

# **Rapport final de reddition de compte pour l'ensemble des années 2019 à 2021**

**VILLE DE MONTRÉAL / JALON**

**CONVENTION DE CONTRIBUTION FINANCIÈRE**

**2019-2021**

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>SOMMAIRE EXÉCUTIF</b>	<b>3</b>
<b>PRINCIPALES RÉALISATIONS</b>	<b>3</b>
<b>BILAN DE RÉALISATION DES INITIATIVES</b>	<b>4</b>
<b>UTILISATION DE LA CONTRIBUTION FINANCIÈRE</b>	<b>5</b>
<b>CHAMPS D'INTERVENTION</b>	<b>6</b>
<b>MISSION</b>	<b>7</b>
<b>VISION</b>	<b>7</b>
<b>VALEURS</b>	<b>7</b>
<b>SOMMAIRE DES RÉALISATIONS DE JALON DE 2019 À 2021</b>	<b>9</b>
<b>URBANISME ET MILIEU DE VIE</b>	<b>15</b>
<b>MOBILITÉ PARTAGÉE - MUTUALISATION</b>	<b>17</b>
<b>CHANTIERS TRANSVERSES</b>	<b>19</b>
<b>ENTREPRISES ET INNOVATION</b>	<b>22</b>
<b>RAYONNEMENT</b>	<b>25</b>
<b>BONIFICATION DES RETOMBÉES</b>	<b>28</b>

# Sommaire exécutif

Jalon est fier de vous communiquer le bilan final de ses activités pour les années 2019 à 2021 en lien avec l'utilisation de la contribution financière de la Ville de Montréal (convention de novembre 2019). Le présent document fait état des nombreuses initiatives déployées au cours de ces années.

## Principales réalisations

Lors de la signature de la Convention avec la Ville de Montréal, Jalon débutait ses opérations. C'est donc en mode « start-up » que Jalon a su se démarquer dans l'écosystème du transport québécois en tant qu'entreprise agile et innovante qui facilite et accélère le changement pour rendre la mobilité plus durable. Jalon se démarque en proposant une approche complémentaire aux grappes industrielles Propulsion Québec et Cargo M. De plus, l'offre de service de Jalon se distingue des bureaux de consultation privés en raison de sa neutralité et de sa collaboration en continue avec les chercheurs des principales universités du Québec. En 2021, Jalon employait plus d'une vingtaine de professionnels.

Un des domaines phares de Jalon au cours des trois dernières années a été le développement de son expertise en livraison urbaine durable (LUD). En effet, plus du tiers des réalisations, projets pilotes et sujets de recherche étaient liés à ce secteur d'activités. Que ce soit dans son rôle central dans le projet Colibri, la livraison pour commerçants COVID19, notre collaboration avec les chercheurs dans Envoi MTL, notre leadership à Montréal pour l'émergence de Mini-Hub et la mise en place d'une stratégie de livraison urbaine durable, ou l'étude pour l'établissement potentiel d'une filière de vélos-cargos au Québec, Jalon est maintenant reconnu en tant que chef de file dans ce domaine au Canada.

La volonté de Jalon est d'encourager les initiatives d'amélioration des milieux de vie par la mobilité durable. Jalon souhaite également mobiliser des actifs existants utilisés de façon non optimale et les mettre au service de la mobilité durable. Ainsi, les sujets de piétonnisation, aménagement de vélos-stations sécurisées, mutualisation des stationnements, espace de rive sont tous des sujets qui contribuent à atteindre ces objectifs.

Jalon s'est également intéressé à des chantiers transverses comme le Chantier Auto-Solo, qui a pour objectif de comprendre les facteurs psychosociaux impliqués dans la relation qu'entretiennent les Québécois avec l'automobile, et la mobilité au féminin, qui se veut une réflexion sur les enjeux de mobilité vécue par les femmes. Jalon a aussi participé au Partenariat Climat MTL qui a pour mission de mobiliser les forces économiques, philanthropiques, institutionnelles et communautaires pour accélérer la décarbonisation de la métropole et renforcer sa résilience.

Un rôle important que joue Jalon dans l'écosystème, c'est aussi l'accompagnement d'entreprises innovantes en solutions de mobilité durable. Ainsi au cours des trois dernières années Jalon a accompagné plus d'une cinquantaine d'entreprises innovantes québécoises, incluant de nombreuses entreprises en démarrage, qui ont bénéficié d'heures d'accompagnement et de soutien de la part des conseillers en mobilité de Jalon. À travers les programmes *Vitrine synergique en*

*mobilité durable* et *Expérimentations en données de mobilité*, Jalon a pu aider les entreprises à tester et mettre en valeur leurs solutions, étape clé pour la commercialisation mais que trop rarement couverte par le financement traditionnel.

Bien que la pandémie des deux dernières années ait amputé nos activités de réseautage à l'international, les conseillers de Jalon ont été présents dans de nombreuses conférences et panels d'experts, au Québec et au Canada, reliés à la mobilité durable et à l'univers numérique de la mobilité.

Finalement, Jalon catalyse l'innovation et provoque de réelles opportunités de changement. La communication et le rayonnement des initiatives en sont des éléments clés. Pour ce faire, Jalon a mis sur pied un événement annuel, *Les Prix Jalon de la mobilité* de 2019 à 2021, trois webinaires nommés *Rendez-vous Jalon* portant sur différentes thématiques en lien avec la mobilité, et un magazine présentant, entre autres, plusieurs portraits d'entreprises locales travaillant dans le domaine de la mobilité.

## Bilan de réalisation des initiatives

Grâce à l'appui financier de la Ville et à un important effet levier qui a généré de nouvelles sources de financement, Jalon a largement dépassé ses cibles d'initiatives annuelles de 158 par année. Sur une période cumulative de trois ans, Jalon a dépassé ses cibles de plus de 30%, et ce malgré la pandémie qui a sévi au cours de deux dernières années. Seules quelques cibles individuelles n'ont pu être atteintes en raison de la situation sanitaire.

Axes	Réalisées 2021	Réalisées 2020	Réalisées 2019
1	117	92	94
2	76	71	64
3	28	28	50
<b>TOTAL</b>	<b>221</b>	<b>191</b>	<b>208</b>
<b>% de la cible</b>	<b>140%</b>	<b>121%</b>	<b>132%</b>

## Utilisation de la contribution financière

Ci-dessous un tableau résumant les dépenses par année financière de Jalon en date du 31 décembre 2021.

Dépenses	2021	2020	2019	Total
Axe 1	348 093 \$	258 217 \$	293 969 \$	900 279 \$
Axe 2	487 570 \$	447 320 \$	313 172 \$	1 248 062 \$
Axe 3	186 205 \$	144 910 \$	226 484 \$	557 599 \$
Frais opérationnels	594 272 \$	639 036 \$	501 423 \$	1 734 731 \$
Intégration AMD	74 540 \$	N/A	N/A	74 540 \$
Ajustements lors de la vérification annuelle des EFS	-861 \$	-27 289 \$	-17 031 \$	-45 181 \$
<b>TOTAL</b>	<b>1 689 819 \$</b>	<b>1 462 194 \$</b>	<b>1 318 017 \$</b>	<b>4 470 030 \$</b>

Note : La somme de 74 540 \$ a été investie dans les activités liées à l'intégration de Jalon à l'Agence de mobilité durable. Ce montant est inclut dans les frais d'opérations dans les états financiers internes de Jalon.

