

JUIN 2023



Climat municipalités

**Mobilité de quartier, axe mobilisation
et offre de solutions alternatives.**



Table des matières

INTRODUCTION	3
• Mandat	3
• Contexte d'implantation	4
• Solon	4
LOCOMOTION	6
PROGRAMME DE MISE À L'ESSAI DES ALTERNATIVES	18
• Défi Partage une auto	20
• Accompagnement au vélo d'hiver	24
• Mécano de quartier	30
PROJETS D'INCLUSION ET DE PROTOTYPAGE	32
• Notre voisinage	33
• Les Navettes	39
• Étude Saint-Benoît	45
CONCLUSION	53

Texte : L'équipe de Solon
 Conception graphique : Clémence de Malglaive
 Illustration : Marie Levieil



Introduction

Mandat

En 2020, l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville reçoit une subvention Climat municipalités-Phase 2, afin d'entamer un projet-pilote qui vise la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) par la réduction de l'usage de l'auto individuelle. L'arrondissement Ahuntsic-Cartierville réalise le projet en adoptant une approche intégrée visant à mobiliser la population d'un quartier vers cet objectif.

Le projet pilote de 3 ans est mené avec trois partenaires et avec l'appui financier du gouvernement du Québec. Dans le cadre du projet « Mobilité de quartier pour la réduction de l'auto-solo », l'arrondissement s'associe à l'organisme Solon et à deux partenaires de recherche, le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ) du Collège de Rosemont et la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal.

Le cœur de l'expérimentation du projet consiste à mettre en place plusieurs communautés de partage de véhicules et de mesurer le potentiel de réduction des GES de cette innovation sociale qui s'inscrit dans le développement de l'économie de partage. Afin que la mobilisation citoyenne engendre un transfert modal significatif et durable, nous avons fait l'hypothèse qu'elle doit être accompagnée de deux autres types d'intervention : des nouveaux aménagements physiques (ex : pistes cyclables quatre saisons, pôles de mobilité, sécurisation autour des écoles) et une offre de solutions de mobilité alternatives (ex : vélos électriques, vélos cargos, partage de véhicules). L'évaluation des résultats sera réalisée en continu par un programme de recherche mené avec la Chaire Mobilité (Polytechnique Montréal) et le CÉRSÉ (Collège de Rosemont).

Solon porte l'axe mobilisation et l'axe offre de solutions de mobilité alternatives. Solon s'est donné la capacité de tester de nouvelles approches de mobilisation des citoyens, en particulier par la mise en place de voisinages LocoMotion. En partenariat avec les organismes locaux,



un plan plus large de mobilisation et d'appropriation citoyenne des alternatives de mobilité ont été déployés sur le territoire, incluant communications, événements, formations, séances de co-construction et « défis mobilité ». Un effort particulier a été mis sur l'inclusion des aînés et des familles avec enfants. Un fonds de prototypage a été créé pour saisir quels solutions en termes de mobilité sont adaptés pour le secteur Saint-Benoît.

Dans le cadre de la subvention Climat municipalités, le territoire couvre les codes postaux H2N, H2M, H2C et H3L. Le secteur est délimité au nord, par la rivière des Prairies, au sud, par le chemin de fer, à l'est, par l'avenue Papineau et à l'ouest, par le chemin de fer.

Les principaux résultats visés pour Solon sont l'adoption de nouveaux comportements relatifs à l'offre de solutions de mobilité, ainsi qu'un renforcement des liens sociaux et l'engagement dans les communautés mobilisées. Ces résultats ont contribué à renforcer la résilience des communautés et donc leur capacité d'adaptation.

Contexte d'implantation

Bien que le projet a été lancé en pleine pandémie, l'ensemble des actions prévues dans le cadre Climat municipalités ont été possibles grâce à la collaboration et l'innovation de 3 partenaires indispensables : l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, les groupes citoyens et Solon. Ces forces rassemblées rendent possible la co-construction de projet, l'expérimentation de nouvelles pratiques et l'implantation de mesures propices à une mobilité de quartier qui mise sur la proximité.

Un arrondissement engagé

L'approche de l'arrondissement est novatrice, car elle permet aux citoyen-ne-s d'avoir une tribune pour partager leurs connaissances et leurs enjeux. On observe aussi que l'arrondissement facilite la mise en place des projets citoyen-ne-s. Elle est à l'écoute et à l'affût d'initiatives citoyennes en lien avec la démotorisation. Le projet Mobilité de quartier

de Climat municipalités s'insère donc à la suite du Plan Local de déplacement 2019 qui a été élaboré en co-construction avec différents citoyen-ne-s.

La coordination du projet et les comités de travail menés par l'arrondissement ont permis aussi un avancement et une cohérence entre les partenaires. De plus, les efforts de communications conjointes avec l'arrondissement et Solon ont permis de légitimer de nouvelles pratiques en mobilité durable.

L'expertise de l'arrondissement a été mise à profit aussi en contribuant à des expérimentations sur l'espace public avec le déploiement d'abris pour les vélos et remorques en libre service. Un autre élément important qui augmente le succès de nos actions est l'arrivée de nouveaux liens cyclables. Cela a rendu possible des projets tels que le vélo d'hiver, en montrant qu'il est sécuritaire et possible de rouler en ville l'hiver.

Enfin, tout au long des 3 dernières années, l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville a fortement contribué à accélérer la mobilisation de la communauté autour des enjeux de mobilité.

Tissu citoyen engagé

Déjà en 2020, plusieurs groupes de citoyen-ne-s sont présents dans le quartier : Mobilisation environnement Ahuntsic Cartierville, Feedback, Youville Mtl, Groupe actif fleury-Ouest. Ces groupes ont bien accueilli les activités de mobilité et ils ont contribué à la co-construction des activités. C'est alors, que la mobilisation a été amplifiée par leur enthousiasme et leur connaissance des besoins, enjeux et envies du quartier.

Solon

Solon est un organisme montréalais à but non lucratif qui accompagne des quartiers et des groupes citoyens dans leurs projets de transition socio-écologique.

L'organisme est depuis devenu un acteur phare de l'innovation sociale et de la Transition socio-écologique à Montréal notamment à travers la mise

en œuvre des projets de Mobilité de quartier et sa grande capacité à la mobilisation citoyenne.

En 2020, l'équipe et les activités de Solon s'agrandissent grâce à deux financements majeurs : le financement avec la Ville de Montréal pour le Défi des Villes intelligentes (Montréal en commun) et le financement avec l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville via la subvention Climat municipalités. Ces 2 financements soutiennent Solon pour développer des quartiers à échelle humaine et développer des solutions de mobilités alternatives.

Mobilité de quartier veut, entre autres, repenser ensemble nos déplacements personnels et commerciaux. Mobilité de quartier est réalisé dans le cadre de la communauté d'innovation pilotée par la Ville-centre, Montréal en commun, ainsi qu'avec l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville sous le financement de Climat municipalités.

À travers cette démarche, Solon vise à réduire les besoins de déplacements émetteurs de gaz à effet de serre (GES) par le lien entre voisin-e-s, la création de communs, les défis mobilité et le transport actif (marche, vélo et autres). On se concentre sur les enjeux locaux de déplacements à travers plusieurs activités et expérimentations avec les citoyen-ne-s et partenaires locaux.

C'est donc depuis plus de 3 ans que Solon agit comme levier dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville pour encourager les citoyen-e-s, les groupes citoyen-e-s et les entités locales à adopter de nouveaux comportements.

Afin que le projets d'accompagnement Solon engendre un transfert modal significatif et durable, Solon s'engage à :

- ▶ Maximiser l'ampleur, la diversité et l'efficacité de la participation des citoyen-n-e-s ;
- ▶ Augmenter la capacité d'action et d'appropriation de tous et de toutes sur les enjeux de mobilité ;
- ▶ Encourager l'adoption de solution de mobilité active qui permet de réduire la dépendance à l'automobile de façon pérenne et de limiter l'acquisition d'automobiles individuelles.

Un aspect essentiel et transversal à la démarche de Solon est l'intégration du projet dans le tissu local et l'arrimage avec les initiatives existantes :

- ▶ Mobiliser : faire connaître et faire participer citoyen-ne-s, groupes citoyen-ne-s, arrondissements et OBNL aux projets de mobilité.
- ▶ Co-construire : partir des enjeux et besoins pour co-construire avec les partenaires locaux une solution adaptée à chaque quartier. S'offrir la possibilité d'expérimenter, d'apprendre et d'adapter les projets.
- ▶ Renforcer et accompagner : collaborer et soutenir les projets existants ou en émergence qui visent des objectifs similaires afin, d'un côté, de faire levier sur la démarche pour renforcer ces projets et, de l'autre côté, renforcer la capacité de mobilisation de la démarche en misant sur la multiplicité des opportunités d'implication.

L'équipe Solon est composée de 29 personnes, dont 7 travaillent dans le quartier Ahuntsic. Dans le cadre de Climat municipalités, une seule employée a piloté les divers projets, mais c'est grâce à l'immense travail d'équipe, les divers outils et opportunités développés par Solon que l'ensemble des activités ont été réalisées avec succès. Notons que la création d'un tiers lieu, l'**Espace des Possibles** dans Ahuntsic a fortement contribué à la mobilisation en offrant un lieu de rencontre entre citoyen-ne-s et les diverses manifestations humaines du quartier.

LocoMotion

LocoMotion est le projet phare offrant des solutions de mobilité alternatives. **À la fois axé sur le lien et l'engagement social, LocoMotion vise à développer des outils pour favoriser l'appropriation collective de la démotorisation dans les quartiers.** Ancré au sein de plusieurs quartiers de Montréal, le projet vise à éveiller les consciences et changer les habitudes de mobilité afin de diminuer l'utilisation de l'auto-solo.

La première phase du projet LocoMotion Ahuntsic fut de rencontrer les citoyen-ne-s d'Ahuntsic pour connaître leur envie ou pas de participer au projet LocoMotion. Fortement accueillis par 100 personnes, Solon et l'arrondissement ont décidé d'implanter le projet en 2020.

L'objectif principal est de faire participer les résident-e-s d'Ahuntsic à LocoMotion en :

- ▶ Augmentant le nombre d'inscription et d'emprunts à LocoMotion
- ▶ Augmentant l'appropriation du projet via un comité citoyen
- ▶ Augmentant les changements d'habitudes en offrant des solutions alternatives



La plateforme numérique de partage d'autos entre voisin-e-s, de remorques à vélos, de vélos électriques et de vélos cargos électriques Locomotion. app a été lancée dans Ahuntsic le 12 mars 2020. Pendant les 3 ans, plusieurs itérations ont été faites pour améliorer l'outil. Une équipe de 3 développeurs travaillent à rendre l'expérience d'emprunt et d'implication simple et efficace.



Au printemps 2020, nous avons fait l'achat des premiers véhicules LocoMotion! Nous avons trouvé des personnes qui veulent héberger les vélos électriques à côté de leur maison.



Exemple d'une installation des vélos chez les participant-e-s.

Au printemps 2021, de nouveaux vélos sont mis en service grâce à la subvention de la Ville de Montréal (Montréal en Commun). On compte donc maintenant beaucoup de vélos et remorques dans Ahuntsic, un total de 27 véhicules LocoMotion.



Pour le volet auto, nous avons prévu un porte-à-porte de 10 000 portes, mais les mesures imposées par la pandémie ont annulé cette activité. Nous avons donc opté pour un publipostage de 10 000 portes avec un dépliant qui présente les vélos, remorques et l'option partage d'auto entre voisin-e-s. Pour inciter les gens à s'inscrire, nous avons fait un concours "**Mettez votre auto sur LocoMotion et courez la chance de recevoir 1 des 3 bons d'achat dans les commerces du quartier**". À la fin du concours, nous avons trouvé les 8 premières autos LocoMotion! C'est à travers le **Défi Partage une auto 2021** (ajout de 12 autos) et le **Défi Partage une auto 2022** (ajout de 10 autos), que nous avons réussi à recruter 30 autos LocoMotion.

Voir le projet Défi Partage une auto page 10.



En 2022, nous avons fusionné les 3 voisinages pour ouvrir le projet à un plus grand nombre. Le quartier LocoMotion est devenu le quartier Ahuntsic tel que défini pour le projet Mobilité de quartier. Nous sommes passés à un comité citoyen. Nous avons débuté l'installation d'abris Velo-Boxx au parc Henri-Julien et au parc Saint-Alphonse dans le secteur Youville.

Maintenant, en 2023, les cibles de participation et d'emprunt de vélos remorques sont atteintes. LocoMotion sera porté par un Ahuncycle, un OBNL actif dans le quartier qui a maintenant comme objectif de faciliter l'appropriation citoyenne de la gestion de LocoMotion (approbation des inscriptions, gestion de la flotte, communication via infolettre).

ACTIVITÉS RÉALISÉES LOCOMOTION 2020-2023

- ✓ **593 participant-e-s**
- ✓ **60 véhicules LocoMotion**
 - 15 remorques (6 Climat municipalités + 8 Montréal en commun)
 - 3 vélos électriques (3 Climat municipalités)
 - 5 vélos cargos électriques (2 Climat municipalités, 2 Montréal en commun)
 - 4 vélos cargos (1 Climat municipalités, 3 Montréal en commun)
 - 33 autos
- ✓ **4760 emprunts totaux**
 - 1635 emprunts de remorques
 - 2648 emprunts de vélos
 - 477 emprunts d'auto
- ✓ **15 abris LocoMotion**
 - 12 abris plateformes pour remorques
 - 2 abris doubles électrifiés Velo-Boxx
 - 1 abri en bois pour vélo cargo
- ✓ **Formation et accompagnement**
 - 4 rencontres Comité LocoMotion par année
 - 15 LocoResponsables (15 voisin-e-s qui prennent soin des vélos et des remorques)
 - 8 Activités de co-construction (Soutien logistique auprès de La Maison du Monde, Cycliste Solidaires, FEEDback et participant-e-s LocoMotion)
- ✓ **Activités de mobilisation**
 - 2 lancements de saison (grands événement de lancement)
 - 2 hivernages (activité de remisage de la flotte, café-muffin)
 - 2 Rétrofestives (activités de rétroaction)
 - 100 porte-à porte
 - 1 BBQ LocoMotion
 - 26 kiosques d'essai LocoMotion
 - 2 Foires des possibles
 - 8 ateliers, conférences et formations (enjeux de mobilité par voisinage, atelier réparation vélo, se préparer à l'hiver, partage d'objets, atelier sur l'estimation des coûts de sa voiture, échanges de bonnes pratiques et d'outils sur la mobilisation)
- ✓ **Outils de communication (dépliant, logo, site adapté à Ahuntsic)**
 - 8 infolettres
 - 1 concours
 - 1 publipostage (10 000 portes)
 - 3 publications journal des voisins
- ✓ **Mise en service et amélioration constante de la plateforme numérique de partage locomotion.app**





APPRENTISSAGES ET IMPACTS

Les apprentissages et impacts sont recueillis à travers les expériences et constats faites par la personne chargée de projet qui est aussi la personne chargée à la mobilisation. Toutes les actions ont été aussi guidées par les nombreuses recherches menées par le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CERSÉ) et la Chaire de mobilité.

