

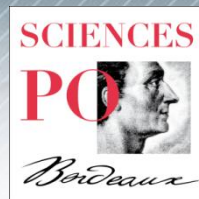


Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE

Transition(s) des systèmes
automobiles vers les
mobilités vertes?



Groupe d'étude et de recherche permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile



Contre :

- le point de vue externe, « éclairé » des acteurs et observateurs qui perçoivent
 - l'insoutenabilité des sentiers de développement sur lesquels sont engagés les acteurs
 - la possibilité de « faire autrement » pour obtenir que, dans un état futur du monde, la soutenabilité soit au rendez-vous
- une opposition entre
 - ceux qui voient loin et ceux qui voient court,
 - ceux qui savent se libérer de l'existant et des routines qui y ont cours et ceux qui se laissent enfermer par elles,
 - des élites éclairées et des acteurs qui, « le nez dans le guidon », ne pourraient que « faire eux mêmes leur propre malheur ».
- une disjonction cognitive entre
 - Les travaux qui sont conduits pour tenter de connaître l'existant
 - nourris de statistiques, de travaux de terrain ou de la prise en compte des business models ou des régimes macroéconomiques qui prévalent font ressortir la cohérence des systèmes existants, leur résilience et toutes les difficultés que leur réforme porte ;
 - Les travaux dédiés à « l'économie écologique » :
 - S'intéressent éventuellement à l'existant pour montrer son insoutenabilité écologique et dessinent en contrepoint des univers jugés souhaitables à l'aune de ces critères.

Objectifs :

- ne pas abandonner la prospective aux prospectivistes ancrés dans des démarches assez éloignées de la notre et qui nous semblaient mériter d'être « challengées »
 - sur le plan scientifique
 - sur le plan plus « politique » des modalités sous lesquelles on peut envisager les transitions et les moyens de les favoriser.
- « cross-fertilization » entre les apports des spécialistes de l'existant et ceux des communautés qui se retrouvent autour des problèmes de soutenabilité.

) Conception de la transition:



(La démarche du GERPISA



) Conception de la transition:

hypothèse à la Polanyi

considérer que les « raisons d'être ainsi » des systèmes de mobilité et, singulièrement, du sous-système automobile sont au moins aussi puissantes que les raisons de changer que les tenants du développement soutenable mettent en exergue

donner une consistance historique et sociale à l'automobile et y référer les velléités d'en transformer les modes de conception, de production, de maintenance et d'utilisation pour la « décarboner » et en réduire l'emprise au sol en particulier.

) Résultats

Les logiques industrielles, stratégiques, d'usage et de consommation sont volontiers en conflit avec les voies de progrès vers une économie écologique et ce conflit n'est pas aisément dépassable dans l'innovation technologique, organisationnelle et sociale.

Si tel est le cas, c'est en partie parce que

le développement d'un point de vue externe ne permet pas de « greffer » la quête d'une soutenabilité environnementale sur les manières de produire et de consommer usuelles.

on se prive volontiers du levier que l'on voit se dessiner lorsque l'on intègre les raisons de changer que l'on peut déceler « par ailleurs » dans le système et les problématiques de soutenabilité.



Un domaine, l'automobile

Qui est on ne peut plus « consistant » côté offre comme côté demande

Qui est cité systématiquement dès que l'on parle de croissance verte

Qui est l'objet depuis très longtemps d'erreurs prospectives manifestes

Trois objets de recherche traités en chaussant ces lunettes :

Le véhicule électrique (VE) et sa place dans l'industrie automobile

Le « plan » Véhicule Vert Breton et son échec comme forme archétypale de transition ratée

Les « garages » oubliés de la pensée dominante sur les modalités possibles et souhaitables d'évolution vers une automobile propre



Cadre et approche



Notre cadre : les deux faces de la question de l'inclusivité

1/ Solvabilité de la demande de biens et de services écologisés

2/ Faculté des systèmes de production correspondant à inclure les populations exclues du marché du travail et/ou à maintenir dans l'emploi les salariés dont le sort est lié à « l'automobile carbonée »

)Quatre raisons de fond.

