



mobicoop

Vers une coopérative des données territoriales de mobilité ?

17 septembre 2020



LE BUREAU
DES MOBILITÉS
PARTAGÉES

Saison 1, épisode 1

Le Bureau des mobilités partagées est un cycle de réflexion annuel animé par **Mobicoop**

En partenariat avec



LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE

LA
M E D
N U M

leScop
SOCIÉTÉS COOPÉRATIVES
ET PARTICIPATIVES



AMRF
Association des Maires
Ruraux de France

LA FABRIQUE
DES MOBILITÉS

reTess
Réseau des collectivités Territoriales pour une Economie Solidaire

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
Introduction	3
Bastien Sibille, Président de Mobicoop	3
Exemple d'une aporie liée à la non-mutualisation des données	5
Matthieu Jacquot, Directeur général de Mobicoop	5
Ouverture par les territoires	7
Loïg Chesnais-Girard, Président de la Région Bretagne	7
Anne Vignot, Maire de Besançon et Présidente de la Métropole	8
Extraits du jeu "le Bureau des mobilités partagées"	9
Madeleine Canavesio, Chargée de la vie coopérative et des partenariats	9
Le Cas Nawel, chargée de la mise en place d'une plateforme de mobilité partagée sur son territoire	10
Le cas de Umberto, homme sans voiture et cherchant à organiser un trajet professionnel hors de sa région	13
Le jeu	16
Table-ronde	17
Conclusion	24
Trebor Scholz, Directeur du Consortium du Coopérativisme de plateforme (New York City)	24
Olivia Grégoire, Secrétaire d'Etat à l'économie sociale, solidaire et responsable	27
Remerciements	28

Introduction

Bastien Sibille, Président de Mobicoop

Ce qui devait être, dans notre première idée, un séminaire à la destination d'une trentaine de collectivités territoriales partenaires de la coopérative s'est peu à peu transformé en un événement réunissant plus de 150 personnes issues des collectivités territoriales mais aussi du secteur de la mobilité, des grands services publics, du gouvernement, des organisations d'économie sociale.



Pourquoi cet intérêt pour la question de la mutualisation des données territoriales de mobilité ? Sans doute parce que l'enjeu est crucial pour les territoires sur au moins cinq dimensions :

- (1) **la dimension économique** : l'acquisition et l'exploitation des données de mobilités est importante pour les opérateurs territoriaux de mobilité. La mutualisation des données impacte leur modèle économique et le type de services qu'ils peuvent déployer ;
- (2) **la dimension des politiques publiques** : la mutualisation des données peut servir à la fois pour délivrer des services publics de mobilité de haut niveau mais aussi de mieux concevoir les politiques publiques en ayant une meilleure connaissance des flux de mobilité ;
- (3) **la dimension de l'indépendance des territoires** : les grandes bases de données de mobilité sont pour l'heure détenues par de grandes plateformes, généralement extra européennes (Google, Waze etc...). La capacité des territoires à gérer en propre les données territoriales de mobilité est un élément de leur indépendance ;

(4) **la dimension de la solidarité** : la mobilité est un des secteurs sur lesquels pèsent fortement les inégalités sociales et économiques. Favoriser l'accès à une mobilité durable aux personnes en difficulté est un enjeu de justice sociale et territoriale. La mutualisation des données doit permettre le développement d'une mobilité plus solidaire ;

(5) **la dimension écologique** : la mutualisation des données, en facilitant le partage de la mobilité à travers des services de meilleur qualité, doit permettre de réduire l'impact écologique négatif de la mobilité.

Malgré le contexte difficile de la pandémie, je me réjouis que l'événement ait suscité cet engouement et qu'il se soit déroulé sous le double signe de l'inclusion et de la créativité.

“Inclusion” parce qu'avec une centaine de participants à distance, nous avons fait le pari de ne pas exclure de la réflexion les territoires éloignés de Paris. Nous avons également fait le choix de ne pas restreindre l'événement à une catégorie d'acteurs, étant ainsi fidèle à la dimension multi-partenariale de la coopérative.

“Créativité” parce que le Bureau des mobilités partagées est avant tout un jeu, sérieux certes, mais un jeu. Car c'est dans le jeu que se déploient souvent les formes les plus vives d'intelligence et se tissent les relations les plus complètes entre les participants.

Je remercie l'ensemble des intervenant·e·s, des participant·e·s, des partenaires et l'équipe de Mobicoop qui a rendu possible ce qui, sur le papier, ne l'était sans doute pas !

Exemple d'une aporie liée à la non-mutualisation des données

Matthieu Jacquot, Directeur général de Mobicoop



◀ Mobicoop travaille avec les collectivités ou des groupements de collectivités pour développer la mobilité partagée sur les territoires. Parallèlement, elle opère également une plateforme de covoiturage national sans commission pour le grand public : mobicoop.fr.