Voici des études pertinentes qui ont guidé notre compréhension, nos apprentissages pour avoir un meilleur impact

- ▶ Chaire Mobilité. 2019. [Évaluation des impacts potentiels de la mise à l'échelle du projet Locomotion](#)
- ▶ CERSÉ. 2020. [Portraits des voisinages LocoMotion](#)
- ▶ CERSÉ. 2020. [Analyse des résultats de l'étude 2020 auprès des ménages participants](#)
- ▶ CERSÉ. 2021. [Synthèse des questions ouvertes questionnaire LocoMotion 2020 - Ahuntsic](#)
- ▶ CERSÉ. 2021. [MOBILITÉ DE QUARTIER — Ahuntsic-Cartierville](#)
- ▶ CERSÉ. 2021. [Questionnaire mobilité de Quartier : réponses aux questions ouvertes](#)
- ▶ Chaire Mobilité. 2021. [Projet de recherche et développement – Projet Climat municipalités Ahuntsic-Cartierville – Accompagnement. Volet](#)
- ▶ CERSÉ. 2022. [MOBILITÉ DE QUARTIER- Ahuntsic-Cartierville rapport final](#)
- ▶ CERSÉ. 2022. [Questionnaire Mobilité de quartier 2022- Réponses aux questions ouvertes](#)

1 Voisinage versus quartier

Initialement, le projet a été conçu pour s'appliquer à une échelle de voisinage limitée. Plusieurs apprentissages au cours du projet ont finalement orienté l'action à l'échelle du quartier.

Les avantages de la notion de voisinage :

- ▶ Un voisinage: une zone d'environ 1 km, soit maximum 15 minutes à pied.

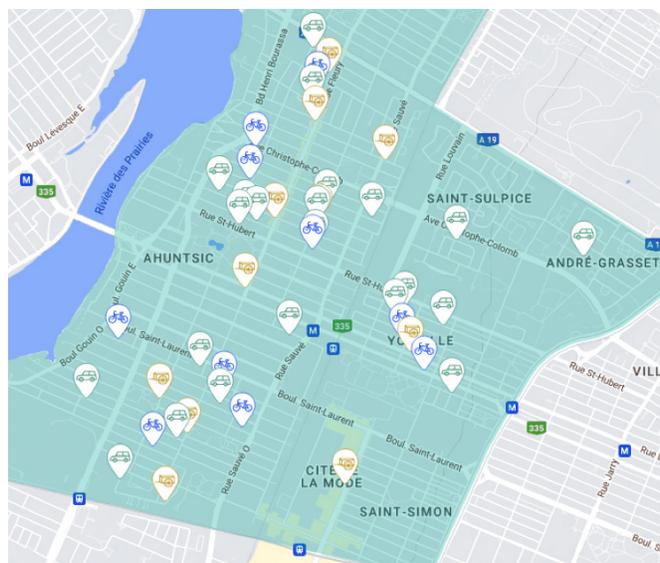
- ▶ Un voisinage est favorable à se déplacer à pied pour aller chercher les véhicules, favorable à créer des liens de confiance entre propriétaires d'auto et emprunteur-euse-s et surtout favorable à concentrer des efforts de mobilisation sur un territoire.
- ▶ Le voisinage est bénéfique pour l'implantation du projet. Au niveau de la mobilisation, car plusieurs personnes connaissent leur voisinage et proposaient des actions de mobilisation pertinentes.
- ▶ Le voisinage a été très bénéfique pour implanter les vélos car chaque voisinage avait la responsabilité de trouver des LocoResponsables.

Les enjeux de la notion de voisinage :

- ▶ Le voisinage n'est pas bénéfique puisqu'il exclut trop de personnes qui sont hors voisinage.
- ▶ Le voisinage n'est pas bénéfique car on ne pouvait pas emprunter des véhicules entre les différents voisinages.

Après discussion, les propriétaires d'auto sont ouverts à partager leur auto à l'ensemble du quartier Ahuntsic. Le lien de confiance se développe par la vocation humaine et communautaire du projet LocoMotion.

Nous avons donc opté pour un grand quartier que voici :



2 Volet vélo

En général, le vélo est considéré comme un loisir. Par contre, dans le cadre de LocoMotion, les vélos cargos électriques sont utiles pour les familles pour aller porter les enfants à l'école, à la garderie, pour des rendez-vous chez le médecin et/ou pour aller jouer au parc.

Du fait que Ahuntsic se situe complètement au nord, les vélos électriques ont été beaucoup utilisés pour se rendre au centre-ville ou au travail dans d'autres arrondissements.

Les vélos cargos électriques sont beaucoup plus utilisés que les vélos cargos non électriques. Un vélo cargo régulier permet de faire de courtes distances, tandis que le vélo électrique permet de faire de plus grande distance rapidement avec une plus grande charge.

Le voisinage Youville n'a pratiquement pas de commerces de proximité, il devient nécessaire d'avoir accès à des vélos pour les déplacements courants.

Pendant la saison estivale, les vélos LocoMotion ont été présents sur le terrain dans les parcs et espaces publics via des kiosques de démonstration. La présence récurrente a ainsi permis de développer des liens dans la communauté et de rejoindre des personnes peu présentes sur les réseaux sociaux. Ces moments ont contribué à accompagner les gens, particulièrement les femmes, à se sentir en confiance avec le vélo cargo.



Par contre, les vélos électriques demandent beaucoup plus de soin. C'est les résident-e-s, qu'on nomme les LocoResponsables, qui prennent soin des vélos. Ces personnes ont comme mission de faire connaître et de faire adhérer leurs voisin-e-s aux vélos et remorques LocoMotion. Ces LocoResponsables sont primordiaux au bon fonctionnement de LocoMotion. Avec notre soutien, c'est eux et elles qui s'occupent de vérifier le chargement des batteries et de sécuriser les vélos.

LocoMotion permet de démocratiser la pratique du vélo cargo ou du vélo électrique. Plusieurs personnes n'ayant pas les moyens financiers pour acheter un vélo ont pu avoir accès à des vélos qui sont très dispendieux.

3 Volet remorques

Les remorques sont utilisées pour aller à la pharmacie, au parc, à l'école, à la quincaillerie ou à l'épicerie.

Les grandes remorques peuvent transporter de grande chose tel qu'un BBQ!

Les remorques ont été beaucoup utilisées par les Cyclistes Solidaires et Feedback qui font de la livraison de denrées auprès des résident-e-s du quartier. Ville en vert a aussi utilisé les grandes remorques pour leurs jardins.

Les remorques LocoMotion sont conçues au Canada par la compagnie Wike. Les remorques sont très résistantes et bien adaptées pour un usage régulier. Des efforts de sécurisation ont dû être ajoutés pour ne pas se faire voler les roues.

La présence des remorques sur l'espace public est primordial pour faire connaître l'initiative. Les personnes s'inscrivent après avoir vu les remorques sur rue.

Les remorques pour enfant ont moins bien été utilisées. Nous imaginons que les parents vont souvent porter les enfants à pied, ou ils ont déjà en leur possession un banc de vélo, une girafe ou leur propre remorque.

4 Favoriser l'auto partage d'auto

En faisant l'usage des incitatifs, on a recruté 30 autos sur les 33 autos totales. C'est via le concours "**Mettez votre auto sur LocoMotion et courez la chance de recevoir 1 des 3 bons d'achat dans les commerces du quartier**" (ajout 8 autos), le **Défi Partage une auto 2021** (ajout de 12 autos) et le **Défi Partage une auto 2022** (ajout de 10 autos), que nous avons recruté 30 autos LocoMotion.



Mathieu, un membre du comité citoyens LocoMotion Ahuntsic nous raconte que le **Défi Partage une auto** a joué un rôle important dans l'augmentation des prêts de voitures dans le quartier : « Le nombre de voitures en partage a vraiment explosé en fin de saison 2021, suite au défi [...] et sûrement aussi attribuable au fait que le projet se faisait connaître de plus en plus, lentement mais sûrement. »

Les 2 freins des propriétaires qui partagent leur auto sont la difficulté à faire confiance à des inconnus et la peur du risque d'accident.

Les 2 freins des personnes qui empruntent les autos de leur voisin-e-s sont les contraintes d'horaires non compatibles et la peur du risque d'accident.

Pour dénouer la crainte "de faire confiance à des inconnus", le comité LocoMotion ainsi que l'équipe LocoMotion organise des d'activités sociales, des publications d'infolettres, des conférences et des ateliers.

Pour la crainte "d'horaires non compatibles", il faut travailler à ce que les autos soient plus disponibles les fins de semaine et/ou augmenter le nombre d'auto.

Le meilleur moyen pour passer outre les craintes, c'est l'accompagnement à l'autopartage via le **Défi Partage une auto**.

À noter que mettre son auto dans LocoMotion demande une grande confiance envers Solon/ LocoMotion et une grande volonté d'engagement et/ou de changement de comportement. Les incitatifs tels que des concours ou défis permettent réellement d'encourager les gens à passer à l'action.

L'idée de **Partage une auto** peut choquer les gens en premier lieu, mais l'idée fait son chemin. L'aspect entraide de quartier et l'aspect bonne pratique environnementale sont des motivations importantes.

Le cadre de LocoMotion (locomotion.app + assurances Desjardins) est rassurant et permet les emprunts réguliers.

5 Pertinence du volet auto

En 2021, le CERSÉ a fait un sondage pour le projet Climat municipalités auprès de 697 résident-e-s du quartier. Dans son rapport, (2021) [MOBILITÉ DE QUARTIER — Ahuntsic-Cartierville](#), à la page 68, une majorité de répondant-e-s trouvent que le volet auto de LocoMotion est un bon moyen pour limiter l'auto solo :

- ▶ 68 % des répondants jugent que le projet LocoMotion est pertinent pour limiter l'autosolo dans leur voisinage
- ▶ Les cyclistes sont 73 % à juger que LocoMotion est un projet pertinent pour limiter l'autosolo dans leur voisinage
- ▶ Les usagers du transport en commun sont 74 % à juger que LocoMotion est un projet pertinent pour limiter l'autosolo dans leur voisinage
- ▶ Même les automobilistes sont 65 % à juger que LocoMotion est un projet pertinent pour limiter l'autosolo dans leur voisinage

6 Volet mobilisation

Le travail de mobilisation sert à sensibiliser, informer, former et accompagner les gens afin qu'ils puissent passer à l'action. Les efforts combinés entre participant-e-s, le comité LocoMotion et Solon ont mobilisé un nombre impressionnant de gens qui utilisent d'autres méthodes que l'auto individuelle dans la ville. Nous sommes plus que satisfait du taux de participation au projet LocoMotion.

- ▶ La création du comité citoyen LocoMotion Ahuntsic est porteuse de liens et de réseautage pour bien faire atterrir le projet LocoMotion dans le quartier.
- ▶ Les personnes impliquées dans le comité LocoMotion ont grandement contribué à la mobilisation en passant des flyers, tenant des kiosques, en parlant de LocoMotion dans divers lieux, en montant une exposition photo, en organisant divers événements.
- ▶ Les nombreux kiosques qui ont eu lieu dans les parcs, à l'école St-Benoît, à la Station Youville et au marché d'Ahuntsic ont servi à dénouer les freins à la participation.
- ▶ Lors des événements, nous avons de la nourriture et du plaisir. Nous utilisons l'intelligence collective comme base de dynamique de groupe.
- ▶ Des moyens les plus puissants pour rejoindre une diversité de gens est le porte-à-porte. Lorsqu'on cogne à une porte, la réception est bonne, les gens s'intéressent à LocoMotion puisque le projet est communautaire et porté avec l'arrondissement. L'aspect projet "entre voisin-e-s" donne le goût aux gens de s'associer au projet. Lors du porte-à-porte, il est primordial d'aller avec un appel à l'action et/ou un incitatif. Par exemple, si la personne s'intéresse aux remorques, on lui donne une attache en lui demandant de s'inscrire.
- ▶ L'usage d'incitatifs est un moyen très efficace pour convaincre les gens à agir. On constate différents niveaux d'engagement dans la participation à LocoMotion. Les incitatifs sont nécessaires lorsqu'on demande à une personne de mettre son auto en partage avec ses voisin-e-s. Le niveau d'engagement est élevé, car la personne doit d'abord remettre en perspective son rapport à l'auto. Mettre son auto dans LocoMotion demande aussi plus d'organisation au niveau de la gestion de l'horaire partagé. Cela demande plus de temps pour répondre aux demandes et aux échanges de clé. Enfin, partager son auto nécessite aussi de bâtir des liens et une confiance entre voisin-e-s. Le concours "**Mettez votre auto sur LocoMotion et courez la chance de recevoir 1 des 3 bons d'achat dans les commerces du quartier**" a mobilisé les 8 premiers propriétaires d'auto LocoMotion. Des bons d'achats dans les commerces locaux ont été aussi tirés dans le cadre des **Défis Partage une auto**.
- ▶ La thématique du partage a suscité aussi beaucoup d'intérêt. On note qu'il est très difficile de faire vivre des projets de partage version numérique. **L'initiative Troc tes trucs**, qui a lieu à l'Espace des Possibles créée par une participante LocoMotion, est un excellent moyen pour faire vivre une communauté de partage.
- ▶ Comme le financement se termine, le comité doit maintenant mieux s'organiser pour prendre des responsabilités relatives à la gestion du projet (inscription, gestion flotte). La thématique des communs prend tout son sens, puisque le comité doit poursuivre la gestion ensemble du projet LocoMotion.

- ▶ LocoMotion est un outil de sensibilisation puisqu'il éveille les consciences en ouvrant la possibilité de faire autrement.
- ▶ LocoMotion est un projet mobilisateur car il est concret et inspirant.

7 Volet expérimentation des abris remorques et vélos

LES MODÈLES D'ABRIS DANS AHUNTSIC

Plateforme pour les remorques sur espace public



Abris double pour les vélos électrique dans le secteur Youville, au parc Nicolas-Viel et au parc Saint-Alphonse



Abris vélo cargo en bois



Abris pour vélo cargo adapté aux personnes à mobilité réduite au parc Louis-Hébert (voir section Navettes)



Pourquoi un abri? Pour répondre à des besoins de sécurisation (vélo + batterie), de stockage et d'électrification des vélos.

