

| Initiatives | Mesures | Chronologie de la mise en œuvre | | |
|---|---|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Phase 1 | Phase 2 | Phase 3 |
| Élaboration des programmes | Préciser et formaliser les rôles et les responsabilités. | 2 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Établir la structure pour assurer la collaboration dans l'ensemble des directions générales. | 2 ^e trimestre de 2021 | | |
| Prise en charge centralisée et accès numérique | Instituer un point de prise en charge unique pour les demandes publiques. | 2 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Se pencher sur les occasions de simplifier l'accès numérique (pour les demandes et les données). | | | 1 ^{er} trimestre de 2023 |
| | Apporter des améliorations à l'accès numérique. | | | 2 ^e trimestre de 2023 |
| Inventaire des places de stationnement des vélos | Regrouper les sources existantes de l'inventaire. | 3 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Élaborer et mettre en œuvre des protocoles d'inspection à intervalles réguliers pour l'entretien proactif. | | 3 ^e trimestre de 2022 | |
| | Diffuser publiquement les données. | | | 2 ^e trimestre de 2023 |
| Processus de mise en œuvre | Mettre au point un processus pour s'assurer que les données sont actualisées et recenser les intrants supplémentaires. | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |
| | Mettre au point la pondération des intrants pour l'outil indiciel. | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |
| | Produire les premières cartes de la demande et du delta dont il faut tenir compte dans la planification et la priorisation. | | 2 ^e trimestre de 2022 | |
| Gestion de l'inventaire | Préciser les types et les options privilégiés pour les supports à vélos. | 4 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Dresser la liste des fournisseurs privilégiés (stationnement non sécurisé). | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |
| Installation des places non sécurisées de stationnement des vélos | Dresser la liste priorisée des points d'installation. | 3 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Élaborer et mettre en œuvre le suivi des stocks. | 3 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Corriger les lacunes à court terme dans l'emprise. | 3 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Assurer la transition avec l'entretien de tous les supports de l'emprise. | 3 ^e trimestre de 2021 | | |
| | Mettre au point les critères d'étude des points d'installation pour l'agrandissement des parcs à vélos | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |

| Initiatives | Mesures | Chronologie de la mise en œuvre | | |
|--|---|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Phase 1 | Phase 2 | Phase 3 |
| | Agrandir les parcs à vélos | | 2 ^e trimestre de 2022 | |
| | Installer les parcs à long terme dans l'emprise pour qu'ils cadrent avec le processus de mise en œuvre. | | 2 ^e trimestre de 2022 | |
| | Intégrer dans le plan de travail les stations de réparation des vélos. | | 2 ^e trimestre de 2022 | |
| Entretien durant l'hiver | Mettre au point une approche pour recenser les besoins en entretien durant l'hiver. | | 3 ^e trimestre de 2022 | |
| | Mettre en œuvre une approche pour l'entretien durant l'hiver. | | 4 ^e trimestre de 2022 | |
| Gestion et collecte des données | Élaborer l'approche à adopter pour la surveillance de l'utilisation du stationnement. | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |
| | Mettre en œuvre l'approche à adopter pour la surveillance des données. | | 2 ^e trimestre de 2022 | |
| Stationnement sécurisé des vélos | Recenser les premiers points d'installation dans le cadre du projet pilote | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |
| | Acheter le système et mettre au point les paramètres opérationnels. | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |
| | Mettre en œuvre le projet pilote. | | 3 ^e trimestre de 2022 | |
| | Évaluer le projet pilote. | | | 1 ^{er} trimestre de 2023 |
| | Dans le cadre du processus de mise en œuvre, recenser et prioriser les autres points d'installation candidats. | | | 3 ^e trimestre de 2023 |
| Collaboration professionnelle | Se pencher sur les options pour la création d'un programme d'installation de supports à vélos pour les entreprises. | | 1 ^{er} trimestre de 2022 | |
| | Élaborer le programme. | | | 1 ^{er} trimestre de 2023 |
| | Mettre en œuvre le programme. | | | 2 ^e trimestre de 2023 |
| Structure-cadre pour les vélos abandonnés | Mettre au point une structure-cadre pour recenser et gérer les vélos abandonnés. | | 2 ^e trimestre de 2022 | |
| | Mettre en œuvre la structure-cadre. | | 3 ^e trimestre de 2022 | |
| Stationnement des vélos dans le cadre des événements | Se pencher sur les options de stationnement des vélos dans le cadre des événements. | | | 1 ^{er} trimestre de 2023 |
| | Mettre en œuvre les options. | | | 2 ^e trimestre de 2023 |
| Politique sur l'orientation | Élaborer la politique. | | | 1 ^{er} trimestre de 2023 |
| | Mettre en œuvre la politique. | | | 2 ^e trimestre de 2023 |

