répondu oui, 14,1% non et 19,2% ne savait pas. À la lumière de ces résultats, on constate que les travailleurs saisonniers de Tadoussac sont majoritairement des piétons qui résident au centre ou en périphérie du village et qui utiliserait le transport collectif.

La solution la plus efficace afin de favoriser la mobilité durable d'une population repose sur la création d'un environnement bâti propice à la marche. Le concept de marchabilité fait référence au potentiel piétonnier d'un milieu. C'est-à-dire qu'il représente sa capacité à permettre aux individus qui y vivent d'effectuer leurs déplacements quotidiens à pied (REYBURN, 2010). Cependant, le concept de marchabilité ne repose pas exclusivement sur la nécessité de se déplacer à pied, car le potentiel piétonnier d'un milieu de vie est intrinsèquement lié à la diversité de l'offre de transport et à l'aménagement urbain. Afin d'améliorer la marchabilité d'un milieu de vie, il existe plusieurs solutions et elles doivent être appliquées ensemble pour produire un effet réel (SPECK, 2012). Ces solutions peuvent être réparties en quatre catégories d'actions qui visent à rendre la marche utile, sécuritaire, agréable et intéressante (ibid).



Rendre la marche utile se résume à s'assurer que les déplacements à pied puissent servir un objectif précis de la vie de tous les jours. La principale solution afin d'améliorer l'utilité de la marche est de favoriser la présence des commerces de proximité à travers des règlements d'urbanisme prônant la mixité des fonctions urbaines. Cependant, comme il ne peut pas y avoir de magasins spécialisés à tous les coins de rue, il est important d'assurer que la marche puisse être complétée par des moyens de transport alternatifs comme le transport collectif, le vélo, etc. De cette manière, les déplacements sur de plus longues distances ou en terrain accidenté peuvent débuter et se terminer à pied sans devenir un fardeau pour la personne qui effectue le déplacement.

La sécurité est aussi un élément important, sinon l'un des plus importants, en ce qui a trait à l'amélioration du potentiel piétonnier d'un milieu. Le sentiment de sécurité est un élément central quand vient le temps

pour un individu de choisir un mode de déplacement. Ce sentiment est principalement influencé par l'aménagement urbain et la forme urbaine (ibid). Si le but est d'inciter les gens à choisir un mode de déplacement actif, il est alors primordial de s'assurer qu'ils se sentent en sécurité. Il est possible d'y arriver en adoptant des stratégies de prévention des accidents comme la « Vision Zéro », qui consiste à viser un objectif annuel de zéro accident mortel, et en combinant plusieurs solutions d'aménagement. On pense notamment à l'élargissement des trottoirs, à l'aménagement de pistes cyclables de qualité, à la construction de saillies aux intersections et à la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation. Il existe aussi une relation serrée entre la taille des îlots et la sécurité des piétons. En effet, plus les îlots sont de grande taille, plus les rues entre ceux-ci seront larges pour compenser (ibid). Les rues plus larges incitent les automobilistes à aller plus vite, ce qui compromet la sécurité des autres utilisateurs de la rue. Il est donc toujours préférable de créer de petits îlots et de multiplier les petites rues.

La marche agréable et intéressante repose principalement sur la qualité de l'aménagement de l'espace public et à la qualité de l'architecture. Une marche confortable fait référence à l'échelle humaine d'un milieu et à la qualité du design des espaces publics. Par exemple, le fait de planter des arbres crée de l'ombre et diminue les îlots de





RUE DE L'HÔTEL DE VILLE - Jean-Charles Hamel, 2019

chaleur tout en agrémentant le paysage urbain. La marche intéressante repose sur la stimulation de nos sens. Cette facette de la marchabilité s'intéresse à la qualité de l'architecture, aux détails que nous aimons observer et à notre intérêt pour l'art (ibid). Ainsi, des déplacements effectués dans un environnement stimulant et à échelle humaine semblent moins longs et sont plus agréables. Il s'agit donc d'exploiter l'avantage de la marche qui nous permet d'apprécier les détails qui nous entourent. Un avantage que les déplacements en voiture ne permettent pas en raison de la vitesse élevée de déplacement et de la concentration qui est requise pour conduire.

Le village de Tadoussac est dans une position avantageuse quant à son potentiel piétonnier. En effet, même si la situation est loin d'être optimale, le village possède plusieurs éléments essentiels évoqués dans les différents critères de la théorie de la marchabilité (ibid). Le tissu urbain du centre de Tadoussac s'est développé le long des tracés fondateurs de la rue des Pionniers, de la rue des Forgerons et de la rue du Bord de l'Eau. On observe que les quartiers résidentiels se sont développés en marge de ces grands axes, là où l'espace le permettait. Ainsi, la trame urbaine est constituée de lots rectangulaires le long des voies principales lesquels ont été subdivisés avec le temps pour former de nouveaux lots le long de nouvelles voies. D'ailleurs, c'est dans le secteur central que l'on observe la plus haute densité de construction du village. Malgré la largeur excessive de certaines voies et la petitesse des trottoirs ou leur absence totale par endroits, 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. Il faut cependant rappeler

que l'offre en commerces de proximité est peu diversifiée et que la majorité d'entre eux sont fermés l'hiver. Un autre avantage que possède Tadoussac est celui d'offrir un cadre bâti riche en patrimoine, une architecture à échelle humaine et des vues imprenables sur le fleuve Saint-Laurent. De plus, plusieurs restaurants possèdent des terrasses en bordure de rue, ce qui rend les rues plus vivantes et stimule attractives. Ainsi, ces éléments mettent le village dans une position avantageuse en rendant le paysage urbain intéressant et confortable à la pratique de la marche.

