PMIC 15706 - LocoMotion
Système de partage de véhicules

Phase 1 - Plan de mobilisation et offre mobilité

Rapport préparé pour
la Fédération canadienne des municipalités

À l'attention de M. Sami El Euch
Agent de projet – PMIC

16 janvier 2019

Table des matières

1 Introduction 3
2 Offre mobilité 3
2.1 Proposition de base 3
2.2 Éléments d'évolution et d'expérimentation 5
3 Plan de mobilisation 7
3.1 Approche de mobilisation 7
3.1.1 Dimension communautaire et locale de LocoMotion 7
3.1.2 Faire cheminer sur l'échelle d'engagement 8
3.2 Outils de mobilisation 9
3.2.1 Développement d'une identité claire et accrocheuse 9
3.2.2 Rencontres et événements 10
3.2.3 Référents et ambassadeurs de milieu de vie 11
3.2.4 Véhicules 11
3.2.5 Médias 11
3.2.6 Outils d'information 12
3.2.7 Lieux 13
3.2.8 Projets complémentaires 13
3.3 Choix des milieux de vie pilote 13
4 Annexes 16
4.1 Identité visuelle 16
4.2 Événement de lancement 17

1 Introduction

Le projet proposé à la FCM vise à évaluer la faisabilité technique et financière d'un système novateur de partage de flotte à l'échelle d'un milieu de vie, appelé LocoMotion.

Le principe du système de partage consiste à se représenter l'ensemble des véhicules (autos, vélos ou camions, privés ou publics, etc.) du milieu de vie comme une flotte ou un commun urbain, et à développer, combiner et tester plusieurs approches actives visant progressivement à optimiser la taille et à réduire l'usage de cette flotte.

L'étude de faisabilité a démarré à l'hiver 2018 et durera jusqu'à l'automne 2019. Elle inclut à la fois des analyses et des tests terrain dans trois milieux de vie pilote (approche agile). L'étude comporte 5 phases principales et le présent rapport expose les résultats de la phase 1 :

1. Mise en place de l'étude, incluant le développement d'un plan de mobilisation et d'une offre mobilité (qui font l'objet du présent rapport)
2. Phase prototypage
3. Phase pilote
4. Analyse continue de la faisabilité du système de partage de flotte
5. Évaluation et recommandations

2 Offre mobilité

2.1 Proposition de base

Les personnes qui s'inscrivent au programme LocoMotion ont accès à un système de partage de véhicules entre voisins présentant les caractéristiques suivantes.

Multi-véhicules

Plusieurs type de véhicules sont partagés afin de permettre aux participants d'avoir accès à une panoplie d'options et de choisir celle correspondant le mieux à leurs besoins.

- Voitures (de types et tailles divers)
- 2- ou 3-roues : remorque à vélo (s'attachent aux vélos des participants), vélos électriques, vélo-cargos, ...

Ces véhicules relèvent soit de la propriété individuelle (ils appartiennent à un participant - logique de pair-à-pair), soit de la propriété collective (ils appartiennent à Solon et/ou à un groupe de participant). Les voitures sont toutes de propriété individuelle.

Plateforme construite avec l'existant

Une plateforme simple a été construite avec des modules existants afin de tester l'approche de façon agile (aucun développement numérique au lancement du projet ; évolutions possibles voir la piste d'expérimentation 7 "création de communs numériques). Les modules principaux sont les suivants:

- Agenda Google pour la disponibilité et la réservation des véhicules. Chaque véhicule partagé se voit doté d'un calendrier dédié, partagé avec l'ensemble des participants du milieu de vie, et utilisé pour les réservations.
- Cadenas intelligents Noke. Ce type de cadenas (disponible sur le commerce) permet aux participants de débarrer avec une même application ou pod (pièce attachée au porte-clé) tous les véhicules et/ou boîtes à clés. Solon gère les accès.
- Intranet. Un intranet par milieu de vie sur le site de Solon permet de réunir l'ensemble des informations et liens pertinents en un endroit facile d'accès.

Échelle locale

Le système se déploie à l'échelle du milieu de vie, soit une zone avec un rayon de 500 à 750 m (voire 1 km maximum). Les déplacements se font facilement à pied à l'intérieur de cette zone. Un sentiment d'appartenance commun peut exister et/ou se développer, et les gens peuvent se connaître et se reconnaître. Cette échelle constitue un élément important de la création de la confiance nécessaire au fonctionnement du système.

Tarification basée sur le partage des coûts et la confiance

Pour faciliter la création d'un pilote, Solon a établi une grille de tarification simple, qui s'applique à l'ensemble des utilisateurs (il n'y a donc pas de négociations de prix). Cette grille pourra être revue en cours de projet en fonction des retours utilisateurs. Pour les 2- et 3-roues, l'utilisation est pour l'instant gratuite. Pour les voitures, la grille dépend de la durée et du kilométrage. Le calcul a été fait pour couvrir les coûts de manière la plus équitable possible, sans générer de profit. Pour limiter les frais de vérification et contribuer à bâtir un projet citoyen de milieu de vie, une certaine confiance est accordée dans le système pour le suivi des forfaits utilisés.