# Jalon - un agent de changement

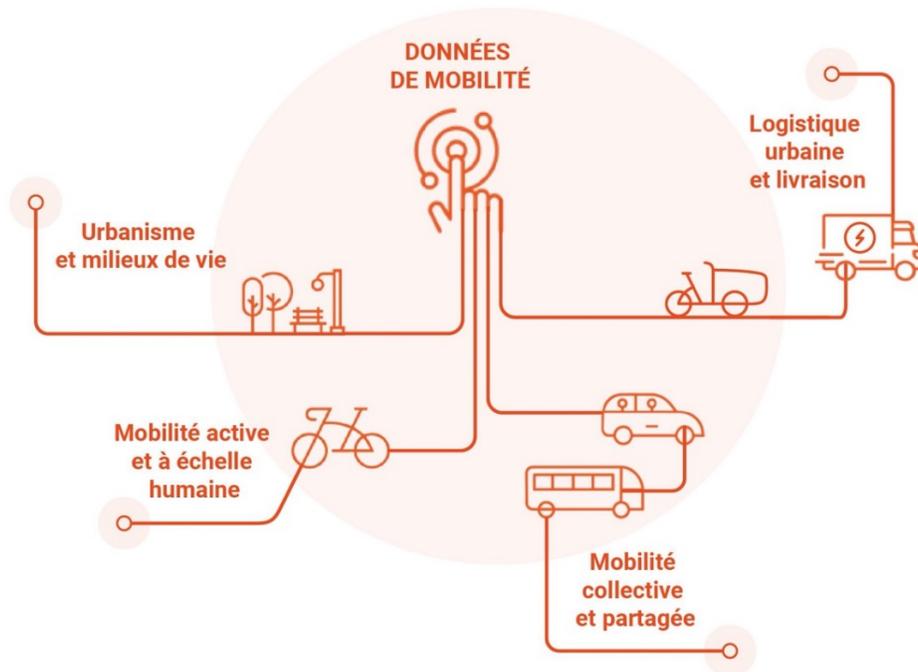
Jalon est un OBNL neutre et indépendant dont la mission est de provoquer et accompagner l'innovation et les changements de pratique pour rendre la mobilité plus durable. Jalon intervient dans les domaines de la mobilité collective et partagée, mobilité active, logistique urbaine et aménagement urbain.

Grâce à son expertise, Jalon accompagne les entreprises, les organismes publics et les institutions dans la compréhension et la recherche de solutions aux enjeux de mobilité rencontrés. Jalon mobilise également le secteur académique pour contribuer à l'innovation et au développement de connaissances.

Jalon travaille également au développement d'une plateforme numérique inédite de données en mobilité et d'un outil de visualisation mis à disposition des organisations afin de soutenir la prise de décision par une analyse contextuelle fondée sur des faits. Au cœur de l'écosystème, Jalon mobilise et facilite la collaboration des acteurs locaux et internationaux pour créer la mobilité urbaine de demain.

## Champs d'intervention

Pour façonner la mobilité durable et intelligente en milieu urbain, Jalon réalise des projets et propose plusieurs services à travers cinq champs d'intervention.



## Mission

Provoquer et accompagner l'innovation et les changements de pratique pour rendre la mobilité plus durable.

## Vision

Déjà connue comme référence en matière de mobilité durable, Jalon catalysera activement l'innovation et le changement afin de contribuer à la réduction des GES dans les transports au Québec.

## Valeurs

Engagé, Intègre, Créatif, Coopératif, Pragmatique, Agile

## Jalon fait tomber les silos et accélère le changement

Jalon occupe une place unique au cœur de l'écosystème québécois. Jalon mobilise et regroupe les expertises nécessaires au changement. De plus, par sa collaboration soutenue avec les chercheurs de toutes les grandes universités de Montréal ainsi que sa capacité de faire rayonner les innovations et les succès, Jalon aide à inspirer les autres organisations et ainsi accélérer les changements.



# L'approche de Jalon

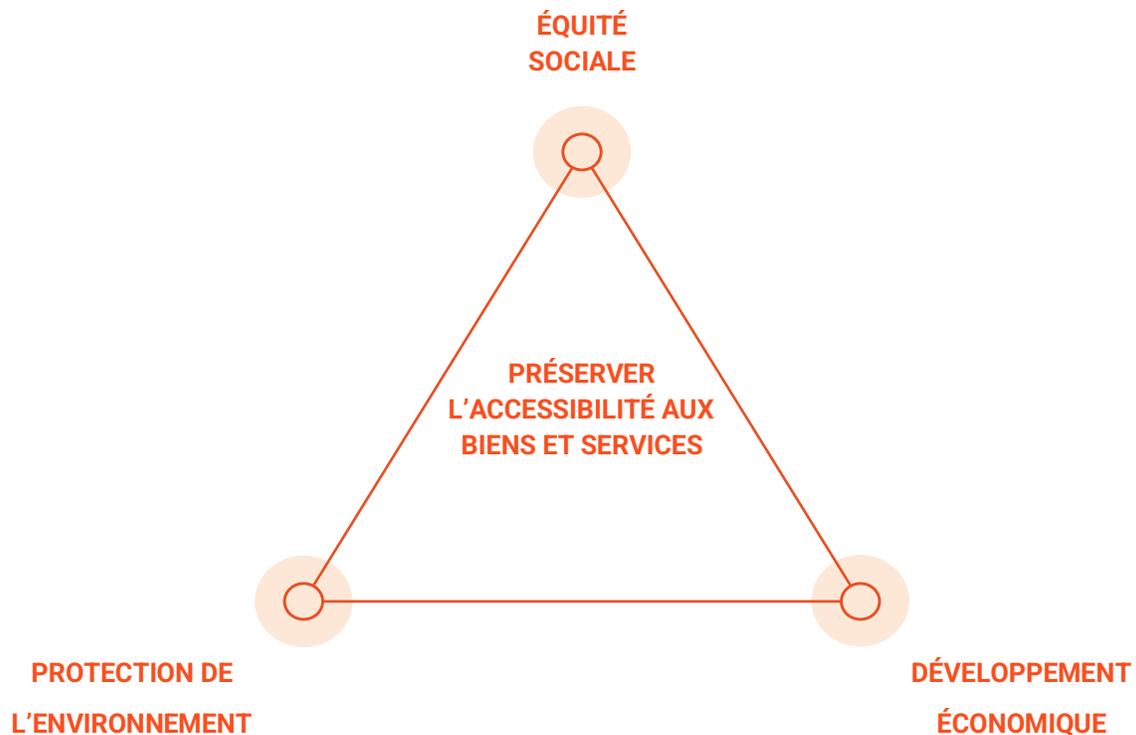
Les solutions mises de l'avant par Jalon réduisent la dépendance aux énergies fossiles et favorisent la mobilité collective et partagée. L'approche vise dans l'ordre à :

**RÉDUIRE** les déplacements (besoins, distances, fréquences)

**TRANSFÉRER** les parts modales de déplacements vers des modes vertueux

**AMÉLIORER** l'efficacité des modes existants

Jalon adapte ses solutions au contexte des différentes parties prenantes ciblées. En tout temps les solutions envisagées doivent maintenir un juste équilibre entre la protection de l'environnement, le développement économique et l'équité sociale.



# Sommaire des réalisations de Jalon de 2019 à 2021

Au cours des trois années de notre entente avec la Ville de Montréal, Jalon s'est démarqué par de nombreuses réalisations malgré le fait que plus de la moitié de notre projet fut réalisé en situation de pandémie. De plus, les années 2020 et 2021 ont aussi été marquées par le désir de la Ville de Montréal d'intégrer les activités de Jalon à l'Agence de mobilité durable, ce qui a amené des changements aux projets initialement prévus par Jalon.

Pour chaque année de la convention, Jalon devait prioriser des mandats et initiatives selon trois axes bien distincts soit :

Axe 1 – Veille, intelligence d'affaire et innovation

Axe 2 – Mobilisation et soutien aux entreprises

Axe 3 – Promotion et rayonnement

Pour chaque axe, Jalon avait des cibles d'initiatives bien précises à réaliser totalisant 158 initiatives par année pour les trois axes combinés. Tel que décrit précédemment, Jalon a excédé ces cibles en moyenne de 30% par année. Les redditions de compte annuelles détaillent ces informations.

Soulignons ici des initiatives particulièrement pertinentes à travers les trois axes de réalisations du projet.