Plan de mise en œuvre de la Stratégie publique pour le stationnement des vélos

Synthèse des recommandations

| Section | Catégorie | Recommandation |
|---|---|--|
| Types et localisation des places de stationnement des vélos (3.5) | Inventaire des options de stationnement des vélos | 1 Il est recommandé que la Ville gère et mette à jour, dans une base de données évolutive, l'inventaire des options publiques pour le stationnement des vélos à communiquer aux autres directions générales et intervenants. Cet inventaire pourrait s'inspirer de la structure-cadre exposée dans cette stratégie; il faudrait toutefois considérer qu'il s'agit d'un inventaire évolutif, puisqu'il faut sans cesse l'actualiser. Il faudrait tenir cet inventaire afin d'éviter d'avoir à réapprouver maintes fois la stratégie. |
| | Fournisseurs privilégiés/ conception du stationnement des vélos | 2 Il est recommandé que la Ville recense les fournisseurs privilégiés ou les options privilégiées pour les différents types de places de stationnements pour les vélos afin de définir les particularités relatives à la taille et aux coûts dans la mise en œuvre des différentes options. Ces options de conception ne doivent pas limiter la Ville dans sa capacité à mettre au point des solutions adaptées au contexte, le cas échéant. |
| Processus de mise en œuvre (3.5) | Pondération du processus de stationnement des vélos | 3 Il est recommandé que les différentes directions générales et les divers intervenants de la Ville collaborent afin de mettre au point différentes options de pondération indicielle à utiliser dans tout le processus de mise en œuvre. |
| | Liste pour la mise en œuvre du stationnement des vélos | 4 Il est recommandé que les directions générales de la Ville collaborent afin d'actualiser la liste évolutive des priorités dans la gestion des demandes de stationnement des vélos, ainsi que le barème correspondant. Cette liste doit servir à recommander d'investir, à l'échelle municipale, dans le stationnement pour les vélos. |
| | Vélos abandonnés | 5 Il est recommandé que la Ville élabore une politique en bonne et due forme pour les vélos abandonnés afin de préciser le délai qu'il faut attendre avant de considérer que des vélos sont abandonnés. Cette politique devrait prévoir une politique-cadre pour la surveillance, les avis et la mise en fourrière des vélos abandonnés dans l'ensemble du réseau public de stationnement pour les vélos et devrait préciser les rôles et les responsabilités. Il faudrait tenir compte des meilleurs moyens de réaffecter ou d'utiliser les vélos mis en fourrière afin d'encourager les déplacements à vélo sur le territoire de la Ville. |
| | Collaboration professionnelle dans l'aménagement des supports à vélos | 6 Il est recommandé que la Ville se penche sur la viabilité d'un programme de supports à vélos permettant de mettre des supports à vélos à la disposition des entreprises et des propriétaires fonciers. Ce programme devrait faire état de la viabilité et des coûts et donner une idée de ce que seraient les besoins prévus pour le fonctionnement et l'entretien. Il faudrait se pencher sur les avantages distincts des seuls coûts nets et tenir compte de la hausse potentielle de l'offre de places de stationnement pour les vélos et des avantages liés dans le cadre de ce programme. |