Les développements résidentiels plus récents en marge de la route 138 n'ont cependant pas le même potentiel piétonnier. Ceux-ci sont constitués de lots plus grands, plus carrés et qui forment, à certains endroits, des îlots semblables à ce que l'on voit en banlieue. On ne retrouve aucun commerce à proximité et les rues débouchent directement sur la route 138. Bien que la présence de cette route très achalandée soit un apport positif pour l'économie de Tadoussac, la congestion cyclique causée par le

système de traversiers nécessite une route très large afin de permettre la circulation locale, d'absorber la file d'attente et de permettre le débarquement des véhicules dans le sens inverse. Bien qu'un trottoir ait été aménagé en bordure de la route, la vitesse élevée des voitures et la largeur de la route, crée un environnement hostile à l'utilisation des modes de transport actifs. Ces quartiers sur le haut de la colline sont donc isolés du reste du village et rendent les déplacements actifs pénibles et peu sécuritaires.

En observant les voies de circulation de Tadoussac, on remarque que les trottoirs sont uniquement présents sur quelques rues et ne sont aménagés que d'un seul côté. On les retrouve sur les rues des Pionniers, des Forgerons, du Bord de l'Eau, de l'Hôtel de Ville et Jacques Cartier et sur une petite portion des rues de la Falaise et des Montagnais. La partie de la rue du Bord de l'Eau qui longe la plage fait exception à la règle avec la présence une promenade en bois. De plus, comme ces trottoirs ne font qu'un mètre de largeur, il est difficile, voire impossible, de les partager

avec les personnes qui se dirigent en sens inverse. En période de forte affluence touristique, la majorité des piétons circulent directement sur la chaussée, ce qui augmente les risques d'accident. En règle générale, la chaussée réservée à la circulation automobile est large d'environ neuf mètres. À certains endroits, la largeur des rues est de 10 mètres et plus, ce qui encourage les automobilistes à rouler plus rapidement. Cette situation est accentuée par la présence

de plusieurs pentes abruptes qui augmente la vitesse des voitures. De plus, l'aménagement des deux entrées du village depuis la route 138 ne communique pas une transition claire entre la voie rapide et le village, ce qui n'incite pas les automobilistes à ralentir.



ENTRÉE DE VILLE, RUE DES FORGERONS - Jean-Charles Hamel, 2019



EST DE LA RUE DES PIONNIERS - Jean-Charles Hamel, 2019

POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE MOBILITÉ DURABLE

Afin d'améliorer le potentiel piétonnier de Tadoussac, les solutions seraient de favoriser l'implantation de commerces de proximité dans les quartiers résidentiels et la densification du cadre bâti existant. La multiplication des commerces de proximité peut être encouragée en autorisant au règlement de zonage une plus grande mixité des fonctions et des typologies de bâtiments plus diversifiées. En ce qui concerne la densification, elle peut être favorisée en assouplissant des normes minimales de lotissement, en définissant des zones prioritaires de développement au coeur du village, en exigeant des densités résidentielles minimales pour les secteurs à développer et en autorisant la construction d'annexes résidentielles. D'ailleurs, la multiplication des annexes résidentielles favorise le développement du transport en commun, contribue à augmenter l'offre de logements abordables et permet aux propriétaires d'obtenir un revenu d'appoint.

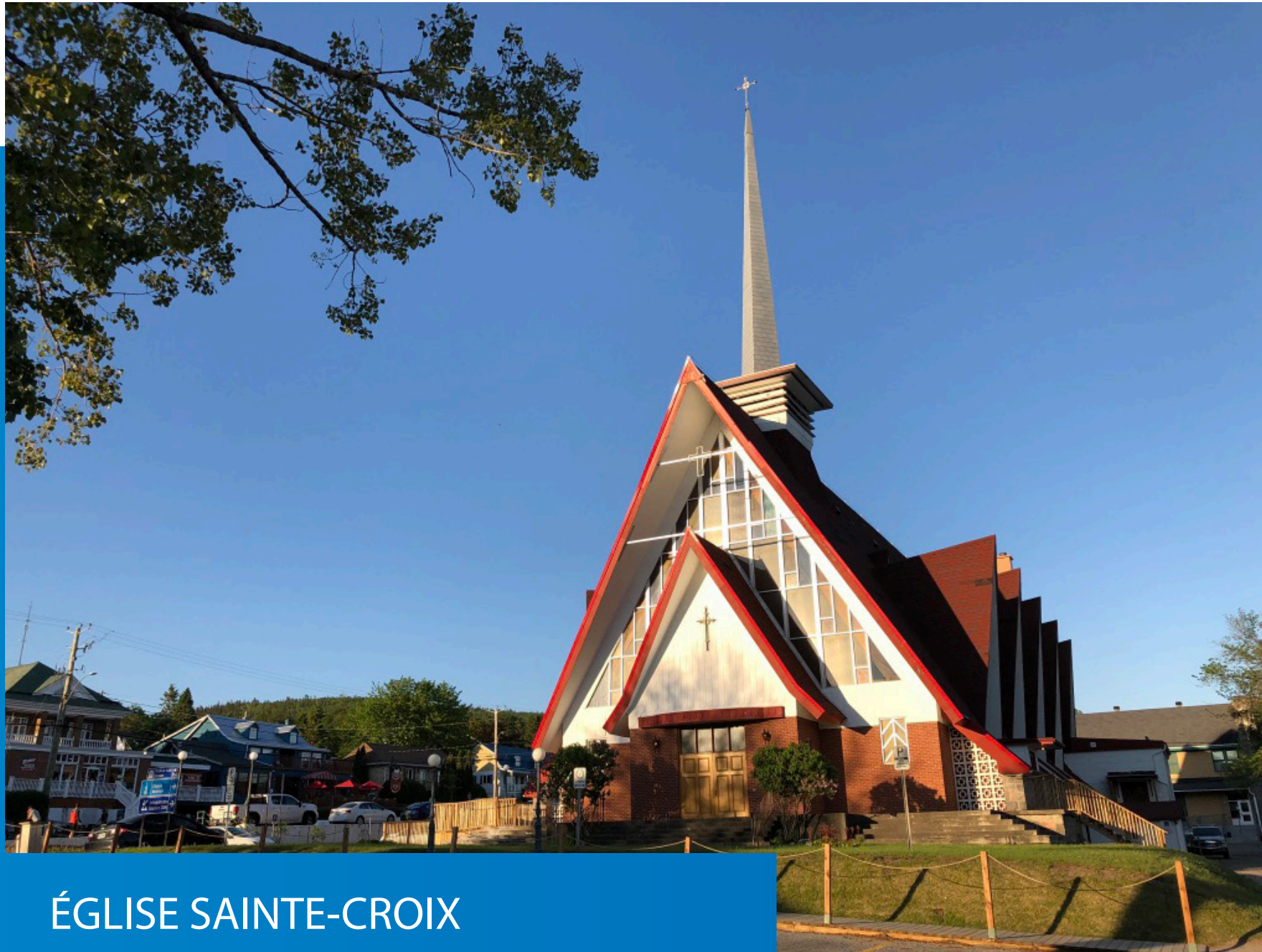
L'amélioration de la sécurité des déplacements actifs devra passer par la réduction de la largeur des voies et par l'utilisation de l'espace gagné pour élargir les trottoirs et créer des pistes cyclables, car il n'en existe aucune à l'heure actuelle. Il serait aussi intéressant de revoir le design des entrées du village afin de communiquer clairement la transition entre la route 138 et le village. Les autres éléments qui permettraient d'améliorer la sécurité des piétons seraient d'aménager des traverses piétonnières surélevées et des saillies de trottoir aux intersections les plus achalandées. Ces opérations d'aménagement contribueraient à réduire la vitesse des voitures, à réduire la distance de traversée et à assurer la priorité aux piétons.