## Accompagnement d'entrepreneurs innovants

À travers les programmes *Vitrine synergique en mobilité durable* et *Expérimentations en données de mobilité*, plus d'une vingtaine d'entreprises innovantes québécoises, incluant de nombreuses entreprises en démarrage, ont bénéficié d'heures d'accompagnement et de soutien de la part des conseillers en mobilité de Jalon. Les initiatives étaient variées et se regroupaient en trois volets :

1. *Soutenir la compréhension et l'attractivité des entreprises grâce aux expertises de Jalon* : les aider à comprendre les enjeux de mobilité durable, à peaufiner leur modèle d'affaires, à mieux connaître les possibilités d'affaires à Montréal en mobilité durable, à accéder à des programmes d'incubation-accélération et à identifier des opportunités de financement.
2. *Soutenir la visibilité et le maillage des entreprises grâce aux réseaux de Jalon* : mettre en relation ces entreprises avec des acteurs de l'écosystème, les rendre plus visibles grâce à des événements, et à la réalisation de portraits.
3. *Soutenir le développement des initiatives de démonstration et d'expérimentation des produits ou services des entreprises* : les assister dans la mise en place de projets pilotes en mobilisant les ressources nécessaires, en cadrant et coordonnant les expérimentations, en analysant et diffusant des résultats.

## Logistique urbaine et livraison locale

La livraison urbaine ou plus globalement la logistique urbaine est un enjeu important pour la Ville de Montréal, qu'il s'agisse de l'importance du secteur économique de la logistique ou encore de l'importance d'une circulation fluide des marchandises pour le dynamisme de la ville. L'intégration de nouvelles pratiques est alors nécessaire pour minimiser les externalités négatives que génèrent l'explosion du commerce en ligne et de la livraison à domicile.

De 2019 à 2021, Jalon a approfondi ses connaissances par la concrétisation de projets sur le terrain et par la mise en place d'un contexte (technologique, réglementaire, urbain, etc.) favorable aux changements de pratique visant la réduction des GES et de toute autre nuisance. Jalon a partagé ces connaissances et les a fait rayonner à travers l'écosystème montréalais et québécois pour inspirer l'émergence de projets similaires.

Le projet expérimental Colibri a donné lieu à plusieurs autres initiatives de livraison urbaine durable et aussi des projets de recherche afin de faire avancer la cyclo-logistique. Les principales activités auxquelles Jalon a participé, et les analyses effectuées sont :

- Livraison locale lors du 1<sup>er</sup> confinement au printemps 2020;
- Projet « Envoi Montréal » mis sur pied en décembre 2020 à ce jour;
- Livraison des marchés publics;
- Projets pilotes menés avec les SDC de la Plaza St-Hubert (projet Tournée de Ramassage) et Wellington (Casiers Électroniques);
- Recommandations au MTQ pour établir le cadre réglementaire optimal pour favoriser la cyclo-logistique en 2021;
- Analyse des usages complémentaires des mini-hub en 2021
- Assistance dans la création d'un Plan de logistique urbaine durable (PLUD) pour la Ville de Montréal en 2021;
- Étude de marché pour établir une filière locale de vélos-cargos adaptés au contexte de la cyclo-logistique québécoise en 2021.

Les apprentissages de ces initiatives sont nombreux et nous présenterons ci-dessous les plus importants.

### Projet Pilote Colibri

Jalon a accompagné l'arrondissement Ville-Marie dans le déploiement du projet pilote de livraison urbaine écologique Colibri. Ce projet visait à minimiser les impacts du dernier kilomètre de livraison par l'utilisation de véhicules de livraison écologique comme des vélos-cargos électriques.

Pendant plus de 16 mois, l'équipe de Jalon a eu la tâche d'opérer le site du projet pilote, en plus d'animer et fédérer les nombreux acteurs impliqués. Jalon a analysé les retombées du projet pilote et les données accumulées, et a formulé diverses recommandations pour de futurs chantiers

d'innovation en logistique urbaine. Les principales conclusions des échanges et des données des 130 000 livraisons ce projet pilote suivent.

## **Apprentissages**

Les performances opérationnelles mesurées sur les différents modèles d'affaires concluent toutes à une efficacité supérieure des vélos-cargos associés au mini-hub en comparaison aux modes conventionnels basés sur des camions.

- Dans le contexte d'un concept de Mini-Hub constitué de 5 vélos-cargos et 1 micro-camionnette, ceux-ci remplacent 6 camions de livraisons;
- En fait, pour un milieu urbain comparable à la zone desservie par le projet Colibri, 1 vélo-cargo effectue plus de 15% de livraison par heure qu'un camion de livraison traditionnel, ce qui représente un gain d'une heure par jour; et finalement
- Le projet Colibri illustre la réduction quasi-totale de certains effets indésirables soient :
  - 80% à 95% de réduction de GES depuis le dernier centre de tri
  - 100% de réduction des congestions et entraves
  - 100% des nuisances sonores

L'intérêt de bâtir des flottes mixtes est également ressorti de la modélisation économique réalisée par le CIRRELT. Malgré des hypothèses conservatrices, cette modélisation a montré que pour un secteur encore plus vaste que la zone actuellement couverte, avec une densité de livraison allant de 25 % à 100 % de la densité observée sur Colibri, l'optimum économique implique que les vélos-cargos livrent 25 à 50 % de tous les colis. Par ailleurs, cette simulation ainsi que les observations du terrain ont montré que le vélo-cargo reste très économiquement compétitif face au camion dans des zones moins denses. D'un point de vue purement économique pour l'entreprise de livraison, le vélo-cargo a donc aussi un rôle à jouer dans des milieux moins denses que le centre-ville.

L'infographie réalisée par Jalon qui décrit le nouveau modèle de logistique durable et explique les effets positifs sur la logistique se trouve en annexe.

### Livraison locale pour les commerces de détail de Montréal – Envoi Montréal

À partir de 2020, Jalon a travaillé à bâtir le projet Envoi Montréal avec le CQCD et COOP Carbone. Le lancement des premières fonctionnalités du service a eu lieu en décembre 2020, permettant à des commerçants de proximité de bénéficier de tarifs avantageux pour la livraison grâce à la consolidation, en plus d'accéder à une offre de livraison décarbonée lorsque possible. Le service est destiné à se développer et s'étendre. Le projet a également la vocation d'expérimenter la consolidation et le ramassage de colis en vélos au premier kilomètre, une mesure complémentaire au projet Colibri.

En 2021, Jalon a analysé les résultats du projet Envoi Montréal en collaboration avec COOP Carbone et le CIRRELT. L'analyse est composée de trois volets principaux ayant un objectif dédié pour chacun :

- Apprentissages 2020-2021 : analyser les résultats et créer des indicateurs permettant d'augmenter le taux de livraison décarbonée.

- Consolidation et densité : analyse de faisabilité de tournée de ramassage mutualisée.
- Empreinte environnementale : mesure des performances environnementales de la livraison urbaine et opportunités de déploiement de mini-hubs + vélos-cargos.

L'analyse a pour objectif de créer et d'utiliser des outils pour augmenter le taux de livraison décarbonée d'Envoi Montréal. Le projet a également la vocation d'expérimenter la consolidation et le ramassage de colis en vélos au premier kilomètre, une mesure qui est complémentaire au projet Colibri (dernier kilomètre).

## **Apprentissages**

### ***Analyse des livraisons sur les dix premiers mois***

Jalon a soumis à la Ville un rapport détaillé d'analyse des données du projet Envoi MTL depuis sa création. En date du début du mois d'octobre 2021, soit presque un an d'expérience, 7 500 colis ont été livrés de façon décarbonée :

- 1 livraison sur 5 (20%) a été faite en zone éligible à la livraison décarbonée (rayon de 5 km);
- Près de la moitié (42%) des livraisons éligibles sont décarbonées.

