

TABLE DES MATIÈRES

1. Pourquoi et quoi changer ?	3
1.1 Contexte & raison d'être	3
2.2 Ce que le projet cherche à faire	4
Objectifs spécifiques pour chaque volet	5
3.3 Lien avec d'autres projets	7
Au sein du DVI	7
En-dehors du DVI	8
2. Que faire et comment s'assurer que c'est la bonne solution ?	10
2.1 Attentes & besoins	10
2.2 Critères de succès	14
2.3 Description des activités et solutions	15
Activités de mobilisation	15
Diagnostic	15
Faire connaître	16
Apprendre, comprendre & adhérer	17
D. Participer	18
E. Co-construire	19
Flotte et aménagement de l'espace urbain	20
Matériel : Acquisition, Mise à disposition de la flotte, entretien	20
Aménagement de l'espace urbain	21
Assurances	22
Modèle d'affaires - Expérimentation et pérennisation	22
Tiers-lieux	23
Aménagement d'un tiers-lieu temporaire	23
Établissement et réalisation d'une programmation	24
Prototypage d'au moins 3 fonctions	25
Établissement d'un modèle pérenne	26
Plateforme de Proximité	26
Identifier et prioriser les besoins	27
Spécifications et scénarios utilisateurs (users stories)	28

Conception et développement du MVP (Minimum Viable Product)	29
Consolidation du module, développement continu	30
Coordination, gouvernance et évaluation	31
Mise en place et amélioration continue	31
Opération	32
Évaluation	32
Recherche et transfert de connaissance	33
3. Comment s’y prendre et de quoi a-t-on besoin ?	34
3.1 Approche de réalisation	34
Activités de mobilisation	36
Flotte et aménagement de l’espace urbain	37
Tiers-lieux	37
Plateforme de Proximité	38
Coordination, gouvernance et évaluation	40
3.2 Coûts en lien avec la réalisation du projet	41

Liste des acronymes:

CERSÉ : Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté

DVI : Défi des villes intelligentes du Canada

LICER : Laboratoire d'innovation civique pour l'expérimentation réglementaire

MdQ : Mobilité de Quartier

MVP : Produit minimum viable

1. Pourquoi et quoi changer ?

1.1 Contexte & raison d'être

Dans le cadre du Défi des villes intelligentes du Canada (DVI), le projet Mobilité de Quartier (MdQ) se place à l'intersection de plusieurs enjeux et éléments majeurs de contexte auxquels est confrontée la Ville de Montréal.

- L'urgence d'agir contre les changements climatiques s'impose davantage chaque jour dans le débat public. Or le transport représentait en 2015, 40% des émissions annuelles de GES sur le territoire de la Ville de Montréal¹. Il est donc clair que les enjeux de mobilité sont un des leviers critiques pour envisager de réduire efficacement les émissions de GES.
- La volonté de construire une ville résiliente, démontrée encore plus fortement par la crise du virus. Parmi plusieurs choses, cela implique de renforcer le tissu social et les solidarités, et d'augmenter les capacités des résidents de la ville de se l'approprier et d'en redevenir acteurs. Cela concerne aussi bien la ville physique que, de plus en plus, la ville numérique.
- La nécessaire relance économique à la suite de la pandémie. Cette relance peut passer notamment par une vie de quartier plus dynamique encore.

Réussir une transition vers une ville post-carbone ne dépend pas d'une solution technique, mais doit mobiliser toute la société - notamment pour repenser la façon dont les déplacements sont réalisés sur le territoire de la Ville de Montréal. Transformer nos habitudes de mobilité, c'est permettre d'envisager une ville en santé avec notamment une meilleure qualité de l'air, des espaces publics plus sécuritaires, une meilleure ambiance sonore, mais c'est aussi une façon d'encourager une vie locale riche de liens sociaux et dotée d'un tissu économique local qui réduit la distance parcourue par les biens et services.

La raison d'être du projet MdQ est donc de développer une approche originale permettant d'aborder ces enjeux, en misant sur l'échelle du voisinage et du quartier et sur le développement du pouvoir d'agir citoyen. Cette approche s'inscrit dans une tradition d'action montréalaise et permettra de faire rayonner la ville de Montréal en abordant de nombreuses questions d'actualité (la "ville à 15 minutes", les plateformes coopératives, les nouveaux tiers-lieux, etc.).

Plus précisément, il s'agit de réduire les besoins de déplacement (mieux vivre son quartier), favoriser la mobilité active (marche, vélo, et autres) et créer une mobilisation citoyenne durable autour des enjeux de mobilité. MdQ vise ainsi à développer une nouvelle démarche de résolution des enjeux locaux de mobilité à travers un travail structurant et continu de mobilisation, d'appropriation citoyenne et d'expérimentation de nouvelles pratiques.

Au sein de plusieurs quartiers, certains voisinages pilotes (jusqu'à 6) verront se déployer les projets suivants:

- La réalisation de nombreuses activités de mobilisation citoyenne pour identifier les besoins, partager une vision collective des enjeux, engager et co-construire des solutions à taille humaine.

¹ 2015, Ville de Montréal - [Inventaire GES](#)

- La mise en place à une échelle locale d'équipements de mobilité alternatifs répondant aux besoins (vélos cargos, remorques, etc.), ainsi que l'expérimentation de l'usage des espaces publics pour des solutions de mobilité, incluant une collaboration avec la Ville pour l'aménagement de pôles de mobilité.
- L'implantation de tiers-lieux, des espaces communautaires ancrés dans les quartiers et co-gérés par les usagers pour :
 - Remplir des fonctions diversifiées afin de favoriser « l'immobilité de quartier » de façon à combler localement un maximum de besoin identifiés dans chaque voisinage et chaque quartier.
 - Offrir une infrastructure de base pour la mobilisation citoyenne qui va encourager l'adoption et les changements de comportements.
- Une plateforme de proximité visant à rendre la technologie accessible et au service des approches pour repenser la mobilité selon les besoins citoyens.

L'alignement avec le Défi des villes intelligentes du Canada (DVI) peut être souligné tant (1) de la contribution évidente aux objectifs généraux du programme, (2) des liens avec les autres partenaires du DVI (voir section dédiée) ou encore (3) des principes d'action de Mobilité de Quartier, énoncés ci-dessous:

- Agir pour susciter participation citoyenne active sur la base de besoins partagés et favorisant les liens sociaux de proximité.
- Agir en priorité pour favoriser la mobilité active (marche, vélo, etc) et réduire les besoins de déplacement.
- Agir pour réduire au maximum l'empreinte écologique en prenant en compte les besoins des citoyens.n.es vulnérables et marginalisés.
- Agir pour une économie relocalisée au service des intérêts collectifs et bien-être commun répondant en priorité aux besoins de bases.
- Agir pour créer et pérenniser des Communs (flotte de véhicules alternatifs, logiciels libres, manière d'agir), comme modèles économiques novateurs et opportunités centrales d'appropriation collective des moyens d'action.
- Agir de façon inclusive pour respecter la diversité des citoyennes et citoyens et garantir l'accessibilité des solutions proposées.

2.2 Ce que le projet cherche à faire

Dans les quartiers et territoires d'action, pour et par toutes les parties prenantes pertinentes, au premier rang desquelles les citoyennes et citoyens, Mobilité de Quartier (MdQ) souhaite agir sur :

- La connaissance et la perception des enjeux de mobilité;
- les pratiques de mobilité;
- l'organisation des espaces publics;
- la capacité d'agir localement notamment avec le renforcement des liens entre les institutions publiques et les initiatives citoyennes;
- le bien-être des habitants des territoires concernés.

De cela découlent les objectifs transversaux suivants pour MdQ:

- Augmentation de l'utilisation et du nombre d'actifs de mobilité hors auto-solo dans les quartiers ciblés par le projet.
- Baisse du nombre de trajets locaux en auto-solo dans les milieux de vie ciblés par le projet.
- Meilleur partage des ressources locales pour accéder à des services de base pour les citoyens.
- Participation accrue aux réflexions et décisions locales.

Des indicateurs et des méthodes de mesures correspondant à ces objectifs seront établis après la fin de la phase de prototypage.

Il est important de souligner que les activités de mobilisation des voisinages (ou milieux de vie) et des quartiers, constituent le socle de la démarche de MdQ. Il s'agit de travailler à la construction de communautés actives à partir des voisinages, participant au développement d'une mobilité de quartier plus durable. Une ville intelligente en est une où les citoyens sont actifs, conscients et parties prenantes de l'évolution de leur quartier et des décisions qui en découlent.

Par ailleurs, le projet MdQ se décline en plusieurs volets (ou sous-projets) permettant de faciliter sa réalisation et l'atteinte des objectifs. Chacun de ces volets fait l'objet d'une description détaillée plus bas dans le document. Les objectifs spécifiques de chacun de ces volets sont précisés ci-dessous tandis que, par souci de clarté, les indicateurs visés sont précisés plus bas, après la description de chaque volet.

Objectifs spécifiques pour chaque volet

Activités de mobilisation:

- L'objectif principal est de maximiser l'ampleur, la diversité et l'efficacité de la participation des citoyens et autres acteurs locaux aux objectifs du projet Mobilité de quartier
- Les objectifs sous-jacents sont:
 - Augmenter la capacité d'action et d'appropriation de tous et de toutes sur les enjeux pertinents identifiés en mobilisant les résidents et parties prenantes des voisinages visés.
 - Former aux enjeux urbains et aux compétences nécessaires à l'action collective, dans une perspective de transition socio-écologique.
 - Favoriser et encourager des modes de vie écologique en matière de mobilité et de proximité
 - Favoriser l'inclusion de l'ensemble de la population (ce qui inclut les personnes défavorisées et les aînés).
 - Co-construire les autres projets de Mobilité de Quartier (espaces, flotte, plateforme).
 - Créer une gouvernance démocratique à l'échelle territoriale (voisinages et/ou quartiers) et/ou des projets.

Flotte et aménagement de l'espace urbain:

- L'objectif principal est d'offrir des solutions de mobilité active adaptées permettant de réduire la dépendance aux automobiles de façon pérenne et de limiter l'acquisition d'automobiles individuelles.

- Les objectifs sous-jacents sont:
 - Favoriser l'appropriation de l'espace public pour favoriser les liens de proximité, la création de communautés résilientes et la réduction de l'emprise de l'automobile sur l'espace public.
 - Favoriser le partage de biens individuels.
 - Favoriser l'acquisition et le partage de biens collectifs en lien avec la mobilité (modèle de financement, démarche d'évaluation des besoins et de design de la flotte avec les acteurs des quartiers).
 - Créer une communauté de citoyens engagés pour la gestion de communs.
 - Pérenniser une flotte alternative dans les quartiers.

Tiers-lieux

- L'objectif principal est de doter chaque quartier d'un tiers-lieu (voir description du projet plus bas) fonctionnel, capable de proposer des nouveaux services de proximité aux habitants.
- Les objectifs sous-jacents sont:
 - Renforcer la visibilité, la participation et l'accessibilité à l'ensemble du projet MdQ.
 - Rendre possibles certains projets, donner accès à des ressources qui favorisent la vie de quartier et limitent le recours à la voiture.
 - Générer de l'intelligence collective et un esprit de communauté.
 - Permettre un meilleur partage des ressources locales pour accéder à des services de base pour les citoyens.
 - Favoriser une participation accrue aux réflexions et décisions locales.
 - Servir d'intermédiaire pour les résidents pour faire de la pédagogie et de la formation.
 - Soutenir, faire levier et compléter les initiatives existantes dans chacun des voisinages.
 - Servir de potentiel de relai pour l'exploitation de la flotte de proximité (ex.: stockage de matériel pendant la saison morte, point de dépôt de matériel/information pour les usagers...).
 - Être un instrument d'accessibilité et d'inclusion pour différentes catégories de population vulnérables aux différents projets en lien avec MdQ.

Plateforme de proximité

- L'objectif principal est de créer des Communs numériques à travers une plateforme de proximité répondant à des besoins des citoyennes et citoyens dans le cadre du projet. La plateforme de proximité est un outil numérique permettant aux habitants d'un quartier de partager des ressources, créer et entretenir des liens. La plateforme se compose de plusieurs modules couvrant chacun un cas d'usage (partage de lieu, partage d'objets, etc.).
- Les objectifs sous-jacents sont:
 - Outiller adéquatement le déploiement de l'ensemble du projet (mobilisation, flotte, tiers-lieux).
 - Favoriser la création et l'animation d'une communauté autour des communs numériques et pérenniser la plateforme de proximité.
 - Rendre les services technologiques accessibles, inclusifs, respectueux de la vie privée et démocratiques.
 - Offrir les conditions technologiques de répliquabilité de la plateforme (code ouvert et

documenté)

Coordination, gouvernance et évaluation

- L'objectif principal est de soutenir les réalisations de l'ensemble du projet.
- Les objectifs sous-jacents sont:
 - Assurer une bonne coordination et gestion du projet entre les différents territoires d'actions (quartier et voisinage) et autres volets du projet.
 - Identifier et gérer les relations avec les partenaires transversaux au projet.
 - Établir et maintenir une gouvernance efficace du projet (information, organisation, décision).
 - Documenter le projet en vue de favoriser sa répliquabilité.
 - Réaliser en continu une évaluation du projet à travers des indicateurs.
 - Favoriser les liens pour le projet avec les acteurs de la recherche académique.