Dans le but de favoriser l'utilisation des modes de transport actifs, le village de Tadoussac doit miser sur la mise en valeur de son patrimoine et sur la qualité de son aménagement urbain. Depuis 1998, Tadoussac possède un règlement sur les PIIA qui semble produire les résultats escomptés. Il s'agit

en effet d'un excellent outil afin préserver le patrimoine. Cependant, il serait opportun de revoir en profondeur ce règlement afin de l'adapter à la réalité d'aujourd'hui et d'y intégrer les nouvelles pratiques en urbanisme. Il serait par exemple intéressant d'y intégrer une approche basée sur la forme en y définissant précisément les exigences en matière d'implantation, d'architecture, d'aménagement paysager, d'aménagement des espaces publics et d'aménagement des stationnements.



RUE DU BORD DE L'EAU - Jean-Charles Hamel, 2019



ÉGLISE SAINTE-CROIX

L'église est fermée au public et n'est accessible que lors d'évènements spéciaux.

— Jean-Charles Hamel, 2019



Exemple de saillie de trottoir

— F. Grenier, 2019

Exemple de passage piéton surélevé

— M. Brancquart, 2017



Exemple de chaussée désignée

— Ville de Montréal, 2011

Exemple de supports à vélo universels

— mobilConcepts, 2019



LE STATIONNEMENT

Avant que l'utilisation de la voiture se généralise vers le milieu du 19e siècle, les premiers propriétaires de voitures se stationnaient simplement en bordure de rue à l'endroit où l'on mettait habituellement les chevaux (SHOUP, 2017). Mais avec l'augmentation rapide du nombre de voitures, le problème du stationnement est apparu. À l'époque, le stationnement était gratuit partout et l'espace pour stationner les voitures est rapidement venu à manquer. Les conducteurs circulaient sans arrêt à la recherche d'un stationnement, ce qui occasionnait beaucoup de congestion. Vers 1930, les autorités publiques ont tenté de résoudre le problème en introduisant le concept du stationnement minimal obligeant les commerces à avoir un nombre minimal de cases de stationnement. Cette pratique s'est généralisée dans la plupart des villes et visait à assurer la disponibilité d'espaces de stationnement gratuit pour tous. Cependant, le fait que les automobilistes ne payent rien pour se stationner ne signifie pas que le stationnement n'a aucun coût. Celui-ci est d'abord

influencé par la valeur du sol sur lequel il s'inscrit et cette valeur varie d'un endroit à un autre (ibid). Ensuite, on y ajoute les coûts de construction, les coûts d'entretien et les intérêts de financement. Finalement, il faut considérer les coûts externes de l'utilisation de l'automobile comme le coût du trafic induit, de la congestion et de la pollution (ibid). Ainsi, la question se pose : qui paye pour le stationnement gratuit? En réalité, le coût du stationnement est déplacé dans le prix des biens et des services, dans les finances publiques, dans les coûts de construction et sur les salaires (ibid).



STATIONNEMENT PAYANT DE LA CALE-SÈCHE - Jean-Charles Hamel, 2019

Par exemple, un promoteur qui aurait l'obligation d'inclure une case de stationnement pour chaque nouvel appartement construit devrait sacrifier une partie du terrain qui aurait pu accueillir davantage d'unités ou assumer les importants coûts de construction d'un stationnement sous-terrain. Dans cette situation, le promoteur transposera ces coûts dans le prix de vente des logements. Pour les municipalités, ce coût s'illustre par une perte en revenus de taxation foncière potentielle, par un frein au développement et par les coûts d'entretien de la chaussée réservée au stationnement. En d'autres mots, l'imposition d'une norme de stationnement minimale et la généralisation du stationnement

gratuit a pour effet de collectiviser le coût du stationnement. De plus, la multiplication des espaces de stationnement modifie le paysage urbain de manière importante, réduit l'espace disponible pour le développement, limite l'implantation d'autres modes de transport et encourage l'utilisation abusive de l'automobile.

En 1935, les premiers parcomètres étaient installés au centre-ville d'Oklahoma City. À l'époque, les problèmes de stationnement causés par la généralisation de l'utilisation de l'automobile devenaient ingérables. Chaque jour, les gens qui travaillaient au centre-ville monopolisaient tous les stationnements disponibles, ce qui créait beaucoup de congestion et obligeait les clients des magasins à aller se stationner très loin. Cette invention était la réponse à ce problème et son succès était tel que les commerçants réclamaient à la ville d'en installer davantage (ibid).