- 1 - Les questions d'équité soulevées par les mesures dédiées DD : la mise en évidence de leur aspect « anti-social », discriminatoire ou « stigmatisant » en provoque fréquemment le rejet (cf ZAPA)
- 2 = Les technologies « propres » sont dans l'automobile associées à d'importants surcoûts qui impliquent que leur « inclusivité » soit réduite ; les mesures prises pour en favoriser le développement en favorisant l'achat des véhicules qui en sont dotés conduisent à faire des cadeaux aux ménages qui en ont le moins besoin.
- 3 - La crise que vit l'industrie automobile conduit, dans des pays comme la France, à un déclin très rude des effectifs et, par conséquent, à de très sérieux problèmes de reconversion des sites et des salariés qui y étaient employés => la question de savoir si la production de véhicules propres, leur maintenance ou les nouveaux services de mobilité pourraient constituer pour tout ou partie d'entre eux une possibilité de préserver leurs emplois est explicitement posée
- 4 - La crise est une crise de la « valeur » de l'automobile : derrière le problème de « surcapacités », il y a une crise de « surqualité » : il est capital d'associer offres « vertes » et « affordability » (ou inclusivité) pour des raisons écologiques et parce que c'est une manière de contester la domination allemande.



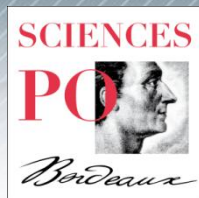
Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE

Axel Villareal, Chercheur associé au GERPISA, Ecole Normale Supérieure de Cachan

Le véhicule électrique:
artefact d'une transition
vers une mobilité verte?



Note de synthèse prospective





Formes et horizons de la transition



) Le développement du VE est souhaitable

-) 1/ si il résout pour les clients d'autres problèmes que la pollution qu'ils génèrent en circulant - dont ils se fichent assez évidemment le plus souvent -
-) 2/ si il permet de trouver aux ouvriers de l'automobile un travail sinon plus intéressant du moins plus sûr c'est à dire moins susceptible d'être remis en cause par les baisses de production et/ou les délocalisations.

) Le VE hésite entre deux horizons :

-) 1/ un horizon de très long terme atteint par une implémentation très lente par électrification de véhicules aux cahiers des charges et modes de consommation inchangés
-) 2/ un horizon plus ambitieux atteint par la négociation simultanée de cette mutation technologique et d'un « new deal » automobile



Constats 2012



) la conjonction entre la prévalence de la conception « allemande » du contrôle et la crise économique, a conduit à ce que le redécollage de l'option VE dans l'industrie en 2008=2009 reflue à mesure que la sortie de crise se dessinait en 2010-2011 et s'éteigne presque lorsque la seconde lame de la crise nous a atteint en 2012.

) A cela trois raisons.

La première est que, dans les entreprises automobiles, rares sont celles qui se sont réellement engagées dans le VE lorsque la fenêtre a été ouverte. Celles qui l'ont fait - comme Renault-Nissan ou Bosch, Continental et Valéo - ont souffert de ne pas être suivies et ont montré des hésitations quant au degré d'engagement ou de détermination qui devait être le leur.

La seconde est que l'engagement politique sur le sujet a fluctué. En investissant et en donnant un cap à l'option VE, le politique était le seul à pouvoir sécuriser les anticipations des innovateurs et donner consistance à cette option. Il a lui même hésité - et continue d'hésiter - et a vu ses hésitations renforcées par la crise de la dette qui impose le gel de beaucoup de programmes ambitieux tant au niveau central qu'au niveau local.

La troisième est que la crise du paradigme dominant symbolisée par les difficultés de PSA au niveau national, ne suffit pas à poser l'option VE en alternative réelle. Les causes de la crise sont interprétées en des termes qui ne font qu'affirmer la domination du paradigme actuel.

