

Rapport d'activité 2022-2023

Ce rapport d'activité vise à transmettre les avancements des différentes activités et initiatives en cours de La Fabrique des Mobilités Québec ainsi qu'à exposer les enjeux et apprentissages rencontrés lors de l'année 2022-2023. Il abordera enfin les perspectives pour l'année 2023-2024.

Il est à noter qu'une majorité des documents servant de livrables sont des formats collaboratifs (documents partagés, pages de wiki) et sont donc susceptibles d'évoluer entre la rédaction de ce document et le moment où ils seront consultés. Par conséquent, les livrables comporteront parfois des informations additionnelles postérieures à la rédaction de cette reddition de compte.

Introduction : retour sur nos ambitions 2022-23	3
Notre place au sein de l'écosystème de mobilité québécois	3
Nos orientations stratégiques 2022-2023	4
Sur la "mobilité intégrée"	4
Dans Montréal en commun	4
Hors Montréal en commun	5
Sur l'accompagnement à l'expérimentation auprès d'acteurs de l'écosystème	5
Sur la valorisation des données en mobilité	6
Le bilan annuel par pilier stratégique	7
1. Production et transfert de communs	7
Qu'est-ce qu'un "commun" ?	7
1.1. Communs technologiques	7
1.1.1 Ma Mobilité	8
1.1.2 Mobiclic	9
1.1.3 Analyse comparative des solutions de cadenas low-tech pour Locomotion	10
1.1.4 Carte des postes d'attente de taxi sur Open Street Map	10
1.1.5 Carte covoiturage	11
1.2 Communs non-technologiques	12
1.2.1 Post-mortem de la plateforme de données en mobilité	12
Retrait de Jalon et abandon du projet initial de plateforme	12
Démarche pour reconstruire une vision cohérente	15
Synthèse des résultats d'entrevues	16
1.2.2 Parcours de la donnée	19
1.2.3 Recueil des attentes sur l'intégration du taxi dans la mobilité intégrée	21
1.2.4 Fiducie d'utilité sociale (FUS)	21
2. Mobilisation de l'écosystème	22
2.1 Partenariats et accompagnements dans l'écosystème de la mobilité	22
2.1.1 Positionnement sur la bordure de rue (partenariats autour de la Plaza	22



St-Hubert)	22
2.1.2 Partenariat avec l'Agence de mobilité durable (AMD)	23
2.1.3 Interopérabilité du covoiturage dans l'offre globale de transport collectif	24
Challenge sur les incitatifs et la visibilité du covoiturage	24
2.1.4 Bureau du taxi de Montréal	25
2.1.5 Partenariat avec l'ARTM - un MaaS pour le Grand Montréal	26
2.2 Événements	27
2.2.1 Webinaire Montréal en commun (26 janvier 2022)	27
2.2.2 Webinaire de Nord Ouvert (25 mai 2022)	29
2.2.3 Événement du 8 juin 2022 avec la Fabrique des Mobilités France	29
2.2.4 Foire des possibles 2022 (24 septembre 2022)	30
2.3. Efforts de communication	34
3. Elargissement du Conseil d'administration	34
Conclusion : perspectives 2023-2024	37
Communs : outiller l'écosystème suivant ses besoins	38
Mobilisation : poursuivre sur notre lancée	39
Annexe 1 - Efforts de communication	40

Introduction : retour sur nos ambitions 2022-23

Avant de détailler les différentes opportunités et initiatives développées lors de cet exercice, nous rappellerons quels étaient les grands axes qui ont façonné notre travail au cours de l'année écoulée.

Notre place au sein de l'écosystème de mobilité québécois

Début 2022 la Fabrique des Mobilités Québec était :

- reconnue dans son écosystème pour la valeur des apprentissages qu'elle apporte
- sollicitée par des acteurs d'envergure pour les aider à avancer : ARTM¹, LIUM²
- au coeur de la structuration d'une nouvelle version d'un Pôle de données en mobilité dans le cadre de "Montréal en commun"³
- à la croisée des chemins pour développer son modèle d'affaires

L'année 2022-2023 devait donc être consacrée à consolider la place de la Fabrique des Mobilités Québec au sein de l'écosystème montréalais et à élargir sa portée en dehors de Montréal en s'appuyant sur la production de communs afin de développer de nouveaux partenariats d'affaires sous forme de mandat ou nouveaux projets pluriannuels. Il fallait pour cela mettre en place une approche plus proactive, d'abord appuyée sur les membres fondateurs de l'organisation : Coop Carbone, Fabrique A et Savoir-Faire Linux, puis sur les partenaires actuels de Montréal en Commun ou Movin'On afin de nouer de nouveaux partenariats d'affaire (notamment en dehors de Montréal).

Fin 2022, la Fabrique des Mobilités Québec devait donc être reconnue en dehors de Montréal et sollicitée pour son expertise et son expérience dans des événements de portée régionale ou provinciale⁴.

¹ Autorité régionale des transports métropolitains

² Laboratoire d'innovation urbaine de Montréal

³ **Montréal en commun est un projet collaboratif d'innovation urbaine, piloté par la Ville de Montréal, et financé dans le cadre du Défi des Villes intelligentes lancé en par Infrastructure Canada.** Il regroupe 13 projets et un grand nombre de partenaires qui s'activent à développer des projets en mode expérimental qui engagent les citoyen.ne.s, de manière à faciliter la mobilité et l'accès à l'alimentation pour tous et toutes dans un esprit d'inclusion qui permettra de renforcer la résilience des communautés locales. **La Fabrique des Mobilités Québec y est partenaire sur la verticale "mobilité" mais accompagne également d'autres acteurs de la verticale "alimentation" (Récolte par exemple).**

⁴ Pour voir les conclusions des efforts de positionnement, partenariats et opportunités d'affaires, se référer aux sections "[Événements, efforts de communication et mobilisation](#)".

Nos orientations stratégiques 2022-2023

Sur la “mobilité intégrée”

La Fabrique des Mobilités Québec accompagne les acteurs de l'écosystème québécois de la mobilité dans leur capacité à devenir un territoire ouvert (données, outils informatiques, ressources, infrastructures...) pour stimuler l'écosystème d'innovation et particulièrement au travers d'une approche de diminution du risque sur les nouveaux modèles de mobilité, par une méthodologie d'expérimentation, s'appuyant notamment sur les ressources ouvertes existantes⁵. Il s'agit notamment de municipalités soucieuses de développer une mobilité plus durable et mieux adaptée aux besoins des citoyens.

Le travail de La Fabrique des Mobilités Québec sur la Mobilité intégrée s'articule autour de deux questions : la visibilité de l'offre de mobilité intégrée et l'accompagnement de l'ARTM⁶ comme partenaire-clé dans le développement d'une telle offre.

La Fabrique des Mobilités Québec accompagne l'ARTM dans le déploiement de son Plan stratégique de développement, en particulier la conception d'un MaaS (mobility as a service, service de mobilité intégrée) pour le Grand Montréal. La Fabrique s'implique en particulier auprès de l'équipe chargée de concevoir et tester “Mon compte Mobilité” qui sera une interface permettant un accès simplifié aux différents modes de transport supervisés directement ou indirectement par l'ARTM. Nous nous impliquons donc au-delà de l'aspect purement technologique, notamment avec la co-construction d'un backlog d'expérimentation et sa priorisation progressive. Cela permettra d'accompagner sa mise en œuvre à travers des squads et une planification dédiées.

Au-delà de l'accompagnement de l'ARTM, notre travail a porté sur la définition de cas d'usages susceptibles de servir de démonstrateurs tant sur les dimensions de gouvernance que d'interopérabilité. Parmi les verticales abordées courant 2022 (les objectifs cités vont au-delà de l'année et se prolongeront sur la troisième entente de Montréal en commun)⁷ :

- Covoiturage et vélo/autopartage: pour rendre visible l'offre sur des planificateurs de trajets, expérimenter sur les incitatifs. L'enjeu des preuves de covoiturage/certification de trajet sera traité sur un planificateur de trajet en 2023 et 2024.
- Taxi : rendre visible l'offre sur des planificateurs de trajet, tester la réservation intégrée.

⁵ Un lien vers notre vidéo de présentation est disponible dans la section “Livrables” de la partie “Événement du 8 juin 2022” (dans *Mobilisation de l'écosystème*).

⁶ Autorité régionale de transport métropolitain : <https://www.artm.quebec/>

⁷ Pour plus de détails sur les enjeux liés au changement d'entente et à la fin de Montréal en commun (2024) voir la partie “Perspectives 2023-2024” de ce rapport.

- Transport à la demande : rendre visible puis interopérable les offres des sociétés de transport.

Nous prêtons également attention aux avancées de la mobilité intégrée québécoise en-dehors de Montréal. Le fait que la Ville de Québec ait fixé comme priorité la mise en œuvre de la mobilité servicielle est une opportunité que la Fabrique des Mobilités Québec doit pouvoir saisir pour proposer son approche, et élargir l'écosystème.

Adapter le concept de mobilité intégrée aux réalités des régions apparaît comme un enjeu fort pour la réussite des dispositifs de mobilité durable en dehors des gros centres urbains. Nous avons donc l'intention d'explorer cette piste en nous appuyant sur nos réalisations et nos contacts réguliers avec le TACL (Laurentides) et EXO.

Sur l'accompagnement à l'expérimentation auprès d'acteurs de l'écosystème

A travers Montréal en Commun, la Fabrique des Mobilités Québec a démontré la valeur de son approche par l'expérimentation et l'agilité et a pu démontrer l'intérêt de ses démarches participatives orientées, notamment à travers le challenge mobilité lancé fin 2021. Le LIUM nous a par ailleurs demandé de mettre sur pied un programme d'appui aux partenaires pour les renforcer dans leurs capacités d'agir en expérimentation et de manière agile.

Cette approche devient la marque de la Fabrique des Mobilités et sert de support au développement des actions dans et hors Montréal en commun pour l'année 2022-23. Ainsi l'accompagnement d'EXO sur son produit de transport à la demande (en vue de son interopérabilité à terme) ou la sollicitation directe de Récolte ou Solon pour monter en compétence sur le sujet illustrent les attentes auprès de la Fabrique des Mobilités Québec qui sont autant d'opportunités d'affaire. Les challenges précédents ont également ouvert des partenariats à travers les réseaux de Movin'On.

Sur la valorisation des données en mobilité

Le rôle attendu de la Fabrique des Mobilités dans Montréal en commun est de valoriser les données en mobilité pour permettre aux acteurs de l'écosystème de mieux comprendre les besoins et habitudes de déplacement et de mesurer l'impact des actions. Il s'agit de mettre en place des outils d'aide à la décision s'appuyant sur des données fiables et pertinentes. Pour parvenir à ce résultat, la Fabrique des Mobilités s'appuie sur une mobilisation forte de l'écosystème et de ressources sous forme de communs (tant technologiques que non-technologiques).