STATIONNEMENTS SUR RUE GRATUITS, RUE DES PIONNIERS - Jean-Charles Hamel, 2019

Nous avons vu précédemment que les Tadoussaciens se rendent majoritairement travailler en voiture, quand les travailleurs saisonniers résidant à Tadoussac préfèrent plutôt la marche. Cette différence s'explique peut-être par leur provenance. En effet, on remarque que 60,3% des travailleurs saisonniers résidaient à Montréal ou à Québec avant d'accepter leur emploi. La différence marquée entre les choix de mobilité de ces deux groupes provient probablement des habitudes qu'ils ont acquises dans leur milieu de vie. C'est donc dire que l'utilisation généralisée de la voiture à Tadoussac n'est pas une fatalité, mais plutôt une habitude qui peut être changée. C'est notamment sur ce point qu'il est possible de travailler quand l'on s'attarde à l'enjeu du stationnement. Comme dans le cas d'Oklahoma City, il est possible de changer les habitudes des travailleurs en utilisant l'outil de la tarification.

Dans le village de Tadoussac, on compte 345 cases de stationnement public sur rue, 365 cases de stationnement public hors rue et environ 906 cases privées hors rue. Ainsi, on y compte un total de 1616 cases de stationnement. Pour donner un ordre de grandeur, ce nombre correspond à 2,1 cases de stationnement par habitant en ne considérant pas les stationnements des ménages privés. Si l'on estime que chaque ménage possède habituellement deux cases de stationnement, ce ratio augmente à 4,2 cases par habitant, soit un total de 3 282 cases. Si l'on réunissait toutes ces cases, on obtiendrait un terrain d'une superficie de près de 5 hectares. Cette surenchère du nombre de cases de stationnement s'explique principalement par la présence



STATIONNEMENT DE L'HÔTEL TADOUSSAC, Jean-Charles Hamel, 2019

de l'article 11.1.8 au règlement de zonage de 1995 qui prescrit un nombre minimal de cases de stationnement pour chaque catégorie d'usage (Municipalité de Tadoussac, 1995). De plus, un projet de nouveau stationnement de surface à l'extrémité sud de la rue des Jésuites est actuellement en cours de réalisation et permettra l'ajout de 120 nouvelles cases. Ce projet vise principalement à répondre au problème du stationnement des VR et des autobus de voyageurs qui peinent à se stationner dans le village, une situation qui fait l'objet de plusieurs plaintes de la part des citoyen.ne.s et des touristes.

À Tadoussac, l'enjeu n'est donc pas de trouver une solution à un manque dans l'offre de stationnement. Il est vrai que la forte affluence touristique exerce une pression énorme sur la disponibilité des cases de stationnement au centre du village. Cependant, la solution n'est pas d'augmenter l'offre, car le problème se situe au niveau de la gestion du stationnement 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 collectif et d'encourager l'utilisation du transport actif. Ces solutions permettront de réduire l'utilisation de l'automobile à l'échelle locale et ainsi de réduire la demande en stationnement.



STATIONNEMENT DU RESTAURANT LE BÉLUGA, Jean-Charles Hamel, 2019

POUR UNE GESTION INTÉGRÉE DU STATIONNEMENT

La majorité des stationnements publics sur rue de Tadoussac sont gratuits, à l'exception des stationnements sur le quai. On compte ainsi 328 cases de stationnement public sur rue gratuites et 17 cases payantes. Pour les stationnements publics hors rue, on compte 89 cases gratuites et 276 cases payantes. Nous constatons donc que 95,1% des cases sur rue sont gratuites quand 75,6% des cases hors rue sont payantes. Dans ce contexte, les automobilistes à la recherche d'un stationnement choisiront toujours les stationnements sur rue en priorité et ne se rabattront sur les autres options de stationnement qu'en en dernier recours. La majorité des espaces de stationnement sur rue se trouvent près des endroits les plus achalandés, comme dans le secteur du Bord de l'Eau et sur la rue des Pionniers. Pour cette raison, leur taux d'occupation passe rarement sous la barre des 85%. Les observations sur le terrain montrent que ce sont ces espaces de stationnement qui se remplissent le plus rapidement. En réponse à cette situation, l'administration municipale a fixé un temps d'utilisation maximal de 30 à 120 minutes par endroits. Néanmoins, les recherches montrent que cette façon de s'attaquer au problème est très inefficace (SHOUP, 2017). Si une personne n'a pas besoin de se garer pour plus longtemps que le temps maximal, la limite ne sert à rien. Si cette personne fait face à un besoin pressant de se stationner pour une durée excédant la limite permise, il sera contraint de chercher un endroit moins pratique pour le faire.

Par contre, une personne dans la même situation, mais qui fait face à une urgence, pourrait décider de se garer malgré le risque de recevoir une contravention. En fait, on trouve généralement que plus de la moitié des voitures garées dans des zones avec un temps maximal ne respectent pas la limite ou se garent à un endroit interdit (ibid). Il est aussi possible pour les automobilistes rusés de déjouer le système en déplaçant leur voiture fréquemment. De plus, la distribution de contraventions n'est pas une activité très populaire politiquement et la mise en oeuvre du règlement occasionne des coûts pour la municipalité.

On estime que les automobilistes à la recherche d'un stationnement sont la cause d'en moyenne 30% de la congestion routière (ibid). 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 la demande de stationnement en temps réel. Il convient donc de déterminer un prix



pour le stationnement qui variera selon sa localisation, la période de la journée, le jour de la semaine et les périodes de l'année. La tarification dynamique permettra d'assurer en tout temps la disponibilité suffisante du stationnement sur rue, réduisant ainsi la congestion. La fixation du taux horaire doit se faire par essai-erreur, car il n'existe aucun moyen de déterminer le prix exact qui correspond à la demande réelle de stationnement. De plus, dans une situation où un prix est déjà en vigueur, les études montrent que quand le prix est quadruplé, le temps d'occupation diminue en moyenne de 66% et quand le prix est doublé, le temps d'occupation est réduit de 38% (ibid). Par contre, si le taux d'occupation d'un stationnement gratuit se situe

sous la barre des 85%, celui-ci devrait rester gratuit aussi longtemps que ce taux n'est pas atteint, car le coût marginal d'ajouter un utilisateur supplémentaire est de zéro (ibid).