) A cela un remède :

Contester plus vigilement la conception « Trickle down » ou « Sustaining »

Radicaliser les options VPP/2l et ne pas laisser la « filière » auto-gérer son sort



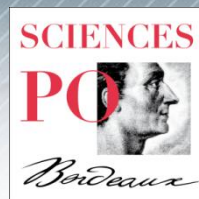
Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE

Fanny Dufour & Alain Somat
Laureps, CRPCC - Université de Rennes 2

Le plan « véhicule vert
Bretagne »: Récits et analyse
d'un territoire de transition



Etude ethno méthodologique d'une transition « ratée »





Quelques repères



) **PSA : usine de production de La Janais (proche Rennes) pour les véhicules haut/moyen de gamme (Peugeot 508, Citroën C5 et C6...)**

En 2005 :

- 10 000 emplois sur le site et une 20 000 emplois (directs et induits) dans le bassin
- Production de 340 000 véhicules

En 2012 :

- 5 600 employés sur le site
- Production de 120 000 véhicules

) **Rennes La Janais en 2009**

-) victime prémonitoire de la stratégie de follower malheureux de PSA
-) territoire et élus à la recherche d'alternatives

) **Les principaux acteurs du Plan VVB :**

La Région Bretagne et son Agence de Développement Economique, Rennes Métropole, la CCI de Rennes, le CODESPAR, la DIRECCTE Bretagne, Cybel, l'Institut Maupertuis, ID4Car, Créativ, etc.

(Le plan « véhicule vert Bretagne »



2 objectifs interdépendants :



Localiser de la **valeur ajoutée** en Bretagne sur le **marché** de la mobilité décarbonée

Faire de la Bretagne un **territoire de référence** en termes de mobilité décarbonée

Mis en œuvre à travers 2 volets :

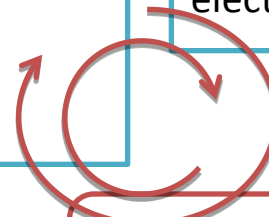
Développement économique :

Contribuer à faire émerger une filière industrielle et entrepreneuriale à partir de :

- projets entrepreneuriaux
- projets collaboratifs de R&D

Mobilité :

En synergie avec la politique de déplacement et le « pacte électrique breton »



... à l'interface : des expérimentations

) 3 grandes étapes de 2005 à aujourd'hui :

2005 à 2008 : la genèse du Plan, premières interrogations des pouvoirs publics sur le devenir du site de PSA et l'industrie automobile en Bretagne et dans le monde

2008 à 2010 : le Plan VVB, vers une transition de rupture pour le territoire, plus ou moins partagée

2010 à aujourd'hui, et après :

- chacun retourne à ses affaires...
- 3 projets bretons sont retenus par l'Ademe & les Investissements d'Avenir

(Le Plan VVB : un problème de transition ?



) Mutation // Transition ?

Des résultats obtenus mitigés interprétables dans notre cadre comme

exemplaires des lacunes des démarches normatives juxtaposant état présent du monde et état futur souhaitable ou nécessaire pour appeler à la mutation de l'un vers l'autre sans penser les transitions

manifestation de très grande résilience du système automobile, du paradigme qui est le sien pour l'heure et de la « conception of control » qui y prévaut

vanité des démarches qui parient sur un scénario « schumpétérien » et nécessité d'assurer « l'inclusion » de la filière carbonée

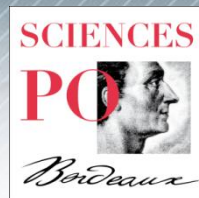
Les signes en ce sens

- Un manque de résultats concrets transitoires jalonnant le Plan VVB (très faible engagement de PSA Monde dans la production de véhicules électriques...)
- Un manque de solutions de continuité (questionnement de la montée en puissance d'une industrie de la mobilité...)
- Une dissociation Constructeur / Territoire n'ayant pas de sens du point de vue industriel



Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE

Anciens et nouveaux services automobiles



) Idées sous-jacentes

Les débats sur « l'électromobilité » et les nouvelles mobilités sont une « figure locale » d'une posture générale qui consiste à s'abstraire de l'existant pour imaginer plus à son aise la mutation réputée nécessaire.

Dans la figure automobile, les acteurs « gênants » sont tantôt ignorés, tantôt considérés comme moribonds, et l'analyse met d'emblée en place intellectuellement, loin d'eux, de nouveaux services portés par des acteurs nouveaux dans ce champ.

La transition est posée comme temps nécessaire à la substitution plus ou moins rapide des anciens services par les nouveaux et des anciens acteurs par les nouveaux.

