

Rapport final d'évaluation

Mobilité de Quartier Solon



CULTIVER NOTRE POUVOIR D'AGIR





Rapport final d'évaluation de Mobilité de Quartier

Juillet 2025

Rédigé par Pauline Wolff Ph.D., chargée de recherche et d'évaluation chez Solon
Mis en page par Delphine Chalon, chargée des communications chez Solon



Nous avons choisi de faire de ce document bien plus qu'un outil d'évaluation : il constitue le témoignage final d'une démarche vécue, avec un ton et une forme qui ne sont pas conventionnels mais qui reflètent selon nous l'identité de Mobilité de Quartier!



Pauline Wolff



En couverture, de bas en haut et de gauche à droite :

- La Foire des Possibles de Rosemont-La Petite-Patrie ©Audrey Mc Mahon
- Maude lors du lancement de la Communauté des Possibles de Rosemont-La Petite-Patrie ©Audrey Mc Mahon
- La rue ludique Place Benoît dans Saint-Laurent
- Une saillie citoyenne dans Ahuntsic ©MOMA
- Nelly lors du lancement de la Communauté des Possibles de Rosemont-La Petite-Patrie ©Audrey Mc Mahon
- L'Espace des Possibles dans Ahuntsic
- Une balade en vélo d'hiver
- Andrea lors de la fête de la rentrée de Rosemont-La Petite-Patrie
- Un atelier de création de zines à l'Espace des Possibles dans Ahuntsic
- Les aînées en liberté
- Une balade en vélo d'hiver
- Les balades à vélo pour femmes
- Les cyclopousses pour aîné-es
- Le collectif d'achat dans Ahuntsic-Cartierville
- Charles-Henri et Florence de l'Espace des Possibles dans Ahuntsic
- L'atelier de vélo communautaire Têtes de rayon
- Nadia à l'Espace des Possibles dans Ahuntsic
- Le lancement de la Communauté des Possibles de Rosemont- La Petite-Patrie ©Audrey Mc Mahon
- Les cyclopousses pour aîné-es



Remerciements

- **Les citoyen·nes** qui se sont impliqué·es, ont nourri et fait vivre toute la démarche Mobilité de Quartier;

- **Les employé·es de Solon** qui ont permis à Mobilité de Quartier d'exister:

May Al Majzoub	Eva Dominguez-Painchaud	Patrice Martel
Amelia Alexandrescu	Joanne du Hommet	Maude Ménard-Chicoine
Lorena Aragones	Maurice Dykmans	Marta Menes Rodriguez
Bruno Armand	Khaoula Elhafiane	Evans Mensah
Marie-Ève Assunçao-Denis	Konstantin Fedorov	Magalie Paquet
Frédéric Bataille	Bertrand Fouss	Sean Olivier Parent
Clara Beaumont	Ariane Ganon-Legaré	Julie Phoeung
Félix Bélanger	David Gendron	Pascal Priori
Catherine Bilodeau	Milena Gioia	Nadia Ramirez Chavarria
Jean-Philippe Bisson	Manon Giri	Élianee Roussel
Florence Brochu	Stéphanie Gogan	Alix Ruhlmann
Charlotte Brut	Indira Gonzalez Cruz	Laurie-Jeanne Sauvé Chevalier
Camille Butzbach	Milan Guérin	Clotilde Séjourné
Alessia Canteros	Nadia Hajji	Andrea Paola Serrano Mugica
Guillaume Carmel-Archambault	Eudes Henno	Julius Taylor
Delphine Chalon	Vicky Hill	Karine Théorêt
Arianne Chau	Maud Jean-Baptiste	Alexandre Toulemonde
Daniel Chérubin	Marion Jégoux	Elijah Tremblay
Angelica Cossette	Émilie Joly	Cyrille Turatsinze
François Dandurand	Florence Lachapelle	Gabrielle van Durme
Jean-Nicolas de Biasi Bondy	Maude Lapointe	Arthur Van Neste
Corinne Delisle	Kalyana Laporte-Salois	Elora Vix
Roselyn Dhani	Michèle Lavoie	Alexia Wildhaber-Riley
Hélène Dimanche	Daphné Le Templier	Pauline Wolff
Eva Doan-Lavoie	Stéphane Lussier	Wissam Yassine
Chloé Dodinot	Laurence Mailhiot	

et plus particulièrement les chargé·es d'évaluation, documentation et valorisation des apprentissages : Alexis Curodeau-Codere, Nathalie Nahas et Hind Obad-Fathallah;

- **Les élus, fonctionnaires, institutions, organismes communautaires, groupes citoyens et organisations** avec lesquelles nous avons coconstruit les projets;

- **Toutes les personnes engagé·es**, qui inventent, luttent et pensent autrement, qui ont été et seront des sources d'inspirations infinies.

Table des matières

1	Remerciements
3	1. Mise en contexte
3	1.1 La démarche de Mobilité de Quartier, qu'est-ce que c'est?
3	1.1.1 Repenser les déplacements dans les quartiers par la mobilisation citoyenne
4	1.1.2 Un volet de Montréal en Commun
7	1.2 Le projet de départ - MdQ dans le cadre du Défi des villes intelligentes
7	1.2.1 Objectifs transversaux et cibles de départ
8	1.2.2 Principes d'actions de Solon énoncés au dépar
9	1.2.3 Projets envisagés au départ
10	1.3 Les hypothèses et la théorie du changement
10	1.3.1 Hypothèses de travail
11	1.3.2 Théorie du changement finale
10	1.4 Retour sur le contexte général entre 2020 et 2025
10	1.4.1 Contexte pandémique
11	1.4.2 Posture bottom up et agilité de la structure de Solon
10	1.4.3 Évolution de l'approche territoriale de MdQ
11	1.4.4 La démarche transversale ÉDI - Apprentissages et expérimentations
10	1.5 Références et sources des données
3	2. Retour sur la stratégie d'évaluation globale
3	2.1 La stratégie générale d'évaluation
3	2.1.1 Historique des démarches
4	2.1.2 Objectifs de l'évaluation de MdQ
4	2.1.3 L'évaluation par et pour
3	2.2 Évaluation des extrants
3	2.3 Évaluation des processus
3	3. Mobilité de Quartier - les résultats!
3	3.1 Les effets après 5 ans de projet
3	3.1.1 Effets visés - grands résultats
4	1. Davantage de résident-es... sont sensibilisé-es et comprennent les enjeux de la transition socio-écologique
4	2. Davantage de résident-es... sont conscient-es de toutes les options de mobilité et considèrent les transports actifs comme des solutions utilitaires quotidiennes valables

Table des matières

- 4 3. Davantage de résident-es... s'impliquent, créent, gèrent des projets collectifs
- 4 4. Davantage de résident-es... aiment, connaissent mieux et s'impliquent dans leur quartier
- 4 5. Davantage de résident-es... ont moins envie et besoin de posséder des biens
- 4 6. Davantage de résident-es... sont moins dépendants à l'automobile personnelle
- 4 7. Davantage de résident-es... partagent plus de biens et sont plus solidaires
- 4 8. Davantage de résident-es... consomment différemment et se déplacent moins hors de leur quartier par nécessité
- 4 9. Davantage de résident-es... s'approprient et transforment les espaces de leurs milieux de vie
- 3 3.1.2 Réponses aux grandes questions d'évaluation des effets
- 10 3.2 Les territoires touchés en 5 ans de projet**
 - 10 3.2.1 Les contextes territoriaux
 - 11 3.2.2 Les apprentissages liés au déploiement de projets ancrés dans le territoire
 - 10 3.2.3 Lien vers les projets exemplifiant les territoires
- 10 3.3 Les différents volets de projet à la fin des 5 années de MdQ**
 - 10 3.3.1 Volet Tiers-lieux
 - 11 3.3.2 Volet Mieux vivre avec moins d'autos (MiVaMa)
 - 10 3.3.3 Volet Communautés des Possibles
 - 10 3.3.4 Volet LocoMotion
- 10 3.4 Les acteurs-rices qui ont fait le projet**
 - 10 3.4.1 Les citoyen-nes
 - 11 3.4.2 Les organismes
 - 10 3.4.3 Les institutions
 - 10 3.4.4 ... et Solon!
- 10 3.5 Et les autres résultats?**
 - 10 3.5.1 Sans Mobilité de Quartier
 - 11 3.5.2 Les effets inattendus / non prévus
- 10 Conclusion - 5 ans de projet, quels apprentissages?**
 - 10 L'innovation organisationnelle à l'innovation sociale : les apprentissages de l'équipe
- 10 Annexes**

Mise en contexte

1.1 La démarche de Mobilité de Quartier, qu'est-ce que c'est?

— 1.1.1 Repenser les déplacements dans les quartiers par la mobilisation citoyenne

Mobilité de Quartier (MdQ) est une **démarche d'expérimentation démarrée en 2019** par Solon. Elle vise à **transformer les habitudes de mobilité** par la **mobilisation citoyenne**, pour des quartiers plus écologiques, sécuritaires et solidaires.



— 1.1.2 Un volet de Montréal en Commun

Mobilité de Quartier est l'un des grands projets de **Montréal en Commun** (MeC), une communauté d'organismes réunis pour développer, tester et déployer des solutions face à des enjeux de mobilité et d'alimentation à Montréal, en s'appuyant sur l'utilisation de données numériques.

Montréal en Commun comprend une quinzaine de grands projets qui sont mis en œuvre grâce au prix de 50 M\$ octroyé à la Ville de Montréal dans le cadre du **Défi des villes intelligentes**.

Ce défi était une compétition organisée par le gouvernement du Canada permettant aux collectivités d'adopter **une approche de ville intelligente**.

Solon a été un acteur majeur dans la définition et la mise en œuvre de la candidature de la Ville de Montréal.



La Foire des Possibles 2023 ©Audrey McMahon

1.2 Le projet de départ - Mobilité de Quartier dans le cadre du Défi des villes intelligentes¹

1.2.1 Objectifs transversaux et cibles de départ

À noter : ces objectifs ont été fixés en partenariat avec les autres acteur·rices du projet dans le cadre du dossier de candidature (notamment la Ville de Montréal, qui devait aménager des pôles de mobilité locaux et une application web et mobile pour faciliter l'accès aux ressources de mobilité avec un planificateur intermodal intégré)²

La partie dont Solon était responsable est limitée et se retrouve dans certains objectifs avec seuls certains sous-objectifs qui s'appliquent à Mobilité de Quartier :

- **Objectif 02** - Augmentation du nombre d'option de mobilité hors auto-solo
- **Objectif 03** - Baisse du nombre de trajets locaux en auto-solo
- **Objectif 04** - Meilleur partage des ressources locales pour accéder à des services de base
- **Objectif 05** - Participation accrue aux réflexions et décisions locales

Dans le cadre de Mobilité de Quartier, ces différents objectifs se traduisent par les **sous-objectifs** suivants :

- Une augmentation de **l'utilisation** et du **nombre d'actifs de mobilité hors auto-solo** dans les quartiers ciblés par le projet (> obj. 02 du dossier de projet)
- Une augmentation du **nombre de km parcourus** avec les outils de mobilité locale (> obj. 03 du dossier de projet)
- Une augmentation des **trajets automobiles évités** (> obj. 03 du dossier de projet)
- Une augmentation de l'**usage des tiers-lieux** (> obj. 04 du dossier de projet)
- Une augmentation d'**actifs partagés de mobilité** (> obj. 04 du dossier de projet)
- Une augmentation d'**utilisations sur la plateforme d'actifs** (> obj. 04 du dossier de projet)
- Un minimum de 20 000 **personnes exposées aux projets** de MdQ (> obj. 05 du dossier de projet)
- Un minimum de 3 000 **personnes ayant participé à des activités** de MdQ (> obj. 05 du dossier de projet)
- Un minimum de 600 **personnes impliquées dans la gouvernance locale et la cocréation des projets** (> obj. 05 du dossier de projet)



Réparation de vélos LocoMotion lors de la fête de la rentrée de l'arrondissement RPP en 2024 ©Audrey Mc Mahon

¹ Les prochaines sous-sections sont issues du document de Candidature finale de la Ville de Montréal au Défi des villes intelligentes du Canada et du Dossier de projet de départ (2019).

² Voir le dossier initial de candidature déposé par la Ville, page 74 : « L'approche de mobilité de quartier repose notamment sur le développement de pôles de mobilité, des espaces physiques dédiés à l'intermodalité. Un budget d'investissement de l'ordre de 17M\$ a déjà été voté pour la période 2019-2021 par la Ville de Montréal, accompagné d'autres budgets à venir jusqu'en 2024. Ces budgets sont considérés comme pivot dans l'approche de mobilité de quartier et sont donc inclus dans la démarche d'ensemble. En contrepartie, la démarche de Mobilité de quartier nourrira la réflexion sur les pôles de mobilité de la ville, contribuant ainsi à la dissémination et la réPLICATION de l'approche développée dans le cadre de la présente proposition. »

Les points de références sont calculés selon des valeurs de référence définies au fur et à mesure du projet avec Infrastructure Canada.

— 1.2.2 Principes d'actions de Solon énoncés au départ

Pour Solon et dans une perspective d'innovation sociale, **la démarche a au moins autant de valeur que le résultat**, notamment parce que les types de changements visés (des attitudes à court terme et des comportements à moyen terme) impliquent une **posture réflexive**. En effet dans une perspective de « pour, par et avec », il s'agit autant de **coconstruire des projets** que de **transmettre des méthodes de travail**, et d'**adopter une position d'écoute** et de bienveillance pour garantir **l'engagement et le pouvoir d'agir des personnes**, assurer la **solidité du collectif**.

Dans le contexte, le « comment » est fondamental. Ces idées sont présentes dès le départ de la démarche³ et les principes d'action proposés sont les suivants :

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

— 1.2.3 Projets envisagés dans la démarche de départ

En termes de mise en oeuvre et de projets prévus, **le dossier de projet initial prévoyait les éléments suivants** :



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



La mise en place à une échelle locale d'équipements de mobilité alternatifs répondant aux besoins (vélos cargos, remorques, etc.), ainsi que l'expérimentation de l'usage des espaces publics pour des solutions de mobilité, incluant une collaboration avec la Ville pour l'aménagement de pôles de mobilité.



³ Voir le [Dossier de projet 2019-2024](#) (page 5)



L'implantation de tiers-lieux, des espaces communautaires ancrés dans les quartiers et co-gérés par les usagers pour :

- Remplir des fonctions diversifiées afin de favoriser « l'immobilité de quartier » de façon à combler localement un maximum de besoins identifiés dans chaque voisinage et chaque quartier.
- Offrir une infrastructure de base pour la mobilisation citoyenne qui va encourager l'adoption et les changements de comportements.



Une plateforme de proximité visant à rendre la technologie accessible et au service des approches pour repenser la mobilité selon les besoins citoyens. Ce projet est devenu locomotion.app.