Joannie est cheffe de projet à Mobicoop. Elle porte le développement d'un service de mobilité solidaire dans les communautés de communes de la Drôme. Ce projet est financé par l'Etat sur résultats : nous devons prouver par des données que le service de mobilité solidaire est bien rendu.

La mobilité solidaire s'adresse à des publics en situation d'exclusion ou de vulnérabilité, c'est donc un projet porté localement par le Département, dont c'est la compétence. Par contre il n'a pas la compétence pour développer des services de mobilité. Le porteur de projet est la coopérative Mobicoop. Joannie se présente comme salariée de Mobicoop aux acteurs qu'elle rencontre.

L'idée du service de mobilité solidaire est de consulter toutes les offres de transport disponibles pour le trajet de la personne puis de lui adresser le

meilleur itinéraire (transports en commun, covoiturage, conducteur solidaire ou VTC). Les "conducteurs solidaires" sont des personnes qui localement sont prêts à effectuer un trajet bénévolement (indemnité versée) pour accompagner une personne sur un déplacement. Ces conducteurs solidaires sont inscrits par Joannie dans une base de données.

Joannie vérifie également les offres de covoiturage disponibles. Il y a bien sûr les offres de mobicoop.fr la plateforme nationale. Mais également, la Drôme est sur le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes, qui propose une plateforme régionale : Mov'ici (opérée par Mobicoop dans le cadre d'un marché public). Mov'ici ne participe pas directement au projet mais accepte volontiers que Joannie parle de cette plateforme aux acteurs drômois.

Se posent alors plusieurs questions liées aux données des usagers, par exemples :

- Sur quelle base de données les conducteurs solidaires seront-ils enregistrés ?
- A qui "appartiennent" leurs données après le temps du projet drômois (qui a une durée limitée) ?
- Peuvent-elles être transférées ?
- Qu'adviendra-t-il des données et des bénéfices du projet drômois sur la plateforme Mov'ici à l'issue du marché public régional ?

Pour les opérateurs comme les collectivités, chez les acteurs qui perçoivent la mobilité comme un bien commun, les questions liées aux données et à leur propriété ont bien des répercussions très concrètes sur les projets.



Ouverture par les territoires

Loïg Chesnais-Girard,

Président de la Région Bretagne



Dans cette intervention vidéo, Loïg Chesnais-Girard, Président de la Région Bretagne, revient sur les ambitions de sa Région en matière de mobilité. A ce titre il revient sur le rôle essentiel que peut jouer Mobicoop et les acteurs que la coopérative réunit pour aller toujours au plus proche des besoins des usagers, notamment grâce à la plateforme [Ouestgo](#), développée par Mobicoop.

Anne Vignot,

Maire de Besançon et Présidente de la Métropole



Dans son intervention à distance en direct, Anne Vignot, Maire de Besançon et Présidente de la Métropole du Grand Besançon présente les enjeux de mobilité d'un territoire urbain/rural. Pour elle, les données sont concrètement une question d'infrastructures qui doivent être partagées pour garantir l'indépendance de son territoire. Elle invite les acteurs à faire preuve d'intelligence collective sur cette question de la mutualisation des données.

Extraits du jeu “le Bureau des mobilités partagées”

Madeleine Canavesio,

Chargée de la vie coopérative et des partenariats



Le jeu de rôle “le Bureau des mobilités partagées” a été imaginé par Mobicoop afin de permettre aux collectivités et aux acteurs de la mobilité sur les territoires de s'approprier les enjeux sur les données et leur partage. En effet, s'approprier les questions numériques, les questions de formats, de licence, de protection des données, est essentiel pour que les territoires puissent remplir leur mission publique de service à l'usager.

Ainsi, Mobicoop a tenté par ce jeu de permettre à chacun de se glisser dans la peau d'un personnage : usager, expert, enquêteur, pour résoudre en équipe un cas, un problème de mobilité.

Dans chaque équipe, des enquêteurs étaient ainsi chargés d'interroger les experts afin de mieux porter des pistes de solution sur la base du récit de l'usager qui se présentait au Bureau des mobilités partagées avec son problème. L'objectif était bien de mettre en avant les enjeux d'usage, avant de pouvoir adopter une posture plus opérationnelle : quelles peuvent être les pistes, pour nous, opérateurs de mobilité, collectivités, associations, collectifs,

pour mieux organiser le partage de nos données, toujours en poursuivant cet objectif de fournir le meilleur service aux usagers, quel que soit leur quotidien ?

Chacune des 11 équipes participantes - 3 à Paris, 8 en ligne - avait à travailler sur le cas d'un usager, soit Nawel soit Umberto. Ici suit un retour rapide sur ces deux cas et le travail mené par les équipes d'enquêteurs.

