

**INITIATION D'UN GROUPE  
DE TRAVAIL SUR LE THÈME  
« MOBILITÉ ET ÉCONOMIE  
DE LA FONCTIONNALITÉ ».**

► Patrice VUIDEL, *Atemis*

## ► SÉANCE DU 13 NOVEMBRE 2013

### MOBILITÉ ET ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ p.3

- Être mobile p.3
- Mobilité et économie de la fonctionnalité p.3
- Quels sont les contours de la solution de mobilité ? p.4
- Quels opérateurs pour cette solution de mobilité ? p.4
- Quelle performance pour la solution de mobilité ? p.5
- Quelle identification des effets utiles, quelle réduction des externalités négatives ? p.5
- Quelle création et répartition de la valeur ? p.6

### ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS p.7

- Une nécessité de bien définir le terme mobilité et son périmètre p.7
- La mobilité durable re-interroge notre modèle de développement p.8
- Une nécessité de poursuivre l'identification et l'évaluation des externalités positives et négatives p.8
- La gouvernance du système de mobilité : les collectivités locales comme acteur clef ? p.9
- Des questions sur la production et la répartition de la valeur p.9

## ► PARTICIPANTS À LA SÉANCE

Nadia BENQUE (Atemis) • Laurent BARELIER (Chronos) • Sébastien BOUCQ (Stratégreen) • Olivier CAMBLAIN • Ana CHARBONNEAU (PAJ) • Claire-Anne DAVID-LECOURT (département développement durable, CDC) • Sandrine DE BORAS (laboratoire des mobilités Transdev) • Brian DEMAS (PAJ) • Romain DEMISSY (Atemis) • Christian DU TERTRE (Atemis, Université Paris 7 Ladyss) • Renaud DU TERTRE (économiste Université Paris 7) • Philippe JURY (CIRIDD) • Jean-Louis LABEYRIE (SCET) • Philippe LABRO (atelier énergie et territoires EDF) • Laurent LAMY • Simon LEDEZ (Réseau Alliances) • Pierre Yves LEDISLOQUER (PAJ) • Dominique LHERMITTE (APHP) • Sacco LIEVENS • Jean-Paul LOMBEZ (Maceo) • Loïc LORENZINI (Epicéa) • Stanislas NOSPERGER (EDF) • Bernard PERRET (Ministère de l'écologie) • Claire PERRIER • Graziella RAGAZZI • Alice RAVANELLO • Axelle SAPY (réseau Alliances) • Osmar TOMAZ • Guillaume TOULORGE • Patrice VUIDEL (Atemis)

# MOBILITÉ ET ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ

Patrice VUIDEL, *Atemis*

## ÊTRE MOBILE

« Être mobile » recouvre différentes dimensions : d'aménagement de l'espace, de déplacement, de mobilisation de ressources, et même d'alternatives à la mobilité.

Les différentes fonctions (habitat, travail, loisirs, commerce etc.) n'étant pas nécessairement dans les mêmes lieux, des déplacements spatiaux sont nécessaires pour passer de l'une à l'autre. La mobilité porte également une dimension sociale. Vincent Kaufmann définit la mobilité comme « un déplacement impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système »<sup>1</sup>. Ainsi, lors d'un trajet domicile-travail, je peux passer du statut de parent à celui de salarié. Ces déplacements mobilisent des ressources : la mobilité est un apprentissage. Ils peuvent par ailleurs être vécus comme un temps en propre, et pas seulement par défaut.

Enfin, une dimension nouvelle apparaît qui questionne la mobilité : la possibilité d'accéder à distance : alternatives à la mobilité ou complémentarité dans une solution « mobilité ».

### La mobilité porte des enjeux spatiaux, environnementaux et sociaux.

L'aménagement durable du territoire, qui intègre la mobilité, vise à lutter contre l'étalement urbain, à promouvoir les moyens modaux pertinents entre métropoles, villes moyennes et campagnes afin de diminuer les impacts environnementaux des déplacements (pollution, émissions de Gaz à effet de serre -GES- consommation d'énergie et ressources) tout en préservant l'équité sociale du droit à se déplacer en confort pour tous.

