



HAL
open science

LA VOITURE ENTRE AUTONOMIE, COOPERATION ET SPECIALISATION

Richard Grimal

► **To cite this version:**

Richard Grimal. LA VOITURE ENTRE AUTONOMIE, COOPERATION ET SPECIALISATION. TEC Mobilité intelligente [Revue TEC : Transport Environnement Circulation], 2016. hal-02162311

HAL Id: hal-02162311

<https://hal.science/hal-02162311v1>

Submitted on 26 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA VOITURE ENTRE AUTONOMIE, COOPERATION ET SPECIALISATION

Richard GRIMAL

« Là où croît le péril croît aussi ce qui sauve »

Friedrich Hölderlin

Le succès de la voiture s'explique en grande partie par l'autonomie qu'elle procure, qui comporte elle-même plusieurs dimensions. La première est la capacité à produire soi-même sa mobilité, sans être tributaire des services de transport offerts par la collectivité ou les entreprises de transport. La seconde est la flexibilité offerte par le véhicule personnel, au niveau du choix des horaires, des destinations, des accompagnants, ainsi que la possibilité de modifier à tout moment son itinéraire. Le troisième aspect de l'autonomie est la maîtrise de la conduite du véhicule. Le désir d'autonomie permet également d'expliquer l'augmentation du parc automobile des ménages depuis plusieurs décennies, et celle du trafic qui en a résulté, qui viennent principalement de la diffusion du multi-équipement, ayant permis aux femmes d'accéder à une mobilité autonome, en lien avec l'augmentation du taux d'activité féminine. La voiture est particulièrement plébiscitée par les femmes en milieu de cycle de vie, à une période où la combinaison des contraintes professionnelles et familiales entraîne un surcroît de mobilité, en raison de la possibilité d'enchaîner facilement les déplacements pour différents motifs, notamment de travail et d'accompagnement scolaire, en limitant le temps passé dans les transports. Cependant, la possession et l'usage de la voiture montrent depuis quelques années des signes de ralentissement, en France comme dans la plupart des pays développés, tels que la stabilisation du multi-équipement, la baisse de la mobilité en voiture dans les grandes agglomérations et le plafonnement de la circulation au niveau national. Cette inflexion s'explique notamment par l'augmentation du coût généralisé de la mobilité, compte tenu de l'augmentation du prix du carburant et de la dégradation des temps de transport, face à des politiques de déplacements (modération des vitesses, voies réservées, restriction et tarification du stationnement...) qui entraînent une diminution des vitesses réelles et rendent l'usage de la voiture plus difficile. