

# Évaluation de Montréal en commun - 2023-2024



## Question d'évaluation #1

**Quels sont les principaux effets des projets et en quoi contribuent-ils aux changements visés par Montréal en commun ?**

[Mise en contexte](#)

[SECTION 1 : Les principaux changements observés pour les projets en alimentation dans Montréal en commun](#)

[SECTION 2 : Les principaux changements observés pour les projets en mobilité dans Montréal en commun](#)

[SECTION 3. Les principaux changements observés pour les projets transversaux en données et expérimentation réglementaire dans Montréal en commun](#)

## Mise en contexte

**Dans les prochaines pages, vous serez invités à plonger dans l'univers de Montréal en commun et de ses principales retombées pour l'année 2023.**

Pour les personnes qui ne sont pas familières avec le programme, [Montréal en commun](#) est une communauté d'innovation urbaine qui vise à expérimenter des solutions en mobilité et alimentation pour répondre aux besoins des populations locales et accélérer la transition socio-écologique de la métropole. En s'appuyant sur une utilisation responsable et inclusive des données et des nouvelles technologies, les partenaires du domaine public, universitaire et communautaire déploient une vingtaine de projets innovants dans un désir de repenser la ville.

Montréal a remporté, en 2019, le premier prix du [Défi des villes intelligentes](#), un concours pancanadien lancé par Infrastructure Canada, qui encourage les collectivités à améliorer la vie de leurs habitants grâce à l'innovation, aux données et aux technologies. Depuis, une communauté engagée se mobilise et expérimente de nouvelles façons de faire afin de contribuer au mouvement collectif de la transition socio-écologique au sein de la métropole.

**Ce rapport d'évaluation, sous forme de récit, vous invite à prendre connaissance du chemin parcouru vers les changements visés par le programme.** Ces changements, identifiés avec les partenaires du programme en 2021-2022, ont été inscrits dans la [théorie du changement du programme Montréal en commun](#). Cette schématisation illustre, de façon simplifiée, comment le programme compte atteindre sa vision, en passant par un enchaînement logique de changements observables auprès des montréalais.es et des organisations.

La question d'évaluation qui a guidé notre analyse est la suivante : **Quels sont les principaux effets des projets et en quoi contribuent-ils aux changements visés par Montréal en commun ?** Le présent rapport d'évaluation vise à répondre à cette question, en se basant sur les données d'évaluation fournies par les partenaires de Montréal en commun. Les données présentées portent sur des périodes différentes mais couvrent généralement l'année 2023 et sont parfois comparées à celles de 2022, lorsque possible.

Ce ne sont pas tous les partenaires qui ont fourni des résultats d'évaluation dans les délais prescrits et donc, l'analyse pour certains changements est parfois incomplète, même si des actions allant dans ce sens ont eu lieu. Il est prévu de remédier à cet enjeu en poursuivant cette analyse l'an prochain, pour la dernière année du programme.

Ce sont principalement les changements directs et intermédiaires de la théorie de changement qui ont été évalués dans cette analyse. Cela signifie que la plupart des changements ultimes n'ont pas été évalués cette année, sauf lorsque des données allant dans ce sens ont été collectées par les partenaires. Plus souvent qu'autrement, il s'agit de changements dont les retombées pourront être observées seulement à long terme, possiblement après la fin du programme. Enfin, il importe de mentionner que plusieurs autres facteurs, autre que le programme MeC, auront contribué à l'atteinte de ces changements.

## SECTION 1 : Les principaux changements observés pour les projets en alimentation dans Montréal en commun

Les projets en alimentation de Montréal en commun visent principalement à améliorer l'accès de la population montréalaise à une alimentation saine composée d'aliments frais produits à proximité de leur lieu de consommation. Les projets de MeC en alimentation qui ont évalué et fait parvenir des résultats au cours de l'année 2023 sont les suivants: [Mutuali](#), [Carte proximité](#), la serre Louvain et le [Système alimentaire, local et intégré à Montréal \(SALIM\)](#),

- Le SALIM est un programme qui inclut lui-même des projets co-crées et portés par le Collectif Récolte: [Spécialiste en approvisionnement local \(SALC\)](#), [L'aube](#) et [Tomat](#);
- et d'autres qui ont reçu un accompagnement de Récolte comme [SALADE \(CDC Plateau-Mont-Royal\)](#), les [Paniers solidaires dans St-Léonard](#) (Table de concertation en sécurité alimentaire de Saint-Léonard) la [Mutuelle d'approvisionnement des marchés solidaires \(MAMS\)](#) et le [Pôle alimentaire du 59, Saint-Pierre](#).

Pour atteindre ces objectifs, les partenaires de Montréal en commun ont ciblé l'ensemble de maillons de la chaîne alimentaire, tels que la production, la distribution, la vente, ainsi que les connaissances et les pratiques associées de chaque organisme œuvrant dans l'écosystème pour que l'alimentation puisse contribuer à la transition socio-écologique.

Dans le cas du volet alimentation, ce travail d'évaluation a été mené par la Chaire de recherche sur la transition écologique en collaboration avec tous les organismes impliqués. L'information qui permet d'élaborer cette partie du rapport est issue de la plateforme Évaluation en commun et de son rapport, ainsi que des documents et de rapports produits par le Collectif Récolte pour ce qui est du SALIM et des projets qui y sont rattachés.

L'information est organisée selon les liens logiques faits entre les différents changements dans la [Théorie du changement](#) de MeC. Ainsi, dans une première partie on se concentre sur la façon dont les ressources sont mutualisées et partagées, ce qui engendre une évolution des rôles des organismes impliqués dont les pratiques opérationnelles seraient optimisées.

### Des ressources et données sont mutualisées

Plusieurs ressources ont été mutualisées par les différents partenaires de MeC pour le volet alimentaire à plusieurs étapes de la chaîne d'approvisionnement ou de la transformation des aliments. **Par exemple, des camions ont été mutualisés dans le cadre du projet SALADE de la CDC Plateau-Mont-Royal ainsi que dans le projet de L'aube, qui a mutualisé 2 véhicules entre 8 utilisateurs**, accompagnés de la personne responsable de l'opération des véhicules dans chacun des cas mentionnés. Ce partage témoigne d'un besoin d'amélioration de la logistique liée à l'alimentation que les partenaires ont été en mesure de résoudre grâce aux ressources disponibles.