L'analyse de la situation du stationnement à Tadoussac montre que le système de tarification des stationnements publics hors rue présente un problème. Les utilisateurs de ces aires de stationnement sont dans l'obligation de payer un montant fixe pour la journée entière. Ainsi, les automobilistes qui comptent se garer pour une courte durée sont incités chercher un autre endroit pour se stationner. Ce manque de flexibilité des tarifs contribue à diriger

les utilisateurs vers les stationnements sur rue et génère ainsi plus de congestion. L'option du stationnement hors rue devrait toujours être plus attrayante pour les utilisateurs afin de libérer le stationnement sur rue. La stratégie devrait donc être de s'assurer qu'une personne désirant se stationner pour une heure payera moins cher dans un stationnement hors rue que dans un stationnement sur rue. À Tadoussac, cette logique est inversée, car les automobilistes sont confrontés au choix de payer 10\$ pour la journée dans un stationnement hors rue ou de tenter de se trouver un stationnement directement sur la rue gratuitement.



MAISON PASSE-PIERRE - Jean-Charles Hamel, 2019

OFFRE DE STATIONNEMENT

345

cases

de stationnement
public sur rue.

365

cases

de stationnement
public hors rue.

1 600 +

cases

de stationnement
privé hors rue.

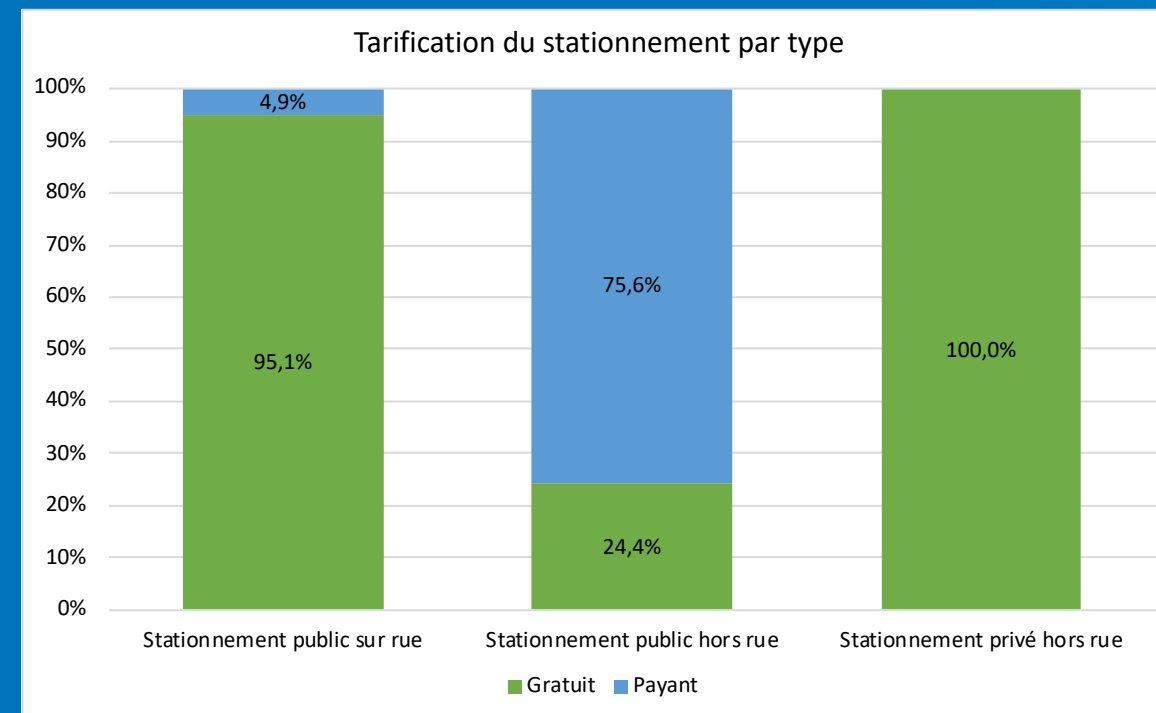
D'autres solutions existent aussi pour réduire la demande en stationnement. Par exemple, pour les stationnements commerciaux hors rue, il est possible de planifier la mutualisation du stationnement entre différents types d'entreprises qui connaissent des pointes d'achalandage à différents moments de la journée. Il est également possible d'inciter les employés d'un commerce à utiliser le transport collectif en offrant des prix spéciaux sur les abonnements mensuels. Il peut aussi être intéressant d'inviter les employeurs à offrir à leurs employés une compensation financière quand ils ne viennent pas travailler en voiture (ibid). Cette solution peut être très avantageuse pour les employeurs, car les employés qui font plus d'activité physique sont en meilleure santé, sont plus productifs et sont moins souvent absents au travail. De plus, l'employeur peut économiser sur ses frais de location de stationnement. Finalement, le principe du trafic induit causé par l'augmentation de l'offre de stationnement s'applique autant à l'automobile qu'aux autres modes de transport. Ainsi, l'augmentation de l'offre de supports à vélo facilite les trajets à vélo et est une bonne façon d'inciter les gens à changer leurs habitudes de déplacement.



INFRACTION DE STATIONNEMENT - Jean-Charles Hamel, 2019



INFRACTION DE STATIONNEMENT - Jean-Charles Hamel, 2019



DONNÉES D'OBSERVATION - Jean-Charles Hamel, 2019

CONCLUSION

La refonte du plan d'urbanisme de Tadoussac est une occasion pour imaginer l'avenir du village et de se conformer aux nouvelles orientations du SADR qui entrera en vigueur d'ici 2020. C'est aussi une opportunité pour fixer des objectifs qui répondront aux nouveaux enjeux économiques et environnementaux que devra faire face la municipalité dans les années à venir.

Le caractère historique et patrimonial de Tadoussac est une richesse inestimable pour sa communauté et pour le Québec tout entier. Avec ses milieux naturels et ses attraits exceptionnels, Tadoussac continue d'attirer des voyageurs du monde entier. L'économie locale dépend donc grandement de la préservation et de la mise en valeur de ces attraits.