Nous proposons une alternative analytique et prétendons qu'en la développant nous pouvons

1/ mieux cerner les « obstacles » que la négligence des questions d'inclusivité conduit à jalonner le chemin choisi pour la « transition »

2/ rendre pensable et possible une alternative normative, c'est à dire un corps de propositions d'actions et d'expérimentations distinct de celui qui se développe sous l'empire de la première approche.



) L' éloquent précédent des années 90 : l' électronisation des véhicules

La résilience inattendue des « **petits garages** » mérite examen

Cet examen fait apparaître un processus de requalification double qui permet de régler des questions d'inclusivité

Ce rôle de « correcteur » dans les marges du système peut à nouveau être joué par les garages

Etant donnée la qualité et l'intérêt du travail de requalification conduit par ces acteurs, on peut encore les inclure en position plus centrale

- dans les arènes de conception de la transition
- dans les expérimentations
- dans l'élaboration des normes



Hypothèses du sous-projet



- 1) On fait l'hypothèse que les questions de nouvelles mobilités ont toutes les chances d'être traitées avec les mêmes biais que l'éloquent précédent.

- 2) On en déduit que les compétences réelles et potentielles des acteurs traditionnels pour développer leurs alternatives méritent examen et ce travail peut être susceptible d'infléchir les pratiques normatives ou politiques publiques dans un sens qui favorise les TEE et leur donnent un contenu plus inclusif.

- 3) On fait du secteur de la réparation et des services une partition en 4 sous ensembles
 - 2 « modernes » et stagnants: les réseaux de marque et la réparation rapide
 - 2 « réputés archaïques » en croissance : les agents et MRA et les « 0 salariés »

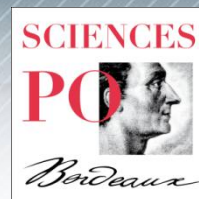
- 4) On étudie les deux derniers pour saisir comment la double face du rapport salarial s'y présente et peut ou non permettre les greffes souhaitables de l'EE et des nouvelles mobilités.



Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE

Jocelyn Gombault, Chef de projet à l' Observatoire de l' ANFA

Les entreprises sans salariés du Commerce et Réparation Automobile.





Cependant, leur poids économique semble faible . Au regard des enquêtes annuelles d'entreprises de l' INSEE 2006 projetée sur 2009, elles ne représentent sans doute pas plus de 2,2% du CA du secteur et de 3,4% de la valeur ajoutée du secteur.

(Une étude sur les entreprises sans salariés permet :



) 1/ de tenter de cerner comment se lient pour elles les deux questions d'inclusivité :

- A-t-on là une planche de salut pour les exclus du salariat « normal » et/ou de la création d'entreprises aptes à accéder aux technologies, formations et réglementations en vigueur ?
- Est-ce permis par - et favorisé-ce - le développement d'un mode de consommation de services automobile spécifique aux consommateurs que leur consentement à payer exclut des circuits traditionnels ?

) 2/ de situer ces entreprises par rapport à une transition écologique :

- Sont-elles vouées à se positionner en opposition à ses exigences ?
- Peuvent-elles êtres « pro-actives » et contribuer à rendre la TEE plus « inclusive » en la dotant de formes adéquates ?

Moyen utilisé

-) Interrogation de l'exhaustivité des zéros salariés sur 7 départements (Ain, Aisne, Aude, Deux-Sèvres, Essonne, Jura, Seine Maritime) par enquête téléphonique (taux de réponse/ base : 27%)
-) Interrogation basée sur l'identité de l'entreprise, la situation personnelle du dirigeant, la clientèle, les activités de l'entreprise

La typologie des entreprises sans salariés se clarifie



Les garages auto-entrepreneurs. (15%)

Beaucoup travaillent chez eux.

Leurs activités sont concentrées dans l'entretien.

Ils sont isolés : Sans rapports avec les autres garages.

Ils sont plus urbains que la moyenne.

Ils ne proposent pas de véhicules de prêts.

¼ d'entre eux travaillent dans une autre entreprise

Les vendeurs de VO (20%)

Beaucoup travaillent chez eux, pas de diplôme et pas d'expérience dans l'automobile.

C'est la catégorie qui a les salaires les plus élevés.

