

Le Monde - Quatre roues, cinq crises : où va l'automobile ?

26.10.08 – Entretien avec Bruno Marzloff, sociologue et consultant spécialistes des enjeux de mobilité. Auteur de « Mobilités, trajectoires fluides » (éd. De l'Aube, 2005)
Propos recueillis par Nathalie Brafman

Une révolution de plus, à ajouter à la liste de toutes celles que les bouleversements du moment obligent à envisager : nous ne pourrons plus, demain, nous servir de notre voiture comme nous le faisons aujourd'hui, du moins en ville, et les constructeurs devront aussi changer de logique

Une crise majeure semble se profiler pour les constructeurs automobiles, comment l'expliquez-vous ?

- L'industrie automobile est confrontée à cinq crises. L'étincelle a été celle du renchérissement du prix du baril de pétrole sur les six premiers mois de l'année. Par ailleurs, la crise du pouvoir d'achat affecte directement la pratique de la voiture en augmentant dans le budget des ménages la part allouée aux transports. Quant à la crise financière, même si l'on n'en connaît pas encore l'ampleur, on voit à minima qu'il y a une crise du crédit à la fois pour les constructeurs et pour les consommateurs. Il y a aussi la crise de l'environnement.

A force de voir au journal télévisé de 20 heures la calotte glaciaire se rétrécir, tout le monde finit par se dire qu'il y a un problème. Enfin, on ne peut pas écarter l'impact de la crise des subprimes [des crédits immobiliers gagés sur la valeur des biens acquis] sur l'automobile.

Quel rapport entre l'immobilier et l'automobile ?

- Historiquement, la voiture s'est imposée comme un élément d'appropriation du territoire. Jean-Pierre Sueur, maire d'Orléans de 1989 à 2001 et secrétaire d'Etat en charge des collectivités locales entre 1991 et 1993, disait que sa ville s'était plus étendue depuis la massification de l'automobile que dans tous les siècles précédents. Qui a permis cela ? L'automobile. La crise des subprimes a révélé aux Etats-Unis et dans une moindre mesure en Europe que la chute des valeurs immobilières était directement proportionnelle à la distance qui sépare ces maisons du centre-ville. A Paris, les valeurs immobilières continuent de croître mais elles chutent dans la périphérie. Désormais, on ne peut plus calculer la valeur d'un bien immobilier sans la relier au coût du transport.

Le Mondial de l'automobile a attiré plus de monde qu'en 2006 et pourtant l'image de la voiture semble en plein bouleversement. Que s'est-il passé ?

- On est effectivement à un moment où on bascule de la voiture objet patrimonial et social à autre chose. Les constructeurs pensent encore que la réponse est forcément dans l'objet. Ils veulent proposer toute la gamme : de la grosse voiture de luxe à la petite en passant par les véhicules à bas coût. Ils ne pensent pas assez aux préoccupations des automobilistes. Une majorité de gens n'est plus attirée par la voiture. Il suffit de lire l'étude réalisée à la demande du Crédit agricole par l'institut CSA : 42 % des gens interrogés seraient prêts à délaissier leur voiture pour utiliser des voitures en libre service.

La liberté, c'est encore le porte-à-porte. Je prends ma voiture en bas de chez moi et je vais à mon travail. Sauf qu'aujourd'hui, ce porte-à-porte est de plus en plus contesté, en tout cas dans les territoires urbains. Et plus ils sont denses, plus la contestation est forte.

Venir à Paris en voiture, c'est compliqué. Il faut payer pour entrer dans le centre de Londres. A Amsterdam, c'est interdit. A Tokyo, il est impossible d'accoster le long des trottoirs et, pour posséder un

véhicule, il faut arguer d'une place de parking. Partout dans le monde, il existe un contingentement de la place de la voiture. Le porte-à-porte est donc en train d'imploser.

Des initiatives commencent à apparaître pour des solutions d'auto-partage. Le groupement SNCF, Avis, RATP et Vinci a annoncé son intention de répondre à l'appel d'offres d'Autolib' de la Ville de Paris. Qu'en pensez-vous ?

- Dans toutes ces initiatives, cherchez l'erreur ! Où est le constructeur ? Guillaume Pepy, le patron de la SNCF, le dit lui-même, il a raté le Vélib', il ne veut pas rater Autolib'. Sa préoccupation est de faire venir les voyageurs dans ses trains et donc jusqu'à la gare. C'est aussi la raison pour laquelle il vient de préempter 200 licences de taxi. Les gares deviennent des lieux d'articulation entre tous les transports.

Il existe d'autres initiatives. Tous les acteurs ont compris qu'il fallait s'adosser aux transports collectifs pour continuer à faire de la voiture. Et si aujourd'hui Autolib' est envisageable, c'est parce que Vélib' a réussi. Son succès n'est ni écologique, ni économique, c'est juste que rouler à vélo, c'est plus pratique. A Paris, c'est un transport entre les 250 stations de métro, les 2 500 stations de bus. On se trouve alors dans un système redondant : j'ai le choix entre le métro, le bus et le vélo.