De la même manière, des outils informatiques de gestion ont été mis en commun pour améliorer les commandes des organismes communautaires. Cette mutualisation a eu un impact considérable sur le volume des commandes, qui à son tour a permis d'élargir l'éventail de produits achetés puisque les choix augmentent avec le volume demandé, ce qui représente aussi un avancement important pour les utilisateurs finaux. Dans le même esprit, L'aube a aussi mutualisé une ressource informatique entre plusieurs utilisateurs, tout comme la plateforme Tomat qui a permis de mutualiser des ressources informatiques et de soutien, générant ainsi des économies liées à l'usage de la technologie.

***Le nombre de commandes passées via les organismes communautaires à travers l'outil de la Mutuelle d'approvisionnement des marchés solidaires (MAMS) est passé de 154 en 2021 à 356 en 2022 (328 commandes pour les marchés solidaires et 28 commandes pour le service de livraison de paniers). Cet outil a été utilisé 3 fois par semaine par les organismes communautaires entre juin et octobre, pour une durée totale de 22 semaines. L'agrégation de ces commandes via la MAMS permet de commander de plus grandes quantités d'aliments aux fermes, pour une valeur totale de 99 777 \$ en 2021 et de 240 394 \$ en 2022.***

Finalement, il est important de souligner que la mutualisation des ressources humaines (voir tableau 1) est présente dans la plupart des projets, ce qui s'avère crucial pour le fonctionnement des projets dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre.

Tableau 1. Ressources humaines mutualisées par utilisateurs et fréquence

	Nombre de ressources humaines	Nombre d'utilisateurs	Fréquence d'utilisation
SALC	1	4	Très souvent <sup>§</sup>
L'aube	5	8	Très souvent <sup>§</sup>
Tomat	1	6	Souvent <sup>†</sup>

§.Très souvent: presque tous les jours; †Souvent: quelques fois par semaine.

Source: Résultats d'évaluation des projets du volet alimentaire de MeC (2023)

### De nouvelles pratiques sont expérimentées.

Dans le cadre de l'accompagnement offert par le Collectif Récolte à AU/Lab, un nouveau modèle d'affaires a été identifié et mis en place, **ce qui a permis à 9 entreprises agricoles d'expérimenter des pratiques de partage et de mieux cibler leur clientèle**. Le fait que ces entreprises agricoles favorisent l'agriculture urbaine a attiré l'attention d'épicerie de quartier qui, en percevant positivement le caractère coopératif des ces entreprises, seraient intéressées à acheter leur production. De plus, les épicerie préfèrent s'approvisionner auprès du regroupement des 9 entreprises agricoles en question puisque ceci leur permettrait de mieux gérer la facturation et l'approvisionnement.

De plus, cet accompagnement a permis d'identifier l'importance de partager des services liés à l'approvisionnement. En particulier, les 9 entreprises agricoles ont identifié la pertinence d'expérimenter le regroupement des services de livraison, la vente groupée et la promotion.

Le projet de Carte proximité a permis **d'expérimenter une politique d'encouragement de l'approvisionnement en produits locaux pour les marchés partenaires** ainsi qu'une mise en lien entre des fournisseurs de produits locaux et les marchés partenaires du programme pour créer des circuits de proximité. Également, SALC a expérimenté avec l'achat direct des organismes communautaires auprès de fermes ainsi qu'avec la récupération de fruits et légumes invendus par les producteurs, tri et redistribution par des organismes communautaires.

### Les rôles des consommateurs ou organismes ont évolués

Grâce au travail d'accompagnement entamé par le Collectif récolte, certains organismes ont vu leur rôle évoluer au sein de l'écosystème. Il y a par exemple **dorénavant un plus grand travail de collaboration entre organismes du même type**, notamment les organismes communautaires:

*Le Collectif Récolte a accompagné AU/LAB dans l'élaboration d'un modèle de simulation des coûts et revenus d'un regroupement de producteurs.trice.s urbain.e.s. Celui-ci a été réalisé avec le soutien de 9 entreprises agricoles qui ont partagé leurs données (...). À terme, ce projet vise à favoriser une collaboration entre ces fermes pour leur mise en marché collective.*

Les organismes font également des liens avec d'autres types d'organismes:

*Le pôle alimentaire du 59, av. Saint-Pierre favorise les approvisionnements directs auprès de fermes de l'Île-de-Montréal et, donc, la collaboration entre les organismes et les fermes.*

### Des pratiques opérationnelles sont optimisées

Certaines pratiques opérationnelles ont été optimisées en partie grâce à la mutualisation de ressources mentionnée plus haut. **MeC a permis l'optimisation des pratiques opérationnelles au niveau des livraisons et l'approvisionnement** où SALC et l'AUBE ont connu un peu d'économies; dans le même sens, l'AUBE a vu beaucoup d'économies au niveau des équipements. Par exemple, pour le projet SALADE, on constate une réduction importante dans l'émission de GES grâce à la mutualisation d'un camion. Cependant, le nombre d'heures consacrées à effectuer des livraisons avec ce camion a légèrement augmenté par rapport au scénario de base (sans mutualisation).

*Le projet de mutualisation du camion a permis une économie de 126 livraisons, correspondant à 2 900 km, soit 1 300 kg éq CO2, comparativement à un scénario d'utilisation individuelle d'un camion de livraison par les organismes communautaires*

*pour aller récupérer des commandes auprès de Moisson Montréal (scénario sans la CDC PMR).*

Un autre projet, celui de la MAMS, a permis l'optimisation de plusieurs paramètres. **Ainsi, on constate cette fois ci une réduction des heures totales de livraison, du nombre total de livraisons et des émissions de GES** (Tableau 2).

Tableau 2 Comparaison livraisons individuelles Vs. MAMS<sup>§</sup>

	Scénario sans la MAMS	Données 2022-2023 avec la MAMS	Évolution
Heures totales de livraison	786h	440h	-346h
Nombre total de livraisons	262	66	-196
Émissions de GES totales	3326 kg éq. CO2	1366 kg éq. CO2	-1960 kg éq. CO2

§. Comparaison à un scénario fictif où chaque organisme communautaire ferait ses approvisionnements individuellement vers la Place des producteurs pendant 3 heures, deux à trois fois par semaine (scénario sans la MAMS).

On constate par ailleurs que la mutualisation des ressources et des données a permis le partage de l'information et la création des relations plus étroites entre partenaires en forme de circuits courts leur permettant par la suite de faire évoluer leurs actions et leurs rôles. De plus, ces changements s'enchaînent pour mieux utiliser les ressources disponibles et améliorer les pratiques opérationnelles et diminuer les distances entre les montréalais-e-s et leurs aliments.