Dans les quartiers et territoires d'action, pour et par toutes les parties prenantes pertinentes, au premier rang desquelles les citoyen-ne-s, **Mobilité de Quartier devait donc agir sur** :

- La **connaissance et la perception des enjeux de mobilité**
- Les **pratiques** de mobilité
- L'organisation des **espaces publics**
- La **capacité d'agir localement** notamment avec le renforcement des liens entre les institutions publiques et les initiatives citoyennes
- Le **bien-être des habitant-es** des territoires concernés



1.3 Les hypothèses et la théorie du changement

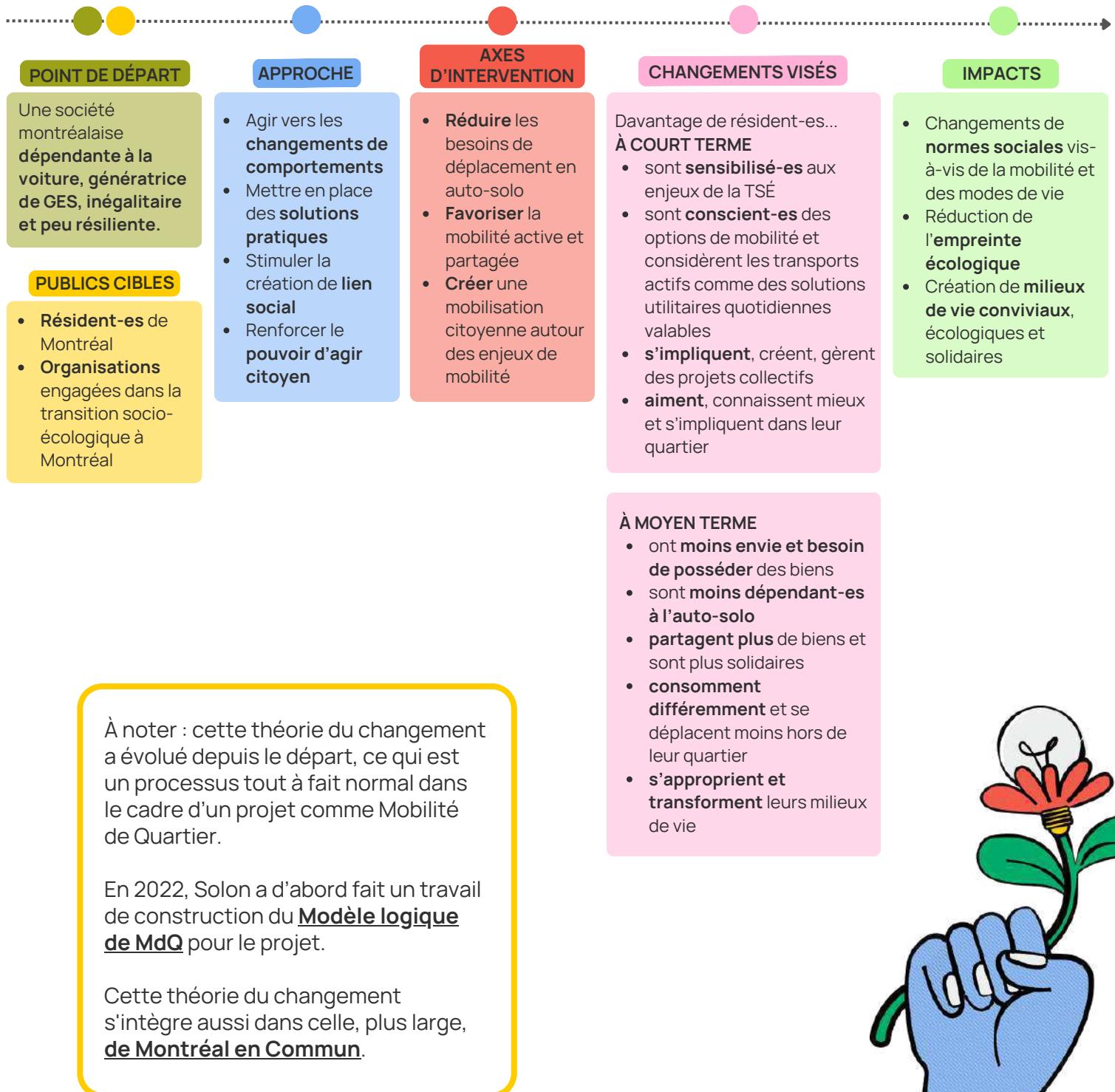
1.3.1 Hypothèses de travail

Ces hypothèses s'appuient sur un travail de recherche et documentation effectué lors de la définition du premier modèle logique en 2022 :

- **Hypothèse 1 - Travail sur la mobilité urbaine** constitue un levier majeur pour la réduction des émissions de gaz à effets de serre (GES) au Québec
- **Hypothèse 2 - La conscientisation autour des enjeux de mobilité/transition et le développement du pouvoir d'agir** constituent des préalables essentiels au changement de comportements en faveur d'une mobilité active
- **Hypothèse 3 - La mise en place de solutions techniques/matérielles** est un autre type d'intervention nécessaire pour changer les comportements
- **Hypothèse 4 - Les solutions techniques/matérielles proposées par MdQ** visent aussi la **création de liens sociaux** et d'autres impacts pour les résident-es (en plus du changement de comportement)
- **Hypothèse 5 - La mobilité dépasse la question des transports** et doit s'inscrire dans une **perspective d'inclusion sociale**
- **Hypothèse 6 - La transition socio-écologique requiert des efforts immenses**; le projet ne fait que contribuer à l'atteinte des effets mentionnés mais ne peut les atteindre seul.

1.3.2 Théorie du changement finale

La situation initiale qui a motivé la démarche de Mobilité de Quartier était le **constat d'une société montréalaise dépendante à la voiture, génératrice de GES, inégalitaire et peu résiliente**. Chaque projet de MdQ est donc pensé dans le cadre **d'une théorie du changement** qui vise à **agir** sur les **normes**, l'**empreinte écologique** et les **milieux de vie**.



1.4 Retour sur le contexte général entre 2020 et 2025

— 1.4.1 Contexte pandémique

En premier lieu et sans surprise le contexte pandémique a influencé le déploiement de Montréal en Commun dans son ensemble et de Mobilité de Quartier par la même occasion. En effet, MeC a été lancé au début de l'année 2020, ce qui a évidemment **limité le déploiement de certains éléments imaginés au moment du dépôt avec la Ville de Montréal** (par exemple les pôles de mobilité envisagés par la Ville au départ n'ont jamais été mis en place étant donné l'urgence d'agir ailleurs, ce qui a eu une incidence sur MdQ). **Cependant, le contexte sanitaire et ses contraintes ont également été un extraordinaire bassin d'innovations locales** : les idées de projets et les apprentissages ont été sans commune mesure avec ce qui était anticipé au moment du dépôt.

— 1.4.2 Posture *bottom up* et agilité de la structure de Solon

Solon a pour philosophie de mener des projets de type *bottom up* et donc de **s'adapter au terrain et aux besoins locaux**, suivant une logique d'**expérimentations** et en adoptant une posture **agile**. La démarche MdQ a donc évolué en fonction de l'expression des besoins exprimés par le terrain et des expérimentations réalisées, tout en gardant les **objectifs principaux comme guide**. Les volets de projet MdQ ont donc été modifiés et les groupes de travail internes de Solon également. Ils ont été structurés de la façon suivante dans le temps :

**En 2019, dans le dossier de projet initial,
on comptait 5 volets de projet :**

- Activités de mobilisation
- Flotte et aménagement de l'espace urbain
- Tiers-lieux
- Plateforme de proximité
- Coordination, gouvernance et évaluation

**En 2022, dans la mise à jour du dossier,
on en comptait 7 :**

- **Activités de mobilisation** : volet qui rassemblait les initiatives locales d'accompagnement de projets de toutes sortes, de leur naissance jusqu'à leur autonomisation;
- **LocoMotion** : ancien volet « Flotte et aménagement » a pris la forme d'un projet précis en y associant la plateforme de partage locomotion.app;
- **Tiers-lieux** : volet qui rassemblait le projet des Ateliers de la transition socio-écologique (ATSÉ), l'Espace des Possibles de La Petite-Patrie (à cette période situé sur Saint-Hubert) et celui de Ahuntsic sur Lajeunesse;



La devanture du premier Espace des Possibles sur la rue Saint-Hubert

- **Numérique** : ancien volet « Plateforme numérique de proximité » qui a pris la forme d'une expérimentation et d'une grande conversation partenariale sur le besoin de développer les outils numériques pour la transition socio-écologique au-delà de la création de [locomotion.app](#) et du [Wiki des Possibles](#), avec comme conclusion de ne pas continuer dans cette voie;
- **Coordination, gouvernance et évaluation** : volet transversal de gestion de MdQ;
- **ÉDI, ADS+ et publics vulnérables : renforcement des capacités** : volet qui s'est créé en réponse aux demandes et apprentissages de terrain, comme l'explique la démarche Équité Diversité et Inclusion et les stratégies testées;
- **Essaimage** : nouveau volet qui avait pour objectif de se projeter dans le futur des différents projets testés dans MdQ, de construire les outils et d'accompagner les groupes de citoyens et organisations pour les déployer eux-mêmes dans de nouveaux quartiers

En 2023, pour la suite du projet, on comptait 5 volets qui étaient devenus des volets thématiques :

- **Mieux vivre avec moins d'autos** : volet de mise en oeuvre de projets et d'accompagnement de groupes ou organisations en lien avec la démotorisation et la mobilité active
- **LocoMotion** : projet de partage d'actifs de mobilité
- **Tiers-lieux** : volet de participation aux ATSÉ, l'Espace des Possibles de La Petite-Patrie et l'Espace des Possibles dans Ahuntsic
- **Communautés des Possibles** : volet d'accompagnement de citoyen-nes, organisations et institutions vers la transition socio-écologique dans les quartiers à travers un travail partenarial sur la gouvernance et la participation
- **Coordination, gouvernance, ÉDI et évaluation** : tous les volets transversaux rassemblés

Finalement en 2024, le projet LocoMotion a pris son envol en devenant son propre OBNL hors Solon!



L'annonce de la création de l'OBNL LocoMotion au Gala LocoFolies
© Audrey Mc Mahon

— 1.4.3 Évolution de l'approche territoriale de MdQ

Le lancement du projet et sa planification ont été faits dans l'idée de commencer à mettre en place des actions dans La Petite-Patrie, puis d'étendre la démarche à d'autres **quartiers sociologiques** de la Ville de Montréal, dans lesquels deux voisinages⁴ par quartiers allaient être sélectionnés.

Un **guide de diagnostic** a donc été élaboré avec le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ) pour sélectionner et documenter les besoins qui allaient dicter le contenu des projets locaux.

L'objectif initial était de mettre MdQ en place dans trois quartiers montréalais (et donc six voisinages). Les réalités des expérimentations et les apprentissages concernant les besoins des quartiers ont toutefois mené à faire des choix différents.

D'abord, la démarche ne pouvait pas se limiter à l'échelle des voisinages : la plupart des enjeux de mobilité ou même des besoins ou des raisons de déplacement allaient au-delà et la sélection des personnes qui pouvaient participer en se basant sur leur lieu de résidence de façon si limitée ne fonctionnait pas.

 **MdQ allait donc dorénavant mettre en place des projets n'importe où dans les quartiers en fonction des besoins.** 

Ensuite, **les équipes de mobilisation et les expérimentations ÉDI** ont démontré que l'approche *bottom up* de Solon n'était pas compatible avec une façon de faire qui ressemblait à une stratégie *top down* **d'imposer des projets dans des quartiers qui ne les avaient pas inventés et coconstruits**.

Il a donc été décidé de changer de stratégie et de repenser la suite de Mobilité de Quartier dans une perspective d'**essaimage**, qui est d'autant plus compatible avec **la posture de Solon qui vise à cultiver le pouvoir d'agir des citoyen-nes**.

— 1.4.4 La démarche transversale ÉDI - Apprentissages et expérimentations

Si des considérations d'équité, de diversité et d'inclusion étaient au cœur de la démarche dès son origine au moins sur papier, **la place de l'ÉDI dans les projets a évolué**. La **compréhension** que l'équipe s'en fait s'est également **considérablement raffinée** sur 5 ans.

Le processus a cependant été complexe et difficile à vivre : il s'agit sans aucun doute de la plus grande source d'apprentissages des membres de l'équipe de Solon. En témoignent des tensions qui ont subsisté pendant longtemps. La conclusion de tous les efforts des personnes impliquées est celle de toute déconstruction :

 **Le processus ÉDI est inconfortable mais doit rester conscient et continu parce qu'il ne sera jamais « fini ».** 

⁴ « Le voisinage, tel que nous le définissons ici, combine les notions physique et sociale d'un territoire, dépendant du vécu de ses habitants. Son échelle est celle de la marchabilité et des interactions quotidiennes. Un voisinage peut être déterminé par un rayon d'environ 500 m à 1 km, par l'existence de frontières physiques (ex. un gros boulevard) ou encore par un élément clé qui forme un point d'attrait local (ex. une école). » Source : [Mobilité de Quartier - Dossier de projet 2019-2024 - Solon VF2.pdf](#) page 46

L'équipe de Solon a tenté de se structurer et de se saisir de la question ÉDI de façon plus ou moins réussie au fur et à mesure de la démarche de Mobilité de Quartier. **Les personnes ont progressivement compris qu'il ne s'agit pas d'une « solution » qu'on applique : il n'y a pas de « recette ».** Cette évidence était loin d'être acquise il y a 5 ans et le chemin a été long.

Pourquoi avoir cheminé?

Une perspective ÉDI semblait au départ fondamentale d'abord d'un point de vue **des inéquités territoriales** (certains quartiers sont spatialement plus privilégiés que d'autres, ne serait-ce qu'en matière d'offre et donc d'accès au transport en commun, par exemple) et de **vulnérabilisation variable des populations** selon les quartiers. C'est donc en ces termes que la réflexion a commencé et qu'on la retrouve dans le Dossier de candidature de la Ville de Montréal.

Dans la foulée de la pandémie et par sensibilité de certain-es membres de l'équipe, **un comité ÉDI s'est formé en 2021**. Rapidement, ce dernier propose un rôle ÉDI (c'est-à-dire une mission et un ensemble de responsabilités, portées par une ou plusieurs personnes) dans le but d'intégrer un regard en équité, diversité et inclusion dans les projets. **Or, l'équipe comprend rapidement que le déploiement d'une véritable stratégie ÉDI n'est pas simple** : la complexité des rapports discriminatoires rend impossible la simple application de « principes ÉDI » aux projets, comme une stratégie à la carte.

Il faut être outillé-es à l'interne pour comprendre les enjeux de la discrimination et du racisme systémique. Et il faut se déconstruire d'abord.



La rue école Saint-Benoit en 2022

Plusieurs personnes ayant occupé le rôle ÉDI sont parties et de nombreux enjeux ont été nommés, là encore dans l'inconfort permanent. **L'équipe décide en 2023 de faire affaire avec une consultante pour réaliser un diagnostic organisationnel et brosser un portrait de la situation**, tant sur le plan sociodémographique qu'en matière d'emploi et de climat de travail. Le but est de dégager des **constats** et des **recommandations** organisationnelles. L'accompagnement inclut des formations sur des sujets liés à ÉDI, la discrimination, les biais implicites et l'intersectionnalité.

Au début de 2024, l'équipe fait ensuite affaire avec La Maison Turquoise pour l'aider à concevoir un **processus de gestion des tensions** incluant des considérations permettant de reconnaître et d'éviter la reproduction de dynamiques d'oppression et de discrimination au sein de l'équipe. Un nouveau poste de conseiller-ère ÉDI est créé et un nouvel apprentissage en découle : **soit la perspective ÉDI fait partie d'un projet de façon intrinsèque, soit elle n'est pas réellement présente puisqu'elle ne constitue pas les projets dès le départ** (à l'image d'ailleurs de l'approche « par et pour » que Solon défend).

L'ÉDI n'est pas quelque chose qu'on ajoute à un projet et le considérer comme un rôle transversal ne peut pas fonctionner. Pour certaines personnes de l'équipe, le constat a des airs de retour à la case départ, pour d'autres c'est le processus nécessaire.

Grâce à un **plan d'action basé sur les recommandations et sur le diagnostic de la consultante en ÉDI**, l'équipe a entrepris un travail de fond. Elle a donc acquis **une compréhension plus solide des enjeux de discrimination**, un **langage commun** et une plus grande capacité à se faire confiance.

De plus, la sensibilité aux enjeux ÉDI au sein des processus d'embauche a permis d'**ancrer ces questions au sein de l'équipe**, bien que le travail pour chacun-e ne s'arrêtera jamais et ne doit jamais être considéré comme acquis. Au final l'équipe s'est bien rendue compte que c'est toute la structure qui devrait être repensée pour faire les choses correctement.⁵



« En 2021, l'équipe décide de faire affaire avec une consultante en EDI pour réaliser un diagnostic organisationnel »
Illustrations d'Alexis Curodeau-Codère

⁵ Pour plus de détails sur nos apprentissages relatifs à ÉDI, voir le Bilan des apprentissages ÉDI de 2023.

Retour sur la stratégie d'évaluation globale

2.1 La stratégie générale d'évaluation

— 2.1.1 Historique des démarches

La stratégie d'évaluation a été réfléchie et a évolué pendant toute la durée du projet, elle a fait l'objet de plusieurs mises à jour qui résument les **réflexions et adaptations** de la stratégie initiale :

- [Stratégie d'évaluation - février 2022](#)
- [Stratégie d'évaluation - décembre 2023](#)
- [Stratégie d'évaluation - juin 2024](#)

← La philosophie d'évaluation et ses objectifs sont restés les mêmes sur le temps de toute la démarche. →

Dès le départ et pour correspondre l'approche de Solon, il a été jugé important de mettre en place **un processus d'évaluation participative** qui fasse partie intégrante de la démarche MdQ et qui allait permettre de la faire évoluer en fonction des résultats effectivement constatés sur le terrain. La **logique est traditionnelle : boucles de rétroaction et formation continue de l'équipe aux questions d'évaluation**.

À cet effet, un rôle a été créé au sein de Solon dès 2020 pour assurer **la coordination de l'évaluation**. Un deuxième rôle d'évaluation a été créé mi-2022 dans une perspective de **pérennisation** des projets et un troisième mi-2023 pour assurer **la mise en valeur des apprentissages** dans le cadre des projets et pour correspondre à la logique de l'essaimage.



Carte de recueil des lieux où les personnes ont grandi et leur lieu de résidence aujourd'hui. Triple objectif :

1. Illustrer la variété des origines des personnes de RPP
2. Stimuler la création de lien social par la discussion
3. Comptabiliser les participant-es à la Foire des Possibles!

Finalement, **un rôle ÉDI** (équité diversité inclusion) a également été intégré à l'équipe d'évaluation dans l'idée que cette perspective devait être transversale.

L'évaluation de Mobilité de Quartier a été intégrée autant que possible aux activités des projets et de l'équipe (par exemple directement sur le terrain pendant ou à la fin d'une activité de mobilisation, dans les Espaces des Possibles, à certains moments d'équipe pour avoir des retours sur les expériences, lors de certaines journées spécifiques qui étaient dédiées à l'évaluation, etc.) pour éviter d'être une charge supplémentaire pour l'équipe ainsi que pour permettre de documenter les actions sur le terrain.

Il s'agissait de capitaliser sur ce qui avait été fait dans les dernières années et d'adapter l'évaluation aux réalités de chaque volet, tout en gardant une cohérence générale. C'est pourquoi, par exemple, certains indicateurs étaient spécifiques à chaque volet et d'autres étaient généraux.