L'analyse du territoire et du développement urbain du village montre que la tendance est à l'étalement urbain. Comme Tadoussac se trouve sur un territoire enclavé par les montagnes et contraint par les zones de glissement et d'érosion de terrain, il est nécessaire de changer l'approche de développement afin d'assurer un développement plus durable du territoire.

Depuis plus de 20 ans, la population de Tadoussac ne cesse de diminuer. La population est vieillissante, les ménages sont de plus en plus petits et les jeunes partent vers les villes. Il est crucial pour l'avenir du village de trouver des solutions à ce déclin démographique. La dynamique saisonnière de l'économie locale et le développement urbain centré sur l'automobile seront des enjeux auxquels il faudra s'attarder afin d'améliorer l'attractivité du village. Pour se faire, il faudra développer des stratégies pour améliorer l'offre de transport collectif et créer des quartiers complets répondant aux besoins de tous et favorisant l'utilisation de la mobilité active.

Les défis sont grands, et la pénurie de main-d'œuvre qui frappe les régions du Québec ne rendra pas la tâche plus facile. La question demeure entière : comment s'y prendre pour convaincre entreprises, les jeunes et les travailleurs à venir d'installer à Tadoussac de façon permanente? Cet enjeu ne peut certainement pas être résolu par la municipalité à elle seule. L'aide des gouvernements supérieurs sera l'élément clé de ce problème. À l'ère de la mobilité durable et de la crise écologique, peut-être qu'une des solutions serait d'avoir accès à un nouveau mode de transport col-

lectif, rapide et efficace vers la Côte-Nord? Ainsi, comme à l'époque de la révolution automobile, Tadoussac pourrait sortir une nouvelle fois de son isolement et montrer au reste du Québec toutes les opportunités qu'elle ne demande qu'à offrir.



HÔTEL TADOUSSAC - Jean-Charles Hamel, 2019

GESTION DE L'URBANISATION

RECOMMANDATIONS

- Limiter l'étalement urbain à l'extérieur du périmètre d'urbanisation
- Optimiser l'utilisation du sol en facilitant les opérations de densification douce
- Assurer le futur du développement urbain dans une perspective de développement durable
- Abolir la norme de stationnement minimale et la remplacer par une norme de stationnement maximale
- Assurer la desserte du réseau d'égout et d'aqueduc

ORIENTATION	OBJECTIF	ACTION
1 GÉRER EFFICACEMENT LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE TADOUSSAC	1.1 Limiter l'étalement urbain à l'extérieur du périmètre d'urbanisation afin de protéger les milieux naturels et de réduire les coûts des services à la population	<ul style="list-style-type: none"> - Encadrer plus sévèrement l'ouverture de nouvelles rues à des fins résidentielles à l'extérieur du périmètre d'urbanisation - Établir des normes de lotissement plus sévères dans l'axe des routes 138 à l'extérieur du périmètre d'urbanisation - Éviter tout agrandissement du périmètre d'urbanisation en milieu naturel
	1.2 Optimiser l'utilisation du sol afin de rentabiliser les infrastructures et les équipements collectifs existants et futurs	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier les lots propices aux actions de densification douce - Réintégrer au périmètre d'urbanisation le terrain du Golf afin de garantir le futur du développement résidentiel, commercial, institutionnel, communautaire et des espaces publics - Combler en priorité les espaces vacants à l'intérieur du périmètre d'urbanisation - Exiger les densités résidentielles minimales prévues pour les secteurs à potentiel de développement et de redevelopment - Réduire les normes minimales de lotissement pour les lots desservis à l'intérieur du périmètre d'urbanisation - Encadrer la densification des secteurs construits ayant un potentiel de densification en autorisant au règlement de zonage des typologies résidentielles diversifiées et plus denses ainsi que les annexes résidentielles - Favoriser une densification douce dans les secteurs construits - Remplacer la norme de stationnement minimale par une norme de stationnement maximale - Exiger à la réglementation d'urbanisme que toute nouvelle construction soit desservie par les services d'aqueduc et d'égout - Élaborer un plan directeur des infrastructures afin d'assurer une desserte en égout et aqueduc suffisante pour soutenir le développement

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE

RECOMMANDATIONS

- Assurer la continuité entre les objectifs du plan d'urbanisme et des projets de réaménagement
- Assurer et favoriser la création de quartiers complets offrant un environnement de qualité
- Favoriser la multiplication des commerces et services de proximité
- Favoriser la création de logements locatifs abordables
- Assurer l'implication des citoyens dans la prise de décision
- Assurer l'accessibilité universelle et l'inclusion sociale