Produit d'assurance adapté

Bénéficier d'un produit d'assurances adapté est une condition absolument critique à la faisabilité du système. Préalablement au projet, aucun produit d'assurances ne permettait d'assurer les véhicules dans le cadre d'un système d'échange comme celui décrit (à l'exception d'un produit Intact exclusivement dédié à la plateforme Turo). Solon a dès lors démarché des assureurs pour résoudre cet enjeu et a eu la chance de pouvoir co-construire et mettre rapidement sur le marché un produit dédié au projet. Ce produit est en vigueur depuis le 1er septembre 2018, donc à temps pour la phase pilote.

Présence d'un tiers de confiance

Solon joue le rôle de tiers de confiance (ex. pour la vérification des identités et dossiers de conduite des participants, pour les transactions) ; ceci répond à plusieurs besoins :

- Éviter les échanges directs d'argent entre les gens, condition importante exprimée par les gens. Cela a amené Solon à développer un système de facturation rudimentaire mais suffisant pour une étape de pilote. Dans ce cadre, Solon adresse une facture mensuelle aux utilisateurs puis redirige l'argent vers les prêteurs et vers l'assureur.
- Vérifier les dossiers de conduite, condition requise quoi qu'il arrive par l'assureur. Cela a amené Solon à développer un module d'inscription et de gestion de compte qui couvre ces besoins.
- Assurer de manière générale une confiance dans le système.
- De manière générale, être un tiers à l'écoute des besoins, capable de les remonter et de résoudre les enjeux signalés. Par exemple, Solon est aujourd'hui en réflexion sur la possibilité d'offrir une assurance routière collective dans le cadre du partage.

2.2 Éléments d'évolution et d'expérimentation

Plusieurs pistes d'expérimentation sont explorées dans le cadre de l'étude LocoMotion. Elles ont pour ambition de bonifier la proposition de base du projet (voir ci-dessus) mais également d'investiguer des dimensions complémentaires. Nous détaillons ces différentes pistes. Sur les 9 pistes identifiées, au moins 6 seront expérimentées dans le cadre de la présente étude.

1/ Partenariat avec des acteurs de la vie locale

Synthèse : Construire des partenariats avec des acteurs de la vie locale des milieux de vie (commerçants, acteurs communautaires, écoles, clergés, …) pour identifier des besoins et actions intégrables au programme LocoMotion. Il s'agit ici d'évaluer dans quelle mesure la multiplicité des acteurs, et donc des actifs et des besoins, peut venir consolider un partage de flotte à l'échelle locale.

Objectifs

- Développer nos liens avec des acteurs locaux au-delà des citoyens ;
- Identifier des besoins particuliers de mobilité locale au-delà des citoyens ;
- Poser les premières bases d'une compensation à travers une monnaie locale ;
- Trouver des possibilités de logistique et de gestion physique des modes de transport.

2/ Gestionnaire de communauté et/ou concierge de quartier

Synthèse : Identifier un facilitateur de LocoMotion aidant au bon déroulement du projet et améliorant la cohésion de la communauté par milieu de vie. A terme, l'idée est de potentiellement porter un "concierge de quartier" capable de supporter et faciliter l'ensemble des échanges entre voisins (un facilitateur de sociabilité locale en somme). A court terme, nous explorons cette piste avec les référents et les ambassadeurs (voir plus loin).

Objectifs

- Optimiser la gestion de nos communautés LocoMotion et définir un interlocuteur clairement identifiable par les habitants et utilisateurs ;
- Tester la pertinence d'une implication physique pour aider à la structuration locale ;
- Poser les premières briques d'un service de concierge ou conciergerie de quartier à pérenniser (identifier les besoins les plus pertinents, le consentement à payer, les modalités d'interaction,…).

3/ Permettre le partage d'objets via la plateforme LocoMotion

Synthèse : Plusieurs demandes ayant émergées dans ce sens de la part d'utilisateurs lors de réunions de lancement, il s'agirait de développer cette pratique en parallèle de LocoMotion et auprès de la même communauté. Cette dernière pourrait par ailleurs s'avérer être une pratique vertueuse (le partage d'objets de faible valeur soutient le partage de la mobilité par une interconnaissance facilitée).

Objectifs

- Structurer la communauté de quartier autour de l'idée générale du partage et de la mutualisation (mobilité, objets, services à la personne, …) ;
- potentiellement faciliter les échanges de véhicules entre voisin en créant un premier contact ;
- de manière générale, évaluer l'existence de mécanismes de rétroaction positive entre différents modes de partage.

