

# LA CREATION DE RESSOURCES COMMUNES EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE

FICHE FACTEUR CRITIQUE

PERIMETRE : FRANCE

HORIZON : 2030

## 1. PREAMBULE

Au cours de l'année 2019, la Direction Digitale et Innovation de SNCF réseau a initié une démarche de prospective, qui vise à identifier des actions concrètes à mettre en œuvre pour adapter SNCF Réseau aux défis sociaux, économiques et environnementaux du 21<sup>e</sup> siècle.

Cette démarche a été placée sous le parrainage de Jean Ghédira, Directeur général adjoint à la direction générale Clients et Services, et Marc Doisneau, Directeur général adjoint à la direction générale Exploitation Système. Elle a été conçue à travers une étude documentaire, un sondage prospectif, des entretiens avec des experts - internes et externes -, ainsi que des ateliers de travail. La démarche, qui a abouti à des pistes d'actions soumises en début d'année 2020, est structurée par thématique.

Deux thématiques ont été abordées en 2019. La première thématique de travail concerne « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » ou « l'âge de l'Homme », terme proposé par le climatologue, météorologue et chimiste de l'atmosphère Paul Josef Crutzen et par Eugène Stoermer, biologiste, pour rendre compte d'une nouvelle ère géologique dans laquelle l'activité humaine a un impact dominant sur l'environnement.

La deuxième thématique traite, elle, des « nouveaux modèles de gouvernance tournés vers l'intérêt général ». Les éléments présentés dans ce livrable portent sur la première thématique, « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène ».

Vous avez entre les mains une « fiche facteur critique », c'est-à-dire une étude documentaire d'une variable jugée incertaine dans l'avenir par rapport à la thématique prospective étudiée, ici « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène ». Chaque fiche facteur critique revient sur l'histoire de la variable, qualifie son état actuel et projette son avenir et ses impacts à l'horizon 2030.

Au total, neuf fiches facteurs critiques ont été produites sur le thème de « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » :

- + Les impacts du changement climatique
- + La guerre pour les ressources
- + La rationalisation des déplacements des individus
- + L'orientation des politiques publiques en faveur d'un développement économique durable
- + Les évolutions technologiques en lien avec l'impératif écologique
- + Des cycles de production transparents, responsables et en résonance avec les cycles naturels
- + Les attentes vis-à-vis de l'action environnementale des entreprises
- + La création de ressources communes en faveur du développement durable
- + La sixième extinction biologique

La conception de ces fiches a constitué la première étape de la démarche de prospective. Elle fut suivie d'entretiens avec des experts externes et internes à SNCF Réseau, de scénarios prospectifs, de deux ateliers de travail, ainsi que d'un sondage prospectif.

## 2. A RETENIR

Les biens communs sont régis par des règles de gouvernance définies par l'ensemble de leurs usagers et évolutifs dans le temps. Une gouvernance des biens communs se pose aujourd'hui pour trois domaines principaux : l'informatique, les ressources naturelles (eau, air, biomasse...) et les biens publics sociaux. Dans un contexte de crise environnementale, ils constituent une quatrième corde à l'arc des politiques publiques. Mais, face à des actions de lobby soutenues de la part des acteurs privés, les institutions politiques ont bien du mal à leur donner une place. Timidement et sans raison juridique, ils apparaissent dans les textes européens sous la forme de Services d'Intérêt Général depuis 2007 et les enjeux environnementaux ont été reconnus biens communs en 1992 lors des sommets de New-York et de Rio. En France en 2016, la loi pour la transition numérique demande à ce que les données d'intérêt général soient partagées gratuitement.

Depuis quelques années, les communs matériels sont poussés par des citoyens, associations et acteurs locaux et promulgués sur les territoires pour pallier une absence d'offre ou pour contrer les offres proposées par les multinationales dont les logiques économiques et politiques sont décriées. Dans le secteur des mobilités, cela prend la forme de services de covoiturage ou de transports à la demande citoyens. Des opérateurs de mobilité se rassemblent aussi pour créer ensemble des ressources communes (connaissances, services numériques...) pour mutualiser les coûts et accélérer le développement et l'innovation dans le champ des mobilités durables (voir la Fabrique des mobilités par exemple).