2022 a été une année riche sur cet axe de travail, notamment avec la réalisation d'un post-mortem sur la première version du Pôle de données en mobilité voulu par Montréal en commun (articulé autour de la plateforme de Jalon) et le recueil de besoins et les alignements qui s'ensuivirent.

Pour la Fabrique des Mobilités, la mission première du Pôle est de garantir et faciliter l'accès aux données de mobilité pour les décideurs, les entreprises, les citoyens, les chercheurs. Il est attendu qu'il joue un rôle fédérateur au sein de l'écosystème en tant que partenaire de projets, producteur d'expertises, d'analyses, de tableaux de bord, mais également en permettant aux acteurs de monter en compétence sur l'usage et la collecte de données. Il deviendrait donc à terme une référence crédible sur les enjeux de partage et d'accès à la donnée. Parmi ses caractéristiques essentielles, nous pouvons citer : la fiabilité, l'éthique, la confiance partagée dans l'écosystème, et la promotion des données ouvertes.

Il servirait tant à la collecte et à l'intégration des données qu'à leur valorisation au sein de l'écosystème. Au sein de ce Pôle renouvelé, la Fabrique des Mobilités Québec entend s'impliquer, non comme le porteur principal (qui, début 2023, reste à identifier), mais comme un "agent de liaison" et facilitateur auprès des différents acteurs qui ont besoin de dialoguer pour mener à bien leurs projets et initiatives. Nous commençons ainsi à monter des partenariats autour de communs (technologiques et non-technologiques) pour la collecte de données (ex : via Ma Mobilité ou Mobiclic), l'interopérabilité des jeux de données⁸, l'utilisation de standards (comme CurbLR) pour faciliter le croisement de données.

Nous avons également travaillé notre rôle "pédagogique" sur l'innovation en mobilité durable, notamment sur l'éducation autour des enjeux d'ouverture et partage des données⁹ et sur l'établissement d'indicateurs en mobilité durable¹⁰. Cet axe de travail est complémentaire de la production de communs et de l'accompagnement à l'expérimentation autour du Pôle de données puisque nous cherchons à mettre en capacité les partenaires d'en utiliser les ressources.

Le bilan annuel par pilier stratégique

1. Production et transfert de communs

Le rôle attendu de la Fabrique des Mobilités est de mobiliser l'écosystème en mobilité

⁸ Voir notre travail sur l'[analyse comparée de données sur les modes d'accès à la Plaza St-Hubert](#) plus bas ou celui auprès du [Bureau de taxi de Montréal](#) afin de permettre le déblocage d'une clé API.

⁹ Voir notre travail sur le "[parcours de la donnée](#)" (section production et transfert de communs non-technologiques).

¹⁰ Ce sujet sera renforcé lors de l'année à venir et jusqu'à la fin de Montréal en commun (2024). Voir la dernière partie de ce rapport "[Perspectives 2023-2024](#)".

à travers la production et le transfert de communs (technologiques ou non) afin de stimuler l'innovation ouverte dans ce secteur (en comprenant les besoins et habitudes de déplacement et de mesurer l'impact des actions). Il s'agit de mettre en place et s'appuyer sur des outils d'aide à la décision basés sur des données fiables et pertinentes (issus d'expérimentations sur le terrain).

Début 2022, nous nous étions fixés des objectifs concernant la production et le transfert de communs, étant donné le caractère essentiel de cette fonction pour notre organisation. Les paragraphes suivants reprennent les avancées principales de l'année 2022 pour les différents communs travaillés, en commençant par les communs de nature technologique.

Qu'est-ce qu'un "commun" ?

Un "commun" est une ressource autour de laquelle une communauté se déclare solidaire, interdépendante, responsable. La ressource est donc gérée par cette communauté selon une forme de gouvernance définie par elle.

A la Fabrique des Mobilités Québec, nous travaillons des communs technologiques (applications, standards de données) et non-technologiques (partage d'apprentissages, post-mortems et documentations ouvertes, etc.) afin de stimuler l'innovation au sein de notre écosystème et de répondre au mieux aux besoins des usagers.

1.1. Communs technologiques

L'objectif était de réussir à produire et transmettre au moins deux communs technologiques dans le cadre de nos initiatives. En effet, nous considérons qu'un "commun" ne l'est vraiment que lorsqu'il est utilisé, repris par la communauté et non pas dès qu'il est produit.

1.1.1 [Ma Mobilité](#)

Ce commun a vu le jour dans une initiative-clé du développement de La Fabrique des Mobilités Québec courant 2021, appui à la Coop Carbone : la [collecte de données en mobilité](#). Celle-ci vise à mieux comprendre les évolutions des comportements de mobilité des dernières années. Après avoir commencé par une analyse technique des standards nécessaires, nous avons réalisé quelques expérimentations¹¹.

Le travail autour de ce commun en 2022 s'est divisé en deux axes : l'amélioration continue de l'application en soi¹² et le développement de zones de tests à travers des

¹¹ Avant la mise en place de la [landing page](#), nous avons élaboré un sondage afin de valider l'acceptabilité d'une application qui collecte les données de déplacement des usagers.

¹² Pour plus de détails, consulter la [page dédiée à Ma Mobilité sur le wiki](#), ainsi que la section "[Travail d'amélioration de Ma Mobilité](#)"

partenariats afin de maximiser la vitesse d'apprentissage sur la thématique de la collecte de données en mobilité (acceptabilité, enjeux techniques, utilisations par la communauté...).

Ma Mobilité représente également un beau potentiel de transfert et diffusion de commun. La Fabrique des Mobilités Québec s'inscrit ainsi dans Open Path, la communauté internationale de collecte de données géolocalisées individuelles animée par la créatrice du code E-mission, à la base duquel a été développée notre application.

L'application *Ma Mobilité* figure donc également parmi les éléments essentiels de nos objectifs de développement de partenariats et de mobilisation d'écosystème. En effet, des premiers tests ont notamment été fait avec les centres de gestion des déplacements et des discussions avec Loto Québec ont fait ressortir des réflexions liées aux enjeux et réglementations de cybersécurité¹³.

Début 2022, Ma Mobilité nous a également permis de saisir l'opportunité de participer au projet "Carrefour de la donnée" lancé par Ivado. Ce projet nous a permis de rentrer en contact avec le professeur Elie Elia de l'UQÀM pour lui présenter l'application Ma Mobilité et les données qu'elle collecte. L'objectif de cette initiative est de permettre à des étudiants de travailler sur des données réelles pour réaliser des POC autour d'enjeux en mobilité, à des fins de recherche. De notre côté, la première étape avait pour objectif de documenter les règles de partage et les conditions de recherche sur ces données (par exemple : documentation sur l'outil *open source* E-Mission, transmise à un professeur de l'UQAM, partie prenante au projet).

Les jeux de données avec lesquels la Fabrique des Mobilités Québec collabore concernent pour l'instant Ma Mobilité (application de traçage de déplacements) et devaient potentiellement concerner les données du taxi. Cependant, ces dernières ont soulevé certains enjeux, notamment concernant l'hébergement et l'anonymisation des données. Pour cela, nous nous sommes inspirés du travail réalisé au début du projet Montréal en commun¹⁴ (avant la pandémie).

Deux axes de travail ont émergé en parallèle : la préparation des jeux de données et de l'application d'un côté, et de l'autre le travail administratif d'entente. En effet, l'objectif de la démarche est de permettre la mise en place d'une expérimentation de collecte de données, qui seraient ensuite analysées par les élèves du professeur Elia. Tout est désormais prêt pour utilisation. Lorsque les jeux de données seront sélectionnés, ils seront analysés et nous pourrons fournir les données au professeur tout en suivant les analyses qui seront effectuées sur les données fournies. Nous participerons également à la validation des travaux des étudiants ainsi que des publications.

¹³ Pour plus de détails, consulter la section "[Partenariat avec l'INRS et Polytechnique Montréal](#)" dans la page wiki "[Nos données en mobilité](#)".

¹⁴ Un travail de documentation des besoins techniques concernant l'hébergement de données avait été réalisé en partenariat avec Jalon.

Enfin, Ma Mobilité a été choisie par l'Université de Toronto pour conduire son enquête sur les déplacements. Ce mandat fait sortir Ma Mobilité du registre de l'outil d'expérimentation et accélère son développement avec une utilisation massive dans le cadre d'une campagne de collecte de données.

1.1.2 [Mobiclic](#)

[Mobiclic](#) est une application développée en partenariat avec l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie et le CRE Montréal dans le cadre de la valorisation de données en mobilité, et en particulier des données de signalétique. Cet outil a pour objectif de contribuer à une meilleure gestion de la bordure de rue, de préparer des solutions en planification de stationnement et, à terme, d'améliorer l'information pour les citoyens et de simplifier la compréhension des autorisations de stationnement. La base de données générée par l'application permettra également d'optimiser les processus de validation et de mise à jour des données, opérée par différents arrondissements de Montréal. L'application devrait permettre de pallier à terme les enjeux de fiabilité de la donnée de stationnement, notamment par son fonctionnement en *crowdsourcing*.

Le fonctionnement de l'application est simple : prendre des photos géolocalisées des panneaux de signalisation afin d'emmagasiner des données et donc de pouvoir mettre à jour les données existantes. Mobiclic a fait partie des projets fortement impactés par le retrait de Jalon du projet Montréal en commun (cf. "Enjeux et apprentissages"). En effet, cet organisme faisait partie des partenaires impliqués dans le développement de l'application. Fin 2022, la Fabrique des Mobilités Québec a pu s'entendre avec Jalon sur les modalités de récupération et utilisation des données que l'organisation hébergeait jusque-là.

Après une phase de coordination des partenaires afin de monter un comité de pilotage et optimiser la suite du projet, nous avons démarré nos tests dans l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie. L'utilisation d'une première version de Mobiclic permet à l'arrondissement de gérer les problèmes liés aux panneaux de signalisation sur son territoire.

Actuellement, un travail de conceptualisation d'une API citoyenne pour la bordure de rue ainsi que des premiers tests internes de Mobiclic ont suscité un intérêt marqué auprès d'acteurs collaborant sur nos projets. Les avancées techniques concernant Mobiclic sont également régulièrement mises à jour sur notre [GitHub](#).

En parallèle, nous avons mené un sondage auprès des différents arrondissements (impliqués dans la gestion de la bordure de rue) afin de connaître leur utilisation de Signalec dans leurs processus de mise à jour des données de signalisation.

1.1.3 Analyse comparative des solutions de cadenas low-tech pour Locomotion

L'objectif général de La Fabrique des Mobilités dans le volet "Mobilité de quartier" est d'apporter un soutien continu à Solon pour le développement de LocoMotion comme commun technologique. Nous avons travaillé à l'analyse et la comparaison de solutions de cadenas connectés car Solon en a besoin pour son objectif de mise à l'échelle de sa solution LocoMotion. La phase de priorisation des besoins étant encore en cours, l'analyse comparative en soi a été repoussée au second semestre. Début 2022, nous avons aussi réalisé une formation sur les données ouvertes auprès de Solon.