Le Cas Nawel, chargée de la mise en place d'une plateforme de mobilité partagée sur son territoire

Dans le jeu proposé, Nawel est une chargée de mission Mobilité au sein de Laval Agglomération. Dans la fiction, l'agglomération décide de développer la mobilité partagée sur son territoire. Nawel se lance donc dans un projet de plateforme de mobilité "tout en un" : l'idée est de relier tous les moyens de transports partagés (transports en commun, autopartage, covoiturage,...) pour les usagers. Elle effectue un grand travail de collecte des données des territoires concernés mais aussi des données nationales, qui proviennent d'acteurs publics et privés... Mais elle se heurte à plusieurs problèmes. D'abord, liés aux données elles-mêmes : formats différents et qualité des données aléatoire. Mais aussi à des problèmes de licence (droits d'utilisation des données) et de garantie de la protection des données. Les freins sont nombreux, mais Nawel aimerait avoir une solution pour agréger l'ensemble des données de mobilité nécessaires à la fourniture d'un service efficace pour les usagers, et qui respecte la réglementation sur la protection des données personnelles (RGPD).

Le travail des équipes d'enquêteurs, après avoir compris le problème de Nawel, a d'abord consisté à délimiter toutes les caractéristiques des données, qui peuvent rendre les données inexploitables ensemble si elles

sont trop différentes. Ainsi le cas de Nawel soulevait plusieurs sujets : le format et la licence des données, mais aussi leur mise à jour, la protection des données personnelles, et enfin les questions plus politiques de la différence d'approche pour les acteurs publics et les acteurs privés, la gouvernance et le financement de la mutualisation des données.

Tout d'abord, "l'expert données" a permis aux enquêteurs de mieux comprendre les différents enjeux et leur imbriquement. Un premier enjeu est celui du format des données : pour la plupart des données, comme celles de la mobilité par exemple, il existe des standards qui permettent à quiconque d'exploiter la donnée standardisée. Mais en réalité ces standards ne sont pas toujours utilisés car ils ne sont pas connus, ou encore que l'acteur qui les produit ne voit pas intérêt à rendre ses données exploitables par d'autres. Même chez les collectivités, qui partagent leurs données en open data, les formats peuvent être disparates. Par son site transport.data.gouv.fr, l'Etat cherche à proposer un point d'accès national des données sur les transports en France aux mêmes formats mais le site reste encore incomplet, et présente des limites concernant la qualité des données.

En effet, il ne suffit pas que les données soient au même format pour pouvoir les traiter ensemble. Les différences de qualité des données sont un autre frein : on parle de la "documentation". Si les données sont mal "documentées", le traitement est impossible, même si le format est standardisé et que la donnée est libre (open data). Il arrive donc de devoir corriger les données ou les homogénéiser pour les rendre exploitables.

Les données sont publiées avec une licence qui décrit les droits d'utilisation de ces données. Si les licences attachées aux données sont différentes, il est compliqué de les traiter ensemble : certaines données pourront alors être diffusées ou modifiées, et d'autres non. Le fait que les données soient disponibles en open data sur une plateforme (licence libre) ne signifie pas que les données sont exploitables (format différent ou défaut de qualité)... Même si c'est un bon début. En effet, les données des services privés sont

difficile à collecter car elles sont souvent jalousement gardées. Ainsi les équipes d'enquêteurs ont tenté d'imaginer des incitations pour encourager ou convaincre les acteurs privés de partager leurs données : prise en charge des coûts techniques de mise en forme des données par exemple... Mais par qui ? Récemment, la loi d'orientation des mobilités (LOM) constraint les acteurs du covoiturage à publier leurs données, à partir d'un certain seuil d'activité (un décret d'application est à venir). Les enquêteurs du Bureau des mobilités partagées ont également proposé d'obliger les acteurs privés à partager leurs données dans le cadre de marchés publics, comme cela se fait déjà par endroits.

Certaines données de mobilité sont des données personnelles et doivent donc être protégées comme le stipule le RGPD européen. Les équipes de jeu imaginent une prestation de conseil de la CNIL pour vérifier que dans le cas de la mutualisation des données, les données personnelles sont bien protégées. Comme le rappelle Valérie Peugeot, commissaire à la CNIL dans la table-ronde suivante, il s'agit surtout de permettre l'exercice d'un consentement libre et éclairé de la part de l'utilisateur.

Les autres données, liées aux usages (moyen de transport, prix) ou géographiques (itinéraires, coordonnées des aires de covoiturage) doivent être mises à jour : même si elles changent peu souvent, leur mise à jour est indispensable pour continuer d'être pertinentes pour l'usager. Cette mise à jour nécessite une interface (API) qui prend en charge la diffusion automatique.

Finalement, le cas de Nawel, en apportant la nécessité d'une certaine harmonisation des données et donc d'une mutualisation de la réflexion et des coûts éventuels. Cela pose d'importantes questions de gouvernance : qui finance le projet ? Qui le pilote ? Plusieurs équipes qui ont joué le 17 septembre imaginent des "partenariats" d'acteurs publics et privés pour ce travail de mutualisation, avec parfois une idée d'une collectivité en cheffe de file. L'idée d'une autorité unique de transport dont le travail serait

l'harmonisation est également apportée. Finalement, c'est bien à propos de ce "partenariat" d'acteurs que les questions se posent selon nous autour de la mutualisation des données de mobilité. C'est notre sujet : quelle structure peut porter un tel projet, avec quelle gouvernance et quel mode de financement ?