### « Mobilité durable », les orientations partagées par les acteurs locaux

Certaines orientations en matière d'aménagements urbains durables font aujourd'hui consensus, à savoir :

- Favoriser proximité, qualité et mixité dans les aménagements à l'échelle du quartier (ville dense ou intense, mixité des fonctions et usages (commerce, service, résidentiel, tertiaire) et des populations (jeunes, actifs, retraités, catégories sociales diversifiées etc.) afin d'éviter les besoins contraints en mobilité.
- Rééquilibrer les différents modes de déplacement des personnes et des biens au profit des modes actifs (marche, vélo), des moyens mutualisés (transports en commun, covoiturage, autopartage). Un des leviers identifiés par les pouvoirs publics étant la régulation par le stationnement des voitures individuelles. Les politiques à venir sont le développement de la marchabilité et le traitement des flux banlieues à banlieues et périurbains.

Promouvoir des formes de mobilité durable pour les usagers signifie principalement pour les acteurs locaux de créer les conditions d'une intégration des offres de mobilité (intermodalité entre réseaux, services communs) et de favoriser les modes responsables et peu onéreux sur leurs créneaux de pertinence. Une dimension émergente dans les politiques publiques consiste à éviter/ limiter les déplacements contraints via un accès à distance (télétravail, télé-services).

## MOBILITÉ ET ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ

L'Économie de la Fonctionnalité consiste à produire une solution intégrée de biens et de services, basée sur la vente d'une performance d'usage, permettant de prendre en compte les externalités sociales et environnementales.

<sup>1</sup> *Les paradoxes de la mobilité*. Vincent KAUFMANN, collection *Le savoir suisse*.

Le rapprochement des deux notions (mobilité et économie de la fonctionnalité) nous invite à la production d'une solution intégrée de biens et services permettant une mobilité performante au regard des usages, intégrant dans sa mise en place la gestion d'externalités environnementales et sociales dans une double dynamique : d'un côté, la réduction d'externalités négatives (réduction des GES, de la pollution, du stress, des accidents, de la pression sur les écosystèmes), d'un autre l'augmentation d'externalités positives (valeur servicielle de la solution mobilité augmentée, meilleure articulation vie personnelle / professionnelle, accès à des nouvelles aménités, etc.).

Partant de cette proposition, nous identifions 5 questions que nous présentons ci-après et qui pourraient être instruites collectivement dans le cadre d'un atelier.

## QUELS SONT LES CONTOURS DE LA SOLUTION DE MOBILITÉ ?

Les contours de la solution pourraient être matérialisés par :

- Une multiplicité de modes de déplacement des personnes et leur interopérabilité,
- Une intégration aux aménagements urbains (prise en compte de la morphologie du territoire, mise en place de services (ex : parking vélo),
- Une intégration informationnelle (information complète tous modes de déplacements, en temps réel; information reliée aux motifs de la mobilité) et « tarifaire » (un badge pour tous les modes)
- Un accompagnement des personnes (réapprentissage du vélo, orientation dans les transports en commun, oser le covoiturage) et une réorientation vers des modes plus pertinents (en terme de développement durable).
- Une prise en compte de l'objet du déplacement de façon à limiter les déplacements contraints. Par exemple, un tiers lieux peut permettre de travailler de façon temporaire en cas de difficulté dans le déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

La délégation de service public de Lille métropole illustre bien l'orientation de certains territoires à penser et mettre en œuvre des solutions intégrées.

Cette solution proposée entraînant dans son sillage des questions d'une part sur la légitimité, la complémentarité ou la concurrence des composantes de la solution, des opérateurs. D'autre part sur les échelles d'action et leur intégration<sup>2</sup>.

## QUELS OPÉRATEURS POUR CETTE SOLUTION DE MOBILITÉ ?

Les opérateurs « classiques » qui gèrent les réseaux de transport élargissent aujourd'hui leurs activités (gestion de la multimodalité) et intègrent de nouvelles dimensions (information). Ils sont rejoints par de nouveaux opérateurs orientés « services à la mobilité » qui offrent des moyens mutualisés (vélos, voitures, plates-formes de mise en relation, etc.) ou orientés « mobilité évitée » (espaces de coworking / travail partagé). Parmi eux des opérateurs associatifs issus de la société civile, maintenant reconnus par les collectivités territoriales.