D'autres objectifs ont par ailleurs été dé-priorisés comme l'analyse du standard de vélopartage (GBFS) ou celle de l'intégration de LocoMotion dans l'offre de mobilité intégrée. Enfin, la définition des conditions de stockage, d'analyse et de partage des données Locomotion dans un cadre de cybersécurité et d'éthique acceptables (CGU Locomotion) a dû être reportée sine die à cause d'enjeux techniques.

1.1.4 Carte des postes d'attente de taxi sur Open Street Map

Notre objectif sur la constitution d'un planificateur reste de travailler par itérations successives afin d'élaborer un backlog d'expérimentation permettant de tester les possibilités sur une offre de mobilité intégrée. Dans ce cadre, nous avons cherché à dérisquer l'intégration du taxi dans les planificateurs de trajet. Cette démarche s'est traduite par une première phase de réflexion et conceptualisation au début de l'année afin de dégager des priorités (ex : l'intégration des stations de taxi existantes) mais également sur la valorisation des données de taxi (ex : réfléchir à l'intérêt de croiser les données du taxi et celles du covoiturage). Dans ce cadre, nous avons testé une intégration des postes de taxi à Open Street Map¹⁵.

Afin de poursuivre nos efforts de soutien de la démarche expérimentale, il avait été évoqué de lancer un challenge ouvert sur les données du taxi. Nous avons gardé l'approche mais changé le format afin de permettre plus de flexibilité. Ainsi, nous avons privilégié un processus de conceptualisation des expérimentations avec les données du BTM qui a conduit à la réalisation de cliniques d'expérimentation plus ciblées. L'apprentissage principal de cet atelier était de connaître les bloquants du partage des données du taxi.

1.1.5 Carte covoiturage

Toujours dans le cadre des travaux sur la visualisation de l'offre de covoiturage au Québec, nous avons travaillé sur le potentiel de traction d'une carte qui présenterait les points de départ et d'arrivée sur le territoire.

¹⁵ [Intégration des postes de taxi à OSM](#)

Voici le protocole suivi par l'équipe :

1. Vérifier la politique de partage des données des sites d'où on les extrait : [Conditions d'utilisation - service de covoiturage AmigoExpress](#) → communication avec Amigo.
2. Extraire les données avec le logiciel Octoparse
3. Rentrer la géolocalisation API de géocoding : [Batch Geocode or Reverse Geocode a Spreadsheet - Geocodio](#)
4. Afficher sur open street : [uMap \(openstreetmap.fr\)](#)
5. Carte obtenue : [Geocodio Maps](#)

En parallèle du prototypage, nous avons réfléchi à la façon de communiquer cette carte afin d'en tirer des apprentissages. Une première itération dans Slack (avec une communauté spécialisée dans les enjeux de données) a été réalisée en mai 2022 afin d'avoir des premières informations. Suite aux réactions positives, nous avons réalisé une seconde itération, cette fois en publiant sur nos réseaux sociaux afin d'avoir les réactions d'un échantillon plus large¹⁶.

Pour les deux itérations, la carte était semblable, c'est-à-dire reprenant les données d'offre de covoiturage du 5 novembre 2021 sur Amigo Express au départ ou à destination de Montréal. Nous avons trouvé près de 500 offres de trajet, se concentrant autour de 47 points de rencontres.

1.2 Communs non-technologiques

Dans cette section, nous traiterons plus précisément des communs non-technologiques, qui sont pour la plupart des partages d'apprentissages, de documentation et de bonnes pratiques. La plupart ont à voir avec les pivots de l'an passé autour du Pôle de données en mobilité au sein de Montréal en commun.

Certains communs non-technologiques (exemple : création d'un rythme de travail, backlogs partagés) recourent également d'autres objectifs, comme celui de génération de partenariats ou d'accompagnement des acteurs de l'écosystème à l'expérimentation. Dans ce cas, ils seront évoqués dans les autres objectifs¹⁷.

1.2.1 Post-mortem de la plateforme de données en mobilité

Le principal commun non-technologique de 2022 est le post-mortem de la première version du [Pôle de données](#) tel que prévu dans Montréal en commun, suite au départ de Jalon du Défi des Villes intelligentes.

¹⁶ [Publication sur la carte expérimentale des points de départ et arrivée](#)

¹⁷ Pour plus de détails, voir "[Mobilisation de l'écosystème](#)".

Dans le cadre de Montréal en commun, La Fabrique des Mobilités Québec et ses différents partenaires ont pour objectif de développer un Pôle de données en mobilité qui permettrait de qualifier, partager et valoriser des données en mobilité pour parvenir à identifier et promouvoir des solutions de mobilité durable (intégrée, diminution auto-solo, mobilité partagée, mobilité de quartier...). Ce travail se décline en trois axes :

- Construire une vision commune pour le Pôle de données en mobilité
- Répertorier les attentes de l'écosystème vis-à-vis d'un Pôle de données
- Formaliser un processus de travail et une gouvernance commune (outils, processus et actions à mettre en place pour mener à bien nos projets)

Retrait de Jalon et abandon du projet initial de plateforme

C'est un des traits majeurs de l'évolution de Montréal en commun sur l'année 2022 : l'abandon de la plateforme de données en mobilité pilotée par Jalon, suite au retrait de cet acteur du projet. L'idée initiale visait à terme la collecte et la mise à disposition d'une grande variété de données : déplacements, inventaires de véhicules, événements liés à la mobilité ou encore statistiques officielles. Dans le cadre du Défi des villes intelligentes¹⁸, les données intégrées devaient permettre de répondre à des besoins spécifiques. Des efforts seraient également mis en œuvre dans la conception même des plateformes.

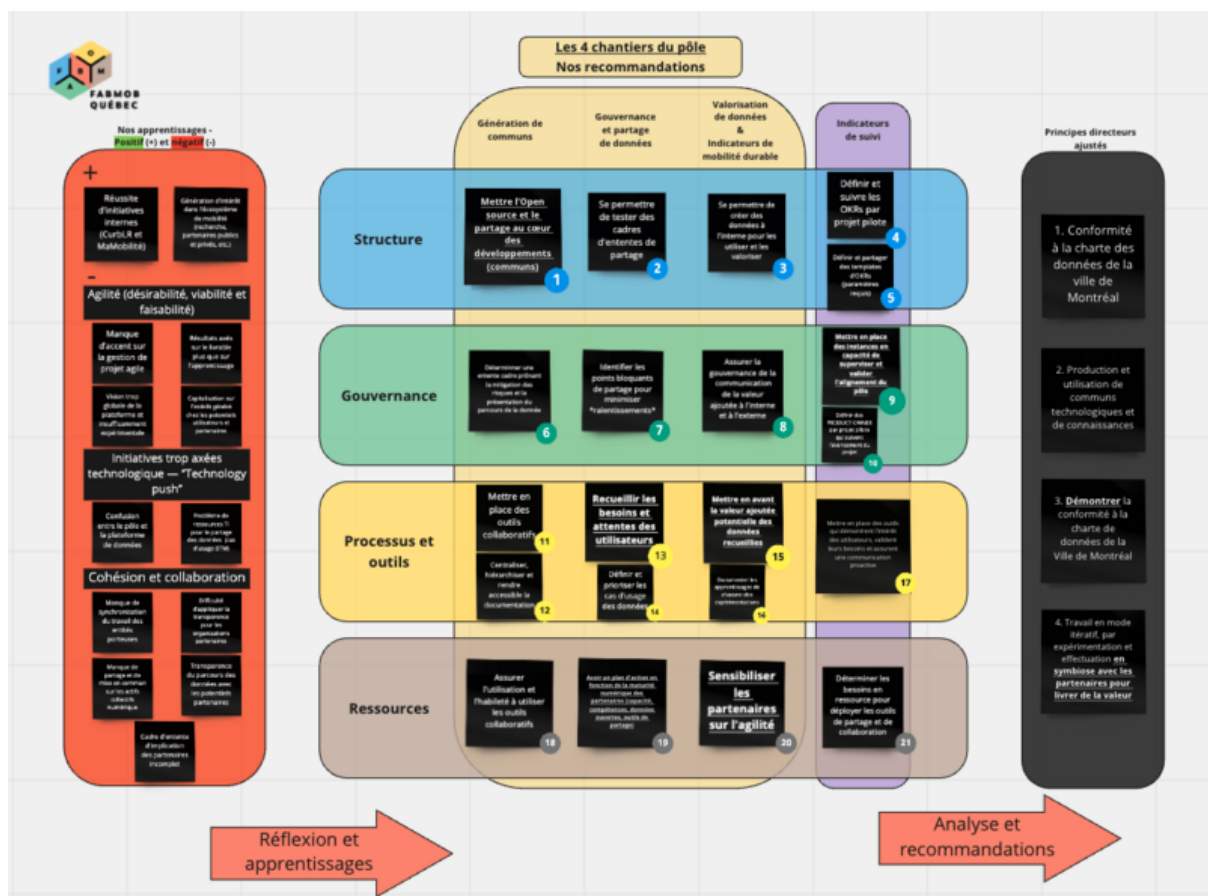
Or, ce projet initial a eu son lot de rebondissements : le porteur de projet a été modifié passant de Jalon à l'Agence de mobilité durable. En effet, Jalon, l'acteur principal de la mise en place de la plateforme a quitté le projet de Montréal en commun avec son actif, impactant de nombreux projets. Cet échec a néanmoins offert de nombreux apprentissages sur l'élaboration d'un cadre de gouvernance des données en mobilité, qui méritaient d'être documentés pour la suite de Montréal en commun puisque de nombreuses intentions du pôle étaient déjà présentes dans la version portée par Jalon. Il était donc important de prendre le temps de creuser les réussites et les échecs pour surtout en ressortir des apprentissages et des améliorations.

Les principaux éléments du post-mortem ont été amenés par des personnes impliquées dans la première version du pôle de Jalon lors d'une séance de brainstorming le 19 juillet 2022, dont l'objectif était de relater les faits et réflexions de chacun, pour ensuite synthétiser le tout dans ce post-mortem afin de mettre en avant les apprentissages (tant positifs que négatifs) qui nous seront utiles pour l'avenir du pôle de données en mobilité. Cette collecte d'apprentissages devait permettre d'avoir une vue d'ensemble des paramètres qui ont potentiellement mené à l'échec de cette première version et de ceux ayant permis de maintenir l'initiative en vie jusqu'à aujourd'hui.

¹⁸ Montréal en commun.