Les constructeurs n'ont pas l'air d'avoir pris conscience de ces enjeux...

- Ils peuvent se le permettre car ils ont un monopole de fait sur la réponse de mobilité offerte aux gens. Plus des deux tiers des déplacements se font en voiture. Plus de 80 % des ménages possèdent un véhicule.

Aujourd'hui, on est encore dans un système de dépendance automobile. Notre système résidentiel renforce cette dépendance. Au fur et à mesure que le panorama territorial s'est organisé, il s'est délité de toute ressource. On ne passe pas du jour au lendemain d'un système de dépendance à autre chose. Néanmoins, il n'existe pas à Paris. Moins de la moitié des ménages possède une voiture.

Mais en extrapolant, peut-on envisager la fin de la voiture ?

- Non ! La voiture ne disparaîtra pas. Ce n'est pas possible. Elle est là, restera massivement utilisée et l'on ne s'en passera pas. Mais elle devra rentrer dans le système, avoir suffisamment de fluidité, de flexibilité pour répondre aux contraintes économiques et aux nouvelles normes sociétales.

Il est donc indispensable de réfléchir à la voiture autrement. Et le véritable défi auquel il faudra répondre, c'est celui de la mobilité durable. La mobilité actuelle est insoutenable à terme. D'abord parce que la fin des gisements fossiles que l'on utilise est programmée, ensuite parce que l'on pollue au-delà du raisonnable et enfin parce que le problème de la voiture, c'est aussi le porte-monnaie des ménages. Il y a des gens qui ne peuvent plus mettre d'essence dans leur réservoir. Si les constructeurs automobiles n'en prennent pas conscience, ils deviendront de simples fournisseurs d'objets pour des gens qui eux penseront services et commodités.

Désormais, l'environnement technologique nous permet des solutions impossibles hier. On peut envisager par exemple des plates-formes d'échange pour le covoiturage. Aujourd'hui, il se borne au transport de son collègue de bureau. Demain, on pourra en faire à la volée, avec son téléphone mobile. Pour l'instant, on en est encore aux balbutiements mais avec le Web 2.0 [l'Internet participatif] et l'explosion des wiki [systèmes de gestion de données librement modifiables par les internautes], on peut tout à fait imaginer un développement rapide.

Aux Etats-Unis, Robin Chase, diplômé du Massachusetts Institute of Technology (MIT), est à l'origine de Zipcar, une société de location de voitures en partage. Après huit ans d'existence, elle exploite 5 000

voitures et compte 300 000 abonnés. Consciente des difficultés pour développer le covoiturage, elle vient de s'adosser à Facebook afin de faire entrer en contact l'offre et la demande.

Tout cela ne va-t-il pas se heurter au fait que les gens aiment bien posséder leur voiture ?

- C'est en effet un problème. Mais s'il y a des solutions alternatives, il sera possible de s'affranchir de cette dépendance. Pour s'en sortir, on fera comme les fumeurs qui veulent arrêter. Souvent, ils n'achètent plus de cigarettes mais en « piquent » aux autres avant de s'arrêter totalement. Eh bien, pour la voiture, ce sera pareil. On fera de la VDA (la voiture des autres). Jusqu'au moment où les acteurs du marché offriront des solutions qui auront un sens.

Comment nous déplacerons-nous alors dans dix ans ?

- La première étape va consister à arrêter la logique centrifuge dans laquelle sont entraînées les villes. Il faut en finir avec la « rurbanisation ». En l'espace de quarante ans, on a multiplié par dix l'écartement domicile-travail en passant de 3-4 kilomètres à 30-40 kilomètres. Mais comme on ne mettra pas la campagne à la ville, ni la ville à la campagne, l'enjeu va consister à faire en sorte que les gens n'aient plus à faire nécessairement ces déplacements quotidiens. Il va falloir recréer de nouvelles centralités, des sortes de hubs comme dans les aéroports, où les gens se rencontreront. Qui sont par exemple les gens qui vont dans les cafés Starbucks ? Beaucoup sont des gens qui viennent travailler. Ils sont entre deux rendez-vous et ne veulent pas repasser au bureau ou bien ils donnent leurs rendez-vous dans ces cafés. Chacun fait un bout du chemin et tout le monde y gagne.

Dans tout ce que vous décrivez, les grands absents sont les constructeurs...

- Pour l'instant. Mais même si cela ne se traduit pas encore dans leur discours, on sent bien qu'ils réfléchissent. Jusqu'à présent, ils n'avaient pas besoin de penser le client autrement. Celui-ci n'existait à leurs yeux que lorsqu'il ouvrait la portière. Dès qu'il la fermait, il n'était plus leur client. Dès que les constructeurs réaliseront que leurs clients ont une vie avant et après la voiture et qu'elle peut être servie par d'autres modalités de déplacement, alors ils développeront une politique de services. De la même façon que Renault a signé un partenariat avec la société Better Place - qui se chargera du réseau d'échange des batteries - pour lancer sa voiture électrique en Israël et au Danemark, Renault pourrait signer, par exemple, avec Autolib'.