Ainsi, cette proximité permet de s'atteler à la construction d'une gouvernance plus transparente et décidément démocratique. De cette façon, on garantit que l'utilisation de ressources permet de réduire le gaspillage grâce à l'implication de l'ensemble de parties prenantes.

### Les Montréalais.es sont plus proches de l'origine de leurs aliments

L'action de plusieurs partenaires a permis de **réduire la distance parcourue** par les aliments. Tant la mutualisation de ressources, l'utilisation d'un outil de gestion administrative ou l'implication directe de certains partenaires pour faire des achats groupés a permis de réduire la distance faite par les aliments à destination de la population montréalaise. Ainsi, il a été calculé que pour l'année 2022-2023, le camion du projet SALADE a parcouru 3 654 km alors que cette distance, dans un scénario sans mutualisation, aurait été de 6 552 km (différence: -2 998 km). Pour la MAMS, la différence entre la distance effectivement parcourue (2970 km) et celle dans un scénario sans mutualisation (7230 km) est encore plus grande (-4260 km).

## Les partenariats sont diversifiés et la gouvernance plus transparente

On constate que d'année en année il y a une augmentation dans le nombre de partenaires impliqués ou en relation avec les projets de MeC. Par exemple, **le nombre de partenaires recensés par le Carrefour solidaire dans le cadre du programme carte de proximité est passé de 45 en 2021 à 72 en 2023.**

De plus, les activités développées par ces partenaires sont aussi assez diversifiées, par exemple, on observe le travail de Récolte dans le cadre du SALIM a permis l'accompagnement de plusieurs producteurs agricoles au niveau de l'élaboration de leurs plans d'affaires ou de leur mise en marché.

## Une gouvernance démocratique et mieux enracinée

**Grâce à leur implication dans Montréal en commun, divers projets en alimentation ont accès à des espaces de dialogue avec leur écosystème.** Les espaces de dialogue, définis comme toutes les occasions physiques ou virtuelles permettant aux parties prenantes de discuter (Slack, drive, réunions, communauté de pratiques, comité de suivi de projets, etc.), permettent la participation d'une multiplicité d'acteurs dans la coordination de leurs activités. Pour les projets évalués, les parties prenantes qui participent dans ces instances peuvent être les bailleurs de fonds (5 de 6 projets), des OBNL (6 de 6 projets), le milieu municipal (2 de 6 projets), les institutions (4 de 6 projets), le milieu agricole (3 de 6 projets) et les citoyen-ne-s (1 projet).

*Le SALIM, le SALC et L'aube, en faisant le pont entre la production et la consommation, comptent des acteurs du milieu agricole comme parties prenantes. Enfin, seul le projet de la Carte Proximité implique des citoyens dans ses espaces de dialogue.*

On constate également une forte participation des partenaires dans les occasions qui leurs sont offertes pour le faire. La plupart de ces occasions permettent de formuler des commentaires, exprimer des opinions ou même informer les décideurs. Bien que les partenaires diffèrent dans leur degré de participation à ces activités, il est clair que toutes ont eu l'opportunité de le faire, ce qui constitue un atout important pour la gouvernance démocratique.

Enfin, certains projets comme la Carte proximité ont pu intégrer des critères ADS+ ou EDI dans leur pratique:

- *Accompagnement du Carrefour solidaire en matière d'EDI pour rendre le programme plus inclusif, notamment sur la diffusion des critères de sélection des usagers de la carte aux organismes communautaires pour que ces derniers réalisent les inscriptions en connaissant et en respectant ces critères;*
- *Création de partenariats avec des organisateurs communautaires qui travaillent avec des publics que le programme touche moins (par ex. des personnes de la communauté LGBTQI+, de la communauté autochtone, etc.)*

## Les flux sont redirigés et le gaspillage est réduit

Dans certains projets, le gaspillage a été réduit via la valorisation des matières résiduelles:

**26 000 kg de matières résiduelles valorisées par le projet de la serre Louvain.** Ces matières sont le compost de la Centrale agricole dont la chaleur produite par maturation sert à chauffer la serre.

De la même manière, le gaspillage alimentaire a été réduit puisque les aliments invendus ont été redirigés vers des organismes communautaires:

**11 122,6 kg d'aliments détournés du gaspillage grâce au résautage.** Le SALC a mis en relation La Corbeille Bordeaux-Cartierville (qui gère le projet AlimenTerre) et les organismes communautaires qu'il accompagne (Le Dépôt et Concert Action Lachine).

## L'accès à des produits frais et locaux s'est accru (incluant pour les populations vulnérables)

Par l'entremise d'initiatives tels que des paniers solidaires ou encore la distribution alimentaire gratuite, **la population montréalaise et plus particulièrement celles et ceux vivant de l'insécurité alimentaire, a eu un meilleur accès à des produits frais:**

*Le projet des Paniers solidaires de la Concertation en sécurité alimentaire de Saint-Léonard a permis de distribuer, au total, 148 paniers à 99 foyers en situation d'insécurité alimentaire (248 personnes).*

*Le projet du pôle alimentaire du 59, Saint-Pierre a touché 4 180 bénéficiaires. Parmi l'ensemble de ces bénéficiaires, environ 80 % sont en situation d'insécurité alimentaire, soit 3 344 personnes.*

**La Carte proximité a soutenu 2899 personnes de 1017 ménages entre le 1er juillet et le 31 octobre 2023.** Avant le début du programme en 2020, 87% des bénéficiaires étaient dans une situation d'insécurité alimentaire, alors que deux tiers (67.2%) se trouvaient en situation d'insécurité grave, soit modérée ou sévère. Après 4 ans d'opération du programme, l'insécurité alimentaire grave constatée dans l'échantillon consulté se trouve à 35.8%, ce qui implique une réduction de 49%. De la même façon, 45.3% des bénéficiaires identifiés dans l'échantillon consulté ne se trouvent plus dans une situation d'insécurité alimentaire.

Également, 95% des bénéficiaires affirment avoir augmenté leur consommation de fruits et légumes, leur permettant ainsi de manger plus sainement en augmentant la qualité de leur alimentation, tout en réduisant leur facture d'épicerie. Ceci s'est fait dans un contexte d'inflation du prix des aliments au Québec, qui a augmenté d'environ 20% depuis 2021.