Les points positifs à citer sont principalement la réussite du démarrage d’initiatives internes (standard CurbLR, Ma Mobilité...) et la génération d’intérêt dans l’écosystème de mobilité (recherche, partenaires publics et privés, etc.). Quant aux principaux point négatifs observés, figurent : des lacunes dans l’approche expérimentale et agile (résultats axés sur les livrables et non les apprentissages), un fort biais technologique (confusion entre le pôle et la plateforme, actif imposé par Jalon), une carence de cohésion parmi les partenaires impliqués (manque de transparence et synchronisation, bloquants administratifs) et évidemment, le départ du porteur de la solution technologique¹⁹.

De cette démarche d’inspection sont sorties plusieurs recommandations, organisées selon une matrice à deux dimensions²⁰ : facteurs clés de succès d’un projet et chantiers du pôle et ses indicateurs de suivi.



Chaque recommandation est donc articulée selon le pilier structurant du projet auquel il se rapporte et pour répondre à un chantier du pôle en particulier. Nous avons mis en gras les recommandations qui nous paraissent indispensables pour la bonne réussite de la prochaine version du pôle. L’ensemble de ces initiatives et actions auront pour objectif final

¹⁹ Pour plus de détails (dont la liste exhaustive des points soulevés lors des échanges), consulter la section “[Post-mortem de la Plateforme de données en mobilité](#)” de la page wiki “[Pôle de données en mobilité](#)”.

²⁰ Depuis la page du wiki, une version agrandie de l’image est disponible.

de répondre aux principes directeurs du projet. Ces derniers ont été revus (voir conclusions). Voici les principales recommandations qui sont ressorties ²¹ :

- Mettre l'Open source et le partage au cœur des développements (communs)
- Mettre en place des instances en capacité de superviser et valider l'alignement du pôle
- Recueillir les besoins et attentes des utilisateurs
- Mettre en avant la valeur ajoutée potentielle des données recueillies
- Avoir un plan d'action en fonction de la maturité numérique des partenaires (capacité, compétences, données ouvertes, outils de partage)
- Sensibiliser les partenaires sur l'agilité et l'expérimentation

A l'issue de ces réflexions, les différentes parties prenantes ont déterminé des nouveaux principes directeurs qui guideront la suite du projet au sein du consortium du pôle de données en mobilité :

- Conformité à la charte des données de la Ville de Montréal
- Production et utilisation de communs technologiques et de connaissances
- Travail en mode itératif, par expérimentation et effectuation en symbiose avec les partenaires pour livrer de la valeur

En somme, nous avons rappelé qu'une plateforme n'est qu'un outil dans un pôle de données et qu'elle ne doit absolument pas être confondue avec celui-ci. Il est important que cette ambiguïté soit levée. Aujourd'hui, nous repartons avec un nouveau plan d'action pour la deuxième version du pôle de données, centrée sur la notion de service et l'importance de réduire les risques en amont des investissements de type plateforme. L'idée est de pouvoir mieux répondre aux besoins et attentes de l'écosystème en validant les hypothèses de désirabilité de chacune des fonctionnalités que peut offrir un pôle de données. La deuxième version du pôle de données en mobilité s'appuiera sur ces cas d'usages et en priorisant la valeur ajoutée. Il devra servir à collecter, intégrer, héberger, partager et valoriser les données de mobilité nécessaires tout en offrant d'accompagner les contributeurs de l'écosystème.

Démarche pour reconstruire une vision cohérente

L'année 2022 a donc été particulièrement marquée par des réflexions autour d'une "réorientation" du Pôle. La Fabrique des Mobilités Québec a été très impliquée dans le processus de définition d'une vision claire pour le Pôle de données en mobilité. Nous avons cherché à en définir la nature, les missions, les objectifs ainsi que les actions à prendre pour

²¹ Pour plus de détails (et la liste complète des recommandations), consulter le paragraphe "[Recommandations](#)" dans la page Pôle de données.

lui donner vie. Étant donné la transversalité du Pôle sur les différents projets de Montréal en commun (croisement de données, MaaS, etc.) ainsi que l'impact sur le travail des partenaires, nous avons ensuite travaillé sur la validation de cette vision.

Après avoir constitué une feuille de route pour le Pôle, et travaillé un backlog afin de conserver notre approche agile et expérimentale, nous sommes allés à la rencontre des partenaires pour discuter avec eux de cette vision renouvelée du Pôle de données. Au premier semestre 2022, nous avons ainsi rencontré à ce sujet l'AMD, le LIUM, Nord Ouvert, le TIESS. La constitution de la liste d'acteurs à interroger ainsi que l'élaboration d'un script d'entrevue ont fait ressortir certains enjeux, notamment celui de trouver la bonne personne chez les partenaires pour répondre à ces questions. L'idée a également été évoquée de sonder les citoyens pour comprendre leur vision et besoins potentiels concernant le Pôle. Ce point est encore en discussion. Les rencontres avaient pour but de recueillir les attentes, besoins et bloquants liés à un Pôle de données en amont de la session de post-mortem.

Les acteurs rencontrés en priorité constituent le premier cercle d'acteurs susceptibles de contribuer directement à la structuration du pôle. Une gouvernance dédiée devra être mise en place et des rencontres régulières ont été instaurées afin de prendre en compte de nouveaux éléments éventuels. Les idées successivement exprimées ont permis de mettre en place et d'enrichir un backlog d'expérimentation, commun aux partenaires et enrichi régulièrement. Nous avons également documenté les résultats des entrevues.

Un des apprentissages liés à ce travail de collecte des besoins a été l'alignement des partenaires sur la vision et la nécessité d'un Pôle de données en mobilité mais il est également ressorti des difficultés à partager cette vision. Des discussions autour de la vision du Pôle a émergé une réflexion sur le travail d'indicateurs de mobilité durable. Là encore, notre approche nous a menés à cartographier les indicateurs existants et à recueillir les besoins et attentes des partenaires impliqués. Nous nous sommes pour cela inspirés de la démarche du TIESS en matière de théorie du changement.

La mobilisation de l'écosystème sur le sujet du Pôle de données en mobilité s'est également reflétée dans des événements tout au long du semestre²².

Synthèse des résultats d'entrevues

Au second semestre 2022, nous avons poursuivi notre travail d'entrevues avec trois organisations de différents types, c'est-à-dire un acteur au sein de l'écosystème de startups, un universitaire et une PME afin de comprendre leur activités liées à l'utilisation et la valorisation de données et finalement de sonder leurs besoins et attentes envers un Pôle de

²² Pour plus de détails, voir la partie "[Mobilisation de l'écosystème](#)", et deux des sous-parties "[Partenariats et accompagnements](#)" et "[Événements](#)".

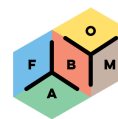
données. Le premier tableau ci-dessous présente un résumé des réponses données par chacune des organisations²³ :

Type d'organisation	Jeune pousse / Startup	Universitaire	PME (service de mobilité privé)
Activités reliées à l'utilisation	<p>consommation de données = validation du modèle d'affaire + connaissance du marché</p> <p>Production de donnée = données de consommation, casiers intelligents, de leurs utilisateurs etc. Mais ne partage pas ces données</p> <p>enjeux = peu de connaissance et de maturité en gestion de données (où stocker, sécurité, enjeux lié aux données etc.) + pas une priorité ne consacre pas de ressource à ces enjeux</p>	<p>consommation de données : utilisation de micro-données (données accidents), données GPS, données téléphone, enquêtes OD, données ouvertes, etc. + nettoyage et enrichissement de données existantes</p> <p>producteur de données = vidéo</p> <p>enjeux = partager et stocker des données volumineuses comme les vidéos, des études sur l'être humain avec des règles éthiques précises + De + en + de mandat vont obliger à publier les données des articles</p> <p>(Mais quel niveau d'agrégation serait communiquées) + enjeux de valorisation + taille et volume des données + enjeux de format, partage, anonymisation + difficulté d'anticiper tous les besoins d'accès aux données + enjeux de gouvernance quand on a les compétences (exp. données du taxi pourrait être anonymisées mais bloquant = la gouvernance) + peu d'infrastructures partagées + perte des modèles ou analyses faites pour les études d'impact (on repaie un consultant pour refaire le même modèle)</p>	<p>consommation de données = pour piloter l'activité (ajuster le modèle d'affaire et optimiser le service) + travaille à partir de leurs propres données et créer des modèles d'optimisation de leur service + pour la planification des besoins</p> <p>Production de donnée = partage des données avec les instances qui ont la même vision de bien commun --> important pour eux. Partage avec université, ville. Processus d'anonymisation faite à l'interne. Réelle maturité dans la vision la gestion et les enjeux liés aux données. Pas de politique de standard des données. API créée avec la ville pour échange de données en temps réel. Création de standard dans certains cas particulier (exp. avec AMD pour utilisation des PARcomètres)</p> <p>enjeux = les données sur les territoires sont parsemées et non centralisées + les nouvelles données disponibles permettent de faire évoluer le service de même les données manquantes limite l'évolution possible de service (exp. zone SRR). Complexité du partage des données pour les projets pilote --> enjeux de gouvernance de taille + Modèle d'affaire instable dans le partage + Enjeux pour eux d'accès aux données externe est important même si le service a démarré il y a plus de 25 ans avant les données --> sont capables de faire des affaires autrement mais l'accès des données reste un enjeu.</p> <p>Les données supportent les 3 axes de travail = opération, déploiement et planification</p>
Activités reliées à la valorisation de données	pas d'activité de valorisation	création de modèles prédictifs + simulation de déplacement + croisement de données ouvertes et données enquêtes OD + croisement de données GPS avec d'autres données	Protocole de partage avec différents acteurs (ville, poly, etc. cf ci-dessus) ce sont eux qui valorisent.

Le second tableau²⁴ présente, lui, les besoins et attentes des organisations interviewées selon leur vision du Pôle de données. Leurs réponses ont été guidées pour être classées dans un des piliers stratégiques du Pôle de données étant, du plus général au plus

²³ Ce tableau est disponible dans la page wiki "[Pôle de données](#)".

²⁴ Également disponible dans la page wiki "Pôle de données".



spécifique, les valeurs et caractéristiques, les missions et objectifs, les services offerts et les actions réalisées.