| Section | Catégorie | Recommandation | |
|----------------------------|--|----------------|--|
| Mesures de promotion (4.3) | Gestion de la bordure de chaussée | 7 | Le programme actuel de stationnement des vélos dans les parcs à vélos offre des occasions exceptionnelles de faire fructifier les principes de la saine gestion de la bordure de chaussée afin de mieux gérer le caractère multimodal de la circulation en bordure de chaussée. |
| | Gestion de la bordure de chaussée | 8 | Dans l'élaboration de la structure-cadre de gestion de la bordure de chaussée qui sera finalement adoptée, il est recommandé de mettre au point, pour la gestion de la bordure de chaussée, un ensemble de mesures adaptées au contexte afin de créer un ensemble d'outils dont la Ville pourra se servir pour gérer et équilibrer la demande en bordure de chaussée, surtout en ce qui a trait au stationnement des vélos et aux services de mobilité. Ces mesures devraient s'inspirer de celles qui sont recensées dans ce document. |
| | Collecte des données | 9 | Il est recommandé que la Ville définisse un processus de gestion permettant de gérer l'inventaire actualisé des places de stationnement pour les vélos dans le cadre d'une base de données évolutive. |
| | Collecte des données | 10 | Il est recommandé que l'administration de la Ville coordonne la participation de l'ensemble des directions générales afin de mettre au point une base de données pour l'inventaire des places de stationnement des vélos sur le domaine privé à mesure que les demandes d'aménagement sont approuvées. |
| | Collecte des données | 11 | Il est recommandé que toutes les directions générales de la Ville collaborent afin de mettre au point une structure-cadre pour recueillir les données et surveiller l'utilisation publique des places de stationnement des vélos sur le domaine public. L'objectif devrait consister à éviter les redondances et à consolider les données pour permettre d'assurer la planification, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de stationnement pour les vélos. |
| | Accès numérique | 12 | Il est recommandé que la Ville se penche sur la mise en œuvre d'un portail d'accès numérique pour le stationnement public des vélos, afin de donner aux utilisateurs de l'information sur la disponibilité, l'état et la sécurisation du stationnement pour vélos. Ce portail d'accès numérique devrait aussi être doté de moyens permettant de réserver des places sécurisées de stationnement pour les vélos (si on en a éventuellement besoin), de demander de nouvelles places de stationnement et de permettre à la collectivité de signaler les problèmes dans le réseau public de stationnement pour les vélos, dont les supports à vélos brisés, les vélos abandonnés encombrants, ainsi que les places de stationnement inaccessibles ou inutilisables. |
| | Stationnement des vélos dans le cadre des événements | 13 | Il est recommandé que la Ville se penche sur les occasions de faire fructifier les places de stationnement public temporaire pour les vélos ou les services de voiturier destinés aux cyclistes afin d'encourager les déplacements à vélo dans le cadre des événements sur les sites où il n'y a pas suffisamment de places de stationnement des vélos. On peut gérer ces possibilités dans le cadre de partenariats avec des organismes ou des groupes à but non lucratif de la localité, dans les cas où ces occasions sont viables. |

| Section | Catégorie | Recommandation | |
|-----------------------------|---|----------------|---|
| Mesures de promotion (4.3) | Stationnement sécurisé payant des vélos | 14 | Il est recommandé que la Ville évalue les modèles de paiement des places de stationnement public sécurisé pour les vélos (par exemple dans le cadre du Programme de stationnement Vélosécure) afin d'aider à financer la mise en œuvre, le fonctionnement et l'entretien des infrastructures de stationnement sécurisé pour les vélos. L'objectif premier du modèle de paiement devrait être d'offrir des places de stationnement sécurisé de grande qualité pour les vélos, au lieu de dégager un profit. Ce modèle devrait tenir compte de l'ensemble des différents utilisateurs se situant à divers niveaux de revenus et d'aptitudes et appartenant à différents groupes d'âge, afin de mettre en équilibre la capacité de payer, en encourageant l'utilisation des places de stationnement sécurisé des vélos et en rehaussant le financement des initiatives du transport actif. |
| | Panneaux d'orientation | 15 | Il est recommandé que la Ville noue des liens de collaboration entre les différentes directions générales afin de se pencher sur l'élaboration d'une stratégie pour les panneaux indicateurs et d'orientation dans le cadre du stationnement public des vélos en tenant compte des modalités d'intégration avec les panneaux d'orientation multimodaux. |
| Approche gestionnelle (5.4) | Gestion du projet | 16 | De concert avec l'administration de la Ville, définir, pour le stationnement des vélos, un programme qui consistera à préciser les rôles et les responsabilités, ainsi qu'un programme de stationnement public des vélos. |
| | Gestion du projet | 17 | Préciser les responsabilités pour la mise en œuvre et l'administration de la Stratégie de stationnement public des vélos. Il est recommandé de prévoir, dans le cadre de cette stratégie, une structure constituée d'un comité permanent représentant les différentes directions générales ou une direction générale en collaboration avec les autres. Il faudra prévoir des ressources supplémentaires et un financement pour réussir; toutefois, la Stratégie prévoit des occasions qui offrent les meilleures chances de réussir. |
| | Plateforme de centralisation des demandes | 18 | Il est recommandé que la Ville se penche sur les occasions de mettre en œuvre un système de points de prise en charge unique pour les nouveaux supports à vélos, les demandes d'entretien et les vélos abandonnés. |
| | Gestion centralisée des données | 19 | Il est recommandé que la Ville se penche sur la centralisation de la responsabilité de l'ensemble de la gestion des données sur le stationnement des vélos (dont les demandes et l'utilisation) auprès d'un même groupe. Ce groupe serait chargé de surveiller ou de mener la validation, la mise à jour et l'échange des données. Idéalement, ces données devraient être archivées géospaialement. |