Par ailleurs, le programme a élargi l'éventail de produits qui pouvaient être achetés avec la Carte proximité. En dépit des craintes concernant la possibilité d'acheter moins de produits sains, force est de constater que ceci ne fut pas le cas; au contraire, suite au changement dans le programme les fruits et légumes furent plus présents dans les paniers:

*« La Carte proximité m'a permis de manger sainement avec des produits de qualité. Je souffre d'une maladie et je dois absolument réduire les aliments transformés. Je n'aime pas aller à la banque alimentaire car il y a trop de produits transformés. Je préfère choisir des légumes et des fruits que j'aurai le temps de cuisiner pour éviter le gaspillage de la nourriture. Merci beaucoup pour ce programme, cette année il m'a beaucoup aidé et m'a sauvé la mise plusieurs fois. »*

**La perception des bénéficiaires de la Carte Proximité sur l'accès aux fruits et légumes et aux aliments sains a évolué positivement en ce qui concerne la proximité, la qualité et le coût qui ont été considérées comme « accessible » ou « très accessible » entre 2021 et 2023.** La seule dimension où il y a eu une réduction dans la perception d'accessibilité est dans les préférences ou les traditions alimentaires des répondant-e-s, qui était considérée comme « très accessible » en 2021 et « peu accessible » en 2023.

## SECTION 2 : Les principaux changements observés pour les projets en mobilité dans Montréal en commun

Les partenaires de MeC oeuvrant en mobilité se sont réunis autour d'un souhait partagé :

- réduire la dépendance à l'auto-solo ;
- accroître l'inclusion et l'équité en mobilité ;
- diminuer les émissions de gaz à effets de serre (GES) liées à la mobilité.

Pour y arriver, une multitude d'actions et de projets ont été déployés à Montréal et ont permis de contribuer à plusieurs changements concrets en mobilité.

Ce récit témoigne des principaux résultats des projets en mobilité de Montréal en commun qui ont fourni des données d'évaluation sur leurs principales retombées, soit le projet de [Mobilité intégrée](#) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le projet de [Mobilité de Quartier](#) de Solon.

### Comment les besoins et enjeux liés à la mobilité à Montréal sont explorés et valorisés

Avec la visée de changer les pratiques et les comportements en bout de ligne, plusieurs initiatives de Montréal en commun agissent d'abord au niveau des connaissances.

[Les enjeux et besoins en mobilité sont mieux connus \(en particulier ceux des populations vulnérables\)](#)

**On peut affirmer que les projets du volet mobilité ont contribué à mieux comprendre les enjeux et besoins en mobilité à Montréal.** Les données récoltées dans le cadre du projet Mobilité intégrée de l'ARTM avec, notamment, le soutien de la Fabmob Québec, ainsi que dans le projet Mobilité de Quartier (MdQ) de Solon ont permis d'adapter les projets afin qu'ils répondent le mieux possible aux enjeux et besoins exprimés par la population montréalaise. Les apprentissages en lien avec les enjeux et besoins en mobilité des montréalais.es sont d'ailleurs partagés par Solon de plusieurs manières, notamment via [Praxis](#) et le [Wiki des possibles](#).

Plusieurs études, recherches qualitatives, sondages, tests ont été menés par différents fournisseurs pour l'ARTM (dont la Fabmob Québec, également partenaire du programme Montréal en commun). Ils ont notamment permis de mieux comprendre:

- les besoins et habitudes de déplacement des citoyen·nes du territoire de l'ARTM, tout mode confondu (mise à jour de l'étude de segmentation de mobilité menée en 2018) ;
- les besoins et attentes de la nouvelle fonctionnalité de recharge de la carte Opus sur mobile, via l'application Chrono (plusieurs tests auprès des usagers·ères du transport collectif) ;
- les usages et perceptions des diverses applications en mobilité ;

- les besoins et attentes des éventuel.les utilisateurs.trices de la plateforme de service de mobilité intégrée (projet Concerto) ;
- les bénéfices potentiels et les enjeux perçus en lien avec le partage d'informations personnelles, notamment au niveau du compte-client ;
- les besoins et attentes des montréalais-es à l'égard d'un nouveau système billettique du transport collectif et la désirabilité des différentes fonctionnalités billettiques envisagées.

Pour ce qui est du projet de Mobilité de Quartier de Solon, de nombreuses connaissances ont été acquises et partagées sur les enjeux et besoins en mobilité des montréalais-es. Plus spécifiquement, **des efforts considérables ont été investis pour mieux comprendre le changement de comportement en mobilité en général et, plus spécifiquement, les freins et motivations au partage d'automobiles personnelles.** Un [document synthèse](#) résume bien l'ensemble des connaissances qui ont été générées dans le cadre du projet, les expérimentations qui ont été menées et les apprentissages qui en sont ressortis entre 2020 et 2023. De plus, l'organisme Solon rend accessible l'ensemble des connaissances générées sur le [Wiki des Possibles](#) (avec **plus de 70 pages wiki** à ce jour), une plateforme développée localement en logiciel libre, co-gérée par des comités citoyens.

Plusieurs travaux effectués dans le cadre du sous-projet LocoMotion ont permis de mieux comprendre [le changement de comportement en mobilité, les incitatifs et récompenses en mobilité](#) ainsi que [les théories de marketing social pour favoriser le changement de comportement](#). Deux études menées auprès des ménages participants à LocoMotion [en 2020](#) et [en 2023](#), ont notamment permis d'identifier les principaux freins et motivations au partage d'automobiles personnelles. En 2023, une enquête menée par le CÉRSÉ (Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté) a permis de mieux connaître le public-cible de Solon (profil socio-démographique, habitudes de mobilité, etc.) et l'impact des activités de Solon sur ce dernier.

**Il est plus difficile d'affirmer, vu le peu de données dont nous disposons à ce sujet, si les connaissances des enjeux et besoins des populations vulnérables ont été accrues**, dans le cadre du programme. On note cependant que l'ARTM a, dans le cadre de leurs nombreuses études et tests, rejoint différents segments de la population, mais nous ne sommes pas à même de voir s'il y a eu d'analyses croisées pour identifier les besoins et enjeux spécifiques à certains types de clientèles plus qu'à d'autres.

Pour ce qui est du projet de MdQ, l'équipe de Solon s'est rendue compte que des efforts devaient être faits pour répondre aux besoins de certaines populations sous-représentées dans ses projets. Des données sociodémographiques du public-cible rejoint par les activités de Solon démontrent que le deux-tiers d'entre eux sont nés au Canada (66%), que 82% d'entre eux ont un baccalauréat ou un grade supérieur (contre 36% pour Montréal) et que 41% ont un revenu de ménage annuel moyen, avant impôt, de 100 000\$ et plus (comparé à 8% pour Montréal); (n=731). À noter que les populations plus vulnérables rejointes par les activités de Solon ne sont généralement pas celles qui répondent à ce genre de sondage.