3.3 Lien avec d'autres projets

Au sein du DVI

De nombreux liens avec des partenaires du DVI potentiels et avérés existent et seront rapidement établis lors de la mise en œuvre du projet, afin de maximiser l'impact de MdQ et du DVI dans son ensemble. C'est le cas en particulier pour:

- Le Laboratoire d'innovation civique pour l'expérimentation réglementaire (LICER). En effet, la phase de prototypage a déjà pu identifier plusieurs enjeux réglementaires liés aux activités de MdQ (ex.: usage du stationnement sur rue par les citoyens), sur lesquels un soutien du LICER pourrait faire une différence.
- Acteurs institutionnels (Services de la Ville de Montréal, arrondissements, CIUSSS, LICER etc). Selon vise à mettre en place un groupe de travail dédié pour favoriser les synergies d'actions sur les domaines d'actions des institutions impliquées et MdQ.
- La Fabrique des Mobilités Québec, avec laquelle plusieurs opportunités de collaboration ont déjà été identifiées:
 - Projets dédiés à la collecte et valorisation des données:
 - Collecte et gestion des données de Locomotion.
 - Collecte de données sur les habitudes de déplacements.
 - Visualisation de l'espace public (CurbLR, sidewalk width) et croisement de données.
 - Standardisation et visualisation des données sur les commerces locaux.
 - Accompagnement et mobilisation des communautés d'intérêts sur les solutions open source:
 - Identifications de synergies possibles avec les expérimentations menées par l'écosystème de la Fabmob (France, Québec).
 - Analyse des licences (tel que celle Coopcycle).

D'autres projets pour lesquels des pistes précises n'ont pas pu être identifiées en phase de prototypage, mais qui présentent des liens naturels:

- L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour que le lien numérique entre la plateforme de proximité, le compte mobilité et le compte citoyen soit évalué en temps opportun. D'autres arrimages sont également à envisager sur des aspects plus physiques (ex.: abribus, pôles, etc).
- Jalon Montréal et la plateforme de données.
- Récolte et le SALIM. Le lien entre proximité et alimentaire local semble évident, mais la phase de prototypage n'a pas encore permis d'identifier comment procéder.
- Le Centre de recherches interdisciplinaires en études montréalaises (CRIEM), avec qui une discussion a commencé, autour de la notion de récit de la collectivité montréalaise.
- Le Carrefour alimentaire Centre-Sud et le projet de bons alimentaires, avec qui une collaboration autour de systèmes transactionnels locaux pourrait commencer.

Concernant les partenariats de recherche, Solon travaille depuis 2017 avec la Chaire de recherche sur la transition écologique de l'UQAM, qui est impliquée dans d'autres volets du DVI. Par ailleurs, des partenariats avec le CERSÉ (Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté) et la Chaire mobilité de Polytechnique pourraient être établis par Solon dans le cadre de l'évaluation de MdQ; ces partenariats pourraient être la base d'une collaboration plus large de ces acteurs au Défi selon les besoins.

Par ailleurs, le volet tiers-lieu de MdQ pourrait permettre de partager des espaces ou des bureaux, de façon à augmenter de façon importante les liens entre organismes et l'intelligence collective. Signalons que dans le tiers-lieu permanent en cours de création dans Petite-patrie suite à la phase de prototypage, plusieurs partenaires du DVI ont déjà manifesté un intérêt de se joindre à un projet commun. De plus l'utilisation du tiers-lieu pourra permettre à des partenaires du DVI d'organiser des activités qui leur sont propres, que ce soit avec des citoyens dans le tiers-lieu ou en utilisant d'autres aspects du projet (salles de rencontre pour partenaires, etc.).

De manière plus générale, le volet Coordination, gouvernance et évaluation permettra de faire des liens avec toutes les parties prenantes qui pourraient s'impliquer de façon transversale au projet. À ce titre ce volet assurera un suivi régulier avec l'équipe du LIUM et les instances de gouvernance, notamment le Comité de direction, la Table des partenaires en mobilité et le Comité de suivi de projet. De plus, à travers un processus de gouvernance ouverte nous visons à impliquer les partenaires pertinents, que ce soit d'autres projets du DVI ou d'autres organisations.

Les différents volets constituant le projet MdQ sont extrêmement dépendants les uns des autres pour leur succès et donc le succès global de la démarche. Toutefois, il n'existe aucun rapport de dépendance critique entre le projet MdQ et les autres projets constituant le DVI, ce qui limite fortement les risques d'échec.

En-dehors du DVI

Projets de Solon

Solon est un organisme qui vise à faire la transition socio-écologique dans nos quartiers, en misant sur une approche originale basée notamment sur l'appropriation citoyenne et territoriale, la concertation large, la création de communs urbains et la création d'un récit mobilisateur. Cette

approche se cristallise notamment dans notre projet de “lab Transition”, soutenu par la Ville de Montréal, qui se déploie pour l’instant autour de Petite-Patrie et dont la mise à l’échelle est en réflexion (notamment dans un premier temps dans le quartier d’Ahuntsic, avec lequel Solon travaille à développer une démarche de mobilité de quartier complémentaire au DVI). MdQ vient directement soutenir cette démarche plus large et l’articulation entre les 2 projets est une clé de succès importante.

Le projet de *lab Transition* amène notamment Solon à créer différents groupes de travail sur la transition écologique. En particulier le *groupe de travail des transitionnaires* qui rassemble des projets communautaires et d’économie sociale (de Solon et d’en-dehors de Solon) vise à créer des synergies entre eux afin de renforcer les projets citoyens dans les quartiers pourrait également être mis à contribution dans le cadre de MdQ.

Contexte local

Un aspect essentiel et transversal à la démarche et aux jalons détaillés plus bas est l’intégration de Mobilité de quartier dans le tissu local et l’arrimage avec les initiatives existantes qui portent des objectifs similaires à Mobilité de quartier. Un effort important sera mis dans la prise de contact et la construction de partenariats avec les initiatives communautaires, institutionnelles, entrepreneuriales et citoyennes des quartiers visés, afin de :

- **Rejoindre** : Faire connaître et rayonner la démarche Mobilité de quartier et rejoindre des publics variés
- **Renforcer** : Collaborer et soutenir les projets existants ou en émergence qui visent des objectifs similaires afin, d’un côté, de faire levier sur la démarche pour renforcer ces projets et, de l’autre côté, renforcer la capacité de mobilisation de la démarche en misant sur la multiplicité des opportunités d’implication.

Le jalon “diagnostic” (voir plus bas) sera une étape clé dans cette perspective. En outre, un budget spécifique est prévu afin de soutenir l’implication de ces organismes à la démarche ainsi que certaines initiatives. Parmi les acteurs déjà ciblés pour chaque quartier, nous avons :

- Les arrondissements
- Les tables de quartier
- Les organismes communautaires avec des champs d’action en mobilité et/ou environnement
- Les organismes communautaires travaillant avec des populations ciblées par la démarche
- Les groupes citoyens

D’autres catégories d’acteurs pourront s’ajouter.

Aspects numériques

Le développement de la Plateforme de Proximité est en synergie avec plusieurs projets portés actuellement par d’autres organismes, au Québec et ailleurs. Dans une logique de mutualisation et de capitalisation de l’existant, des liens avec les projets ci-dessous sont investigués.

- Cadenas Connecté O.S. pour Vélo Partagé – Porté par la Fabrique des Mobilités - France. Ce projet vise au développement d’un cadenas connecté offrant un niveau de sécurité important permettant un déblocage à distance, la géolocalisation du vélo et une autonomie importante. Il nous semble pertinent au regard des premiers retours d’expériences sur le MVP Locomotion

de nous investir dans un groupe de travail recherchant des alternatives libres et ouvertes à la solution propriétaire que nous utilisons actuellement. Une alternative nous permettrait à moyen terme de limiter le risque de dépendance technologique.

- Ilot - Monnaie Locale Complémentaire (MLC). Le projet a été lancé en mars 2016 à l'initiative de quelques citoyens et le collectif «Une monnaie pour Montréal» s'est constitué dans la mouvance des villes en transition. Le module LocoMotion fonctionnant aujourd'hui par l'intermédiaire de «crédits LocoMotion» stockés sur le compte d'un utilisateur, il y a un fort potentiel de lier le projet avec l'Îlot et de penser collectivement les usages possibles de la MLC dans les voisinages partenaires du projet MdQ. L'objectif de la collaboration serait de généraliser dans les MVP successifs une brique de paiement par monnaie locale électronique.

Ces liens sont amenés à évoluer et s'étendre, à mesure des orientations définies lors de l'étude et la conception des prochains MVP et modules complémentaires de la plateforme (Passerelles, La Remise...). Les cas d'usages de la plateforme ayant vocation à se multiplier, l'équipe de Solon souhaite être en mesure de faire appel à des partenaires innovants, intégrant aussi bien leurs outils techniques que bénéficiant de leurs connaissances des secteurs : plateformes coopératives, civic-techs, tiers-lieux, etc. Les communautés de développeurs et contributeurs aux logiciels libres et les partenaires actifs dans le milieu des TI ouvertes au Québec (FACil , Communautique, etc) sont également des ressources importantes pour l'élaboration du projet et la publication des travaux : appui à la résolution de problèmes, montée en compétence des développeurs et de notre équipe, etc.

Autres partenariats :

Des acteurs œuvrant dans le domaine de l'environnement ou de la transition socio-écologique à l'échelle de la ville ou de la province pourraient être mis à contribution pour contribuer à nos activités et pour relayer nos messages.

Une autre catégorie d'acteurs concerne les possibilités d'expérimentation sur le territoire en lien avec les objectifs de la démarche. En effet, plusieurs organisations possèdent une expertise particulière et sont en mesure de proposer des solutions pertinentes à tester dans les quartiers de la démarche.

Enfin, des démarches ont déjà été entreprises avec d'autres acteurs clés de la mobilité urbaine, par exemple:

- Coop Carbone, Jalon et Cyclistes solidaires pour la logistique urbaine
- Acteurs de la mobilité active tels que Vélo Québec, Coalition vélo Montréal, etc
- Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal (SUM et Agence de la mobilité)
- Acteurs de l'aménagement de l'espace public

2. Que faire et comment s'assurer que c'est la bonne solution ?

2.1 Attentes & besoins

Au cœur de la démarche, il y a l'objectif de rendre un nombre grandissant de personnes actrices de la transition socio-écologique. Cela fait maintenant plus de 4 ans que Solon travaille vers l'atteinte de cet objectif et nous faisons de précieux apprentissages, à travers nos différents projets. Pour ce faire,

l'approche de Mobilité de Quartier (MdQ) est de ne pas préempter une définition des besoins trop stricte et rigide, mais de définir le projet selon les besoins remontés dans les phases initiales et en continu de façon à toujours s'adapter. La définition précise des besoins fait donc partie des activités à part entière qui seront décrites plus bas (Voir *Description des activités et solutions*). Ceci étant dit, le projet se structure autour d'un cadre précis se déclinant en plusieurs volets.