Le cas de Umberto, homme sans voiture et cherchant à organiser un trajet professionnel hors de sa région

Le "cas Umberto" présenté par le Bureau des mobilités partagées était celui d'un professionnel à Angoulême, employé dans une branche locale d'une entreprise basée à Clermont-Ferrand. Sans voiture, il doit se rendre à Clermont-Ferrand pour une réunion au siège. Le train relie mal les deux villes. Il connaît le covoiturage car il l'utilise régulièrement autour de chez lui, grâce à une plateforme de covoiturage régionale. Mais précisément : la plateforme est régionale et ne référence donc pas de trajet pour Clermont-Ferrand. Il trouve par contre un trajet Angoulême-Clermont-Ferrand sur une plateforme nationale mais cela nécessite de créer un compte utilisateur, pour Umberto qui n'est pas à l'aise avec le numérique. De plus, la plateforme nationale ne référence pas l'aire de covoiturage idéale pour un rendez-vous, car accessible en transports en commun. La plateforme nationale ne permet ni à la conductrice de se rendre facilement à l'aire de covoiturage proposée par Umberto, ni à Umberto de savoir comment aller en transports en commun à un autre rendez-vous fixé par la conductrice. Umberto souhaiterait pouvoir faire son voyage à partir de la plateforme de covoiturage régionale qu'il utilise habituellement au départ de son aire de covoiturage.

Le cas est complexe et imbrique plusieurs problématiques, que le travail des équipes a permis d'identifier. Les pistes de solutions imaginées sont donc complémentaires :

D'abord, les équipes ont relevé la question de l'interopérabilité entre les plateformes, c'est à dire le traitement des données d'une plateforme par une autre. La multiplication des plateformes de covoiturage n'est pas positive, sauf si elles sont à minima interopérables. En effet, quel est le sens, pour un service collaboratif basé sur la recherche d'une masse critique d'offres pour satisfaire les demandes, de répartir et diffuser les offres sur des plateformes différentes ? Pour permettre l'interopérabilité, une interface de communication (API) entre les données des plateformes doit être construite. L'usage d'un standard d'échange de données commun aux plateformes est également un pré-requis.

L'enquête auprès des experts a permis de préciser les différentes formes que pourrait prendre l'interopérabilité : une interopérabilité pourrait permettre l'affichage des annonces de covoiturage d'une plateforme sur une autre par exemple (ce qui nécessite un standard de données commun et une API), ou bien on peut aller vers une idée de centralisation des données sur une plateforme tiers, qui regroupe les données (les annonces par exemple) des autres plateformes. Dans ce cas se pose la question de quel(s) opérateur(s) ont accès à la page d'administration : un tiers ? Tous ? Dans leur carnet d'enquête, les équipes de jeu ont préféré l'une ou l'autre des solutions.

Également, il a bien été noté que l'interopérabilité peut être plus ou moins "intégrée" : d'un simple partage des annonces, on peut aller vers la volonté d'avoir un canal unique d'information, réservation, paiement. Pour cela, il s'agit cependant de s'assurer que le RGPD soit respecté, afin de garantir la protection des données personnelles des usagers (profil utilisateur, adresse email, adresses des trajets quotidiens, etc.). A titre d'exemple, afin de lever le frein qui consiste, pour beaucoup d'usagers dont Umberto, au recul devant la nécessité de créer un compte utilisateur sur des plateformes multiples, les équipes ont imaginé un identifiant unique mobilité type France Connect pour se connecter à toutes les plateformes. Une équipe soulevait les questions suivantes à ce sujet : qui est juridiquement porteur, pour répondre à la

question de la confiance des usagers sur la protection de leurs données ?
Quel modèle économique pour que les plateformes acceptent d'être connectées par ce système ?

Le cas de Umberto soulevait aussi la question de l'intermodalité, notamment la liaison entre les transports en commun et le covoiturage. En effet, au niveau local, régional par exemple, les deux sont en général bien reliés. Dans le cas de Umberto, la plateforme de covoiturage régionale a organisé l'installation des aires de covoiturage sur des lieux accessibles en transport en commun. Mais ces lieux de rendez-vous sont rarement référencés sur les plateformes nationales. En effet cela nécessite de collecter les données et qu'elles soient exploitables (format identique, qualité de la documentation de la donnée). Il s'agit alors de chercher à faire utiliser des données publiques à des acteurs privés.

Selon quelques enquêteurs, c'est aussi à l'entreprise de Umberto de l'aider à venir au siège de son entreprise : forfait employeur, "conciergerie" organisée par l'entreprise pour chercher les solutions de mobilité, ou même "communauté" de covoiturage...