Pour les remorques, nous avons répliqué le modèle d'abri plateforme de Rosemont-La-Petite Patrie. Ces plateformes sont utilisées pour marquer l'espace des remorques et sécuriser les remorques. De plus, elles rendent visible le projet sur l'espace public.

Suite à un vol de vélo cargo dans une ruelle du secteur Youville, nous avons rapidement entrepris des démarches pour faire l'achat d'abris pour les vélos électriques dans Youville. Une recherche exhaustive nous a permis de cibler différentes options pour les abris à vélos. Nous avons décidé d'aller de l'avant avec les modèles Velo-Boxx dû au format le plus adapté, au prix compétitif et au joli design.

Les remorques installées dans les parcs sont vandalisées. Nous évitons donc le déploiement des remorques dans les parcs et zones plus éloignées de la densité.

L'abri en bois est un bon moyen à faible coût d'ajouter un élément de sécurisation pour les vélos. Il reste cependant difficile de trouver de l'espace pour les implanter.

L'implantation des abris Velo-Boxx n'a pas été possible sur des espaces de stationnement. L'arrondissement a préféré installer les abris dans le parc Henri-Julien, le parc St-Alphonse et le parc Louis Hébert.

Installer l'électricité dans les abris est complexe. La demande d'électrification se fait par l'intermédiaire d'un formulaire sur un site de la ville auprès de l'équipe du EESM (Direction de l'entretien de l'éclairage, des feux de circulation de la signalisation et du marquage). Par la suite, l'arrondissement reçoit une estimation des coûts et une fois l'approbation des coûts, l'équipe des cols bleus intervient sur le terrain. Pour le temps exigé, cela dépend des ressources disponibles et de la charge de travail (en moyenne 1 à 8 semaines de délai).

Comme les abris Velo-Boxx ne sont pas finalisés (juin 2023), nous ne pouvons pas relever des apprentissages sur son usage.



Le projet LocoMotion s'est développé rapidement, ce qui ne favorise pas toujours l'appropriation du projet par les participant-e-s. Le comité LocoMotion participe à certaines étapes du développement de projet, mais c'est difficile pour eux de saisir leur rôle. Pour la prochaine année, nous aimerions voir si nous pouvons mieux clarifier le rôle du comité et les responsabilités reliés.

On cherche toujours quelles sont les meilleures pratiques pour renouveler et recruter de nouvelles personnes dans le comité. Dans Petite-Patrie, le comité a fait une vidéo à deux reprises pour recruter des gens, et cela n'a pas porté fruit. Il faut peut-être penser à une série de mesures récurrentes pour favoriser l'inclusion de nouvelles personnes dans le comité.

Durant les trois dernières années, nous avons fait beaucoup d'événements et offert plusieurs portes d'entrées pour favoriser la participation. Cette technique est porteuse de mobilisation, mais elle ne favorise pas nécessairement l'inclusion de personnes marginalisées. On note qu'il est parfois préférable de s'allier aux activités d'un organisme que de faire de grandes activités dans les parcs.

Même si nos affiches promotionnelles et nos kiosques visent à être le plus inclusif possible, nous observons plusieurs freins avant de pouvoir utiliser LocoMotion, car les gens doivent :

- ▶ avoir confiance en Solon/LoCoMotion, c'est-à-dire connaître l'organisme et sa mission.
- ▶ savoir comment faire du vélo. On réalise avec le programme Toutes à Vélo, que plusieurs femmes ne sont pas familières à faire du vélo.
- ▶ avoir une certaine compétence numérique. Les emprunts se font via un outil numérique, certaines personnes ont besoin d'un soutien pour comprendre et accéder à cet outil.



- ▶ avoir un téléphone pour ouvrir les cadenas. Même si on offre une solution alternative que le téléphone (une puce), cela décourage certaines personnes à participer.
- ▶ avoir du temps pour s'inscrire et comprendre le projet.

La mobilisation pour le volet auto est plus difficile et complexe. Elle nécessite plus de temps et d'efforts. Une stratégie de mobilisation doit être dédiée au volet auto pour que le volet fonctionne.

Il n'est pas simple d'installer les abris vélos ailleurs que dans les parcs. Dans l'idéal, on aurait préféré occuper des places de stationnement.

Il n'est pas simple d'installer de l'électricité dans les abris. L'arrondissement devrait noter les bonnes pratiques pour faciliter les prochaines demandes d'électrification. L'électrification des espaces publics est un enjeu qui devrait être adressé par l'arrondissement.





IMPACTS



Le programme LocoMotion répond à un besoin réel en offrant des solutions alternatives pour les déplacements locaux et en favorisant l'achat à proximité. Il permet aussi de renforcer le capital social et de faciliter le développement de liens dans la communauté.

CHANGEMENT SUR LES HABITUDES DE MOBILITÉ

- 1 LocoMotion.app est un outil qui permet réellement aux gens d'emboîter le pas vers de nouvelles pratiques de mobilité. C'est un incitatif, car l'utilisation des vélos et remorques est gratuite, facilement accessible et accompagnée via un comité citoyen et Solon.
- 2 Bien que l'objectif est de valoriser le partage, l'équipe connaît 4 personnes dans le quartier qui se sont achetées des vélos cargos suite à l'essai des vélos LocoMotion.
- 3 Il y a plus de vélo cargo sur les pistes cyclables de Montréal.
- 4 En 2020, le CERSÉ a envoyé un questionnaire ([voir l'analyse des résultats ici](#)) aux participant-e-s LocoMotion. À la question "Merci de participer à LocoMotion! Nous aimerions savoir finalement si vous pensez que votre participation au projet aura un impact significatif sur les habitudes de mobilité de votre ménage?" Voici ce que certaines personnes ayant participé ont répondu :



« Oui, ça ajoute une option lorsqu'on a besoin d'emprunter une voiture. Par contre lorsqu'on veut partir plusieurs jours ça reste problématique. »

« Oui! Ça motive et confirme que nous ne sommes pas les seuls!! »

« Le vélo cargo et électrique sont plus faciles à ajouter dans mon quotidien, ils peuvent réellement remplacer l'utilisation d'une voiture pour parcourir une distance un peu trop longue à vélo parfois (aller au jardin botanique en famille ou faire un aller-retour rapide à mon travail qui est à 12 km de la maison par exemple). »



« J'utilise davantage mon vélo qu'avant. Je souhaite utiliser plus les remorques pour mes courses de proximité. »

« Oui : réduction de quelques-uns de mes transports en auto, possibilité de vendre mon auto ouvre l'esprit de mon entourage? »



« Oui, le réflexe de prendre le vélo est beaucoup plus présent pour tout type de sortie. »

« Oui, les enfants apprennent que le vélo est un mode de transport en soi, et non seulement une activité. Ils sont aussi dans un mode de vie où on fait presque tout à pied, ce qui n'était pas mon cas à leur âge, dans un autre quartier. »





MOBILISATION

- 1 Forte utilisation de la flotte LocoMotion.
- 2 Un comité LocoMotion qui s'implique dans LocoMotion.
- 3 Les personnes impliquées au tout début dans les comités LocoMotion sont désormais aussi impliquées dans d'autres initiatives du quartier. LocoMotion a donc été l'initiateur d'ambassadeur-trice-s qui développent actuellement d'autres projets collectifs citoyens. On note donc une augmentation du nombre de citoyen-ne-s qui s'impliquent à travers des projets collectifs sociaux et environnementaux pour le quartier.
- 4 L'exemple de LocoMotion Ahuntsic inspire d'autres quartiers à adopter LocoMotion. Le Plateau Mont-Royal, le Sud Ouest, Verdun, Hochelaga-Maisonneuve, Ville-Marie et Villeray Saint Michel débute le projet LocoMotion en 2023.



“Les enfants apprennent que le vélo est un mode de transport en soi, et non seulement une activité. Ils sont aussi dans un mode de vie où on fait presque tout à pied, ce qui n'était pas mon cas à leur âge, dans un autre quartier.”

“Nous avons utilisé le vélo-cargo tout l'été, pour des sorties en famille et pour faire des courses dans le quartier.”

“Aucun impact négatif car je garde ma voiture quand j'en ai besoin. Impact positif car il ouvre l'esprit de mon entourage quand j'en parle et permet de se sentir impliqué dans la communauté.”

“[LocoMotion] ajoute aux moyens existants de transports tel que la marche, l'autobus, le métro, communauto et le vélo.”

“Merci pour votre implication et vos initiatives, c'est par un travail comme celui que vous faites que nous serons en mesure d'améliorer notre qualité de vie et de rendre notre environnement plus agréable pour tous. Merci encore.”

“La disponibilité d'une remorque est un «game changer» ! On a pu faire des grands achats sans auto, ce qui est meilleur pour l'environnement et moins stressant!”



”

Programme de mise à l'essai des alternatives

En 2019 Solon et Corinne Dupont-Rachiele mènent une étude sur les changements de comportement en lien avec les activités de Solon. Le rapport [Accompagner le changement de comportement volontaire](#) est la réflexion initiale nous menant vers des programmes de mise à l'essai des alternatives. Une des recommandation est d'user d'accompagnement personnalisé, c'est-à-dire d'apporter un support adéquat et des solutions spécifiques aux besoins des individus qui veulent changer leur comportement de mobilité.

La clé d'un programme d'accompagnement est la compréhension des besoins et enjeux spécifiques des personnes en ciblant des interventions favorisant la perception de contrôle. Un changement de comportement vient avec le bris des habitudes ; changer de routine, remettre en question des automatismes de mobilité et ou adopter une ouverture à l'expérimentation.

On mentionne aussi qu'il est d'usage d'utiliser des incitatifs, comme des récompenses matérielles ou financières pour encourager les gens à passer à l'action. À noter, qu'il est probable qu'après avoir reçu la récompense, que le comportement s'estompe. Il faut donc préciser la méthode et les moyens optimaux qui feront durer le changement de comportement.

“En effet, la récompense favorise le développement d'une motivation plus extrinsèque, ce qui peut diminuer la motivation intrinsèque à effectuer le comportement et le sentiment d'autonomie préexistant... Au contraire, les incitatifs intrinsèques favorisent la participation à une activité pour des raisons personnelles, tel que pour le plaisir, pour apprendre, pour être en groupe



ou encore, car le comportement correspond aux valeurs de la personne. Les incitatifs intrinsèques motivent, car ils donnent une raison supplémentaire de faire le comportement ou rendent un comportement plus agréable à réaliser, mais la raison principale de participation reste le comportement en lui-même. Pour favoriser la motivation intrinsèque, il faut mettre en place des incitatifs qui favorisent la satisfaction des besoins psychologiques de base, soit le sentiment de compétence, d'autonomie et d'appartenance.”

Dupont-Rachiele. C. 2020. *Mobilité durable. Accompagner le changement de comportement volontaire*. Rapport final pour l'Institut des sciences de l'environnement, p.13

En 2020, grâce au programme de soutien aux organismes du Ministère de l'économie et de l'innovation, le CERSÉ et Solon poursuivent la réflexion sur le type de programme adapté pour diminuer l'usage et l'achat d'auto en ville. Ensemble, ils conçoivent le **Défi Partage une auto**.

Au cours des trois dernières années, Solon dans Ahuntsic a coordonné 2 **Défis Partage une auto**, 1 **Défi Vélo d'hiver**, 1 **Subvention vélo d'hiver** et 1 **Programme d'accompagnement en mécanique de vélo**. L'ensemble de ces actions nous ont permis de comprendre le rôle des incitatifs. Le principal impact de ces mesure est d'avoir formé plusieurs ambassadeur-trice-s qui promeuvent les déplacements alternatifs dans le quartier.





La conception d'un programme de changement de comportement autour du rapport à l'auto a été piloté par Solon conjointement avec une équipe de chercheurs du CERSÉ. Nous avons opté pour un défi Partage une auto plutôt qu'un défi sans auto pour plusieurs raisons. D'abord, nous avons l'hypothèse que de travailler plutôt sur notre rapport à l'auto en la partageant offrait un avantage à long terme, puisque le partage pouvait continuer après la tenue du défi, contrairement à un défi sans auto qui dure habituellement seulement qu'un mois. Le potentiel de changement était plus durable via le partage de son auto.

Le **Défi Partage une auto** est un accompagnement collectif et personnalisé sur une durée de 4 semaines entre voisin-e-s du quartier Ahuntsic. L'accompagnement se fait via différents outils, incitatifs et via 4 rencontres.

Objectifs des Défis Partage une auto :

1 Diminuer les freins et les barrières au partage automobile, par :

- ▶ L'éducation sur le rapport à l'automobile en général ;
- ▶ L'aide à l'expression des freins et des barrières des participant-e-s.



Défis Partage une auto 2021

2 Faire adhérer et participer davantage de personnes à LocoMotion, par :

- ▶ L'augmentation du nombre d'inscriptions sur la plateforme pour créer une masse critique de personnes participantes ;
- ▶ L'augmentation du nombre de voitures sur la plateforme pour créer une masse critique de prêteur-euse-s ;
- ▶ La réalisation d'un premier emprunt / prêt pour "briser la glace" et banaliser la démarche.

3 Créer du lien social et renforcer les communautés, par :

- ▶ La création d'opportunités de rencontre entre personnes d'un même espace de vie ;
- ▶ Le renforcement de ces contacts (incitatifs, micro-Défis, etc.).



Défis Partage une auto 2022



ACTIVITÉS RÉALISÉES

- 2 Défis Partage ton auto (en 2021 et en 2022)
- 30 participant-e-s
- 35 emprunts sur 1 mois en 2021
- 22 autos ajoutées à LocoMotion
- Accompagnement : 4 rencontres, vidéos, calcul de combien coûte votre transport annuellement, outils de partage et incitatifs sur 11 semaines
- Distribution d'incitatifs : bons d'achat dans les commerces locaux, billets d'autobus, mise au point vélo, nettoyage d'auto, emprunt gratuit sur LocoMotion, accès aux vélos électriques, vêtements contre la pluie, connaître ses voisin-e-s, s'entraider dans le quartier, en faire plus pour l'environnement
- Patrouille présente 8 fois dans les rues pour parler du Défi
- Distribution de 5 000 flyers
- Une adresse web : partageuneauto.org
- Un guide de mise en oeuvre





- ▶ Combiné avec l'accompagnement, les récompenses matérielles ou financières assurent un meilleur recrutement lors des inscriptions. Parsemés dans les différentes étapes de l'accompagnement, **les incitatifs** permettent de garder une certaine motivation à poursuivre l'accompagnement jusqu'à la fin (tirage de bons d'achat à la fin selon la participation). Dans le cadre des défis, plusieurs incitatifs intrinsèques ont favorisé la participation, comme par exemple, la motivation personnelle (valeurs, objectifs), le désir d'apprendre et le désir d'être en groupe. Les incitatifs les plus appréciés sont: les 2 bons d'achats finaux de 250\$, le nettoyage d'auto, les billets d'autobus et l'emprunt gratuit des autos LocoMotion. Pour les bons d'achats, mieux vaut 2 gros montants que plusieurs petits.
- ▶ Lors des rencontres collectives, plusieurs moments permettent de réfléchir à **son rapport à l'auto**. On note que les propriétaires d'autos connaissent mal le coût réel de leur auto. L'expertise transmise sur l'histoire et la place de l'auto en ville est appréciée par les participant-e-s qui nomment qu'il est pertinent d'avoir des discussions sur la place de l'auto en ville.