Les besoins auxquels la démarche MdQ - et le volet activités de mobilisation en particulier - tente de répondre sont de trois ordres :

1. L'ampleur des changements nécessaires face aux différentes crises qui nous affectent. En effet, cette ampleur est telle qu'aucun acteur de la société ne peut s'y atteler seul. Pour relever les défis, l'énergie citoyenne est essentielle, tant pour créer et mettre en oeuvre des solutions, que pour rendre acceptables, susciter, voire exiger les actions en faveur de la transition socio-écologique de la part des autres acteurs de notre société (par ex. changer les normes sociales qui touchent à la voiture)².
2. La recherche de sens des individus : beaucoup de personnes sont affectées par ces crises (en étant plus ou moins conscientes de leur existence). Notre expérience nous montre que de nombreuses personnes veulent que les choses changent, mais se sentent dépassées ou ne savent pas comment s'y prendre³.
 - a. Besoin de comprendre les enjeux
 - b. Besoin d'avoir des portes d'entrée vers le passage à l'action
 - c. Besoin de prendre confiance dans le pouvoir d'agir individuel et collectif
 - d. Besoin d'être outillé, accompagné et de développer ses compétences
 - e. Besoin de ressources pour mener à bien ses projets ou contribuer à d'autres
 - f. Besoin d'avoir du plaisir et de la fierté dans son engagement
3. La résilience des communautés : les communautés tissées serrées, possédant des capacités d'action collective et une gouvernance transparente, sont plus en mesure de résister aux chocs, de prendre soin des plus vulnérables et de s'adapter.⁴
 - a. Besoin de développer et/ou renforcer les compétences nécessaires à l'action collective
 - b. Besoin de développer et/ou renforcer un sentiment d'appartenance et des liens sociaux dans les quartiers

C'est à tous ces besoins, que MdQ vise à répondre, par une approche ancrée dans le développement du pouvoir d'agir citoyen et du lien humain (voir la section dédiée à notre approche de mobilisation).

Concernant le volet Flotte et aménagement de l'espace urbain, le projet pilote Locomotion et le travail de recherche⁵ menée par le Centre d'Étude en Responsabilité Sociale et Écocitoyenneté (CÉRSÉ) du collège Rosemont permettent d'identifier plusieurs besoins exprimés par les

² Dans le cadre de son plan d'action 2013-2020 pour les changements climatiques (PACC 2020), le Gouvernement du Québec souligne à plusieurs reprises le rôle central des citoyens et des collectivités dans les objectifs de réduire collectivement notre empreinte carbone et de limiter les vulnérabilités collectives.

³ Exemple de référence présentant le même constat : "The Climate Change Empowerment Handbook" ([lien](#))

⁴ "La mise en œuvre de la résilience urbaine: catalyseurs, obstacles et compromis. Revue de la littérature - 2005-2017" ([lien](#))

⁵ CÉRSÉ, 2019. Support au développement expérimental d'une initiative de partage d'actifs de mobilité à l'échelle du milieu de vie LocoMotion – Solon. Rapport de recherche.

participant-e-s auxquels la mise en partage d'une flotte de proximité répond :

1. Avoir accès à une offre de mobilité diversifiée, efficace et économique
2. Avoir des alternatives à l'acquisition d'une voiture individuelle
3. Pouvoir prêter des véhicules entre voisin.e.s dans un cadre sécuritaire
4. Pouvoir emprunter des véhicules à proximité de chez soi à ses voisin.e.s ou sur l'espace public

A ces besoins s'ajoutent, les raisons sociales exprimées par les participant-e-s lors du projet pilote à savoir participer à un projet collectif et être en interaction avec d'autres gens pour rencontrer ses voisins. Ces raisons doivent être gardées en tête dans la réalisation du jalon flotte car elles font partie intégrante des objectifs du projet.

Concernant le volet Tiers-lieux, le besoin de base (entendu au minimum comme un lieu de rassemblement pour les citoyens, accessible et multi-fonctionnel) a été émis assez rapidement par les citoyens ayant participé à diverses activités de co-création depuis 4 ans. C'était en particulier le cas lors du projet "Nos milieux de vie", projet structurant terminé fin 2018 qui a aidé à structurer MdQ.

L'analyse des besoins a par ailleurs inclus:

- Une réflexion plus fonctionnelle, qui a permis d'identifier une série de besoins nécessitant un tiers-lieu et permettant aux résidents d'un quartier de "mieux vivre" leur quartier et donc de réduire leurs besoins de déplacements (une liste non-exhaustive a été établie). Cela rejoint la notion de "ville 15 minutes"⁶ poussée par la Ville de Paris, qui pourrait d'ailleurs se révéler importante pour les citoyens dans un contexte de présence continue du virus Covid-19.
- Une analyse de l'expérience internationale, notamment à travers des missions menées par Solon à Barcelone (2018) et Séoul (2019) (ainsi que des études bibliographiques), qui ont montré le rôle des tiers-lieux comme catalyseur d'appropriation citoyenne et de développement de projets locaux, concepts au coeur du DVI.

Sur cette base, les besoins génériques entourant le Tiers-lieux peuvent être résumés ainsi:

- Avoir un espace intérieur à offrir aux citoyens pour leur permettre de créer un endroit qui correspond à leurs besoins et aux projets qu'ils veulent voir émerger dans l'arrondissement en lien avec la transition socio-écologique (de près ou de loin)
- Rendre accessible à la communauté des objets et des services en partage et en collaboration (bibliothèque de livres, outils en partage, récupération de paniers bio, achat groupé d'aliments) pour diminuer la consommation individuelle de biens importés et/ou à faible usage.
- Contribuer à une plus grande accessibilité des différents projets possibles dans le cadre de MdQ et de la transition écologique, en complétant les aspects numériques par un aspect présentiel essentiel pour plusieurs catégories de personnes.
- Avoir un espace de partage de connaissances et de compétences entre citoyens pour permettre une éducation populaire par des moyens alternatifs.

Concernant le volet Plateforme de proximité, celle-ci repose sur un mode de gouvernance démocratique à la croisée des coopératives et du logiciel libre et s'inscrit dans le mouvement des

⁶ C40, 2020. [C40 Mayors Agenda for a Green and Just Recovery](#)

plateformes coopératives⁷ qui se structure partout dans le monde depuis plusieurs années. Il répond donc au besoin essentiel de maîtrise et de confiance dans de nos outils technologiques. Cela s'inscrit notamment en réponse aux plateformes dites "collaboratives" (tel que Uber, AirBnB, etc) critiquées pour l'opacité des technologies et algorithmes, la précarité des salariés, discontinuité de service, exigence de masse critique excluant les secteurs (économiques ou géographiques) à faible rendement.

De ce constat naissent les mesures proposées pour l'élaboration de la Plateforme de proximité, avec l'attente de travailler activement au développement de Communs (technologiques et méthodologiques) d'oeuvrer dans le sens de l'intérêt collectif. Les modules, sous forme d'applications web fédérées par un portail ou compte usager commun, répondront aux besoins remontés sur le terrain pour apporter des réponses concrètes au bénéfice des communautés. L'implication de membres de ces communautés (par le biais de comités, de contribution aux communs technologiques, par leurs contributions personnelles) permettra notamment de déployer à petite échelle des cas d'usages innovants. La plateforme est donc un outil au service des actions citoyennes résilientes et de l'intelligence collective. Elle doit permettre l'expérimentation de nouvelles formes de "proximité" dans un espace urbain aujourd'hui multidimensionnel et fragmenté.

Enfin dans un ordre d'action différent, les activités entourant le volet Coordination, gouvernance et évaluation permettent de combler les attentes standards entourant la gestion d'un projet d'envergure (planification, budget et des coûts, animation de l'équipe, échéanciers, processus de réalisation, gestion des risques, etc.) et répondent aux besoins liés aux attentes participatives de par le travail continu sur la gouvernance. Plus spécifiquement il s'agit de répondre aux besoins suivants :

- Une vision de projet claire et partagée incluant des principes d'actions cohérents avec le DVI.
- Une structure claire de partage des responsabilités, de prises de décisions et d'information qui inclut toutes les parties prenantes pertinentes.
- Une équipe projet efficace qui favorise l'engagement dans la durée des employé-e-s.
- Un suivi administratif, budgétaire et comptable efficace.
- Une réalisation de projet qui répond aux objectifs selon des indicateurs évolutifs.
- Une documentation qui favorise la répliquabilité de toutes les actions et activités entreprises.
- Des occasions de synergie et de mutualisation des efforts avec les différentes parties prenantes partageant les objectifs pour partager les bonnes pratiques, ne pas dupliquer les efforts et créer une ressource collective.

⁷ Une plateforme coopérative se définit comme " une association d'individus unis à travers une société commune gérée démocratiquement par ses membres qui utilise des plateformes informatiques afin d'atteindre un besoin ou une aspiration économique, sociale ou culturelle" ([Wikipédia](#), 2020) .

2.2 Critères de succès

Au-delà des objectifs et critères généraux rappelés en début de document, nos critères de succès s'articulent autour des différents volets du projet.

Pour le volet Activités de Mobilisation, les critères de succès sont :

- Les indicateurs d'avancement listés après la description de projet ainsi que la diversité de profils de ces personnes.
- La qualité des projets réalisés ainsi que leur impact (potentiel ou avéré) dans les voisinages.

Pour le volet Flotte et aménagement de l'espace urbain, les critères de succès sont :

- La composition, la localisation de la flotte et l'adéquation aux besoins des territoires.
- L'accessibilité des véhicules.
- L'intégration du projet dans une offre de transport plus vaste à l'échelle de Montréal.
- Le prix du service.
- Un sentiment de confiance accru grâce à des produits d'assurance adaptés et des participant-e-s à l'identité validée.
- Une communauté engagée et mobilisée dans le voisinage.

Pour le volet Tiers-lieux, les critères de succès sont :

- Une gouvernance des lieux par les citoyens.
- La fréquentation des lieux et la représentativité (âge, origine culturelle, revenus, etc).
- Une polyvalence des fonctions et des utilisations des tiers-lieux.
- La visibilité et la connaissance des lieux par les citoyens du quartier.
- La viabilité à long terme des tiers-lieux.

Pour le volet Plateforme de proximité, les critères de succès sont : :

- Utilisation de l'application, calculée par le biais du taux d'engagement (événements in-app) et impact sur les pratiques de consommation et de mobilité.
- Qualité des solutions : fonction, qualité du code source, fiabilité, facilité d'exécution.
- Niveau de support à l'utilisation, résolution des pannes et debug satisfaisant.
- Documentation technique disponible et utilisée.
- Interopérabilité : la plateforme doit pouvoir servir de socle d'échange pour les acteurs de l'économie coopérative.
- Dynamisme de la communauté : le projet fédère une communauté de contributeurs et contributrices aux efforts de développement et la prise en compte de nouveaux besoins utilisateurs - ultimement, certaines tâches de débogage et d'entretien sont réparties entre les membres de la communauté.

- Sobriété numérique : le développement du projet prendra en compte dans la mesure du possible les bonnes pratiques de sobriété numérique (référentiel Green IT, démarche d'éco-conception web, optimisation du stockage de données, etc).
- Accessibilité et inclusion: des publics diversifiés sont en mesure d'utiliser les services.
- Développement = nombre de voisinages couverts par les services de la plateforme (an 1 = 2 voisinages et 1 quartier / an 2 = 4 voisinages et 2 quartiers / an 3 = 6 voisinages et 3 quartiers)
- Nombre de briques et de fonctionnalités disponibles sur la plateforme (Objectifs prévisionnels: 4 modules après 4 ans).

2.3 Description des activités et solutions

Les activités et solutions de Mobilités de Quartier sont présentées selon les différents volets, eux même divisés en plusieurs jalons. Chaque volet comprend une description des activités et les indicateurs qui seront développés.

Activités de mobilisation

A. Diagnostic

Le jalon diagnostic vise à sélectionner et analyser les arrondissements ou quartiers puis approfondir l'analyse des quartiers/voisinages où nous allons déployer le projet de mobilité de quartier. Réalisé en deux phases, ce jalon vise ultimement à définir les besoins les plus importants en matière de mobilité, d'immobilité et de participation citoyenne dans les territoires où nous allons être présents.

Il est à noter que ce jalon, que ce soit pour la collecte des données ou les ateliers qui seront organisés en co-construction, vise également à établir et renforcer nos liens avec les organismes actifs sur le territoire, notamment grâce à leurs connaissances accrues (ex: portraits de quartier réalisés par les tables de quartier). Cette étape est centrale dans l'établissement de lien de relation durable avec les citoyens des territoires impliqués.

Activités principales :

- Développer un guide de diagnostic ayant pour but de fixer une démarche et une méthodologie pour le recueil des données et la réalisation des portraits des territoires du projet. Il sera composé de la définition des territoires, des concepts des thématiques ciblées dans le projet (mobilité, participation citoyenne, etc.), leur déclinaison en variables et indicateurs et le processus de recueil de l'information notamment en arrimage avec d'autres organisations. Ce guide détaillera tous les critères d'analyse et de sélection retenus.
- Réaliser les rapports de diagnostic selon un principe de phases
 - Phase 1: Caractérisation et analyse des arrondissements ou quartiers selon les critères établis dans le guide en vue de sélectionner :

- le troisième quartier. À noter que pour cette sélection, nous visons les quartiers triplement vulnérables aux plans économique, social et environnemental.
 - le quartier et les voisinages pour l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Cet arrondissement ayant déjà été retenu à l'étape de la candidature.
- Phase 2: Analyse des besoins en matière de mobilité, d'immobilité et de participation citoyenne pour les quartiers/voisinages du troisième territoire, du quartier retenu dans d'Ahuntsic-Cartierville et de La Petite-Patrie (quartier déjà sélectionné).
- Les rapports se feront donc par ordre décroissant selon la logique déploiement de MdQ:
 - 1) rapport de diagnostic de La Petite-Patrie phase 2 (quartier déjà sélectionné),
 - 2) rapport de diagnostic phase 1 (sélection du quartier) et 2 (besoins) pour Ahuntsic-Cartierville puis
 - 3) rapport de diagnostic pour le troisième quartier phase 1 (sélection de l'arrondissement et du quartier) et 2 (besoins).
- Co-construire des ateliers (lien avec jalon 5) avec les partenaires présents sur le terrain et les citoyens pour affiner notre compréhension des enjeux sur les territoires et faciliter la participation des citoyens dans les actions qui découleront des rapports de diagnostic.