En 2030, il est souhaité que les politiques publiques européennes et nationales stipulent les domaines et services qui sont d'intérêt général et qui, à ce titre, doivent être gouvernés sous un régime de communs. Le transport en ferait partie. Cela impliquerait que les instances de décision intègrent les usagers, leurs représentants, les associations et les acteurs locaux, soit un changement de paradigme conséquent. Par un

dialogue accru avec les usagers, on s'attend à une amélioration de l'efficacité des services. Des partenariats spécifiques pourront aussi être développés entre des entreprises et des porteurs de commons, lorsque les services proposés sont complémentaires. À ce titre, les entreprises pourraient porter certaines initiatives, voire les intégrer, à l'instar des programmes d'accompagnement des start-ups aujourd'hui mis en œuvre.

## 3. HISTORIQUE

Les commons touchent principalement trois domaines :

- + Depuis les années 1980, l'informatique avec l'Internet, les logiciels libres, l'open source, les licences *Creative Commons*, les données ouvertes, les cartographies participatives comme OpenStreetMap...
- + L'environnement avec l'air, l'eau, la biodiversité, le climat, etc.
- + Les biens publics sociaux comme la santé, l'éducation, la sécurité, le transport, etc.

Ce sont des ressources, naturelles ou créées par l'homme, qui sont partagées par une communauté d'individus ou par l'ensemble de la population. Une gouvernance est mise en œuvre pour les protéger. Les règles et les normes de cette gouvernance sont définies par les membres de la communauté et évoluent avec le contexte et l'environnement. Les commons dépendent plus ou moins de l'État et des entreprises. Ils renvoient à la notion d'intérêt général, qui ne se résume pas à la somme des intérêts privés, mais à des intérêts et valeurs partagés par l'ensemble des membres d'une société ou d'une communauté.

Le principal risque des biens commons qui ne sont pas illimités est celui de leur surexploitation et donc de la disparition des ressources concernées. C'est ce que Garrett Hardin, biologiste, a appelé « [la tragédie des commons](#) » en 1968. Dès lors, se pose la question du rôle des acteurs publics dans l'encadrement de ces ressources et de la capacité réelle des parties prenantes de permettre un renouvellement de la ressource dans une gestion collaborative.

Les commons ont connu un regain d'intérêt dans la deuxième partie du XXe siècle, mais ce regain a été freiné par l'économisme et la sphère marchande. Les commons supposent en effet de reconnaître que certains services ne peuvent relever uniquement ou majoritairement du marché. En conséquence, la notion de Service d'intérêt général n'a été inscrite officiellement dans les textes européens qu'en 2007, après de nombreux débats. Mais chaque État est en charge de définir les biens considérés comme Services d'Intérêt Général et ceux qui ne le sont pas, créant des inégalités d'un pays à l'autre et ne garantissant pas la délivrance et le partage de ce bien aux citoyens. « La santé et l'intégrité du système terrestre » (biodiversité, climat...) ont néanmoins été reconnus biens commons en 1992, lors des sommets de New York et de Rio. Malheureusement la reconnaissance politique des commons ne renvoie aujourd'hui à aucune obligation juridique. Les accords liés à l'Organisation mondiale du commerce les dépassent largement. Cela est dû au combat de groupes d'intérêt (lobbyistes) qui refusaient la notion de biens commons qui bouleverse les régimes de propriété et les modalités de gouvernance.

### PLUS PRECISEMENT SUR LES MOBILITES

Dans le champ des mobilités, les commons prennent principalement deux formes :

- + Les démarches collaboratives portées par des citoyens ou des associations pour répondre à un manque de services sur certaines zones du territoire (covoiturage...).
- + Les démarches de partage de données, de logiciels et de technologies. À titre d'exemple, dans le cadre de la Fabrique des mobilités, les acteurs du covoiturage, tous concurrents, ont cofinancé un système qui permette de faire la preuve que le covoiturage a bien eu lieu afin de toucher les subventions de la région Ile-de-France.