- ▶ **L'accompagnement** via les rencontres de discussion et d'information, les courriels personnalisés crée un lien et augmente l'engagement des gens à participer. Chacun-e-s étaient en mesure d'identifier leurs besoins et ensemble on parvient à y répondre. Les participant-e-s ressortent avec une expérience positive et agréable.
- ▶ Un des **freins** est que le défi nécessite beaucoup de temps :
 - **Pour le recrutement** : présence dans les rues du quartier, distribution de flyers, kiosques, relance et appel pour transformer les inscriptions en participation
 - **Pour l'accompagnement** : 4 rencontres de discussion en soirée, plusieurs courriels personnalisés, achat et distribution d'incitatifs
 - **Pour les participants** : 4 rencontres + petits devoirs maison (la prochaine édition pourrait être seulement 3 rencontres)
- ▶ **L'appropriation** du défi par les comités citoyens LocoMotion semble difficile vu le nombre de temps exigé, l'expertise en mobilisation et en accompagnement réalisé par Solon.



- 1 Observation d'un changement durable, puisque les participant-e-s continuent à se partager les autos après le Défi
- 2 Observation d'un nouveau rapport à l'auto, puisque dans l'édition 2021, les propriétaires disent ne pas vouloir racheter d'auto lorsque leur auto sera désuète
- 3 Moins d'obstacles à l'auto partage, puisque nous les avons défaits
- 4 Augmentation du nombre d'auto partagés dans le cadre de LocoMotion
- 5 Plus de liens de confiance entre les participant-e-s
- 6 Plus d'appartenance au quartier
- 7 Nouveaux ambassadeurs-trices LocoMotion (volet auto)
- 8 Plus de liens sociaux
- 9 Amélioration de LocoMotion.app en fonction de l'expérience et des commentaires des participant-e-s



“ TÉMOIGNAGES

Grâce au défi j'ai...
fait de belles
découvertes!
J'en sors
gagnant.



Grâce au défi j'ai...
progressé dans l'idée
qu'un jour (bientôt)
je ne posséderai plus
de voiture...
car j'ai des alternatives



Grâce au défi j'ai...
fait de belles rencontres
emprunter une voiture électrique
remis en question mes
pratiques!



Grâce au défi j'ai...
rencontré plein de gens super,
conduit une voiture hybride
été convaincue qu'on peut
vivre sans voiture!



Grâce au défi j'ai...
décidé de ne pas me
racheter de voiture et
j'ai découvert le veb
électrique.



Grâce au défi j'ai...
rencontré
mes voisins!
☺



Grâce au défi j'ai...
réalisé la joie
qu'apportent les projets
communautaires.



HEY ”



ACCOMPAGNEMENT AU VÉLO D'HIVER

DÉFI VÉLO D'HIVER

À la fin du **Défi Partage une auto**, un participant mentionne qu'il a une idée pour qu'on puisse poursuivre un autre défi mobilité. Il propose un **Défi Vélo d'hiver** ! L'idée fait son chemin et les groupes citoyens tels que l'AMAAC, Ahuncycle décident de co-construire le projet avec Solon.

La réflexion se tourne autour de l'accompagnement, quel est le meilleur soutien pour permettre l'adhésion au vélo d'hiver de façon durable? Après discussion, il est évident que l'achat de pneus cloutés ou crampons et de garde-boue est essentiel à la pratique pour ceux et celles qui débutent. Nous étions aussi convaincus qu'il fallait concrètement amener les débutant-e-s sur les pistes pour faire l'essai. Donc, le **Défi Vélo d'hiver** s'est construit autour d'un accompagnement/ jumelage et la distribution d'équipement.

Objectifs du Défi Vélo d'hiver :

- ▶ Inviter Ahuntsic-Cartierville à découvrir et apprivoiser le vélo en formant un groupe de citoyen-e-s qui s'entraident à faire du vélo l'hiver et qui se mettent au défi pour utiliser le vélo l'hiver
- ▶ Rassembler novice et expert autour du vélo d'hiver
- ▶ Augmenter l'usage du vélo d'hiver dans le quartier



ACTIVITÉS RÉALISÉES

- ✓ Co-construction du défi avec l'AMAC et Ahuncycle.
- ✓ Nombreux outils promotionnels (page sur site Solon, événements Facebook, formulaires)
- ✓ 55 personnes inscrites
- ✓ Achat d'équipements pour 15 personnes (pneus cloutés + garde-boue)
- ✓ Soirée d'information en ligne avec 36 personnes
- ✓ 1 sortie collective
- ✓ 8 installation des pneus par Cyclochrome
- ✓ 4 parrainages
- ✓ [Vidéo Ahuntsic à vélo](#)
- ✓ [Vidéo Tour de vélo d'hiver Ahuntsic 2021](#)
- ✓ [Video Trucs de vélo d'hiver de Véronique](#)



SUBVENTION VÉLO D'HIVER

En 2022, suite au succès du Défi vélo d'hiver, l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville encourage Solon à poursuivre l'accompagnement au vélo d'hiver via une subvention arrondissement.

La subvention au vélo d'hiver s'adresse aux familles et citoyen-ne-s de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pour encourager l'adoption du vélo d'hiver. Cette mesure vise par le fait même la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'incitatif à faire l'essai et adopter des alternatives à l'auto-solo.

Solon réalise, en partenariat avec l'arrondissement, l'AMAAC et Ahuncycle un accompagnement personnalisé auprès de 100 participant-e-s. Cet accompagnement se fait en trois phases : l'octroi d'une subvention pour l'achat de pneus d'hiver et garde-boue, l'animation d'activités et ateliers ainsi que le maillage entre expert et novice au vélo d'hiver. Solon

croit nécessaire d'accompagner et de travailler en étroite collaboration avec des groupes citoyens existants, afin de permettre un engagement, une autonomie qui encourage l'adoption de nouvelles pratiques écologiques.

Le mandat se décline en cinq volets : la gestion du programme de subvention, la mobilisation, la communication, l'accompagnement et l'évaluation de projet.

Le programme vélo d'hiver s'inscrit directement dans les grandes orientations de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et du Plan de transport de la Ville de Montréal, qui visent tous à diminuer les déplacements réalisés en auto-solo afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport des personnes.

La subvention répond à un besoin réel en offrant une solution alternative pour les déplacements locaux favorisant donc les déplacements de proximité. Ce dernier résultat contribuera à renforcer la résilience des communautés et donc leur capacité d'adaptation, problématique visée de manière secondaire par le projet. L'approche de Solon cherche à favoriser un changement de comportement volontaire, en modifiant les attitudes, croyances et perceptions des gens.

Objectifs généraux de la subvention :

- ▶ Réduction des émissions de GES
- ▶ Adoption d'une solution alternative à l'usage de l'automobile
- ▶ Renforcement des liens sociaux dans les communautés mobilisées.

De façon plus spécifique, la subvention vise à :

- ▶ Augmenter l'usage du vélo d'hiver dans Ahuntsic-Cartierville
- ▶ Tester le vélo d'hiver pour l'appivoiser, en fournissant le matériel nécessaire, en ayant des incitatifs et accompagnement favorisant la motivation
- ▶ Favoriser l'entraide entre les citoyen-ne-s d'Ahuntsic via les sorties collectives et parrainage
- ▶ Augmenter l'autonomie (l'appropriation) et l'engagement de la pratique du vélo d'hiver



ACTIVITÉS RÉALISÉES SUBVENTION VÉLO D'HIVER

- Co-construction de la première subvention vélo d'hiver au Québec avec l'arrondissement l'AMMAC, Ahuncycle, l'atelier vélo communautaire et Mécanique Féministe
- 100 personnes ont reçu de l'équipement gratuit (pneus cloutés et garde bous)
- 1 soirée d'information au gymnase de l'école avec 60 participant-e-s
- 12 formations mécanique de vélo (changer pneu, mise au point)
- 1 sortie collective
- Un sondage rempli par 72 personnes
- [Rapport sur l'appréciation et les impact de la subvention vélo d'hiver](#)
- Drive d'outils pour reproduire le projet
- Financement et reprise du projet Vélo d'hiver par La Cyclerie de Trois-Rivières
- [Vidéo sortie à vélo 2022](#)
- Vidéo [Le vélo d'hiver en Finlande](#)
- Grand intérêt des médias. Plusieurs entrevues et articles de journaux :

ACTIVITÉS RÉALISÉES SUBVENTION VÉLO D'HIVER (SUITE)

- 11 novembre 2022, Camille Laurin-Desjardins, **Vers une augmentation des vélos d'hiver cette année**, entrevue de 2 min 42 <https://www.noovo.info/video/vers-une-augmentation-des-velos-dhiver-cette-annee.html>
- 14 octobre 2022, Les chroniques de Pierre-Yves McSween, **Chronique sur la subvention vélo d'hiver** <https://www.985fm.ca/balados/373901/les-chroniques-de-pierre-yves-mcsween>
- 14 octobre 2022, Journal Métro, Olivier Boivin, **Une subvention pour le vélo d'hiver à Ahuntsic-Cartierville** <https://journalmetro.com/local/ahuntsic-cartierville/2928412/subvention-velo-hiver-ahuntsic-cartierville/>
- 14 octobre 2022, Journal 24 heure, Jean-Michel Clermont-Goulet, **Une nouvelle subvention dans Ahuntsic-Cartierville pour encourager le vélo d'hiver** <https://www.24heures.ca/2022/10/14/une-nouvelle-subvention-dans-ahuntsic-cartierville-pour-encourager-le-velo-dhiver>
- 14 octobre 2022, Journal des Voisins, Amine Esseghir, **Défier le froid à vélo** <https://journaldesvoisins.com/defier-le-froid-a-velo/>
- 17 octobre 2022, Daybreak Montreal with Sean Henry, Ahuntsic-Cartierville encourage winter biking entrevue Subvention vélo d'hiver <https://www.cbc.ca/listen/live-radio/1-15-daybreak-montreal/clip/15942831-ahuntsic-cartierville-encourage-winter-biking>
- 15 octobre 2022, Mtl Blog, Thomas MacDonald, **A Montreal Borough Will Give \$200 Worth Of Winter Biking Equipment To Residents Who Sign Up** <https://www.mtlblog.com/montreal/a-montreal-borough-will-give-200-worth-of-winter-biking-equipment-to-residents-who-sign-up>



APPRENTISSAGES

- ▶ Forte demande. 242 personnes inscrites la première journée.
- ▶ La notoriété de l'arrondissement à travers une subvention légitime de la pratique du vélo d'hiver.
- ▶ La communication faite par l'arrondissement favorise une grande mobilisation.
- ▶ L'utilisation du terme "subvention" est très claire et moins impliquante que le terme "accompagnement" ou "défi".
- ▶ Sur les 242 personnes inscrites, 39 % n'ont jamais fait de vélo l'hiver et 23 % sont débutantes. Donc, deux tiers n'ont pas l'habitude de faire du vélo l'hiver.
- ▶ La première motivation est celle de faire de l'activité physique.
- ▶ Les peurs initiales sont essentiellement d'avoir froid et de se blesser. Certain-e-s ont peur des automobilistes (manque d'attention envers les cyclistes, comportement agressif). D'autres soulignent l'importance du déneigement des pistes cyclables et leur sécurisation.
- ▶ C'est rassurant de se rappeler qu'on n'est pas obligé de faire du vélo d'hiver tous les jours! La notion de choix occupe une place très importante.
- ▶ De nombreuses personnes soulignent l'importance de l'accompagnement pour les aider à continuer : les formations en mécanique augmentent l'autonomie et les conseils sécurisent.
- ▶ La création d'une communauté est importante.
- ▶ La notion de plaisir et d'agrément ressort

largement des commentaires. Les personnes expriment souvent qu'elles ont fait une découverte extraordinaire qui a changé leur vie avec le vélo d'hiver.

- ▶ Les déplacements pour le motif de magasinage sont ceux qui sont le plus réalisés en auto par les participants et ceux pour lesquels ils ont le moins utilisé le vélo d'hiver. Des pistes d'action sont envisageables : il faudrait travailler sur les liens avec les commerces locaux et les habitudes de consommation.
- ▶ Les formations pour apprendre à changer les pneus ont été populaires. Plus de la moitié des participant-e-s ont participé aux ateliers (60 % des gens).
- ▶ Collaborer avec l'atelier de vélo communautaire est riche d'engagements dans la communauté.
- ▶ Le don d'équipement est un incitatif puissant qui permet d'emboîter le pas vers le vélo d'hiver.
- ▶ L'arrondissement nettoie les pistes cyclables avant notre sortie collective, ce qui contribue largement à mettre en confiance les participant-e-s.



- 1 Les impacts sont bien relevés dans le [rapport suivant](#). En résumé, voici quelques impacts de l'accompagnement au vélo d'hiver.
- 2 L'essayer c'est l'adopter : après essai, une forte majorité des personnes considère que leurs craintes n'ont pas été confirmées et affirme qu'ils ou elles vont assurément en refaire l'année prochaine maintenant qu'ils ont essayé. Les encourager par un incitatif comme la subvention permet donc d'abattre la première barrière, celle d'enfourcher un vélo d'hiver
- 3 Augmentation de l'utilisation des pistes cyclables l'hiver
- 4 Augmentation de gens qui profitent de la ville en hiver
- 5 Augmentation de l'autonomie en mécanique de vélo
- 6 Augmentation de la confiance à rouler à vélo l'hiver
- 7 Augmentation du nombre de personne qui font du vélo à l'année, car les gens disent vouloir faire du vélo l'hiver prochain
- 8 Quelques familles ont fait l'essai et ils ont été à l'école en vélo

“ TÉMOIGNAGES

“Je trouve que le défi, achat d’accessoires et mentorat est vraiment un excellent moyen pour initier les gens au vélo d’hiver.”

Grâce à la subvention vélo d’hiver, j’ai...

“... osé affronter ma première tempête de neige !”



