



ÉQUIPE DE RÉALISATION
BELHUMEUR-ROBERGE, Charles, stagiaire universitaire
CHEVALIER, Marianne, assistante de recherche à contrat
DIAGNE, Mamadou, salarié-étudiant en Techniques de recherche et gestion des données (TRGD)
FORGET, Lyne, salariée-étudiante en TRGD
PARIS, Raphaëlle, stagiaire collégiale en Techniques d'aménagement et d'urbanisme
WOLFF, Pauline, chercheure et conseillère en transfert

CONTEXTE

L'organisme montréalais Solon a mis en place l'initiative LocoMotion, un système de prêts d'actifs de mobilité (voitures, remorques de vélos, vélos-cargos) entre particuliers à l'échelle locale. LocoMotion a été prototype (Phase A) d'avril à juin 2018 dans trois milieux de vie de l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie à Montréal. À partir des résultats du prototypage, Solon a lancé la phase B de LocoMotion (Pilote B) à l'automne 2018. Celui-ci correspond à une version améliorée et plus développée de la phase A avec davantage de ménages (voir carte illustrant les périmètres des trois milieux de vie concernés plus loin).

C'est dans ce contexte que Solon a demandé au CÉRSÉ d'accompagner le développement expérimental de son initiative afin de :

- s'assurer de la rigueur de son expérimentation;
- valider des observations et hypothèses émises pendant la phase A (prototype);
- éviter le plus possible les biais;
- identifier les limites;
- obtenir les données nécessaires pour pouvoir tirer des conclusions;
- développer un plan d'action pour l'élargissement et le partage de son innovation.



MÉTHODOLOGIE

L'intervention du CÉRSÉ dans ce projet s'inspirait directement de la recherche-action qui propose que ce type d'études soit conçu comme : « un projet d'expérimentation sociale, éducatif et participatif » (Réhaume, 1982). En effet, cette recherche a été effectuée en partenariat avec le milieu d'étude et a impliqué les participants à titre de chercheurs et d'acteurs au cœur du projet.

Quatre activités de collecte de données impliquant trois méthodes de collectes ont été réalisées pour chacun des trois milieux de vie de l'expérimentation :

1. Entrevues semi-dirigées des acteurs-clés de Solon en début et fin de projet
2. Questionnaire en ligne ante rempli par les ménages en début d'expérimentation.
- 3.. Observation participante, notamment lors de rencontres avec les citoyens.
- 4.. Questionnaire en ligne post rempli par les ménages à la fin de l'expérimentation.



FINANCEMENT

Par le client par le biais de l'ancien programme Passeport innovation du ministère de l'Économie et de l'Innovation.

PARTENAIRES

Solon : VAN DURME, Gabrielle, coordonnatrice



COMPÉTITIVITÉ

Grâce à cette expérimentation, le client a pu démontrer l'intérêt de son innovation et a obtenu des pistes concrètes pour l'améliorer. Il a été approché par plusieurs municipalités et arrondissements intéressées à implanter un dispositif de partage d'actifs de mobilité. Il a obtenu un rôle et un financement important dans le cadre de Montréal Ville Intelligente.



HYPOTHÈSE DE DÉPART ET RISQUE

L'approche de recherche expérimentale avec mesure de l'importance des différents facteurs de motivation et freins à la participation à LocoMotion permettrait d'améliorer significativement cette innovation sociale et d'établir une feuille de route pour la réplique de l'innovation dans d'autres milieux de vie.

Le principal risque du projet concernait le nombre de ménages qui s'inscriraient au service LocoMotion et le taux de réponse aux sondages en ligne.

Pour s'assurer que le nombre de ménages visés par l'expérimentation soit atteint, Solon a commencé le recrutement et la publicité avant le lancement du projet en utilisant, entre autres, les participants au Pilote A comme ambassadeurs.

Pour obtenir un bon taux de réponse au sondage en ligne du début de l'expérimentation, ce dernier faisait partie du processus d'inscription. Pour le sondage en fin d'initiative, plusieurs options ont été offertes aux participants : réponse en ligne au moment de son choix, réponse en temps réel lors d'une activité collective, réponse par téléphone, etc. Des relances téléphoniques et des visites à domicile ont été faites en complément.