Pour essayer de rejoindre un public plus diversifié et répondre aux besoins des personnes plus vulnérables, l'équipe de Solon s'est lancée en 2023 dans une [démarche visant à renforcer l'équité, la diversité et l'inclusion](#) dans ses projets et au sein de son organisation.

De nombreuses expérimentations ont été menées, de nouveaux projets ont été co-construits pour rejoindre des populations marginalisées et il est prévu que le projet LocoMotion soit déployé, d'ici juin 2025, dans deux quartiers défavorisés. Finalement, de nombreux apprentissages en ont découlé et continuent d'être faits afin de mieux comprendre la réalité des quartiers ciblés par les interventions de Solon ainsi que la population visée par les actions de Solon.

## Comment un enchaînement de résultats, observés à l'échelle des quartiers montréalais, permettent de repenser la mobilité à Montréal

Le projet Mobilité de quartier (MdQ) mené par Solon réussit, en informant, en mobilisant et renforçant le pouvoir d'agir des montréalais.es, à transformer des quartiers et à y installer tranquillement une culture du partage.

Une des hypothèses fondamentales de ce projet repose sur l'idée que la transition socio-écologique doit se faire, non seulement par des innovations technologiques, mais également par des processus sociaux dont le développement d'un sens du partage et d'un sentiment d'appartenance dans les quartiers, à l'échelle locale.

Il est encore trop tôt dans l'histoire pour démontrer en quoi ces actions se traduisent par une réduction des déplacements en auto hors des quartiers mais on peut déjà témoigner d'une augmentation du nombre d'actifs de mobilité partagée et d'une réduction de l'utilisation de l'auto pour des besoins ponctuels.

### Le pouvoir d'agir des résident-es est accru

Renforcer le pouvoir d'agir<sup>1</sup> est au cœur de l'approche en mobilisation citoyenne développée et expérimentée par Solon. Entre 2020 et 2023, on dénombre plus de **150 citoyen.nes qui ont été impliqué.es** pour organiser des projets dans le cadre de Mobilité de quartier et 211 personnes qui ont été impliquées dans la gouvernance locale et la co-création de projets et ce, **dans 12 quartiers** différents.

Les résultats de l'enquête 2023 sur le public-cible de Solon démontrent que **les personnes qui utilisent les [Espaces des Possibles \(tiers-lieux\) dans Ahuntsic](#) et [Petite-Patrie](#) reconnaissent l'impact positif de ces espaces sur leur pouvoir d'agir**. L'impact de LocoMotion sur le pouvoir d'agir des participant.es est moins évident, selon les résultats de cette même étude.

De façon plus générale, **plus de la moitié (52%) des personnes impliquées** à titre de membre, d'usager.ère ou de participant.e dans un Espace des Possibles, dans LocoMotion ou dans un comité soutenu par Solon **affirment être un peu plus ou beaucoup plus**

---

<sup>1</sup> « Le pouvoir d'agir est défini par la combinaison de la volonté et de la capacité d'agir. La volonté réfère à la motivation intrinsèque, elle-même renvoyant au sentiment d'impact, au sentiment de compétences, au sens de l'action et au choix. Concernant la capacité d'agir, elle réfère à l'accès à des ressources, stratégies, compétences (Le Guerrier, 2020, inspirée d'Avelino, 2011).» Définition extraite du Bilan des activités de mobilisation citoyenne de Solon, 2022-2023.



**ont accueilli plus de 12 374 participant.es** aux différentes activités<sup>2</sup>. Pour 2023, on parle de 5932 utilisateurs.trices des EdP, comparativement à 3608 pour 2022, soit une **augmentation de 64% du nombre de participant.es** en un an. Ils ont permis à 84% des participant.es de rencontrer ou d'apprendre à connaître de nouvelles personnes (n=57). Pour LocoMotion, ce sont 47% des participant.es qui y ont rencontré ou appris à connaître de nouvelles personnes (n=182).

Le projet Mobilité de quartier de Solon contribue grandement à ce que les personnes impliquées développent un attachement envers leur quartier respectif. Les données de l'enquête menée en 2023 sur le public-cible de Solon nous apprennent que **le trois quart des répondant.es (74%) affirment que leur implication au sein de Solon contribue au sentiment de fierté envers leur quartier** (n=223) alors que **63% d'entre eux.elles affirment que leur implication contribue à ce qu'ils-elles se sentent attaché.es à leur quartier** (n=244).

*« Grâce à Solon, j'ai confiance qu'à l'échelle d'une ruelle ou d'un quartier nous serons en mesure de prendre soin les uns.es des autres car nous avons appris à nous connaître et à faire des choses simples ensemble. »*

*« Grâce à Solon, je connais mieux mes voisin.e.s et je me sens plus engagé dans mon quartier ! »*

## Le partage des ressources et de l'espace public s'est accru, dans une logique de commun

En intervenant de façon simultanée sur le pouvoir d'agir des résident.es et sur la convivialité et le sentiment d'appartenance dans les quartiers, le projet MdQ a l'ambition d'augmenter le partage des ressources en mobilité et de l'espace public via, notamment, la création de communs.

Parmi les sous-projets qui composent le projet MdQ, deux d'entre eux y contribuent de façon plus soutenue, soit LocoMotion et les Espaces des possibles. Le volet Mieux vivre avec moins d'autos a également pour ambition de transformer les espaces dédiés à la voiture en lieux conviviaux et partagés collectivement.

### Pour LocoMotion :

Entre 2020 et 2023, un peu plus de **3059 membres** au sein de **9 quartiers** montréalais ont réalisé **plus de 11 082 emprunts via LocoMotion** (statistiques en date de mars 2024). Pour ce qui est des automobiles personnelles plus spécifiquement, ce sont 537 personnes qui partagent des autos. On note également que **le nombre de trajets en auto partagée faits via Locomotion.app est resté sensiblement le même en 2022 et en 2023** (4% d'augmentation; soit 362 trajets en 2023 et 347 trajets en 2022).

Le partage des actifs en mobilité est d'ailleurs un changement qui est mis à l'échelle de façon importante, puisque le projet se déploie dorénavant à l'extérieur de Montréal, avec des

---

<sup>2</sup> Pour plus d'information sur les différentes activités menées dans les différents territoires d'intervention de Solon, dans le cadre du projet Mobilité de quartier : ■ Dossier de présentation MdQ - Janvier 24-1.pdf

communautés LocoMotion à Sherbrooke et à Québec.