4/ Stationnement et espace public dédié à la mobilité de quartier partagée

Synthèse : Travailler de concert avec l'arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie à des modalités de stationnement favorisant l'usage mutualisé des véhicules. Par extension, faciliter le stationnement, la mise à disposition et la disponibilité de véhicules LocoMotion sur l'espace public.

Objectifs

- Agir directement sur le levier "stationnement" dans le cadre de LocoMotion ;
- Faciliter le stationnement et l'usage des véhicules LocoMotion ;

5 / Défi démotorisation

Synthèse : Organiser un défi de démotorisation permettant d'inciter des utilisateurs de LocoMotion à mettre à disposition leur voiture (à temps complet ou lors de périodes de forte de demande) à la communauté en échange d'une compensation financière.

Objectifs

- Inciter au changement de comportements par le levier économique ;
- Expérimenter LocoMotion comme solution d'accompagnement au changement de pratiques ;
- Poser les bases d'un compte de mobilité permettant de transférer des actifs de mobilité ;
- Augmenter le nombre de voitures disponibles pour la communauté LocoMotion, notamment les fin de semaine

6/ Mini-communauté d'autopartage

Synthèse : Permettre une organisation des utilisateurs réguliers d'une même voiture en "grappe" ou mini-communauté. Cette mini-communauté aurait un accès facilité et priorisé à un véhicule. La confiance et l'interconnaissance étant des éléments fondateurs de l'autopartage entre voisins, ce prototype testerait une organisation à plus petite échelle et son impact sur les usages des véhicules.

Objectifs

- Tester la pertinence d'une organisation en grappe d'utilisateurs ;
- Travailler sur l'organisation formelle entre voisins ou proches ;
- Identifier des clés de succès du partage ultralocal et à "cercle social limité".

7/ Création de communs numériques avec nos partenaires du Centre d'Excellence

Synthèse : Développer une partie, voir la totalité de la plateforme de partage de mobilité au format Open Source. L'idée est d'en faire un commun numérique capable d'être réapproprié par d'autres acteurs ou communauté au Québec, potentiellement avec un accompagnement. Cet objectif est dans la même ligne que celui du Centre d'Excellence pour les communs numériques nouvellement créée avec le soutien du MEI.

Objectifs

- Développer une plateforme plus consolidée que celle de LocoMotion à date ;
- S'inscrire dans une démarche de commun et donc de développement Open Source ;
- Travailler de concert avec des partenaires proactifs dans le secteur du commun numérique comme le Centre d'Excellence

8/ Évolution de l'assurance

Synthèse : Proposer une assurance LocoMotion modulable pour l'ensemble des véhicules mis à disposition par la communauté (comme les remorques, vélo électriques, vélos cargos, camions, ...).

Objectifs

- Permettre le partage multi-véhicules ;
- Mieux couvrir et sécuriser la mise à disposition de véhicules variés ;
- Poursuivre le travail et la collaboration avec Desjardins Assurances ;
- Ouvrir la piste de l'assurance pour le partage d'objets.

9/ Modes de paiement

Synthèse : Évaluer les différents modes de paiement disponibles afin d'identifier les meilleures options d'un point de vue de la facilité, des coûts de transaction et de l'inclusion. Sont considérés à date des solutions de paiement par chèque, interac, carte de crédit. Le recours à une monnaie locale ou une monnaie de mobilité est également envisagé.

Objectifs

- Faciliter l'accès à LocoMotion ;
- Définir le modèle de facturation le plus efficient pour le service à terme.

3 Plan de mobilisation

Un élément central de la présente étude de faisabilité est qu'elle s'inscrit résolument dans l'innovation sociale, au moins autant que dans l'innovation technologique (sans pour autant nier la pertinence de cette dernière). Parce qu'adhérer à de nouveaux modes de mobilité relève du changement de comportement et demande un engagement certain de la part des participants, et parce que le projet a été pensé pour agir également comme un levier de transformation plus globale des milieux de vie.

Ainsi, notre approche est très proche du terrain et des gens, et requiert donc une réflexion approfondie sur la mobilisation des citoyens.

Le contenu présenté dans ce chapitre a déjà été bonifié pour inclure des apprentissages issus de la phase de prototypage.

3.1 Approche de mobilisation

3.1.1 Dimension communautaire et locale de LocoMotion

LocoMotion est un projet à double facettes, soit la mobilité et le lien humain, comme illustré par son slogan "communautés mobiles et solidaires". Une autre particularité, qui y est liée, est son échelle très locale, soit l'échelle du milieu de vie. Comme expliqué plus haut un *milieu de vie*, tel que nous le concevons ici, est une zone d'un rayon de 500 à 750 m (voire 1 km maximum) ; soit une échelle de proximité.

Ces caractéristiques influencent fortement notre approche de la mobilisation. Bien que certaines personnes vont participer au programme dans l'objectif d'y trouver des solutions pratiques et

économiques de se déplacer ou de réduire l'empreinte écologique de leur mobilité, d'autres y participent pour créer du lien dans leur quartier, pour construire un projet collectif avec leurs voisins.