B. Faire connaître

Ce jalon vise à faire connaître les projets de la démarche Mobilité de quartier déployés dans les quartiers et voisinages, ainsi qu'une vision positive et rassembleuse de la transition socio-écologique dans laquelle ils s'inscrivent.

La cible correspond à 50% de la population concernée aura eu connaissance de la démarche ou d'un de ses projets.

Activités principales :

- Établir une histoire inspirante de la transition. Ce récit inspirant évoluera au cours du projet dans un esprit de co-construction (voir jalon 5)
- Développer un plan de communication global pour la démarche Mobilité de quartier
 - Créer un positionnement qui unit les projets faisant partie de la démarche Mobilité de Quartier (en lien notamment avec la proposition inspirante nommée ci-dessus). Cela inclut notamment une proposition claire et inspirante aux citoyens, à savoir devenir acteur de la transition, via une variété de projets, d'événements et d'opportunités locales.
 - Définir des objectifs mesurables et quantifiables dans le temps
 - Identifier nos publics cibles (personas)
 - Identifier un ensemble de stratégies de diffusion numérique et physique et créer les outils de communication nécessaires (médias, médias sociaux, site web, flyers, présence terrain, etc.)
- Par quartier :

- Définir et déployer les stratégies de diffusion adaptées aux voisinages et aux différents publics cibles
- Développer des partenariats avec les organismes du quartier afin de renforcer nos actions respectives et renforcer la capacité de la démarche MDQ et de ses projets à rejoindre un public varié

C. Apprendre, comprendre & adhérer

Ce jalon prévoit d'augmenter la compréhension par toutes les parties prenantes des enjeux visés, des spécificités des voisinages et de notre capacité d'action collective, notamment dans le cadre de la démarche. L'indicateur d'avancement est commun avec le jalon suivant (il peut en effet y avoir des recoupements entre les objectifs d'une même activité).

Activités principales :

- Programmation d'événements pour (1) informer, (2) apprendre et échanger.
 - Formats:
 - Informer : kiosques, séances d'information
 - Échanger et apprendre: ateliers, formations et conférences
 - Organisation des événements, 3 types d'événements:
 - Événements spécifiques Mobilité de quartier, organisés autant que possible en partenariat avec les acteurs locaux
 - Participer aux événements existants organisés par les acteurs locaux
 - Se joindre aux événements citoyens dans les voisinages (fête des voisins, fêtes de quartier, etc.)
 - Sujets :
 - Enjeux liés aux thèmes de MdQ (mobilité, urbanisme tactique, proximités, données, transition socio-écologique, etc.)
 - Compétences nécessaires à l'action collective (intelligence collective, etc.)
 - Projets (en action ou à créer)
 - Méthodes :
 - Dans toutes ces activités, l'accent sera mis sur la participation de tous, afin que chacun puisse se placer dans une posture d'action
 - Des façons de faire ludiques ou innovantes pourraient être envisagées
 - Étapes
 - Établir une programmation d'événements de type "échanger et apprendre", à déployer dans chaque quartier
 - Identifier et développer les partenariats pertinents (contenu et diffusion)
 - Identifier les événements existants auxquels se joindre (également pour informer)
 - Développer et bonifier les contenus (en continu)
 - Organiser et déployer
- Outils : créer et diffuser des outils pédagogiques sur les enjeux visés et les projets proposés, principalement issus des formations ci-dessus ou des besoins spécifiques des projets (tutoriaux et guides)

- Témoignages : Miser sur la force des témoignages afin de démystifier le passage à l'action
 - Collecter les témoignages
 - Mettre en forme
 - Diffuser (notamment via les outils et événements)

De manière générale, le contenu des événements, outils et témoignages sera commun à tous les quartiers et voisinages, avec des adaptations au contexte local lorsque nécessaire.

D. Participer

Ce jalon prévoit d'amener les citoyens dans un statut d'acteur de leur quartier en multipliant et diversifiant les possibilités de participation. La cible est de 10% de la population; environ 1 habitant sur 10 dans les voisinages aura donc participé à au moins une des activités de la programmation (de ce jalon ou du jalon précédent), à un des projets créés ou soutenus dans le cadre de la démarche ou sera actif sur la plateforme de proximité.

Activités principales :

- Développer et mettre en oeuvre une programmation annuelle d'activités collectives visant à multiplier les opportunités de participation dans les voisinages en misant sur des partenariats locaux (voir le point "partenariats locaux" dans notre approche de réalisation)
 - Activités développées conjointement avec les autres volets (flotte, tiers-lieux, plateforme) de la démarche
 - Activités faisant partie des projets citoyens développés ou soutenus dans le cadre de la démarche
 - Activités de projets partenaires
- La programmation sera co-construite avec les habitants (voir jalon suivant)
- Les tiers-lieux pourront accueillir un bon nombre de ces activités
- Un budget spécifique est prévu pour ces activités. L'allocation de ce budget d'activités citoyennes se fera via différents moyens mis à en place au fur et à mesure du temps et misant sur une implication croissante des habitants, en lien avec le jalon suivant "co-construire" (ex. budget alloué par le comité du tiers-lieu, fonds alloués sur base de soumission de projets, vote collectif de type "budget participatif")
- Exemples:
 - Cafés réparation, ateliers vélo
 - Activités génératrices de convivialité (soupers communautaires, parade à vélo...)
 - Projets artistiques
 - Activités d'essais de la flotte alternative
- Stimuler la participation aux projets et accompagner le changement des comportements de mobilité (ex. stimuler les inscriptions à et l'utilisation de la plateforme de proximité) et des autres activités. Voici les moyens d'action envisagés :
 - Soutien pair à pair et témoignages

- Défis, ludification et incitatifs. Un budget spécifique est également prévu. Ces outils seront réfléchis et misent en oeuvre dans une optique d'expérimentation (par ex. voir l'effet sur les habitudes de transport)
- Formation d'ambassadeurs de voisinage, relais du projet sur le terrain
- (en lien avec les jalons 2 et 3 en matière de communication)
- Soutenir des opportunités de mobilisation collective. Il s'agit ici permettre aux citoyens de mener une réflexion plus globale sur les enjeux mis en avant par la démarche mobilité de quartier et d'être force de proposition que ce soit auprès des pouvoirs publics ou dans le débat public.

E. Co-construire

Ce jalon comporte trois sous-objectifs:

- Construire avec les citoyens un récit collectif de la transition et de leur quartier.
- Impliquer activement les citoyens dans le développement et l'évolution des projets.
- Expérimenter les modalités d'une réflexion et prise de décision collective à l'échelle des voisinages et/ou des quartiers, voire encore des projets (l'échelle la plus propice est à expérimenter).

La cible se situe à 1 à 2% de la population qui participe activement à cette phase.

Activités principales :

- Intégrer aux programmations des jalons 3 et 4, des ateliers de co-création sur le diagnostic des voisinages et quartiers, sur le récit collectif et sur les projets
- Accompagner et autonomiser les comités porteurs des projets issus de la démarche ou qui y sont liés.
- Expérimenter des solutions diverses sur le territoire, dans une optique de co-construction avec les citoyens.
- Tester et évaluer différents processus de consultation et prise de décision collectives,
 - Types de sujets soumis au processus : allocation du budget pour activités citoyennes (voir jalon 4), évolutions d'un projet spécifique, ... (fonction des types de thématiques émergeant au cours de la démarche).
 - Échelle de gouvernance : projet, voisinage, quartier
 - Relation des participants au processus par rapport au sujet soumis (ex. fort (porteur du projet), moyen (participant au projet), faible (personne extérieure))
 - Moyens : comité de projet, assemblée de voisinage, vote (présentiel ou en ligne), ..
 - Possiblement, inclure le test d'une plateforme de décision en ligne comme [Decidim](#)
- Établir des recommandations pour continuer à tester et/ou pérenniser et/ou étendre les différents modes expérimentés.

Flotte et aménagement de l'espace urbain

Le volet flotte vise la mise à disposition d'une flotte de véhicules diversifiés qui s'appuie sur des produits d'assurances dédiés et un modèle d'affaires innovant basé sur l'hybridation des ressources ainsi que l'aménagement d'espaces urbains facilitant le partage.

A. Matériel : Acquisition, Mise à disposition de la flotte, entretien

Ce jalon constitue le centre du volet Flotte et aménagement de l'espace urbain qui prendra place pour chacun des quartiers et voisinages. Cette flotte sera accessible via l'application LocoMotion intégrée à la plateforme de proximité. Cette application permettra également le partage en pair à pair de voiture entre particuliers ce qui, conjointement à la flotte mentionnée ci-dessous, contribuera à réduire le besoin d'acquisition d'une voiture pour les ménages.

Activités principales :

- Déployer une flotte de proximité composée de véhicules sans combustible fossile en mesure de se substituer à l'automobile personnelle pour les déplacements de courtes distances. Certains motifs de déplacement seront prioritairement ciblés. Nous pensons par exemple aux familles et leurs déplacements d'accompagnement ou de consommation très contraignants dans le Grand Montréal. Par ailleurs, les apprentissages liés à des projets de flottes alternatives (comme Carvelo2Go en Suisse) nous montrent l'importance de ces déplacements dans les reports observés: trop souvent devant le manque de véhicule adéquat pour ce type de déplacement, la décision finale se reporte sur la voiture, par praticité. Cette flotte ambitionne donc de proposer une alternative proche, abordable, fonctionnelle et communautaire. Le déploiement de la flotte se fera de manière progressive et sera décalée dans le temps entre les différents quartiers. La majorité de la flotte sera localisée dans les voisinages. Des remorques seront également déployées dans le quartier en dehors des voisinages
- Élaborer et adapter des flottes en collaboration avec les habitants et les acteurs économiques des voisinages, couverte par une police d'assurance dédiée (cf. point 3). L'objectif final est de constituer l'offre la mieux adaptée aux réalités de chaque voisinage, de territorialiser notre approche et de la dédier à une communauté par une démarche participative, évitant la dispersion de nos ressources. Les véhicules proposés pour composer la flotte seront notamment des vélos cargos, des vélos électriques, des remorques à vélo.
- Expérimenter : une partie du budget, commune à l'ensemble des quartiers et voisinages sera dédiée à l'expérimentation. Ces expérimentations pourront aussi bien porter sur de la R&D, que de l'acquisition et de l'entretien de véhicules singuliers ou encore de répondre aux besoins spécifiques d'un territoire.
- Entretien et gérer la flotte. Afin de viser une durabilité du matériel des coûts d'entretiens et de réparation sont prévus. L'objectif sera d'établir des processus de gestion de flotte efficaces tout en conservant une certaine flexibilité pour que la flotte puisse s'adapter aux territoires et

aux besoins des citoyens. Actuellement l'approche envisagée en matière d'entretien se base sur une complémentarité d'échelle et d'acteurs locaux :

Échelle	Acteurs	Action
Voisinage	Comité de voisinage	Entretien et réparations mineures
Quartier	Atelier communautaire et atelier locaux	Réparation nécessitant du matériel dédié
Montréal	Experts locaux	Interventions spécifiques (ex : vélo cargo, batterie vélo électrique)

B. Aménagement de l'espace urbain

L'aménagement de l'espace urbain est un levier important de la stratégie mobilité de quartier. Ce jalon d'activité vise donc à expérimenter des solutions d'aménagement innovantes à même de faciliter la mise en partage d'actifs de mobilité.