*« Ce que j'apprécie le plus, c'est le sentiment que notre voiture sert à plus que notre seule famille. [...] je suis heureuse de savoir que la voiture peut rendre service à des gens qui choisissent de ne pas en posséder une, mais ont parfois des besoins ponctuels. »*

*« LocoMotion est un moteur carboneutre de lien social qui fait bouger la vie de quartier, y prendre part est un plaisir au quotidien ! »*

### Pour les deux Espaces des Possibles (EdP) dans Ahuntsic et La Petite-Patrie :

Entre 2020 et 2023, ce sont plus de **100 partenaires et groupes citoyens qui ont utilisé gratuitement les deux espaces et plus de 860 activités qui y ont eu lieu**. Dans le cadre de ces nombreuses activités, des objets, des connaissances et des expériences sont partagés. À titre d'exemple, l'Espace des Possibles dans Ahuntsic a mis sur pied cinq stations permanentes d'échanges d'objets : la quincaillerie, la mini-friperie, la boîte à livre, la grainothèque et le partage de boutures.

Les personnes sondées dans le cadre de l'enquête 2023 du CERSÉ affirment être en accord concernant **l'impact positif de l'Espace des Possibles sur le sens du partage et la culture du commun**. Interrogés sur le niveau d'accord quant à plusieurs énoncés (sur une échelle de 1 à 10), les répondant.es à l'enquête ont donné une note de 7,7/10 à l'énoncé qui dit que « L'Espace des Possibles (tiers-lieu) m'offre des opportunités de partager des objets ou des connaissances » (n=70). **35% des personnes qui donnent, partagent, prêtent ou empruntent des ressources mentionnent l'incidence positive de Solon sur leur comportement.**

*« [...] nous sommes très heureux d'avoir un lieu qui nous correspond, cela donne à notre groupe de la stabilité, un potentiel d'expansion et la possibilité d'un certain enracinement local. »*

En 2023, plusieurs organismes regroupés sous le chapeau des Ateliers de la transition ont fait l'acquisition d'un nouveau bâtiment qui accueille désormais le nouvel Espace des Possibles de La Petite-Patrie en plus d'une panoplie d'autres usages en cours ou à venir (logements sociaux, bureaux, cuisine partagée, atelier de réparation de vélo, espace de diffusion et média lab, etc.)

## **Comment cheminer vers une réduction de la dépendance à l'auto et encourager l'utilisation d'options alternatives en mobilité**

Le récit de cette transformation à l'échelle des quartiers continue de s'écrire, jour après jour. Quelques indices nous permettent de croire qu'**on avance vers une réduction des besoins de déplacement en auto et hors quartier même si nous disposons encore de peu de données pour en faire la démonstration**, à ce stade-ci.

Plusieurs initiatives visant à simplifier et à diversifier l'offre en mobilité sont déployées et répondent aux besoins et attentes des montréalais.es. On dénote également une augmentation croissante de l'utilisation d'alternatives à l'auto-solo dans plusieurs quartiers

montréalais. Le rapport à l'auto-solo de la population montréalaise semble être en train de se transformer, ce qui pourrait changer le visage de la métropole et l'amener à se rapprocher de ces intentions en matière de transition socio-écologique.

### Les besoins de déplacement en auto et hors quartier sont réduits

On constate que l'incidence du projet LocoMotion est considérable sur la réduction de l'utilisation de l'auto chez les participant.es. On sait que la moitié des répondant.es issu.es du public-cible de Solon possèdent une automobile (non-électrique) (54%) et 96% d'entre eux.elles possèdent un permis de conduire (n=587 à 722). Pour les participant.es à LocoMotion, **56% des répondant.es affirment que le projet leur permet d'utiliser moins l'automobile, surtout pour des usages ponctuels** (n=217). Interrogé.es sur la nécessité de posséder une automobile personnelle, 67% des répondant.es affirment que c'est peu ou pas nécessaire de posséder ce bien. Parmi ces mêmes répondant.es, **37% disent que LocoMotion a assez ou beaucoup contribué à juger peu ou pas du tout nécessaire la possession d'une automobile personnelle.**

*« J'ai beaucoup apprécié le défi sans auto qui m'a permis de démarrer avec LocoMotion. »*

### L'offre en mobilité est diversifiée, simplifiée et intégrée

Afin de réduire les besoins de déplacement en auto (en particulier l'auto-solo) et, conséquemment, limiter les émissions de GES liées à la mobilité, les projets en mobilité de MeC mènent des actions visant à diversifier et simplifier les options en mobilité, avec l'intention de les rendre davantage inclusives et équitables.

L'intégration des différentes options en mobilité, via une même plateforme servicielle, est également l'un des souhaits du projet Mobilité intégrée de l'ARTM. Sept (7) groupes de discussion avec un total de 48 participant.es ont permis d'explorer les besoins et attentes envers une éventuelle plateforme de service de mobilité intégrée ainsi qu'un système billettique simplifié.

#### Pour le projet Mobilité intégrée de l'ARTM

A travers les différents sous-projets qui composent ce grand chantier, Montréal en commun a soutenu l'expérimentation de la lecture et la recharge de la carte Opus avec un téléphone intelligent. Dans la dernière année, Montréal en commun a soutenu financièrement **plusieurs phases de tests auprès d'environ 12 000 utilisateurs.trices** afin d'évaluer la fonctionnalité d'achat et de recharge de titres de transport à partir d'un mobile. Les résultats des différents tests sont concluants en ce qui a trait à la simplicité de l'utilisation de cette nouvelle fonctionnalité.

Les entrevues individuelles menées à l'été 2023 par la Fabmob Québec démontrent que la moyenne de l'expérience générale lors du test de prototypage de la fonctionnalité de recharge est de 9/10. L'ensemble des participant.es affirme que de procéder à l'achat de titres pour leur carte Opus via l'application Chrono est un processus rapide et **14/15 participant.es se sentaient pleinement en confiance pour réaliser l'achat demandé lors des tests**. Quelques irritants ont toutefois été observés, notamment le fait qu'il n'est pas facile et intuitif de repérer la fonction d'achat de titres de transport sur la page d'accueil

Chrono (6/11 participant.es) et que la plupart des participant.es (10/11) n'ont pas compris l'icône de la main pour débiter le processus d'achat.

