

7. SOM MOBILITAT

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR
MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

SOM MOBILITAT

INFORMATION

SITE INTERNET

www.SOMmobilitat.coop

TWITTER

<https://twitter.com/sommobilitat>

FACEBOOK

<https://www.facebook.com/sommobilitat/>



BiciHub, bâtiment logeant un atelier de réparation de vélos, une coopérative de partage de véhicules, ainsi que le projet SOM Mobilitat

C'EST UN COMMUN PARCE QUE...

- Type de commun : plateforme coopérative de mobilité
- Statut juridique : coopérative d'utilisateurs
- Gouvernance : gestion collective, code développé en mode ressource partagée

HISTORIQUE

SOM Mobilitat est un projet collectif né dans le but de construire ensemble des outils et des services aidant la communauté à évoluer vers une mobilité plus durable, en promouvant des actions ou des projets pour un trajet propre, réduisant le nombre de véhicules accumulés dans nos villes. Il se concentre sur la conception, la production et le financement de nouveaux services et produits technologiques; travailler en réseau avec d'autres coopératives; contribuer et faciliter la création de communautés et de nouvelles coopératives en dehors de la Catalogne; contribuer à la création de groupes locaux et au financement de projets locaux; et impliquer les institutions publiques.

Plus concrètement, SOM Mobilitat est un projet de coopérative de mobilité lancé en 2016 par des personnes qui se sont rencontrées lors d'événements de SOM Energia. SOM Energia est une coopérative énergétique lancée en 2010. De 174 personnes à la première assemblée, SOM Energia est passée récemment à 52 000 membres. SOM Energia a en quelque sorte lancé un « mouvement des SOM » ('som' signifiant « nous sommes » en catalan), puisqu'en plus Mobilitat et Energia, il y a aussi eu le lancement de SOM Connexio en 2014. Toutefois, ces coopératives ne sont pas liées entre elles de façon formelle (« loose movement »). SOM Mobilitat a 8 employés, dont 3 développeurs.

SOM Mobilitat est une coopérative d'utilisateurs de services de mobilité (et non, par exemple, de « producteurs », comme des chauffeurs de taxi). Elle se concentre sur la fourniture d'un accès à des voitures électriques à ses membres. Il y a aujourd'hui 17 voitures en circulation en Catalogne, dont une seule à Barcelone (le service semble plus difficile à déployer dans une grande ville, car les personnes motivées par la question environnementale ont tendance à ne pas utiliser de voiture du tout). Toutes les voitures sont identiques, pour faciliter la gestion et optimiser l'expérience utilisateur. Un service pair-à-pair (P2P) n'est pas envisagé pour la même raison - ils pourraient toutefois le considérer dans le cas où la voiture particulière est du même modèle que leur flotte. Également, SOM Mobilitat envisage la mise en place d'une solution de financement alternative pour des véhicules collectifs dédiés à un voisinage particulier.

Les relations avec les villes dans lesquelles le service s'implante sont importantes pour SOM Mobilitat mais sont lentes à mettre en place et ce même si les villes expriment leur appréciation de l'initiative. SOM Mobilitat imagine et propose des arrangements. Comme l'accès à des stationnements gratuits pour les véhicules en échange de la possibilité pour la ville d'utiliser les véhicules en question. Ou encore proposer que la ville, plutôt que posséder ses propres véhicules, puisse avoir accès aux véhicules de SOM Mobilitat (en remplaçant par exemple leur leasings actuels par des locations tout compris au même prix). Ces discussions sont en cours mais semblent lentes.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIATS

SOM Mobilitat est co-fondateur d'un réseau de coopératives centralisé dans la coopérative «The Mobility Factory» (TMF), basée à Bruxelles. Il s'agit d'une coopérative européenne dite de second niveau, qui rassemble initialement 8-9 fondateurs, et dont l'objectif principal est de mettre en commun des outils numériques (plateforme), pour un modèle de partage de véhicules électriques uniquement. Le modèle précis de TMF n'est pas connu, mais inclut une forme d'exclusivité, puisque les coopératives membres ne pourront pas se faire concurrence sur un même territoire. Ils sont également membre de la XES (réseau catalan de l'économie solidaire) et du réseau européen des coopératives de mobilité électrique. SOM Mobilitat est également proche d'autres initiatives en mobilité, ouvrant la possibilité d'une sorte de réseau de mobilité alternative. En particulier, SOM Mobilitat est dans les premiers membres de BiciHub, une initiative construite autour de BiciClot (elle-même une initiative similaire à SOS Vélo à Montréal), et qui vise à récupérer un bâtiment de la Ville de Barcelone pour en faire un hub vélo et mobilités alternatives, remplissant plusieurs fonctions. SOM Mobilitat va notamment prendre ses bureaux là-bas. Ils entament également une initiative qui vise à partager un premier vélo cargo électrique avec des commerçants à Barcelone (voir encadré BiciHub pour plus d'informations).

Le financement initial du projet est venu surtout des propres coopératives membres. En effet, les deux premières années, le gouvernement local ne les a pas soutenu financièrement. Maintenant que la coopérative est stable économiquement et que le nombre de membres augmente constamment (10 nouveaux membres par semaine), la Generalitat de Catalunya et la mairie de Barcelone leur ont accordé du financement à travers le programme de promotion de l'économie sociale, Aracoop. Bien qu'ils n'aient pas encore d'entente officielle, ils ont une relation cordiale avec la municipalité de Mataro où ils sont basés. De plus en plus des entreprises privées utilisent les services de partage de voiture, car elles réalisent notamment qu'il y a une diminution du coût par rapport à l'achat d'une voiture.