Comme présenté plus bas, nous misons donc autant sur les aspects pratiques que sur ce qui relève des valeurs / motivations profondes pour inciter les gens à participer.

3.1.2 Faire cheminer sur l'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.

Chacun des échelons est détaillé plus bas. De manière générale, le nombre de personnes concernées diminue plus on monte dans l'échelle.

1. Connaître

Pour rejoindre un grand nombre de participants, nous avons pris soin d'informer et de sensibiliser la population montréalaise à la possibilité d'emprunter des véhicules à ses voisins. Nous avons le souci d'agrandir le nombre de participants, en étant constamment présents sur les réseaux sociaux, les médias traditionnels et sur l'espace public (affichage, publicité sur les remorques, sur l'espace Bonheur Masson et sur l'Oasis Bellechasse).

2. Comprendre et adhérer

En saisissant le fonctionnement, la mission et les avantages de locoMotion, il est plus facile de croire au projet et d'y adhérer. Plusieurs outils de vulgarisation ont été créés pour favoriser la compréhension du programme. La personne intéressée à LocoMotion remplit un formulaire de pré-inscription pour qu'on puisse l'informer sur la marche à suivre. Nous la relançons par courriel, et nous lui expliquons le programme et les étapes nécessaires pour s'inscrire. L'accompagnement, le suivi et les relances se font par courriel, par des appels téléphoniques, par une infolettre mensuelle ou encore par des rencontres.

Les nombreuses rencontres d'information ont facilité et encouragé les gens à s'inscrire et à participer. À la suite de ses rencontres, le futur participant peut mieux s'imaginer à l'intérieur du projet, puisqu'il maîtrise les balises nécessaires pour y participer.

3. Participer

Participer à un projet demandant de se familiariser avec de nouveaux outils et d'intégrer de nouvelles habitudes dans son quotidien n'est pas évident. Ainsi, au-delà de l'adhésion au projet, la participation active doit être stimulée.

Nous valorisons le partage de véhicules en animant la communauté et en tissant des liens conviviaux. À travers l'intranet et les 5@7, les participants apprennent à se connaître, et ils peuvent, avec moins de gêne, emprunter le véhicule de leur voisin.

Nous développons également une série d'incitatifs - notamment financiers - pour activer la participation.

4. Co-construire

Au-delà d'être un utilisateur du programme et de partager des véhicules, chaque participant peut contribuer au développement du programme et devenir ainsi un agent de changement dans sa communauté.

Des rencontres de co-développement sont proposés aux participants pour cerner les enjeux, les défis et ajuster le projet en fonction de leurs attentes. Un objectif est également de tester l'autonomisation possible des communautés de partage dans une optique de réplicabilité. Ces éléments viennent nourrir le développement du modèle d'affaire ainsi que l'identification des conditions de pérennisation.

3.2 Outils de mobilisation

Dans chacun des milieux de vie, les différents outils ci-dessous sont déployés.

3.2.1 Développement d'une identité claire et accrocheuse

Nous avons travaillé avec des ressources externes pour développer une identité appropriée pour le projet et du visuel attrayant. Le recrutement de participants étant essentiel pour l'étude, il a été jugé nécessaire d'investir suffisamment sur ces éléments.

Ce travail a été réalisé suite à la phase de prototypage et en préparation de la phase pilote.

Le résultat de ce travail est résumé ici.

Personnalité du projet

Personnalité : "Héros" Promesses : Créer des inventions ou des innovations qui auront un impact ; aider les gens à atteindre leur plein potentiel, à se développer, ; régler un problème majeur ou encourager les autres à le faire Univers : Assumé / coloré / "bold", avec un langage qui challenge ou qui idéalise
Mots-clés Collaboration, Mouvement, Partage, Passage à l'action, Rencontre, Innovation, Transformation
Perception souhaitée Locomotion, un programme qui transforme un milieu de vie par la reconnexion avec l'autre et la possibilité de se déplacer autrement. La perception d'un programme qui permet d'être meilleur, de donner du sens, de faire partie d'un tout. Une "image" sourire et humaine.

Ton et posture de la communication autour du projet

HUMAIN

Un langage universel et la mise en avant de la communauté Locomotion avec authenticité et fierté.

À L'ÉCOUTE

Le dialogue et la compréhension de l'autre au coeur du programme.

MOTIVATEUR

Pour encourager et inspirer les communautés à tester une nouvelle façon de faire tout en ayant conscience du chemin à parcourir pour réussir à changer les "vieilles habitudes"

JOYEUX

Le programme Locomotion a des effets positifs sur la vie des citoyens : la joie de se retrouver, d'avoir des solutions pour se déplacer, pour "mieux vivre".