Enfin, les bénéficiaires ou les usagers deviennent partie intégrante de la solution de mobilité et de sa performance : leurs véhicules personnels sont utilisés pour développer du covoiturage ; Certains louent leur voiture entre particuliers.

Par exemple, le Mobility Lab de Veolia Transdev<sup>3</sup> avait imaginé, une réponse adaptée à l'évolution d'une délégation de service public intégrant des villages périphériques à l'agglomération. Celle-ci reposait en partie sur le développement d'un service de covoiturage organisé, complété par un dispositif de covoiturage spontané (je vais à une borne identifiée, muni d'un signe distinctif, ce qui permet aux véhicules qui passent de savoir que je cherche un covoitureur), avec possibilité d'activer un service de transport à la demande en recours.

<sup>2</sup> Voir le compte-rendu de la séance du Club du 20 mars 2013 sur les formes de contractualisation : agir à l'échelle d'un écoquartier ne peut pas se penser sans développer des solutions à l'échelle de la ville ou l'agglomération.

<sup>3</sup> Voir la présentation faite lors de la séance du Club du 25 mai 2011.

Ce dispositif impliquant l'adhésion des covoitureurs à une Charte, la mise à disposition d'un kit, l'animation de la communauté et la recherche de contributions pour les participants (accès facilité à des places de parking réservées en centre ville ?).

### QUELLE PERFORMANCE POUR LA SOLUTION DE MOBILITÉ ?

L'enjeu est de passer d'une offre de déplacement « en silo » où chaque mode produit de la mobilité de façon distincte, les modes les uns à côté des autres à une offre de mobilité intégrée, associant pour ce faire une diversité d'opérateurs travaillant en commun.

Dans ce cadre, les dimensions « classiques » de la performance : qualité, productivité et rentabilité sont questionnée.

Les activités de service encouragent le déploiement d'une dynamique de coproduction entre prestataires et bénéficiaires. Le travail ne se limite pas aux coopérations entre pairs au sein d'un collectif et à la coopération verticale au sein de la ligne hiérarchique, mais s'étend à une coopération transverse c'est-à-dire à une coopération engageant les salariés de l'organisation productive et les bénéficiaires du service (par exemple, la régularité d'une ligne de bus dépend en partie du comportement des utilisateurs de celui-ci). De la qualité de cette coopération, de la qualité de la relation qui va s'instaurer entre ces deux types d'acteurs, vont dépendre la qualité du service et l'importance des gains (ou des pertes) de productivité.

Le modèle n'est donc plus linéaire et la qualité est plus difficilement stabilisable.

La productivité est elle définie par les ressources mobilisées par unité produite. Sur quels déterminants chercher à asseoir celle-ci ? Sur des logiques industrielles (intensification du travail, économies d'échelle) ou servicielles (flexibilité, économies d'adoption, intégration de connaissances) ?

Enfin, la rentabilité doit-elle être vue comme un résultat ou une donnée d'entrée ? Les incertitudes sur les moyens à mobiliser et sur les résultats en terme de qualité rendent celle-ci moins prévisible.

On peut ajouter, dans une dynamique servicielle, l'intérêt d'intégrer dans les dimensions de la performance la réflexivité (c'est à dire les effets générés par l'activité sur les ressources internes, notamment les salariés) ainsi que les externalités (les effets sur les ressources externes).

Dans une solution de mobilité, de multiples dimensions vont jouer dans la performance : la qualité des réseaux de transport, des voiries, l'accès à l'information, l'accessibilité cognitive, tarifaire, l'adaptation de l'offre adaptée aux besoins des usagers. L'intégration de ces dimensions dans une solution globale est la condition de la performance. Ce qui implique que la défaillance d'une des dimensions impacte l'ensemble de la solution et de sa performance.