“... enfin passé à l’acte! Bien que cela me tentait un peu, je ne savais pas comment m’organiser pour passer au vélo d’hiver. La subvention a été le coup de pouce qu’il me fallait pour découvrir une autre façon de jouer dehors l’hiver et avoir le même sentiment de liberté qu’apporte le vélo à longueur d’année.”

“... pu me rendre au travail et faire mes emplettes en vélo. J’ai réduit ma dépendance à l’auto.”

“... trouvé un moyen économique et me permettant de faire de l’activité physique tout au long de l’hiver!”

“... pu recevoir des conseils pratiques qui m’ont donné la confiance de me lancer dans l’aventure du vélo d’hiver, recevoir de l’enseignement en mécanique vélo qui m’ont donné un sentiment de pouvoir et de compétence en dépannage de petits pépins de vélo. J’ai pu relever le défi du vélo d’hiver, j’y ai trouvé plaisir, satisfaction et sentiment de fierté! En plus de me permettre de garder la forme et de contribuer à réduire mes déplacements en voiture! La sortie était un plus vraiment agréable! :) En plus tout le monde est sympa, aidant et accueillant. L’atmosphère est positive et bienveillante, on ne se sent jamais jugé, simplement soutenu et encouragé. Bref, une expérience très positive!”

“... pu porter mon enfant à la garderie tout l’hiver peu importe les conditions et montrer à mes enfants que tout est possible.”

“... vaincu ma crainte de sortir l’hiver en vélo.”

”





MÉCANO DE QUARTIER

Suite au **Défi Vélo d'hiver**, nous avons vu le potentiel du vélo dans l'arrondissement. Nous avons voulu développer l'idée qu'un quartier a besoin de mécanos qui savent réparer les vélos pour aider les voisin-e-s et transmettre les apprentissages.

En ce sens, nous avons travaillé avec Catherine Bilodeau (Mécanique Féministe) pour développer un programme mécano de quartier pour encourager la transmission des savoirs et la pratique du vélo dans le quartier.

Le programme se divise en 2 volets :

1 Le volet dans les parcs/espaces publics

Le volet dans les parcs et espaces publics se veut une introduction à la mécanique de vélo. Nous apportons les outils nécessaires et ensemble nous apprenons à réparer les vélos. L'approche de Catherine est centrée sur l'augmentation du pouvoir d'agir, c'est-à-dire offrir les ressources pour augmenter en autonomie.

2 Le volet atelier vélo communautaire

Le volet atelier vélo communautaire vise principalement les gens qui voudraient s'impliquer dans un futur atelier vélo communautaire. Ce volet sert à la fois de mobilisation et de formation. Ces formations sont plus complexes, car elles proposent 3 ateliers pour monter en compétences ; 101-102-103.

Les participant-e-s sont unanimes, les formations sont utiles et très bien construites. En une formation, il est possible de monter en compétence.



ACTIVITÉS RÉALISÉES

- ✓ Ce programme estival a réussi à former 118 personnes
- ✓ 12 formations et ateliers (Station Youville, HLM, Mercredis pique-nique)
- ✓ 10 permanences à l'atelier de vélo communautaire à l'Espace des Possibles Ahuntsic
- ✓ Formation d'une cohorte mécano de quartier : 3 séances de mécaniques (101-102-parents-enfants)
- ✓ Création d'un comité vélo pour l'atelier vélo communautaire
- ✓ Apprentissages
- ✓ Se déplacer sur les lieux permet de rejoindre différents types de personnes
- ✓ La demande est toujours grande pour ce type d'activité gratuite



IMPACTS

- 1 Augmentation des capacités à réparer les vélos.
- 2 Augmentation des femmes à s'approprier la mécanique de vélo.
- 3 Plusieurs personnes de tout horizon ont maintenant accès à des vélos sécuritaires gratuitement.
- 4 Les personnes formées vont être en mesure de former d'autres personnes.
- 5 Les personnes formées ont décidé de créer un atelier de vélo communautaire à l'Espace des Possibles Ahuntsic.
- 6 Augmenter l'accessibilité accrue à un mode de transport abordable.
- 7 Ajouter des gens plus mobile dans le quartier, qui ont maintenant accès à d'autres services.



Projets d'inclusion et de prototypage

Un effort particulier a été mis sur l'inclusion des aînés et des familles avec enfants via 3 projets.

1 En ce qui concerne les familles, c'est avec le programme **Notre voisinage** que nous avons commencé la mobilisation des projets de Mobilité dans le secteur Saint-Benoît. Les activités ont rejoint plusieurs types de personnes dont de nombreuses familles.

2 Le **projet des Navettes**, co-développé entre Solon, les résidences et bénévoles du quartier, offre aux personnes âgées souvent en perte de mobilité l'accès à des vélos adaptés pour enfin profiter des pistes cyclables et parcs du quartier.

3 Enfin, une étude sur les habitudes de mobilité a été tenue dans le secteur **Saint-Benoît** pour savoir quelles solutions en termes de mobilité sont adaptées pour le secteur Saint-Benoît.





NOTRE VOISINAGE

Le voisinage de Tolhurst/Saint-Benoît compte 4500 habitant-e-s environ. Il est caractérisé par une population à faible revenu, majoritairement locataire, et qui utilise le transport en commun. Au nord du voisinage, ce sont principalement des propriétaires. On note une grande présence d'enfants, et moins de personnes seules que la moyenne de l'arrondissement. Le voisinage comporte une proportion importante de non-citoyens canadiens, et la présence d'immigration de première génération est plus importante sur ce territoire que dans les autres quartiers d'Ahuntsic. Les minorités visibles sont également très présentes : elles sont à majorité francophone, et on constate également la présence d'une communauté arabophone significative ainsi que quelques hispanophones.

Au niveau du cadre bâti, ce sont surtout des immeubles moyens (à l'ouest, plus récents autour de la Place Meilleur) et petits avec des loyers à tendance basse et des maisons individuelles d'après-guerre (certaines de plain-pied).

NOTRE VOISINAGE



Cette carte représente une partie du voisinage Fleury Ouest. La réelle zone couverte est de la rue Boulevard St-Laurent au chemin de fer, et du boulevard Henri-Bourrasse à la rue Sauvé

Dans un souci d'inclusion, nous avons développé en collaboration avec *Participatory cities Canada* et la *Fondation McConnell* un projet adapté au contexte social et historique pour rejoindre l'ensemble des résident-e-s de Fleury Ouest. Le projet fut nommé **“Notre voisinage”**.

Objectifs de Notre voisinage :

- ▶ **Tester une approche variée pour parler de la thématique de mobilité.** Prendre “Notre voisinage” comme porte d'entrée pour mobiliser et engager les gens à adopter des pratiques de mobilité active dans le quartier.
- ▶ **Élargir les actions de Solon et les zones d'intervention dans le quartier :** Solon était déjà implanté dans ce voisinage avec le projet *LocoMotion*, mais mener ce nouveau projet a permis de créer des liens avec des citoyen-ne-s qui ne connaissent pas encore Solon et sa mission.
- ▶ **Développer une meilleure compréhension** d'un nouveau territoire et d'un nouveau public.

Le programme mettait l'accent sur trois thématiques de la transition : la mobilité, le partage et le verdissement.

Il était découpé en six sous-projets, détaillés ci-après :

- 1 Notre voisinage fait du vélo
- 2 Notre voisinage s'amuse
- 3 Notre voisinage fait du pain
- 4 Notre voisinage raccommode
- 5 Notre voisinage fleuri et bourdonne
- 6 Notre voisinage partage



Initialement financé par la *Fondation McConnell* (juillet 2020 à mi-avril 2021), **Notre voisinage** a été intégré aux activités du projet Montréal en commun et aux activités de Climat municipalités. De ce fait, la programmation s'est davantage axée sur l'agriculture urbaine et la mobilité active

Notre voisinage s'inscrit directement dans la sixième grande priorité d'intervention du Plan stratégique de développement durable de 2019-2025 de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, dont l'objectif est :

« de répondre aux besoins de la population de manière juste et équitable, en mettant en place des mécanismes qui favorisent la solidarité et l'inclusion afin de renforcer la résilience de la communauté. »

Six sous-projets ont été déployés pendant la durée du programme, avec 13 activités offertes entre mi-avril et août 2021. Certaines activités étaient animées par l'équipe de mobilisation de Solon, et d'autres en collaboration avec des partenaires et des voisin-e-s du quartier.

À titre de rappel, le démarrage des projets de mobilité s'est fait au début et pendant la pandémie. Le travail de mobilisation a dû être revu et corrigé pour mieux cerner les moyens et les activités possibles et réalisables.



ACTIVITÉS RÉALISÉES

- ✓ Création et distribution de 3000 journaux
- ✓ Création d'un formulaire d'inscription en 4 langues (français, anglais, arabe et espagnol)
- ✓ 8 Projets
- ✓ 261 inscriptions
- ✓ 178 participations
- ✓ 124 kits achetés et distribués
- ✓ Partenariats : Entre-Maison, CANA, HLM Meunier Tolhurst, École Saint-Benoît et l'organisme de participation des parents de l'école Saint-Benoît
- ✓ Article de journal : La transition écologique, un voisinage à la fois à Ahuntsic-Cartierville, Métro Média, Amine Esseghir, 20 avril 2021
- ✓ Rapport d'évaluation du programme
- ✓ Création d'outils, mécanique vélo, trucs/astuces jardinage, partage d'objet local en ligne
- ✓ Page Notre Voisinage sur le site internet de Solon
- ✓ Page facebook Notre voisinage



APPRENTISSAGES

Le projet **Notre voisinage** a permis d'expérimenter de nouvelles approches pour la mise en action citoyenne (projets clés en main, impact direct et rapide, résultats et apprentissages collectifs).

Les thématiques ont suscité beaucoup d'intérêt. Le taux de participation était satisfaisant et les participant-e-s étaient avides d'échanges et de nouvelles rencontres.

Le développement de partenariats avec d'autres acteurs du quartier prend du temps à établir (surtout en situation de crise sanitaire), mais a permis d'approfondir notre connaissance du milieu et de faire connaître Solon.

Validation des bonnes pratiques pour inclure une diversité de participant :

► **ATTIRER LES TALENTS** Nous avons offert un espace pour que les talents puissent s'exprimer, mettre en valeur leur savoir, et le partager.

► **100 % OUVERT ET SANS STIGMATISATION** Des familles, des enfants, des aîné-e-s, des personnes à mobilités réduites, des personnes issues de la diversité, entre autres, ont participé au projet. Tout le monde peut trouver sa place, les personnes débutantes comme les sachantes (ex : projet vélo, projet couture, pain, etc.), car la culture de l'entraide et le partage des savoirs font partie du cœur même du programme et sont favorisés tout du long.

► **CONSTRUIRE DES PROJETS AVEC TOUT LE MONDE** Programme ouvert à tout le monde : toutes les personnes ont leur place dans cette initiative, et en particulier les aîné-e-s. En effet, les aîné-e-s représentent environ 20 % des personnes participantes dans le programme. Par exemple, dans le groupe **Notre voisinage fait du pain**, il y a eu 20 % d'aîné-e-s.

► **PROMOTION DIRECTE** Nous avons essayé de créer un dialogue direct avec les résidents, faire du porte à porte, rencontrer les gens dans les parcs et devant la sortie de l'école, etc.

► **ACCOMPAGNEMENT DISPONIBLE TOUT AU LONG DU PROJET** Une équipe est dédiée pour répondre aux questions par téléphone, par courriel et via notre page facebook.

► **FLEXIBILITÉ ET PEU DE TEMPS ET D'ENGAGEMENT** Nous nous sommes adapté-e-s au rythme des participant-e-s avec des horaires flexibles en leur demandant toujours leurs disponibilités. Les kits ont été préparés pour ne pas exiger beaucoup de temps de la part des participant-e-s.

► **SIMPLE, ZÉRO COÛT, LOCAL ET ACCESSIBLE SIMPLE** Il n'y a eu aucun coût pour les participant-e-s, notre but était qu'ils-elles participent et qu'ils-elles aient du plaisir. Nous nous sommes occupé-e-s d'acheter les kits et nous avons même pris en charge la livraison des kits à domicile en demandant aux participant-e-s le meilleur moment pour recevoir les kits.

► **CRÉER UN ESPACE ACCUEILLANT POUR LES ENFANTS ET LES FAMILLES** La majorité des personnes inscrites à **Notre voisinage raconte** étaient des familles. Nous avons encouragé les parents à inviter leurs enfants dans les activités et les ateliers. Les enfants ne sont pas comptabilisés dans l'inscription, car ils sont inscrits avec leurs parents, mais plusieurs enfants ont dans les faits participé à nos activités.





FREINS

Notre voisinage est **un des premier projet de Solon** dans Ahuntsic, Solon a du établir une confiance et de nouveaux partenariats.

Le **confinement total** nous a empêché de mettre en place notre stratégie de mobilisation terrain et également de distribuer des journaux en particulier dans le HLM Meunier-Tolhurst. Il reste donc difficile de rejoindre les personnes immigrantes (première génération), notamment car elles sont absentes des groupes Facebook, un outil largement utilisé en période de confinement.

Le **contexte de la pandémie et les mesures sanitaires** ont limité le nombre de participants, complexifié l'organisation et réduit les possibilités d'implication de partenaires débordés.



Difficile équilibre à trouver entre, l'organisation d'activités clés en main, et le souhait d'une implication plus grande de la part des participant-e-s. Cela soulève des enjeux qui nous ont permis de clarifier notre posture d'accompagnement à Solon.



- 1 Premier lien avec les partenaires du quartier. Premières collaborations avec :
 - l'école Saint-Benoît (atelier pour enfants+utilisation de la cour d'école) et l'organisme de participation des parents. C'est le début d'activités pour d'augmenter l'engagement des parents, enfants et institution à réfléchir et adopter des pratiques bénéfiques pour la transition socio-écologique.
 - le CANA, qui permet de mettre en relief les missions et l'entraide
 - les acteurs du logement social Entre-maisons, OMHM, Habitations Nicolas-Viel qui ont contribué à faire connaître les initiatives auprès de leurs logements
 - la table de quartier Solidarité Ahuntsic
- 2 Plus d'une centaine de personnes de divers horizons (enfants, personnes âgées, personnes immigrantes) connaissent Solon et LocoMotion.
- 3 Plus d'une centaine de personnes ont développé de nouvelles compétences (vélo, jardin...).
- 4 Plusieurs nouveaux liens tissés.
- 5 Augmentation du niveau d'engagement, car certaines personnes du quartier s'impliquent en co-animant des ateliers de partage de savoirs. Un groupe de personnes ont décidé de continuer le projet via un comité de voisinage.
- 6 Plusieurs personnes ont transmis leur savoir, en animant des ateliers de couture et de pain.
- 7 Contribuer à l'entraide en plein coeur de la pandémie.
- 8 Solon a une meilleure connaissance et compréhension des enjeux relatifs au quartier.