L'image d'acteurs assis sur leurs données comme sur un tas d'or a été maintes fois utilisées dans les médias sur la période 2010-2015, afin de rendre compte du rapport propriétaire que les acteurs publics et privés entretiennent avec leur capital immatériel, alors que les outils innovants dans le secteur des mobilités se situent bien souvent au croisement de toutes ces données, à l'instar des services de MaaS (*Mobility-as-a-Service*) par exemple.

Depuis, les choses ont relativement bien avancé dans la mesure où les collectivités, les institutions publiques et certaines entreprises sont passées par la moulinette de l'*open data*. Point culminant, la loi pour la transition numérique de 2016 inscrit la notion de données d'intérêt général. Ces données sont alors vues comme des communs à partager pour permettre le développement de services vertueux et une meilleure gouvernance des flux de déplacement.

## 4. SITUATION ACTUELLE EN FRANCE

Les actions et les projets liés à la mise en place et à la gestion de communs se multiplient dans les territoires. De plus en plus, les communs portent sur des ressources matérielles : les éléments naturels, les terres ou encore les véhicules. Des organisations voient le jour pour recenser les communs et créer du lien entre eux. C'est le cas dans la plupart des grandes villes françaises : Paris, Lyon, Marseille, Lille, Grenoble ou encore Brest.

Pour certains, les biens communs constituent une corde supplémentaire à l'arc des politiques publiques pour résoudre la crise environnementale. Ils s'ajoutent donc aux fiscalités, aux réglementations et aux marchés des quotas d'émission (voir la fiche facteurs critiques « L'orientation des politiques publiques vers un développement économique durable »). Dans ce sens, les politiques publiques favoriseraient la gestion communautaire de biens, de matériaux, de services ou encore de savoir-faire. Mais, en la matière, tout reste à inventer.

## 5. PROJECTIONS

### PROJECTION CATASTROPHE : LA PRIVATISATION DES COMMUNS

En 2030, les ressources naturelles, les biens publics sociaux et les biens immatériels sont privatisés et gérés principalement par la sphère marchande. Si ces derniers sont invités à préserver les ressources et à garantir leur partage, ils ne sont pas contraints juridiquement. En conséquence, les ressources naturelles s'amenuisent (du pétrole à la biomasse), les biens publics sociaux se délitent (une qualité de service en

déclin) et les biens immatériels comme les données d'intérêt général des acteurs privés sont vendues au lieu d'être partagées librement, soit un retour en arrière par rapport à la loi pour la transition numérique.

Ce scénario est possible si la sphère marchande prend le pas sur l'évolution des politiques publiques, par une action forte de lobbying. En raison de l'ampleur des enjeux environnementaux et économiques, la gestion des ressources par les communs n'est pas considérée comme suffisante et est entièrement reléguée à la sphère économique et technocratique.

## PROJECTION IDEALE : UN ENCADREMENT DES BIENS COMMUNS

En 2030, les biens communs deviennent une composante à part entière des politiques publiques dans la gestion du développement durable. Les ressources naturelles, matérielles et immatérielles qui relèvent du bien commun sont identifiées et l'État français, les acteurs privés et les acteurs de la sphère citoyenne doivent obligatoirement s'y plier. Chaque ressource est ainsi gouvernée collectivement. Lorsque les acteurs concernés par la ressource sont trop nombreux, ils peuvent déléguer leur voix à des organismes tiers, représentants des usagers.

Les domaines suivants sont inscrits dans la loi en tant que communs :

- + Les ressources naturelles (air, eau, biomasse, climat, biodiversité...).
- + Les services publics et collaboratifs (transport, santé, éducation, culture, sports et loisirs, sécurité...).
- + Les ressources immatérielles produites dans le cadre de la délivrance d'un service d'intérêt général (données d'usage, indicateurs d'évaluation...).

## PROJECTION VRAISEMBLABLE : UNE HYBRIDATION DES MODELES

En 2030, certains domaines font l'objet d'une gouvernance en tant que biens communs, mais ce n'est pas la majorité. En effet, les entreprises privées combattent systématiquement ce mode de gouvernance par des actions de lobbying et réussissent à sabrer la dynamique, malgré les appels des ONG et des citoyens. Les ressources naturelles en cours d'épuisement sont déclarées biens communs, dans la mesure où les acteurs marchands dont le modèle repose sur ces dites ressources ont déjà développé des stratégies alternatives. Les nouvelles ressources mobilisées (biomasse), qui constituent les nouveaux champs de bataille économiques, ne sont en revanche pas considérées biens communs. En revanche, les données issues des services d'intérêt général sont systématiquement partagées, comme le veut dès aujourd'hui la loi pour la transition numérique, avec un élargissement aux entreprises privées.

En parallèle, les projets et actions développés par des citoyens augmentent pour faire face à la pénurie de offres dans certaines zones territoriales et pour garantir une qualité de service.

# 6. IMPACTS

## IMPACTS SUR LA CREATION DE VALEUR

La logique des communs renvoie également à l'économie collaborative et à l'économie du don. En effet, de plus en plus de citoyens et de communautés créent des ressources communes soit parce que ces ressources sont un besoin auquel aucune réponse n'existe, soit parce que les réponses qui existent ne sont pas conformes à leurs exigences (en termes tarifaire, social, environnemental, politique...). Le plus souvent,

les communs mis en œuvre par des citoyens et des communautés relèvent de l'économie sociale et solidaire. Ces actions et projets sont des opportunités pour les acteurs publics et privés, dans la mesure où ces ils sont complémentaires des offres en place et qu'ils améliorent le service global. Ils peuvent être soutenus, accompagnés voire intégrés aux entreprises, à l'instar de l'accompagnement de start-ups largement réalisé aujourd'hui dans les grands groupes.

Les communs supposent un dialogue profond avec les usagers et les agents des services publics et privés. En ce sens, ils permettent une meilleure efficacité des services.

Certains considèrent que la privatisation d'un service public revient à amputer les membres de ce commun d'une partie de ses biens : « *Lorsqu'un État privatise une voie ferrée, une ligne de transport aérien ou un hôpital, qu'il cède la distribution d'eau potable ou vend des universités, il exproprie la communauté d'une partie de ses biens* » (Ugo Mattei, 2011). En ce sens, la réforme du transport ferroviaire adoptée en 2018 va à l'encontre de la logique des biens communs.

## IMPACTS SUR LES TRANSFORMATIONS ORGANISATIONNELLES

Les communs supposent de mettre en œuvre de nouvelles logiques de gouvernance. A ce titre, les instances de décision des entreprises doivent intégrer les voix des salariés et des usagers des offres. C'est tout le processus de décision stratégique qui est impacté. Il est question de donner une place plus importante aux salariés, de valoriser leur point de vue et de créer des instances de dialogue et de concertation continues avec les usagers. Les entreprises peuvent aussi envisager le développement de partenariats avec des collectifs de citoyens qui mettent en œuvre des actions et projets complémentaires à leur offre.

## IMPACTS POUR SNCF RESEAU

Les infrastructures ferroviaires sont ce qu'on appelle un « commun sous garantie publique », dans le sens où l'acteur public est en charge de garantir un droit d'usage collectif de ces infrastructures. Pour SNCF Réseau, plusieurs scénarios se posent avec la croissance du modèle des biens communs :

- + La mise en place d'un dispositif de participation citoyenne, à l'instar des comités de lignes créés dans certaines régions, est généralisée.
- + Les instances de décision intègrent des usagers, des agents, des salariés.
- + Des services de mobilité sont créés par des communautés de citoyens qui utilisent les infrastructures ferroviaires, soit en sus des transporteurs de voyageurs et du fret.
- + Ce sont les usagers et les acteurs locaux, à travers les comités de ligne, qui définissent les besoins de la ligne, les horaires et fréquences de passage, etc.
- + Dans certaines zones, ce sont des citoyens bénévoles qui entretiennent des lignes avec l'appui de personnes qualifiées au sein de SNCF Réseau, pour garantir sa sécurité.
- + Des partenariats, un accompagnement voire une intégration des initiatives citoyennes autour de communs.
- + Le partage des données d'usage des infrastructures ferroviaires.