Afin de mieux comprendre les facteurs qui caractérisent le choix de la livraison décarbonée par les commerçants, Jalon a analysé huit facteurs. Parmi ceux-ci notons les facteurs qui prédisent le mieux le choix de la livraison:

- **Portrait des commerçants** : les secteurs Technologie, Santé/Bien-être et Sports/Plein Air semblent avoir des distances propices à un mode décarboné. La catégorie Culture, Mode et Accessoires a une typologie plus difficile d'approche autant à Montréal qu'ailleurs;
- **Distance de trajet entre le commerçant et le client** : 40% des livraisons se font à l'intérieur d'un rayon de 5 km, 37% des livraisons se font sur l'île de Montréal et la balance 23% à l'extérieur de l'île. Pour les livraisons à Montréal, 18,3 km sont parcourus en moyenne par livraison;
- **Prix de la livraison décarbonée** : Les prix des livraisons décarbonées offertes étaient très concurrentielles avec le mode de livraison classique. Les données révèlent que seulement 15% des commerçants sont sensibles aux prix. D'autres facteurs entrent donc en jeu dans la décision du commerçant d'utiliser ou non la livraison décarbonée.

### ***Densité et potentiel de consolidation***

En collaboration avec le CIRRELT, l'équipe a analysé les données de livraison afin de déterminer les quartiers de Montréal où nous pourrions envisager de tester le modèle de tournées de ramassage afin de consolider le premier kilomètre.

La consolidation du premier kilomètre vise les mêmes objectifs que la livraison du dernier kilomètre, mais pose des défis encore plus importants en ce qui concerne la collaboration entre les compagnies de livraison. En effet selon ce modèle, les commerçants consolident leurs envois par vélos-cargos et les colis qui devront parcourir plus de cinq kilomètres devront être acheminés à un min-hub où les colis seront redistribués à la compagnie de livraison choisie par le commerçant.

Le choix des quartiers repose sur les commerçants qui participent au projet Envoi MTL. Les quartiers identifiés ont été choisis en fonction de leur potentiel de gain pour la consolidation. Les critères choisis sont le nombre d'envois traditionnels et décarbonés, le nombre de commerçants et le nombre de transporteurs qui font affaire régulièrement dans le quartier :

- Ville-Marie
- Rosemont / Le Plateau
- Sud-Ouest / Verdun

Encore une fois, la modélisation des données avec consolidation au premier kilomètre indique un potentiel de réduction du nombre de camions très important, par exemple pour Rosemont, il est estimé qu'autour de sept camions d'entreprises différentes circulent par jour dans le quartier sur le modèle de livraison classique. Post-consolidation, notre modèle indique qu'un seul vélo-cargo pourrait réaliser les mêmes livraisons et doit remplacer l'offre de service de plusieurs entreprises. Dans ce cas-ci, un vélo-cargo remplace sept camions à chaque jour ou cinq vélos-cargos remplaceraient 50 camions par semaine.

### ***Empreinte environnementale***

Jalon a testé à l'aide de traceurs GPS, la distance parcourue par les colis selon le mode d'envoi classique (par camion) sous le mode livraison régulière et express. Les hypothèses que nous voulions tester sont :

- Les colis parcourent au moins deux fois la distance réelle origine-destination;
- Les terminaux sont excentrés ou manquants; et
- Les transporteurs classiques ne sont pas adaptés à faire de la livraison locale-locale.

Nous avons testé six transporteurs avec 12 envois chaque soit 72 au total. Quatre destinations étaient locales, une périurbaine et une autre régionale. Voici ci-dessous la moyenne des résultats :

- Livraison locale (9 km) : les colis ont parcouru entre 6 à 14 fois le kilométrage réel;
- Livraison périurbaine (30 km) : les colis ont parcouru 4 fois le kilométrage réel;
- Livraison régionale (140 km) : les colis ont parcouru 2 fois le kilométrage réel;
- Les livraisons express : les colis ont parcouru en moyenne 30% de plus de kilomètres que la livraison régulière.

En considérant l'échantillonnage utilisé, les résultats de notre expérimentation confirment nos hypothèses initiales et démontrent le potentiel de réduction des GES pour une livraison locale décarbonée.

### Mini-hubs

Dans le cadre de la contribution de la Ville de Montréal obtenue par Coop Carbone pour le déploiement d'un à deux mini-hubs en sol montréalais, Jalon a accompagné et soutenu la Ville ainsi que Coop Carbone sur différents aspects. , Jalon a notamment épaulé le déploiement et le peaufinage de différents modèles d'affaires possibles et a contribué à la rédaction de deux scénarios et recommandations de déploiement prospectif de mini-hubs en sol montréalais.

Un sommaire sur les différents modèles opérationnels et de gouvernance et des mini-hubs dans le monde a également été réalisé, afin de préparer un résumé simplifié de la connaissance actuelle sur le sujet.

### Filière vélo-cargo

Les apprentissages de Jalon à travers les projets Colibri et de livraison locale en contexte de COVID-19 ont rapidement montré les limites et faiblesses des opérations actuelles pour les vélos-cargos. Souvent importés d'Europe, les vélos ne sont pas toujours adaptés aux conditions routières et aux températures extrêmes du Québec. La possibilité d'obtenir facilement les pièces et la main-d'œuvre pour l'entretien de ces vélos est également un enjeu.

À travers diverses rencontres avec des livreurs à vélo-cargo, des manufacturiers ainsi que différents acteurs clés de l'écosystème, Jalon a décidé de poursuivre sa démarche d'analyse de la mise en place d'une filière locale de vélos-cargos adaptés aux besoins de la cyclo-logistique québécoise.

Dans un premier temps, Jalon a fait appel à la firme Deloitte pour effectuer une étude (voir annexe) afin d'analyser la taille du marché au Canada et aux États-Unis et identifier les segments porteurs afin d'orienter la potentielle création d'une filière québécoise. L'étude a également analysé l'environnement concurrentiel, les règlements et standards internationaux dans le secteur de la cyclo-logistique. Les principales conclusions de l'étude sont :

- Bien que la taille du marché soit actuellement petite, ceci représente une niche et une opportunité à saisir;
- La croissance anticipée est très forte; 20% par année au cours des 5 prochaines années (24% pour les vélos électriques);
- Il y a un fort intérêt des utilisateurs potentiels autant pour usage professionnel que personnel;
- Très peu de concurrence locale et le niveau de consolidation de l'industrie est également faible.

L'étude conclue donc que le marché de l'Amérique du Nord est fort attrayant et propice à la mise en place d'une filière québécoise de vélos-cargos. Cette analyse a été présentée lors d'un webinaire où une cinquantaine de participants étaient présents à l'événement qui s'est tenu le 16 novembre 2021.

En collaboration avec Propulsion Québec, Jalon a organisé une première rencontre regroupant divers acteurs de l'écosystème pour lancer une communauté d'intérêt portant sur les vélos-cargos, la réglementation de ces derniers et la logistique urbaine durable. Celle-ci a eu lieu le 16 novembre 2021.

Déjà ces efforts ont porté fruits, puisque juste avant l'écriture du présent rapport, un manufacturier de renom québécois a manifesté son intérêt à créer une filière pour la production de vélos-cargos au Québec.

### Représentation et rayonnement

L'ensemble des initiatives de livraison urbaine ont bénéficié d'une forte visibilité, ce qui a permis à Jalon de présenter les divers projets à Toronto, et Vancouver, à une délégation allemande, en France ou encore lors d'événements majeurs comme Impulsion (Propulsion Québec), le congrès de l'AQTR, les Entretiens Jacques-Cartier, le forum Relançons Montréal (CCMM), le symposium annuel du CIRRELT, et le forum Transport de la CCMM.

## **Urbanisme et Milieu de vie**

La volonté de Jalon est d'encourager les initiatives d'amélioration des milieux de vie par la mobilité durable pour ainsi développer des guides pratiques applicables au Québec et diffusables au-delà. De plus, nous voulons contribuer à aider à la prise de décision en mesurant et valorisant les externalités positives et négatives liées aux usages de l'espace public.

### Piétonnisation

En 2020, Jalon a travaillé sur un projet visant à enrichir sa base de connaissances en matière de piétonnisation, de partage de la rue et apaisement de la rue par différents moyens, en collaboration avec IVÉO. Celui-ci couvre sommairement les aspects de gouvernance, de design urbain, d'acceptabilité sociale, de retombées économiques, sociétales et environnementales. Les entrevues de parties prenantes et la revue de littérature ont permis à Jalon de comprendre comment certaines initiatives à travers le monde ont réussi ou échoué selon les contextes.