1. Caractéristiques / Valeurs	2. Objectifs / Mission	3. Service	4. Actions
Transparence	Veiller sur l'utilisation éthique de données	Entité permettant le maillage entre organisation pour la mise en place de collaboration au niveau des données	Offrir des protocole d'entente pour partager des données sensibles entre acteurs (services juridique, modèle de gouvernance, etc.)
Données ouvertes et communs	Prestige visibilité des travaux gagnant pour la ville et les chercheurs	Accompagnement à la gouvernance de données sensibles	Mettre à disposition des outils d'expérimentation
Éthique d'utilisation de données	Éduquer, accompagner et soutenir les partenaires du pôle dans le partage et la gestion interne de leurs données	Mettre en place des outils pour la gestion de l'accès aux données (API, requêtes, données brutes)	Mettre à disposition des outils d'expérimentation
Intermédiaire de confiance	Gouvernance - PRODUCTEUR / UTILISATEUR DE DONNÉES, Standards, "HOW TO", collaboration avec l'écosystème simplifié (mise en contact et réalisation, mise en relation des partenaires)	Offrir de l'espace de stockage pour des données ayant des gros volumes (coût)	Éduquer et sensibiliser l'écosystème à l'aide de communications / ateliers
Une référence en terme de standards et bonnes pratiques		Gerer les différentes version des jeux de données	Mettre a dispo le code pas juste les données
Fiabilité		v de base et v enrichie	Proposer un référencement
Catalogue de la donnée	Assurer le rôle de tier de confiance au sein de l'écosystème de données en mobilité	Organiser les données brutes (pour alléger les organisation qui manque de temps ou de ressources pour le faire à l'interne)	Donner accès à certains catalogues de données de Villes. Plus complets et mieux structurés
Cohérence	Rôle de VITRINE pour travailler avec des standards (modèle et données)	Monitorer l'entretien et la mise à jour des données (faire le suivi des mises à jour)	Proposer des outils facilitant les visualisations pour des démos
	Rendre les données de l'écosystème "utile" et "utilisable"	Mettre à jour automatiquement (automatiser les requête de mise à jour)	

Les prochaines étapes seront de lancer un sondage regroupant les questions de l'entrevue pour récolter plus d'informations sur les attentes et besoins des organisations quant à un futur Pôle de données. Le tout dans le but de généraliser l'information et valider les résultats en les comparant avec la vision du pôle faites en amont. Ainsi, il sera possible d'assurer un apport de valeur avec le Pôle de données ouvertes pour l'industrie grâce à la récolte de besoins des utilisateurs types au préalable.

1.2.2 Parcours de la donnée

Au croisement de nos travaux de mobilisation de l'écosystème et de collecte de données en mobilité, nous avons lancé une initiative de vulgarisation du "parcours de la donnée", c'est-à-dire le chemin que parcourent nos données depuis le moment où elles sont créées, enregistrées, jusqu'aux utilisations successives qui les rendent "utiles".

L'objectif ici est de faciliter et de démocratiser son usage comme levier de déploiement de nouvelles mobilités (format de données, occurrence de mise à jour, outils de visualisation et de croisement de données,...). L'idée était donc de doter les parties prenantes actives sur le terrain et la communauté mobilisée par Montréal en commun d'une capacité de gestion du parcours de la donnée (notamment dans le cadre des initiatives liées à la bordure de rue).

La première étape a été d'identifier quels étaient les acteurs, sujets et étapes essentiels à une bonne vulgarisation du parcours de la donnée ouverte. Notre démarche constitue un travail de pédagogie sur les données ouvertes et leur utilité, au fur et à mesure des rencontres avec les partenaires (arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, Agence de mobilité durable, etc.). Premièrement, nous avons identifié les différentes étapes de ce "parcours de la donnée" :

1. Conception du projet (plan de gestion des données)
2. Création et collecte des données (et métadonnées descriptives)
3. Traitement des données (nettoyage, formatage, adaptation si nécessaire)
4. Analyse des données
5. Conservation ou archivage des données (structurer et organiser les jeux de données et leurs métadonnées)
6. Diffusion et valorisation des données (partage, accessibilité et communication via les moyens les plus adaptés)
7. Réutilisation des données (si possible et pertinent)

Ensuite, nous avons lancé une série de quatre entretiens avec des experts intervenants sur la création et le stockage de données ouvertes en mobilité ([Valérie Legris](#), Arrondissement de Rosemont-Petite-Patrie, [Philippe Fortin](#), Service Données ouvertes à la Ville de Montréal, [Carole Philibien](#) pour Jalon et [Larbi Gharib](#) pour la Fabrique des Mobilités) que nous avons progressivement publiés sur le blog de notre site web et nos réseaux sociaux. Voici quelques éléments qui en sont ressortis : inconsistance des données (formats différents, pas de structure/cadre général cohérent, indisponibilités problématiques), besoin d'uniformisation des bonnes pratiques entre acteurs impliqués (penser les usages en amont, réduire l'effort de transmission, s'aligner sur les normes de gouvernance), méconnaissance des sources de données disponibles dans l'écosystème.

On peut donc rassembler ces besoins et problématiques et déterminer le besoin de créer un “cercle vertueux” de la donnée ouverte en encourageant le partage et le croisement des données pertinentes pour la mobilité durable par les différents acteurs de l'écosystème. Cependant, on observe un certain paradoxe : autant la mobilité est un secteur dans lequel la politique de données ouvertes est assez répandue (notamment dans l'optique de promotion politique des efforts pour une économie plus “verte”), autant on rencontre encore fréquemment des freins et des limites réglementaires de logique “propriétaire” dans le secteur privé (où le partage reste plus souvent considéré comme un risque et non comme un avantage réciproque). Autre paradoxe régulièrement soulevé : celui de la protection ou de la sécurité des données. En effet, les réglementations et la demande de sécurité sont de plus en plus présentes, et de ce fait empiètent parfois sur les demandes de plus de transparence quant à l'usage des données.

Après ces entretiens, nous souhaitons mettre ces résultats encore plus en valeur. Pour cela, nous avons élaboré plusieurs outils de vulgarisation et de sensibilisation aux enjeux sur le parcours de la donnée ouverte en mobilité²⁵. Nous avons donc créé un outil visuel de cartographie qui vise à identifier facilement les acteurs ainsi que les liens de collaboration autour d'un cas d'usage de parcours de données ouvert. L'outil pointe également les risques et enjeux, les opportunités et les responsabilités de chacun. [Le premier cas d'usage choisi fut celui des données de Signalec](#)²⁶. La prochaine étape de cette expérimentation consistera à utiliser ce même outil pour illustrer d'autres cas d'usage.

La Fabrique des Mobilités Québec conçoit aussi un outil qui permettra à n'importe quel acteur de l'écosystème de données ouvertes de visualiser les étapes récurrentes d'un parcours, et d'avoir les questions pertinentes à se poser lors de chacune d'entre elles. Cet outil de réflexion et d'accompagnement pourrait également aider certains organismes à évaluer leur degré de maturité dans leur gestion des données²⁷.

Les prochaines étapes de cette expérimentation seront d'intégrer les étapes et les questions à se poser au sein d'un schéma interactif en plus de proposer des outils, des ressources et/ou des collaborateurs pertinents associés à chaque étape du parcours de la donnée.

²⁵ Voir la section “Parcours de la donnée”.

²⁶ Signalec : “outil de gestion, géré arrondissement par arrondissement, est une source de données qui est censée répertorier tous les panneaux de stationnement et la réglementation attenante.” (source : article [“Une application citoyenne pour repenser la gestion de la bordure de rue”](#), La Fabrique des Mobilités Québec, novembre 2021).

²⁷ Pour plus de détails (notamment voir la liste des questions pour chaque étape du parcours de la donnée), voir les sections [“En tant que consommateur de données”](#) et [“En tant que fournisseur de données”](#) dans la page wiki “Bordure de rue”, partie [“Parcours de la donnée”](#).

1.2.3 Recueil des attentes sur l'intégration du taxi dans la mobilité intégrée

Dans le cadre de nos expérimentations sur l'intégration et les besoins concernant les différentes offres de mobilité sur le territoire ARTM, nous avons également réalisé un sondage auprès des sociétés de taxi²⁸ car nous souhaitions mieux cartographier les connaissances autour des usagers du taxi auprès des compagnies de taxi elles-mêmes. Ainsi l'objectif était double : recenser les opérateurs de taxi et les technologies qu'ils utilisent d'un côté, et de l'autre en apprendre plus sur la connaissance des usagers du taxi selon les opérateurs.

1.2.4 Fiducie d'utilité sociale (FUS)

Pour répondre à un des objectifs du projet qui est la mise en place d'une gouvernance de données partagées entre acteurs montréalais, participer à un projet de prototypage d'une fiducie d'utilité sociale (FUS) autour des données de mobilité était un bon moyen de creuser le potentiel de cet outil juridique pour le partage des données.

Le projet était porté par Nord Ouvert en collaboration avec le TIESS et son objectif était d'explorer le potentiel de la FUS pour savoir si c'était un bon levier pour le partage des données de mobilité. Après la constitution du groupe de travail, il a été convenu de travailler sur le cas d'usage des données de traces GPS : ainsi les données issues de l'application Ma Mobilité étaient l'exemple parfait pour cet exercice. Le travail s'est étalé sur plusieurs mois avec plusieurs acteurs de l'écosystème de la mobilité pour questionner cet outil juridique et détecter ses limitations.

Durant les ateliers animés par Nord Ouvert, le groupe de travail s'est questionné sur les points suivants : définition de l'acte constitutif d'une FUS, identification des jeux de données et tout ce qui en découle (qui les collecte et comment, qui est concerné tant émetteur, collecteur que receveur, que communiquent-elles, quels sont les risques inhérents à ces données et à leur partage...), intérêt de mutualiser ces données (parties prenantes concernées, objectifs), identification des bonnes et mauvaises pratiques.

Parmi les bonnes pratiques évoquées, nous pouvons notamment citer la mise en place d'une grille d'évaluation et une définition des processus à suivre pour l'ajout d'un nouveau jeu de données dans la FUS. Celle-ci devrait reprendre les enjeux à considérer lorsqu'un acteur externe achemine une demande d'ajout d'un nouveau jeu de données dans le patrimoine de la FUS mais aussi les besoins constants, de base et nécessaires pour le fonctionnement d'une FUS, les besoins pendant et après l'évaluation d'une demande d'ajout de données, les critères d'éligibilité pour devenir fiduciaire, les processus de nomination pour les fiduciaires initiaux à la FUS de données (qui, durée, combien de mandat, responsabilité, etc.).

²⁸ [Sondage auprès des compagnies de taxi](#)

Il en est sorti des ateliers et des échanges, que la FUS pourrait être un bon outil juridique pour le partage et la mutualisation des données de mobilité, ceci dit, plusieurs questions restent en suspens et ne peuvent avoir de réponses à moins d'un projet pilote qui permettra d'arriver à des apprentissages concrets.

2. Mobilisation de l'écosystème

La Fabrique des Mobilités Québec se définit comme un mobilisateur d'écosystème. Cela constitue donc une bonne partie de notre travail et 2022 a été riche sur ce plan. Cette partie est scindée en trois : d'abord nous parlerons des différentes formes de partenariats sur lesquels nous avons travaillé et ensuite, les événements auxquels nous avons contribué (organisateur, participant ou les deux). Enfin, nous parlerons de nos efforts renouvelés sur nos outils de communication.

2.1 Partenariats et accompagnements dans l'écosystème de la mobilité

Si l'objectif de faire porter certains de nos communs par des partenaires de l'écosystème n'a pas été atteint, nous avons quand même renforcé notre positionnement tout au long de l'année, notamment auprès de l'AMD et de l'ARTM.