Activités principales :

- Intégrer à des aménagements publics de type "espace de proximité" des infrastructures de soutien à la mobilité active et la proximité (abris à vélos, casiers électroniques, aide à la diffusion par la visibilité, etc).
- Valoriser l'utilisation du trottoir ou d'espaces publics similaires, en collaboration avec l'arrondissement, pour des points de dépôt/usage de petit matériel roulant, comme des remorques. Il est également envisagé l'utilisation d'espace privé ou commercial pour de telles fonctions.
- Expérimenter la valorisation des espaces de stationnement sur rue avec des interventions ponctuelles ou permanentes.
- Compléter et contribuer aux projets de pôles de mobilité portés par la Ville de Montréal. Les pôles de mobilité sont un élément clé de la stratégie de mobilité de la Ville et, dans les quartiers où le projet MdQ sera actif, nous explorerons en détail les possibilités d'arrimage. Enfin, nous explorerons aussi la possibilité de soutenir la Ville dans la bonification de leur conception des pôles de mobilité.

Ces différentes options créent progressivement un réseau agile de "satellites de proximité". Le rapport de phase de la période de prototypage détaille comment l'Espace Boyer a permis de tester cette approche. Le présent jalon vise à bâtir sur cette expérience et à aller plus loin, en se donnant des moyens d'expérimentation accrus (matériels et humains) qui pourront être utilisés sur toute la durée du projet dans les endroits jugés les plus propices lors des retours d'expérience du terrain.

C. Assurances

Le développement de produits d'assurances adaptés est un levier important pour favoriser le partage et la mutualisation à l'échelle des quartiers. La démarche entreprise par Solon vise à créer un contexte sécuritaire propice aux échanges et au développement du lien social au sein des voisinages. Cette démarche repose sur un partenariat étroit entre Desjardins Assurances et Solon afin de créer produits d'assurances innovants et adaptés.

Activités principales :

- Création d'une offre d'assurance pour le partage d'automobile entre particuliers via LocoMotion
- Adaptation des processus d'administration de la plateforme de proximité pour répondre aux exigences de Desjardins Assurances (vérification des participant.e.s, gestion des retards, gestion des incidents, etc.)
- Offre d'assurance pour les vélos et les remorques
- Évaluation et amélioration continue des produits et des processus existants
- Développement de nouveaux produits en fonction des besoins

D. Modèle d'affaires - Expérimentation et pérennisation

La solution proposée par le volet Flotte se distingue de par (1) l'offre d'une flotte multi-véhicules axée en priorité sur des options de mobilité active, (2) l'aspect communautaire et la volonté de servir de levier pour renforcer le lien social et la création de communautés résilientes et (3) l'inscription dans un modèle d'économie sociale, ouvert et sans but lucratif. S'assurer que la vision communautaire et de participation citoyenne de la gestion de la flotte se traduise concrètement dans l'aspect financier représente un défi de taille. Plusieurs aspects peuvent donner lieu à des nouvelles façons de faire, que ce soit dans une optique de pérenniser la flotte, d'acquérir de nouveaux véhicules ou encore d'assurer un entretien optimal. Par exemple, l'option d'une contribution volontaire pourra être proposée pour encourager l'engagement citoyen et traduire le sentiment d'appartenance. Ces travaux s'inspireront notamment des réflexions des acteurs de l'économie collaborative et du pair à pair. L'ambition est de "passer d'un capital extractif, qui capte la valeur des communs sans rien reverser, à un capital génératif où ceux qui contribuent à ce commun créent leur propre économie éthique"⁸.

Activités principales :

- Réaliser un travail de veille sur les modèles d'affaires innovants et de recherche et développement

⁸ LeMonde, 2015. [Michel Bauwens : « Uber et Airbnb n'ont rien à voir avec l'économie de partage »](#)

- Expérimenter différentes solutions pour générer des revenus et réduire les coûts dans une perspective de retombées positives pour la communauté, en renforçant les liens sociaux par exemple
- Développer un modèle d'affaires ouvert et sans but lucratif avec comme objectif de redonner du pouvoir aux gens et aux communautés.

Tiers-lieux

Un tiers-lieu est défini comme un espace physique prévu pour accueillir une communauté afin de permettre à celle-ci de partager librement ressources, compétences et savoirs⁹. C'est un lieu intérieur ouverts aux résidents et autres acteurs de la ville pour remplir des fonctions diversifiées, mais propres aux besoins identifiés dans chaque voisinage. Le parti pris est celui de favoriser "l'immobilité de quartier". Notre ambition est d'aménager rapidement un tiers-lieu sur 3 territoires distincts, qui sera à disposition pour l'ensemble des activités envisagées dans le voisinage, et qui évoluera progressivement vers un tiers-lieu à fonctions permanentes. Ces lieux seront par ailleurs animés et suivront une programmation en partenariat avec les organismes et citoyens du quartier.

Ce jalon vise à doter chacun des trois quartiers visés par le projet MdQ d'un tiers-lieu fonctionnel et pérenne, remplissant plusieurs fonctions répondant aux besoins de la communauté et aux aspirations du projet MdQ. Ce volet aura des liens forts avec les autres volets de MdQ, en particulier:

- Le volet mobilisation; d'un côté, le tiers-lieu permettra d'ancrer la mobilisation dans le quartier, de l'autre les efforts de mobilisation seront nécessaires pour assurer le dynamisme du tiers-lieu
- Le volet diagnostic, afin de bien comprendre le contexte dans lequel s'inscrit le tiers-lieu (lieux existants, lieux possibles...) et de maximiser son utilité pour la communauté

Pour ce faire, 4 grandes activités (nommées ci-dessous: "jalons") seront menées dans chacun des quartiers, à chaque fois sur une durée de 3 ans:

- Aménagement d'un tiers-lieu temporaire
- Établissement et réalisation d'une programmation
- Prototypage d'au moins 3 fonctions
- Établissement d'un modèle pérenne

A. Aménagement d'un tiers-lieu temporaire

Ce jalon va permettre de mettre sur pied rapidement (dans les premiers 6 mois des activités dans le quartier visé) un tiers-lieu temporaire. L'objectif est de permettre aux acteurs locaux de matérialiser la démarche, d'avoir un point d'ancrage et de rencontre même temporaire, et de rendre possible le test de certaines fonctions liées au futur tiers-lieu.

⁹ Wikipedia, s.d. [Tiers-lieu](#)

De manière générale, le tiers-lieu permanent qui émergera pour chaque quartier au service des voisinages (voir jalon 4) sera différent du tiers-lieu temporaire, mais il est possible que celui-ci évolue pour devenir lui-même le tiers-lieu permanent.

Activités principales :

- Coordination et soutien au volet évaluation pour assurer une bonne compréhension du contexte local par rapport aux tiers-lieux.
- Identification de l'espace d'implantation du tiers-lieu temporaire. Cela inclut:
 - Établissement des critères de sélection (taille, accessibilité, configuration, prix, flexibilité...).
 - Identification et analyse des possibilités, sur base des critères établis.
 - Sélection, en collaboration avec les partenaires du projet
- Location et opérationnalisation. Un contrat de location sera établi et des frais de location seront déboursés.
 - Nous visons une taille moyenne de 2000 pi² par tiers-lieu. Le Tiers-lieu principal (1) aura une superficie plus grande du fait de son rôle central dans le projet.
 - Les frais seront déboursés sur toute la durée du projet, soit 2,5 à 3 ans. Toutefois, dépendant de l'avancement des autres jalons, il est possible que ces frais soient transférés au tiers-lieu permanent.
- Co-crédation et aménagement. Une fois le tiers-lieu temporaire choisi, nous mènerons des séances de co-crédation avec les citoyens et acteurs locaux, conjointement avec les activités de mobilisation. Cette étape permettra
 - De préparer les jalons 2 et 3 en faisant remonter les besoins des voisinages
 - D'aménager le lieu d'une façon flexible et qui répond aux objectifs du projet.
 - De tenir compte de la nouvelle réalité de distanciation physique liée au risque sanitaire

Des frais d'aménagement et rénovation sont prévus dans le budget.

B. Établissement et réalisation d'une programmation

Ce jalon vise à assurer l'animation et l'appropriation du tiers-lieu par les citoyens et autres acteurs locaux. Pour cela, une programmation sera établie et mise en œuvre conjointement avec ces acteurs, pendant le reste de la durée prévue du projet (2,5 ans).

Activités principales :

- Création d'un rôle de "concierger de quartier". À chacun des quartiers et tiers-lieux une rotation des personnes responsables sera fait dans ce rôle, dont le mandat sera au minimum (1) de connaître le quartier et ses dynamiques locales et (2) d'assurer une permanence pour le tiers-lieu et (3) de soutenir les projets et d'animer la communauté en conséquence.

- Dans cette sous-tâche, nous allons clarifier le rôle de ces concierges, établir leur mode de fonctionnement et les embaucher. Il est possible que ces concierges proviennent directement des résidents.
- Ces concierges joueront un rôle essentiel dans l'inclusion des projets, étant donné qu'ils apporteront un soutien présentiel aux résidents.
- Établissement et mise à jour des règles de fonctionnement du tiers-lieu.
- Gestion du lieu, mise à jour de l'aménagement, gestion des partenariats locaux (commerçants, groupes communautaires...), en interface avec le volet mobilisation.
 - Cette sous-tâche pourrait permettre de renforcer les liens avec les autres lieux identifiés dans le quartier et pouvant rendre des services complémentaires aux citoyens.
- Mise en place d'une programmation sur toute la durée du jalon. Cette programmation sera réalisée conjointement avec l'équipe de mobilisation (jalon "participer") et avec les résidents du voisinage, qui pourront y participer activement et s'approprier le lieu pour des activités qui leur sont propres.
- Gestion de la logistique associée à l'organisation des événements.

C. Prototypage d'au moins 3 fonctions

En parallèle de la programmation de base (Jalon 2) et sur une durée de 2 ans par quartier, ce jalon vise à identifier 3 fonctions prioritaires que pourrait jouer le tiers-lieu dans chacun des quartiers, en lien avec les objectifs de MdQ, et à prototyper ces fonctions. Chaque prototype durera au moins 6 mois, mais son calendrier exact dépendra des opportunités. Ce jalon inclut de faire le bilan des différentes fonctions et d'alimenter la construction du modèle d'affaires (Jalon 4).

Activités principales :

- Séances de co-crédation avec les acteurs locaux pour (1) identifier l'ensemble des fonctions intéressantes dans le contexte du quartier et (2) prioriser ces fonctions et en identifier trois particulières.
 - La liste de fonctions disponible dans la description de ce projet est indicative, mais non exhaustive.
 - Exemple de 3 fonctions possibles: (1) atelier de réparation 2-roues, (2) espace de co-working pour les résidents et (3) espace de stockage et/ou de livraison groupée.
- Pour chacune des 3 fonctions :
 - Identification des partenaires
 - Établissement d'un plan de prototypage
 - Articulation avec les autres volets du projet MdQ
 - Réalisation du prototype
 - Analyse des résultats et mise à jour en continue
 - Identification des différents coûts et revenus d'un projet permanent
 - Conclusion; si la configuration le permet, le prototype sera maintenu jusqu'à la fin des 2 ans de cette tâche
- Bilan des prototypages.

- Établissement de scénarios de déploiement possibles pour le tiers-lieu

D. Établissement d'un modèle pérenne

Au moment propice pour chaque quartier, ce jalon aura pour objectif principal d'établir un modèle d'affaires pérenne qui permettra:

- De maintenir le tiers-lieu après la fin du soutien du Défi
- D'identifier et de peaufiner, progressivement, les bases d'un modèle d'affaires générique pour de futurs tiers-lieux dans d'autres voisinages de Montréal

Activités principales :

- Identification de la configuration permanente souhaitée pour le tiers-lieu, sur base des différents apprentissages terrain et des opportunités qui se présentent.
- Choix de la localisation du tiers-lieu permanent. Celui-ci pourrait se prolonger dans le tiers-lieu temporaire utilisé depuis le début ou déménager.
- Identification des différents coûts et des sources de revenus possibles; choix du modèle d'affaires.
- Établissement des priorités et montage financier subséquent.
 - Il est attendu que certaines fonctions soient rentables naturellement et d'autres non. L'idée de base du modèle recherché n'est pas de maximiser la rentabilité, mais de soutenir les secondes par les premières.
- Montage juridique (forme juridique, contrats, assurances...).
- Établissement des partenariats et de la gouvernance détaillée
- Le cas échéant, déménagement du temporaire au définitif, au moment propice
- Aménagement plus complet du tiers-lieu
- Événement de lancement du tiers-lieu permanent.
- Développement progressif, sur base des apprentissages de chaque tiers-lieu, d'un guide détaillé destiné à soutenir de futurs quartiers et groupements souhaitant développer un tiers-lieu.