En 2021, Jalon a réalisé une étude sur les conditions de livraison commerciale durant la piétonnisation à Montréal. L'objectif de cette étude (voir annexe) est de mettre en lumière la réalité des livreurs commerciaux durant la piétonnisation de l'été 2021 sur l'avenue Mont-Royal, la Promenade Ontario ainsi que la Place de Castelnau. Les observations terrain ont été menées dans le but de recueillir des données quantitatives et qualitatives. Elles ont été complétées par des entrevues avec la direction des opérations de deux transporteurs afin de valider certaines hypothèses.

Il est important de noter que nous avons pu mener des entrevues avant et pendant la piétonnisation, ce qui nous a permis de mesurer et comparer certaines données. À notre connaissance aucune

étude comparative (avant/pendant) n'avait jamais été effectuée. Les résultats de celle-ci ont été présentés aux représentants de la Ville de Montréal en octobre 2021.

## **Apprentissages**

Les apprentissages suivants ont été formulés basés sur 349 observations, sur trois artères commerciales Mont-Royal, De Castelnau et Ontario :

- Les livreurs semblent effectuer leur livraison 33 minutes plus tôt en matinée en raison de la piétonnisation;
- Plus de 82% des observations étaient des livraisons comparativement à 13% étaient des expéditions et seulement 0,8% des livraisons/expéditions combinées, ce qui peut indiquer une faible consolidation et des voyages à faible capacité dans les véhicules de livraison;
- La piétonnisation a eu tendance à inciter des comportements non réglementaires en matière de stationnement (ruelles, stationnement interdit);
- Il n'y a pas eu de changement de véhicule pendant la piétonnisation. Nous aurions pu penser à une migration vers des véhicules de plus petite taille;
- La majorité des livreurs disent ne pas avoir été mis au courant des projets de piétonnisation et ont découvert les aménagements lors de leur livraison;
- Sur certaines artères, les livreurs trouvent la livraison plus complexe pendant la piétonnisation;
- Les livreurs informés des aménagements avant la piétonnisation trouvaient la livraison plus facile ou étaient indifférents comparativement aux livreurs non informés.

## Mobilité sectorielle

La mobilité sectorielle consiste à évaluer un secteur en transformation afin d'analyser les enjeux de mobilité qui pourraient ressurgir. En 2020, Jalon a réalisé un tel mandat pour le Quartier des spectacles (voir annexe).

Dans l'optique de développer des outils qui aideront les différents acteurs de l'écosystème de la mobilité intelligente et durable à prendre de meilleures décisions, Jalon a décidé de se pencher sur les milieux de vie pour comprendre et regrouper les enjeux spécifiques en mobilité. Cette démarche visait à standardiser la méthodologie pour comprendre quels secteurs peuvent être affectés par des enjeux en mobilité spécifiques, diagnostiquer les enjeux et amener des solutions adaptées aux besoins du secteur.

Ayant comme objectif de comprendre l'écosystème de la mobilité durable et sa chaîne de valeur, Jalon s'est concentré sur deux éléments qui ont aidé l'organisme à identifier sa position clé dans l'écosystème puis d'identifier des emplacements sur le territoire de l'île de Montréal qui auraient des identités particulières et des besoins spécifiques en mobilité.

### Partage de l'espace et valorisation de la voie/espace de rive

L'espace de rive (*curbside*), situé de part et d'autre de la bordure de trottoir, incluant la voie de rive, est un espace public rare, gratuit et donc très prisé par une multitude d'acteurs publics (ex. stationnement, collecte des déchets, bornes-fontaines, verdissements, stations de vélo-partage, etc.) et d'acteurs privés (ex. livraisons, dépôt et collecte de personnes à transporter, terrasses de cafés et restaurants, etc.). Cette compétition des usages de l'espace de rive, accentuée avec la venue de l'économie numérique, est une indication de la valeur de cet espace, valeur encore mal comprise et intégrée dans la conception des rues et la gestion des opérations.

En parallèle de cette recherche, Jalon a collaboré avec le laboratoire IMaTS de l'Université McGill afin d'observer l'utilisation d'un espace de rive, à l'aide de caméras, des images vidéo sont collectées puis traitées afin de mesurer l'occupation de l'espace de rive par les véhicules et les effets engendrés sur la sécurité et le confort des personnes (vitesses pratiquées, conflits de trajectoire, dénombrement, etc.). Cette technologie simple pourrait être déployée afin d'étudier les effets de changements de conception de rues (rues partagées) et de mesurer la nature et l'utilisation de cet espace fort important dans les opérations de la ville.

## **Mobilité partagée - Mutualisation**

À l'aide de la mutualisation, Jalon souhaite mobiliser des actifs existants utilisés de façon non optimale et les mettre au service de la mobilité durable. En particulier, nous nous sommes concentrés sur la mutualisation des usages des stationnements afin de favoriser la mobilité active, la livraison durable et la mobilité partagée.

### MaaS

En 2020, Jalon a contribué activement à la démarche mise en œuvre par l'ARTM et Propulsion Québec dans le but de définir la feuille de route MaaS (*Mobility as a Service*) à Montréal. Pour cela, Jalon a partagé son expertise sur les sujets de mobilité partagée lors d'un entretien individuel et de cinq ateliers collectifs. En s'appuyant sur son travail de cartographie de l'écosystème montréalais du MaaS et de sa chaîne de valeur, Jalon a également eu le rôle de représenter les joueurs émergents (fournisseurs de mobilité pas forcément invités dans la démarche) pour mettre en évidence la valeur, le dynamisme et les spécificités de ces acteurs qui font partie intégrante de l'écosystème local.

### Vélos-stations sécurisés

En 2020, Jalon a accompagné la startup Vélo-Transit dans la mise en œuvre d'un projet pilote testant l'acceptabilité et le service de ses vélos-stations (stationnements à vélo sécurisés et protégés des intempéries) auprès de cyclistes enclins à utiliser davantage leur vélo, plus particulièrement les propriétaires de vélos à assistance électrique ou vélos haut de gamme. En partenariat avec l'Agence de mobilité durable de Montréal, deux vélos-stations ont été testées au 950, rue Notre-Dame Ouest durant l'automne 2020. Jalon a également soutenu la visibilité médiatique et institutionnelle de ce projet.

En 2021, Jalon a mené une étude stratégique sur le déploiement potentiel d'un réseau de stationnements sécurisés pour vélos. L'objectif était de définir et recommander une ou plusieurs stratégies de déploiement de stationnements sécurisés dans le contexte montréalais.

## **Apprentissages**

Les principaux éléments relevés lors de notre sondage concernant les stationnements sécurisés pour les vélos auprès des cyclistes sont les suivants :

- Après les voies cyclables, le stationnement est la seconde priorité mentionnée par les cyclistes pour encourager la pratique du vélo;
- Les stationnements sécurisés sont nécessaires pour :
  - Protéger contre le vol et les dégradations dues aux intempéries;
  - Favoriser l'intermodalité; et
  - Combler les besoins de stationnement longue durée (plus d'une demi-journée)
- Un stationnement sécurisé veut dire un stationnement **à accès contrôlé** et préféablement situé:
  - Près des stations de transports collectifs; des lieux d'emplois, de centre-ville ou des universités;
  - Situé à moins de 4 minutes de marche des destinations; et
  - Situé près des infrastructures cyclables.
- Le prix du stationnement sécurisé doit être abordable et adapté à la durée de stationnement.

## Mutualisation du stationnement hors rue à Griffintown

Dans la continuité des travaux méthodologiques sur la mutualisation du stationnement hors rue dans le secteur de Griffintown à l'automne 2020, Jalon a accompagné ses partenaires : l'Agence de mobilité durable, le Service d'urbanisme et de mobilité de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest afin de planifier et opérationnaliser un projet pilote de mutualisation du stationnement hors rue dans Griffintown. Les travaux de Jalon ont permis de faire la synthèse des études et données existantes dans le but de confirmer la problématique sous-jacente de stationnement qui justifie un projet pilote de mutualisation à Griffintown.