Phrase signature / *tagline*

COMMUNAUTÉS
MOBILES ET SOLIDAIRES

Visuels

La communication mise beaucoup sur des portraits d'utilisateurs et de témoignages (issus de la phase de prototypage). Des pictogrammes ont également été créés. Les visuels sont présentés à l'annexe 1.

3.2.2 Rencontres et événements

Un accent important est mis sur le contact direct avec les participants et participants potentiels, au travers de rencontres. En effet, le programme repose sur des valeurs de partage et de liens humains (voir le rapport de la phase 2 - prototypage) et les moments de rencontre sont cruciaux pour les activer.

Plusieurs types de rencontres / événements sont proposés. D'abord, par des rencontres d'information individuelle et collective qui permettent aux gens de bien comprendre le projet. Ensuite, des activités de type social sont organisées pour que les participants apprennent à se connaître, à partager au quotidien

et à découvrir les bienfaits de la proximité géographique. Enfin, des ateliers de co-développement sont proposés pour mettre à contribution les idées et les compétences des participants.

Solon anime les rencontres en usant de bienveillance et en appliquant les règles de l'intelligence collective.

En outre, dans une optique de promotion et de visibilité, un événement de lancement à été réalisé le 13 septembre. Il visait à démarrer la phase pilote du projet. Il est détaillé à l'annexe 2.

3.2.3 Référents et ambassadeurs de milieu de vie

Chaque milieu de vie a un "référent". Cette personne-ressource est là pour assurer un suivi, stimuler le dialogue et intégrer les nouveaux participant au groupe. Le référent sonde son milieu de vie, et y organise des activités et des rencontres chez les participants. Les défis sont multiples, mais fondamentalement, il doit aider le groupe à développer un sentiment d'appartenance.

Les participants à LocoMotion intéressés à en faire plus pour le développement et la réussite du projet peuvent devenir ambassadeur/ambassadrice LocoMotion. Le référent a comme tâche de les former. Il leur propose de prendre part au projet en déterminant quel rôle ils où elles ont envie de prendre. Ils peuvent aider leurs voisins à comprendre le programme, encourager le partage de véhicules, animer leur communauté et ou promouvoir LocoMotion en recrutant de nouveaux participants.

Le binôme référent/ambassadeur correspond au concept de "gestionnaire de communauté" mentionné dans le dossier de demande de financement.

3.2.4 Véhicules

Les véhicules eux-mêmes sont un outil de mobilisation car (1) ils forment un "produit d'appel", un incitatif à participer, et (2) ils servent de support au visuel du projet dans les milieux de vie. Les abris à remorques, les autocollants sur les véhicules (voitures, remorques, etc.) et sur les résidences rappellent notre présence dans le quartier et pique la curiosité des résidents. Tout en étant une belle publicité, l'autocollant est un symbole d'appartenance à un projet d'innovation sociale et environnementale.

3.2.5 Médias

Faire parler du projet dans les médias est crucial pour faire connaître le projet, mais également pour lui donner une certaine crédibilité.

Médias traditionnels

Il existe un réel appétit pour les nouvelles autour de ce type de projet et notre couverture médiatique est très bonne, dans la presse écrite, radio et télé, tant dans les médias de portée locale que nationale. LocoMotion a également fait l'objet d'un article dans le journal français Le Monde. Il y a eu deux moments-clés en termes de couverture médiatique :

- Lancement de la phase pilote (septembre 2018)
- Janvier 2019 - période de bilans, où une contribution à une émission de radio a eu un effet boule de neige en termes de couverture médiatique.

La revue de presse du lancement de septembre 2018 est détaillée dans l'annexe 2.

Au total, entre février 2018 et janvier 2019, nous avons les résultats suivants :

- Articles dans la presse écrite : 12
- Entrevues radio : 4
- Entrevues télé : 1

Médias sociaux

Les médias sociaux sont un incontournables. Nous misons principalement sur Facebook car c'est la plateforme sur laquelle nous sommes le plus actifs et où nos messages ont la plus grande portée. Le projet fait régulièrement l'objets de publications.

3.2.6 Outils d'information

Outils de promotion

Ces outils visent à augmenter la visibilité et à éveiller la curiosité. Le nom "LocoMotion" devient de plus en plus connu.

Une campagne de cartes postales avec Postes Canada a été effectuée dans les trois milieux de vie au moment du lancement de la phase pilote.

À chaque trois mois, 60 affiches et 150 flyers sont distribués dans les trois milieux de vie. Cette présence dans le quartier encourage les gens à aller sur le site et remplir le formulaire de pré-inscription. Les commerces qui nous permettent d'afficher sont intéressés au projet et ils sont souvent en mesure d'informer leur client.

Un autocollant (à coller sur sa boîte / porte de maison et sur les véhicules en partage) a été développé pour que les participants puissent afficher leur implication et que le projet soit visible dans le quartier.