“ TÉMOIGNAGES

“J’aime ça ! Ça me donne l’opportunité de partager des idées, des connaissances et de rencontrer d’autres personnes.”

“Un programme très bien organisé et convivial avec une belle variété d’activités.”

“Très belle initiative!”

“J’ADORE l’idée! Faciliter les échanges entre voisins, créer des liens par les intérêts communs, partager les expériences et les ressources, c’est définitivement idéal. Et les sujets d’ateliers que vous offrez sont pertinents et très intéressants, pouvant rejoindre une variété de citoyens. Bravo pour cette initiative.:)”

“J’ai appris à ne pas avoir peur de l’entretien des vélos! Et que ce n’est pas si sorcier finalement.”





LES NAVETTES

Le projet **Les Navettes** dans le cadre de la subvention Climat municipalités a été proposé à Solon, afin de mettre en œuvre un projet de Navettes triporteurs pour aîné-e-s du quartier Ahuntsic.

Nous avons élaboré un modèle basé sur l'engagement des partenaires, les résidences pour personnes âgées, les CHSLD ainsi que les bénévoles conducteur-trice-s. Ces partenaires collaborent, ayant comme but principal de se partager et de gérer **Les Navettes** ensemble. **Les Navettes** sont donc en commun, c'est-à-dire qu'elles appartiennent aux partenaires et ceux-ci doivent en prendre soin, notamment en s'organisant pour mobiliser et maintenir cette ressource, gérer les conditions de son accès, et poursuivre sa vocation sociale.

En 2020-2021, Solon prépare le terrain en contactant plusieurs résidences et CHSLD dans le secteur d'Ahuntsic. [Nicole Charest](#), responsable de l'accueil et du service de bénévolat de la résidence Berthiaume-du-Tremblay, est devenue un pilier du projet. Grâce à son aide et son expertise, Solon a pu

mieux adapter le projet aux enjeux réels du terrain. L'initiation du projet a été aussi soutenue par les Cyclistes Solidaires qui ont contribué à son développement, son fonctionnement et son rayonnement. **Les Navettes** roulent l'été 2021, 2022 et la saison commence pour 2023.



Objectifs des Navettes :

- ▶ Permettre aux aîné-es ayant des enjeux de mobilité de se réapproprier leurs espaces publics, dont les pistes cyclables, leurs parcs, leurs quartiers, ou tout autre lieux qui leur sont inaccessibles de façon régulière.
- ▶ Permettre l'accès aux Navettes comme ressource partagée de mobilité durable.
- ▶ Briser l'isolement et tisser des liens intergénérationnels.
- ▶ Trouver un organisme ou regroupement citoyen qui voudrait porter le projet en 2023.

Fonctionnement :

Achats :

Suite aux conseils d'un ergothérapeute, Solon et l'arrondissement d'Ahuntsic optent pour l'achat de vélos du modèle Van Raam. Le premier vélo est le [vélo Chat](#) avec banquette avant. Le deuxième vélo est le [Vélo Plus](#) pour fauteuil roulant. Nous avons opté pour des véhicules où l'on peut voir les aîné-es à l'avant du vélo. Cette option apporte un risque de sécurité légèrement plus élevé, mais offre une expérience plus stimulante aux passager-es. Un autre point fort des deux modèles est leur fonction d'assistance électrique. Cette fonction est grandement bénéfique pour les cyclistes bénévoles et permet une plus grande diversité de trajets à des endroits plus difficilement accessibles. Les deux Navettes ont été commandés par l'arrondissement chez Trivel (fournisseur Van Raam au Québec) en fin avril 2021.

Après l'analyse de divers types d'abris, nous avons opté pour l'installation d'un [Velo-Boxx](#) au [parc Louis Hébert](#), à proximité de la [Résidence Berthiaume du Tremblay](#), du Centre d'Hébergement Louvain et du Quartier des générations (milieu déjà innovateur en projets communautaires). Les 2 Navettes sont entreposées dans le Velo-Boxx durant leur période d'utilisation et y demeurent de façon sédentaire lors des mois d'hiver. La fonction du hangar est de protéger les Navettes des intempéries, du vandalisme

et du vol, tout en donnant un accès simple et stable aux citoyen-es cherchant à faire usage des Navettes.

Logistique :

Chaque résidence a une journée ou plus par semaine selon le nombre de résidence total par saison.

Il peut y avoir jusqu'à 6 balades d'une heure par jour (9h à 12h, 13h à 16h).

Le bénévole va chercher **Les Navettes** et se rend à la résidence pour sa plage horaire (soit de 9h à 12h ou de 13h à 16h).

Gestion de projet portée par Solon :

- ▶ **Rôle des résidences :** mobiliser les personnes âgées, faire la gestion de l'horaire (inscrire les personnes dans une plage horaire) et prévoir l'accompagnement nécessaire pour se rendre aux Navettes.
- ▶ **Rôle des bénévoles :** Idéalement, on préconise la récurrence de la plage horaire et de la résidence, car on s'assure d'une stabilité, d'une fidélité et d'un sentiment de confiance avec les aîné-es. Cela permet aussi d'alléger et simplifier la gestion des horaires pour la saison. Par exemple Fernand conduit les Navettes tous les mardi pm à la Résidence Berthiaume-Du Tremblay. La plage horaire du bénévole est habituellement de 3 heures.
- ▶ **Rôle de Solon :** Recrutement et formation des bénévoles et résidences, suivi avec les bénévoles, gestion de l'abri à vélo et gestion des Navettes.



ACTIVITÉS RÉALISÉES

- ✓ Développement du modèle Les Navettes : fonctionnement et contrat type entre Solon/Résidences
- ✓ Mobilisation : recrutement des résidences du quartier, recrutement des conducteur-trice-s bénévoles (formulaire d'inscription)
- ✓ Communication : visuel, logo, fanion, auto-collant, page web dédiée, affiches et affiches sur les abris
- ✓ 750 balades
- ✓ 25 bénévoles
- ✓ 175 participant-e-s
- ✓ 7 résidences participant-e-s
 - CHSLD Berthiaume-du-Tremblay
 - Habitations à Ciel Ouvert
 - CHSLD Laurendeau
 - CHSLD Notre-Dame-de-la-Merci
 - Résidence Les Jardins Millen
 - CHSLD de Cartierville
 - L'Institut Notre-Dame du Bon-Conseil
- ✓ 12 formations bénévoles
- ✓ 3,5 km par trajet, donc 2625 km parcouru
- ✓ Adapter les poteaux d'une partie la piste cyclable Guoin
- ✓ Vidéo promotionnelle : <https://vimeo.com/810651418?share=copy> - mdp : LESNAVETTES2023
- ✓ Vidéo L'avenir nous appartient



APPRENTISSAGES

Les objectifs du projet mobilisent bénévoles et partenaires. Lors d'un sondage en 2021, 100 % des bénévoles veulent le refaire l'an prochain.

Le projet est bien ancré dans le quartier : au bord de l'eau, des pistes cyclables, des parcs et du quartier des générations.

Les modèles des vélos sont pertinents et bien adaptés pour les personnes en perte de mobilité. Les vélos nous ont permis d'accueillir des fauteuils

roulants ainsi que plusieurs personnes en perte de mobilité.

Les vélos adaptés sont très gros et il est difficile de trouver un endroit pour les garer. Comme c'est un projet public, nous avons opté pour un abri. Le choix de l'abri est très spacieux et fonctionnel.

Plages horaires : la demande était tellement grande que nous n'avons pu offrir des balades de plus de 45 minutes.

Les personnes apprécient grandement toute la portion du parcours gouin, pour ces lieux historiques, pour les pistes cyclables, les parcs et la verdure.

Les Navettes sont un bel exemple de commun. Il est possible de se partager une ressource ensemble grâce aux rôles et valeurs partagées.

La formation des bénévoles est primordiale, il faut prévoir du temps en groupe pour la faire. Cette formation comprend : la présentation du fonctionnement des vélos individuels, un essai de toutes leurs fonctions, la balade de pratique, et une démonstration de changement de batterie. Les bénévoles reçoivent [la carte des trajets](#).

Il faut vérifier les connaissances de base, car ce n'est pas parce qu'une personne sait conduire un vélo qu'elle est prudente ou qu'elle connaît le code de la route.



Assurance :

- ▶ Aucune compagnie d'assurance veut assurer les bénévoles conducteur-trice-s. C'est les résidences et CHSLD qui mettent les bénévoles sur leur assurance. Une autre option aurait pu être envisageable, car le Centre d'Action Bénévole Bordeaux-Cartierville (CABBC) accepte d'inscrire des bénévoles externes à leurs assurances (assurance responsabilité civile).
- ▶ Les vélos Navettes ne sont pas assurés puisqu'ils sont la propriété de l'arrondissement. S'il y a un vol, l'arrondissement s'engage à payer pour un nouveau vélo.

Gestion des demandes :

- ▶ Considérant le nombre élevé de demandes, nous avons préconisé des trajets de courte durée (45min). Cela empêche de rendre les balades plus utilitaires tels qu'aller faire les courses ou d'aller à des rendez-vous médicaux.

Au moment de trouver un endroit pour l'abri, le parc Louis Hebert doit subir sous peu des rénovations ; ceci présente une occasion parfaite d'accommoder une infrastructure nécessaire à l'entreposage des Navettes.

Il est aussi plus facile d'électrifier un abri à vélo à partir d'un endroit comme le parc, vu les installations déjà en place à cet effet.

Les résidences doivent avoir un responsable qui chapeaute l'activité pour faciliter les communications entre les bénévoles, passagers et faire la gestion des horaires. Cela est grandement facilitant si le responsable est présent et disponible le jour où les vélos sont utilisés.

Le bénévolat est très attrayant, car c'est vraiment différent de ce qui se fait habituellement.

Bris et entretiens des vélos :

En 2022, les vélos ont été à plusieurs reprises hors fonction due à de nombreux bris. Cela entraîne une démobilitation des partenaires. Cela entraîne aussi un coût de fonctionnement plus élevé que nous pensions.

Participation des participant-e-s :

- ▶ Nous aurions pu mieux informer les participant-e-s du projet. Nous recommandons de faire une séance pré saison et y présenter des photos, vidéos et témoignages, afin que l'ensemble des partenaires comprennent le grand projet auquel ils participent.

Au départ, le projet devait rouler avec un stagiaire d'été Canada, mais **la gestion du projet doit se faire sur une plus longue période et avec un plus grand investissement**. Nous avons donc engagé une personne à Solon pour co-construire le projet, faire la logistique et la mobilisation.

Il est nécessaire qu'un intervenant installe le fauteuil roulant sur le vélo plateforme vu la complexité de l'installation. Les bénévoles ne sont généralement pas à l'aise. **Cela nécessite la présence d'un intervenant**. Cela peut être un frein pour l'utilisation de ce vélo par la communauté (libre-service).



1 Augmenter l'accessibilité des parcs et pistes cyclables aux aîné-e-s en perte de mobilité :

- À travers les balades à vélo, les personnes âgées ont retrouvé leur mobilité et elles ont pu re-profiler de leur quartier. Certaines personnes ne sortaient plus à l'extérieur. Les Navettes sont devenues un nouveau transport adapté accessible pour le quartier!
- L'arrondissement a fait des changements sur une portion de la piste cyclable pour mieux adapter les pistes pour les vélos adaptés pour aînées
- La présence de type de vélo adapté, inspire et montre qu'il y a des alternatives aux déplacements motorisés dans le quartier.
- Reprise de contact avec la vie extérieure de la Résidence.

2 Briser l'isolement et tisser des liens intergénérationnels :

- Le projet Navettes donne accès à des connexions humaines intergénérationnelles entre citoyen-n-e-s, brisant l'isolement présent chez les aîné-e-s placé-e-s. Plusieurs discussions ont lieu lors des sorties en vélo, elles parlent du territoire et des histoires vécues ce qui relie bénévoles et personnes âgées.
- Comme les bénévoles sont attirés à une résidence en particulier, certaines personnes développent des liens plus quotidiens.

3 Les Navettes 2023 portés par la Résidence Berthiaum-Du-Tremblay :

- La pérennisation du projet passe par l'appropriation du projet par la Résidence Berthiaum-Du-Tremblay.
- Nicole Charest, responsable de l'accueil et du service de bénévolat à la Résidence Berthiaum-Du Tremblay est impliquée dans la co-construction du projet Navettes depuis le début. Après 2 ans de balades, Nicole portera le projet pour la saison 2023. Solon reste présent pour un soutien minimal. Dans l'idéal, la résidence Berthiaum-Du-Tremblay portera le projet pour les prochaines années. Un contrat a été signé pour le passage du projet.
- Comme les Navettes sont encore la propriété de l'arrondissement, l'arrondissement prévoit un budget pour la maintenance et les réparations des vélos. Dans l'idéal, un budget pour la maintenance pour 5 ans devrait être octroyé à la Résidence Berthiaum-Du Tremblay.
- Les Navettes appartiennent pour l'instant à l'arrondissement. La propriété devra être donnée à la Résidence-Berthiaum Du Tremblay l'an prochain.



IMPACTS
(SUITE)



4 Mobilisation :

- Permet de créer des liens avec d'autres résidences et partenaires qui permettent des échanges qui vont au-delà de l'activité vélo.
- Les Navettes est un projet qui peut se répliquer dans d'autres territoires, puisque les outils et procédures sont disponibles sur le wiki des possibles.
- Les Navettes se joignent au mouvement "À Vélo sans âge" pour partager leurs apprentissages et leurs connaissances.
- Les Navettes, c'est l'opportunité de parler de mobilité inclusive et de parler d'accessibilité du territoire aux personnes à mobilité réduite. C'est ouvrir la possibilité de faire des déplacements à vélo pour tisser des liens, briser l'isolement, mais aussi pour faire la promotion des déplacements non motorisés.



TÉMOIGNAGES

"Très motivant, les personnes vivent une belle expérience et j'adore conduire le vélo."

"Ça me permet de socialiser avec les personnes âgées. C'est une belle activité à l'extérieur, le parcours vers l'île de la visitation est un bel itinéraire."



”





ÉTUDE SAINT-BENOÎT

Dans le cadre du volet prototypage, Solon coordonne la réalisation de prototypes de mobilité qui permet de soutenir les objectifs généraux du projet de mobilisation et d'offre de solutions de mobilité alternative. Lors de la première année du projet, un système de livraison à vélo commercial a été mis en place sans la coordination de Solon.