Le vocabulaire et les méthodes devaient être accessibles et utilisables par toutes les personnes concernées (membres de l'équipe et personnes participant-es notamment), pour renforcer le pouvoir d'agir, l'appropriation et le succès de la démarche et de l'équipe, ainsi que pour pouvoir outiller tout le monde, autant les chargé-es de mobilisation que que les citoyen-nes impliqué-es dans les comités ou participant à des activités de terrain.

Un travail de formation a été fait auprès de l'équipe de Solon par les personnes en charge de l'évaluation, notamment pour les autonomiser à créer des outils bien pensés pour le recueil pertinent et éthique de l'information. Il est destiné à toute personne intéressée par la démarche d'évaluation, à l'intérieur et à l'extérieur de Solon.

2.1.2 Objectifs de l'évaluation de MdQ

- Apprendre de nos actions et nous améliorer
- Mesurer les effets de la démarche sur les personnes ciblées
- Documenter la démarche en vue de favoriser sa réplicabilité
- Appuyer la reddition de comptes

MERCI À NOS AMI-ES DU TIESS
ET DE DYNAMO QUI NOUS ONT
AIDÉ DANS TOUT LE
PROCESSUS!

+ de
1 350

citoyen-nes participants
au questionnaire de fin de
projet en 2024

L'équipe de Solon fait un état des lieux de l'ensemble des projets menés dans le cadre de MdQ lors d'un atelier en 2024.



2.1.3 L'évaluation « par et pour »

Plusieurs outils collaboratifs découlent de l'application de cette approche sur 5 ans :

Une « banque d'outils » destinés aux chargé-es de mobilisation, pour leur permettre de faire le suivi et l'évaluation de leurs activités : les supports visuels du Wiki du Climat, les bulles et témoignages, le « tête-coeur-pied », une démarche pour effectuer un post-mortem, etc.

Des pages du wiki qui redirigent vers d'autres ressources - par exemple la page qui vise à faciliter l'accès à des données spatialisées pour pouvoir mieux prendre les décisions de projets et éventuellement comparer les résultats à une situation de départ : Données utiles pour comprendre nos quartiers - Répertoire de plateformes de visualisation spatiale de données sociodémographiques et territoriales utiles pour les organisations locales.

Des formations destinées aux comités citoyens - par exemple la partie formation en évaluation pour les comités LocoMotion au début de la création du réseau.

Des formations plus pointues destinées à d'autres organisations - par exemple concernant les changements de comportements en mobilité dans le cadre du groupe de travail de Transition en Commun.



Les bulles « Grâce à [nom du projet], j'ai... » sont les outils qui nous ont le plus servi pour récolter les effets d'un projet sur les participant-es (sans leur mettre les mots dans la bouche). Elles peuvent ensuite être affichées sur un mur et analysées par thème. Les citations peuvent également être utilisées par la suite par les communications... et dans les rapports!



Un charmant exemple de recueil participatif de données d'évaluation, le mini sondage avec des boutons. Il permet, en jouant sur l'aspect ludique et tactile des boutons, de recueillir les avis, tout en stimulant la participation à l'activité.

2.2 Évaluation des extrants⁶



Mesurer et évaluer cinq années de démarche d'expérimentation en innovation sociale était sans aucun doute un défi... Notamment parce que quand on expérime et teste des choses, on s'adapte beaucoup et vite, et on marche à l'instinct. On n'a pas toujours le temps de s'arrêter pour compter, prendre des notes ou même des photos. Tout ceci implique donc une posture de détective pour les personnes en charge de l'évaluation!



Pauline, chargée de recherche et d'évaluation



2

tiers-lieux, les Espaces des Possibles, qui ont rassemblé plus de **26 400** participant-es à plus de **2 090** activités



1

bâtiment complètement transformé en espace unique à Montréal (les ATSE), regroupant des organisations qui travaillent ensemble, des services aux citoyen-nes, un tiers-lieu géré par et pour la communauté et des logements abordables

+ de
340

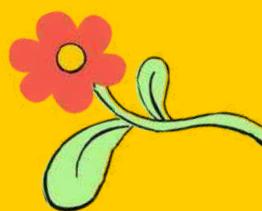


rencontres de partenariat avec des dizaines de partenaires communautaires, institutionnels et privés à travers les quartiers

+ de
80



emplois créés et tout autant d'acteur-rices de changement qui essaimeront dans d'autres milieux de travail!



Une soirée « Quel avenir pour l'Espace des Possibles? » dans Ahuntsic en 2024

1

organisation de partenariat créé afin de décloisonner l'action sociale et climatique et de développer des solutions collectives à Montréal (Transition en Commun)



Une rencontre de travail de Transition en Commun



Une rencontre d'un comité LocoMotion dans La Petite-Patrie

+ de
440

rencontres citoyennes qui ont développé des projets dans leur quartier, pour tout le monde

+ de
840

événements ou activités organisées par Solon



Les cyclopousses pour ainé-es

+ de
150

projets en tout, sur 5 ans et de tailles très variées, qui ont été coconstruits, testés, répliqués, appropriés, modifiés, repris, adaptés, etc.

1

plateforme et organisation autonome (LocoMotion) de partage d'autos, de vélo-cargos et de remorques dans 15 communautés, comptabilisant plus de 17 400 partages, près de 5000 membres et 170 véhicules





Rue-école Saint-Ambroise en 2024 ©Pierre-Luc Girard-Lauriault

19

quartiers montréalais qui ont bénéficié de la démarche



+ de
35

comités citoyens actifs sur 5 ans



Une rencontre d'un comité de la Communauté des Possibles RPP

+ de
200

sollicitations à l'équipe (participation à des conférences, tables rondes, etc.)



Une rencontre des membres de Solon en 2024

+ de
340

rencontres de partenariat avec d'autres organisations, pour de la concertation ou du partenariat



Une balade à vélo pour femmes

près de
30K

personnes participantes aux projets et événements MdQ



On oublie trop souvent de souligner que les actions en matière de transition socio-écologique ne sont pas un coût pour la société mais qu'elles en évitent.

Pauline, chargée de recherche et d'évaluation



+ de
34T

de GES éq. CO2 évités (ce que consomme 240 ménages / an au Canada en moyenne)



+ de
10

activités par semaine chaque semaine dans les Espaces des Possibles



Activité créative à l'Espace des Possibles dans Ahuntsic

+ de
26K

participant-es aux activités des Espaces des Possibles (chorale, Repair café, Troc tes trucs, etc.)



Marché de Noël à l'EdP dans Ahuntsic

près de
2100

utilisations des Espaces des Possibles



Le choeur de la transition à l'Espace des Possibles de La Petite-Patrie

+ de
166K

kilomètres réalisés en vélo, vélo cargo, remorques grâce à LocoMotion



— 2.2.2 Qu'est-ce qui va rester?



Au moment d'écrire ces lignes, **Mobilité de quartier achève et Solon est sur le point de fermer ses portes**. Non pas par échec des démarches et projets mis en œuvre (ce document en témoigne!), mais par choix de l'équipe pour répondre autrement aux enjeux actuels en transition socio-écologique.



Delphine, chargée des communications



Lire notre communiqué d'annonce de cessation d'activité

Lire notre **lettre ouverte** sur le financement de la transition dans Les Affaires



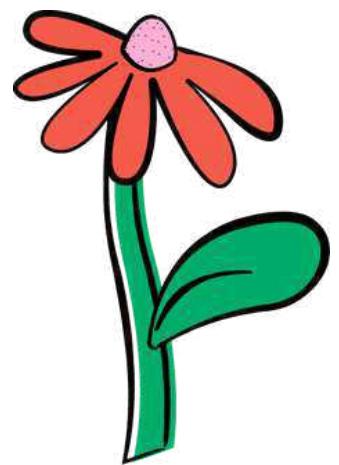
C'est la fin de Solon, mais **certainement pas** de tout ce qu'on a fait grandir.



L'équipe de Solon



Dans la perspective d'expérimentations qui a été celle de Mobilité de Quartier, il est cependant important de souligner **les héritages de la démarche** parce qu'ils sont nombreux. Bien que Solon ferme, **de nombreuses initiatives sont pérennisées** et vont continuer à vivre. Les trois grands volets d'action continueront ainsi d'exister et à travers eux, de proposer des solutions aux enjeux actuels.



Mieux vivre avec moins d'autos



QUELQUES PROJETS PHARE :

OBJECTIF DU VOLET

Parce qu'il faut se libérer du tout-à-l'auto, Solon soutient les citoyen-nes et organisations qui se réapproprient des espaces dédiés à l'automobile et qui veulent pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture.



Atelier vélo Têtes de rayon



LocoMotion



Patio parking



Saillies citoyennes



Accompagnement pour la pratique du vélo d'hiver



Station Youville



Balades à vélo pour femmes



Aîné-es en liberté

Communautés des Possibles



OBJECTIF DU VOLET

Parce qu'il faut travailler et faire ensemble, Solon fait émerger des structures de concertation dans lesquelles les **habitant-es** et les **organisations** ont le pouvoir de bâtir leur quartier rêvé.

QUELQUES PROJETS PHARE :



Équipage citoyen engagé



Communauté des Possibles de La Pointe de l'Île



Foires des Possibles



Communauté des Possibles Centre-Sud



Communauté des Possibles Saint-Laurier



Fonds des Possibles



Communauté des Possibles de RPP



Transition en Commun

Tiers-lieux et espaces collectifs auto-gérés

OBJECTIF DU VOLET

Parce que la transition socio-écologique exige des **lieux d'entraide, de partage et d'échange d'idées**, Solon accompagne le développement d'**espaces collectifs autogérés** dans les quartiers montréalais.



QUELQUES
PROJETS
PHARE:



Réseau des tiers-lieux montréalais



Repair café



L'incubateur



Espace des Possibles dans La
Petite-Patrie



Laboratoire informatique pour aîné-e-s



Ateliers de la transition socio-écologique



Collectif d'achat de Youville



Espace des Possibles dans Ahuntsic



2.3 Les apprentissages en matière de processus

Cinq grandes questions ont guidé notre évaluation des processus pendant ces 5 années.

QUESTION 1

La démarche a-t-elle été mise en œuvre telle qu'elle était planifiée?

Quels ajustements ont été menés et pourquoi?

Réponse courte : oui et non! Globalement, la démarche a été mise en œuvre telle que planifiée initialement en ce qui concerne les éléments qui dépendaient uniquement de Solon. Le principe et l'engagement de départ étaient de créer des **projets d'expérimentation** et c'est dans cette perspective que toute l'équipe de Solon a travaillé pendant 5 ans.⁷ **Les ajustements étaient constants et parfois déroutants** parce qu'ils demandaient BEAUCOUP d'**agilité**, mais ils étaient **nécessaires pour s'adapter aux spécificités des territoires**, des besoins locaux, des personnes qui coconstruisaient les projets,⁸ le tout dans un contexte pandémique.

Le nombre de quartiers et la façon d'y implanter des projets ont donc évolué par rapport à l'idée initiale, mais toujours en respectant les **engagements** et les **principes d'action** de Solon, et en aboutissant avec plus de quartiers et de projets que prévus!

QUESTION 2

En quoi nos pratiques sont-elles inclusives?

Qu'avons-nous mis en place pour intégrer l'ÉDI dans nos projets?

Avec le recul, les questions qui nous habitent après ces 5 années sont : **nos pratiques seront-elles jamais assez inclusives et avons-nous le droit de dire que le travail peut s'arrêter à un moment?** Nous avons collectivement compris qu'un processus d'inclusion n'est pas une **recette** à appliquer mais une **posture** à adopter et un travail constant de **déconstruction individuelle et collective**.⁹ La posture de Solon était parfois pointée, sa tendance à la **blanchité** à l'interne, ses interventions et pratiques qui pouvaient sembler cibler des publics **privilégiés** aussi. Pour l'avoir vécu sur le terrain, la réalité du quotidien des projets et des processus dépasse largement cette vision des choses et ce ne sont pas souvent les échos des personnes impliquées directement. Mais il y a encore du chemin à faire, mais nous pouvons affirmer que nos pratiques ont été plus inclusives à la fin de Solon qu'à son départ.

largement cette vision des choses et ce ne sont pas souvent les échos des personnes impliquées directement. **Mais il y a encore du chemin à faire**, mais nous pouvons affirmer que nos pratiques ont été plus inclusives à la fin de Solon qu'à son départ.

⁷ Voir la section 1.2 à la page 7 de ce document

⁸ Voir la section 3.2.1 à la page 49 de ce document

⁹ Voir la section 1.4.4 à la page 13 de ce document

QUESTION 3

Quels facteurs ont facilité ou entravé la mise en œuvre de MdQ (principaux obstacles et facilitateurs)?

Quels enseignements peut-on tirer de la façon dont s'est déroulée la démarche?

avaient souvent un **profil similaire d'engagement** intense et de dévotion à la cause. À l'externe, des **difficultés d'arrimage entre structures** et façons de faire trop différentes (échéancier, langage et répartition des responsabilités) avec les bailleurs de fonds, des **partenaires noyés et débordés par des besoins de terrain dramatiques**, un **contexte sombre**, une polarisation de l'opinion publique, etc.

QUESTION 4

Quels ajustements peut-on faire pour mieux atteindre nos objectifs à l'avenir?

Comment les activités peuvent-elles être modifiées pour mieux fonctionner?

financement à trouver) sur le **temps réel** et l'**énergie nécessaire** pour mener à bien des projets de ce type. Mais cette réflexion n'est pas propre à Solon, elle est partagée par tout le milieu **communautaire et militant**... Et les prochaines années vont sans aucun doute continuer à démontrer qu'il faut **davantage soutenir** le travail de terrain, étant donné les besoins en augmentation.¹¹

Au terme de cette gigantesque expérience, on peut nommer un grand nombre de facteurs qui ont **facilité** ou **entravé** la démarche¹⁰ et peu d'entre eux sont surprenants. À l'interne, on peut penser au **développement rapide d'une toute nouvelle équipe en début de pandémie** (recrutement d'une dizaine de personnes qui sont entrées en poste en mars 2020), à la **grande taille de cette équipe** au fur et à mesure de la démarche (une trentaine de personnes réparties dans deux quartiers), le tout dans une structure en **autogestion** alors que la plupart des personnes n'étaient pas familières avec ce mode de fonctionnement et

Les objectifs étant atteints, la question est surtout celle de la **façon dont ils ont été atteints**, soit le « comment » et le « par qui ». Le niveau d'implication nécessaire à la mise en œuvre de projets de terrain dans le contexte pandémique et socio-écologique / économique de 2020 à 2025 a eu des conséquences parfois difficiles sur les humain-es de l'équipe : **beaucoup de débordement voire de l'épuisement**. La même remarque peut être faite pour les personnes engagées en général. Et même si ces éléments étaient souvent contrebalancés par les **magnifiques réalisations et connexions que les projets génèrent**, il y a tout un réalisme à développer (et un



¹⁰ Voir la section 3.2.2 à la page 51 de ce document

¹¹ Voir la conclusion à la page 60 de ce document

QUESTION 5

Et finalement... qu'est-ce qui nous a surpris et qu'est-ce qui était inattendu?

De nombreuses choses sont arrivées sans être prévues. Ce constat n'est pas surprenant : **l'expérimentation dans un contexte d'innovation sociale implique de laisser « le terrain parler » et de s'adapter**, donc nécessairement de laisser certaines choses arriver sans qu'elles ne soient prévues.

Parmi ces éléments, nous retenons les suivants :

■ **Solon était une expérimentation en soi.**

L'autogestion, la logique de salaire unique, la prise de décision par consentement, l'organisation par cercles, le tout dans le cadre d'une équipe de plus de 30 personnes au moment où nous étions les plus nombreux-ses, tous ces éléments auraient mérités d'être considérés comme un projet en soi, étudiés et documentés. Et finalement chaque personne passée chez Solon repart avec cette expérience unique et riche sous le bras.

■ **Parfois, la chimie des projets est inexplicable.** La « réussite » ne tient parfois ni aux ressources mises dedans, ni à la motivation des personnes qui s'y impliquent, ni aux lieux. Il y a un aspect presque chimique inexplicable d'ancrage ou de prise de racines, davantage lié au « bon moment » : quand tout s'aligne correctement. Impossible d'essayer d'en tirer une formule, ça ne marche pas. Ça arrive et c'est tout. Ou pas, d'ailleurs!

■ **L'autonomisation accompagnée complètement est une utopie : il faut laisser la place.** Nous pensions pouvoir construire un modèle ou un protocole d'autonomisation des projets, mais dans les faits ça n'a pas été possible. Ce qui semble fonctionner, c'est de partir. Parfois, il faut même presque se faire mettre à la porte, que le comité citoyen en charge se révolte, qu'il ait un sentiment d'urgence, ce qui permet une amplification des liens de groupe et une « prise de pouvoir ». Et c'est parfait comme ça.