ORIENTATION	OBJECTIF	ACTION
2 FAIRE DE TADOUSSAC UN MILIEU DE VIE COMPLET ET DYNAMIQUE, DANS UN ENVIRONNEMENT DE QUALITÉ	2.1 Assurer le développement cohérent du coeur du village en renforçant son image de marque et en créant des lieux propices aux rencontres	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer et mettre en oeuvre le PPU « Destination Tadoussac » - Repenser et réaménager des entrées de ville - Développer et adopter un plan directeur d'aménagement et de développement - Développer une approche réglementaire basée sur la forme jumelée au PIIA révisé - Assurer la création d'un environnement à échelle humaine favorisant les rencontres et la vitalité urbaine
	2.2 Assurer la qualité de l'environnement et des quartiers résidentiels	<ul style="list-style-type: none"> - Développer et mettre à la disposition des propriétaires un guide d'aide à la rénovation - Évaluer la possibilité de mettre en place un programme d'efficacité énergétique pour aider à l'isolation des bâtiments - Réviser et mettre en place des normes sur la qualité des matériaux et des revêtements - Réviser et mettre en place des normes sur l'entretien des bâtiments - Réviser et mettre en place des normes assurant la qualité des aménagements des terrains - Maintenir et promouvoir le programme d'achat groupé de plantes - Développer et mettre en oeuvre la politique de l'arbre au niveau réglementaire - Réviser et mettre en place les normes de verdissement et de plantation/abattage d'arbres sur les terrains privés - Réviser et mettre en place des normes assurant une saine gestion des nuisances liées aux activités touristiques
	2.3 Assurer une intégration harmonieuse des projets de développement et de redéveloppement et de toute insertion de bâtiments, dans le respect de l'échelle humaine	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en oeuvre un règlement sur les PPCMOI applicable aux projets de redéveloppement - Réviser et étendre le règlement sur les PIIA pour assurer la qualité des nouveaux développements et des projets d'insertion de bâtiments - Encadrer l'insertion des nouvelles constructions dans les milieux déjà construits au niveau des typologies permises au règlement de zonage - Réviser et mettre en place des normes sur l'implantation et sur les rapports plancher/terrain dans une approche basée sur la forme
	2.4 Favoriser la production de logements abordables et concevoir des milieux de vie inclusifs répondants aux besoins de tous	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la diversification des typologies résidentielles permises au règlement de zonage - Favoriser l'implantation d'une résidence pour personnes âgées à proximité des commerces et des services - Mettre en place des normes favorisant l'accessibilité universelle des espaces publics et des bâtiments publics - Favoriser l'implication des citoyens dans les décisions en organisant des consultations conviviales sous forme d'ateliers participatifs - Développer et mettre en oeuvre des stratégies pour améliorer l'offre en matière de logement abordable qui répondra aux besoins des travailleurs saisonniers - Assurer la visibilité des logements disponibles pour les travailleurs saisonniers - Assurer la bonne intégration des nouveaux arrivants dans la communauté de Tadoussac
	2.5 Assurer une desserte en commerces et services de proximité afin de favoriser la constitution d'un milieu de vie complet	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la mixité des usages dans le secteur central et favoriser la desserte en commerce de proximité pour tout nouveau secteur de développement au règlement de zonage - Favoriser une densification douce dans les secteurs construits - Évaluer les opportunités de développement et de redéveloppement dans le coeur du village et aux abords des quartiers résidentiels

MOBILITÉ DURABLE

RECOMMANDATIONS

- Assurer le développement d'un service de transport collectif local
- Favoriser le développement d'un service de transport collectif intermunicipal
- Favoriser l'utilisation des modes de déplacement actifs
- Favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs
- Assurer la sécurité de tous les déplacements
- Développer et mettre en oeuvre un plan de gestion des déplacements qui intègre une réforme de la gestion du stationnement

ORIENTATION	OBJECTIF	ACTION
3 FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE ET ASSURER LA BONNE COHABITATION ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT	3.1 Assurer l'efficacité, la sécurité et la convivialité de tous les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> - Adopter et mettre en oeuvre un plan de gestion des déplacements - Développer un réseau cyclable efficace et sécuritaire - Assurer une meilleure connectivité entre les quartiers en aménageant des sentiers sécuritaires - Adopter l'approche « Vision Zéro » sur l'ensemble du territoire - Assurer la sécurité des piétons en menant des actions de réaménagement des rues selon les meilleures pratiques - Maintenir et renforcer les mesures d'apaisement de la vitesse de circulation - Adopter et mettre en oeuvre un plan de gestion du stationnement - Évaluer la possibilité d'implanter un affichage directionnel dynamique vers les stationnements - Assurer le respect de la signalisation en révisant et en simplifiant l'affichage sur rue
	3.2 Augmenter la part des déplacements actifs	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la mixité des usages dans les secteurs commerciaux et favoriser la desserte en commerce de proximité pour tout secteur de développement au règlement de zonage - Installer sur le territoire et dans les espaces publics des stationnements à vélo - Revoir les exigences en termes de stationnements à vélo pour les usages commerciaux et institutionnels - Organiser des activités à vélo avec le maire et des activités favorisant la marche et l'activité physique - Organiser des ateliers éducatifs et des campagnes de sensibilisation sur le vélo auprès des élèves de l'école et des citoyens en collaboration avec Vélo-Québec - Obtenir une certification d'engagement pour le développement d'une culture vélo par Vélo-Québec - Affecter quelques heures par mois à un employé municipal pour assurer la planification et le suivi des actions de mobilité active - Maintenir et mettre en valeur les sentiers pédestres existants - Inciter l'utilisation des aires de stationnement en périphérie des quartiers centraux - Sensibiliser les entreprises aux avantages du transport actif pour les employés et les informer des outils disponibles
	3.3 Assurer l'accessibilité universelle et encourager les modes alternatifs à l'automobile	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un réseau de transport collectif adapté aux besoins de mobilité de Tadoussac - Relancer la discussion avec la MRC HCN sur la mise en place d'un réseau intermunicipal de transport collectif - Montrer l'exemple en offrant des modes de déplacement alternatifs aux employés municipaux dans le cadre de leurs fonctions - Augmenter le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire - Évaluer la possibilité d'acheter des véhicules électriques pour les besoins de la municipalité et, en complément, de mettre en place un système de voitures électriques en libre-service - Soutenir les plateformes de covoiturage et mener des campagnes de sensibilisation

HISTOIRE ET PATRIMOINE

RECOMMANDATIONS

- Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine urbain et naturel
- Mettre en valeur l'histoire de Tadoussac en l'intégrant au tissu urbain et en développant des parcours touristiques
- Favoriser la création du patrimoine de demain en assurant la qualité de l'architecture et de l'aménagement

ORIENTATION	OBJECTIF	ACTION
4 METTRE EN VALEUR L'IDENTITÉ DE TADOUSSAC EN MISANT SUR SON CARACTÈRE HISTORIQUE ET SES ÉLÉMENTS DISTINCTIFS	4.1 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et l'histoire de Tadoussac	<ul style="list-style-type: none"> - Actualiser l'étude patrimoniale du milieu et ajuster les paramètres du règlement sur les PIIA - Développer et mettre à la disposition des propriétaires un guide d'aide à la rénovation des bâtiments patrimoniaux - Évaluer la possibilité de mettre en place un programme d'aide à la rénovation des bâtiments patrimoniaux - Favoriser l'ouverture au public des lieux de cultes - Développer le récit historique de Tadoussac et assurer sa transmission en l'intégrant au tissu urbain - Maintenir, développer et mettre en valeur les circuits historiques et patrimoniaux de Tadoussac - Identifier, protéger et mettre en valeur les points de vue distinctifs de Tadoussac
	4.2 Assurer la création du patrimoine bâti de demain	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer et mettre en oeuvre le PPU « Destination Tadoussac » - Développer et adopter un plan directeur d'aménagement et de développement - Développer une approche réglementaire basée sur la forme jumelée au PIIA révisé - Assurer la création d'un environnement à échelle humaine favorisant les rencontres et la vitalité urbaine - Réviser et mettre en place des normes sur la qualité des matériaux et des revêtements