### QUELLE IDENTIFICATION DES EFFETS UTILES, QUELLE RÉDUCTION DES EXTERNALITÉS NÉGATIVES ?

Nous l'avons abordé, l'évolution vers des formes de mobilité durable concentre de nombreuses attentes, tant environnementales (réduction des consommations des ressources, des émissions de polluants, du bruit, etc.) que sociales (faciliter l'accès à l'emploi, développer l'autonomie des personnes, etc.).

Ces attentes viennent à la fois des collectivités (meilleur accès à des équipements, liens entre quartiers, villes, accès aux pôles d'emplois, réduction des nuisances), des entreprises (qui veulent être accessibles des salariés, des clients, favoriser la performance des salariés, posséder une logistique performante, responsable et peu coûteuse), des usagers eux-mêmes, qui souhaitent notamment augmenter la valeur servicielle liée à la mobilité (pouvoir se reposer, travailler, découvrir, régler des questions de vie quotidienne, améliorer sa santé etc.).

## Comment passer des attentes aux demandes ?

Quelles sont les demandes explicitement faites aux opérateurs de mobilité ? Par qui ? Quels objectifs leurs assignés ? Quelles contreparties leurs sont offertes ? Quelle mesure ou évaluation des résultats ?

En complément, quels autres effets utiles serait-il opportun de prendre en compte ? Avec qui mettre en débat l'intérêt de cette prise en compte ?

Aujourd'hui, l'effet positif des nouvelles formes de mobilité sur des externalités environnementales ou sociales commence tout juste à être étudié. Il existe quelques indicateurs sur les émissions de GES générées ou évitées suivant les modes de transport, sur les coûts d'essence diminués grâce au covoiturage.

L'observatoire régional de la santé en Ile-de-France a étudié les effets de l'augmentation des déplacements à vélo, à différents niveaux (le cycliste, le territoire) et sur différents critères. Résultat : le principal effet est un effet positif pour la santé des cyclistes.

Au delà, on peut mettre en avant des effets « logiques » mais qui restent difficilement démontrables. Par exemple, moins de temps de transport et de meilleures conditions de transport génèrent moins de fatigue et de stress donc une meilleure productivité au travail.

## Une autre question se surajoute : comment intégrer les effets utiles liés à la non mobilité ?

Diminuer le nombre d'usagers des routes, des transports sur des heures de pointe a des effets en terme de réduction des pollutions, du stress, d'amélioration de la qualité du déplacement etc. La non mobilité fait donc partie de performance de la solution. Mais quelle intégration de cette dimension dans la mise en place de solutions de mobilité ? Et quelle incidence sur le modèle d'affaire des opérateurs : peut-on imaginer qu'ils aient un intérêt économique à la réduction des déplacements ?

## QUELLES CRÉATION ET RÉPARTITION DE LA VALEUR ?

### La valeur recouvre 5 dimensions liées entre-elles :

- La qualité ou valeur d'usage d'un bien, les effets d'usage d'un service ou d'une solution (quelle accessibilité ? Coproduction ? Effets utiles ?) ;
- Les gains de productivité (la capacité à réduire la quantité de ressources nécessaires à la production d'un bien ou service) ;
- Les externalités (effets externes à l'objet social de l'entreprise) résultant de son activité ;
- Les effets de réflexivité, la qualité du processus productif (organisation et coopération) comme du management (outils et dispositifs de gestion), qui affaiblissent ou développent les ressources immatérielles ;
- La rentabilité, issue de la capacité de l'entreprise à transformer les 4 dimensions précédentes en valeur monétaire.

La valeur questionne les opérateurs. Parmi les questions qui se posent : qui contribue à quelle hauteur à la valeur de la solution ? La valeur de la solution peut-elle être décomposée ? En cas de défaillance d'un des acteurs, comment évaluer et réparer le préjudice généré à l'ensemble des contributeurs ?

La dimension servicielle de la solution de mobilité, notamment la dimension informationnelle place-t-elle l'intégrateur informationnel en capacité de capter une large partie de la valeur monétaire ? (à l'exemple des sites de réservation hôtelière) ?