Ils n'ont pas de relation avec les autres services de l'automobile

Les « camionnettes » (8%)

Ils ont déjà une approche de transition écologique en limitant le déplacement des clients.

Leur activité est concentrée sur l'entretien ou le débosselage sans peinture.

Les garages de proximité (45%)

Statuts d'entreprises individuelle, d'EURL d'EURL ou de SARL.

63% en monde rural de moins de 5000 habitants. Il représentent une partie du maillage territorial des garages.

Ils savent traiter des technologies modernes car ils sont en réseau avec les autres garages.

½ proposent des véhicules de courtoisie.

Ils ont plus de 40 ans en moyenne et une expérience conséquente de l'entretien réparation (diplôme CAP majoritaire)

Derrière les stats, des affaires



Manuel, carrossier des deux-Sèvres



Carrosserie-Peinture / dépannage-remorquage (parfois un peu de vente de VO, un peu de sous-traitance 2-3 clients par ans) à 12 km de Thouars dans les Deux-Sèvres créée en 2004. CAP de carrosserie, 42 ans, entreprise créée après une période de chômage de 6 mois. Le conjoint travaille dans l'entreprise. C'est une Entreprise Individuelle. Le garage prête des véhicules en cas d'immobilisation. Essentiellement une clientèle modeste à la recherche du meilleur prix. Chiffre d'affaire HT annuel : 80 000€. Le couple de s'est pas payé le mois dernier mais est satisfait de leur situation d'entreprise sans salarié : c'est un choix.

Guillaume, auto-entrepreneur



Auto-entrepreneur à 10 km de Narbonne (Aude)
G. a 37 ans ; Il est Rmiste et titulaire d'un bac pro en mécanique automobile, habite dans un Mobil-home sur un terrain viabilisé à côté d'une rivière. Il a créé son entreprise d'auto-entrepreneur en 2011. Il est seul et ne fait que des entretiens courants et de la mécanique ancienne ; un peu d'achat/revente de VO. Sa clientèle est essentiellement une clientèle d'amis, de famille et de relations. Il aimerait bien investir dans un local spécifique et n'est pas content de sa situation d'entreprise sans salarié. Son Chiffre d'affaire annuel est de 5 200€. Il ne s'est pas payé le mois dernier.

(Conclusion provisoire.



) Sur la première question d'inclusivité :

Les premiers résultats montrent nettement qu'une partie des 0 salariés, sans diplômes ni expérience automobile, sans local ni outillage correspond à une forme d'intégration des exclus de l'emploi salarié.

Cette part semble difficilement intégrables dans des dispositifs de mobilité.

Mais, au moins la moitié des entreprises sans salarié pourraient structurellement être des relais de formes de mobilités alternées, car elle est assez bien intégrée dans le système du CRA traditionnel (voir Emmanuelle)

) Sur la seconde question d'inclusivité :

Les populations et notamment les populations rurales dont l'impératif de déplacement est crucial qui s'adressent à ces entreprises nourrissent avec ces entreprises et leurs acteurs une forte proximité géographique, financière et sociale.

Elles utilisent d'ores et déjà ces entreprises comme des « relais de mobilité » soit parce qu'ils se déplacent soit parce qu'ils permettent la continuité de la mobilité.

) => l'intégration des 0 salariés dans les réflexions et dispositifs conçus pour favoriser les « nouvelles mobilités » est

Hautement souhaitable

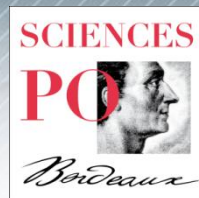
Pas aussi inenvisageable que l'on pouvait l'imaginer a priori



Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE

Bernard Jullien, GERPISA
Emanuelle Du Tertre, Chaire Distribution et services automobiles
ESSCA, Ecole de Management

MRA et Agents face aux nouvelles mobilités



1) Les logiques professionnelles existantes

- Réseau informel et coopération
- Rôle de prescripteur
- Relation salariale protégée

2) La capacité de ces professionnels à muter

Réalisation de 18 entretiens

- 3 agents AD
- 12 agents de marque RA 2 (Citroën, Renault, Peugeot)
- 3 Mécaniciens Réparateur Automobile

(Les logiques professionnelles existantes (1)