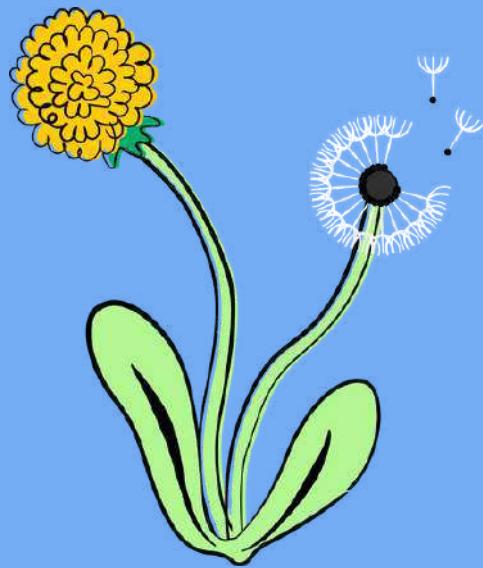
■ **La célébration authentique a beau être une étape de projet, elle reste difficile.** Célébrer (la fin d'un projet, la réussite de quelque chose, les personnes qui s'impliquent, etc.) a toujours fait partie des étapes de projet, notamment parce que c'est en créant des moments de qualité entre humain-es qu'on encourage et valorise la participation des personnes. Mais dans les faits et face au sentiment de panique en pleine urgence climatique, dans le contexte de besoins toujours grandissants, la célébration est malheureusement parfois oubliée ou mise de côté.



Mobilité de Quartier : les résultats!

Au-delà et faisant suite aux extrants et au processus, il est nécessaire de documenter quels effets la démarche a eu sur les populations visées, c'est-à-dire **ce que la démarche apporte comme changements**. Ces changements attendus sont identifiés dans **la théorie du changement de MdQ** (par exemple changement de comportements de mobilité, meilleure compréhension des enjeux, création de liens de voisinage, etc.).

Pour 2024, il était proposé de se concentrer sur **la mesure de certains effets spécifiques** que nous espérons atteindre et qui sont transversaux à l'ensemble des volets. Cela n'empêche pas l'identification d'**indicateurs ou d'activités de collecte de données spécifiques** à chaque volet, mais la priorité a été mise sur les effets suivants.



Saillies citoyennes dans Ahuntsic-Cartierville – © MOCA photos, courtoisie de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



3.1 Les effets après 5 ans de projet

3.1.1 Effets visés - grands résultats

3.1.1.1 Effet visé 1

Davantage de résident-es... sont sensibilisé-es et comprennent les enjeux de la transition socio-écologique

Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce que c'est le point de départ : sensibiliser et faire comprendre que les **enjeux sociaux-économiques, spatiaux et environnementaux** associés aux **changements climatiques** vont toucher toutes les communautés mais plus particulièrement encore les **communautés vulnérabilisées** (en fonction de l'accès aux ressources et des choix limités par le contexte).

C'est donc par là qu'il faut commencer : **expliquer, discuter, développer les compétences, sensibiliser les personnes et leur donner les moyens de participer** (par exemple par la mise à disposition de lieux et l'accompagnement à la littératie démocratique).

Les résultats en chiffres *



* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



Le Wiki des Possibles est un espace de partage de connaissances libre et ouvert au service de la transition socio-écologique à l'échelle des communautés, au Québec.



[Site web du Wiki](#)

Le Wiki des Possibles

Je voudrais qu'il y ait plus d'événements comme La Foire des Possibles, qui amènent la communauté à se rencontrer, je trouve ça important car on est vraiment pris par l'individualité.



Bénévole – Foire des Possibles dans Ahuntsic 2022



[La Foire des Possibles](#)

■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

Pour impliquer les personnes dans une démarche de transition socio-écologique, il faut souligner ce qui va bien.

Au contraire, la théorie et les menaces des changements climatiques font peur et provoquent un désengagement, souvent lié à un sentiment d'impuissance.



La sensibilisation doit donc se faire d'abord en soulignant les **effets positifs** des impacts d'une transition sur le **quotidien des individus** et leur communauté. Et pour ça, la création de **liens sociaux**, de **beaux moments** et d'expériences positives est centrale. Nous avons donc créé et largement utilisé la [Checklist de la mobilisation](#).

Apprentissage 2

Communiquer sur la transition socio-écologique de façon compréhensible est tout un défi!

Les termes sont compliqués, les enjeux complexes et parfois peu concrets. Il faut rester simple et abordable : concrétiser les choses dans des termes qui parlent aux personnes dans leur vie quotidienne et faire appel à ce qui nous rassemble tous-tes comme humain-es.

3.1.1.2 Effet visé 2

davantage de résident-es... sont **conscient-es** de toutes les **options de mobilité** et considèrent les **transports actifs** comme des **solutions utilitaires quotidiennes valables**

Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce qu'en transport comme ailleurs, les solutions techniques ne suffisent pas : la science le démontre et on le constate sur le terrain au quotidien, ce n'est pas parce qu'une solution de mobilité existe qu'elle est automatiquement adoptée. C'est en amont qu'il faut travailler. D'abord, faire voir et réaliser aux personnes la réalité de la situation actuelle de dépendance à l'automobile (terrible à tous les niveaux : les espaces, l'environnement, les personnes, les budgets, la santé, etc.).

Ensuite, montrer que des options existent (vous seriez surpris-e...!) et qu'elles sont non seulement valables, mais en plus agréables et qu'elles sont des sources d'apprentissages, de développement des compétences.

Les résultats en chiffres*



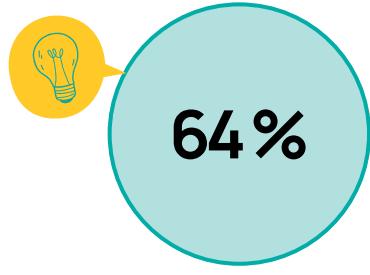
personnes exposées au projet entre 2021 et 2025



participant-es à LocoMotion à travers tout Montréal



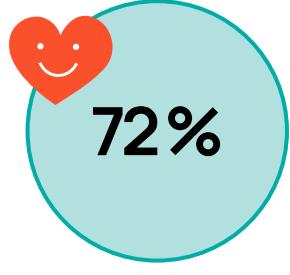
personnes actives régulièrement sur locomotion.app



des répondant-es



des répondant-es



des répondant-es



des répondant-es

* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



Le défi Partage une auto



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



Une participante en 2022

◀ Ça m'a donné le petit plus donc j'avais besoin pour m'y mettre. Je ne l'aurais pas fait seule, mais avec l'accompagnement et l'équipement, je me suis sentie capable. Merci! ▶

Une participante en 2024



Le défi Vélo d'hiver

■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

Sensibiliser, informer, outiller et rendre conscient-es des options de mobilité existantes est un début important... mais ça ne suffit simplement pas.

Il faut aussi « mettre les gens en selle », faire essayer des choses nouvelles (un vélo-cargo, un tandem, un vélo électrique!), sans quoi tout le monde se dit que c'est pour les autres.

Travailler sur les attitudes (c'est-à-dire les opinions, en psychologie) ne suffit simplement pas à faire changer les comportements!



NOUS AVONS TESTÉ ET APPRIS BEAUCOUP DE CHOSES, EN VOILÀ UNE PARTIE!

Apprentissage 2

Faire essayer des choses puis changer des comportements doit passer par des expériences positives.

Du plaisir, des connexions humaines, des événements festifs, des enfants qui jouent, de la nourriture délicieuse, des célébrations des personnes qui sont passées à l'acte, **de la bienveillance** dans l'apprentissage et beaucoup de **disponibilité** sur le terrain.

C'est par et avec les humain-es que le changement se fait, il faut donc estimer à sa juste valeur le temps nécessaire pour l'accompagnement sur le terrain, par des chargé-es de mobilisation ou des personnes mentors.

3.1.1.3 Effet visé 3

davantage de résident-es... s'impliquent, créent, gèrent des projets collectifs

Pourquoi c'est important de générer cet effet?

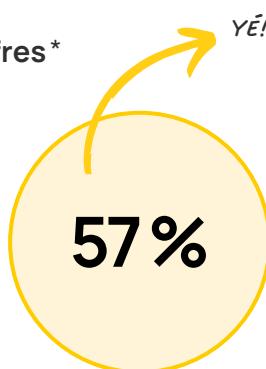
Parce que si les solutions viennent des personnes qui sont concernées, elles seront plus pertinentes et adaptées aux besoins : personne ne connaît mieux les réalités et les besoins locaux que les résident-es!

Mais pour que ces personnes puissent passer à l'acte, il faut les aider à s'autonomiser en renforçant leur pouvoir d'agir : construire des projets avec, par et pour elles, créer des outils qui leur correspondent, développer leurs capacités à collaborer pour encourager la démocratie et les soutenir quand les clés sont à elles.

Les résultats en chiffres*



personnes impliquées dans la gouvernance locale et la co-création de projets



des personnes participantes se sentent plus engagées dans la transition socio-écologique depuis leur implication dans MdQ



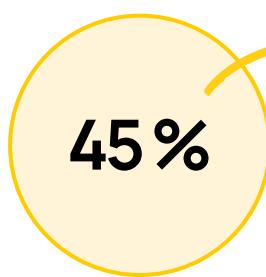
rencontres de comités accompagnés par Solon... près de 2 rencontres de comités par semaine, chaque semaine depuis 5 ans!



événements de concertation et plus de 3610 participant-es en 2 ans



des répondant-es trouvent que l'Espace des Possibles renforce leur autonomie comme personne engagée



seulement des personnes répondantes impliquées qui estimaient que c'était leur comité qui portait le projet en milieu de projet (2023)

Ce chiffre nous raconte que l'autonomisation est tout un défi!

Florence, chargée de mobilisation à l'Espace des Possibles d'Ahuntsic



* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



Je crois que ce modèle fait appel au meilleur en chacun-e de nous : il nous pousse à collaborer, à nous écouter, à prendre soin de ce qui est commun.



Gabrielle, co-fondatrice de Solon et en charge du fonctionnement de l'organisme

L'autogestion chez Solon



Ce comité est improbable et magique!



Florence, chargée de mobilisation à l'Espace des Possibles d'Ahuntsic

Le comité citoyen de l'Espace des Possibles Ahuntsic

■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

Autonomiser des projets, c'est difficile, mais c'est tellement nourrissant.

Ça implique du recul et du lâcher-prise (de la part des chargé-es de mobilisation, comme des personnes engagées!) et ça passe souvent par une phase de **remise en question profonde voire douloureuse**. Et parfois, ça ne marche pas et le projet s'arrête. C'est comme ça.

Mais à travers les discussions, les conflits et les beaux moments, il y a surtout des **apprentissages incroyablement riches** sur la répartition du pouvoir et l'exercice de la démocratie.

Apprentissage 2

Réunir les conditions gagnantes pour favoriser l'autonomisation des projets ne suffit pas toujours, mais reste une base nécessaire.

Il faut par exemple s'assurer de la **présence de plusieurs personnes motivées par leurs valeurs profondes**, qui ont le **temps, les compétences, l'envie et la possibilité de s'engager**, en avoir un nombre idéal pour constituer un noyau fort, s'entendre collectivement sur un **but commun simple et concret**, tout mettre en place pour faciliter la **collaboration** et la **répartition du pouvoir dès le début**, s'assurer que les personnes **ne s'épuisent pas**, penser à la relève des groupes, etc.



DES CONSIDÉRATIONS À LA FOIS ÉVIDENTES ET DIFFICILES À METTRE EN ŒUVRE!

3.1.1.4 Effet visé 4

davantage de résident-es... **aiment, connaissent mieux et s'impliquent dans leur quartier**

Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce que si on veut des milieux de vie plus écologiques, conviviaux et solidaires, c'est par les personnes qui y habitent que ça se passe. Et pour que ces personnes se sentent légitimes de participer et d'agir pour que leur quartier leur ressemble et réponde mieux à leurs besoins, pour qu'elles aient envie d'y rester, il faut nourrir leur fierté et leur amour de ce quartier.

Mobilité de Quartier visait aussi à créer des liens entre les gens et avec leur milieu de vie.

Pour que les personnes se rencontrent, apprennent à se connaître et à s'écouter, comprennent les réalités des autres et en discutent. C'est aussi par là que passe la transition socio-écologique, parce que quand on aime quelque chose, on en prend soin, et que quand on connaît et qu'on a confiance envers les personnes autour de soi, on est mieux, tous-tes ensemble et à long terme.

Les résultats en chiffres*

Les répondant-es affirment que leur implication a nourri :

leur fierté par rapport à leur quartier

leur sentiment que leur quartier **les représente**

leur amour pour leur quartier

leur attachement à leur quartier

78%

75%

72%

70%

66%

53%

75%

64%

des répondant-es trouvent que leur participation à l'**Espace des Possibles** leur permet d'envisager de demeurer dans le quartier à long terme

des répondant-es ont rencontré des gens grâce à LocoMotion : en moyenne 2,7 nouvelles personnes

des répondant-es ont rencontré des gens grâce à l'**Espace des Possibles** : en moyenne 9 nouvelles personnes

des répondant-es ont créé des liens d'amitié ou de voisinage avec des personnes qui fréquentent l'**Espace des Possibles**

* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



L'équipage Citoyen engagé



Grâce à ce projet, j'ai rencontré des gens formidables. J'ai compris plein de choses et j'ai trouvé plein de partenaires et des pistes nouvelles pour mon projet. Merci Solon!



Un-e participant-e de l'équipage en 2022



L'Espace des possibles est vraiment formidable. Il y a tout ce dont on a besoin pour une rencontre avec des citoyennes et des citoyens. On se sent chez nous et l'espace nous donne l'envie de nous engager et de participer à la vie communautaire.



Un-e usager-ère de l'Espace des Possibles dans La Petite-Patrie



Les Espaces des Possibles

■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

Il faut prendre comme point de départ et s'appuyer sur le fait que chaque quartier a une identité unique.

Aucun projet ne fonctionne en copié-collé : la chimie est toujours différente parce que les personnes, l'histoire des lieux, la forme urbaine, les ressources disponibles, les désirs locaux, les visions du futur local sont toujours différents.

Loin d'être un enjeu, il s'agit d'une grande force quand on l'accepte au départ, parce que c'est dans ce terreau que les projets vont pousser!

Apprentissage 2

En début de projet, il faut accepter et prévoir une phase essentielle de développement partenarial et de construction de relations de confiance avec les communautés locales...

... autant avec les **organismes** qu'avec les **citoyen-nes**! La position à adopter pour mettre cette étape en œuvre est finalement simple : il faut **écouter et prendre le temps**, puis faire du « par, pour et avec ».

Si les projets ne sont pas basés sur des besoins locaux exprimés par les personnes qui y vivent, la chimie ne prendra pas. C'est comme ça.



CE TEMPS NÉCESSAIRE EN AMONT DOIT ABSOLUMENT ÊTRE PRÉVU DANS LES PROJETS ET IL RESTE MALHEUREUSEMENT ENCORE DIFFICILEMENT FINANÇABLE.

3.1.1.5 Effet visé 5

davantage de résident-es... ont **moins envie et besoin de posséder des biens**

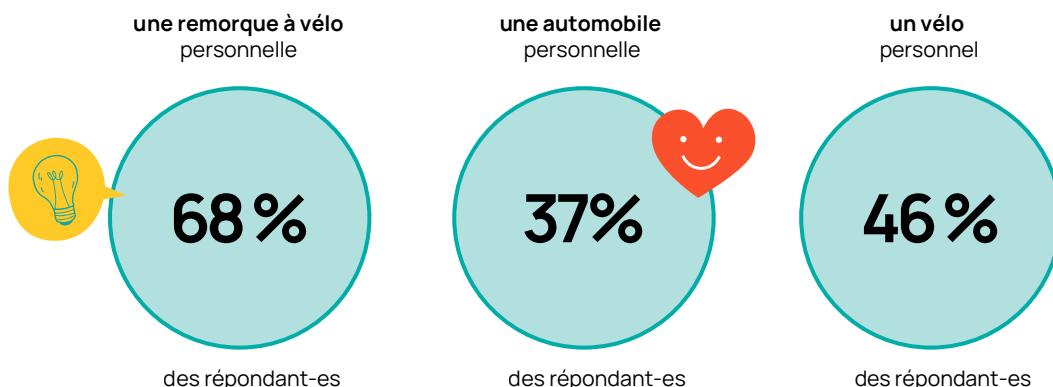
Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce que nous n'avons pas vraiment besoin de posséder individuellement chaque objet et que, dans un perspective de transition socio-écologique, il est nécessaire d'en diminuer le nombre en circulation. D'abord pour **limiter les impacts environnementaux de la production, l'utilisation et la fin de vie des biens**, mais aussi parce qu'ils prennent beaucoup de place alors nous ne les utilisons pas (si) souvent. Des exemples? L'automobile, qui est stationnée 95% du temps en Amérique du Nord, ou tous ces nombreux outils utilisés à peine trois fois par an pour monter une étagère ou construire un bac à fleurs.

Mobilité de Quartier a été une occasion de tester des stratégies de prêt et partage, d'expérimenter avec quels biens ces stratégies fonctionnent et comment **déconstruire nos réflexes de consommateur-rices**, tout en créant des **liens sociaux** et en développant la confiance entre nous, le tout à l'échelle des quartiers : c'est bien plus pratique et convivial!