Les cartes postales et affiches sont présentées à l'annexe 1.

Outils didactiques

Les outils didactiques ont comme fonction d'expliquer le programme afin de rendre fluide la participation. Nous avons développé des documents et des outils de vulgarisation. Notre offre est riche et diversifiée. Elle s'adresse de différentes façons aux interlocuteurs :

- Foire aux questions sur notre site web
- Guide LocoMotion : est la référence pour avoir une vision globale du programme.
- Conditions d'utilisation (réalisées avec Desjardins Assurances sous un format de questions/réponses simples à comprendre)
- Aide-mémoire (format papier, à afficher sur son frigo par exemple) : offre un rapide aperçu du processus de réservation
- Carnet de bord (pour les voitures) : rappelle notamment les principales étapes au départ et au retour.
- Vidéos explicatives : (1) comment partager son véhicule, (2) comment emprunter un véhicule, (3) quels sont les coûts, (4) comment fonctionne l'assurance Desjardins

Infolettre mensuelle

Une infolettre est envoyée à chaque mois aux personnes inscrites et aux personnes qui ont manifesté leur intérêt (via notre formulaire en ligne) pour informer des nouveautés, inspirer et activer la communauté.

Intranet des participants

L'intranet des participants est un lieu de référence pour chaque milieu de vie. On y retrouve le profil des participants et des véhicules ainsi que tous les outils de vulgarisation.

3.2.7 Lieux

Nous comptons sur quatre commerces locaux pour promouvoir et distribuer les outils LocoMotion (le carnet de bord, l'aide-mémoire, la pièce à remorque, les autocollants).

Une utilisation plus poussée de ces lieux est en réflexion, en lien avec la piste d'expérimentation 2 "Gestionnaire de communauté et/ou concierge de quartier". Par exemple : assurer une présence récurrente du référent de milieu de vie sur les lieux.

3.2.8 Projets complémentaires

LocoMotion est la porte d'entrée pour le développement d'autres projets complémentaires qui viennent renforcer le partage, la création de liens et l'engagement dans le projet. Un répertoire de partage d'objets existe maintenant dans chacun des milieux de vie ; il est accessible via l'intranet.

3.3 Choix des milieux de vie pilote

La notion de "milieu de vie" rassemble tant la notion territoriale que celle du vécu d'un quartier. 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 milieu de vie est défini physiquement par un rayon d'environ 500 m, mais également par l'existence de frontières (ex. un gros boulevard). Mais comme le "milieu de vie" revêt une réalité différente selon les individus, il est important de noter que les frontières utilisées pour ce projet ont un aspect arbitraire et ne peuvent être considérées comme rigides.

Les milieux de vie pilote ont été sélectionnés au sein de l'arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie sur base de deux familles de critères principales :

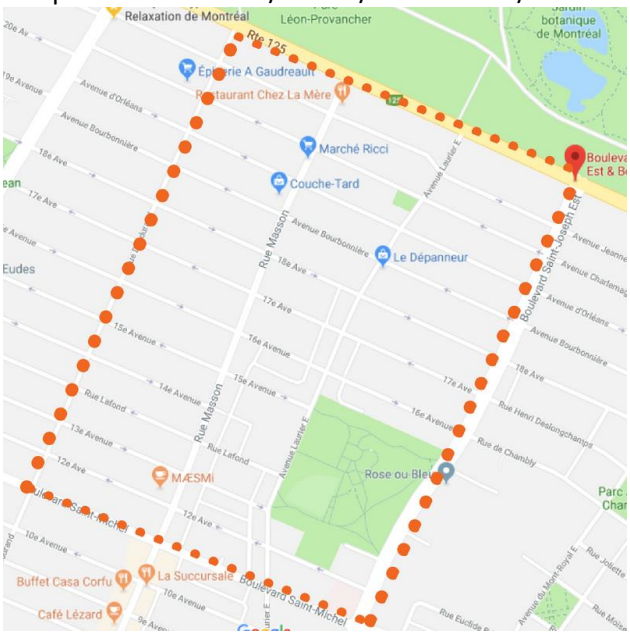
- Potentiel de mobilisation des citoyens :
  - Est-ce qu'il existe un historique de mobilisation citoyenne, notamment pour la création de ruelles vertes ?
  - Peut-on miser sur des citoyens-relais ?
- Situation actuelle en termes de mobilité
  - Quelle est la proximité d'une station de métro et l'accès au réseau en commun au sens large ? Ce facteur influence beaucoup la place de la voiture dans le cocktail de transport
  - Quelle est l'implantation des solutions existantes d'autopartage ?
  - → L'objectif est de sélectionner des milieux de vie avec des profils variés.

Deux des milieux de vie - Masson-Est et Bellechasse - ont été choisis dans le cadre d'une démarche démarrée par Solon en 2017 (et dont l'effort est comptabilisé comme apport en comptant au projet). Un

3e milieu de vie - Papineau - présentant un bon potentiel pour cette étude a été ajouté, dans un objectif notamment de gestion des risques.