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

RECOMMANDATIONS

- Favoriser la diversification de l'économie locale
- Favoriser le développement du potentiel industriel de Tadoussac
- Favoriser l'entrepreneuriat local et le travail à domicile
- Assurer le maintien et favoriser l'amélioration de l'attractivité de Tadoussac
- Favoriser la communication entre les acteurs locaux

ORIENTATION	OBJECTIF	ACTION
5 AFFIRMER LE RÔLE DE TADOUSSAC COMME PÔLE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL	5.1 Développer et diversifier l'économie de Tadoussac	<ul style="list-style-type: none"> - Entamer une démarche de diagnostic commercial en collaboration avec la MRC HCN - Travailler à l'obtention d'un statut particulier par les gouvernements supérieurs en tant que destination touristique internationale - Favoriser la mixité des usages dans le secteur central et favoriser la desserte en commerce de proximité pour tout nouveau secteur de développement au règlement de zonage - Intégrer à la réglementation des normes favorisant les bureaux professionnels - Réviser et mettre en place des normes assurant une saine gestion des nuisances - Créer une zone industrielle locale contiguë au périmètre d'urbanisation aux abords de la route 138 - Faire la promotion des espaces industriels disponibles - Favoriser la création d'une société de développement commerciale - Repenser l'affichage directionnel vers les attraits et les commerces - Élaborer et mettre en oeuvre un programme visant à attirer les commerces et les bureaux
	5.2 Favoriser la production de locaux commerciaux abordables afin d'encourager l'entrepreneuriat local	<ul style="list-style-type: none"> - Réviser et mettre en place des normes permettant et encadrant les usages commerciaux et les bureaux à domicile - Intégrer à la réglementation des normes favorisant le travail à domicile et les travailleurs autonomes - Favoriser une densification douce dans les secteurs construits - Favoriser la diversification des typologies commerciales permises au règlement de zonage - Évaluer les opportunités de développement et de redéveloppement dans le coeur du village et aux abords des quartiers résidentiels - Soutenir et encourager les initiatives d'entrepreneuriat locales - Favoriser la création d'espaces de coworking
	5.3 Assurer la pérennité et la diversification de l'industrie touristique	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser le maintien des activités commerciales toute l'année - Évaluer la possibilité d'organiser des événements hivernaux - Assurer la réalisation du projet de développement du secteur des dunes - Renforcer la présence de Tadoussac sur les médias sociaux en diversifiant et en structurant les canaux de communication - Développer et mettre en oeuvre un plan d'action pour faire face à la pénurie de main-d'oeuvre en partenariat avec les gouvernements supérieurs - Organiser une collecte de donnée annuelle en partenariat avec les acteurs locaux afin de produire un rapport public définissant des objectifs à atteindre pour la saison à venir - Organiser une réunion annuelle réunissant les acteurs locaux afin de faire un bilan de fin de saison et de planifier la prochaine saison - Réviser et mettre en place des normes assurant une saine gestion des nuisances liées aux activités touristiques

BIBLIOGRAPHIE

CÔTÉ, Alain. (2000). Un patrimoine incontournable, sélection de 29 biens culturels. Québec. Commission des biens culturels. 69 p. (ISBN 2-550-36 388-4), p. 13.

Direction de santé publique de Montréal (DSPM). (2005). LES IMPACTS DU TRANSPORT SUR LA SANTÉ PUBLIQUE. Gouvernement du Québec. Bibliothèque nationale du Québec. [En ligne]. Récupéré de : <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications/publication-description/publication/les-impacts-du-transport-sur-la-sante-publique-rapport-synthese/>

INTERCAR. (2019). Achat de billets. [En ligne]. Récupéré de : <https://intercar.ca>

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION (MAMH). (2019). Répertoire des municipalités, Tadoussac. Gouvernement du Québec. [En Ligne]. Récupéré de : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/municipalite/95005/>

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (MDDELCC). (2018). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2015 et leur évolution depuis 1990, Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission, 33 p. [En ligne]. Récupéré de : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2015/inventaire1990-2015.pdf>

MRC de la Haute-Côte-Nord (MRC HCN). (2017). Schéma d'aménagement et de développement révisé. Adopté le 19 septembre 2017. 18 chapitres. Document PDF.

Municipalité de Tadoussac. (1995). Plan d'urbanisme. URBATIQUE INC. 45 pages. Document PDF.

LAFRANCE, Félix. (2013). L'HISTOIRE DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN. PARADIS DE VILLÉGIATURE NOMMÉ TADOUSSAC. Journal de Québec. Article de journal. [En Ligne]. Récupéré de : <http://www.shlsj.org/media/files/19e.pdf>

PIERRE & BÉLANGER (2000). Tadoussac à l'origine du Québec. Presses du Nord. Tadoussac. (ISBN 2-9806393-0-3)

REYBURN, Stefan. (2010). « L'urbanisme favorable à la santé : une revue des connaissances actuelles sur l'obésité et l'environnement bâti ». Environnement urbain / Urban Environment. [En ligne]. Récupéré de : <https://journals.openedition.org/eue/788>

SPECK, Jeff. (2012). « Walkable City : How Downtown Can Save America, One Step At A Time ». North Point Press. New York. 312 pages.

SHOUP, Donald. (2017). « The High Cost of Free Parking ». Routledge. New York. 765 pages.

TERRITOIRES, MAMH. (2016). Navigateur géographique. Gouvernement du Québec. [En Ligne]. Récupéré de : <https://territoires.mamrot.gouv.qc.ca/territoires/Default.aspx>

Statistique Canada (STATCAN). (2017). Tadoussac, VL [Subdivision de recensement], Québec et Québec [Province] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>