Les résultats en chiffres*

Les répondant-es de LocoMotion trouvent que le projet a contribué à diminuer la nécessité de posséder :



Les répondant-es pensent que leur participation aux activités a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent :

- **du temps** : pour **49 %** des répondant-es
- **des services** : pour **28 %** des répondant-es
- **des objets** : pour **50 %** des répondant-es
- **des vêtements** : pour **19 %** des répondant-es
- **des biens alimentaires** : pour **27 %** des répondant-es



* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



La cohorte 2022 de LocoMotion

Comme mise à l'échelle (on est passé de 2 quartiers à 9 quartiers!) et autonomisation d'un projet qui permet de construire ensemble et de moins posséder de biens

Les Espaces des Possibles

Comme lieux qui accueillent des initiatives de prêt et de partage : le Repair Café, la Remise, les échanges de vêtements, le début d'un atelier vélo, etc.



Ma source de bonheur : Le comité ! Notre petit groupe est très chouette et sympathique, clairement des amis. Et puis sortir dans la rue, expliquer le projet... et aussi décorer des remorques! J'ai aussi adoré pouvoir inclure ma fille là-dedans, elle est presque plus motivée que moi... elle est là tout le temps, porte fièrement l'autocollant LocoMotion sur son petit casque, c'est super de partager ça avec elle.

Un-e membre d'un comité LocoMotion

■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

Notre société capitaliste nous a appris à nous valoriser par ce que nous possédons, c'est ça qu'il faut déconstruire.

Et c'est tout un programme! **La résistance était parfois plus forte qu'on pensait, il faut valoriser ces démarches**, sans quoi nos réflexes de consommateur-rices reviennent au galop.

Nous n'avons pas (vraiment) appris à partager, même si on répète de le faire à nos enfants. Mais finalement, accepter de ne pas posséder, c'est aussi se donner accès à bien plus autant en termes d'objets que de liens humains.

Apprentissage 2

Là encore, c'est par la création du lien, la connaissance des autres et les émotions partagées qu'on y arrive.

Parce qu'on a tous-tes envie de passer des moments de qualité avec d'autres humain-es, de voir nos enfants rire ensemble et construire quelque chose ensemble : c'est incroyablement gratifiant.

Mais ça aussi, ça prend beaucoup de temps, de la répétition et de l'accompagnement sur le terrain. Ça tient à peu de choses, mais elles sont essentielles : l'ambiance d'un lieu, l'accueil chaleureux, des premières expériences positives, etc. **En deux mots, du beau.**

3.1.1.6 Effet visé 6

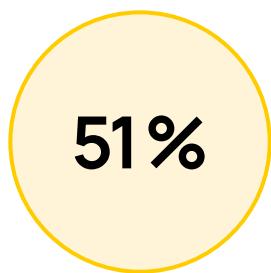
davantage de résident-es... sont moins dépendants à l'automobile personnelle

Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce que la dépendance à l'automobile a des effets néfastes gigantesques sur nos milieux de vie, notre santé physique et mentale, nos budgets individuels et collectifs, nos interactions sociales et notre climat.¹² Mais pour permettre et soutenir des changements, il faut bâtir des projets qui font rêver collectivement et proposer des options de mobilité qui ont du sens, qui sont fiables, agréables et proches de nous.

Avec Mobilité de quartier, c'est d'abord le partage de véhicules variés qui s'est développé, pour diminuer les trajets en automobiles. Puis, dans une perspective d'autonomisation et de développement du pouvoir d'agir, le projet visait à apprendre aux personnes à entretenir et réparer leurs vélos dans des ateliers communautaires, en permettre l'apprentissage pour celles qui n'en faisaient pas, et soutenir une vision des modes actifs comme solution de transport réaliste et agréable... et parfois même, rendre possible des activités dans les quartiers simplement pour éviter des déplacements.

Les résultats en chiffres *



des répondant-es pensent que l'Espace des Possibles leur a permis de limiter les déplacements hors quartier



km parcourus avec la flotte commune de LocoMotion (remorques, vélo-cargos et vélos)

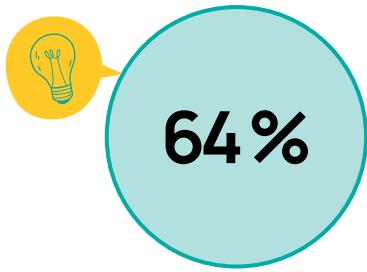


km parcourus avec des autos personnelles partagées

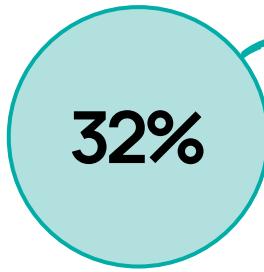


159

automobiles en partage sur locomotion.app



des participant-es trouvent que LocoMotion leur permet d'utiliser moins l'automobile



des répondant-es possédant un vélo-cargo affirment que le projet a contribué à ce qu'ils-elles s'en procurent un

Ça, c'est un effet ricochet de MdQ!

Pauline, chargée de recherche et d'évaluation chez Solon



¹² Chiffres et explications documentées : voir le [rapport du Groupe de travail sur la démotorisation de Transition en Commun](#), auquel Solon a participé.

* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



Accompagnement de Hoodstock dans Montréal Nord

Ce projet de mobilité active dans Montréal-Nord, accompagné par Solon et mis en place par Hoodstock et Mécanique Féministe, comprend deux volets : l'aménagement d'un Atelier vélo communautaire et une série d'atelier d'éducation populaire, destiné à la communauté Nord-Montréalaise.

LocoMotion

J'ai récemment été consulter l'historique de mes emprunts et ça m'a rendu fier de voir le nombre d'emprunts que j'ai fait. Ça me permet de m'épanouir et de vivre pleinement ma vie. Merci infiniment pour cette initiative!

Un usager de LocoMotion



■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

Avant d'essayer autre chose, la plupart des personnes pensent que changer une habitude de mobilité est trop difficile, voire impossible.

Nos projets ont mis en lumière à quel point les croyances peuvent être des freins importants au changement de comportement (ex. culture de l'automobile, manque de confiance, perception de manque de compétence, etc.).

C'est donc sur cette étape du changement qu'il faut investir du temps : le "avant" et la première expérience. L'objectif est de faciliter le 1er kilomètre dans des conditions les plus agréables possibles : avec des incitatifs et de la nourriture, en groupe et en confiance, avec des mentor-es locaux, le tout dans la joie et la proximité.

Apprentissage 2

Si les besoins de base dans les quartiers ne sont pas comblés, le projet doit viser autre chose que le changement de comportement.

Il faut prendre les personnes là où elles en sont et toujours co-créer les solutions avec elles et les organismes locaux pour que les projets soient ancrés et porteurs.

Apprendre à faire du vélo? Découvrir les pistes et passer des moments en famille? Apprendre à réparer un vélo? Accompagner les enfants à l'école?

Tout est bon pour découvrir les joies des transports actifs et déconnecter avec la dépendance à l'automobile.

3.1.1.7 Effet visé 7

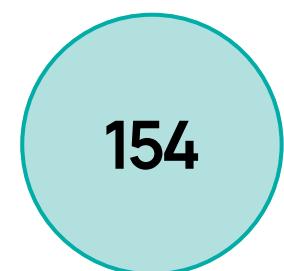
davantage de résident-es... partagent **plus de biens** et sont **plus solidaires**

Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce que si on vise une transition socio-écologique, elle va passer par un changement des **modes de vie** : moins de consommation individuelle et plus d'entraide entre les personnes. La résilience des communautés et des milieux de vie ne se nourrit pas du nombre de choses accumulées, mais bien des **liens humains et des ressources mises en commun**. Celles-ci peuvent être **matérielles** (des vélos partagés, des habits échangés, etc.) ou **humaines** (des compétences échangées, des connaissances transmises, etc.), mais c'est la somme de l'ensemble et la qualité des liens développés qui font la différence.

Alors dans le cadre de Mobilité de quartier, en plus des projets de partage de biens comme **LocoMotion**, c'est aussi des **tiers-lieux locaux** qui ont été pensés et coconstruits avec les résident-es, un peu comme des centres communautaires de quartier qui appartiennent aux résident-es. **On y partage et on y imagine toutes sortes de choses** et les portes sont grandes ouvertes à la communauté pour permettre à tous-tes de disposer d'un lieu qui leur ressemble.

Les résultats en chiffres *



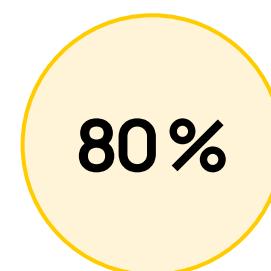
véhicules (vélos, vélo-cargos et remorques) **dans la flotte communautaire de LocoMotion**



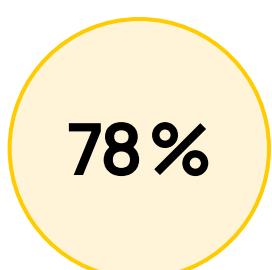
emprunts complétés sur **locomotion.app**



membres sur **locomotion.app**



des répondant-es pensent que **l'Espace des Possibles** contribue au partage d'**objets** et de **connaissances**



des répondant-es pensent que **l'Espace des Possibles** contribue à leur donner des opportunités **d'apprendre** et de se **développer**



des répondant-es pensent que **l'Espace des Possibles** les rend **plus heureux-ses**

Ca, c'est l'effet moins de biens, plus de liens!

Delphine, chargée de communication chez Solon



* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



Les moments Troc tes trucs

Les ateliers Troc tes trucs, c'est l'occasion parfaite de donner une seconde vie à ce qu'on n'utilise plus... tout en tissant des liens avec ses voisins.

On y vient pour échanger des objets, mais on repart souvent avec bien plus : une conversation, une astuce, un sourire.

Le Repair Café

Le Repair Café, accueilli à l'Espace des Possibles de La Petite Patrie, c'est bien plus qu'un simple atelier de réparation. C'est un espace où l'on redonne vie aux objets... et aux liens entre les gens.

Ici, bénévoles et visiteurs se rencontrent autour d'un grille-pain capricieux, d'un vélo fatigué ou d'un pantalon à recoudre. Ensemble, ils échangent savoir-faire et conseils!



■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

Les projets les plus simples, les plus concrets et qui répondent à un besoin de la communauté sont souvent ceux qui fonctionnent le mieux.

Les personnes savent pourquoi elles sont là et quel est leur rôle. Les effets collatéraux positifs n'en sont que plus puissants, parce que la base est simple et claire et que dans ce contexte une nouvelle habitude se crée sans bloquant.

Ces éléments garantissent que les personnes se sentent compétentes et utiles, ce qui renforce leur implication et permet aussi d'assurer une relève éventuelle.

Apprentissage 2

Créer des liens, ça prend du temps, mais c'est payant.

C'est par la **récurrence et les moments significatifs** passés ensemble que les **relations humaines se développent** et avec elles la **confiance, l'engagement** et la **pérennité** des projets. Plus les maillons humains se renforcent, plus la solidarité se développe : les gens se connaissent, le sentiment d'appartenance se développe et la légitimité de l'appropriation des éléments partagés avec.

Et comme tester des nouvelles choses n'est pas inné, plus les personnes en accompagnent d'autres et se font connaître, plus de nouvelles pratiques peuvent devenir la norme.

3.1.1.8 Effet visé 8

davantage de résident-es... **consomment différemment et se déplacent moins hors de leur quartier** par nécessité

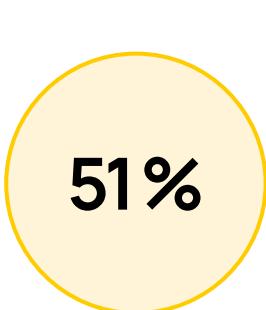
Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce qu'avoir la possibilité de consommer localement et se déplacer moins par obligation, c'est plus écologique, et ça permet de rendre les quartiers plus justes et solidaires.

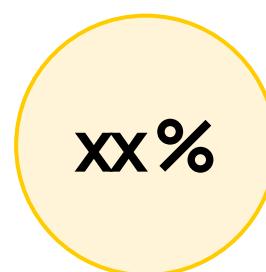
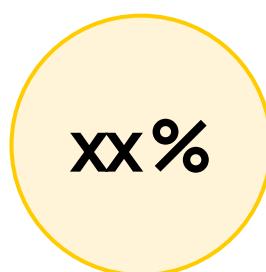
Favoriser un mode de vie de proximité permet réduire la dépendance à l'automobile. Se déplacer représente également un **coût** et du **temps**, ce qui peut être difficile pour des personnes à **faible revenu** ou à **mobilité réduite**. Avoir des alternatives communautaires aux commerces traditionnels disponibles au sein des quartiers permet de créer des **liens sociaux** et d'entraide avec sa communauté.

Avec Mobilité de quartier, la création des Espace des possibles dans Ahuntsic et dans La Petite-Patrie a permis d'offrir des espaces où de multiples initiatives citoyennes ont pu voir le jour. Des initiatives telles que des ateliers de réparation de vélo, d'objets ou de vêtements, des marchés solidaires, etc., permettent aux résident-es de répondre à leurs besoins au sein de leur quartier et souvent gratuitement ou à coût réduit.

Les résultats en chiffres *



des répondant-es pensent que l'**Espace des Possibles** leur a permis de **limiter les déplacements** hors quartier



xx

xx

xx



xx

Quand on a tout à proximité, pourquoi se déplacer?

Corinne, chargée de mobilisation chez Solon



* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



Collectif d'achat Youville

Les membres du collectif économisent sur les coûts d'épicerie tout en tissant de nouveaux liens avec les membres de leurs voisinages, source de résilience communautaire. Pour plusieurs membres, le collectif a été une porte d'entrée vers une plus grande implication à l'Espace des Possibles!

Atelier de vélo communautaire Têtes de rayon

Espace dédié à l'apprentissage de la mécanique et à la pratique du vélo, l'atelier offre un environnement accueillant et sécurisant, dans lequel partager des outils pour entretenir son vélo avec les bénévoles.

En parallèle, il offre des services payants avec tarification solidaire afin de financer ses activités.



■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

La conscientisation et le changement de comportements envers nos habitudes de consommation passe par l'éducation et le partage de connaissances et d'expériences.

Comprendre l'impact de ce qu'on consomme permet de faire des choix plus éclairés.

C'est en créant des espaces d'apprentissage accessibles où les résident-es peuvent échanger, expérimenter et réfléchir ensemble, que ces changements deviennent possibles et perdurer dans le temps.

Apprentissage 2

L'emplacement des services de proximité offerts influence leur accessibilité et leur impact dans le quartier.

Pour vraiment répondre aux besoins des résident-es, il est important que les services offerts soient localisés dans un endroit stratégique : visible, bien connecté au réseau de transport (pistes cyclables, lignes d'autobus, etc.), ou encore sur une rue commerciale historique.

Une bonne localisation favorise la fréquentation du lieu en augmentant les chances que les résident-es connaissent son existence, le croisent dans leur quotidien ou l'intègrent facilement dans leurs habitudes.

3.1.1.9 Effet visé 9

davantage de résident-es... s'approprient et transforment les espaces de leurs milieux de vie

Pourquoi c'est important de générer cet effet?

Parce que pour que les quartiers répondent mieux aux besoins réels, soient plus inclusifs et porteurs de sens, il est important que les résident-es puissent prendre part aux décisions concernant leur milieu de vie. En devenant acteur-rices de changements, ils et elles renforcent leur pouvoir d'agir individuellement et collectivement, tout en développant un sentiment d'appartenance et de fierté envers leur communauté et leur quartier. Lorsqu'ils font partie intégrante des démarches, les résident-es contribuent aussi à la pérennité des projets, en s'impliquant dans l'entretien des aménagements ou l'animation des lieux, par exemple.

Mobilité de quartier a permis de soutenir de nombreux projets citoyens où les résident-es étaient engagé-es pour répondre à des enjeux urbains réels, tels que des enjeux de sécurité ou de convivialité. D'autres projets, portés par des organismes locaux ou co-développés par Solon, ont également permis de mobiliser des résident-es afin qu'ils et elles puissent offrir leur expertise concernant des solutions d'aménagement adaptés à leur réalité, mais aussi à participer à leur mise en œuvre et leur pérennisation.

Les résultats en chiffres *



réservations pour la première édition du Patio parking sur une période de 2 mois, dont 3 semaines complètes à la rue-école Saint-Ambroise gérée par un comité de parents bénévoles



rencontres avec le Comité citoyen de la Station Youville et d'autres acteurs de quartier afin de la pérenniser, et une reprise de la coordination par ce comité en 2025



activité de cocréation avec les usager-ères de la Station afin de nourrir la réflexion sur l'aménagement permanent de cet espace citoyen



activités de cocréation et de mise en œuvre d'initiatives d'aménagement (placette publique, passages piétons artistique, vélo-remorque partagé) avec les résident-es du quartier Hodge Place-Benoît incluant de la médiation culturelle et du verdissement participatif.



saillies citoyennes aménagées dans Ahuntsic-Cartierville grâce à des résident-es ayant soulevé des enjeux de sécurité à certaines intersections et ayant participé à l'idéation, à la conception, l'aménagement et l'entretien des installations.

coconstruire, c'est bâtir du commun, du lien, et des lieux vivants. Et c'est souvent là que l'innovation prend racine.



* Précision : les explications méthodologiques des mesures des effets sont en annexe pour ne pas alourdir le texte.

■ Les projets qui illustrent le mieux ce qui a été atteint



Le Patio parking

Le Patio parking est un outil de sensibilisation et de revendication sur la place accordée au stationnement et à l'auto-solo dans le quartier de La Petite-Patrie, à Montréal.