Enfin, une des équipes de jeu a voulu aller plus loin dans la réflexion autour de la diffusion de la pratique du covoiturage : au fond, la question est celle de la masse critique, et il y a "un manque de données" : ce sont tous les trajets qui sont effectués mais non déclarés sur la plateforme. A ce sujet, il s'agirait de communiquer massivement sur la nécessité de publier chaque trajet que l'on effectue "à vide", même court...

Finalement, le cas d'Umberto permet de bien voir qu'à une solution technique qui permet par exemple la mutualisation des données, il est essentiel d'associer une réflexion sur le parcours de l'usager. Le jeu a en effet été l'occasion de rappeler que c'est parfois ce qu'on appelle la fracture numérique qui fait blocage. C'est pourquoi Mobicoop, qui développe un service de mobilité solidaire, prend en compte ce paramètre en organisant

une centrale téléphonique en plus d'une plateforme internet ([en savoir plus](#)). En effet, accompagner, animer, faciliter l'usage des plateformes numériques et le changement de paradigme vers la mobilité partagée est nécessaire si l'on veut vraiment parler de bien commun.

Le jeu

Le Jeu le Bureau des mobilités partagées et les cas de Nawel et Umberto ont été imaginés par Mobicoop spécialement pour l'événement du 17 septembre 2020. Cependant nous rendons accessible les éléments du jeu en licence Creative Commons CC BY-SA 4.0 sur le lien ci-dessous. Chaque collectivité ou organisme peut ainsi se l'approprier pour y rejouer avec ses équipes. Envoyez-nous des photos et des retours !

→ Pour revoir les éléments du jeu, [cliquez ici](#).



Table-ronde

La table-ronde qui a suivi le jeu de rôle a réuni Fatima Bellaredj, déléguée générale de la Confédération générale des Scop, Kévin Faure, conseiller départemental du Finistère et délégué au numérique, Nicolas Marescaux, directeur adjoint de la Direction réponses besoins sociétaires et innovation (DRBSI), et enfin Valérie Peugeot, Commissaire à la CNIL et chercheuse (Orange Lab).



Fatima Bellaredj

Confédération générale des Scop, Déléguée générale

Experte du secteur coopératif qu'elle défend depuis 20 ans, Fatima Bellaredj est Déléguée générale de la CG Scop, au sein de laquelle elle a initié une réflexion sur les impacts des grandes plateformes numériques.



Kévin Faure

Conseiller départemental Finistère, délégué au Numérique

Fin connaisseur des enjeux territoriaux du numérique, Kévin Faure est élu au Conseil départemental du Finistère. Il siège au Conseil d'administration de Mobicoop au titre de représentant du Cercle des Territoires.



Nicolas Marescaux

Macif, Direction Réponses Besoins Sociétaires et Innovation

Nicolas Marescaux est notamment référent Macif de la mission gouvernementale sur le numérique avec les grands groupes et anime la Communauté d'Intérêt sur le Véhicule Autonome au sein du Movin'On Lab.



Valérie Peugeot

Commissaire CNIL, Digital studies Orange Lab

Pionnière dans l'analyse des enjeux sociaux et politiques du numérique, ex Vice Présidente du Conseil national du numérique, Commissaire à la CNIL, fondatrice et Présidente de Vecam.

Avec à l'animation Olivier Sarrat, salarié de la coopérative et responsable des questions logicielles et du développement de Mobicoop Platform, les quatre intervenants ont échangé sur la base des questions du public. Les participants - à Paris et en ligne - étaient particulièrement mobilisés grâce au jeu qui a précédé et aux problématiques très concrètement rencontrées.



Olivier Sarrat, animateur de la table-ronde

Mobicoop Platform

Expert de l'animation de communautés open-source et de la gestion de projets complexes, Olivier est en charge de Mobicoop Platform, y compris sur son volet "données".

→ **La valeur d'usage des données**

Tout d'abord, la table-ronde a permis de rappeler un élément essentiel au débat sur la mutualisation des données. A celui ou celle qui penserait que mutualiser ses données avec d'autres, c'est perdre de la valeur, on répondra : quelle valeur ? Valérie Peugeot a ainsi rappelé que si l'on a tendance à présenter les données comme le pétrole du XXIème siècle, c'est en confondre la valeur monétaire et la valeur d'usage. Ainsi, si la donnée peut être monétisée, vendue, achetée, elle sert selon V. Peugeot le plus souvent à gagner en productivité. C'est un premier frein au partage qui est donc levé d'emblée : le partage des données ne présente pas une perte monétaire.

Nicolas Marescaux relève de son côté les éléments essentiels d'un outil ou d'une application pour être utilisé : la valeur proposée doit être convaincante, la donnée doit être protégée, et le modèle économique nécessite un cadre réglementaire et technologique propice à son épanouissement. Une autre manière de décrire le besoin de l'usager lorsqu'il s'agit d'outil numérique est résumée dans l'acronyme PERES qu'il cite : pratique, économique, rapide, écologique et sûr. En prenant pour acquis que le partage de la donnée - avec les précautions nécessaires - favorise donc la productivité, l'efficacité, la pertinence d'un outil numérique, on peut donc assurer que le partage de données permettrait donc de fournir un service plus apprécié par l'usager.