Premièrement, au sein de Montréal en commun, la Fabrique des Mobilités Québec est un acteur clé du développement d'un Pôle de données en mobilité, notamment depuis le pivot réalisé suite au retrait de Jalon²⁹. Dans ce cadre, nous faisons avancer des expérimentations (décrites par la suite, par thème) en nous appuyant sur des travaux réalisés au sein de l'écosystème de mobilité mais également ailleurs dans le monde (exemple : forum ouvert du challenge sur les nouveaux enjeux de la bordure de rue)³⁰.

2.1.1 Positionnement sur la bordure de rue (partenariats autour de la Plaza St-Hubert)

Pour avancer plus efficacement sur le développement d'une carte au standard CurbLR pour la totalité de l'île de Montréal, nous avons commencé par sélectionner une "zone pilote" grâce à la collaboration de la SDC Plaza St-Hubert afin de tester les différents aspects de ce commun sur un public plus ciblé. Cela nous a permis d'en apprendre davantage et plus rapidement sur le comportement des usagers que si nous avions attendu de réaliser la cartographie complète.

Parmi les défis rencontrés, nous pouvons citer l'aspect technique et peu *user-friendly* de la carte à ses débuts. Ces rétroactions nous ont donc permis d'améliorer le commun afin

²⁹ Pour plus de détails, voir la section "[Post-mortem de la plateforme de données](#)" de ce rapport.

³⁰ Pour plus de détails, voir la section "[Challenge Mobilité 2021-2022](#)" dans la page Bordure de rue du wiki.

de le rendre plus facilement accessible et utilisable. Cette amélioration de l'expérience a été permise par l'insertion d'un très court sondage de satisfaction qui recueillait l'impression des usagers de la carte (utilité, praticité, etc.). En parallèle de ces améliorations, nous avons continué d'enrichir la carte en y incluant de nouvelles données, poursuivant toujours plus loin notre compréhension des usages et comportements liés à la bordure de rue. Enfin, parmi nos communs documentés, nous avons ajouté le processus de conversion de données au format CurbLR³¹ afin de répondre aux enjeux issus de la diversité de format rencontrée lors du traitement des données à inclure dans la carte de la Plaza.

Le travail réalisé dans le cadre de ce projet nous a également servi dans notre rôle de mobilisation des partenaires de Montréal en commun, à travers le webinaire du 26 janvier 2022³².

La seconde problématique testée cette année se basait sur l'hypothèse suivante (issue du challenge mobilité 2021-2022) : si on démontre que l'automobile n'est pas la seule source d'achalandage des zones commerciales en ville, il sera plus aisé d'ouvrir le dialogue sur d'autres usages de la bordure que le stationnement classique. Nous avons donc initié un travail de mobilisation et de collecte de données sur les modes d'accès à une "zone test". Celle choisie fut la Plaza St-Hubert en raison de l'engagement de nos partenaires locaux sur d'autres projets concernant la bordure de rue³³.

La première étape fut donc d'identifier les données à recueillir et analyser (dont la vérification de leur disponibilité pour mener à bien l'expérimentation). Nous nous sommes concentrés sur les données indiquant les arrivées dans le quartier défini. Il y eut ensuite une phase d'interprétation des données (proposition d'un modèle d'analyse)³⁴. Nous sommes actuellement en préparation de la phase de diffusion des résultats sur nos canaux de communication suite à la réception des données provenant de l'Agence de mobilité durable. Le code et la méthode employés sont disponibles respectivement sur [notre GitHub](#) et sur la [page du wiki](#).

2.1.2 Partenariat avec l'Agence de mobilité durable (AMD)

Dans nos travaux sur le croisement de données, nous travaillons également à renforcer notre partenariat avec l'Agence de mobilité durable (en particulier sur les initiatives liées à la bordure de rue, mais aussi sur la promotion du [Pôle de données en mobilité](#), pilier de Montréal en commun). Nous souhaitons notamment les impliquer

³¹ Voir dans le wiki, page "Bordure de rue", section "[Comment convertir des données au format CurbLR ?](#)".

³² Voir partie "Mobilisation dans MeC" plus bas.

³³ Voir notamment "[Mobiclic](#)".

³⁴ Pour plus de détails sur la nature des données, la méthode de traitement et d'analyse ainsi que les enjeux et apprentissages techniques issus de l'expérimentation, voir section "[Analyse des modes de déplacements vers les artères commerciales de la Plaza St-Hubert](#)" de la page wiki "[Bordure de rue](#)".

davantage dans la coordination des challenges sur la bordure de rue (clôture du premier et organisation du second courant 2022) pour remplir nos objectifs de mobilisation et de viabilité à long terme.

Au cours du premier semestre 2022, nous avons réussi à partager un premier backlog d'expérimentation avec l'Agence de mobilité durable et la Ville de Montréal. Nous avons des rencontres régulières avec l'AMD qui sont organisées au moins une fois par mois, notamment afin de partager avec les équipes des données les apprentissages autour de l'intégration de données au format CurbLR.

Dans le cadre de l'expérimentation sur les modes d'accès à la Plaza St-Hubert³⁵, nous nous sommes confrontés au manque de cadre normatif adapté sur le partage des données des parcomètres (dont nous avons besoin pour faire une étude complète). Au-delà de confirmer les conclusions de nos entretiens sur le parcours de la donnée, l'apprentissage a été l'occasion de discussions prolongées avec l'AMD afin de trouver une solution à ce bloquant. Notre objectif initial était d'établir une première version d'un cadre de gouvernance de la bordure de rue avec l'AMD. Dans la mesure où cette responsabilité relève désormais de l'Agence, le sujet leur a été transmis.

2.1.3 Interopérabilité du covoiturage dans l'offre globale de transport collectif

L'intégration de l'offre de covoiturage dans celle des transports collectifs au sens large fait partie des problématiques abordées lors du challenge portant sur le covoiturage (voir section ci-dessous). Une approche est de positionner le covoiturage comme une offre de service déployée là où le transport en commun n'est pas rentable ou peu présent, que ce soit en dehors des heures de pointe ou dans les territoires moins denses.

Dans cette approche l'interopérabilité permet de mettre en valeur l'offre globale et d'y inscrire le covoiturage. Hors centres urbains, le covoiturage complète alors l'offre de transport pour les activités quotidiennes domicile-travail, loisirs, achats en figurant comme une alternative à l'auto-solo ou en complément d'autres offres de mobilité durable.

Challenge sur les incitatifs et la visibilité du covoiturage

Lancé à l'automne 2021, le "challenge" sur les incitatifs et la visibilité de l'offre de covoiturage au Québec a pu être conclu début 2022³⁶. Nous avons privilégié une démarche menant à des apprentissages simples et rapides compte tenu du fait que le covoiturage moyenne distance "quotidien" n'est pas une pratique développée sur le bassin ARTM et que la recherche de la bonne offre pour la clientèle est à ses débuts. En effet, l'objectif de ce

³⁵ Voir la section précédente "[Positionnement sur la bordure de rue](#)".

³⁶ Pour plus de détails sur le challenge et ses différentes étapes, lire la section "[Challenge covoiturage 2021](#)" sur la page wiki "Covoiturage (Québec)".

challenge (au-delà de la réalisation des expérimentations prévues) est de mobiliser l'écosystème du covoiturage québécois afin de développer un backlog d'expérimentation pour favoriser le covoiturage sur le territoire.

Après une première phase d'identification des problématiques sur lesquelles nous souhaitons mobiliser la communauté (novembre 2021) et une seconde de prototypage rapide (début décembre 2021), nous avons distingué deux hypothèses :

- Si nous intégrons l'offre de covoiturage dans l'offre générale de transport en commun nous devrions être en mesure d'augmenter son utilisation.
- Si nous mettons en place des incitatifs financiers nous augmenterons l'intérêt des usagers pour le covoiturage à plus courte distance.

Début mars 2022, nous avons donc lancé la troisième phase (design de cartes d'expérimentation mockups, scripts d'entrevues et exécution d'un cycle d'expérimentation par "entrevues solutions"). En ce qui concerne les incitatifs pour motiver des conducteurs de covoiturage à se rendre dans des zones de faible couverture, notre principal apprentissage a été que ces incitatifs ne semblent pas déterminants. Cependant, nous allons chercher à élargir le nombre de réponses en réalisant un second cycle d'entrevues afin de vérifier nos conclusions.

Quant à l'intégration de l'offre, la réalisation d'un premier cycle d'entrevues (30min par entrevue environ) nous a permis de collecter les apprentissages suivants :

- L'aspect financier n'est pas un levier
- La culture du covoiturage n'est pas un bloquant
- La flexibilité sur l'horaire est un levier important ou sinon l'offre doit être importante
- Le plus gros frein est la connaissance facile de l'offre sans explorer toutes les plateformes
- Le plus grand levier est la garantie de retour
- Pour un covoiturage pour un "enfant" la notion de sécurité est clé

Afin de valider là aussi ces conclusions, nous réaliserons plus tard un second cycle d'expérimentation en cherchant à obtenir plus de précisions quant à la priorisation des différents leviers.

2.1.4 Bureau du taxi de Montréal

Tout au long de 2022, des discussions ont eu lieu avec plusieurs intégrateurs (Transit, Moovit, Google Maps) et des négociations ont pu être amorcées. Nous validons avec les acteurs leur intérêt (ou non) à intégrer le taxi à leurs planificateurs, c'est-à-dire leur

perception quant à la potentielle bonification de leur offre/produit. Un des objectifs de cette démarche est de faire avancer les discussions sur l'interopérabilité.

Le travail de La Fabrique des Mobilités s'articule aussi autour de l'analyse et de la réplication des standards de données avec l'objectif d'établir un roadmap d'intégration GOFS. A l'automne 2022, nous avons commencé à mettre en avant des cas d'usage d'expérimentation de la donnée issue du GOFS (analyse GTFS-Flex et GTFS-OD encore en cours). C'est notamment l'intégration de ces standards dans les planificateurs de trajet qui fait l'objet d'expérimentations. Début 2023, nous avons réussi à débloquer les négociations pour l'obtention d'une clé API de la part du Bureau de taxi de Montréal. Cela devrait nous permettre d'approfondir nos possibilités d'expérimentation sur le planificateur³⁷.

2.1.5 Partenariat avec l'ARTM - un MaaS pour le Grand Montréal

La Fabrique des Mobilités Québec accompagne l'ARTM dans le déploiement de son Plan stratégique de développement, en particulier la conception d'un MaaS (*mobility as a service*, service de mobilité intégrée) pour le Grand Montréal. Notre implication se fait en particulier auprès de l'équipe chargée de concevoir et tester "Mon compte Mobilité" qui sera une interface permettant un accès simplifié aux différents modes de transport supervisés directement ou indirectement par l'ARTM.

