

Les nouvelles mobilités face à la  
résilience du système automobile  
*Le difficile changement d'échelle*

Bernard Jullien,  
Maître de conférences en économie,  
Université de Bordeaux/GREThA, ancien  
directeur du Gerpisa.

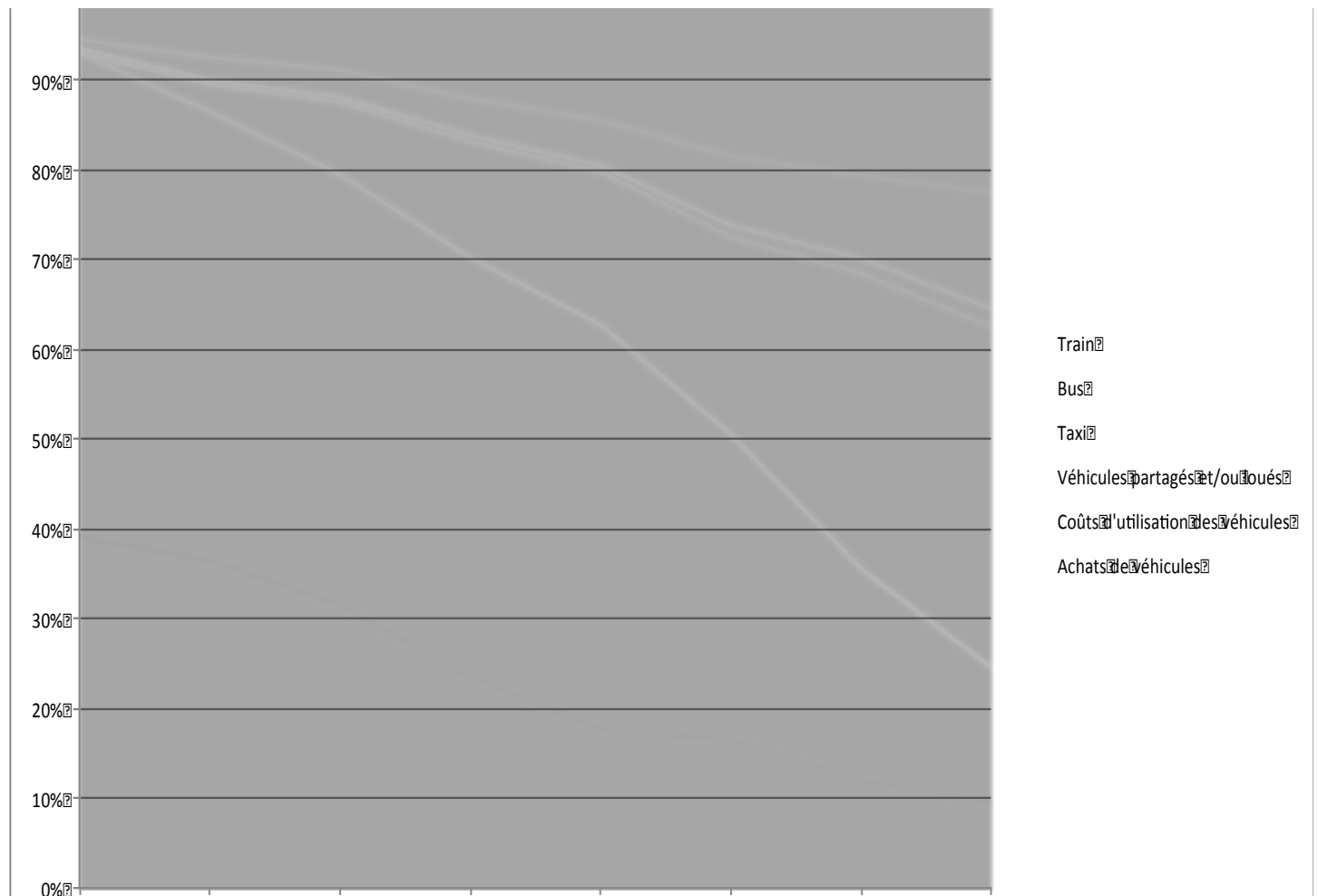
# La question de la transition

*formes, enjeux et opérateurs du changement*

- De très solides raisons de chercher à progresser intellectuellement et opérationnellement dans l'examen et l'analyse des « nouvelles mobilités »
  - Programme TEE
  - Ambition de BMA
  - Objectif de l'étude PIPAME
  - Chantier sur le repositionnement des constructeurs dans les SLAP Mobilités

# La normativité associée aux NM = intensification des usages du parc

- Slide Transdev 2011



# La nécessaire « révolution »

*Le modèle « extensif » actuellement en vigueur vs le modèle « intensif » en gestation*

	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
Véhicules	Polyvalents	Moindre polyvalence
Propriété/usage	Couplée	Découplée
Gouvernabilité	Faible techniquement et problématique politiquement	Forte techniquement et régulable politiquement

# Problème :

**la révolution n'a pas lieu, la transition dure toujours**

- L'intensif pur n'existera pas
- Le rêve de Transdev ne se réalisera pas
- Le modèle n'est pas une représentation d'un avenir nécessaire
- Nécessité et efficacité ne font pas loi historiquement et technologiquement
- Les révolutions automobiles annoncées n'ont jamais lieu
  - Dans le commerce celle du numérique est annoncée depuis longtemps et n'a pas lieu
  - Celle des services aussi
  - Celle de l'électrique pas plus
  - Celle liée au basculement vers les émergents pas davantage
  - Avant cela, une longue liste : les nouveaux matériaux, la production flexible, le B to O, la modularisation, la lean production, le low cost ...