1. Réseau professionnel qui repose sur des conventions de coopération qui structurent leurs différentes activités. Ces conventions permettent en situation d'incertitude de répondre aux besoins du clients (diagnostic, dépannage)
2. Le réseau ainsi mobilisé permet également de s'adapter aux besoins du client et de personnaliser le service
3. Ces conventions reposent sur l'appartenance à un même monde: référence à la technicité gage de qualité, versus compétences commerciales des centres auto peu soucieux du client
- 4- C'est la correspondance entre les caractéristiques sociales de l'acheteur et celles de l'entrepreneur qui oriente le choix du client et les conduit à jouer un véritable rôle de prescripteur auprès des clients (homologie)
5. Dans la relation qui lie le client au professionnel, l'intérêt du client ne se résume pas au seul intérêt économique. La force du lien qui le lie à son garagiste, en qui il a confiance, fait qu'il lui reste fidèle
6. La relation débouche sur des conventions de qualité: compromis entre ce qui est acceptable pour le consommateur et l'entreprise

(La capacité à muter des professionnels (1)



1-Un monde professionnel qui a su faire preuve d'une capacité d'adaptation permanente depuis le début de son histoire (technologie des véhicules, réglementation, apparition de nouveaux concurrents...) en s'appuyant sur ces réseaux informels et aussi par l'adjonction de nouvelles activités :

« J'ai connu moi avec les Juppette et les Balladurette (...) C'était un plan d'action mis en place par Balladur et Juppé qui aidait les constructeurs à vendre des voitures et c'est pour ça que ça date d'une petite quinzaine d'années. J'ai investi donc dans le GPL car j'ai tout de suite compris qu'il nous fallait un autre secteur d'activité » (Agent AD Cesson - Sévigné)

(Suite à la crise de 2008) « Donc moi, dans ces moments-là j'ai un instinct de survie qui ressort et j'ai été démarcher. J'ai été répondre à des appels d'offre et tout ça, j'ai remporté des appels d'offre. Donc j'ai des marchés publics qui me font beaucoup travailler et qui m'ont aidé ». (Agent Peugeot Pont de Cé)

... ou des services de mobilité

(La capacité à muter des professionnels (2)



2- L'affiliation à un réseau permet à la fois d'expliquer leur adaptabilité (répondre rapidement aux clients en mobilisant ce réseau) et de l'envisager comme un support dans le déploiement de nouvelles activités liées à la mobilité.

Hypothèse: Dans le cadre des nouvelles formes de mobilité, cette forme de coopération représenterait un support essentiel. La coopération qui importe n'est pas celle qu'apporte les « enseignes » pour discipliner les pratiques, mais celle que le réseau informel permet.

3- Capacité de prescription de comportement auprès des clients=> acteur relais essentiel dans l'acceptation de nouveaux comportements de consommation et nécessité de les inclure:

« J'ai pour l'instant deux véhicules que je loue à l'année. Des neufs places. Pour les collectivités, des gens qui veulent partir au ski en famille, donc comme j'en avais un premier, comme il y avait de la demande, j'ai racheté un deuxième » (Agent Peugeot, Cossé le Vivien)

C'est le même professionnel qui faisait du conseil aux acheteurs pour qu'ils acquièrent des véhicules qu'ils puissent réparer - formes « mild » de dissociation propriété-usage et d'auto-partage

⇒ Construction de solutions de mobilité « appropriables » par les clientèles qui en ont le plus besoin

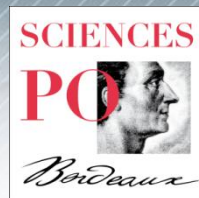
⇒ Nécessité cependant de les accompagner dans cette transition.



Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE



Conclusion(s)



(Conclusion du sous-projet « Anciens et nouveaux services automobiles » (1)



) Etant donnés

- Les besoins de mobilité des ménages et l'incapacité des alternatives à l'automobile à les couvrir
- L'évolution de l'offre automobile des constructeurs,
- La nature des opérations d'entretien-réparation impliquées,
- La forme donnée par les deux acteurs dominants à leur offre de services automobiles
- Les lourds problèmes de solvabilité de la demande

) Une large fenêtre d'opportunités s'est ouverte pour que se structure ou se restructure un « monde » tiers autour:

De convention d'efforts spécifiques

De conventions de qualité adaptées aux « oubliés » du marketing des acteurs dominants.