Ces travaux ont été exécutés par des relevés d'information sur le stationnement sur rue grâce à la technologie LAPI (Lecture Automatique de Plaques d'Immatriculation). L'ensemble de ces démarches ont permis de produire une synthèse des enjeux de stationnement dans le secteur de Griffintown qui a été présenté aux partenaires en septembre 2021.

## Im/mobilité

Le projet Im/mobilité vise à développer une méthodologie pour accompagner les promoteurs ou administrateurs immobiliers dans leur planification en mobilité durable et vise à répondre principalement aux besoins de leurs résidents. Une brève revue de la littérature et des entrevues avec diverses parties prenantes, dont des développeurs immobiliers, des administrateurs de logements et des résidents ont été menés prioritairement par Jalon. Cette approche permettra de

mieux identifier les besoins récurrents en mobilité qu'éprouvent les résidents de complexes immobiliers selon le contexte urbain, mais également les usages complémentaires en logistique ou mutualisation qui pourraient servir les intérêts d'un promoteur.

Cette revue des enjeux et connaissances permettra de mieux comprendre les changements de pratiques nécessaires (leviers financiers, structurels, sociaux, etc.) qui pourraient être mis en place pour favoriser une transition vers une mobilité durable tout en créant l'opportunité de valoriser la superficie traditionnellement dédiée à l'automobile.

## **Chantiers transverses**

En se penchant sur les divers chantiers transverses touchant la mobilité durable, Jalon cherche à développer la connaissance et la sensibilité de l'ensemble de l'écosystème à des thématiques de mobilité durable qui sont déjà ou seront critiques dans les années à venir.

### Chantier auto solo

Le Chantier auto solo est une table transdisciplinaire qui a pour double objectif de :

- Mieux comprendre les facteurs psychosociaux impliqués dans la relation qu'entretiennent les Québécois avec l'automobile.
- Transmettre et diffuser les connaissances sur le sujet, afin de favoriser l'adoption de comportements de mobilité durable et réduire la dépendance collective à l'automobile.

En 2020, Jalon a accompagné les membres du Chantier dans l'obtention d'une subvention de recherche, afin d'améliorer les connaissances sur la segmentation psychographique des automobilistes. Jalon a participé à ce projet à titre de collaborateur. Jalon a également produit un questionnaire et une infographie (voir annexe) sur les coûts individuels et collectifs de l'automobile :

- Le transport, est un poste budgétaire très important (2<sup>e</sup>) pour les ménages québécois;
- Les véhicules privés sont utilisés seulement 5% du temps, le reste du temps soit 95%, ils sont stationnés;
- Le coût moyen annuel pour posséder une voiture est de 9 500 \$. Ce montant ne tient pas compte des externalités négatives (pollution, congestion, accidents) et le coût collectif du réseau routier. Si on inclut ces éléments, le coût total annuel est estimé à 15 800 \$ soit 66% de plus.

En 2021, Jalon a organisé un *Rendez-vous Jalon* (webinaire sur l'heure du midi) et co-organisé un événement sur la démotorisation des ménages montréalais avec le CRE-Montréal.

Jalon a également coordonné une synthèse des connaissances (voir annexe) sur les meilleures pratiques en changements de comportement vers une mobilité durable. Ce guide exhaustif est destiné à toute personne qui a le mandat de soutenir ou stimuler le changement de comportement au sein d'une ville, d'une entreprise ou d'un milieu scolaire.

Les thèmes abordés dans ce document sont :

- Motorisation au Québec et dépendance automobile : en route vers un cul-de-sac;
- Composantes psychologiques : mieux comprendre leur effet de levier pour changer les comportements;
- Segmentation et messages clés : le bon message, à la bonne personne, au bon moment;
- Solutions terrains pour accompagner le changement.

### Mobilité au féminin

Plusieurs facteurs influencent la mobilité des personnes et ceux-ci évoluent de manière différente chez les hommes et les femmes. On observe notamment que les habitudes de déplacement des femmes diffèrent beaucoup de celles des hommes.

C'est pourquoi Jalon s'est intéressé à la question de comportements différenciés de genre en mobilité. Plus précisément, Jalon s'est penché sur les enjeux de la mobilité des femmes en contexte québécois et comment ceux-ci ressemblent ou diffèrent du vécu des femmes d'ailleurs. L'objectif était de découvrir ce qui se fait concrètement sur le terrain en matière de plans, politiques et autres projets portant sur la mobilité et ainsi comprendre les freins et leviers pour favoriser la mobilité des femmes dans ce contexte.

Suite à une revue de littérature et des entrevues avec différents acteurs dont la Ville de Montréal et les organismes communautaires, Jalon a publié un article faisant état de la synthèse des résultats du projet. Celui-ci a été diffusé sur le site web de Jalon, sur ses réseaux sociaux ainsi que dans le magazine *Jalon - édition spéciale Prix Jalon de la mobilité 2021*.

### **Apprentissages**

- Les femmes font plus de déplacements que les hommes principalement pour faire des courses ou aller chercher une autre personne (enfant, proche);
- Les déplacements des femmes ne sont pas linéaires, mais comportent souvent des arrêts multiples;
- Les déplacements des femmes sont plus souvent hors heure de pointe;
- Les femmes utilisent davantage le transport collectif que les hommes. Ceci est aussi vrai pour les femmes avec incapacité;
- Lorsque les infrastructures sont plus sécuritaires, il y a plus de femmes qui font du vélo;
- Les facteurs socio-économiques influencent la mobilité des femmes :
  - Les femmes ont un salaire médian 30% inférieur à celui des hommes;
  - Elles sont plus nombreuses à avoir un emploi à temps partiel, ce qui complexifie les déplacements;
  - La capacité qu'ont les femmes monoparentales à se déplacer est fortement tributaire de l'offre de transport qui leur est accessible.

- Le sentiment d'insécurité et le harcèlement vécu par les femmes dans l'espace public, conditionnent leur choix de mobilité.

Plusieurs solutions s'offrent à nous dans la planification de la mobilité, incluant :

- Inclure les données basées sur le genre (ADS+);
- Encourager la participation des femmes;
- Sensibiliser le grand public et les municipalités aux réalités différenciées selon le genre;
- Améliorer l'accessibilité, la sécurité et confort dans les modes de transport.

### Financement de la mobilité durable

Le projet Financement de la mobilité durable chez Jalon vise à explorer les méthodes de financement actuelles et en proposer de nouvelles pouvant financer la mobilité durable au Québec, et ce en collaboration avec les acteurs québécois intéressés.

Dans un premier temps, Jalon a sondé de nombreux acteurs de l'écosystème afin de connaître leur intérêt de collaborer à ce projet. Jalon a recueilli l'intérêt de près de 15 acteurs, dont des professeurs de diverses universités, d'entreprises et d'autres organisations. Après les premières rencontres, nous avons constaté que le sujet du financement est vaste et complexe et plusieurs intervenants s'y intéressent, et ce, de manière isolée. De plus, de nombreux outils existent, mais peu de changements sont observés par les acteurs depuis les dernières années. Pour définir la portée et fédérer les efforts de tous les acteurs intéressés, Jalon a proposé la création de trois pôles de travail avec des objectifs distincts, soit :

- Le pôle fiscalité et aménagement
- Le pôle commercial
- Le pôle citoyen

L'objectif global de rassembler les acteurs intéressés au financement de la mobilité durable est de permettre une mise à niveau sur les connaissances acquises des dernières années afin de mettre en place des actions concrètes permettant d'accélérer les connaissances, de tester des angles qui sont impossibles de valider dans les écrits, et ainsi proposer des recommandations en matière de financement aux diverses instances publiques.

Dans le pôle fiscalité et aménagement, les acteurs intéressés ont soulevé la pertinence d'approfondir les connaissances sur les enjeux d'acceptabilité sociale liés au financement de la mobilité. Des discussions sont en cours pour lancer des stages Mitacs avec trois universités différentes.