RÉSULTATS

Bien que les résultats appartiennent au demandeur et ne soient pas publics, nous pouvons mentionner que l'intervention du CÉRSÉ a permis à Solon d'obtenir :

- de nombreux commentaires et suggestions recueillis auprès des différentes parties prenantes, retranscrits et synthétisés dans un rapport final pour favoriser la prise en compte dans le cadre des prochaines étapes de LocoMotion;
- des constats généraux sur les participants démontrant qu'il est impossible de généraliser des avis ou des comportements pour le reste de la population, notamment si on la compare avec les chiffres du recensement ou les chiffres globaux de Montréal;
- des constats sur la motivation à participer à LocoMotion (sociales et matérielles);
- des constats sur les irritants et les appréhensions à la participation (technologiques, organisationnels, psychologiques, humains) ; la perception de plusieurs freins mentionnés en début de projet par les répondants a évolué et **seuls 3 % des participants interrogés affirment que les freins qu'ils envisageaient au départ ont été confirmés**;
- des pistes d'opérationnalisation des résultats de l'expérimentation.

En conclusion, les réflexions menées dans le cadre de ce mandat renforcent le positionnement de LocoMotion comme étant un ingrédient distinctif du cocktail transport en misant sur les relations humaines. Sa force est de s'appuyer sur la proximité géographique et le lien social. LocoMotion ne remplace pas un service d'autopartage, mais peut réduire la nécessité de posséder une automobile. Au fur et à mesure du prêt de son propre véhicule ou de l'utilisation des véhicules des autres, l'importance de la possession individuelle perd du poids et l'habitude du partage peut s'ancre.

D'abord sous la forme de projets pilotes en 2018 et 2019 utilisant des outils simples et accessibles à tous via GoogleDrive, Solon a lancé sa propre plateforme LocoMotion en 2020. Elle regroupe aujourd'hui **des centaines de participants à travers au moins six voisinages pour Montréal, mais aussi des communautés à Sainte-Julie et à Sherbrooke**. Elle permet de mettre en lien des véhicules avec des personnes intéressées à les emprunter à faible coût, dans l'objectif de **limiter les déplacements automobiles et de stimuler le partage**.



TRANSFERT

Cette recherche a été effectuée en partenariat avec le client et a impliqué le personnel de Solon et les participants à LocoMotion à titre de chercheurs et d'acteurs au cœur du projet. Elle intégrait une démarche d'évaluation évolutive qui mise largement sur la documentation du processus pour relever les adaptations, les apprentissages et les décisions prises au fur et à mesure des essais / erreurs en collaboration avec le client.

La chercheuse a participé de façon active à plusieurs rencontres d'équipe avec Solon tout au long du mandat.

Une activité de présentation et de discussion sur les résultats a été menée avec l'équipe de LocoMotion chez Solon à la fin du mandat. Outre les notes et les conclusions construites au fur et à mesure du mandat, ce partage a permis de relever plusieurs pistes d'opérationnalisation pour la suite.

Les questionnaires d'enquête avec la base de données qu'ils ont générée sont utilisés par Solon dans la phase de développement actuelle de LocoMotion.

De la formation à la gestion des données et aux enjeux éthiques associés a été offerte au client en cours de projet.

À l'automne 2019, un premier groupe citoyen implante en complète autonomie LocoMotion à **Sherbrooke**. L'hiver suivant, Solon a déployé de nouveaux voisinages dans **Ahuntsic-Cartierville**, intervention dans laquelle le CÉRSÉ est impliqué.

Depuis le printemps 2020, le CÉRSÉ accompagne Solon dans son projet Mobilité de quartier en utilisant le questionnaire en ligne développé dans le cadre de son mandat initial expérimental avec Solon. Le questionnaire est maintenant déployé sur LimeSurvey ce qui augmente la capacité de traitement quantitatif.



AVANCÉE SOCIALE

Le prêt d'actifs entre particuliers n'est pas nouveau ; il se fait depuis longtemps, en particulier dans le milieu rural. Il est toutefois en plein essor depuis qu'il est facilité par des plateformes numériques de mise en relation d'individus pour obtenir l'utilisation temporaire et à moindre coût d'un véhicule, un appartement, un outil. Ce type d'activités participe à l'économie dite de partage ou collaborative.