(Conclusion du sous-projet « Anciens et nouveaux services automobiles » (2)



) Nos deux catégories d'acteurs dominés ont saisi l'opportunité et prospèrent

- Ce n'est pas un monde où « des exclus parlent à des exclus »
- Mais plutôt un monde où des professionnels enrichissent leurs compétences techniques et commerciales, obtiennent le consentement à payer des ménages et assurent l'intégrité (relative) du parc et la couverture des besoins de mobilité de la majorité de la population motorisée.

) Cette alternative est crédible car:

Elle est viable face aux deux acteurs dominants de l'après-vente automobile aujourd'hui « en crise »

Elle s'intègre autant dans la TEE et les politiques qu'elle engendre que les concessions et la réparation rapide et les potentiels « new comers »

Elle mérite de rentrer dans des dispositifs d'expérimentation des « nouvelles mobilités » qui les ont jusqu'ici négligés.



Conclusion générale



) Les TEE ne prendront corps que si elles s'intègrent et s'inscrivent en continuité des deux faces du rapport salarial.

Le VE en général doit être

- Une solution stratégique pour des constructeurs, des usines, des bassins d'emploi ou des salariés
- Une manière pour les ménages de résoudre les problèmes de coûts de leur mobilité en transférant des coûts d'utilisation vers des coûts d'acquisition ou de détention

Un projet comme VVB montre que

- Convaincre les « premiers concernés » est nécessaire mais improbable
- Poser la nécessité de la mutation de tout le système est la meilleure manière d'échouer
- La recherche délibérée, scénarisée et systématique de solutions de transition peut mobiliser durablement (BMA)



Conclusion générale



Les nouvelles mobilités

- Sont imaginées trop souvent *in abstracto* et débouchant sur des offres *ex nihilo* qui peinent à convaincre et à trouver leurs *business models*
- Peuvent être pensées sur la base des mobilités anciennes et actuelles et de systèmes auto-organisés de production et de consommation déjà conçus par des acteurs économiques et sociaux.

Un modèle normatif au bout des chemins inclusifs



	Gestions des parcs dominantes	
	Extensive	Intensive
	Attributs "sociaux"	
Emissions	Elevées et croissantes	Elevées mais décroissantes
Emprise au sol	Forte et croissante	Faible et décroissante
Progrès technique	Lent, peu diversifié et lentement diffusé	Plus rapide et plus rapidement diffusé
Etat du parc	Amélioration lente, hétérogénéité forte	Amélioration rapide, hétérogénéité faible
Gouvernabilité	Faible techniquement et problématique politiquement	Forte techniquement et régulable politiquement
Véhicules	Polyvalents	Moins polyvalence
Propriété/usage	Couplée	Découplée
	Localisation et caractéristiques des opportunités d'affaires	
Marché du véhicule neuf	Très volatil	Moins volatil
	Quantitativement faibles	Quantitativement plus élevés
	Valeurs unitaires croissantes	Valeurs unitaires plus faibles
	Profitabilité espérée forte	Profitabilité modérée mais sûre
	Profitabilité réalisée faible	
	BtoC dominant	BtoB dominant
	Surqualité	Qualité négociée
	Erotisation, qualité dynamique, problématique statutaire	TCO, fonctionnalités, adéquation aux usages
	Rabais, remises, frais commerciaux très élevés	Ajustement ex ante
	Attributs "économiques"	
Marché de l'occasion	Très importante en proportion	Plus faible en proportion
	Intervention faible des professionnels	Principalement géré par des professionnels
	CtoC, BtoC, BtoB	BtoB, BtoC, BtoC, CtoC
	Attributs "économiques"	
Après-Vente	Marchés BtoC ou aux associés à l'hétérogénéité des parcs et CAP	Marchés plus unifiés principalement BtoB
	Maintenance préventive et curative à parité	Maintenance principalement préventive
	Consentements à payer faibles et problématiques	Consentements à payer plus élevés



Programme de recherche prospectif:
Transition(s) vers une économie écologique?
TEE



MERCI POUR VOTRE
ATTENTION