Au-delà de l'accompagnement orienté vers leurs propres expérimentations, nous souhaitons également arrimer l'ARTM dans la mobilisation de l'écosystème de mobilité montréalais, en particulier sur les enjeux de mobilité intégrée traités précédemment (covoiturage, taxi, standards de données associées, etc.) et sur la mobilisation autour de la collecte et du partage de données afin de favoriser l'innovation ouverte dans ce secteur.

Au premier semestre 2022, la principale réalisation concernant notre accompagnement de l'ARTM a été la finalisation d'une première version d'un backlog d'expérimentation. Ce document fait suite aux mois de travail nécessaires pour cartographier les besoins (tant de l'ARTM que les recherches sur les besoins potentiels des usagers, notamment sur le sujet de l'identité numérique) ainsi qu'établir les objectifs de la démarche, les rôles de chacun, etc.

Après l'exploration et la cartographie des besoins, il a été nécessaire de se lancer dans une phase active de prototypage afin de pouvoir valider ou invalider les hypothèses sur le terrain. C'est pourquoi nous cherchons actuellement à préciser nos hypothèses. Par ailleurs, le backlog d'expérimentation est un document commun de discussion, travail et collaboration entre les parties prenantes et sera donc régulièrement actualisé, amélioré.

³⁷ Pour plus d'information sur le planificateur, voir "[Conclusions : perspectives 2023-2024](#)".

La Fabrique des Mobilités Québec a mis en place un accord de collaboration avec l'ARTM afin de confirmer un agenda régulier de rencontres autour des expérimentations réalisées par la Fabmob. Nous sommes en effet impliqués dans les travaux visant le positionnement de la solution Concerto qui servira de base au MaaS mis en place par l'ARTM. Le premier semestre 2023 sera dédié à des expérimentations visant à tester les personas, ainsi que leurs besoins afin de valider ensuite les parcours utilisateurs correspondant, pensés par l'ARTM.

2.2 Événements

La Fabrique des Mobilités est régulièrement impliquée dans des événements au long de l'année. Notre objectif pour 2022 était de participer activement à quatre événements.

2.2.1 Webinaire Montréal en commun (26 janvier 2022)

Les partenaires de Montréal en commun sont régulièrement conviés à participer à des webinaires, où chacun peut présenter des sujets de son expertise susceptibles d'être utiles au reste de la communauté. La Fabrique des Mobilités a donc animé l'édition du 26 janvier 2022 sur le thème suivant : "Repenser la mobilité par l'expérimentation et l'agilité"³⁸. Il s'agissait, au-delà de la présentation d'une approche méthodologique, de faire réfléchir notre écosystème autour des apprentissages issus de nos différents projets. Nous avons ainsi présenté les premiers résultats de certaines de nos expérimentations sous forme d'études de cas :

- Expérimentation sur la carte CurbLR autour de la Plaza St-Hubert³⁹
- Développement de l'application Ma Mobilité
- Recharge de la carte Opus sur mobile

Ce webinaire a également été l'occasion d'exposer certains apprentissages généraux sur nos activités au sein de la communauté. Nous avons ainsi pu valider notre modèle de fonctionnement, par expérimentations sur nos différents projets. Nous avons aussi souligné la nécessité de l'adaptation comme clé de voûte de notre approche.

Nous continuons à travailler par ailleurs sur deux points-clés : l'implication des parties prenantes afin d'établir une compréhension commune des enjeux et apprentissages (alignement) ainsi que la discipline inhérente à une bonne démarche expérimentale. En effet, les expérimentations envisagées cherchent généralement à prendre plus d'ampleur que

³⁸ L'enregistrement vidéo de ce webinaire est [disponible](#) sur le Vimeo du LIUM.

³⁹ Pour plus d'informations, notamment sur les communs produits, voir [section dédiée dans le wiki](#).

nécessaire et déséquilibrent donc le rapport “efforts demandés” vs “impact potentiellement généré”.

2.2.2 Webinaire de Nord Ouvert (25 mai 2022)

Ce printemps, la Fabrique des Mobilités Québec a participé à la conférence de Nord Ouvert sur la durabilité des modèles de gouvernance des données. Lors de cet événement, les différentes verticales de Montréal en commun ont été présentées (mobilité, alimentation, réglementation et données).

Nous avons insisté sur les bénéfices de l’innovation ouverte afin de dérisquer des projets touchant la gouvernance des données, notamment ceux cherchant à développer des outils durables dans ce domaine.

2.2.3 Événement du 8 juin 2022 avec la Fabrique des Mobilités France

Nous avons également eu l’occasion d’organiser une rencontre avec la Fabrique des Mobilités France à Montréal, le matin du 8 juin à la Cité des Hospitalières (espace de travail partagé par les partenaires de Montréal en commun), en marge du Sommet Mobility Data qui réunissait des acteurs internationaux de la mobilité à Montréal. L’organisation de la rencontre fut, en soi, une riche source d’apprentissages, en particulier sur nos canaux de communication et mobilisation et sur la quantité de préparation en amont nécessaire pour un événement de ce type.

Nous avons pu accueillir Ghyslain Delabie (directeur de la Fabrique des Mobilités France), Julie Braka (cheffe de projet “standardisation du MaaS”) ainsi que Julien de Labaca (expert en mobilité durable). Une trentaine d’acteurs montréalais et français étaient présents.

L’objectif était de favoriser la transmission des apprentissages et expériences entre les initiatives françaises et québécoises sur la mobilité durable et innovante, notamment à travers l’échange des blocs et perceptions respectifs. Pour cela, nous avons choisi de mobiliser l’écosystème autour du vaste thème de la “mobilité intégrée”, tant dans sa version technique (MaaS, *mobility as a service*) que sur des modes de transport spécifiques (covoiturage, transport à la demande).

Différents points ont été discutés : les barrières pour la mise en place d’un MaaS (notamment l’attractivité), l’importance des standards pour réduire certaines d’entre elles, la nécessité d’une direction claire (et donc de coordination avec les pouvoirs publics). Les intervenants ont également pu apporter des exemples d’initiatives dans d’autres pays et villes afin d’enrichir les échanges (Monaco, Madrid, Nantes, etc.). La qualité attendue des échanges était au rendez-vous.

Nous avons aussi pris le parti d’un “double mode” : en effet, les discussions avec nos invités étaient retransmises en direct et nous avons mis les enregistrements à libre disposition sur YouTube⁴⁰. Cet événement a également été l’opportunité de produire une nouvelle version d’une vidéo de présentation de la Fabrique des Mobilités Québec⁴¹.

2.2.4 [Foire des possibles 2022 \(24 septembre 2022\)](#)

Chaque année, Solon organise deux “Foires des possibles” afin de mettre en lumière différentes initiatives et organisations citoyennes de Montréal. Nous avons déjà participé l’an dernier (expérimentation sur mockups de Ma Mobilité notamment⁴²) et au vu des bons retours sur nos expérimentations présentées, nous avons choisi de renouveler notre implication.

Cette année nous avons présenté une initiative de sensibilisation ludique appelée “Je bouge donc je suis” dont l’objectif était de récolter les réponses des citoyens sur leurs habitudes de travail et de déplacements. Chaque participant devait ainsi renseigner : son mode travail (télétravail, hybride, présentiel), son moyen de déplacement habituel, la raison d’un tel choix et enfin, la raison qui l’aurait poussé à choisir plutôt le covoiturage.

Chaque personne pouvait ainsi inscrire ses réponses sur un post-it et le déposer sur le tableau de la mobilité⁴³. Nous avons plus de 70 répondants. Notre premier apprentissage a été qu’il était difficile pour les personnes interrogées de donner une seule réponse pour le mode de déplacement.

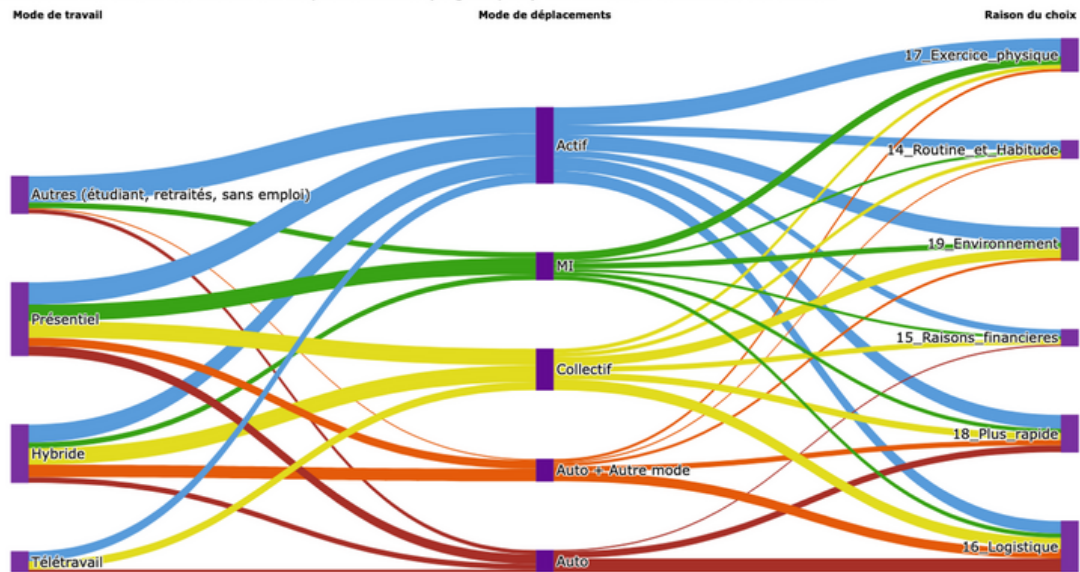
⁴⁰ Enregistrements lors du webinaire “*Nouvelles mobilités intégrées : expériences et apprentissages France Québec*” (événement du 8 juin 2022, en partenariat avec la Fabrique des Mobilités France) : [partie “Extrême Défi de l’ADEME”](#), [partie “Transport à la demande”](#) et [partie “Etat des lieux du covoiturage”](#).

⁴¹ [Vidéo de présentation](#) de la Fabrique des Mobilités Québec.

⁴² Voir rapport d’activité 2021-22 présenté l’an passé.

⁴³ Dans la section “[Foire des possibles](#)” de la page “[Covoiturage \(Québec\)](#)” du wiki, vous pourrez voir la photo du résultat à l’issue de l’activité.

Raisons du choix de mode de déplacements (regroupés) en fonction du mode de travail



Infographie récapitulative des réponses aux questions “Je bouge donc je suis”

Les réponses aux questions ont permis de noter que la question du choix du mode de transport est effectivement impactée par le “mode” de travail mais dépend également d’autres facteurs. Nos travaux d’entrevue et d’analyse dans le cadre du partenariat avec l’ARTM (validation des parcours utilisateurs et irritants pour un meilleur positionnement de Concerto).