Enfin, quelles est la place des usagers dans la production de la valeur et dans sa répartition (par exemple, à travers leur participation à la pertinence de l'information via des retours en temps réel, leur implication dans le covoiturage etc.).

## Un modèle d'affaire en question

La valeur de la solution dépend également en partie d'acteurs externes : l'aménagement du territoire, les politiques publiques (emploi, de solidarité etc) ont des effets forts sur les conditions de déploiement d'une solution de mobilité : quelle prise en compte de cette dimension ?

En complément, quels sont les contours de la demande faite aux opérateurs ? Quels sont les attendus explicites ou implicites en terme d'effets utiles ou de réduction d'externalités négatives ? Et quelle valorisation / monétarisation de ces effets utiles / réductions de externalités est-elle prévue ? La réponse à ces questions ayant une conséquence sur les formes de contractualisation adapter entre délégataires et opérateurs. Par exemple, quelle valorisation de la réduction des déplacements aux heures de pointe grâce au télétravail. Ou de la réduction des maladies respiratoires grâce à moins de véhicules sur les routes ?

Autre interrogation : comment rendre viable des offres dans lesquelles des opérateurs ont des intérêts divergents (à minima dans des phases de transition) ? Par exemple, quel modèle économique et modèle d'affaire articulant l'offre d'un gestionnaire de parking qui a intérêt à ce que les véhicules tournent, inscrit dans une solution qui promeut la voiture services / les alternatives à la voiture, au détriment des véhicules propriétaires ?

Les échanges doivent nous permettre d'avancer sur la façon d'instruire ces 5 questions. Sans oublier de pointer s'il y a des dimensions oubliées, d'autres questions à instruire.

## ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

*Les échanges ont été réorganisés pour une meilleure fluidité et compréhension.*

### UNE NÉCESSITÉ DE BIEN DÉFINIR LE TERME MOBILITÉ ET SON PÉRIMÈTRE

Nombre de participants et d'interlocuteurs témoignent de leur intérêt à définir la mobilité (sphère fonctionnelle) dans le contexte du Club, à savoir la recherche de solutions de mobilité renouvelées, dans une perspective de développement durable.

**Claire Anne DAVID-LECOURT :** L'entrée par le système d'acteurs est une façon d'avancer. Acteurs des infrastructures (routes, stationnement, acteurs qui conçoivent les véhicules roulants), acteurs qui produisent l'énergie des véhicules, acteurs orientés vers les services à la mobilité, acteurs qui développent des applicatifs qui cherchent à utiliser le temps de mobilité pour d'autres pratiques (et non pas à réduire le temps du déplacement), les usagers avec leurs capacités (quels services d'accompagnement de ces personnes ?).

**Olivier CAMBLAIN :** Je serais tenté de renforcer la réflexion en amont de la mobilité : comment modifier, éviter la mobilité, limiter les besoins de mobilité. 3 paramètres peuvent être étudiés. Tout d'abord le domaine du travail : quels lieux, horaires de travail ? Ensuite le champ de la communication : il faut prendre en compte le rôle majeur du téléphone mobile, d'Internet qui interagissent avec la mobilité. Enfin, la question du commerce. Dans ce cadre, il faut ré-interroger le modèle « hypermarché-banlieue-voiture ». D'où un intérêt à se rapprocher notamment des acteurs du commerce.

**Sandrine DE BORAS :** Il faut de plus avoir en tête la contrainte liée à la difficulté de mobiliser les financements publics. Dans ce cadre, on peut valoriser les nouveaux modes qui s'appuient sur le partage, développement de solidarités locales.

**Patrice VUIDEL :** Doit-on penser en terme de mobilité ou d'accessibilité ? La notion d'accessibilité oblige à indiquer l'objectif, l'objet. Donc permet de ne pas opposer mobilité et alternatives à la mobilité. Dans ce cas, on peut parler d'opérateurs d'accessibilité.