## 7. QUELLES EVOLUTIONS DANS D'AUTRES ZONES DU MONDE ?

Les communs se diffusent particulièrement en Europe et en Amérique du Nord. Ils sont utilisés plus traditionnellement dans les communautés africaines, par les pêcheurs par exemple. Ci-dessous quelques initiatives portées dans le monde qui reposent sur la logique des communs :

- + La ville de Gand aux Pays-Bas recense plus de 500 communs, pour 260 000 habitants. La commune intègre les communs dans ses politiques publiques et a engagé en 2017 un « plan de transition vers les communs ».
- + En Italie, le laboratoire Labsus, « Laboratoire pour la subsidiarité », cherche à résoudre des problèmes d'intérêt général à partir d'initiatives populaires.
- + En 2018, Montréal a développé une politique de logiciels libres.
- + L'association OpenStreetMap créée en 2004 rassemble plus d'un million de membres contributeurs, qui ajoutent des données à la carte collaborative, et ce partout dans le monde.

## 8. SOURCES MOBILISEES

« La croissance économique est-elle compatible avec la préservation de l'environnement ? », SES/webclass

« La bataille des 'Communs' : l'enjeu politique du 21ème siècle ? », Gérald Majou, ESResponsable.org, Février 2017

« Communs de la mobilité », Wiki des communs

« Liste des communs », Wiki des communs

« Les 'communs', la corde qui manque à l'arc du monde de la mobilité », Nicolas Le Douarec, La Fabrique des Mobilités, Avril 2015

« Les communs de la Fabrique des Mobilités », La Fabrique des Mobilités

« Projet de mobilité européenne 'Communs et Action Publique' », Gaëlle Fily, Bretagne creative, Février 2019

« Mobilité : la tragédie des biens communs », Hélène Manceron, 100%News, Mars 2018

« À Barcelone, des initiatives ouvertes et collaboratives pour résister à l'ubérisation des villes, » Claire Legros, *Le Monde*, Novembre 2018

« Mobilité durable : les trois premiers investissements communs de la SNCF, Orange et Total dévoilés », Dominique Pialot, *La Tribune*, Octobre 2012

« Quels sont les « communs » majeurs de l'écosystème ? », Gabriel Plassat, Les transports du futur, Avril 2015

- « Facilitatrice, protectrice, institutante, contributrice : la loi et les communs », Valérie Peugeot, VECAM, Septembre 2016
- « Les communs du logiciel libre : La naissance du commun, le cadre institutionnel », Pierre-André Mangotte, HAL, Centre d'Economie de l'Université Paris Nord, Septembre 2011
- « Le retour des communs », Benjamin Coriat, CNFPT, 2013
- « Les biens communs, modèle de gestion des ressources naturelles », dph, coderem, ritimo, Mai 2010
- « L'évaluation de l'impact des communs, le chaînon manquant pour élaborer des politiques publiques territoriales en faveur de leur développement », Bruno Carballa Smichowski et Philippe Archias, Ielab, Mai 2018
- « L'ESS au regard des communs », Jean-François Draperi, RECMA, Avril 2016
- « Tour de France 'Vers une culture des communs' », Bruno Caillet, Artishoc, 2017
- « Biens communs et économie sociale et solidaire », Pierre Thomé, *Le Monde*, 2014
- « Les comités de ligne – Retour d'expérience nouvelles offres », Ile-de-France Mobilités
- « Services publics et biens communs », Gérard Aschieri, Idh-france, Décembre 2016
- « Biens publics, biens communs : de quoi parle-t-on vraiment ? », Cahier 20 Les Entretiens Albert-Kahn Laboratoire d'innovation publique, Haut-de-Seine, Le département, Novembre 2015
- « Mon idée pour la France : 'Constitutionnalisons les biens communs' », *Le Monde*, Février 2019
- « Rendre inaliénables les biens communs », Ugo Mattei, *Le Monde Diplomatique*, Décembre 2011



# DOCUMENTS LIES

La thématique de « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » a donné lieu à la production de plusieurs livrables, listés ci-dessous.