La Fabrique des mobilités Québec présente

Je bouge donc je suis

DÉROULEMENT

Prenez un POST-IT

- 1- Inscrivez votre nom
- 2- Sélectionnez votre choix pour chacune des catégories
- 3- Donner votre post-it à l'animateur

Q1: Quelle est votre situation actuelle ?

- 1 Je travaille exclusivement de chez moi (télétravail)
- 2 Je travaille exclusivement sur place (présentiel)
- 3 Je travaille de chez moi et en présentiel (hybride)
- 4 Autres : Je suis étudiant, retraité, sans emploi

Pensez au dernier déplacement que vous avez fait qui est lié à votre travail ;
Quel moyen de transport aviez-vous utilisé?
Si vous avez répondu AUTRES à la question 1 prenez votre dernier déplacement



Pourquoi aviez-vous choisi ce moyen de transport ?

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| 14 - Routine et habitude | 18 - Plus rapide |
| 15 - Raisons financières | 19 - Environnementale |
| 16 - Logistique (pratique et facile) | 20 - Autres |
| 17 - Exercice physique | |

Saviez-vous que l'empreinte carbone:

D'une personne seul dans une voiture est de 0.96 Co2 équivalent
De deux personnes dans une voiture est de 0.48Co2E par personne
De trois personnes dans une voiture est de 0.32 Co2E
Pensez à covoiturer



Et si vous aviez fait du covoiturage



PLANIFICATION

- 21 - Ramassage à domicile
- 22 - Économie de temps
- 23 - Plus économique



SÉLECTION COVOITURAGE

- 24 - Des récompenses financières ou autres
- 25 - La température extérieure
- 26 - Autres (expérience covoiturage idéale)



EXPÉRIENCE AGRÉABLE

MA MOBILITÉ, MES DONNÉES,
MA CONTRIBUTION À LA
COMMUNAUTÉ

Télécharger l'app !



PARTENAIRES



Infographie explicative de l'activité "Je bouge donc je suis"

2.3. Efforts de communication

Si 2021 fut l'année de la construction ou de la création de nombreux atouts et artefacts de communication (image harmonisée, création de notre site web, de notre blog), 2022 fut celle de leur ancrage dans nos pratiques et de leur enrichissement continu.

En effet, nous avons régulièrement entretenu nos pages wiki⁴⁴, enrichi notre blogue de nouveaux articles et agrandi notre vitrine en créant des pages nouvelles (notamment pour le Pôle de données en mobilité). Comme pour le rapport de l'an dernier, l'annexe 1 est dédiée à nos publications et faits saillants de l'année.

3. Elargissement du Conseil d'administration

Suite à la cessation d'activités de OuiShare Québec (membre fondateur en 2018), effective le 1er avril 2022, la décision fut prise d'élargir le Conseil d'administration de la Fabrique des Mobilités Québec. Il compte donc deux nouveaux membres : Stéphane Guidoin et Antoine Dupont (DG Fabrique des Mobilités France).

Conclusion : perspectives 2023-2024

Le travail important sur nos piliers stratégiques et les différents rebondissements de cette années ont fait que ceux-ci vont se maintenir pour l'année 2023-2024. Nous allons cependant pousser plus loin les mesures et objectifs tactiques en réaction aux apprentissages récoltés. L'équipe de La Fabrique des Mobilités Québec continuera à évoluer en fonction des apprentissages recueillis dans le cadre des différentes initiatives, de ses partenariats et mandats.

De plus, le début de cette année 2023 a été marqué par la validation de l'entente 3 avec la Ville de Montréal pour la fin de Montréal en commun.

Cette conclusion reprend donc les piliers stratégiques dont nous avons fait le bilan précédemment et énonce nos priorités pour l'année à venir.

Communs : outiller l'écosystème suivant ses besoins

La production de communs sur les deux années à venir sera fortement influencée par l'entente 3 signée avec la Ville. On peut chaque fois penser deux verticales de travail : le maintien des communs existants (y compris celui de leur communauté d'adhésion/utilisation) et le développement de nouveaux communs.

⁴⁴ Pour voir le tableau récapitulatif des pages maintenues par la Fabrique des Mobilités Québec, voir [notre page de présentation sur le wiki](#).

En ce qui concerne les communs technologiques, nous travaillons au maintien et amélioration continue de Ma Mobilité, Mobiclic et nous continuerons nos efforts pour la création d'un planificateur FabMob (qui nous permettrait plus de flexibilité pour des expérimentations de mobilité intégrée) et d'indicateurs en mobilité durable.

Ce dernier point fait explicitement partie des livrables attendus de l'entente 3. En effet, un des chantiers du Plan climat 2030 de Montréal (qui contient 46 actions regroupées en 5 chantiers) expose un chantier intitulé "Mobilité, urbanisme et aménagement". Ce dernier a pour objectif de transférer près de 25 % des déplacements qui s'effectuent en auto-solo vers des modes de transport moins énergivores (autopartage, covoiturage, encourager l'utilisation des transports actifs et collectifs, etc.). Actuellement, le LIUM est obligé d'utiliser les données mises à disposition par Google pour connaître les modes de déplacements dans Montréal (pour la reddition de compte du projet Montréal en commun). Mais au delà du fait que ces données sont mises à disposition par un GAFAM, nous ne pouvons confirmer que ces données sont suffisamment complètes et leur niveau constant d'accessibilité. De plus, il faudrait avoir plus de détails sur l'acquisition et le traitement de ces données.

L'idée serait de mettre en place des indicateurs permettant d'évaluer l'impact réel des politiques de mobilité durable sur le terrain⁴⁵. Afin de soutenir ce plan et cet objectif nous avons commencé à étudier ce qui permettrait de mesurer l'évolution des déplacements en auto-solo. Nous nous concentrerons donc ici sur l'évolution des trajets en auto-solo. Cet indicateur pourra être jumelé avec les indicateurs de théorie du changement permettant ainsi de pondérer et ou de corrélérer les résultats.

Quant aux communs non-technologiques, il reste du travail de diffusion sur le parcours de la donnée, le sondage sur les attentes des utilisateurs du taxi et celui de recueil des attentes de certains utilisateurs pour le Pôle de valorisation des données en mobilité. Nous avons notamment prévu de réaliser un benchmark des modèles de pôles de données déjà existants dans le monde. Cela nous permettra de déceler des opportunités d'innovation intéressantes en se basant sur notre connaissance de l'écosystème et les initiatives basées à l'étranger. Cette exploration pourrait nous amener à développer de nouveaux communs (au-delà du benchmark en lui-même).

⁴⁵ Par exemple, nous avons amorcé des réflexions sur comment mesurer un taux d'occupation par véhicule qui pourrait être une solution rapide mais il faudrait creuser comment rendre ce taux plus fin en fonction des quartiers, des autres modes de déplacements disponibles pour pouvoir réellement mesurer l'impact des politiques de mobilité durable mises en place.

Mobilisation : poursuivre sur notre lancée

Notre travail de mobilisation de l'écosystème se fera également en continu, avec nos partenaires réguliers (ARTM, AMD, LIUM, arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, EXO, Solon, etc.).

Enfin, nous continuerons à mettre à jour nos actifs de communication et notre travail de veille sur les événements et avancées de la communauté d'innovation en mobilité. Pour cela nous suivons par exemple les infolettres de différents partenaires et membres actifs de la communauté (Solon, Fabrique des Mobilités France, Collectif Récolte, TIESS).

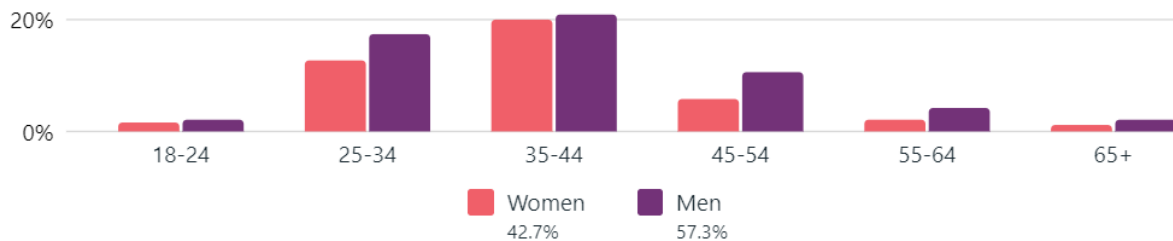
Annexe 1 - Efforts de communication

Insights de notre profil Facebook

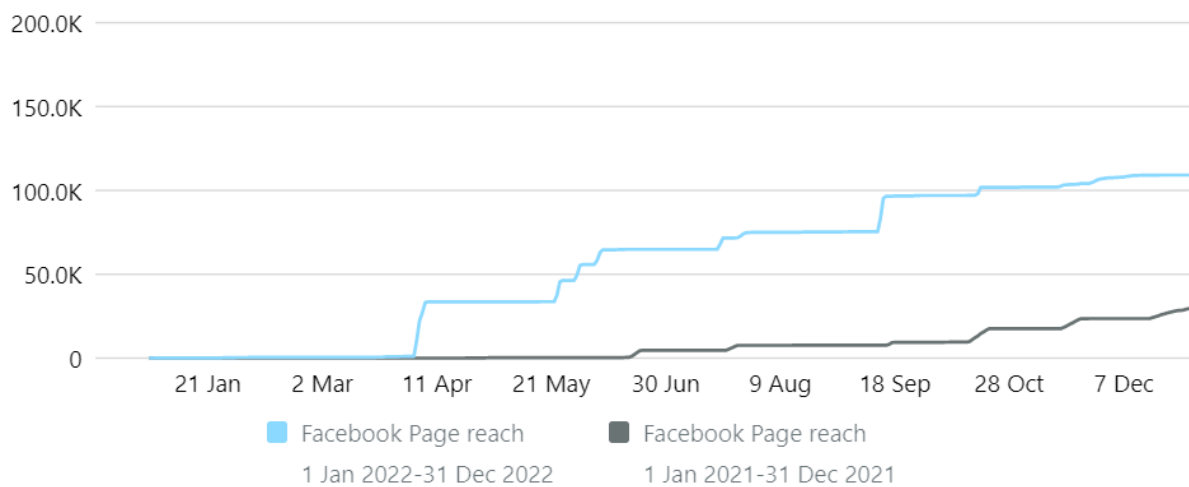
Nombre d'abonnés : 2012

Publications ayant eu le plus de succès : sondage sur le covoiturage et sondage sur les usages de la bordure de rue

Age & gender ⓘ



Profil démographique général de nos abonnés



Comparaison de notre reach 2021 vs 2022

Insights de notre profil LinkedIn

Nombre d'abonnés : 400 (+183 sur 2022)

Publications et thématiques ayant le mieux fonctionné : posts sur le vélo, webinaires Montréal en commun, lancement Mobiclic, sondage sur les usages du taxi.