**Christian DU TERTRE :** L'approche de la mobilité s'inscrit dans le développement des activités de service. Les services impliquent une mobilité des offreurs et/ou des bénéficiaires, la mobilité est une des dimensions de l'accès aux services. Cependant, faire progresser des logiques de mobilité ne signifie pas forcément des investissements lourds. Les logiques de régulation, de synchronisation, peuvent permettre d'améliorer la mobilité. Cela exige des investissements immatériels. L'exemple de la régulation par le décalage des horaires de cours illustre cette question.

Comment s'y prendre pour avancer vers une solution de mobilité ? Il faut prendre en compte la façon dont les acteurs se mobilisent sur la question. Ces engagements sont différents entre les collectivités, les acteurs du service à la mobilité, les gestionnaires de réseau etc. Pour repérer les acteurs, il faut construire un référentiel, identifier les différents enjeux. Egalement les points à instruire. Suivant les territoires et les acteurs moteurs, on n'aura pas les mêmes enjeux et les mêmes formes de gouvernance.

Nous pourrions chercher à définir le périmètre de la mobilité en cartographiant ses parties prenantes ainsi que les interactions entre celles-ci et avec le territoire.

**Romain DEMISSY :** Dans les faits, il y a des enjeux à prendre en charge (enclavement territorial par exemple), et des acteurs identifiables, prêts à construire des réponses. En Ile-de-France, on voit l'enjeu de la saturation des transports. C'est une piste pour intéresser des partenaires.

## LA MOBILITÉ DURABLE RÉ-INTERROGE NOTRE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT

**Jean-Louis LABEYRIE :** La question de la mobilité est toujours un peu abordée entre une forme de contrainte et une dimension positive. Une autre contradiction est celle existant entre les déplacements et les alternatives aux déplacements. Tout ceci renvoie à la question du modèle de développement que nous voulons promouvoir.

**Jean-Paul LOMBEZ :** On peut poser les questions de mobilité à travers des questions telles que « Comment organise-t-on le lien entre les différents lieux de vie lorsqu'on s'intéresse aux personnes vieillissantes qui vivent en montagne ? », question qui se pose à nous en Massif Central. Les solutions aujourd'hui sont encore à trouver.

**Sandrine DE BORAS :** Il ne faut effectivement pas oublier l'enjeu fort de cohésion sociale : la mobilité c'est être en lien avec les autres. Il y a également un enjeu d'attractivité du territoire (la mobilité donne accès aux ressources du territoire). On assiste au développement dans la société d'un droit générique à la mobilité, qui permet un accès à d'autres droits.

## UNE NÉCESSITÉ DE POURSUIVRE L'IDENTIFICATION ET L'ÉVALUATION DES EXTERNALITÉS POSITIVES ET NÉGATIVES

**Sandrine DE BORAS :** Un exemple d'externalité révélée et évaluée : à Strasbourg dans le cadre du plan mobilité santé a été mise en place une action « la mobilité sur ordonnance ». Les premiers effets positifs sont mesurés sur la santé des habitants.

**Philippe JURY :** Je voudrais revenir sur un « angle mort » lorsqu'on aborde les externalités négatives visibles : celui de la consommation d'espaces. Par exemple, grâce à l'autopartage on peut chercher à diminuer l'espace réservé aux voitures. Il faut voir sur ce point le travail du GERPISA. Aujourd'hui, nous avons un parc de 35 millions de voitures, parc en augmentation mais avec une réduction du nombre de kilomètres parcourus. En 2030 nous avons la capacité à passer à 20 millions de voitures. Ce qui libère de l'espace de stationnement pour d'autres fonctions et amène une réduction des coûts de construction.

## LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE MOBILITÉ : LES COLLECTIVITÉS LOCALES COMME ACTEUR CLEF ?

**Jean-Louis LABEYRIE :** On voit des choses qui n'existaient pas il y a 10 ans : le Vélib, la téléconférence. Les changements sont techniques mais également comportementaux. Il ne faut pas oublier la dimension culturelle de ces questions (que l'on voit par exemple à travers la pratique du vélo). Quelle est la durée attendue de la transformation souhaitée ? L'aménagement de l'espace (construction de logement, routes) prend du temps. Sommes nous dans une logique d'évolution ou de rupture ? Qui est légitime pour porter les évolutions, en étant capable de fixer des échéances, des termes ? Questions qui renvoient à celle de la gouvernance. Or, souvent on parle de gouvernance quand on n'arrive pas à organiser les choses.