Enfin, tel qu'expliqué sur leur site web, en plus de la structure coopérative habituelle, SOM Mobilitat est formée de « groupes locaux ». Ces derniers sont des groupes de citoyens ou regroupements de quartier qui se construisent dans le but d'accélérer le développement de la mobilité durable dans le quartier ou la municipalité. Ainsi, les groupes locaux intègrent différents besoins de mobilité dans un même espace, afin de les partager et de les rendre accessibles socialement et économiquement. Ces derniers sont organisés avec l'aide et sous l'égide de SOM Mobilitat, qui leur laisse toutefois une autonomie pour adapter leur gestion en fonction du contexte local.

BICIHUB

Le BiciHub se situe à Can Picó, un entrepôt industriel historique au quartier Poblenou de Barcelone. Après avoir été en désuétude pour une bonne partie des années 2000, même une fois devenu propriété municipale, en 2015 la ville de Barcelone a cédé l'espace à la coopérative BiciClot. Depuis, BiciHub évolue du modèle de la cession de l'espace par un accord entre le conseil municipal et une entité sociale, vers un modèle de bien commun urbain puisqu'il devient un espace géré par la communauté afin d'incuber des idées, des projets et des alliances pour mettre en œuvre une mobilité cycliste durable à travers le modèle coopératif. Le BiciHub de Barcelone est le résultat d'un processus participatif ouvert à différentes entités intéressées, ainsi qu'à l'ensemble des citoyens ayant également participé individuellement. 75% des personnes inscrites ont suivi l'intégralité du processus. Au total, 46 citoyens, 24 organisations et des représentants de 5 administrations publiques ont participé au processus.

<http://bicihub.barcelona>

Il vise à être un modèle reproductible en tant qu'équipement dans le monde du vélo et à devenir un paradigme d'équipement de proximité, de voisinage et de ville, promouvant à travers le vélo une mobilité inclusive et durable ainsi qu'une économie sociale et solidaire.

IMPACTS ET RETOMBÉES

Depuis le début de son activité en 2017, SOM Mobilitat évolue positivement à plusieurs niveaux:

Indicateur	2017	2018
Villes en Catalogne avec véhicules SOM Mobilitat	2	8
Personnes membres de la cooperative	570	1095
Heures de service louées	176	7.546
Km parcourus avec véhicules SOM Mobilitat	3.469	191.529
Flotte de véhicules	5	17 14 Renault Zoe (40 kWh) 2 Renault Zoe (20 kWh) 1 Renault Kangoo
Épargne d'émissions en tonnes de CO2 (Économies estimées à 120 gr par km)	0,416	22,98
kWh conSOMmés	492	28.537
Membres enregistrées à l'application	92	384
Municipalités avec un groupe local SOM Mobilitat	5	20

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Parmi leurs défis, se trouve le **besoin de bonifier le réseau de coopératives en facilitant la création d'autres coopératives** dans des espaces encore non occupés par le réseau The Mobility Factory. SOM Mobilitat offre d'ailleurs des services d'aide à la création de coopératives à l'extérieur de la Catalogne.

Un autre défi est le fait que, **dans les grandes villes, les personnes n'ont pas autant besoin de voitures** et qu'il est donc plus difficile d'augmenter le nombre de membres. Aussi, la **ville de Barcelone ne veut pas plus de véhicules sur son territoire**, ce qui signifie qu'ils doivent bien négocier leurs objectifs.

À long terme, le plus grand défi est de **réduire au maximum le nombre de voiture dans les rues** et de véritablement changer le comportement et la perception qu'ont les citoyennes et les citoyens de la façon dont ils peuvent se déplacer, c'est-à-dire de manière durable, dans le respect de l'environnement et dans un esprit coopératif.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

La manière dont SOM Mobilitat est en **relation avec d'autres coopératives** a attiré notre attention. Tel que mentionné plus haut, SOM Mobilitat fait partie d'un réseau d'une dizaine de coopératives, situées dans autant de pays européens, et **reliées en tant que membres d'une coopérative de « 2^e ordre »**, soit The Mobility Factory. Cette forme d'organisation permet de véritablement **mettre en pratique le 6^e principe coopératiste, à savoir l'intercoopération**. Ce principe est particulièrement bien appliqué car il évite la concurrence entre des coopératives du même secteur par le concept de « shared source ». En effet, la plateforme numérique générique n'est partagée qu'avec des personnes voulant bâtir une coopérative semblable dans des territoires qui ne sont pas encore desservis par le service, ce qui évite ainsi toute compétition.

Au niveau plus technique, l'expérience de SOM Mobilitat a permis d'identifier les **nombreux choix stratégiques possibles** quand on parle de partage de véhicules (type de véhicules, propriété, type d'accès, etc.). Les choix faits par la SOM Mobilitat sont de nature à alimenter la réflexion des différents acteurs présents à Montréal dans ce domaine. On constate que ces choix sont également très fort liés à l'écosystème spécifique dans lequel ils s'inscrivent. Il pourrait être pertinent d'organiser un groupe de travail à Montréal sur ces aspects.

AUTEUR·E·S DE CETTE FICHE

Dan Furukawa Marques : Professeur adjoint au département de sociologie de l'Université Laval, Titulaire de la Chaire de leadership en enseignement Alban D'Amours en sociologie de la coopération (CLEASC)

Bertrand Fouss : Co-fondateur et président de Solon Collectif, un OBNL qui accompagne l'action citoyenne dans le déploiement de projets collectifs. Directeur Stratégie et Solutions d'affaires à la Coop Carbone

Laura Espiau Guarner : Conseillère responsable de projets, CITIES. Économiste et journaliste par l'Université Autonome de Barcelone. Candidate M. Sc. Environnement et développement durable à l'Université de Montréal

Pour consulter l'ensemble de fiches : <http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/>