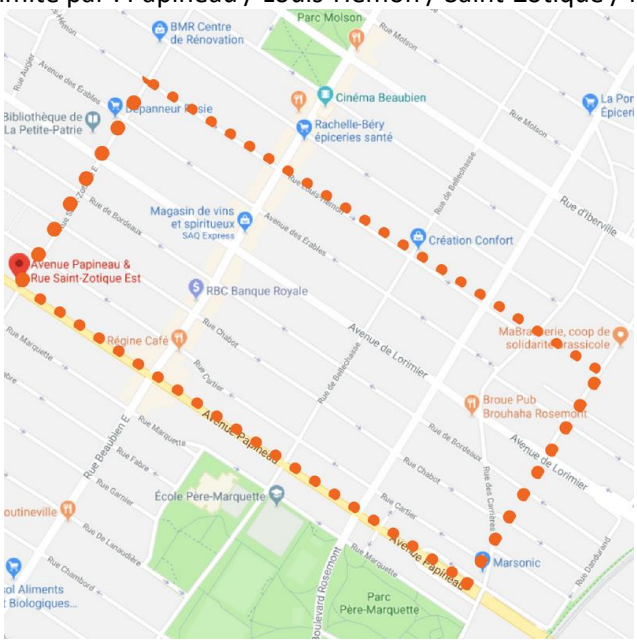
Milieu de vie Masson-Est

Délimité par : Saint-Michel / Pie IX / Dandurand / Saint-Joseph



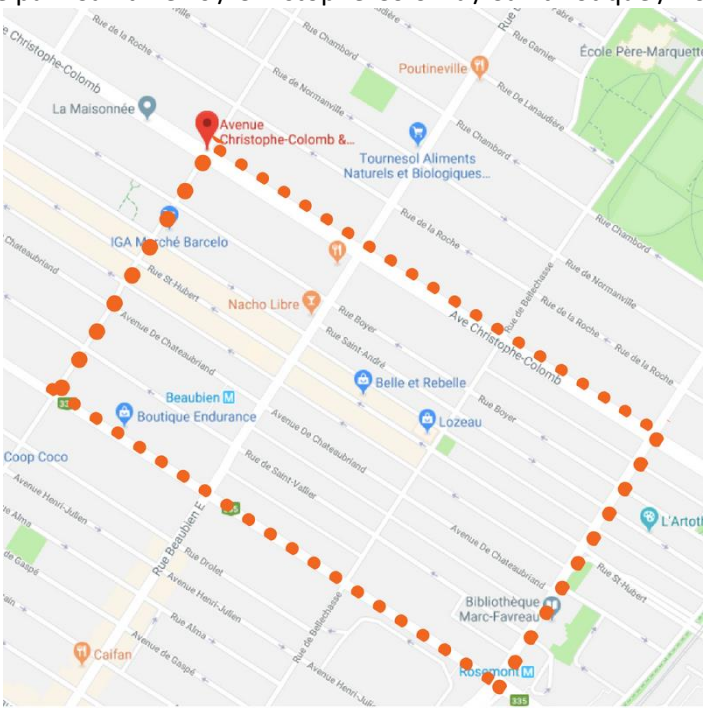
Milieu de vie Papineau

Délimité par : Papineau / Louis-Hémon / Saint-Zotique / Holt



Milieu de vie Bellechasse

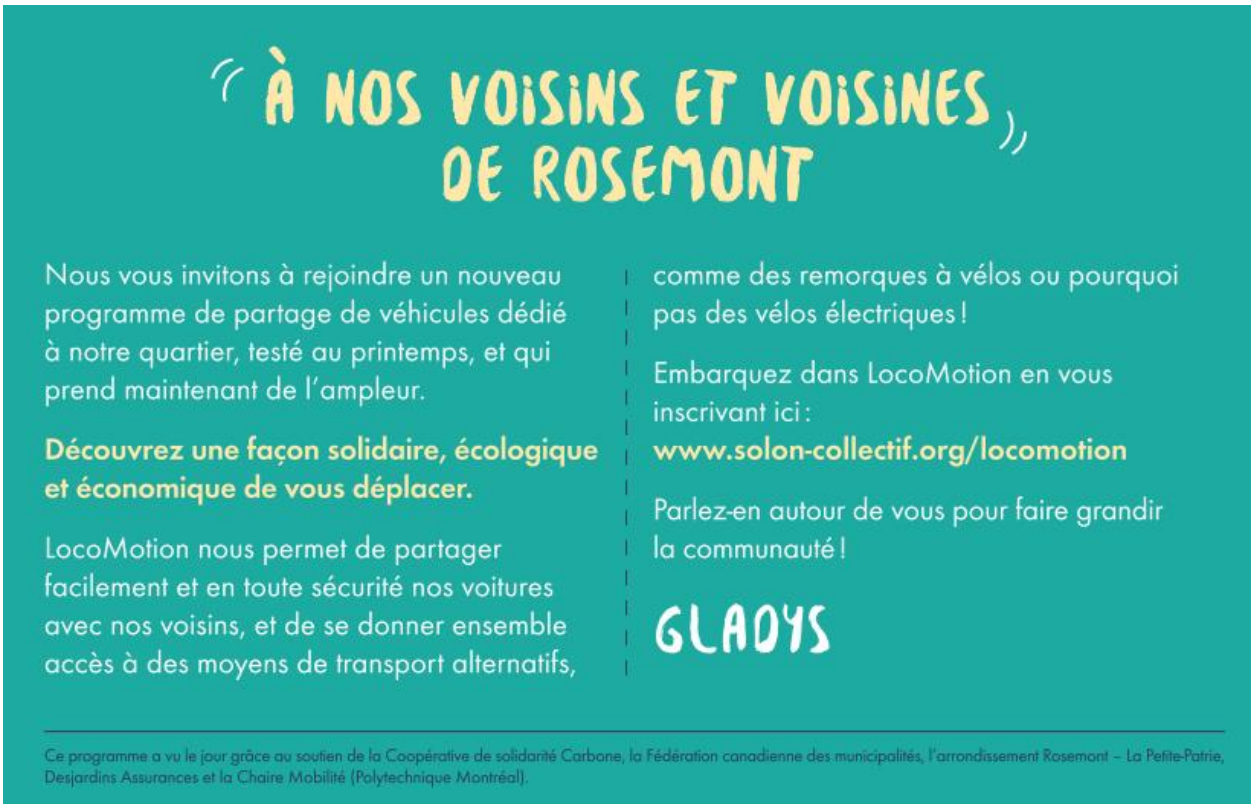
Délimité par : Saint-Denis / Christophe-Colomb / Saint-Zotique / Rosemont



4 Annexes

4.1 Identité visuelle

Les visuels ci-dessous ont été utilisés en format affiches et cartes postales respectivement.



4.2 Événement de lancement

Un événement de lancement a été réalisé le 13 septembre 2018 à l'Esplanade. Son objectif principal était de faire connaître le projet LocoMotion et de le rendre crédible, notamment grâce aux nombreux appuis dont il bénéficie.

La première partie de l'événement était composée de différentes allocations :

- Présentation de LocoMotion par Monsieur Bertrand Fouss, co-fondateur de Solon
- Intervention de Monsieur François Croteau, maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie
- Intervention de Monsieur Vincent Dussault, conseiller stratégique à la Coopérative de solidarité Carbone
- Intervention de Monsieur Alain Hade, vice-président, Expérience membres clients et Marketing chez Desjardins Assurances

La deuxième partie était une table ronde sur le thème de la mobilité de quartier, animée par Pascal Grenier, directeur de L'Esplanade. Panélistes :

- Monsieur Stéphane Guidoin du Laboratoire de l'innovation urbaine de Montréal (LIUM), Ville de Montréal (remplacé par Marjolaine St-Arnaud)