Un sondage a ensuite été mené en octobre 2023 auprès de 1 333 usagers.ères annuel.les du transport collectif qui font des achats en ligne pour évaluer un prototype de la fonctionnalité d'achat et d'ajout des titres de transport dans l'application Chrono. L'évaluation ne dénote **aucun enjeu de compréhension au niveau des écrans présentés** (le pourcentage de compréhension oscille entre 89% et 98%). D'ailleurs, **79 % des répondant.es mentionnent avoir l'intention d'utiliser cette fonctionnalité de l'application Chrono.**

Une première phase de test appelé « Alpha » a été effectuée au début de 2024, via l'application Spirtech. Lors de test, 93% des participant.es ont réussi l'exercice de recharge de sa carte OOUS avec son cellulaire (n=1634) et 95% ont réussi à valider leur titre de transport dans le réseau (n=1428). Le sondage révèle que **92% des répondant.es trouvent que l'achat et l'ajout de titres de transport est simple** (n=1634).

Lors de la seconde phase de test appelée « Beta », la même fonctionnalité a été évaluée sur une version bêta de l'application Chrono. Les résultats démontrent que **88% des répondant.es ont trouvé que la fonctionnalité est simple** (n=3212). L'exercice de recharge de la carte OPUS via son mobile est réussi par 89% des participant.es (n=3212) et 94% d'entre eux.elles ont réussi la validation de leur titre par la suite (n=2688).

Lors du lancement officiel de la fonctionnalité de recharge de la carte OPUS sur Chrono le 10 avril 2024, on observe une **hausse de 1700% des téléchargements entre 9 et 10 avril** pour un total de 28 748 nouveaux téléchargements le 10 avril et un record de 92 447 téléchargements le 11 avril 2024.

### Projet Mobilité de quartier

La diversité des actifs de mobilité (autos, vélos-cargos, remorques en partage, etc.) qui sont rendus disponibles grâce au projet LocoMotion contribuent à ce que l'offre de mobilité soit davantage diversifiée dans 9 quartiers montréalais. Parmi les actifs en mobilité qui sont présentement en partage (en date de mars 2024), on retrouve:

- 81 remorques partagées
- 24 vélo-cargos
- 35 vélos réguliers
- 118 autos privées

*« Grâce à Solon, j'ai accès à des vélos et des remorques et je peux redonner au reste de la communauté..»*

Les diverses activités et projets menés dans le cadre du volet Mieux vivre avec moins d'auto de MdQ visent également à diversifier l'offre en mobilité, en encourageant une mobilité active, partagée et collective dans plusieurs quartiers montréalais.

### L'utilisation des options en mobilité durable s'est accrue

En contribuant à la mise sur place d'une offre en mobilité diversifiée, simplifiée et intégrée,

les projets de MeC travaillent parallèlement à favoriser l'utilisation de cette offre en mobilité par les montréalais.es. Pour y arriver, des efforts ont été menés afin de bien comprendre les freins et incitatifs aux changements de comportement en mobilité (voir changement Les enjeux et besoins en mobilité sont mieux connus). Une multitude de projets ont été déployés dans différents quartiers à Montréal afin d'expérimenter des nouvelles façons de faire et tirer des apprentissages sur ce qui fonctionne pour favoriser une mobilité active et durable.

Parmi les projets phares qui y sont déployés, on retrouve bien évidemment le projet LocoMotion mais également plusieurs activités dans le cadre de Mieux vivre avec moins d'auto, telles que les défis vélo d'hiver, les balades à vélo pour femmes, les formations en mécanique de vélo, les rallye de vélo, les défis Partage une Auto, etc. Un [appel à projets](#) d'une valeur de plus de 100 000\$ a d'ailleurs été lancé à la fin 2023 afin de soutenir des projets citoyens qui favorisent l'utilisation d'options de transport actif et partagé.

Pour le projet LocoMotion, ce sont 4 442 réservations d'actifs de mobilité qui ont été complétées via la plateforme locomotion.app en 2023, pour une moyenne de 370 réservations par mois. À titre de comparaison, il s'agit d'une **augmentation de près de 20% du nombre de réservations par rapport à 2022** (3714 réservations, 310 réservations par mois, en moyenne).

Le projet **LocoMotion de Solon permet d'utiliser davantage le vélo pour 69% des répondant.es** à l'enquête 2023 du CERSÉ alors que **pour 56% d'entre eux.elles, LocoMotion permet d'utiliser moins l'automobile** (n=217). L'incidence de LocoMotion est plus considérable lorsqu'il s'agit d'un usage ponctuel du vélo et de l'automobile. L'impact est plus marginal sur le fait de marcher plus (25%; n=214) ou d'utiliser davantage le transport en commun (17%; n=216).

Pour ce qui est du Défi vélo d'hiver, on dénombre plus de 160 personnes ayant participé aux 3 éditions (2021, 2022 et 2023). **100 % des participant-es interrogées ont déclaré avoir l'intention de refaire du vélo d'hiver l'année suivante.**

Il faut cependant noter que l'enquête 2023 du CERSÉ démontre que **le public-cible de Solon est déjà un grand multimodal**. La moitié des répondant.es possèdent un abonnement à l'autopartage (52%) et, ou, au transport en commun (52%), alors que près du tiers (29%) a un abonnement au vélopartage. De plus, les taux de possession d'un vélo pour adulte (non-électrique) sont très élevés (92%) (n=587 à 722).

*« J'ai été initiée au vélo d'hiver à l'aide de l'équipement fourni et j'ai pu voir que c'était possible souvent de rouler à vélo l'hiver, sans problème. »*

*« J'ai pu emprunter de nouvelles pistes cyclables à Ahuntsic, chose que je n'aurais pas faite avec les enfants. Avant je ne faisais du vélo qu'avec les enfants au parc car j'avais très peur des voitures. Après notre sortie, j'ai osé sortir avec eux en vélo dans le quartier. »*

## SECTION 3. Les principaux changements observés pour les projets transversaux en données et expérimentation réglementaire dans Montréal en commun

### Section 3.1 Les principaux changements observés pour le Chantier de la gouvernance de données dans Montréal en commun

Le [Chantier de la gouvernance de données](#), piloté par Nord Ouvert, a comme objectif principal d'épauler les différents partenaires de Montréal en commun dans la compilation, gestion et production des données pour qu'elles puissent servir aux fins voulus par les partenaires mais aussi, pour leur aider à respecter les principes de la gestion des données que s'est donnée la Ville de Montréal en matière de données ouvertes entre autres.

#### Des ressources et des données sont mutualisées

Dans le cadre du Chantier de la gouvernance des données, ce sont **48 ressources en français et 19 ressources en anglais qui ont été déployées** depuis le début du programme. Ces ressources ont été partagées avec l'ensemble de partenaires de Montréal en commun via différentes plateformes ou canaux de diffusion. De plus, certains partenaires ont mutualisé des ressources pratiques via un Drive partagé (Bibliothèque numérique des savoirs) ou via des études de cas.