Fin 2020, nous avons identifié 3 besoins qui pouvaient être complémentaires à nos interventions.

Le premier consistait à faire la promotion de l'auto-partage via une grande campagne publicitaire.

Nous n'avons pas choisi cette option, puisque les mesures sanitaires actives en 2020-2021 venaient en contradiction avec l'auto-partage qui demandait de rencontrer ses voisin-e-s et d'utiliser les biens d'autrui.

Le deuxième enjeu était l'espace dédié aux vélos dans le secteur Saint-Benoît. Les personnes du secteur Saint-Benoît habitent en majorité dans des immeubles multilogements. Il y a très peu d'espace pour ranger les vélos. Plusieurs centaines de vélos

sont attachés sur les clôtures des bâtiments. En ce sens, on pensait expérimenter des abris et supports à vélo sur espace privée des blocs appartements. Comme nous n'avions pas beaucoup de liens avec les résident-e-s de ces appartements, il était difficile de prévoir et d'aligner un plan de mobilisation.

Troisièmement, bien que Solon propose en totalité des activités gratuites, qui sont promues sur le terrain via des kiosques et affiches, **peu de personnes racisées participent aux projets.**

Face à ces constats, nous avons décidé de combiner les 2 derniers besoins via une étude sur la mobilité auprès des personnes habitant-e-s le secteur Saint-Benoît. Ce qui a donné lieu à une étude exploratoire sur la mobilité dans le secteur Saint-Benoît mené avec le CERSÉ. Par le fait même, l'étude visait à explorer les liens qui existent entre les enjeux de mobilité durable et d'inclusion sociale en répondant à la grande question suivante : **dans quelle mesure la mobilité durable favorise l'inclusion de tous et toutes dans leur milieu de vie ?**

Le secteur Saint-Benoît a été choisi principalement, car c'est un secteur très enclavé et minéralisé qui héberge des populations en situation de vulnérabilité et à risque d'exclusion, notamment des nouveaux arrivants et des minorités visibles. Solon y est également déjà actif avec le programme **Notre voisinage** et **LocoMotion**.

Objectifs de l'Étude Saint-Benoît :

- ▶ Mieux comprendre et documenter les habitudes de déplacement des résident.e.s du secteur Saint-Benoît dans Ahuntsic, afin d'identifier les principaux freins et leviers aux déplacements actifs (marche, vélo) et à l'utilisation du transport en commun.
- ▶ Évaluer dans quelle mesure l'accès à un cocktail de transport favorise l'inclusion sociale et la pleine participation des citoyens et citoyennes à la vie du quartier.

- ▶ Évaluer l'intérêt des résident.e.s du secteur Saint-Benoît envers les diverses propositions de Solon en matière de mobilité durable, notamment en ce qui a trait à l'usage du vélo et de l'autopartage.
- ▶ Recueillir les suggestions des résident.e.s du secteur Saint-Benoît afin de favoriser l'adoption de comportements de mobilité durable et la participation des divers groupes dans des démarches de mobilisation citoyenne pour développer ces solutions.



ACTIVITÉS RÉALISÉES

- ☑ Un sondage court répondu par 149 personnes
- ☑ 8 kiosques extérieurs pour mobiliser et recruter les participant-e-s
- ☑ 8 groupes de discussion ; 1 groupe avec les jeunes âgés de 15 à 17 ans, 2 groupes avec les familles avec des enfants de moins de 18 ans, 1 groupe avec les personnes âgées de 18 à 64 ans sans enfant, 2 groupes avec les aîné.e.s âgé.e.s de 65 ans ou plus, 2 groupes avec les nouveaux arrivants qui habitent au Canada depuis moins de cinq ans
- ☑ 61 personnes ont participé aux groupes de discussion
- ☑ Un rapport détaillé et un rapport synthèse





À noter que cette section apprentissages et impacts utilise en majorité des extraits de la recherche *La mobilité durable comme vecteur d'inclusion sociale?* Une étude exploratoire dans le secteur Saint-Benoît d'Ahuntsic, effectuée par le CÉRSÉ en 2022.

I Les équipes du CÉRSÉ et de Solon ont collaboré de façon très étroite afin de mener à bien cette ambitieuse étude et ont fait preuve d'agilité afin de relever les divers défis. L'étude a permis de documenter les modes de déplacement de la population du secteur Saint-Benoît ainsi que les divers freins à l'utilisation du transport en commun et aux déplacements actifs.

Les principaux modes de déplacement de chacun des groupes ciblés par l'étude sont les suivants :

► Les habitudes de déplacement des femmes sont différentes de celles des hommes :

- Plus des trois quarts (76 %) des femmes ne font jamais de vélo, comparativement à 52 % des hommes. Le vélo demeure davantage perçu comme un loisir ou un sport que comme un mode de déplacement.
- Une proportion supérieure de femmes déclarent que le transport en commun est leur principal mode de déplacement (35 % comparativement à 23 % des hommes). Les hommes utilisent néanmoins le transport en commun sur une base plus régulière, 46 % d'entre eux l'utilisant «tous les jours» ou «régulièrement» comparativement à 35 % des femmes.
- Un pourcentage inférieur de femmes considèrent la marche comme principal mode de déplacement (28 % comparativement à 39 % des hommes).
- 23 % des femmes disent qu'il leur est «très difficile» ou «plutôt difficile» de se déplacer pour se rendre à leurs activités, comparativement à 11 % des hommes.

► **Les jeunes âgés de 15 à 17 ans** se déplacent principalement à pied et en transport en commun. 54 % d'entre eux utilisent le transport en commun tous les jours tandis que 46 % font du vélo sur une base régulière. La plupart ont hâte de suivre leur cours de conduite et de conduire une voiture puisque ce mode de déplacement est considéré «fresh».

► **Une proportion supérieure (82 %) de familles avec enfants** possèdent une voiture comparative-ment à 55 % pour les personnes âgées de 18 à 64 sans enfant et à 50 % pour les aîné.e.s. Malgré ce taux élevé de possession de voiture, les familles avec enfants se déplacent à la fois en voiture (32 %), à pied (32 %) et en transport en commun (29 %), puisque la voiture est bien souvent utilisée par le conjoint pendant la semaine, tandis que la conjointe se déplace en transport en commun. Avec plusieurs enfants en bas âge, la voiture est jugée plus pratique et plus sécuritaire que la marche. Les familles avec plusieurs enfants ont davantage tendance à fréquenter le Costco pour faire leur épicerie.

► **Les nouveaux arrivants**, qui regroupent également plusieurs familles avec enfants, se déplacent autant en voiture (33 %), en transport en commun (33 %) qu'à pied (33 %).

► **Les personnes âgé.e.s entre 18 et 64 ans** sans enfant se déplacent principalement à pied (32 %), en voiture (26 %) ou en transport en commun (26 %). Elles ont davantage tendance à marcher pour faire leurs courses localement ou pour leurs activités de loisirs. Elles utilisent toutefois la voiture et le transport en commun dans leurs déplacements quotidiens pour travailler ou étudier.

► **Les aîné.e.s** se déplacent principalement en voiture (43 %), en transport en commun (29 %) ainsi qu'à pied (14 %) ou en taxi (14 %).

Difficulté à se déplacer dans le quartier :

► Lorsqu'on leur demande dans quelle mesure il leur est facile de se rendre à leurs diverses activités dans le quartier, 17 % des répondant.e affirment qu'il leur est «plutôt difficile» (11 %) ou «très

difficile» (6 %) de s'y rendre. Cette proportion est supérieure chez les aîné.e.s, les femmes ainsi que les ménages sans voiture, tandis qu'elle est inférieure chez les personnes dont la marche est le principal mode de déplacement.

Les participant-e-s aux groupes de discussion ont identifié une série de freins à l'utilisation du transport en commun aux déplacements actifs.

Plusieurs des freins listés dans la littérature ont été observés sur le terrain, notamment les suivants :

- ▶ **L'exclusion liée au facteur temps ou aux contraintes familiales**, par exemple lorsque les parents doivent aller chercher les enfants au service de garde ou à l'école après leur travail ;
- ▶ **L'exclusion physique**, au niveau des barrières physiques rencontrées par les aîné.e.s dans le métro lorsque l'escalier roulant ne fonctionne pas ou encore des craintes à utiliser le vélo sur des routes qui ne sont pas en bon état ;
- ▶ **L'exclusion économique**, liée aux coûts du transport en commun, pour certains jeunes qui n'ont pas leur carte Opus ;
- ▶ **L'exclusion liée à la crainte de fréquenter certains lieux publics**, pour les femmes qui ont peur de marcher le soir dans les rues qui ne sont pas suffisamment éclairées ;
- ▶ **L'exclusion liée à l'accès aux commerces** et aux divers services, lorsque ces commerces n'existent pas à proximité ;
- ▶ **L'absence d'aménagements** tels que les bancs ou les abris bus ;
- ▶ **Le manque d'information** sur les services et les activités disponibles, notamment les divers organismes communautaires.

Culture de l'auto :

- ▶ La culture de la voiture et son utilisation demeurent prépondérantes, particulièrement pour les familles avec des jeunes enfants, puisqu'elle est jugée plus rapide et plus pratique face aux diverses contraintes liées aux horaires familiaux.

- ▶ L'achat d'une voiture fait également partie des priorités nommées des nouveaux arrivants.
- ▶ La voiture constitue aussi le mode de déplacement préféré par la plupart des jeunes de 15 à 17 ans qui ont participé à l'étude.
- ▶ Étonnamment, bien que plusieurs mentionnent l'augmentation du prix de l'essence, aucun.e des participant-e-s ne nous parle du coût annuel total associé à l'usage d'une voiture privée (achat ou location, immatriculation, entretien et réparations, essence). Pourtant, des études récentes indiquent que les dépenses associées à la voiture viennent au deuxième rang des principales dépenses des ménages après le logement.

Le sujet de la mobilité et des déplacements actifs peut inciter les gens à donner des réponses socialement acceptables, d'où l'importance d'adapter les méthodes de recherche et d'opter pour des approches communicationnelles qui évitent de culpabiliser les individus en misant plutôt sur les bénéfices d'utiliser le transport en commun et les déplacements actifs.

Savoir que les activités et services existent est un préalable pour s'y rendre. Or, les participant-e-s connaissent peu l'offre d'activités municipales et les organismes communautaires du quartier.

Les déplacements actifs sont très influencés par l'aménagement du territoire : la plupart des leviers identifiés par les participant-e-s aux groupes de discussion concernent des infrastructures municipales. Une offre commerciale locale diversifiée incite également la population à effectuer ses courses à pied dans son quartier.

Le vélo demeure considéré comme un loisir ou un sport : une minorité (5 %) des répondant.e.s au sondage nomment le vélo comme principal mode de déplacement.

2 L'exploration de la littérature nous a permis de repérer plusieurs études fort intéressantes publiées par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive en France. Le LMI est une fondation française qui réunit des membres issus des sphères publiques, privées et de la société civile, qui soutient le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité inclusive. Ce laboratoire, qui privilégie une approche systémique de la mobilité, s'est donné pour mission de :

- ▶ Rassembler les acteurs concernés par le sujet, pour réfléchir et partager des expériences concrètes, dans une démarche de co-construction ;
- ▶ Produire des contenus, des études, des analyses pour développer une meilleure compréhension du frein que peut représenter la mobilité ;
- ▶ Soutenir des solutions de mobilité innovantes, des expérimentations locales et des dispositifs particuliers ;
- ▶ Favoriser les conditions d'accès à une mobilité plus inclusive.

On remarque que les 4 grands axes stratégiques proposés par le Laboratoire de Mobilité inclusive rejoignent les activités de Solon :

- ▶ Faire évoluer l'offre de solutions multimodales.
- ▶ Recentrer les actions sur l'accompagnement au changement.
- ▶ Construire des modes d'agir collectifs, en partenariat avec les divers acteurs locaux de la mobilité.
- ▶ Revenir sur les liens entre la stratégie de mobilité et la stratégie d'aménagement.

Ces études confirment que la démarche de Solon basée sur l'accompagnement, le réseautage et l'offre de solutions de mobilité alternative est vecteur de changement et d'inclusion. L'étude Saint-Benoît est dans la lignée de l'approche du Laboratoire de la Mobilité Inclusive.

3 Plusieurs apprentissages ont été réalisés par l'équipe de Solon sur le plan des **stratégies de**

mobilisation les plus efficaces pour rejoindre les divers groupes de la population. Un nombre important de résident.e.s du secteur Saint-Benoît ont été rejoints, sondés et informés des diverses activités de Solon. On note qu'il faut allier partenariats, présence sur le terrain, incitatifs, plaisir et nourriture pour bien encourager les gens à prendre part à l'étude.

- ▶ Dans le cadre de la recherche, chaque personne qui participait à la rencontre de discussion bénéficiait d'un bon de 50\$ chez l'épicerie du coin. Cela a contribué fortement à la mobilisation.
- ▶ Les kiosques à la sortie de l'école ont été un des moyens qui a mobilisé le plus. Les kiosques sont tenus par Solon et on y offre de la nourriture et des espaces pour discuter.
- ▶ Ayant déjà tenu des activités dans le secteur Saint-Benoît, on a pu travailler avec Pause-Famille et différentes personnes qui habitent le quartier qui nous ont vraiment aidé pour la mobilisation.
- ▶ L'approche des patrouilles mixtes (Solon/CERSÉ) qui circulent dans le quartier et établissent un contact personnalisé avec les résident.e.s du secteur Saint-Benoît a bien fonctionné pour rejoindre les gens, les informer des activités de Solon et les inviter à participer à un court sondage ainsi qu'à des groupes de discussion.
- ▶ Les familles avec des enfants d'âge scolaire ont été facilement rejointes à la sortie des classes de l'école Saint-Benoît, le recrutement des autres groupes a néanmoins nécessité davantage d'efforts et de travail sur terrain. Ce travail a été réalisé en étroite collaboration avec les divers organismes et les intervenant.e.s présent.e.s dans ce milieu, notamment la chargée de mobilisation de Solon, l'intervenant jeunesse de l'Entre-Maison ainsi qu'une intervenante de Pause-famille. Le comité de locataires des Habitations Meunier-Tolhurst a également permis à la patrouille mixte de participer à son assemblée générale annuelle.

