

8. LOCOMOTION

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR
MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

LOCOMOTION

INFORMATION

SITE INTERNET

<https://solon-collectif.org/actions/locomotion/>

FACEBOOK

<https://www.facebook.com/soloncollectif/>



C'EST UN COMMUN PARCE QUE...

- Type de commun : plateforme coopérative de mobilité
- Statut juridique : coopérative d'utilisateurs
- Gouvernance : gestion collective, code développé en mode *open source*

HISTORIQUE

Solon, OBNL fondé par des citoyen-ne-s en 2015, vise à développer des projets collectifs dans différents domaines. En termes de communs de mobilité à Montréal, Solon porte LocoMotion, un projet de partage de flotte à l'échelle d'un milieu de vie qui favorise les liens entre les gens. 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. Un élément central est la présence d'un gestionnaire de communauté qui travaille à cette optimisation de façon proactive et très proche du terrain et des gens.

Le projet LocoMotion est le résultat de deux démarches parallèles qui ont convergé. D'une part, dans le cadre de la démarche Nos milieux de vie (NMV) dans l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie (2016-2018) (voir la fiche 5 sur le projet *Nos milieux de vie!*), plusieurs projets ont vu le jour, naissant des envies des citoyens de ces milieux et de la capacité de Solon à soutenir ces projets. D'autre part, fin 2017, les membres du comité mobilité de Solon ont émis l'idée d'un projet sur le partage des véhicules. Le projet LocoMotion a ainsi émergé de l'union de ces travaux. Au printemps 2018, un prototype du projet a été testé dans 3 milieux de vie pilote qui se sont partagés des voitures et des remorques à vélo. Il a permis de tester les éléments clés du système proposé afin de déployer une version améliorée lors de la phase suivante. À l'automne 2018, la formule complète du projet est lancée (projet pilote). Ce projet pilote va se tenir jusqu'à la fin de l'année 2019. Un des objectifs est de déterminer les conditions de pérennisation et de déploiement dans d'autres territoires.

Le projet LocoMotion propose à ses participants l'accès à des véhicules partagés : voitures et 2- ou 3-roues (remorque à vélo, 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, ou encore à la ville). Dans le cadre du projet-pilote, les voitures sont toutes de propriété individuelle. Une plateforme simple a été construite avec des modules existants (ex : Agenda Google, cadenas intelligents Noke, Intranet) afin de tester l'approche. Le développement d'une plateforme numérique plus évoluée est à l'étude. Une première version devrait être disponible à la fin de 2019.

Le système se déploie à l'échelle du milieu de vie (dans un rayon de 500 à 750 m, comptant de 5000 à 10 000 résidents). Dans chaque milieu de vie, une personne référente (personne de Solon qui accueille les personnes dans le milieu de vie et répond à leurs questions, favorise la création de lien social et le sentiment d'appartenance au projet) et un ou plusieurs ambassadeur(s) (participant de LocoMotion souhaitant s'impliquer plus) jouent le rôle de gestionnaire de communauté. Pour rejoindre un grand nombre de participants, des activités d'information et de sensibilisation ont été menées dans les milieux de vie pilote. Différents outils de vulgarisation ont également été créés afin de favoriser la compréhension du projet. Les participant-e-s peuvent aussi contribuer au développement du projet pour devenir des agent-e-s de changement dans leur communauté.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIAT

Le projet a reçu une subvention de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et a bénéficié du budget NMV. La Coopérative de solidarité Carbone a contribué en nature dans le projet par le biais de son laboratoire Mobis, lui-même financé en partie par l'Arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie (qui souhaite permettre l'expérimentation de la mobilité dans Rosemont).

Comme pour ses autres projets, Solon a structuré, dès le début du projet, un partenariat avec des organismes de recherche pertinents. Dans le cas de LocoMotion, Solon travaille avec la Chaire de mobilité de Polytechnique ainsi qu'avec la CÉRSE.