Comment? En invitant les résident-es à transformer une place de stationnement en terrasse temporaire grâce à un patio clé-en-main.



Les saillies citoyennes

Les saillies citoyennes dans Ahuntsic-Cartierville sont un projet d'appropriation de l'espace public par un groupe citoyen pour renforcer la sécurité, améliorer la visibilité et apaiser la circulation aux intersections de rues essentiellement résidentielles, en participant à l'aménagement de saillies de trottoir.

■ Ce qu'on en a appris pour la suite

Apprentissage 1

La cocréation et le soutien des initiatives citoyennes favorisent leur engagement et leur appropriation de leur milieu de vie.

Les enjeux identifiés par les résident-es partent de leur expérience vécue au quotidien, ce qui rend leurs idées et les solutions qui émergent d'une démarche de cocréation particulièrement **pertinentes** et **adaptées**.

Valoriser leur expertise et soutenir leurs démarches et revendications en leur offrant un **appui logistique, légal ou administratif** dans la réalisation de leurs projets, renforce **l'efficacité des actions menées** au sein du quartier tout en **favorisant le sentiment d'appartenance** des résident-es.

Apprentissage 2

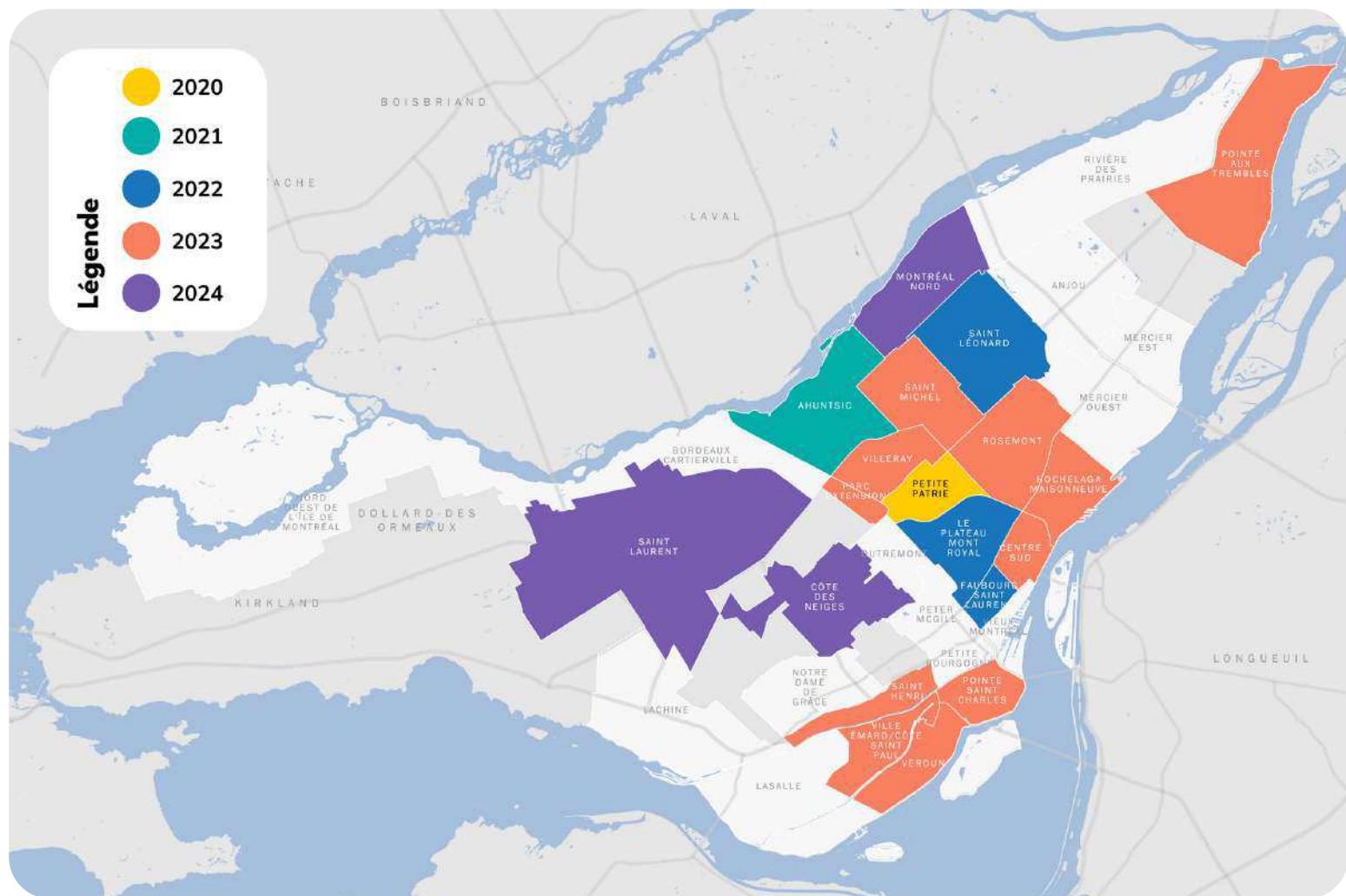
Dans certains contextes, l'aménagement d'infrastructures de mobilité doit précéder l'accompagnement au changement de comportement.

Il est parfois impossible d'accompagner des populations vulnérabilisées à travers un processus sur un **temps moyen à long**, puisqu'ils n'ont souvent pas le temps ou l'intérêt de s'investir dans ce type de programme, surtout quand leurs besoins de bases sont non comblés.

Dans ce cas, leur offrir des opportunités d'expérimenter des **alternatives** (par exemple lors de rues-écoles et de rues-ludiques, en mettant à disposition un vélo-remorque partagé, etc.) peut les introduire à de nouvelles manières d'occuper l'espace et de se déplacer, à leur rythme.

3.2 Les territoires touchés en 5 ans de projet

La démarche a permis le **déploiement de + de 150 projets à travers 19 quartiers**, entre 2020 et 2024.



3.2.1 Le choix des territoires

Mobilité de Quartier a commencé dans **La Petite-Patrie**, parce que c'est là que Solon était bien implanté. L'échelle de travail choisie était celle des quartiers sociologiques et non celle des arrondissements, d'abord pour des raisons de faisabilité : les arrondissements sont trop vastes pour que des projets puissent bien s'y implanter, surtout dans une perspective de mobilité locale.

D'autre part, les quartiers sociologiques sont « identifiés et reconnus par les acteurs locaux, sur la base de l'**historique**, de l'**appartenance**, de l'**organisation socio-communautaire** et des **enjeux en présence** ».⁹

Cette échelle de travail avait donc du sens **culturellement et spatialement**.

⁹ Voir le jeu de données « Quartiers sociologiques » dans les Données ouvertes de la Ville de Montréal.

L'idée initiale était de déployer le projet dans « **1, 2, 3 quartiers** » mais a évolué vers « **1, 2, tous les quartiers** » étant donné les apprentissages de projet concernant la sélection et l'implantation réaliste et respectueuse des contextes locaux.

En effet, si les besoins et les enjeux sont **contextuels**, les projets doivent être **adaptés à ces contextes**. Et le potentiel d'**impact** apparaissait bien plus important si les projets étaient **ancrés dans les communautés**.

Suivant cette logique, un processus de type diagnostic était nécessaire à mettre en place :

- ▣ Dans un premier temps, pour pouvoir **sélectionner des territoires** sur lesquels intervenir (quels territoires devaient bénéficier des interventions de Mobilité de Quartier et pourquoi).
- ▣ Dans un second temps pour **comprendre et documenter les besoins et les enjeux locaux**¹⁰ et penser des projets qui y répondent adéquatement, puis repérer les lieux qui avaient besoin d'amour. En 2020, un organisme de recherche indépendant (le CÉRSÉ, Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté) a donc été mandaté par Solon pour réaliser un Guide de diagnostic, puis un processus de sélection a été mené pour choisir le deuxième quartier d'implantation de Mobilité de Quartier : Ahuntsic

À la fin du projet, Mobilité de Quartier a essaimé à travers toute la Ville de Montréal :



5 Communautés des Possibles ont vu le jour : Rosemont-La Petite-Patrie, Ahuntsic, Centre-Sud, Pointe-aux-Trembles et Saint-Laurent



11 Quartiers montréalais hébergent des communautés LocoMotion : Ahuntsic, Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, La Petite-Patrie, Le Plateau Mont-Royal, Rosemont, Saint-Laurent, Sud-Ouest, Verdun, Ville-Marie et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



2 Espaces des Possibles accueillent quotidiennement les résident-es : dans La Petite-Patrie et dans Ahuntsic. Et pour que ça continue : coconstruction du regroupement des tiers-lieux à Montréal en 2023 : le Réseau des Tiers-lieux montréalais



3 Ateliers vélo communautaires ont été accompagnés : Montréal-Nord, Saint-Laurent, Ahuntsic. Et pour que ça continue : accompagnement du regroupement des ateliers vélo communautaire en 2024 : Bécyk Unis de Montréal

¹⁰ Voir les documents « Compréhension du quartier La Petite-Patrie », ainsi que tout le travail concernant Ahuntsic-Cartierville (les zones d'intérêt et les cartes produites).

ET DES DIZAINES D'AUTRES PROJETS
DANS LES QUARTIERS!

— 3.2.2 Les apprentissages liés au déploiement de projets ancrés dans les territoires

On ne le dira jamais assez : chaque contexte est unique. Il faut donc le découvrir d'abord et s'ancrer dans sa réalité locale pour construire par, pour et avec les personnes des projets qui répondent à leurs besoins et leurs aspirations. À la fin de la démarche, l'équipe a pu nommer certaines conditions gagnantes pour faciliter ce processus.

3.2.2.1 Qu'est-ce qui facilite le démarrage et la mise en œuvre de projets?

ADOPTER LA BONNE POSTURE DE TRAVAIL AU DÉPART — COCONSTRUIRE LES PROJETS AVEC LES ACTEUR-RICES LOCAUX-ALES POUR VALORISER LES EXPERTISES LOCALES ET L'EXPÉRIENCE VÉCUE

Ce sont l'AMAAC, le MÉAC et des résident-es engagé-es dans Ahuntsic qui ont réclamé la sécurisation d'intersections dangereuses : ça a mené au projet de saillies citoyennes, une coconstruction de A à Z entre les associations citoyennes, résident-es, l'arrondissement et Solon.

Daphné

Les Espaces des Possibles ont fleuri à partir du moment où des personnes au sein de la communauté les ont pris en main pour remplir des besoins de la communauté.

Florence

C'est pour ça qu'on a élaboré le principe des Communautés des Possibles!

Chloé



ADOPTER LA BONNE POSTURE DE TRAVAIL AU DÉPART — DÉVELOPPER DES PROJETS DANS UNE PERSPECTIVE INTERSECTIONNELLE



Un été dans La Petite-Patrie, des résident-es ont exprimé un besoin pour des cours de littératie numérique pour aînées francophones et hispanophones, alors on l'a testé! Ça a créé du lien, développé des compétences et la résilience de plusieurs, en plus de permettre de réduire les déplacements parce que les personnes n'avaient plus à se déplacer pour se rendre aux bureaux administratifs au Centre-Ville...

Alexia



Dans Ahuntsic, un citoyen engagé a décidé d'organiser un projet d'incubateur pour aider les jeunes issu-es de cultures et d'expériences diverses et représentatives du quartier à développer des projets. Ça a vraiment bien fonctionné et c'est une expérience unique sur les CV de ces personnes-là!

Nadia



Parce que c'était un désert alimentaire suite à la fermeture de l'épicerie sur Lajeunesse, on a testé une épicerie solidaire et des paniers collectifs. Au final c'est les paniers qui ont le mieux fonctionné, après 75 semaines, nous en sommes à 4525 paniers distribués!

Daphné



Pour encourager les personnes les moins représentées sur les pistes cyclables, nous avons testé une pondération audacieuse de sélection pour le tirage au sort de l'aide au vélo d'hiver. Elle favorisait les personnes racisées, les femmes et les personnes de la diversité de genres, mais tout le monde avait sa chance!

Pascal



ADOPTER LA BONNE POSTURE DE TRAVAIL AU DÉPART — ÊTRE À L'ÉCOUTE ET AVOIR DE L'EMPATHIE POUR TOUT ADAPTER AUX RÉALITÉS TERRITORIALES ET NIVEAUX D'ENGAGEMENT



Dans Saint-Benoît on voulait mobiliser davantage les résident-es afin qu'ils-elles prennent en charge les projets, mais ce n'était pas possible dans la réalité locale, parce que la population a des grands besoins non comblés et donc pas de marge de manœuvre pour s'impliquer, à part des activités ponctuelles et encadrées. Alors c'est ça qu'on a visé, c'est un point de départ

Maude L



Au bout d'un moment et après avoir fait des expérimentations, nous avons décidé de lancer un appel pour offrir du soutien financier à des organismes qui voulaient réaliser des projets de mobilité durable avec et pour des communautés vulnérabilisées. Ce sont eux qui connaissent le mieux les personnes et le contexte. On était juste là en appui au besoin.

Corinne



ACCEPTER LE FLOU ET L'IMPERFECTION, PARCE QUE C'EST ÇA, DES EXPÉRIMENTATIONS



Le premier défi Partage une auto s'est assez mal passé... peu de participant-es, un langage non adapté, une campagne de communication qui a déclenché beaucoup d'animosité. Le tout en contexte de pandémie! Mais on a tellement appris, que pour les prochaines éditions, ça a vraiment bien marché.

Maude MC



Les saiillies citoyennes n'ont pas exactement donné le résultat qu'on visait, notamment parce que plusieurs intersections identifiées en amont n'ont pas pu être aménagées à cause de contraintes techniques pour les services de l'Arrondissement. Au final, ça a donné autre chose que prévu, mais c'était un vrai défrichage réglementaire.

Pascal



ÊTRE AUDACIEUX-SES MALGRÉ LE TEMPS LONG DES CHANGEMENTS SYSTÉMIQUES



S'approprier un espace public (surtout si on touche à du stationnement ou une voie de circulation), ça semble toujours incroyablement difficile au début... Pour la Station Youville, ça a été doucement, une étape et une saison à la fois, nous voulions aider à co-porter la vision audacieuse et mobiliser résident-es et partenaires autour. Ça a marché!

Eva



Avec le Patio parking, on a essayé quelque chose de vraiment osé, juste pour voir ce que ça allait donner... et ça a vraiment bien marché! Ça répondait à un besoin : un placotoire qui se déplace, c'est toujours utile pour socialiser ou se reposer.... Et c'était une opportunité de sensibilisation par rapport à la place de la voiture dans l'espace public. Ça a fait beaucoup parlé (en bien et en mal).

Corinne



MOBILISER LES ACTEUR-RICES LOCAUX POUR METTRE DE L'AVANT LA COLLABORATION AVANT LA RECHERCHE DE SOLUTION — ACTEUR-RICES COMMUNAUTAIRES



Dans Ahuntsic, l'atelier vélo communautaire Têtes de rayon est un partenaire essentiel pour le déploiement du Programme de subvention au vélo d'hiver et pour le projet de Balades à vélo pour femmes... ça peut sembler évident, mais sans elles-eux on n'aurait pas pu avoir accès à des vélos et des cours de réparation et entretien.

Catherine



Le Groupe l'Entre-gens et le RTCPP ont été centraux dans le projet Aîné-es en liberté... c'est eux qui connaissent le mieux le milieu et les besoins, et ils ont aidé à la mobilisation.

Corinne



Ce sont petit à petit les organismes eux-mêmes qui ont pris en charge la Foire des Possibles dans La Petite-Patrie, c'est devenu leur rassemblement de projets qui œuvrent vers la transition socio-écologique dans le quartier.

Maude MC



MOBILISER LES ACTEUR-RICES LOCAUX POUR METTRE DE L'AVANT LA COLLABORATION AVANT LA RECHERCHE DE SOLUTION — ASSOCIATIONS CITOYENNES ET RÉSIDENT-ES ENGAGÉ-ES



La Station Youville dans Ahuntsic est gérée entièrement par des bénévoles et Solon leur apportait juste un soutien légal, administratif et un peu de ressources humaines



Eva



Ça y est, l'Espace des Possibles de Ahuntsic est géré par des résident-es engagé-es, nous on est (presque) plus là et c'est parfait comme ça!



Florence

MOBILISER LES ACTEUR-RICES LOCAUX POUR METTRE DE L'AVANT LA COLLABORATION AVANT LA RECHERCHE DE SOLUTION — INSTITUTIONS



Le projet de Cyclopousses pour aîné-es dans Ahuntsic-Cartierville a été possible grâce au partenariat avec différentes résidences pour personnes âgées et CHSLD. La pérennisation du projet a par exemple été possible grâce à la reprise de la coordination par la Résidence Berthiaume-du-Tremblay.



Corinne



MOBILISER LES ACTEUR-RICES LOCAUX POUR METTRE DE L'AVANT LA COLLABORATION AVANT LA RECHERCHE DE SOLUTION — ACTEURS-ICES COMMERCIAUX



Les SDC sont souvent centrales : par exemple le rôle de la SDC Fleury-Ouest a été fondamental dans la programmation du comité Notre voisinage.