→ **Les risques et le devoir de pédagogie sur la donnée**

Le partage des données déclenche cependant les craintes des usagers eux-mêmes parfois : la collecte et l'usage abusif que font certaines sociétés des données personnelles de leurs usagers sont régulièrement décriés, et cela mène jusqu'au boycott de certains outils. Comment alors, parler de partage de données sans déclencher ces vives réactions - toutes légitimes, quand il s'agit de vente de données personnelles ou d'utilisation à des fins publicitaires par exemple ? La réglementation européenne a, à ce sujet, déjà

lancé une régulation sur tout le territoire de l'Union européenne, par le Règlement général sur la protection des données (RGPD) en 2018. Il a pour objectifs de renforcer les droits des personnes, responsabiliser les acteurs traitant des données, et crédibiliser la régulation. Ainsi, l'ensemble des intervenants sont revenus sur la nécessité de pédagogie et d'accompagnement, des usagers d'une part mais également des territoires et des élus, sur les questions des données et du numérique, qui sous-tendent des enjeux qui prennent tout à fait place dans la réalité. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) se fixe d'ailleurs l'objectif de permettre que le consentement de l'usager exprimé sur le web pour l'utilisation de ses données soit libre et éclairé, notamment par un travail d'éclairage sur les finalités du traitement de ses données. V. Peugeot a également rappelé que des données personnelles peuvent parfois être pseudonymisées ou anonymisées sans altérer son intérêt. Par exemple, pour définir l'emplacement d'une aire de covoiturage, une collectivité peut être aidée par des données récoltées à propos des trajets réalisés par les conducteurs, sans toutefois avoir besoin de leur nom, prénom.

→ **Avantages de la mutualisation**

Partant de ces bases – la valeur d'usage de la donnée et l'importance d'un cadre réglementaire et pédagogique pour son partage –, des avantages à la mutualisation des données ont été avancés. Premièrement, elle permet à des acteurs de former un collectif pour s'opposer plus efficacement aux gros acteurs, GAFA notamment (acronyme pour Google, Apple, Facebook, Amazon). Deuxièmement, le mot-même de "mutualisation" sous-entend réduction des coûts grâce à un partage des investissements, ce qui présente un avantage conséquent, notamment pour des investissements qui peuvent être lourds (infrastructures). En effet, la mutualisation ne doit pas être abordée que sous l'angle des données, mais aussi des infrastructures, serveurs, logiciels. Ce sujet avait d'ailleurs été évoqué par Anne Vignot, Maire de Besançon en introduction, qui soulevait le manque d'infrastructures

numériques pour certains territoires, pourtant indispensables pour une indépendance des territoires sur ces sujets. Cela présente également l'avantage de limiter les impacts environnementaux négatifs : le stockage fait de la donnée une grosse consommatrice d'énergie. Un troisième avantage présenté par V. Peugeot est celui de rendre possible des traitements non possibles autrement – on peut par exemple avoir une donnée de géolocalisation qui ne sert à (presque) rien si elle n'est pas mise en lien avec un calculateur d'itinéraires. Dans ce cas là, "c'est le partage qui crée la valeur" précise N. Marescaux. Enfin, et cela se concrétise de manière très visible dans le covoiturage par exemple, la mutualisation des données est parfois indispensable pour développer des services qui nécessitent une certaine "masse critique" de données pour atteindre leur objectif (dans le cas du covoiturage, trouver un équilibre entre demandes et offres de covoiturage).

→ **De qui est-ce le rôle ? Quelle est la bonne échelle ?**

De tout cela, les participants à la première édition du "Bureau des mobilités partagées" étaient plutôt convaincus, et leur intérêt pour la mutualisation des données était bien la raison de leur présence. Une question est donc revenue : de qui est-ce le rôle finalement ? Quelle est la bonne échelle pour lancer un processus de mutualisation ? Chacun des intervenants avait sa réponse, complémentaire des autres. Kevin Faure, conseiller départemental du département du Finistère a ainsi présenté le projet Ouestgo. Ouestgo est une plateforme de covoiturage lancée par, au départ, une dizaine de collectivités de l'ouest, et qui en regroupe aujourd'hui 77. A ce titre, Ouestgo est un formidable exemple de mutualisation des moyens, des investissements, des énergies. Pour K. Faure, c'est la responsabilité de l'élu que de créer des projets de bien commun. C'est aussi ce qui a poussé le collectif de Ouestgo à faire le choix de l'open source et de s'engager sur le plan du covoiturage solidaire, à destination des publics en situation d'exclusion.

Dans le public et à la table d'intervenants par la voix de V. Peugeot, on salue aussi les dynamiques ascendantes : collectifs de citoyens ou développeurs informatiques dont la mobilisation finit par inspirer d'autres acteurs, voire l'Etat et le législateur. La discussion a esquissé les cas de réussite, mais on a également questionné, en fond, la capacité des acteurs isolés à parvenir à faire du "lobbying positif" pour influencer dirigeants et régulateur...