**Loïc LORENZINI :** Il faut insister sur la valeur ajoutée du territoire. En terme de méthode, de process de travail dans le cadre de l'atelier, il serait intéressant de partir de « là où je suis », pour voir comment j'agis pour prendre en compte les enjeux, repérer les acteurs ? Il y a besoin d'expérimenter les formes d'animation, d'échange sur les territoires.

**Laurent BARELIER :** L'expérience de Rennes, qui a réussi à négocier le décalage du début des heures de cours de l'Université pour lisser l'heure de pointe du métro, montre l'intérêt de la gouvernance locale, le rôle de la collectivité locale.

**Claire-Anne DAVID LECOURT :** Les collectivités locales ne sont pas maîtres de l'ensemble du jeu, mais elles peuvent poser le cadre de travail, être garantes de l'intérêt collectif. La façon dont on passe commande peut générer de l'innovation. Par exemple Transdev a gagné un trophée « développement durable » pour des solutions imaginées aux Pays Bas face à la survenance de crises cardiaques. S'organise une réponse associant une personne qui va chercher le défibrillateur à une seconde personne qui fait le massage cardiaque, pendant que l'ambulance arrive.

**Sébastien BOUCQ :** Il y a un intérêt de mobiliser l'entrée sociologique, de penser les solutions en lien avec les futurs usagers.

**Sacco LIEVENS :** En Hollande, existe une carte permettant d'accéder à différents modes de transports dans l'ensemble du pays. En France, on peut imaginer des solutions régionales, construites par les acteurs locaux, dans le cadre d'une gouvernance partagée, d'une coopération entre acteurs.

## DES QUESTIONS SUR LA PRODUCTION ET LA RÉPARTITION DE LA VALEUR

**Bernard PERRET :** On a parlé de la nécessaire évaluation des flux de valeur, de la régulation des responsabilités et des flux de valeur. Il faut donc imaginer que le management d'un tel système passe par d'autres formes que les formes classiques (le contrat). Quel mode de gouvernance d'un bien commun ? Il faut imaginer les dispositifs juridiques ad hoc.

**Claire PERRIER :** Quelle est la légitimité d'un acteur privé à développer une offre dans une logique de service public ? Comment penser la question des rémunérations croisées ?

**Romain DEMISSY :** La solution de mobilité idéale peut générer des effets rebonds : si je réussis à réduire les embouteillages, la voiture redevient un mode de déplacement intéressant ! Par ailleurs, une partie de la valeur produite consiste à détruire de la valeur pour d'autres. Par exemple réduire le nombre de voyageurs dans une rame de métro réduit les ressources de la RATP. La question de la valeur est donc centrale.



► LE CLUB ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ & DÉVELOPPEMENT DURABLE EST ANIMÉ PAR [www.atemis-lir.com](http://www.atemis-lir.com)

- LE SITE DU CLUB : [comptes-rendus](http://comptes-rendus), [articles](http://articles), [actualités](http://actualites) • [www.club-economie-fonctionnalite.fr](http://www.club-economie-fonctionnalite.fr)
- PARTICIPEZ AUX ÉCHANGES : REJOIGNEZ LE GROUPE D'ÉCHANGE LINKED-IN • « Réseau économie de la fonctionnalité et développement durable »
- SUIVEZ LE CLUB SUR TWITTER • #CFEDD
- CONTACT : Christian DU TERTRE et Patrice VUIDEL • [clubef@atemis-lir.com](mailto:clubef@atemis-lir.com)

► LE CLUB ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ & DÉVELOPPEMENT DURABLE EST PARTENAIRE DU COLLÈGE DES DIRECTEURS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE • [www.cddd.fr](http://www.cddd.fr)



► LE CLUB ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ & DÉVELOPPEMENT DURABLE EST SOUTENU PAR