Le portail de données en mobilité est encore en processus de démarrage. Toutefois, d'autres expériences de partage de données, comme Évaluation en commun ou des ententes de partage de données entre partenaires, mutualisent des données. Nord Ouvert accompagne les trois partenaires sur douze qui ont conclu des ententes de partage grâce à des ressources produites sur les fiducies d'utilité sociale (FUS) de données ou des partenariats de données.

#### Les principes de gouvernance des données sont mieux compris + La collecte, le partage et la valorisation des données centrées sur l'humain se sont améliorés

Pour estimer si les partenaires contribuent ou non à l'avancement vers les changements mentionnés plus haut, l'équipe de Nord Ouvert a évalué dans quelle mesure les partenaires intègrent la totalité des actions juridiques et éthiques du cadre de la gouvernance de données. Parmi les partenaires de Montréal en commun, un échantillon réduit a été ciblé comme prioritaire pour l'amélioration de leur gouvernance de données, dû à la nature de leur projet et des données qu'ils gèrent. Six de ces partenaires ont accepté d'évaluer la maturité de leur gouvernance des données. **On constate que le niveau d'avancement vers une gouvernance des données est variable chez ses partenaires, puisque celui-ci se situe entre 20% et 67%.**

## Section 3.2 Expérimentation réglementaire

Avec le projet de [Laboratoire d'innovation civique pour l'expérimentation réglementaire](#) (LICER) de la Maison de l'innovation sociale (MIS), des acteurs.trices de la fonction publique, du secteur communautaire et de la population montréalaise se sont unis pour innover en matière de réglementation afin d'accélérer la transition socio-écologique à l'échelle municipale.

Les prochaines pages vous invitent à prendre connaissance des principales retombées des expérimentations menées dans le cadre de ce projet de Montréal en commun.

### Comment innover en matière d'expérimentation réglementaire dans un contexte municipal

Un des changements transversaux visés par Montréal en commun est que l'administration municipale montréalaise intègre les principes du programme dans ses façons de faire. Parmi lesdits principes, on retrouve notamment l'utilisation d'approches expérimentales et la collaboration entre plusieurs acteurs.trices dont les citoyen.nes visé.es par les initiatives. Le projet du LICER contribue de façon directe à ce grand changement.

#### Les obstacles réglementaires à l'innovation sont mieux connus

Le projet du LICER a grandement contribué à renforcer les connaissances sur les obstacles réglementaires à l'innovation. Se définissant comme un espace de recherche et de développement (R&D) autour de l'innovation réglementaire, l'intention du projet est d'activer et d'accélérer la transition socio-écologique à l'échelle municipale.

**Plusieurs connaissances et apprentissages issus des expérimentations ont été partagés et diffusés sous plusieurs formats différents, depuis le début du projet.** L'intention est de contribuer à la réflexion sur la réglementation municipale, de cerner les freins et identifier des leviers et, de partager des retours d'expériences sur des projets concrets, menés en partenariat.

À titre d'exemples, on retrouve :

- de nombreux cahiers d'apprentissages : [cahier 2020](#), [cahier 2021](#), [guide de 2022](#), [le retour d'expérience de 2023](#),
- des capsules-vidéos : sur le [projet en général](#), sur le [projet de serres de rue](#), [comment surmonter des freins réglementaires dans le projet de saillies citoyennes](#) ;
- des webinaires : sur [la démarche générale du LICER](#), sur [comment co construire avec la population citoyenne](#) ;
- une cartographie des freins à l'innovation réglementaire dans le contexte de la décarbonation des bâtiments de la Ville de Montréal (code d'urbanisme, code de la construction, etc.) ;
- l'identification des freins entre différents niveaux de compétences municipales (central vs arrondissement).

## Les conditions de succès à l'évolution/l'adaptation de la réglementation sont mises en place

Tout au long de l'année 2023, le LICER a évalué et documenté le projet de saillies, soutenu par Solon et porté par un comité citoyen qui cherchait à s'approprier l'espace public dans leur quartier, Ahuntsic-Cartierville, en aménageant des saillies à 12 intersections de rue.

Cette démarche a permis au LICER d'évaluer et de documenter de nombreux freins réglementaires issus du code de la sécurité routière ainsi que des freins opérationnels dans le modèle de gouvernance tripartite du comité de projet (population citoyenne, appareil municipal et société civile), comme en témoigne le [retour d'expérience du projet](#). **Des apprentissages ont été partagés quant aux paramètres à considérer et aux conditions de succès à mettre en place pour reproduire un projet similaire.**

*« Dans le contexte de l'urgence climatique qui est le nôtre aujourd'hui, ce n'est pas une administration qui va pouvoir régler (les choses) toute seule. On va avoir besoin de la collaboration de toutes les parties prenantes, des résidents, des citoyens, des organismes, des entreprises qui sont sur un territoire. »*

*« (...) Ça prend aussi une capacité des agentes et agents techniques à aller chercher l'information et à avoir une posture de curiosité envers les nouvelles techniques qu'il faut intégrer pour mener à bien ces nouveaux projets. (...) Il faut le vouloir, on n'a pas toujours le temps de le faire. »*

Un second accompagnement, cette fois-ci auprès du Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTER) de la Ville de Montréal, est actuellement en cours dans le cadre du projet de décarbonation des bâtiments de la ville. **Des ateliers de co-création, réunissant 19 arrondissements montréalais et 3 services centraux œuvrant en urbanisme et en aménagement (environ 50 participant.es) ont permis d'explorer des solutions réglementaires** pour faciliter la décarbonation des bâtiments montréalais d'ici 2040.

**Deux articles réglementaires ont été prototypés, ainsi qu'une communauté de pratique interdisciplinaire en décarbonation**, qui orienterait les entités responsables de la réglementation à l'échelle municipale. Des expérimentations réglementaires sur ce thème sont prévues à l'automne 2024.

Afin que la coproduction des connaissances et que l'expérimentation réglementaire se poursuive après la fin du financement de Montréal en commun, un comité de gouvernance collaborative tripartite avec l'ENAP et le SPSPPO a été mis sur pied. Le souhait est de bâtir sur ce qui a été expérimenté dans les dernières années et que des avancées significatives puissent être faites dans les prochaines années en matière d'adaptation de la réglementation au sein de la ville de Montréal, en vue d'accélérer la transition socio-écologique de la métropole.