Parce que la table-ronde était regardée en direct depuis la Belgique et le Québec, on a aussi pris du recul : l'enjeu est européen, comme le RGPD l'a notamment montré. Les hébergeurs de données peuvent être choisis en Europe. Toutes les bonnes pratiques auraient sans nul doute un intérêt à être échangées entre réseaux de l'Europe, voire même les investissements... L'enjeu européen se pose notamment parce qu'une des questions principales est : comment articuler de la bonne manière les différentes échelles pour faire face à des géants, comme l'a rappelé en conclusion Bastien Sibille, président de Mobicoop.

Fatima Bellaredj est également intervenue pour dire que si le besoin d'un régulateur est clair, il est essentiel pour l'objectif d'intérêt général que le travail intègre l'ensemble des parties prenantes. Pour Nicole Alix, présidente de la Coop des Communs, une question se pose autour du "régulateur" : quel doit-il être, surtout si on envisage les données comme des "biens communs" ? Doivent-elles être régulées par une autorité de mobilité ou par une autorité qui régit un "marché des données" ?

➔ Qui est bien placé pour la mutualisation ? Les SCIC !

La déléguée générale de la Confédération générale des Scop qui porte la parole des Scop (sociétés coopératives de production) et des SCIC (sociétés coopératives d'intérêt collectif) auprès des pouvoirs publics, a clairement lié mutualisation et SCIC grâce à leur objectif partagé : le bien commun. Elle a

rappelé dès son introduction que le point fort d'une SCIC pour le bien commun est son multisociétariat. En effet, l'originalité du statut créé en 2001 sur la base de l'héritage coopératif du XIXème siècle est de pouvoir associer autour du même projet des acteurs multiples : salariés, bénévoles, usagers, collectivités, entreprises, associations, etc. Le statut, outre ses valeurs associées de partage du pouvoir, de soutenabilité et d'ancrage territorial, semble donc une forme pertinente de regroupement pour une mutualisation de données numériques.

K. Faure qui représentait le projet Ouestgo, aujourd'hui construit avec Mobicoop, et dont le syndicat mixte interlocuteur Mégalis Bretagne a souscrit au capital de la SCIC en juillet 2019, a partagé :

“Lorsque des collectivités se fédèrent pour créer une plateforme de covoiturage sans commission, c'est apporter une réponse aux usagers, j'ai presque envie de dire : cette plateforme constitue une sorte de service public de mobilité.”

Alors que le débat a aussi permis d'exprimer le besoin de recueillir les besoins des usagers, des habitants d'un territoire, comme condition pour construire le bien commun, la SCIC les associe à son capital, à ses décisions sur le principe 1 personne = 1 voix. Condition également essentielle, sans doute, à la réelle transformation des usages dans le domaine de la mobilité : quoi de mieux pour s'informer, se former, se transformer sur un sujet que d'en avoir la responsabilité partagée avec d'autres ? Dans la SCIC, les utilisateurs peuvent entrer dans la coopérative et peuvent ainsi porter la voix de l'usage réel, sans oublier le sujet de la protection des données. Sans compter le travail important d'animation réalisé par Mobicoop et Ouestgo : partager sa mobilité est avant tout un changement de comportement à accompagner, plus qu'un simple problème technique.

Conclusion

Trebor Scholz,

*Directeur du Consortium du Coopérativisme de plateforme
(New York City)*



Trebor Scholz est le fondateur du Consortium du coopérativisme de plateforme (PCC) et directeur de l’Institut pour l’économie digitale coopérative à la New School de New York. Pour l’événement, il a décrit en vidéo sa vision des plateformes coopératives : “Imaginez un Uber appartenant à ses conducteurs”. Voici la définition plus formelle qu’il en donne ensuite :

“Les plateformes coopératives utilisent un site web, une application mobile, ou un protocole pour vendre des biens ou des services. Ces entreprises reposent sur une gouvernance démocratique et une propriété partagée par les employés et les utilisateurs de la plateforme.”

Selon lui, des questions concernant les données de ces plateformes se posent au niveau international (le consortium a relevé plus de 500 projets répartis dans 34 pays dans des secteurs très variés - soin, déchets, enseignement, mobilité, ... -) : **comment faire passer ce modèle d'entreprise coopérative à l'échelle ? Comment amener une propriété coopérative aux infrastructures digitales, et par conséquent aux données ?**

C'est de cette manière qu'il en vient à proposer **une définition d'une coopérative de données** :

Les coopératives de données traitent les risques liés aux données et les questions de gouvernance, tout en exploitant et en optimisant les opportunités collectives.

Elles sont la propriété de leurs membres, qui peuvent être nombreux et qui sont répartis sur un territoire donné.