- Madame Catherine Morency de la Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal
- Monsieur Bertrand Fouss, co-fondateur de Solon

Évaluation

Une quarantaine de personnes étaient présentes lors de l'événement. La qualité des intervenants et du public indiquent un fort appui pour le projet.

Les retombées médiatiques sont jugées bonnes :

- Le partage de véhicules prend racine dans Rosemont
  - Mercredi le 11 septembre 2018
  - Journal : Métro / Rosemont-La Petite-Patrie
  - http://journalmetro.com/local/villeray-st-michel-parc-extension/actualites-villeray-st-michel-parc-extension/1788045/le-partage-de-vehicules-prend-racine-dans-rosemont/
- LocoMotion : un projet de mobilité qui plaira à Patrick Lagacé
  - Date : Jeudi le 13 septembre 2018
  - Journal : Les affaires
  - http://www.lesaffaires.com/blogues/diane-berard/locomotion-un-projet-de-mobilite-qui-plaira-a-patrick-lagace/604970
- Lancement de LocoMotion (reportage audio)
  - Date : Vendredi le 14 septembre 2018
  - Journal : Gravel Le Matin - Radio Can
  - https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/gravel-le-matin/episodes/415576/audio-fil-du-vendredi-14-septembre-2018/25
- Lancement de LocoMotion (reportage audio)
  - Date : Vendredi le 14 septembre 2018
  - Journal : Radio Canada - Nouvelles
  - https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1123832/programme-autopartage-solon-locomotion-rosemont-petite-patrie
- Partager son véhicule entre voisins
  - Date : Mardi 18 septembre 2018
  - Journal : Pamplemousse, Petite-Patrie
  - https://petite-patrie.pamplemousse.ca/2018/09/locomotion-solon/