Plateforme de Proximité

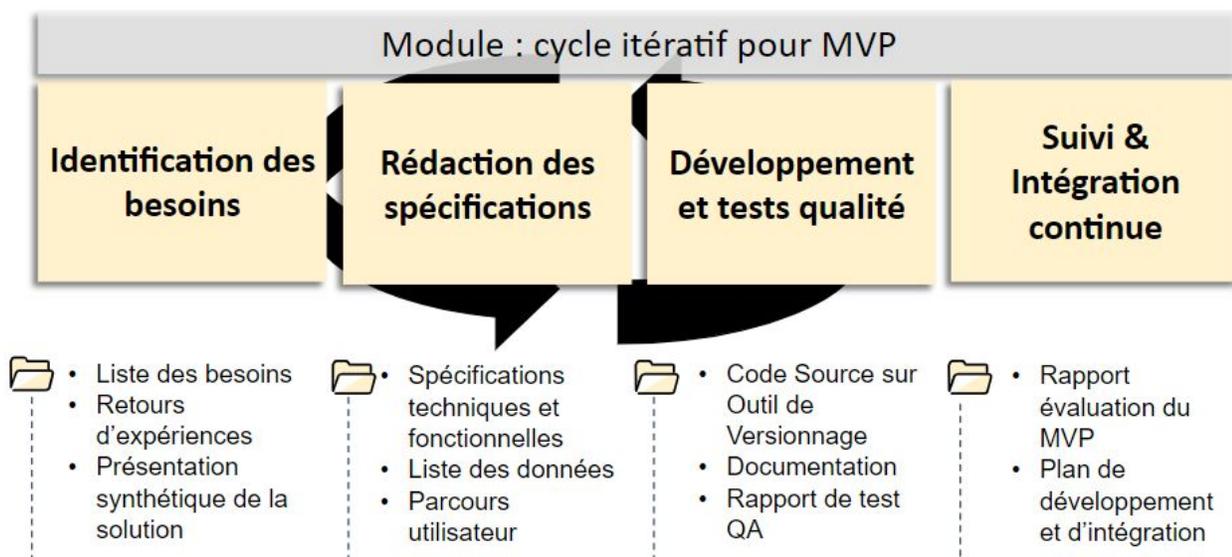
La plateforme de proximité est un outil numérique permettant aux habitants d'un quartier de partager des ressources, créer et entretenir des liens. La plateforme sera composée d'un module central dédié à la mobilité partagée et de modules complémentaires intégrés au fil du temps, ajoutant des fonctionnalités basées sur les besoins remontés par les citoyen-ne-s. La plateforme sera donc développée en continu sur plusieurs années. Avec l'ajout de quartiers et voisinages supplémentaires au cours de la vie du projet, ce seront de nouvelles fonctions qui seront intégrées à la plateforme de proximité. Chaque cycle itératif pour un module se déroulera sur une période estimée de 2,5 semestres (incluant le temps d'évaluation) et sera reproduit un minimum 3 fois (bien que ce cycle puisse être raccourci selon certains facteurs : ex. par la capitalisation sur des logiciels libres/ouverts existants

et/ou une étude de besoin préexistante, voir "hypothèses: prix Unitaire décroissant pour MVP4 "). Avec le module LocoMotion.app, cela portera le tout à un total de 4 Modules.

Le développement des modules applicatifs de la plateforme se déroule en quatre phases :

1. L'**identification des besoins** suite à l'ajout de nouveaux voisinages dans notre périmètre de projet.
2. La **rédaction des spécifications et conception** de parcours utilisateurs (nous avons choisi d'utiliser la méthode des récits utilisateurs ou «User stories»).
3. Le **développement du MVP** en mode agile avec plusieurs étapes de tests et livraisons successives avec démonstrations (démonstration)
4. La **consolidation de la solution** et le suivi de son intégration aux autres fonctions de la plateforme de proximité.

Cycle itératif pour MVP – Plateforme de Proximité P1



A. Identifier et prioriser les besoins

L'objectif de ce premier jalon est de dessiner clairement les besoins en service de partage des habitants des voisinages et quartiers concernés par le projet Mobilité de quartier. Une première liste de services de proximité potentiellement intégrables à la plateforme est envisagée mais elle sera éprouvée par les habitants lors de cette phase ; tout en leur permettant de nous faire remonter des besoins annexes. Au-delà des citoyens seulement, cette étape d'analyse des besoins pourra concerner d'autres types d'acteurs des voisinages comme les commerçants par exemple.

Activités principales :

- Réaliser des activités d'identification et de priorisation des besoins à travers :
 - Ateliers de proposition et activités de participation citoyenne
 - Questionnaires/sondages quantitatifs & qualitatifs en fonction des opportunités et des besoins.
 - Intégration aux Tiers-lieux comme une ressource lors de l'identification des besoins
- Création d'une liste évolutive des besoins de service de partage caractérisés et priorisés. La caractérisation se fera selon une grille ad hoc et la priorisation devrait suivre les dimensions suivantes :
 - la récurrence de la demande ;
 - la faisabilité ;
 - le coût de développement ;
 - l'utilité et l'intérêt général ;
 - rapidité de prototypage ;
 - la cohérence avec les autres services et dimensions de la plateforme de proximité.
- Analyser la pertinence de créer une solution ou d'adapter en contribuant à une solution libre ou ouverte qui pré-existe.

B. Spécifications et scénarios utilisateurs (users stories)

Après avoir identifié les besoins, il s'agit dans le second jalon de les transcrire en parcours d'utilisation. Sans avoir la nécessité d'un niveau de détail élevé, ce jalon doit permettre de dessiner les scénarios d'usage et les modalités de partage à travers la plateforme de proximité. Le positionnement et les bases de construction des services supplémentaires seront alors clairement identifiées.

Activités principales :

- Décrire de la solution, le positionnement technologique et la feuille de route (roadmap) d'implantation du service dans la plateforme.
- Création de scénarios d'usages et business case (inscription, gestion de la ressource partagée, réservation, conditions d'accès, cibles, conditions d'utilisation, modèle d'affaire seront détaillés).
- Création d'un design préliminaire avec identification des difficultés et d'éléments de prototypages.
- Planification de projet pour intégration à la plateforme.

C. Conception et développement du MVP (Minimum Viable Product)

Le troisième jalon est celui de la production d'un MVP. Cette étape consiste à développer les principales fonctionnalités de notre module sur la plateforme afin de tester le marché et valider la

réaction des utilisateurs. Préalable à cette production clé, il est nécessaire de rédiger un cahier technique et fonctionnel, identifier les solutions techniques préexistantes aux besoins identifiés, structurer les ressources de développement à disposition en mode projet. L'ultime étape de ce jalon est la "mise sur le marché" ou dans notre cas déploiement sur les voisinages, en version bêta pour test en consolidation en phase de finale si validation (phase 4).

Activités principales :

- Création d'un cahier technique et fonctionnel.
- Développement web et technique pour le MVP ou contribution pour adaptation d'une solution ouverte existante en collaboration avec des services professionnels externes.
- Réalisation d'ateliers de mobilisation de contributeurs externes (hackathon, etc).

Le module central, autour du partage d'actifs de mobilité permettra d'accéder à une flotte de proximité, ainsi que de voitures partagées de particuliers à particuliers sans intermédiaire selon le modèle de «consommateur à consommateur». Ce module central est issu du développement du projet LocoMotion expérimenté par Solon depuis 2017. Un [premier MVP, Locomotion.app](#), («Minimum viable product» ou «Produit Minimum viable») a vu le jour en juin 2020 (voir encadré). Il s'agira ensuite de consolider et améliorer ce MVP pour en faire un service de base de la plateforme qui répond à des attentes de performances élevées. L'objectif est de l'enrichir d'un moyen de fédération («application portail» ou autre) pouvant servir de porte d'entrée aux activités ou aux fonctionnalités de la plateforme. Viendra dans un second temps le développement de fonctions supplémentaires.



Le cas de LocoMotion.app

Basé sur un projet pilote, le premier module, LocoMotion intègre les fonctions fondamentales d'une plateforme de partage d'actifs: inscription à la plateforme, gestion des agendas, suivi d'état des véhicules, stockage des pièces justificatives des utilisateurs, réservation (véhicules collectifs & de particuliers), paiement.

Le module intègre des fonctions d'administration pour l'équipe LocoMotion : centralisation des données récoltées (inscriptions, publications, recherches, transactions, assurances, codes promos,...) sécurisation de l'information récoltée, administration de profils, gestion des accès et des identités, gestion des "Cadenas intelligents, facturation et comptabilité

Ce module vise à lever certaines barrières à l'utilisation du vélo et au comportements de mobilité décarbonés dans la vie quotidienne des résidents (capacité de transport, coût à l'achat...) en proposant aux différents acteurs d'un quartier (résidentiel, commerces,

organisations) un système local de partage de véhicules (voitures, remorques à vélo, vélos-cargos, vélos électriques).

Tout en offrant un service de mobilité en ligne, le parcours utilisateur de LocoMotion.app a toujours pour objectif implicite d'encourager les liens sociaux de la vie quotidienne et le design des prototypes s'efforcera de ménager une mixité d'usage (mobile, laptop, sans data ou téléphone intelligents) pour varier les points d'entrées et rester dans une approche inclusive pour ne pas éloigner les publics sous-représentés en matière d'usages numériques.

D. Consolidation du module, développement continu

Ce jalon correspond à la validation, itération du MVP et développement de la structure "finale" des fonctions. Les retours des utilisateurs des voisinages et quartiers nous permettront d'adapter nos solutions à des usages réels. Il s'agira ensuite de consolider le design et de l'intégrer à la plateforme de proximité. Par ailleurs les infrastructures de la plateforme devront s'adapter pour supporter une charge en constante augmentation.

Activités principales :

- Mise en ligne du MVP et retours des utilisateurs en amont ;
- Itération, rétroaction et priorisation des difficultés techniques pour la version définitive des services, adaptation infrastructure & équipement ;
- Intégration définitive de la solution et amélioration continue à l'usage à travers une forge publique permettant le suivi des bugs, l'intégration et la livraison continue.

E. Outils et solutions complémentaires

Le développement de la plateforme de proximité s'accompagnera de mise en service d'outils au service des différents volets des projets MdQ. La plateforme de proximité intégrera ou sera complétée par plusieurs outils accessibles en licence ouvertes et libres. Ces outils visent à assurer :

- Des modes de collaboration plus agiles
- Une indépendance technologique vis-à-vis de solutions propriétaires
- Une gestion sécurisée des données transitant ou hébergées par Solon (dans le cadre des applications telles que LocoMotion ainsi que de nos propres par notre organisation).
- Des modes de stockage de la données adaptés et moins énergivores

Activités principales :

- Outiller le projet MdQ afin de répondre au mieux aux besoins spécifiques de l'équipe de Solon dans le cadre des différents volets.
- Tester des outils et mettre à la disposition des parties prenantes et en particulier des citoyen-e-s, collectifs, partenaires des outils pertinents et efficaces pour répondre à leurs besoins. Exemples d'outils qui seront mis à disposition :
 - Espace de stockage et de travail collaboratif
 - Outils de gestion de connaissance (Wiki)
 - Outils de planification, outils de gestion de projet
 - Outils de prise de décision collaborative ou participatif (civitech)
- Réaliser un groupe de travail de mutualisation des outils TI pour rassembler les partenaires intéressés de partager leurs expériences, besoins et ressources dans le déploiement, l'utilisation et la gestion de nouveaux outils informatiques

Coordination, gouvernance et évaluation

Le volet Coordination, gouvernance et évaluation contient trois principales étapes de réalisation.

A. Mise en place et amélioration continue

Ce jalon vise à créer tous les éléments de structure nécessaires à la réalisation et son amélioration continue.

Activités principales :

- Décliner opérationnellement la vision du projet.
- Recrutement et fondation d'une équipe projet (recrutement, formation initiale, etc).
 - Il est prévu que l'équipe de Mobilité de Quartier implique jusqu'à 22 employés.
- Établir le système d'information du projet (outils et méthodologies).
 - Il est notamment prévu en lien avec le volet plateforme de mettre en place des outils ouverts pouvant servir à la gestion du projet mais aussi à la création de moyens de collaboration pertinents.
- Mise à l'échelle des processus organisationnels de Solon.
 - Solon étant une organisation relativement jeune, une telle croissance organisationnelle implique nécessairement un travail de fond sur tous les processus de gestion de l'organisation.
- Mettre en place la démarche d'évaluation, ce qui inclut la définition d'un tableau de bord d'indicateurs et un processus d'évaluation interne.
- Travailler à l'amélioration continue de tous les processus internes.
- Établir la structure de gouvernance (en particulier d'information et de décision) du projet. Cette activité se déclinera de la façon suivante:
 - Définition de la structure, de la composition, des rôles, du mode de fonctionnement et de suivis de ces comités tout en évitant les redondances avec la gouvernance du DVI.
 - Soutien aux sous-projets et territoires dans la mise en place progressive d'une gouvernance ouverte.