Elles offrent une forme de gouvernance ascendante et plus représentative des intérêts locaux que des formes de gouvernances plus courantes.

Cela permet de tirer parti des données et des infrastructures digitales pour atteindre des objectifs collectifs.

Les coopératives de données peuvent limiter ou moduler la collecte des données afin de créer de la valeur pour leurs membres.

Les recettes peuvent être distribuées à des projets qui accélèrent les changements sociaux, par exemple en finançant la recherche publique.

Les coopératives de données offrent plus de dignité au travail et une rémunération équitable.

Les avantages de ce modèle sont, selon lui :

→ **Le service est pensé pour la communauté plutôt que pour les actionnaires.** Les coopératives de données peuvent faire des choses que les startups classiques ne peuvent pas : elles peuvent restreindre la collecte de données dans les domaines d'application où des communautés réelles ne voient aucun avantage évident.

- **Les coopératives peuvent s'enrichir mutuellement tout en conservant leurs objectifs propres.** Les coopératives de données peuvent aider les autres coopératives, car elles peuvent se partager les données dans le cadre de réseaux métiers par exemple. Au sein d'un réseau décentralisé de coopératives, chaque coopérative peut décider d'elle-même comment utiliser les données, si elle souhaite les partager à des infrastructures collectives - choisir sa méthode, définir son agenda, cibler les données à collecter pour enrichir sa propre communauté. Elle pourrait même devenir pro-active dans le champ des données et devenir ainsi créatrice et fournisseur de données.
- **Le renforcement et le développement de ces coopératives permettrait de s'extraire des GAFA par la force du nombre.**
L'économie numérique permet à ces coopératives de se développer d'une façon qui était inenvisageable auparavant. Ce modèle peut permettre à des réseaux entiers de se mettre à l'abri des GAFA et des autres monopoles.

Pour finir, il cite quelques exemples de coopératives de données :
MIDATA.coop (recherche médicale et études cliniques), Datavest (conseil technologique et numérique), HealthBank (soins médicaux).

Olivia Grégoire,

Secrétaire d'Etat à l'économie sociale, solidaire et responsable

La secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'économie sociale, solidaire et responsable Olivia Grégoire s'est exprimée en conclusion de notre événement. Dans ces deux vidéos, découvrez des extraits de sa prise de parole :

[Dans ce premier extrait](#), la secrétaire d'Etat exprime tout son soutien aux Sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC), qui sont pour elle le meilleur exemple d'un travail pour l'intérêt général associant toutes les parties prenantes jusque dans sa gouvernance.



[Dans ce deuxième extrait](#), Olivia Grégoire présente Mobicoop comme modèle : par son choix d'être une coopérative qui s'appuie sur le local en faisant des collectivités territoriales les acteurs centraux de la mobilité partagée, elle fait primer l'intérêt général.

Remerciements

Ce moment de réflexion autour de la mutualisation des données de mobilité était destiné aux collectivités territoriales proches de la coopérative. Il a été pensé pour elles et réalisé avec elles.

Il n'aurait néanmoins pas pu avoir lieu sans la contribution active de nos partenaires, que nous voulons remercier pour leur engagement. Dans le secteur de la mobilité, nous avons pu compter sur le soutien du **Laboratoire de la Mobilité Inclusive**, de la **Fabrique des Mobilités**, de l'**Ademe** et de **France Mobilités** ; dans le secteur de l'économie sociale et solidaire sur celui de la **Macif**, du **Labo de l'ESS**, de la **CG Scop**, du **Crédit Coopératif**, de la **Coop des communs**. Nous avons également une pensée spéciale pour nos amis qui nous ont suivi depuis le Québec par le relais du **TISS**.

Dans le secteur du numérique, nous remercions la **FIN** et la **Mednum**. Sur le plan des territoires, nous adressons un remerciement particulier à l'**Association des Maires Ruraux de France** (AMRF), au **Réseau des Collectivités Territoriales pour une Economie solidaire** (RTES), à l'ensemble des collectivités territoriales de l'Ouest impliquées dans le projet **Ouestgo** ainsi qu'au **Syndicat Mixte Mégalis Bretagne**.

Nous remercions également les intervenants de la table ronde, **Fatima Bellaredj**, **Kévin Faure**, **Nicolas Marescaux**, **Valérie Peugeot**, ainsi que **Trebor Scholz** et **Olivia Grégoire** pour leurs paroles conclusives et **Loïg Chesnais-Girard** et **Anne Vignot** pour leur contribution à l'ouverture de l'événement.

Cet événement n'aurait pas été possible sans la formidable équipe de Mobicoop. La qualité du travail en amont, pendant et en aval de **Madeleine Canavesio**, **Marion Deton**, **Charlotte Catrou** et **Olivier Sarrat** a rendu ce moment possible : merci à elles et à eux !

Merci enfin aux **Canaux** pour leur accueil, à **Stardust** pour la retransmission vidéo et **Pierre Trendel** pour son aide à la conception du jeu.



Synthèse réalisée par mobicoop