5 Par ailleurs, la démarche a présenté les principaux **défis** suivants :

- ▶ Un secteur où peu d'organismes communautaires interviennent et sont en mesure de faciliter le recrutement des participant-e-s. Solon a tendance à cibler une portion précise du quartier, cela ne favorise pas l'interaction avec les organismes communautaires du quartier qui eux interviennent sur l'ensemble du quartier Ahuntsic.
- ▶ La réalisation de l'étude a lieu pendant la saison estivale et les vacances, donc la plupart des organismes communautaires prennent leurs vacances ou organisent moins d'activités. Plusieurs résident-e-s du quartier sont partis à l'extérieur de Montréal.
- ▶ La complexité de la méthodologie (rejoindre 5 groupes spécifiques de la population pour les 8 groupes de discussion).
- ▶ Un recrutement difficile avec plusieurs désistements de dernière minute.
- ▶ Nous nous sommes limités aux personnes qui comprennent le français.
- ▶ Dans le sondage, il n'y a pas de question spécifique permettant aux répondant-e-s de s'identifier à un groupe ethnique ou à une population racisée.
- ▶ Il est important de créer des «safe spaces» pour les communautés ethniques et les minorités visibles, afin d'instaurer un climat de confiance. Le fait qu'une personne blanche anime les groupes de discussion pourrait avoir nui à cet égard.



1 SENSIBILISATION ET ÉDUCATION

La notion de mobilité est méconnue et assez théorique. L'atelier de discussion parlait de mobilité via des questions sur notre quotidien. Le design de l'atelier amenait les participant-e-s à comprendre leurs habitudes de mobilité tout en suscitant l'idée de pouvoir se déplacer autrement. À la fin des ateliers, les participant-e-s étaient beaucoup plus éduqué-e-s et sensibilisé-e-s aux déplacements actifs dans le quartier. Certain-e-s participant-e-s ont échangé leur numéro, même que certain-e-s ont identifié être des voisins et ils sont reparti-e-s ensemble vers leur résidence.

2 PISTES DE SOLUTIONS

À la lumière de ces résultats et apprentissages, l'équipe de Solon a dégagé plusieurs pistes d'action qu'elle souhaite développer en co-construction avec ses nombreux partenaires ainsi qu'avec les citoyen.ne.s d'Ahuntsic. Ces leviers inciteraient les gens à adopter des déplacements actifs. Les répondant.e.s émettent plusieurs suggestions afin de faciliter leurs déplacements dans le quartier et de leur permettre de participer à leurs diverses activités :

- En vélo : plus de pistes cyclables, des pistes sécurisées et adaptées aux familles avec enfants, plus de supports à vélo et des lieux sécuritaires pour ranger les vélos près de leur résidence, plus de vélos à emprunter, (BIXI ou autres), la possibilité d'emprunter des scooters, des mobylettes ou des motocyclettes, plus de pistes cyclables sur les rues Fleury et Sauvé, des routes mieux entretenues, sans nid de poule, des cours de vélo, des parcours de vélo sécurisés pour enfants, des balades



en vélo en groupe, des vélos à prix abordables ou gratuits et des stations pour gonfler les pneus des vélos et les réparer.

- En transport en commun : plus de fréquence des bus (notamment pour le 180), plus de bus, plus d'arrêts de bus, plus d'abris bus, le respect des horaires, des trajets plus directs et plus rapides, s'assurer que les escaliers roulants fonctionnent (aîné-e-s), que les portes soient moins lourdes à ouvrir dans le métro et remettre sur pied la Navette Or.
- En automobile : moins de travaux routiers, tout en s'assurant de réparer les nids de poule, moins de pistes cyclables.
- En marchant : Des rues mieux éclairées le soir, des trottoirs plus larges, réparés, mieux entretenus (sans trous), bien déneigés, bien déglacés l'hiver, bien dégagés et sans ordures ménagères, des rues avec une circulation apaisée, le respect des limites de vitesse par les automobilistes, des traverses sécurisées, une offre de commerces diversifiée qui répond à tous leurs besoins, une rue Fleury Ouest aussi animée que la rue Fleury Est, plus de bancs, plus de fontaines d'eau, des intersections et des traverses sécurisées, des rues fermées pour permettre aux enfants de jouer.

3 INTÉRÊT ENVERS LES NOUVELLES IDÉES PROPOSÉES PAR SOLON

L'animatrice présentait chacune des 10 idées de Solon aux participant-e-s en leur demandant d'indiquer sur une grille si cette idée pouvait être intéressante pour eux personnellement. Les participant-e-s échangeaient ensuite sur ces idées. Nous précisons que toutes ces idées, sauf celle de l'autopartage, sont gratuites. Bien que seulement 27 % des participant-e-s aux groupes de discussion fassent du vélo, une majorité d'entre eux se montrent intéressé.e.s par les solutions vélo proposées par Solon, notamment les suivantes :

- Les ateliers pour apprendre à entretenir et réparer les vélos (65 %) ;
- L'emprunt de vélo électrique à deux roues (62 %) ;
- Des hangars pour entreposer les vélos l'hiver à proximité de leur résidence (58 %) ;
- Plus de supports de vélos près de chez vous, supports partagés avec les voisin.e.s (56 %) ;
- L'emprunt de vélos standards à deux roues (54 %) ;
- Le parcours pour apprendre aux enfants à faire du vélo (50 %).

L'intérêt envers ces solutions est davantage marqué chez les familles avec de jeunes enfants ainsi que dans le groupe des nouveaux arrivants qui comporte également plusieurs familles avec enfants.

Le partage de voiture suscite peu d'intérêt dans les groupes, particulièrement chez ceux qui possèdent une voiture. Cette initiative intéresse surtout les personnes sans voiture. Les principaux freins des propriétaires de voiture à prêter leur véhicule se situent tant au niveau de la crainte d'un accident et de la malpropreté que du fait qu'ils ne puissent disposer de leur voiture en tout temps.



IMPACTS
(SUITE)



Plusieurs des aîné.e.s en perte d'autonomie physique ou cognitive qui résident à la Résidence privée Christ-Roi se sentent isolées socialement. Certains seraient intéressés à participer à un groupe de marche.

Chaque participant-e-s sont parti avec un pamphlet Solon Ahuntsic. Ils ont accepté de partager leur courriel pour recevoir des infolettres et nouvelles des prochaines activités de Solon. Certaines personnes ont rejoint LocoMotion.

4 MISE EN ŒUVRE DES SOLUTIONS DÈS LE PRINTEMPS 2023

Dès l'été 2023, Solon collaborera avec Vélo Québec sur son programme Toutes à Vélo. Les 3 cohortes d'Ahuntsic seront supportées par Solon. Solon propose d'aider au recrutement. Il propose aussi d'organiser 3 fêtes de clôture des cohortes. Durant ces fêtes, Solon fera tirer 9 vélos aux participante-e-s.

Pendant l'été, Solon offrira 6 balades à vélo pour les femmes. Cela permettra de poursuivre l'accompagnement des femmes en augmentant leur autonomie. Ces balades permettront de découvrir les liens cyclables, mais aussi les lieux d'intérêts du quartier. Les balades iront notamment à l'atelier de vélo communautaire pour faire connaître cette ressource.

La recherche Saint-Benoît sert à poursuivre la réflexion sur la mobilité et contribue à cibler d'autres actions potentielles. Voici quelques pistes issu de la recherche :

- Agir sur la place des femmes marginalisées et la mobilité : sentiment de sécurité, apprendre à faire du vélo et la mécanique vélo, connaître les lieux d'intérêts, accompagner pour résoudre les bloquants de mobilités lié au contexte urbain (ex : aller chez Costco).
- Approfondir les connaissances en matière d'intersectionnalité appliqué à la mobilité durable (en utilisant des méthodes telles que la médiation culturelle...).
- Créer un « safe space » pour les communautés ethniques et les groupes racisés, notamment en embauchant des animateurs.trices et des intervenant.e.s de ces communautés.
- Présenter les résultats de l'étude aux partenaires et groupes citoyen-ne-s. Voir avec l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville comment lever les divers freins à l'utilisation du transport en commun et aux déplacements actifs.
- Continuer d'offrir un bouquet d'activités et d'infrastructures favorisant la pratique du vélo. Poursuivre l'accompagnement des citoyen.ne.s, afin de susciter un premier essai des vélos cargo LocoMotion et autres projets (en étroite collaboration avec ses divers partenaires, dont Vélo Québec et Ahuncycle).



Conclusion

Le nombre d'activités et de programmes d'accompagnement a été au-delà des livrables attendus. Au total, c'est

1453 personnes qui ont participé

51 événements : faire connaître et faire participer (sensibiliser /informer/ appel à l'engagement)

77 ateliers et formations (accompagnement/soutien/ incitatifs)

2 programmes de mise à l'essai d'alternatives par année (Partage une auto, Vélo d'hiver, Mécano de quartier)

9 sondages (étude Saint-Benoît)

Stratégie de communication et nombreux contenus créés et diffusés (journal des voisins, 10 000 publipostages, etc)

22 séances de co-construction avec l'AMAAC, Ahuncycle, Feedback, Cycliste Solidaire, la Maison du Monde et l'atelier de vélo communautaire

14 véhicules alternatifs mis à disposition gratuitement à tous les résident-e-s d'Ahuntsic

Selon a une grande capacité à **faire connaître et faire participer** les gens au projet en ciblant les initiatives locales des quartiers, en étant présent sur le terrain, en faisant du réseautage, en offrant des outils permettant la participation et la transformation socio-écologique. Il y a eu une **très bonne participation à l'ensemble des activités**. Les moyens de mobilisation sont efficaces : mettre en place des expérimentation/projets inspirants et participatifs, tenir des kiosques, faire partie et soutenir le réseau local, diffuser les projets dans journal des voisins et faire la promotion des projets sur le terrain et les réseaux sociaux

L'accompagnement via des programmes de mise à l'essai des alternatives permettent aux résident-e-s d'Ahuntsic d'**emboîter le pas vers des changements de comportements durables en termes de**



mobilité. Les programmes donnent l'élan à s'engager dans de nouvelles pratiques en modifiant les attitudes, croyances et perceptions des gens. Ces programmes permettent de dénouer les freins et de gagner en confiance. En plus d'adopter de nouveaux comportements, l'approche Solon vise à créer des ambassadeur-trice-s qui pourront parler des alternatives à l'auto-solo à leur voisin-e-s et s'engager directement pour un projet de transition socio-écologique dans le quartier. En général, les changements de comportements sont durables, puisqu'ils ont été très soutenus par des programmes adaptés qui permettent de monter en compétence. Autre élément important, l'usage des incitatifs fonctionne très bien pour le recrutement et le maintien de la motivation lors de programmes nécessitant plus d'investissement personnel et social.

À travers l'ensemble des offres, nous avons aussi développé des **liens de confiance** avec les personnes et collaboré avec les acteurs locaux pour s'assurer de la pérennité de nos actions.

On note aussi que le contexte d'implantation a fait **accélérer l'adoption des offres de solutions alternatives.** C'est grâce aux collaborations avec l'arrondissement qui, en mettant en œuvre des aménagements propices aux déplacements actifs, que nous avons pu convaincre les gens d'adopter de nouveaux comportements. C'est aussi grâce à l'immense travail des groupes citoyens présents sur le territoire. Enfin, grâce aux moyens déployés à travers **Mobilité de quartier** de Montréal en commun, les efforts soutenus de la grande équipe Solon et les divers outils en libre service ont accompagné et mobilisé les gens pour la transition socio-écologique dans le quartier Ahuntsic.

Plusieurs défis restent à venir.

Premièrement, comment maintenir ces efforts? Bien que l'approche Solon soit d'autonomiser le plus possible les citoyen-ne-s, nous constatons que **le bénévolat n'est pas viable à long terme** pour porter des initiatives structurantes dans un contexte d'urgences écologiques et sociales. Des initiatives

portées par Solon encouragent et soutiennent le tissu social en permettant d'alléger la charge de transformer, expérimenter, faire changer les infrastructures et des mentalités pour développer un quartier à échelle humaine.

Une reconduction d'un financement pour **LocoMotion**, le **Défi Partage une auto**, la **Subvention vélo d'hiver**, les **Navettes** ainsi que des initiatives de mobilité dans **Saint-Benoît** seraient importants.

À noter que Solon espère poursuivre en développant un volet, **Mieux vivre avec moins d'autos.** Ce volet a comme mandat d'encourager la mobilité active, partagée et collective par la réduction des ressources allouées à l'automobile individuelle (énergie, espace urbain, stationnement, investissements publics directs et coûts indirects) dans les quartiers de Montréal (démotorisation et non motorisation).

Cela se concrétise par :

- ▶ Mettre en œuvre des actions autour du changement de comportement de mobilité en suscitant et s'appuyant sur la mobilisation citoyenne et des partenariats.
- ▶ Encourager la requalification des espaces publics aujourd'hui dédiée à la voiture et en particulier au stationnement.
- ▶ Créer les conditions de changements politiques et favoriser la pérennisation des moyens d'action à travers des activités de partenariats (arrondissements, ville centre, institutions, acteurs locaux, etc) en collaboration avec les autres cercles thématiques.
- ▶ Soutenir le développement de Communs notamment grâce aux liens avec LocoMotion.

Deuxièmement, certain-e-s citoyen-e-s ont manifesté leur intérêt à participer à des projets de mobilité dans le quartier Cartierville. Il serait important de poursuivre les efforts en travaillant pour inclure davantage les populations marginalisées et souligner les besoins d'équité territoriale. Il s'agit notamment de travailler pour soutenir les personnes qui vivent des problèmes liés aux inégalités de

revenus, de limitations physiques, d'âges (jeunes et âgées), de genre et discriminations.

Enfin, Solon est fière de constater les nombreux apprentissages et impacts positifs réalisés durant les trois dernières années. Nous sommes convaincus que nous avons contribué à :

- ▶ Favoriser l'acquisition et le partage de biens collectifs en lien avec la mobilité
- ▶ Pérenniser LocoMotion dans Ahuntsic.
- ▶ Maximiser l'ampleur, la diversité et l'efficacité de la participation des citoyen-ne-s et autres acteurs locaux aux projets dans Ahuntsic.
- ▶ Augmenter la capacité d'action et d'appropriation de tous et de toutes sur les enjeux de mobilité dans Ahuntsic.
- ▶ Favoriser et encourager des modes de vie écologiques en matière de mobilité et de proximité.
- ▶ Développer des projets et études pour favoriser l'inclusion de l'ensemble de la population (ce qui inclut les populations défavorisées et les aînés).
- ▶ Offrir des solutions de mobilité active et partagée permettant de réduire la dépendance aux automobiles de façon pérenne et de limiter l'acquisition d'automobiles individuelles.

Solon espère continuer à contribuer à l'émergence d'autres initiatives pour **Mieux vivre la ville avec moins d'autos**. À travers le projet **Mobilité de quartier** Solon a pu démontrer que l'expertise de co-construction de solutions par la mobilisation citoyenne est essentielle pour rallier un maximum de citoyen-ne-s dans des efforts collectifs pour favoriser la transition socio-écologique.