De nombreuses critiques s'élevaient à l'égard des grands joueurs de l'économie collaborative (Uber, Airbnb). C'est entre autres afin de proposer un modèle différent et novateur que Solon a lancé le projet LocoMotion. Le caractère innovant dans le projet LocoMotion, c'est non seulement la pratique du prêt à l'échelle d'un milieu de vie, mais aussi la contribution du projet à l'amélioration du tissu social tout en poussant les citoyens à participer activement à la transition vers des modes de vie plus durables.

LocoMotion se démarque à plusieurs niveaux des autres systèmes de partage.

D'abord, par son caractère social alors que les projets de mobilité misent en général sur des arguments technologiques pour se développer.

Ensuite, LocoMotion n'est pas pensé comme un projet économique, mais dans une logique d'évolution des pratiques et des comportements à long terme, d'éducation et de sensibilisation par ce lien social créé.

LocoMotion innove aussi en développement son système en co-construction avec ses utilisateurs. Cette initiative vise ainsi à contribuer au développement du pouvoir d'agir des participants (capacité des individus à exercer un plus grand contrôle sur les choses importantes pour eux.)

RETOMBÉES SUR LA FORMATION

Dans le cadre de ce mandat, le CÉRSÉ a engagé trois étudiants collégiaux, un étudiant universitaire et une diplômée récente du Collège de Rosemont.

Deux des étudiants étaient inscrits au DEC en Techniques de recherche et gestion des données (TRGD), un programme offert uniquement au Collège de Rosemont et dont le profil de sortie correspond parfaitement à un technicien en recherche dans un centre de recherche appliquée.

Le CÉRSÉ a engagé un de ces deux étudiants quelques mois après la fin du mandat. Il travaille maintenant à temps plein dans notre Centre. La responsable du DEC en TRGD, qui est chercheuse au CÉRSÉ, lui demande chaque session de venir présenter son expérience, notamment son travail dans le cadre du présent projet, aux étudiants du DEC.

Deux enseignants en TRGD ont participé au projet par l'encadrement ponctuel des étudiants.

La troisième étudiante collégiale du projet était en Techniques d'aménagement et d'urbanisme. Sa participation au projet dans le cadre de son stage de fin de programme l'a incitée à s'inscrire à l'université en géographie. Le CÉRSÉ l'a engagée à contrat à l'été 2020 et comme stagiaire rémunérée aux sessions d'automne 2020 et d'hiver 2021.

Ce projet a impliqué directement quatre étudiants et deux enseignants et rejoint une vingtaine d'étudiants du DEC.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

L'aspect écologique de LocoMotion est central : réduction de l'empreinte écologique, réutilisation des espaces libérés de l'utilisation automobile, stimulation de la mobilité active, etc. L'échelle locale est là encore particulièrement pertinente pour la mise en place de changements concrets.

- Le projet respecte de façon plus directe les principes suivants de la LDD :
- A. « santé et qualité de vie » : le maintien et même l'amélioration de la santé par l'exercice physique est une des retombées escomptées du projet
 - B. « équité et solidarité sociales » : c'est une des motivations de ce projet d'économie collaborative
 - C. « protection de l'environnement » : la réduction de l'utilisation de l'auto en solo y contribue
 - D. « efficacité économique » : le partage d'actifs de mobilité permet de maximiser leur utilisation et génère des économies
 - E. « participation et engagement » : le projet se développe en co-construction avec les participants et les ménages qui s'inscrivent à LocoMotion deviennent acteurs du devenir de leur milieu de vie.
 - F. « accès au savoir » : s'associer à des chercheurs et prévoir la réplique du projet favorisent cet accès
 - G. « subsidiarité » : en agissant au niveau du milieu de vie, LocoMotion et Solon ont le souci de se rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;
 - M. « respect de la capacité de support des écosystèmes » : LocoMotion vise à la base à contribuer à la lutte aux changements climatiques et à une transition vers des modes de vie.



PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Résultats et livrables : au client (Solon).

DANS UN MONDE SANS CONTRAINTE...

Nous aurions procédé à des entrevues semi-dirigées avec les participants au lieu d'utiliser un sondage en ligne pour pouvoir aller plus en profondeur.