Dans le pôle commercial, l'objectif est de connaître les besoins de financement des entreprises et les partager dans l'écosystème, améliorer l'accessibilité du financement, connecter avec les entreprises et mettre en contact les entreprises avec les bonnes organisations pouvant offrir différentes options de financement. Une étude sur l'expérience de financement des jeunes entreprises en mobilité durable a été réalisée et permet de relever des informations pertinentes à

cet effet, et ce, en plus d'inventorier et de créer des relations étroites avec diverses sources de financement (Fonds Écoleader, Fonds Climat, Compétivert d'Investissement Québec, etc.).

## **Apprentissages**

Cette démarche de Jalon a permis de faire ressortir les quelques apprentissages suivants :

- Il existe de nombreuses sources de financement qui appuient l'expérimentation et la démonstration de projets novateurs en mobilité durable. En effet, plusieurs programmes du gouvernement québécois et de la Ville de Montréal facilitent ce genre d'activité;
- Bien que ces programmes aident à faire avancer les produits et services de jeunes entreprises, ils ne suffisent pas à combler l'ensemble des besoins de financement de ces organisations;
- Certaines solutions de mobilité durable nécessitent d'importants investissements publics pour les réaliser. Les structures de gouvernance actuelles (Arrondissements, Municipalités, Agglomérations, MRC, Province) n'ont pas l'agilité requise pour faciliter l'émergence de projets structurants. L'intégration de la mobilité durable doit dorénavant être intégrée à toute décision liée à l'aménagement du territoire et ajuster la fiscalité en conséquence.

## Partenariat climat Montréal

Initiative soutenue par le Fonds Climat de Montréal, la Fondation Trottier et la Ville de Montréal, le Partenariat climat Montréal (PCM) vise à mobiliser les forces économiques, philanthropiques, institutionnelles et communautaires pour accélérer la décarbonisation de la métropole et renforcer sa résilience. Jalon participe au PCM à deux niveaux soit: membre du comité directeur et coordonnateur du groupe de travail mobilité. C'est à ce titre que Jalon a recruté près de 15 entreprises et organisations pour le lancement d'un groupe de travail lié à la mobilité, en plus d'organiser plusieurs rencontres individuelles et de démarrage jusqu'à la fin 2021. Des pistes d'actions collectives ont émergé à la suite de ce travail de groupe, afin de proposer un portefeuille de propositions d'actions à mener de façon collaborative au cours de l'année 2022.

## **Entreprises et innovation**

Toutes les décisions d'une entreprise impliquent, directement ou non, la mobilité. C'est pourquoi Jalon a mis en place en 2021 l'équipe Service aux entreprises, qui a pour rôle d'inspirer et appuyer les entreprises à considérer la mobilité durable dans leurs prises de décision. De plus, il a pour objectif de mettre en valeur des solutions et créer des opportunités de mise en place rapides et concrètes afin de valoriser la mobilité durable comme vecteur de différenciation pour les entreprises.

En tant que facilitateur au centre de cet écosystème, Jalon cherche à accélérer la mise en relation entre les fournisseurs de solutions en mobilité durable, les sources de financement et les clients commerciaux potentiels.

## Vitrine synergique

L'entente de financement avec MEI Startup Québec en mobilité durable, qui a débuté le 1er avril 2019, s'est achevée le 31 mars 2021. La conclusion de cette première phase de la Vitrine synergique a pris différentes formes notamment:

- La publication du magazine Jalon dédié à l'entrepreneuriat québécois comprenant 22 portraits de startups talentueuses ainsi que des articles rédigés par Jalon et ses partenaires (voir annexe);
- L'organisation de deux rendez-vous Jalon favorisant le maillage et la valorisation de différentes startups autour de deux thématiques distinctes, soit « Les défis de cohabitation face à l'essor des nouveaux véhicules légers » et « Commerce électronique et livraison : les défis de l'intégration technologique ».

En parallèle, Jalon a continué à accompagner plusieurs entreprises en démarrage supplémentaires tout au long de l'année :

- Dans le cadre des deux appels à projets de démonstration et de vitrine technologique en transport terrestre et en mobilité durable lancé par le MEI en janvier et août 2021, Jalon a accompagné OpenFleet, Courant Plus, Vélo-Transit, Clicknpark, Domonoff, Calogy et Précicad à identifier, rencontrer et s'accorder avec un premier client potentiel, critère indispensable pour pouvoir bénéficier du financement du MEI.
- Jalon a également soutenu la visibilité de Panier québécois, niosense et Vélo-Transit en les accompagnant dans la présentation de leurs services : réalisation de vidéos promotionnelles et d'argumentaires presse en plus de soutenir leurs projets d'expérimentation en données mobilité.
- Jalon a continué à mettre en relation des entreprises comme CAPSolar, OpenFleet, Concept GEEBEE et Stoz avec des clients ou partenaires potentiels.

## **Apprentissages**

Avec la Vitrine synergique, Jalon a réussi à mettre en lumière certains apprentissages importants qui touchent spécifiquement la réalité des jeunes entreprises montréalaises et québécoises qui tentent de se démarquer dans l'industrie de la mobilité durable :

- Plusieurs de ces entreprises offrent des produits et des solutions qui ciblent les organisations publiques et parapubliques. Elles ont le souci de respecter les règles d'approvisionnement de ces organisations. Cependant, cela complexifie grandement la démarche de commercialisation;
- C'est dans ce contexte qu'une organisation neutre comme Jalon est très utile pour mettre en valeur, à travers des expérimentations et des démonstrations, les produits et services qu'elles offrent. En partageant ces succès pour le bénéfice de tous, les représentants des organisations bénéficient d'une source d'information des solutions disponibles;
- Montréal et le Québec sont particulièrement bien positionnés pour innover en matière de mobilité durable. L'expertise en technologie de l'information rencontre le savoir-faire en véhicules spécialisés. Avec un réel désir de faire la promotion de solutions saines pour les

citoyens et l'environnement, les jeunes entreprises génèrent de nombreuses solutions innovantes en mobilité durable

### Solutions novatrices en mobilité durable

Pour inspirer les entreprises privées à intégrer la mobilité durable dans leurs activités courantes, Jalon a développé plusieurs outils. Tout d'abord, nous avons préparé un outil de communication simple qui positionne la mobilité durable au cœur de chacune des décisions prises pour l'élaboration de la chaîne de valeur et de la chaîne d'approvisionnement d'une entreprise. Nous expliquons que toutes les divisions d'une entreprise peuvent participer à l'intégration de la mobilité durable (sélection d'un fournisseur, organisation des opérations, organisation du travail des employés et modalité de la transaction avec les clients).

Nous avons également fait l'inventaire de nombreuses solutions qui intègrent la mobilité durable susceptible d'inspirer les entreprises. Certaines de ces solutions peuvent être mises en place facilement et certaines nécessitent l'acquisition de services auprès d'entreprises locales expertes en mobilité durable. Les outils développés dans le projet Solutions novatrices en mobilité durable sont utilisés dans nos interactions avec les entreprises. Jalon a également développé des fiches mettant en valeur plusieurs de ces solutions et réalisé une vidéo qui positionne certaines de ces entreprises expertes. Ces fiches et cette vidéo sont disponibles en ligne sur le site web de Jalon.

Les fiches de solutions en mobilité durable sont disponibles à l'URL :

<https://jalonmtl.org/solutions-en-mobilite-durable/>

Le vidéo « Mobilité durable: enjeux et défis, solutions et opportunités » est disponible à l'URL :

<https://jalonmtl.org/mobilite-durable-enjeux-et-defis-solutions-et-opportunites/>

### **Apprentissages**

Cette démarche est un complément à la Vitrine synergique présentée précédemment. Elle a permis de mettre en valeur des produits et des solutions qui ont atteint un niveau de maturité suffisant pour la commercialisation. En effet, il existe, à Montréal et au Québec, des solutions matures qui sont capables d'aider les entreprises et les municipalités de transformer la mobilité en la rendant plus durable.

Nous avons aussi constaté que ces organisations travaillent constamment à améliorer leurs produits. Elles sont à la recherche de nouveaux cas d'utilisation pertinents qui répondent à des besoins réels.

Collectivement, nous avons la chance de compter sur un écosystème d'entreprises qui travaillent à développer de nouvelles façons de déplacer les biens et les personnes. Nous avons toutefois remarqué que plusieurs d'entre elles sont encore très méconnues.