- Création d'une formule d'apprentissage, en lien avec l'évaluation du projet, favorisant les échanges et la structuration progressive d'une proposition de gouvernance complète.
- Identifier et mobiliser les partenaires transversaux nécessaires à la réalisation du projet. Plusieurs catégories d'acteurs sont déjà identifiés :
 - Services pertinents de la Ville de Montréal et des arrondissements impliqués
 - Groupes communautaires (ex.: Tables de quartiers, Tables de concertation,) notamment en vue de soutenir un effort transversal important au niveau de l'inclusion
 - Collectifs ou groupes citoyens
 - Experts de la mobilité (CRE, CGD, Chaire Mobilité, etc.) et d'autres domaines d'expertises pertinents (proximité, mobilisation, inclusion, urbanisme, etc)
 - Toute autre catégorie d'acteur pertinente

B. Opération

Le jalon opération vise à assurer la gestion, la gouvernance et l'évaluation du projet en continu.

Activités principales :

- Gérer le projet selon les processus définis au premier jalon.
- Faire le suivi interne du projet dans une logique de processus et de l'efficacité de la mise en œuvre selon les objectifs.
- Mise à jour de la documentation en coordination avec les responsables de tous les volets et territoires notamment dans l'objectif de faciliter la communication des résultats publiquement.
- Gérer les comités sous sa responsabilité tel que le comité d'orientation et de pilotage.
 - Préparation des rencontres : agenda, logistique, documentation, etc.
 - Animation des rencontres
 - Suivi des décisions: reporting, diffusion, etc.
- Participer à toutes les instances de gouvernances ou de concertations pertinentes.
- Gérer et/ou orienter les différents partenariats au sein du projet.
- Coordonner les activités de communications notamment en ce qui concerne le partage de connaissance : production de documents décrivant le projet, ses enjeux, résultats, etc. dans un format utilisable pour le grand public et pour d'autres porteurs de projet similaires, dans une logique de transfert et basés sur les informations récoltées à l'aide des indicateurs de suivi et d'évaluation.
- Assurer la mise à jour de la planification budgétaire et le suivi comptable
- Administrer toutes les autres composantes le projet

C. Évaluation

Ce jalon vise à mettre en place une démarche d'évaluation participative afin de :

- ajuster/améliorer nos actions ;
- mesurer les effets du projet sur les comportements de mobilité ;

- documenter le projet en vue de favoriser sa répliquabilité ;
- être en mesure d'effectuer la reddition de comptes.

L'évaluation se décompose en deux aspects :

1- Accompagner/soutenir les responsables des volets de Mobilités de Quartier dans l'évaluation continue des processus, afin de :

- juger dans quelle mesure les activités sont mises en œuvre comme prévu, notamment à l'aide d'indicateurs de suivi et d'avancement ;
- améliorer/ajuster nos actions afin d'améliorer les chances de succès du projet ;
- contribuer à planifier les actions futures.

2- Évaluer les effets du projet, en collaboration avec des partenaires de recherche (Chaire de mobilité, CÉRSÉ, etc.), afin de déterminer dans quelle mesure les objectifs initiaux du projet ont été atteints.

Activités principales :

- Co-réalisation du diagnostic en lien avec le volet Activités de Mobilisation
- Mettre en place un comité d'évaluation pour accompagner et valider la démarche et les activités d'évaluation selon les meilleurs standards adaptés au contexte et aux objectifs
- Élaborer un plan d'évaluation : le plan précise la stratégie d'évaluation, la méthodologie, les objets et questions de l'évaluation, les différentes étapes nécessaires pour réaliser l'évaluation et les indicateurs
- Élaborer les outils de collecte de données
- Réaliser la collecte des données et en faire le traitement et l'analyse
- Mettre en place des activités de diffusion et d'appropriation des résultats, et les utiliser dans le but d'améliorer l'action

D. Recherche et transfert de connaissance

Ce jalon vise à s'entourer des meilleures expertises, à favoriser la recherche scientifique et à mobiliser les connaissances existantes pour accompagner au mieux la réalisation du projet dans différents volets.

Activités principales :

- Effectuer une veille scientifique des meilleures pratiques et connaissances dans les domaines d'actions et les diffuser à l'équipe
- Identifier et mettre en œuvre des partenariats avec le milieu de la recherche, tant pour répondre aux besoins du projet avec les meilleures connaissances disponibles que pour servir de terrain d'expérimentation pour les chercheurs. Plusieurs partenaires sont déjà identifiés tels que le CÉRSÉ, la Chaire en Transition de l'UQAM, ou la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal. Voici deux exemples sur la portée des partenariats.

CÉRSÉ : Le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ) va offrir des services de conseil en recherche et d'accompagnement à Solon dans le cadre du projet Mobilité de quartier. Le centre sera notamment chargé de réaliser une partie du Jalon Diagnostic pour l'analyse territoriale et la caractérisation des territoires, ainsi que la documentation des pratiques et des infrastructures de mobilité actuelles.

Chaire en Transition de l'UQAM : Depuis 2016, la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique est partenaire de Solon dans plusieurs projets de recherche-action; depuis 2019, une professionnelle de recherche de la Chaire est détachée au sein même de l'équipe de Solon. Dans le cadre de sa participation au lab Transition dans Rosemont-La Petite Patrie¹⁰, sur la période septembre 2020 – août 2022, la chaire travaillera à systématiser les apprentissages effectués sur le pouvoir d'agir et sur les récits de la transition sociale et écologique, afin de les transférer auprès de l'équipe de Solon, des citoyen-ne-s, et d'autres entités (organismes, institutions). C'est dans ce cadre-là que MdQ s'associe à la démarche de mobilisation des connaissances portée par la Chaire, pour la bonifier et impliquer les autres quartiers visés par le projet. Pour ce faire, MdQ prévoit un financement sur la période mentionnée de la professionnelle de recherche équivalent à 1 journée par semaine.

- Veiller à la mobilisation des connaissances : mettre en place des activités de diffusion et d'appropriation des résultats d'évaluation et des recherches partenaires dans le but d'améliorer l'action

3. Comment s'y prendre et de quoi a-t-on besoin ?

3.1 Approche de réalisation

Échelle d'action territoriale et déploiement progressif

Notre échelle d'action territoriale est double, le voisinage et le quartier.

Le **voisinage**, tel que nous le définissons ici, combine les notions physique et sociale d'un territoire. Son échelle est celle de la marchabilité et des interactions quotidiennes. Il s'agit de l'échelle de participation citoyenne privilégiée par Solon pour la création de projets collectifs locaux. Un voisinage peut être déterminé par un rayon d'environ 500 m à 1 km, par l'existence de frontières physique (ex. un gros boulevard) ou encore par un élément clé qui forme un point d'attrait local (ex. une école). Cependant, les délimitations d'un voisinage peuvent difficilement être rigides et hermétiques puisqu'elles dépendent du vécu de ses habitants. La gestion de ses frontières est donc complexe.

¹⁰ Projet *Transition sociale et écologique par les milieux de vie : de la co-construction au transfert vers les collectivités*, financé par le Programme des services aux collectivités du Ministère de l'éducation et de l'enseignement supérieur du Québec, 2020-2022.

Dès lors, nous déployons notre approche tout d'abord à l'échelle du “**quartier**”, défini ici comme un territoire urbain reconnu par la population et les institutions locales, tel que La Petite-Patrie. Cela s'appuie notamment sur la notion de quartier sociologique¹¹. Au sein de du quartier, les voisinages aux frontières plus mouvantes forment le cœur des efforts de mobilisation. Tous les habitants du quartier peuvent ainsi choisir de participer en fonction de leur attrait pour les propositions de la démarche et leur propre sentiment d'appartenance et de ce qu'est la proximité. L'émergence de nouvelles poches de mobilisation pourrait également être soutenue et mener à la création de nouveaux voisinages.

Pour préciser nos objectifs quantitatifs, nous visons à toucher par notre démarche mobilité de quartier un territoire regroupant environ 30.000 habitants, dans 3 quartiers différents. Sachant que la densité moyenne de Montréal est d'environ 4668 personnes/km¹² et sur base de l'hypothèse qu'un voisinage a une taille moyenne de 1 km², nous intégrerons à notre processus a minima 6 voisinages, soit 2 voisinages par quartier.

Le déploiement de l'approche Mobilité de quartier se fera en 3 temps.

1. Le premier quartier, La Petite-Patrie, est intégré à la démarche sans l'étape de diagnostic et sélection et ce, dès le lancement du programme. L'arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie a fait preuve d'une position volontariste en faveur de l'innovation urbaine et la mobilisation citoyenne. De plus, le quartier de La Petite-Patrie est le quartier historique de Solon. Des liens sont en train de se tisser depuis plus de 3 ans, tant avec les citoyens que les pouvoirs publics et les organismes locaux. Il s'agit donc d'un contexte favorable pour tester la démarche et ensuite la déployer ailleurs.
2. Après notre première année d'action (en 2021), seront intégrés deux nouveaux voisinages au sein d'un quartier de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville également identifié dans la candidature. La possibilité de travailler dans ce deuxième arrondissement s'est confirmé au cours de la première phase du projet, en particulier en raison de l'alignement avec les priorités d'action de l'arrondissement, le renforcement possible avec plusieurs projets en émergence et la diversité des profils socio-démographiques des habitants. Le diagnostic permettra de sélectionner le quartier et les voisinages pour la démarche Mobilité de quartier.
3. Dans la même logique, et toujours en décalage d'un an (2022), seront enfin intégrés 2 nouveaux voisinages dans un troisième quartier. Ce quartier sera sélectionné sur base d'une analyse qui nous permet de maximiser la diversité des territoires, les apprentissages possibles et l'inclusion.

Ce phasage sur plusieurs années nous permettra une certaine agilité dans la croissance du programme, nous donnera l'assurance de ne pas se retrouver dépassé par la complexité de terrains d'expérimentation trop nombreux et, surtout, nous amènera à tester l'approche dans une grande diversité de contextes. Cette diversité nous permettra (1) de renforcer les apprentissages du programme et donc faciliter sa mise à l'échelle, (2) d'amener une résilience à nos travaux en limitant

¹¹ Ville de Montréal, 2014 [Quartiers sociologiques - Ensembles de données](#),

¹² Ville de Montréal, 2016 [Carte de la densité de population, agglomération de Montréal](#),

notre dépendance à un seul type de public et (3) de nous assurer que les publics ciblés correspondent aux objectifs globaux que s'est donné le DVI (ex.: personnes âgées, etc.). Encore une fois, notre objectif est bien d'accompagner durablement les habitants dans la transition vers une mobilité de quartier plus douce.

Activités de mobilisation

A. Échelle d'engagement

Notre approche de mobilisation consiste à faire progresser les personnes sur une échelle d'engagement de 4 échelons, où chacun des échelons correspond à un plus haut niveau d'implication que le précédent. De manière générale, le nombre de personnes concernées diminue plus on monte dans l'échelle.



Notre approche vise *in fine* à développer le pouvoir d'agir citoyen. Pour cela, nous visons notamment à favoriser rapidement le sentiment d'action ainsi que le sentiment d'impact. Cela nécessite que Solon soit force de proposition et un moteur de réalisation très tôt dans le projet (par exemple avec des éléments de flotte mise à disposition rapidement) tout en laissant la place aux personnes de s'impliquer et de transformer le projet par la suite.

Il ne s'agit pas d'un processus linéaire au sein de chaque voisinage, puisque différentes personnes vont se situer à différents échelons au même moment, ou une même personne peut elle-même se situer à différents échelons selon les projets faisant partie de la démarche Mobilité de quartier. Il existe toutefois un certain enchaînement chronologique dans la mesure où la démarche dans son ensemble va progresser selon ces échelons : augmenter le nombre de personnes qui la connaissent, puis qui y adhèrent, ensuite qui y participent activement et enfin qui s'y impliquent pour faire la faire vivre et évoluer.

Chacun des échelons est détaillé ci-dessous dans la section *Descriptions des activités et solutions*.

B. Partenariats locaux et expérimentation

Un aspect essentiel et transversal à la démarche et aux jalons détaillés plus bas est l'intégration de Mobilité de quartier dans le tissu local. Ainsi, la démarche MdQ pourra d'une part venir compléter

et renforcer l'existant lorsque pertinent, et d'autre part travailler à faire contribuer un nombre grandissant d'acteurs aux objectifs du Défi, dans une optique de pérennisation notamment.