Maude MC



Pour que les commerçant-es et les citoyen-nés travaillent ensemble et coconstruisent leur quartier, nous avons participé à créer l'Association commerciale et citoyenne d'Youville (l'ACCY). Ça aide beaucoup d'avoir tout le monde à la même table.



Daphné

**AVOIR DES CHAMPIONS AU SEIN DE L'ADMINISTRATION LOCALE
- ALLIÉ·ES POLITIQUES**

« Dans Ahuntsic, le soutien de l'élue Julie Roy a été un facteur important pour la réalisation de projets en transition socio-écologique comme les saillies citoyennes ou la Station Youville. Sans ces personnes engagées et proches autant des institutions que des citoyen·nes, il y a trop d'obstacles à franchir pour expérimenter et innover! »

Nadia

**AVOIR DES CHAMPIONS AU SEIN DE L'ADMINISTRATION LOCALE
- FONCTIONNAIRES**

« Certains fonctionnaires ont permis de faire avancer des projets qui faisaient face à des blocages institutionnels et de naviguer le système à l'interne parce qu'il croyait en nous dès le début. Merci Thierry Sénecal à RPP puis dans MHM! »

Chloé



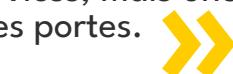
« Jason Laframboise a été notre champion au sein de l'arrondissement pour que Solon accompagne le démarrage de la Communauté des Possibles à Saint-Laurent, puis avec LocoMotion! »

Maude L



« À Saint-Laurent, Lucile Dubois a été essentielle pour porter la vision de la première édition du projet Notre Quartier s'active, notamment pour faire aboutir l'aménagement d'une placette en terrain public, qui est toujours un défi pour les nombreux services, mais une expérimentation qui ouvrira des portes. »

Eva

**VIVRE LE TERRITOIRE POUR COMPRENDRE SA RÉALITÉ - ÊTRE SUR LE TERRAIN**

« C'est la compréhension fine de l'expérience vécue dans Ahuntsic qui a permis de porter le projet de la Ligne Verte Millen avec le MÉAC. Ce projet vise à réaménager et verdier une rue, sécuriser et rendre plus agréable le transport actif et améliorer l'accès aux espaces verts dans le quartier... la transition socio-écologique en action pour répondre aux besoins locaux. »

Pascal





En parcourant La Petite-Patrie, on s'est rendues compte du manque flagrant d'espaces de repos, de détente et de rencontre dans l'espace public, en comparaison avec la place proéminente de la voiture. L'idée du Patio parking est née de ces observations et de cette expérience terrain.



Corinne



C'est parce qu'on est présent-es sur le terrain que les projets répondent aux besoins locaux : le test de l'épicerie solidaire dans Youville, des cours informatique pour aîné-es dans La Petite-Patrie, le comité citoyen RPP et le comité gouvernance dans Ahuntsic qui ont leur couleur unique. Sans ce contact quotidien, on serait trop décalé-es pour être pertinent-es.



Alexia



**VIVRE LE TERRITOIRE POUR COMPRENDRE SA RÉALITÉ –
PARTICIPER À LA VIE LOCALE**



Participer à l'organisation et à l'événement de la Fête de la rentrée dans RPP, ça a permis de promouvoir le lancement de la Communautés des Possibles RPP et de faire découvrir la mission et les initiatives des différents organismes agissant en transition socio-écologique aux personnes participantes. On est là aussi comme citoyen-nes!



Andrea



3.2.2.2 Quels sont les freins au démarrage et à la mise en œuvre de projets?

BLOQUANTS INSTITUTIONNELS :
UNE FORTE PRESSION VERS CERTAINES FORMES DE RÉSULTATS QUI FREINENT L'EXPÉRIMENTATION ET L'INNOVATION

Par définition, l'innovation devrait être une démarche hors du commun et originale, or on nous demande systématiquement de faire rentrer des carrés dans des cercles pour correspondre à des modes de gestion et de reddition de comptes qui sont décalés avec nos réalités de terrain. C'est épuisant et souvent contre-productif.

En ce moment c'est surtout le GES évités qui comptent pour les bailleurs de fonds. C'est tellement demandant pour des petits organismes de pouvoir faire ce genre de calculs correctement, qu'on a fini par créer un calculateur ouvert et géré par la communauté avec Transition en Commun.

On accorde trop peu d'importance aux humain-es. Le quantitatif prime sur le qualitatif. Ce n'est pas avec des chiffres qu'on va changer le monde et faire évoluer des comportements, mais avec des personnes, des expériences et des émotions. Et ça il faut avoir le temps donc l'argent pour le bâtir et le mettre en valeur.

BLOQUANTS INSTITUTIONNELS :
UNE RÉGLEMENTATION TROP RIGIDE ET DIFFICILE À FAIRE ÉVOLUER

Dans plusieurs projets, ce sont des considérations purement techniques qui ont eu le dessus (par exemple les couleurs qu'on peut utiliser au sol, l'emplacement des saillies). Il faut dépenser une énergie considérable pour faire des micro-avancements face à des règles extrêmement strictes qui devraient pouvoir être adaptées au contexte.





Dans les faits ce que ça démontre, c'est qu'on est encore dans un système technique hérité qui favorise l'automobile et veut uniquement « protéger » les autres usagers... Ça n'illustre pas le problème, ça? Ce sont les personnes qui devraient être prioritaires et dicter les décisions d'aménagement, pas les véhicules!



Souvent les services semblent ne pas se parler, nous disent les fonctionnaires... alors on a des surprises de dernière minute juste parce qu'un service technique a pris une décision et que sur le terrain, personne n'est au courant. Tout ça c'est extrêmement décourageant pour les personnes engagées, ça génère un grand sentiment d'impuissance et ça décourage beaucoup.



CULTURE (MENTALITÉ, MANIÈRES DE FAIRE, RÉFLEXES) QUI FREINE LE PARTAGE DU POUVOIR ENTRE LES ACTEUR-RICES



On a tous-tes des angles morts, des biais et des préjugés, parfois ça pousse à oublier des informations et à masquer des réalités vécues. C'est vraiment central de prendre le temps de s'assurer que tout le monde est représenté quand on cible un enjeu. Sinon c'est toujours les mêmes qui font les choix et on ne fait que perpétuer des situations négatives.



La gestion du risque devrait se faire collectivement. C'est sûr que si on passe notre temps à avoir peur de ce qui pourrait arriver (par exemple avec la présence d'un puisard proche d'un projet de saillie, ce qui n'est même pas interdit dans la réglementation!) au lieu de se faire confiance pour essayer des choses, on ne pourra jamais rien changer.



Ça désengage énormément d'avoir l'impression qu'il n'y a aucune marge de manœuvre pour les résident-es et ça éloigne les citoyen-nes de la démocratie locale. On devrait tous-tes œuvrer dans la même direction, pourtant...



Conclusion

Après 5 ans de projet...

L'équipe de Solon a coconstruit, fait naître et amené à maturité plusieurs dizaines de magnifiques initiatives par, pour et avec les résident-es de Montréal.

Et après 5 ans de projet, nous sommes plus convaincu-es que jamais du fait qu'en transition socio-écologique, les solutions sont humaines avant d'être techniques. Les changements de comportements, de pratiques, de normes, de représentations, voire de valeurs, sont des processus complexes qui ont lieu sur le temps long, précisément parce qu'ils sont humains. **Et pour pouvoir les soutenir et les encourager, il faut faire évoluer la façon dont on pense la gestion de projet, dont on finance les initiatives et dont on valide leurs résultats.**



— D'abord, en tenant compte du fait que dans ce type de projets, le « avant » est aussi important que le « pendant ».

Les étapes qui précèdent un changement (celles de considérer quelque chose de nouveau, d'être ouvert-e à l'essayer, puis d'entreprendre le passage à l'acte) requièrent beaucoup de **préparation et d'aménagement du contexte**. Et tout ceci nécessite **du temps d'accompagnement** : celui d'aller faire du porte-à-porte, de parler aux personnes là où elles sont (à la sortie des écoles, aux parcs, etc.), d'écouter les préoccupations individuelles (perte de stationnements, enjeux de mobilité, questions financière, etc.) pour pouvoir y répondre adéquatement.

— Ensuite, en rendant disponibles des financements structurants qui ne reposent pas sur des logiques exclusives de court terme.

Aucun changement significatif de peut être mis en œuvre sur le temps court ou alors il est superficiel et ne durera pas. Dans ce contexte, il faut pouvoir **prévoir** autant que **s'adapter**. Par exemple, en faisant des **suivis** avec les personnes qui vivent les changements, mais aussi en ayant **une marge de manœuvre pour adapter** les stratégies. **En cumulant les connaissances** et en ayant **du temps pour former adéquatement** une équipe en fonction des résultats et dans une perspective **agile**. Sans ces possibilités de financement on le sait, les conditions sont précaires, les personnes de terrain s'épuisent et on se ment collectivement sur les possibilités réelles et les impacts envisagés des projets.

« Sans quoi, on se heurte toujours au statu quo qui devient norme. »

— Finalement, en acceptant de remettre en question les méthodes d'évaluation des performances et la nature même des résultats.

La prise de décision ne peut pas se limiter à des indicateurs quantitatifs : une moyenne ne démontre pas les résistances ou les motivations des personnes, des GES évités ne témoignent en rien d'une augmentation des compétences, de la perception de choix ou d'une expérience du bonheur quotidien, etc. **Et pourtant, les demandes des bailleurs de fonds sont aujourd'hui encore centrées trop souvent sur ces seuls éléments.** Il semble pourtant clair aujourd'hui que les méthodes appliquées sur plusieurs décennies ne répondent pas adéquatement aux enjeux récurrents: il serait temps de les questionner.

— À tout ça, il faut ajouter des changements nécessaires en matière de posture.

Il faudrait d'abord questionner la façon dont nous attribuons de la valeur (les liens sociaux, le sentiment d'appartenance et de fierté, la dignité humaine, ne valent pas moins que des véhicules et du béton). La seule valeur économique (surtout calculée à court terme) ne devrait pas suffire à prendre des décisions et s'il faut penser dans ces termes, alors considérons les actions en faveur de la transition socio-écologique comme des économies à venir et pas des dépenses. **Il serait aussi temps d'arrêter de réagir et nous mettre collectivement en position de prévenir plutôt que de guérir les effets des changements sociaux, spatiaux, économiques et territoriaux actuels.** Tout ceci implique plus fondamentalement de nous intéresser aux dynamiques de pouvoir et d'oppression en place et dont nous héritons, mais qu'il faut questionner et déconstruire pour mieux rebâtir les un-es avec les autres.



Si les changements sont humains, les résultats et les méthodes pour les mesurer doivent l'être aussi.



Une citation bien sentie
Une citation bien sentie



L'équipe et les membres de Solon en 2020, au début de la démarche Mobilité de Quartier

Annexes

— Précisions méthodologiques

Évaluation des extrants (2.2)

Ce que Mobilité de Quartier a produit :

- **Les tiers-lieux** : L'Espace des Possibles dans La Petite-Patrie et L'Espace des Possibles dans Ahuntsic.
- **Les ATSE** : les Ateliers de la transition socio-écologique situés au 6450 Avenue Christophe Colomb à Montréal.
- **Rencontres de partenariat** - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Mis à jour en juin 2025.
- **Nombre d'emplois créés** - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Mis à jour en juin 2025.
- **Transition en Commun** - Alliance de groupes issus de divers secteurs de la collectivité montréalaise (organisations municipales, gouvernementales, communautaires, citoyennes, universitaires et philanthropiques) : <https://transitionencommun.org/>
- **Chiffres concernant LocoMotion** - LocoMotion (2025). Relevé interne de suivi et évaluation sur la plateforme locomotion.app pendant toute la durée du projet. Mis à jour en juin 2025.
- **Nombre de rencontres citoyennes** - Indicateur INFC - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Nombre de résident-es impliqué-es dans les comités citoyens accompagnés. Mis à jour en juin 2025.
- **Nombre d'événements et activités organisés par Solon** - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Mis à jour en juin 2025.
- **KM en voiture et équivalent GES** - Basé sur les chiffres de km de la plateforme LocoMotion par mode de transport, partant du principe que les trajets remorques et vélo-cargos ont remplacé des km de voiture, en prenant pour hypothèse que le km total parcouru est constitué de $\frac{2}{3}$ de trajets en remorques et $\frac{1}{3}$ de trajets en vélo-cargos. GES évités calculés grâce au « [Calculateur montréalais de GES en mobilité](#) », une initiative libre et disponible gratuitement par Solon, TeC et la COOP Carbone. Équivalent des émissions en énergie consommée basée sur le « [Calculateur des équivalences des émissions de gaz à effet de serre](#) » de Ressources Canada, consulté le 1er juillet 2025.

Effets visés (3.1)

Effet visé 1

- **Personnes exposées au projet** - Indicateur INFC - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Nombre d'abonné-es à l'Infolettre + Nombre de visites au site internet (tous les territoires) + Nombre de personnes qui nous suivent sur les réseaux sociaux (FB, Instagram, LinkedIn, Youtube) - Cumulatif sur la période et les territoires.
- **Développement de nouvelles compétences** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que les projets / activités de MdQ contribuent au développement de nouvelles compétences ou d'un nouveau savoir-faire. n=102

- **Sensibilisation à des modes d'organisation / de gouvernance plus démocratique** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que les Espaces des Possibles contribuent à une sensibilisation à des modes d'organisation / de gouvernance plus démocratique à la fin de la démarche. n=91
- **Sensibilisation / éducation à la transition socio-écologique** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que les Espaces des Possibles contribuent à une sensibilisation / éducation à la TSÉ. n=104

Effet visé 2

- **Personnes exposées au projet** - Indicateur INFC - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Nombre d'abonné-es à l'Infolettre + Nombre de visites au site internet (tous les territoires) + Nombre de personnes qui nous suivent sur les réseaux sociaux (FB, Instagram, LinkedIn, Youtube) - Cumulatif sur la période et les territoires.
- **Nombre de participant-es à LocoMotion** - Indicateur INFC - LocoMotion (2024), Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet, notamment par la plateforme. Cumul de toutes les années.
- **Nombre de personnes actives sur locomotion.app** - Indicateur INFC - LocoMotion (2024), Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet, notamment par la plateforme. Cumul de toutes les années. Sont considérées comme « actives » les personnes qui font plusieurs emprunts par année.
- **Utilisation accrue ou non de l'automobile grâce à LocoMotion** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que LocoMotion leur permet d'utiliser moins l'automobile. n=222
- **Utilisation accrue ou non de la marche grâce à LocoMotion** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que LocoMotion leur permet de marcher plus. n=217
- **Utilisation accrue ou non du vélo grâce à LocoMotion** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que LocoMotion leur permet d'utiliser davantage le vélo. n=215
- **Utilisation accrue ou non du transport en commun grâce à LocoMotion** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que LocoMotion leur permet d'utiliser davantage les transports en commun. n=213

Effet visé 3

- **Nombre de personnes impliquées dans la gouvernance locale et la création de projets** - Indicateur INFC - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Nombre d'habitant-es impliqué-es dans les comités citoyens accompagnés.