## Centre de transition vers la mobilité durable

Dans la première moitié de 2021, Jalon a interpellé des entreprises pour les sensibiliser à l'importance d'intégrer la mobilité durable dans chacune de leurs décisions. À titre d'exemple, nous avons fait prendre conscience à des entreprises (Saputo, Ernst & Young, Pomerleau, Loto-Québec, etc.) que de simples changements à leur mobilité peuvent appuyer de façon importante leurs cibles de réduction de GES. Nous avons aussi travaillé avec plusieurs acteurs de l'écosystème des microbrasseries pour trouver une façon de mettre en place un réseau de distribution décarboné de la drêche (résidu de la fabrication de la bière). Cette mobilisation est toujours en cours et inclut, à ce jour, près de quarante organisations de Montréal. Autre exemple: nous avons démarré une démarche qui nous a permis de regrouper cinq entreprises concurrentes du milieu de la consultation montréalaise (Deloitte, EY, KPMG, PWC et RCGT) pour valoriser la mobilité durable auprès de leurs employés. Nous avons aussi développé certains concepts de projet qui ciblent spécifiquement les commerçants montréalais pour les inciter à recourir davantage à la mobilité durable dans leurs opérations.

### **Apprentissages**

Voici quelques leçons apprises dans la mise en place de ce Centre de transition vers la mobilité durable :

- Les entreprises rencontrées ne mesurent pratiquement pas la mobilité de leurs activités. Elles ignorent quels moyens de transport leurs clients utilisent pour conclure une transaction. Elles ne sondent pas leurs employé.e.s pour connaître la méthode utilisée pour se déplacer au travail. Comment rendre leur mobilité plus durable si elles ignorent la situation actuelle?
- Ces mêmes entreprises s'intéressent à l'électrification de leurs flottes de véhicules. Toutefois, nous avons pu constater que cette transition est très complexe compte tenu des différences importantes. Les répercussions anticipées sur leurs opérations est un véritable frein;
- De façon générale, on constate que les entreprises connaissent peu les produits et solutions de mobilité durable qu'offrent de nombreuses entreprises montréalaises et québécoises. Nous avons rencontré plusieurs entreprises qui priorisent les projets de transition associés à leur parc immobilier plutôt qu'à leur mobilité, puisque les changements sont plus faciles, ce qui diminue plus rapidement leur empreinte environnementale. De plus, tout changement à la mobilité a nécessairement des répercussions sur la productivité.

## **Rayonnement**

Les activités de rayonnement de Jalon ont pour objectif de vulgariser, partager et sensibiliser le plus largement possible les parties prenantes aux enjeux de mobilité durable. Par le fait même, nous souhaitons mettre de l'avant les initiatives porteuses d'acteurs locaux ou pertinentes pour Montréal et ainsi attirer l'innovation en démontrant le dynamisme local. Cette vitrine a également pour effet d'inspirer d'autres organisations et ainsi accélérer le changement de culture et de pratique nécessaires à rendre la mobilité plus durable.

Les Prix Jalon de la mobilité ont notamment pour objectifs de :

- Récompenser et de faire connaître les acteurs de la mobilité du Grand Montréal et du Québec ;
- Souligner les projets et les initiatives de mobilité durable et intelligente qui ont permis de:
  - Réduire les besoins de déplacements, leur fréquence ou les distances parcourues;
  - Favoriser un transfert vers des modes de transport durables; et
  - Améliorer l'efficacité des modes de transport existants.
- Rassembler, mobiliser et faire rayonner:
  - La qualité et la diversité de cet écosystème;
  - Le pouvoir de Montréal comme pôle d'attraction en mobilité.
- Soutenir l'innovation et les bonnes idées en mobilité durable et intelligente;
- Promouvoir la transformation des villes par la mobilité;
- Favoriser le partage de connaissances; et
- Encourager les partenariats d'affaires.

Jalon s'est taillé une place unique dans l'écosystème Québécois afin de faire émerger les projets novateurs en mobilité durable. Les trois éditions des Prix Jalon, malgré la pandémie, se sont avérés des succès autant en termes de contenu que de présence et soutien du milieu. Avec son jury indépendant composé de sept membres représentatifs de l'écosystème, les Prix Jalon sont maintenant fort respectés et prisés par les entreprises et organisations. Pour la troisième édition, Jalon a également souligné les innovations à l'extérieur du Québec, ce qui confère à l'événement une réputation pancanadienne.

Il est à noter que deux des trois années de la présentation des Prix Jalon, nous avons dû composer avec des restrictions sanitaires. En effet, en 2020 les Prix Jalon ont été présentés uniquement en mode virtuel et en 2021 en mode hybride avec restrictions sur le nombre de personnes en présence dans la salle.

<b>Année</b>	<b>Présence</b>	<b># candidatures</b>
2019	380	105
2020 Virtuel	386 + 50 en différé	72
2021 Hybride	205 en présence	75

Les retombées médiatiques indiquent qu'en 2020, 165 800 personnes ont été exposées à la nouvelle comparativement à 224 650 en 2021. Les données pour 2019 ne sont pas disponibles.

En 2021, nous avons créé les *Rendez-vous Jalon*, des panels virtuels pour discuter de façon plus approfondie des enjeux de mobilité durable. Comme pour les Prix Jalon, ces Rendez-Vous en webdiffusion lors de la période du lunch, ont connu un franc succès avec en moyenne plus d'une centaine de participants inscrits par Rendez-Vous. Lors du premier rendez-vous nous avons d'ailleurs dévoilé un magazine thématique présentant les portraits des entrepreneurs québécois accompagnés par Jalon depuis 2019, dans le cadre du programme de la Vitrine synergique en mobilité durable. En plus des portraits, le magazine contient, entre autres, plusieurs articles sur l'entrepreneuriat de nos partenaires, des articles de fond signés Jalon et une entrevue exclusive de PBSC et Transit sur leur réussite à l'international. À noter que nous avons produit un magazine papier, mais aussi un magazine virtuel est disponible sur le [site de Jalon](#) :

#### Magazine Jalon - Édition spéciale Prix Jalon de la mobilité

Pour faire la promotion de son événement phare, Jalon a produit un numéro spécial du magazine des Prix Jalon de la mobilité 2019 à 2021. Celui-ci présente les projets lauréats et l'ensemble des initiatives en nomination. Le magazine a été imprimé en 250 copies à chaque année. Presque la totalité a été distribuée aux personnes présentes lors de la soirée en 2019 et 2021, et une partie envoyée par la poste aux différents partenaires de l'écosystème et à ceux qui n'avaient pas pu être présents. La version virtuelle du magazine est aussi disponible sur le [site web de Jalon](#).

## Bonification des retombées

Au cours des trois années de notre entente 2019 à 2021, Jalon a mis à profit plusieurs de ses partenaires afin de mettre en place d'autres moyens et activités visant à atteindre les mêmes objectifs ciblés à travers les trois axes d'intervention qui structurent la Convention de contribution financière. De cette façon, Jalon réussit à créer un maximum de retombées synergiques au sein de l'écosystème de la mobilité durable.

Il était attendu que la contribution financière supplémentaire provenant de partenaires soit de 750 000 \$ au total pour les trois années. Jalon a réussi à obtenir 3 060 000 \$ ce qui dépasse largement le mandat qui lui a été fixé. Les principaux partenaires sont :

- Ministère de l'économie et l'innovation : Vitrine synergique;
- Ministère de l'économie et l'innovation : Plateforme de données en mobilité;
- INNOVÉE - Volet mobilisation des projets suivants : Livraison urbaine, Chantier auto-solo, Filière vélos-cargo;
- Gouvernement du Canada et LIUM : Montréal en Commun (Défi de la ville intelligente);
- MITACS : UQAM et Polytechnique
- Partenariat Climat Montréal : Coordination du Chantier Mobilité

La contribution financière de la Ville a donc servi d'effet de levier à Jalon qui a ainsi augmenté de façon importante les retombées positives pour la mobilité durable à Montréal.