Un budget est notamment prévu pour permettre à ces initiatives/organisations de prendre une part active à la démarche, via par exemple:

- (Co-)réaliser des activités complémentaires à leur programmation habituelle afin d'intégrer leurs publics cibles à la démarche
- Contribuer au développement d'outils communs
- Soutenir les initiatives dont le succès est très bénéfique à la démarche

De plus, des partenariats pourraient être conclus afin de réaliser des expérimentations proposées par d'autres acteurs dans les territoires visés. Ainsi, le budget prévu pourrait servir à financer des activités de prototypage (ex. tester des solutions de logistique urbaine innovante et écologiques en partenariat avec la Coop Carbone).

Flotte et aménagement de l'espace urbain

L'approche de réalisation de ce volet reprend la méthodologie de projet portée par Solon. Elle s'appuie sur plusieurs axes :

- Ancrage local des projets
- Démarche participative
- Approche itérative

Dans le volet flotte cette approche se traduit à plusieurs niveaux :

- Dimensionnement de la flotte à partir des besoins locaux.
- Co-construction de la flotte avec les participant.e.s aux projets
- Méthode agile. Apprentissage et amélioration continue
- Développement de produits d'assurances adaptés et amélioration en fonction des retours terrain

Tiers-lieux

De manière congruente avec le reste du projet MdQ et du Défi, l'approche de réalisation de ce volet est basée sur certains éléments clés:

A. Privilégier les partenariats

D'un côté, il est important pour chacun des tiers-lieux de bien comprendre le contexte local, grâce au diagnostic de quartier, pour s'assurer non seulement que le projet ne duplique pas inutilement des

choses existantes, mais aussi pour explorer les possibilités de créer des synergies avec d'autres espaces remplissant potentiellement des fonctions de tiers-lieu. D'un autre côté, il est également important d'explorer des partenariats avec d'autres organismes pour la création des tiers-lieux eux-mêmes. Ces partenariats peuvent augmenter l'attrait et la visibilité du projet, améliorer sa conception en multipliant les perspectives et la diversité des publics, renforcer sa capacité de pérennisation et consolider l'écosystème local.

B. Aller sur le terrain rapidement et essayer

Dans une perspective qui a des similitudes avec l'approche transitoire, nous pensons nécessaire de rapidement tester la notion de tiers-lieu et les différentes fonctions d'intérêt. En effet, ce genre de projet est complexe et, plutôt que de dépenser du temps et une énergie collective précieuse dans des analyses théoriques, nous allons tester, apprendre, adapter, possiblement abandonner ou pérenniser. La construction de la vision collective de chaque tiers-lieu se fera progressivement, en parallèle et en se nourrissant de ces démarches.

C. Penser à la pérennité dès le jour 1

Un enjeu qui semble habituel dans les tiers-lieux ici et ailleurs dans le monde est leur pérennité. Nous planifions d'aborder cette question dès le jour 1 de notre travail dans chaque quartier visé, sans attendre d'avoir des activités en place. En effet, la stratégie de pérennité peut influencer des choix fondamentaux, qu'il est dur par la suite de défaire, du point de vue des partenariats et de la gouvernance, de la taille et de la localisation ou encore des options de modèle de revenu.

Plateforme de Proximité

Bâtir la feuille de route sur les retours d'expérience

Les retours d'expérience de Solon dans le cadre de LocoMotion nous permettent d'imaginer une feuille de route prévisionnelle d'implantation des fonctions de partage supplémentaires à la plateforme. Les partenaires du projet de recherche/action et les retours utilisateurs nous ont offert en deux ans une première vision des services pertinents pour favoriser le vivre ensemble et la cohésion des voisin.e.s dans leurs quartiers. Si cet exercice n'intègre toutefois pas la phase d'analyse des besoins, qui - précisons-le - pourrait totalement modifier cette projection, il nous permet de pouvoir détailler à haut niveau les modules et à quoi pourrait ressembler le processus d'intégration, à minima dans ses premières années (les 3 premiers MVP et modules sont détaillé ci-après).

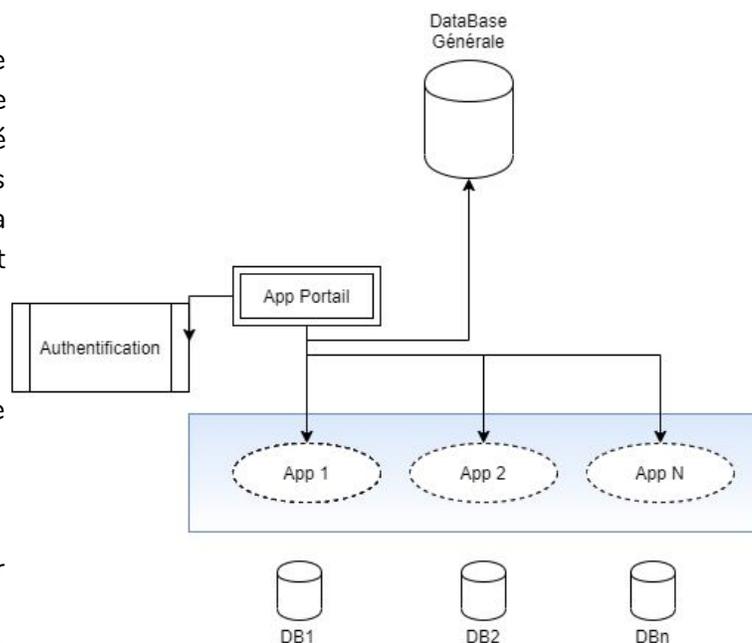
Les thématiques envisagées :

- Partage de véhicules (en production avec LocoMotion.app)
- Partage d'objets
- Partage d'espaces
- Outil participatif en ligne pour les voisinages

Architecture intégrée et évolutive

En cohérence avec les principes de réalisation mentionnés dans la candidature du DVI¹³, la plateforme de proximité répond à des principes technologiques conçus pour favoriser la répliquabilité et la pérennité des applicatifs qui la composent :

1. Interopérabilité et approche modulaire
2. Neutralité technologique
3. Logiciels et matériels libres
4. Fédération des identités : privilégier l'authentification unique
5. Sécurité des données personnelles : approche 0 trust
6. Normes et standards d'accessibilité



Prioriser la sécurité et la gouvernance des données

Des expertises externes (apportées par des bénévoles et/ou partenaires de Solon) seront sollicitées pour s'assurer de définir la stratégie de sécurité informatique optimale pour le développement de la plateforme. Les thématiques prioritaires identifiées sont :

- La gestion des accès et des identités : Appui sur la mise en œuvre d'authentification fédérée (SSO), appui à l'intégration de technologie IAM pour la gestion des droits d'accès et des règles d'authentification, de validation et d'autorisation des utilisateurs afin de limiter les risques d'erreur et d'utilisation abusive.
- La formalisation d'une architecture de l'usage et de la circulation des données dans le cadre de LocoMotion : cartographie des données, des infrastructures de mutualisation et analyse des traitements, cadre clair et strict pour les valoriser dans le cadre du défi des Villes Intelligentes.
- Formation et sensibilisation des équipes aux enjeux de la protection des données personnelles, identification des responsables de traitement...

Communauté de logiciel libre (animation, gouvernance) : Un des principaux enjeux pour les porteurs d'un projet informatique libre est toujours de faire du produit développé un commun numérique qui soit "largement connu, distribué et utilisé". Pour cela, tout au long des cycles d'itérations pour l'étude et la conception des MVP de la plateforme de Proximité, l'enjeu sera de développer une communauté de contributeurs (tant sur le plan technique que sur le développement territorial et le rayonnement du

¹³ Ville de Montréal, 2019, [Candidature au Défi des villes intelligentes du Canada](#), p.65

projet). Ce travail est aujourd'hui amorcé par l'implication de membres bénévoles de Solon dans un Comité Technologique appuyant les équipes de Solon dans les arbitrages techniques pour Locomotion et la roadmap de l'application. L'ambition de cette approche est de permettre une pérennisation des outils développés et promus par une base de partie prenante utilisatrice la plus large possible.

Quelques exemples des actions réalisées ou à venir concernant ce point :

- Rédaction du READ.ME sur la forge de LocoMotion.app
- Rédaction livrable «Guide de contribution» pour les développeurs bénévoles
- Rédaction livrable «Code de Conduite»
- Processus de gestion des pull requests de contributeurs
- Publication d'une matrice des fonctionnalités
- Organisation d'événements (Hackathon etc...)

Coordination, gouvernance et évaluation

Le volet Coordination, gouvernance et évaluation agira en soutien aux équipes de déploiement du projet.

1) Coordination

La coordination utilisera méthodologie de gestion de projet basés sur les principes de l'agilité. Chaque volet de Mobilité de Quartier sera réalisé en plusieurs cycles itératifs incluant des boucles de rétroaction orientés sur les résultats obtenus. L'objectif étant de faire des ajustements de nos activités rapidement pour maximiser l'impact. Cela implique une gestion de projet robuste capable d'adaptation en continu.

2) Gouvernance

La gouvernance de projet est détaillée dans le chapitre "Qui est touché par le projet et comment le projet est-il organisé pour en tenir compte ?"

3) Évaluation

L'approche préconisée est celle de l'évaluation participative, dans la mesure où les parties prenantes du projet, les membres de l'équipe et la population concernée seront amenés à faire un retour sur le projet et à influencer son développement.

Pour l'évaluation continue des processus (suivi interne du projet), les données relatives aux dimensions choisies pour évaluer le projet seront recueillies régulièrement, tout au long de sa mise en œuvre (par exemple, à l'aide d'un journal de bord), de façon à mettre la lumière sur les changements successifs et de mesurer les résultats qui surviennent au fil de l'action. Certaines données d'utilisation des services offerts concernant la mobilité (emprunts, prêts, fréquentation des lieux, commentaires des usagers, etc.) seront aussi recueillies au fur et à mesure du projet. Pour mesurer les effets du projet, une "théorie du changement" ou un cadre logique seront élaborés. Ces outils permettent de visualiser la cascade d'effets favorisant leur compréhension, et facilitent l'évaluation et l'identification des indicateurs.

Catégories de données. Étant donné les objectifs généraux du projet, plusieurs dimensions de changements sont envisageables et devront faire l'objet de mesures au fur et à mesure du déroulement du projet. Voici à titre indicatif quelques exemples de catégories d'indicateurs envisagés :

- **dimension spatiale** à l'évolution physique des voisinages concernant les enjeux de mobilité (offre et demande de places de stationnement, espace public dédié à l'automobile, espaces publics dédiés aux modes actifs, etc.);
- **dimension économique** relatif à l'évolution d'un certain nombre de facteurs économiques qui concernent l'échelle des voisinages (évolution des dépenses de transport des ménages, des choix de consommations, et des taux de motorisation, etc.) ;
- **dimension attitudinale** relative à les changements de rapport aux différents modes de transport (rapport aux modes, perception de la facilité d'usage et de la possibilité de choix, connaissance des enjeux de mobilité et sensibilité à ces enjeux, perception des normes sociales liées à l'utilisation des modes de transport, etc.) mais aussi concernant le voisinage et/ou quartier (sentiment d'appartenance, perception du pouvoir d'agir, etc.)
- **dimension comportementale** relative à l'évolution dans les comportements des individus et des ménages en matière de mobilité (changements et report modal selon les motifs, changements dans les patrons de déplacement et dans les lieux d'activité, etc.) et en matière d'interactions avec les milieux de vie (interactions sociales avec les milieux de vie, fréquentation des commerces locaux, implication communautaire, etc.).

3.2 Coûts en lien avec la réalisation du projet

Coûts du projet par phase

	Phase 1*	Phase 2	Phase 3	Total	% du total
Coordination, gouvernance et évaluation	121 534	476 220	728 122	1 325 876	15%
Plateforme de proximité	118 166	375 308	623 118	1 116 593	13%
Mobilisation	84 203	959 668	1 813 573	2 857 444	33%
Flotte et aménagement	60 084	602 148	1 094 277	1 756 509	20%
Tiers-lieux	54 790	546 656	916 934	1 518 380	18%
Total	438 778	2 960 000	5 176 024	8 574 802	100%

*Les coûts de la phase 1 du projet ne sont pas définitifs, ils vont être ajustés ultérieurement avec les coûts réels à fin juillet 2020

Les coûts totaux du projet s'élèvent à 8,575 M\$. Il est anticipé que les années 2021 à 2023 seront les plus actives : 75 % des dépenses sont concentrées entre le 1er janvier 2021 et le 31 décembre 2023.

Les coûts de réalisation sont composés de salaires pour 54 % (4 M\$) et d'achats pour 46 % (3,4 M\$). Les volets Mobilisation et Flotte représentent les plus gros postes budgétaires avec 53 % du budget total.