Pour la mise en place du projet pilote, Solon a développé des partenariats avec des commerces locaux qui peuvent jouer un ou plusieurs rôles : point de retrait pour les items nécessaires aux nouveaux participants (pièce fixe pour les remorques à vélo, carnet de bord des voitures, etc.), « parrainage » de la remorque qui est stationnée devant chez eux, et/ou lieu de rencontre. D'autres commerces seront également approchés en vue du redéploiement des remorques et des nouveaux vélos au printemps 2019.

Enfin, il faut noter que le projet a été rendu possible par la capacité de Solon à établir un partenariat avec Desjardins Assurances. En effet, l'absence de produit d'assurance adapté à ce type de projet a été un frein majeur à l'expérimentation, et la capacité de Desjardins Assurances à concevoir rapidement un produit innovant, pour un projet initial de petite ampleur, a été décisive. Solon poursuit aujourd'hui les discussions avec Desjardins pour continuer à améliorer le produit.

Actuellement, Solon a établi une grille de tarification simple, qui s'applique à l'ensemble des utilisateurs. Le calcul a été fait pour couvrir les coûts de manière la plus équitable possible, sans générer de profit. Pour les 2- et 3-roues, l'utilisation est gratuite dans un premier temps. Cette grille de tarification va évoluer pendant le projet pilote et au-delà, afin de s'intégrer de plus en plus dans une logique de commun et de permettre la pérennité du projet. De plus, 3 sources de revenus sont considérées pour favoriser la pérennité du projet: une tarification à l'utilisation; l'accompagnement des municipalité qui voudraient implanter ces solutions sur leur territoire; et la recherche de subventions pour poursuivre le développement du commun.

IMPACTS ET RETOMBÉES

Depuis le début de sa mise en oeuvre en 2018, LocoMotion évolue positivement à plusieurs niveaux :

Indicateurs sur l'ensemble du projet	Prototype (printemps 2018)	Pilote (septembre 2018 – mars 2019)
Nombre de milieux de vie	3	3
Nombre de ménages participant	29	55
Nombre de ménages ayant réalisé un prêt/emprunt	23	38
Nombre de voitures (participants)	3	12
Nombres de vélos électriques (participants)	0	2
Nombres de remorques (Solon)	3	6
Nombre de prêts de voitures	11	27
Nombre de prêts de remorques	38	0 (trop tard dans la saison – hiver)
Municipalités avec un groupe local SOM Mobilitat	5	20

Les impacts et retombées du projet LocoMotion ont des composantes à la fois environnementales et sociales. Ce projet permet d'augmenter les interactions sociales, de se nourrir humainement des occasions créées par le projet, et de renforcer le tissu social et le sentiment d'appartenance à son milieu de vie, ainsi que de sensibiliser les participants à d'autres habitudes de vie. C'est aussi 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. Par exemple, un répertoire de partage d'objets a été développé via l'intranet dans chacun des milieux de vie, ainsi qu'un système de communication directe pour que tous les participants puissent échanger facilement. Un effet collatéral du projet concerne également la réduction des dépenses subies par les ménages en lien avec la mobilité et l'augmentation des dépenses locales.

De plus, l'approche a été documentée afin de pouvoir être adaptée et reproduite à d'autres milieux de vie à Montréal et au Québec, et le projet suscite beaucoup d'intérêt en dehors des zones pilote. À plus grande échelle, en termes de mobilité, il participera donc à la résolution de divers enjeux spécifiques (émissions de gaz à effet de serre, diminution de voitures et de kilomètres parcourus, diminution du nombre de voitures/ménage, etc., diminution de la dépendance à l'automobile) qui ont des conséquences positives sur la protection de l'environnement. À terme, la multiplication d'un tel projet participerait à la création progressive d'un modèle de la transition écologique pour les milieux de vie de Montréal et au Québec.

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Le lancement de LocoMotion a été **intensif en main d'œuvre**, puisqu'il n'y avait pas de plateforme dédiée (google agenda, inscriptions, cadenas électronique). Certains problèmes techniques ainsi qu'une difficulté à comprendre ou **s'approprier certains outils techniques** ont été rencontrés lors de l'utilisation des outils et semblent avoir compliqué l'emprunt (par exemple, la suite Google a été difficile à maîtriser pour les non initiés). Il est donc prévu de développer un outil de réservation dédié qui soit ainsi parfaitement adapté au système.