DOCUMENT	DESCRIPTION
Neuf fiches facteurs critiques	<p>Une « fiche facteur critique » constitue une étude documentaire d'une variable jugée incertaine dans l'avenir par rapport à la thématique prospective étudiée, ici « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène ». Chaque fiche facteur critique revient sur l'histoire de la variable, qualifie son état actuel et projette son avenir et ses impacts à l'horizon 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Les impacts du changement climatique</li> <li>+ La guerre pour les ressources</li> <li>+ La rationalisation des déplacements des individus</li> <li>+ L'orientation des politiques publiques en faveur d'un développement économique durable</li> <li>+ Les évolutions technologiques en lien avec l'impératif écologique</li> <li>+ Des cycles de production transparents, responsables et en résonance avec les cycles naturels</li> <li>+ Les attentes vis-à-vis de l'action environnementale des entreprises</li> <li>+ La création de ressources communes en faveur du développement durable</li> <li>+ La sixième extinction biologique</li> </ul>
Quatre entretiens externes	<p>L'objectif de ces entretiens externes était de comprendre quels sont les grands enjeux actuels et futurs de « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » et les solutions envisageables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Benoît Mounier, fondateur de Benenova</li> <li>+ Emmanuel Delannoy, consultant associé chez Pikaia</li> <li>+ Hélène le Téno, consultante en transition écologique et numérique</li> <li>+ Vivian Dépoues, chef de projet adaptation au changement climatique, I4CE</li> </ul>
Cinq entretiens internes	<p>Ces entretiens avaient pour objectif de comprendre les enjeux de SNCF Réseau face à « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène », d'identifier les actions qui sont d'ores et déjà mises en œuvre et celles qui devraient l'être :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bernard Torrin, directeur Développement durable, SNCF Réseau</li> <li>+ Corinne Roecklin, responsable du pôle « environnement et projet »</li> <li>+ Lucette Vanlaecke, Directrice Clients et Services SNCF Réseau Île-de-France</li> <li>+ Philippe Bihouix, directeur international de Fret SNCF</li> <li>+ François Tainturier, Directeur de la Stratégie du Réseau de SNCF Réseau</li> </ul>
Deux comptes rendus d'ateliers prospectifs	<p>23 mai 2019 : L'objectif de l'atelier était d'identifier et de prendre la mesure des impacts de l'impératif écologique et de l'entrée dans l'anthropocène pour SNCF Réseau à l'horizon 2030.</p> <p>17 septembre 2019 : L'atelier fait suite à la réalisation d'une analyse documentaire et d'entretiens avec des experts du sujet, ainsi qu'au premier atelier prospectif du 23 mai 2019. Son objectif était d'enrichir la liste des actions qui pourraient être mises en œuvre par SNCF Réseau pour s'adapter à la crise écologique, de premières actions ayant déjà été identifiées dans les entretiens et lors de l'atelier du 23 mai.</p>
Trois scénarios prospectifs	À l'issue d'un premier travail documentaire (conception des fiches facteurs

	<p>critiques), des résultats du sondage prospectif, des entretiens externes et internes et des discussions de l'atelier du 23 mai 2019, trois scénarios prospectifs ont été élaborés. Ils ont été utilisés lors du second atelier, celui du 17 septembre 2019, pour que les participants positionnent SNCF Réseau dans les mondes imaginés à horizon 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ L'utopie techno-entrepreneuriale</li> <li>+ L'État social et écologique</li> <li>+ La rupture hyperlocale et coopérative</li> </ul>
Un sondage prospectif	<p>Sur la base des entretiens menées avec des experts internes et externes à SNCF Réseau et de l'analyse documentaire, 23 hypothèses d'avenir (horizon 2030) ont été formulées et adressées à des experts de l'écologie. Chaque expert s'est positionné sur chacune des hypothèses en indiquant son accord ou son désaccord et en expliquant les raisons de son positionnement.</p>
Une note stratégique	<p>À l'issue de la démarche de prospective stratégique, une note stratégique éditorialisée a été rendue. Son objectif est de récapituler les impacts de la thématique (ici, « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » ainsi que de donner des pistes d'actions pour s'y adapter.</p>