- **Personnes se sentant plus engagées** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des répondant-es impliqué-es à titre de membre, d'usager-ère ou de participant-e dans un Espace des Possibles, dans LocoMotion ou dans un comité soutenu par Solon qui affirment être un peu plus ou beaucoup plus engagée depuis leur implication auprès de Solon dans le sondage. n=346
- **Rencontres de comités** - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Cumul du nombre de rencontres des comités citoyens.
- **Nombre d'événements de concertation et participant-es à ces événements** - Solon (2025). Relevé interne de suivi et évaluation pendant toute la durée du projet. Cumul des rencontres et activités de concertation et du nombre de participant-es total sur 3 années.
- **Autonomie des personnes engagées** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes en accord avec l'idée que leur participation ou implication à l'Espace des Possibles permet de renforcer leur autonomie comme personne engagée. n=99
- **Comité qui porte le changement** - Smith, D., Poirier, A. et Guay-Charpentier, É. (2023). Enquête 2023 sur le public-cible de Solon. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes participantes qui estiment que c'est un comité citoyen qui porte un projet (vs « Solon » ou « autres »). n=65

Effet visé 4

- **Solon et le sentiment de fierté** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes qui considèrent que leur implication dans Solon contribue à ce qu'elles se sentent fières de leur quartier. n=293
- **Solon et le sentiment de représentation du quartier** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes qui considèrent que leur implication dans Solon contribue à ce que leur quartier leur représente. n= 259
- **Solon et l'amour pour le quartier** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes qui considèrent que leur implication dans Solon contribue à ce qu'elles aiment leur quartier. n= 333
- **Solon et l'attachement au quartier** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes qui considèrent que leur implication dans Solon contribue à ce qu'elles se sentent attachées à leur quartier. n=318
- **Idée de demeurer dans le quartier à long terme** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes en accord avec l'idée que leur implication leur permet d'envisager rester dans le quartier à long terme. n=100
- **Rencontres de personnes grâce à LocoMotion** - Smith, D., Poirier, A. et Guay-Charpentier, É. (2023). Enquête 2023 sur le public-cible de Solon. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). n=182
- **Rencontres de personnes grâce à l'Espace des Possibles** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). n=109

- **Création de liens d'amitié ou de voisinage avec des personnes qui fréquentent l'Espace des Possibles** - Perreault A.-M. (2024). Présentation d'analyse - recherche partenariale. Du care au capital social : Solon, acteur d'une caring city? Note de recherche. n=47

Effet visé 5

- **Perception de nécessité de posséder une remorque à vélo personnelle** - Smith, D., Poirier, A. et Guay-Charpentier, É. (2023). Enquête 2023 sur le public-cible de Solon. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes impliquées auprès de LocoMotion (LM) qui sont en accord avec l'idée que LM a contribué à diminuer leur nécessité perçue de posséder une remorque à vélo. n=183
- **Perception de nécessité de posséder une automobile personnelle** - Smith, D., Poirier, A. et Guay-Charpentier, É. (2023). Enquête 2023 sur le public-cible de Solon. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes impliquées auprès de LocoMotion (LM) qui sont en accord avec l'idée que LM a contribué à diminuer leur nécessité perçue de posséder une automobile personnelle. n=142
- **Perception de nécessité de posséder un vélo personnel** - Smith, D., Poirier, A. et Guay-Charpentier, É. (2023). Enquête 2023 sur le public-cible de Solon. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes impliquées auprès de LocoMotion (LM) qui sont en accord avec l'idée que LM a contribué à diminuer leur nécessité perçue de posséder un vélo personnel. n=13 - attention, le n est faible!
- **Don, partage, prêt ou emprunt de temps** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent du temps. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=149
- **Don, partage, prêt ou emprunt de services** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des services. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=89
- **Don, partage, prêt ou emprunt d'objets** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des objets. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=179
- **Don, partage, prêt ou emprunt de vêtements** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des vêtements. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=160
- **Don, partage, prêt ou emprunt de biens alimentaires** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des biens alimentaires. n=113

Effet visé 6

- **Kilométrage parcouru avec des autos personnels partagées dans le cadre de LocoMotion** - Indicateur INFC - LocoMotion (2025). Relevé interne de suivi et évaluation sur la plateforme locomotion.app pendant toute la durée du projet.
- **Kilométrage parcouru avec la flotte commune (remorques, vélo-cargos, et vélos) dans le cadre de LocoMotion** - Indicateur INFC - LocoMotion (2025). Relevé interne de suivi et évaluation sur la plateforme locomotion.app pendant toute la durée du projet.
- **Nombre total d'automobiles en partage sur locomotion.app** - Indicateur INFC - LocoMotion (2025). Relevé interne de suivi et évaluation sur la plateforme locomotion.app pendant toute la durée du projet. Cumul de toutes les automobiles pendant le projet.
- **Utilisation accrue ou non de l'automobile grâce à LocoMotion** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que LocoMotion leur permet d'utiliser moins l'automobile. n=222
- **Limitation des déplacements hors quartier par l'Espace des Possibles** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que l'Espace des Possibles leur a permis de limiter les déplacements hors quartier. n=101
- **Contribution du projet dans l'achat d'un vélo-cargo** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes possédant un vélo-cargo qui considèrent que Solon ou LocoMotion ont contribué à ce qu'elles s'en procurent un. n=44

Effet visé 7

- **Véhicules de la flotte communautaire de LocoMotion** - Indicateur INFC - LocoMotion (2025). Relevé interne de suivi et évaluation sur la plateforme locomotion.app pendant toute la durée du projet. Cumul de tous les véhicules (vélos électriques ou mécaniques, vélo-cargos, remorques) de la flotte partagée pendant le projet. À noter, cette liste exclut les voitures personnelles partagées dans le cadre du projet.
- **Nombre d'emprunts complétés sur locomotion.app** - Indicateur INFC - LocoMotion (2025). Relevé interne de suivi et évaluation sur la plateforme locomotion.app pendant toute la durée du projet. Mis à jour en juin 2025.
- **Membres de locomotion.app - XXX**
- **Don, partage, prêt ou emprunt de temps** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent du temps. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=149
- **Don, partage, prêt ou emprunt de services** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des services. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=89

- **Don, partage, prêt ou emprunt d'objets** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des objets. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=179
- **Don, partage, prêt ou emprunt de vêtements** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des vêtements. À noter, ce résultat exclut les personnes qui déclaraient LocoMotion comme première implication dans Mobilité de Quartier. n=160
- **Don, partage, prêt ou emprunt de biens alimentaires** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes qui pensent que leur participation aux activités de Solon a contribué à ce qu'elles donnent, partagent, prêtent ou empruntent des biens alimentaires. n=113
- **Partage d'objets et des connaissances** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes en accord avec l'idée que leur implication à l'Espace des Possibles leur offre des opportunités de partager des objets et des connaissances. n=101
- **Implication et bonheur** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes en accord avec l'idée que leur participation ou implication à l'Espace des Possibles les rend heureux. n=110
- **Opportunité d'apprendre des autres et de se développer** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes répondantes en accord avec l'idée que leur participation ou implication à l'Espace des Possibles leur offre des opportunités d'apprendre des autres et de se développer. n=106

Effet visé 8

- **Limitation des déplacements hors quartier par l'Espace des Possibles** - Guay-Charpentier, É. et Smith, D. (2025). Enquête 2024 : Public-cible de Solon et de LocoMotion. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ). Part des personnes en accord avec l'idée que l'Espace des Possibles leur a permis de limiter les déplacements hors quartier. n=101
-
-

Effet visé 9

- **XXX - XXX**
-

Glossaire

Auto-solo

Utilisation d'une voiture par une seule personne à la fois pour effectuer un trajet.

Autogestion

S'organiser en autogestion, c'est affirmer que les personnes peuvent s'organiser de façon horizontale en partageant les responsabilités quelque soit leur statut et partant du principe de l'égalité des intelligences. Ce mode de collaboration permet à chacun-e de s'impliquer, de contribuer et de décider de l'avenir de l'organisation.

Autopartage

L'autopartage est l'utilisation partagée d'une voiture ou d'une flotte de véhicules par plusieurs personnes. Les abonné-es bénéficient ainsi d'une automobile, mais sans les coûts et les responsabilités qu'ils devraient assumer s'ils en possédaient une.

Changement de comportement

Il s'agit d'une démarche permettant de faire évoluer les pratiques des personnes grâce à d'expériences visant à améliorer le sentiment de compétence, d'autonomie et d'appartenance, par exemple sur la pratique du vélo d'hiver ou du partage d'automobiles.

Ces expériences peuvent permettre d'adopter de nouvelles habitudes de vie, attitudes, perceptions, affects tout en changeant le type de motivation qui guident les choix des personnes.

coconstruction

La coconstruction est un processus de travail qui permet de réaliser des projets entre différents partenaires qui partagent des objectifs communs. Cela implique en particulier :

- une gouvernance collective, c'est-à-dire une ouverture à partager les décisions
- un partage des responsabilités, des risques et des succès
- une posture d'humilité et d'égalité des intelligences
- une construction d'un lien de confiance basé sur un cadre clair de collaboration
- une vision partagée qui s'inscrit dans la durée à moyen ou long terme
- une ouverture à comprendre et apprendre du contexte, des acteur-rices, du milieu

Communs

On parle de commun lorsqu'un groupe de personnes prend en charge une ressource qu'il utilise. Cette ressource, ni privée ni publique, est utilisée, gérée et partagée par une communauté afin de la protéger et/ou d'en assurer un usage à long terme. Par exemple, un commun peut être une encyclopédie comme le Wiki des Possibles, l'appropriation d'un espace dans un quartier au bénéfice de la communauté comme le Patio parking ou un projet local de partage de vélos comme LocoMotion.

Diversité

La diversité, c'est reconnaître et valoriser les différences entre les individus : que ce soit d'un point de vue culturel, de genre, d'âge, de handicap, etc.

Équité

L'équité, c'est s'assurer que chacun-e ait les ressources et les opportunités adaptées à ses besoins, pour compenser les inégalités de départ.

Équité, diversité et inclusion

L'équité, la diversité et l'inclusion (EDI) est un ensemble de valeurs et d'actions visant à créer un environnement où chacun-e, peu importe son origine, son sexe, sa situation sociale ou ses différences, peut se sentir respecté-e et avoir les mêmes chances de réussir.

- Equité, c'est s'assurer que chacun-e ait les ressources et les opportunités adaptées à ses besoins, pour compenser les inégalités de départ.
- Diversité, c'est reconnaître et valoriser les différences entre les individus : que ce soit d'un point de vue culturel, de genre, d'âge, de handicap, etc.
- Inclusion, c'est faire en sorte que ces différences soient non seulement acceptées, mais aussi intégrées dans la manière dont fonctionne une organisation, une société ou un groupe.

Glossaire

Espace collectif autogéré

C'est un espace accessible à tous-tes et qui est géré par la communauté du quartier à travers une prise de décisions collective.

Espace des Possibles

Ce sont des espaces collectifs autogérés qui mobilisent, rassemblent et engagent les membres de la communauté. Ils ont été démarrés grâce à l'implication de citoyen-nes bénévoles accompagné-es par Solon. Tout le monde peut s'y engager, y organiser des activités et ainsi favoriser le partage de connaissances et la création de liens sociaux!

Fiduciaire

Le mot fiduciaire, pour une société, signifie qu'elle gère l'argent, la comptabilité ou les finances d'autres entreprises. Cela peut inclure la tenue des comptes, la gestion des impôts ou le conseil financier.

Fracture numérique

La fracture numérique désigne les inégalités d'accès, d'usage ou de compétences liées aux technologies numériques. Elle peut être due à des facteurs économiques, géographiques, sociaux ou éducatifs.

Gouvernance

La gouvernance désigne la manière dont les décisions sont prises et comment les responsabilités sont partagées entre les membres d'un groupe. C'est un peu comme l'organisation interne : qui décide de quoi, comment les avis sont recueillis et comment les actions sont mises en place pour que tout le monde puisse participer activement à la vie de l'organisation.

Inclusion

L'inclusion, c'est faire en sorte que les différences entre individus soient non seulement acceptées, mais aussi intégrées dans la manière dont fonctionne une organisation, une société ou un groupe.

Intersectionnalité

Conceptualisée par la juriste Kimberlé Crenshaw et inspirée par l'afroféminisme, cette théorie critique permet l'analyse des intérêts spécifiques des minorités à la croisée de plusieurs oppressions dans les mobilisations sociales, notamment. Elle est aussi un outil pratique qui permet la prise en compte des besoins spécifiques selon les identités ou les caractéristiques sociales, comme le genre, la classe sociale, l'âge. Par exemple, une femme noire vivra des difficultés spécifiques en raison de son genre (sexisme, par exemple) et, simultanément, en raison de la couleur de sa peau (racisme, par exemple).

Isolement social

L'isolement social est l'absence ou la rareté des interactions avec autrui, pouvant entraîner des impacts négatifs sur la santé mentale et physique.

Mobilisation

La mobilisation, c'est rassembler des personnes autour d'une cause ou d'un objectif commun afin de réaliser une action concrète. Pour mobiliser, il faut de l'engagement, de la sensibilisation et de la coopération pour générer un changement durable. Par exemple, une personne peut mobiliser son voisinage pour un projet de ruelle verte.

Mobilité

La mobilité, c'est la capacité des personnes à se déplacer et des objets à être transportés. Sans mobilité, il n'y a pas d'échanges sociaux, économiques et culturels entre les individus, les entreprises et les sociétés.

Mobilité active

La mobilité active désigne les modes de déplacement qui ne nécessitent pas de véhicule motorisé, comme la marche, le vélo, la trottinette ou encore la course à pied.

Glossaire

Mobilité durable

La mobilité, c'est la capacité des personnes à se déplacer et des objets à être transportés. Sans mobilité, il n'y a pas d'échanges sociaux, économiques et culturels entre les individus, les entreprises et les sociétés. Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire et juste pour tout le monde. Elle doit aussi être bien intégrée dans les différents quartiers et ne pas nuire à la santé humaine.

Mobilité inclusive

La mobilité inclusive désigne l'ensemble des solutions de transport accessibles à tous et toutes, y compris les personnes en situation de précarité, de handicap ou vivant en zones isolées, afin de garantir leur autonomie et leur participation à la vie de la communauté.

Mobilité partagée

Il s'agit des modes de transport utilisés par plusieurs personnes : le covoiturage, les vélos en libre-service, les trottinettes partagées ou les voitures en autopartage. L'idée est de réduire le nombre de véhicules individuels en circulation, ce qui diminue les coûts, l'empreinte écologique et la congestion.

Médiation culturelle

La médiation culturelle est une démarche permettant de rapprocher des artistes et des citoyennes afin de favoriser leur participation à la construction de projets artistiques. Sa finalité est de pouvoir faire émerger une nouvelle vision diversifiée dans un projet collectif.

Pouvoir d'agir

Le pouvoir d'agir signifie la capacité d'avoir un impact sur son milieu de vie. Pour pouvoir agir, il faut cependant acquérir des ressources, des compétences, de la volonté, etc. Il est donc nécessaire d'accompagner les citoyen-nes dans l'acquisition de ces ressources afin qu'ils et elles puissent créer des initiatives qui feront du sens pour la communauté et qui pourront avoir un effet « boule de neige ».

Pôle de résilience communautaire

Il s'agit d'un lieu où l'on retrouve une communauté, des outils et des connaissances pour s'organiser dans un contexte de crise sociale et écologique. Ils se veulent un espace de solidarité, d'entraide et d'apprentissage face aux inégalités sociales et aux injustices environnementales.

Quartier

Il s'agit d'un espace urbain reconnu par la population et les institutions locales, comme La Petite-Patrie. Plusieurs voisinages composent un quartier et il peut y avoir plusieurs quartiers par arrondissement.

Résilience communautaire

La résilience communautaire est la capacité d'une communauté à faire face à des crises (comme des catastrophes naturelles, des crises économiques ou sociales), à s'adapter aux changements et à se reconstruire. Cela passe par la solidarité, la coopération entre ses membres et l'utilisation de ses ressources pour mieux gérer les défis et se préparer pour l'avenir.

Tarification solidaire

La tarification solidaire est un système qui consiste à adapter les prix d'un service ou d'un produit en fonction du revenu des personnes qui l'utilisent. L'idée est de rendre ces services plus accessibles aux personnes qui ont moins d'argent, en proposant une échelle de prix. En solidarité avec les personnes ayant un revenu plus faible, les personnes qui peuvent se le permettre paient un prix plus élevé. Cela permet de réduire les inégalités et de favoriser l'accès à des services.

Tiers-lieu

Un tiers-lieu, c'est le troisième lieu après la maison (le premier lieu) et le travail (le deuxième lieu). C'est un espace où l'on peut se retrouver avec d'autres personnes, échanger, travailler, ou même juste passer du temps. C'est un lieu ouvert qui favorise la collaboration, l'innovation ou simplement le partage. Par exemple, un café, une bibliothèque, un espace de coworking ou même un jardin public peuvent être des tiers-lieux.

Glossaire

Transition socio-écologique

La transition sociale et écologique – ou socio-écologique – vise à transformer notre façon de penser, de s'organiser et de vivre ensemble pour bâtir un monde viable et équitable.

Pourquoi une transition?

Parce que notre monde est en crise : une crise écologique et sociale que nous vivons au quotidien. Elle détruit le vivant et nous isole les un-es des autres, alors que le pouvoir se concentre de manière systémique dans les mains d'un petit nombre de personnes. Cette crise du pouvoir est à la source des inégalités sociales et des injustices environnementales.

Pour surmonter la crise écologique, nous voulons un monde :

- sans croissance capitaliste infinie
- conscient de son interdépendance avec la nature
- responsable envers les générations futures

Pour surmonter la crise sociale, nous voulons un monde :

- libre de tout système d'oppression
- où nos façons de produire et de partager la richesse répondent aux besoins essentiels de tout le monde et permettent à chaque personne de s'épanouir
- où prendre soin des autres est au cœur de nos communautés

Pour surmonter la crise du pouvoir, nous voulons un monde :

- qui garantit l'implication de toutes les personnes dans les décisions qui les concernent, grâce à des formes nouvelles de démocratie, du local à l'international
- où l'on partage le pouvoir dans nos milieux de travail et nos organisations
- qui respecte les souverainetés autochtones
- qui est basé sur les communs, c'est-à-dire des communautés qui s'organisent dans la solidarité pour gérer collectivement des ressources

Cette transition vers un monde viable et équitable se déploie maintenant, malgré des vents contraires. Elle est portée par un grand nombre de personnes et par différents moyens, des grands mouvements sociaux aux actions locales, entre la résistance et la transformation.

Solon y participe en misant sur le pouvoir du collectif dans les quartiers de Montréal. Notre action est collective et locale, car nous savons qu'une ville avec des communautés tissées serrées, où les gens s'entraident, partagent les ressources et s'organisent ensemble est une ville mieux outillée face aux crises.

Les projets accompagnés par Solon sont ancrés dans ce qui existe déjà : la diversité des personnes qui ont à cœur le bien-être de leur communauté et travaillent en ce sens. À travers cet accompagnement, Solon s'efforce de ne pas reproduire inconsciemment les systèmes d'oppression et d'agir en allié.

Solon, c'est une invitation à découvrir et renforcer le pouvoir d'agir que chacune et chacun d'entre nous porte déjà. Même si ce n'est pas toujours facile, l'impact de ce que l'on fait est bien réel, tout comme la joie de construire ensemble un monde où il fait bon vivre. La transition, c'est ensemble et aujourd'hui!