Un autre défi rencontré a été **l'absence d'un produit d'assurance dédié** pour le partage de voitures pour la phase prototypage. En effet, bénéficier d'un produit d'assurance adapté est une condition 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. Solon a démarché des assureurs pour résoudre cet enjeu et a **co-construit et mis rapidement sur le marché un produit dédié au projet** (en vigueur depuis le 1er septembre 2018, donc prêt pour la phase pilote).

Parmi les défis qui ont été rencontrés et sont encore d'actualité, notons l'importance de tenir compte de la **résistance au changement et de la difficulté à changer les habitudes des (futurs) participant·e·s**. Les leviers sont donc difficiles à activer pour un projet comme LocoMotion. La confiance entre participants est également un préalable pour qu'un tel système fonctionne, et **l'introduction de personnes inconnues au groupe « de base » représente tout un défi**, notamment pour les prêteurs de véhicules. De plus, la participation active doit être stimulée régulièrement (**effort de mobilisation**) afin de permettre aux participants de se familiariser avec les nouveaux outils du projet et d'intégrer de nouvelles habitudes dans leur quotidien. Il faut également **s'assurer d'une disponibilité suffisante des véhicules**, sinon les participant·e·s pourraient se décourager et abandonner après un certain nombre d'échecs. Enfin, **la définition du milieu de vie revêt une réalité différente selon les individus**, et les frontières utilisées pour la mise en place d'un tel projet ont un aspect arbitraire et ne peuvent être considérées comme rigides.

À long terme se posent les questions de **l'autonomisation des communautés de partage**, du **développement du modèle d'affaire**, ainsi que de **l'identification des conditions de pérennisation**.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

Plusieurs des défis rencontrés sont aussi des apprentissages en soi (**assurance, mobilisation des participants, simplification des outils techniques** pour qu'ils permettent toujours une spontanéité, entre autres), et les phases prototype et pilote du projet ont permis de répondre à certains défis et d'en tirer les apprentissages pour la suite.

Tout d'abord, **l'échelle du milieu de vie constitue un élément important de la création de la confiance** nécessaire au fonctionnement du système. Le contact direct humain et la confiance ont permis de contourner les problèmes techniques. La **dimension locale du projet est un facteur de succès** potentiel, tout comme la **mobilisation et l'accompagnement continu des participant·e·s**. En outre, les phases prototype et pilote du projet ont montré l'importance de la présence de citoyens-meneurs, autour desquels gravitent le projet et la mobilisation. **Le rôle d'ambassadeurs et d'ambassadrices est donc primordial** pour permettre une adhésion optimale au projet dans les milieux de vie concernés.

Un porteur de projet, comme Solon, joue un rôle primordial pour favoriser la prise en main des outils et créer des liens de confiance (et servir de tiers de confiance pour les utilisateurs). La **tenue d'ateliers de démarrage adaptés au niveau technologie** pour les participant·e·s ainsi qu'un support plus régulier sont des facteurs de réussite pour l'adoption d'un tel projet.

Enfin, la **mise à disposition des actifs de mobilité** est une des clés du succès d'un projet de partage de véhicules : même si dans un premier temps l'utilisation est faible, l'option du partage doit devenir une véritable option et ne pas être seulement temporaire ou ponctuelle. Le projet doit **faciliter au maximum la ou les premières utilisations du système** afin de briser la barrière du premier kilomètre et les facteurs psychologiques associés.

AUTEUR·E·S DE CETTE FICHE

Camille Butzbach – M. Sc. A. : Aménagement de l'Université de Montréal. Agente de recherche et coordinatrice du chantier « Milieux de vie » à la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique, détachée principalement au sein de l'organisme Solon

Bertrand Fouss : Co-fondateur et président de Solon Collectif, un OBNL qui accompagne l'action citoyenne dans le déploiement de projets collectifs. Directeur Stratégie et Solutions d'affaires à la Coop Carbone

Pour consulter l'ensemble de fiches : <http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/>