# La question des formes, des enjeux et des opérateurs de changement

- Que serait une révolution automobile ?
  - Une opportunité de nouvelles entrées et/ou a minima de modifications majeures de la hiérarchie dans l'industrie
  - Une remise en cause radicale des définitions de la valeur, des opérateurs de cette définition, du « capitanat » de la chaîne de valeur
  - Une remise en cause de la place de l'automobile dans les « chainages intermodaux »
  - Une rupture de la relation entre propriété et usage : prohibition de la propriété, renégociation radicale des droits et devoirs associés à la propriété et à l'utilisation
  - Un réagencement fondamental des régulations
  - Un autre travail demandé aux ingénieries, au commerce et au marketing
  - Une dévalorisation très forte des actifs physiques et humains accumulés dans le cadre du « paradigme » précédent

# La question des formes, des enjeux et des opérateurs de changement

- Pourquoi, même dans l'automobile, aime-t-on tant cette figure du changement et pourquoi a-t-on tort ?
  - On aime parce que
    - Cela permet de se faire peur en même temps que de se mobiliser
    - Cela donne du boulot aux consultants et aux visionnaires
    - Cela confère un rôle clé aux « policy makers », aux prospectivistes et aux chercheurs
    - Cela fait de beaux papiers ou de belles conférences
    - Cela rend inutile la connaissance de l'existant qui, de toute façon, va disparaître
    - Cela donne une chance à ceux qui n'avaient rien et/ou étaient dominés dans l'ancien paradigme
    - Cela évite de se pencher sérieusement sur la réalité des changements effectifs
  - On a tort parce que
    - Cela empêche d'en saisir les mécanismes, les enjeux et les leviers
    - Cela limite considérablement la capacité des militants de ces changements à « recruter des alliés » et in fine à rendre effectifs les changements qu'ils souhaitent

# Un système automobile plus riche, complexe et adaptable que ceux qui entendent le révolutionner ne le pensent

- Non les constructeurs n'ont pas inventé le système qui allait leur permettre de prolonger auprès des consommateurs le travail que faisaient leurs ingénieurs,
- Ils ont dû se délester des risques technologiques et commerciaux sur des professionnels qui ont organisé entre eux et les automobilistes réels un très large hinterland dans lequel on trouve par ex. l'essentiel de l'AV et du VO
- Le système automobile n'est ni n'a jamais été celui que les constructeurs veulent et maîtrisent
  - Il existe de nombreux systèmes automobiles dont les constructeurs sont absents
  - Il existe de nombreux business automobiles hors de l'emprise des constructeurs et aussi prospères que le leur
  - Même en France en 2014, les constructeurs ne captent pas un tiers de la dépense automobile des ménages
- Le penser est une erreur commune
  - Aux constructeurs
  - A ceux qui les détestent et/ou détestent l'automobile
  - A beaucoup de politiques publiques
- Cette erreur est plus évidente que jamais dans le modèle « extensif » où
  - les hétérogénéités des parcs et des auto-mobilités sont la règle
  - Leurs conséquences sont très inégalement problématiques
    - D'un business automobile à l'autre
    - D'une population à l'autre

## Trust and Power

Consumers, the Modern Corporation,  
and the Making of the United States  
Automobile Market



Sally H. Clarke

CAMBRIDGE



# Revisiter l'existant pour saisir plus finement la réalité des enjeux

- Sur les questions territoriales et d'aménagement
  - La quête du transfert modal, de la réduction de la place de la voiture et des kilométrages doit-elle être universelle ?
  - La ville compacte doit-elle être un modèle universel ?
  - Faciliter l'accès à l'automobile, au permis de conduire et à la réparation bon marché n'est-il pas aussi légitime socialement que la mise à disposition de flottes en partage dans des espaces denses où toutes les offres de mobilité sont déjà présentes ?
  - Les auto-mobilités bricolées par les ménages et les politiques publiques n'ont-elles dessiné que des territoires immondes ségrégués nés d'un étalement urbain systématique ?
  - N'ont-elles pas été aussi un outil de mise en compatibilité de formes de concentration de l'emploi et des fonctions tertiaires souhaitables et de formes d'occupation des territoires ruraux souhaitables ?

# Revisiter l'existant pour saisir plus finement la réalité des enjeux

- Sur la question de la consommation des business et des systèmes automobiles
  - Les auto-mobilités ne sont-elles pas depuis longtemps bien autre chose que ce que les constructeurs souhaiteraient qu'elles soient ?
  - La marginalité des constructeurs dans les systèmes automobiles n'est-elle pas génétique ?
  - Le commerce et la réparation n'ont-ils pas depuis le départ été là pour adapter et territorialiser des produits et des usages mal pensés par les constructeurs ?
  - La multiplicité des business automobiles non constructeurs n'est-elle pas une constante ?
  - La motorisation de populations entière ne s'est-elle pas opérée y compris en Europe hors de toute influence des constructeurs ?
  - Les Espagnols et les Irlandais ont-ils vu leur auto-mobilité changer radicalement lorsqu'ils ont divisé par deux ou trois leurs achats de VN pendant trois ou quatre ans ?
  - Le CA de l'assurance automobile n'est-il pas en France en 2013 de 17 milliards d'euros alors que les constructeurs vendaient 23 milliards de VPN ?

# Revisiter l'existant pour saisir plus finement la réalité des enjeux

- Que s'agit-il de changer, de révolutionner ou de modifier ?
- Quelles formes d'intensification de l'usage des parcs sont adaptées à la diversité des automobilités ?
- Pour gagner quoi ? Au bénéfice de qui ?
- Qui peut les implémenter et/ou les promouvoir ?
- Les constructeurs sont-ils plus menacés de marginalisation que dans l'ancien système ?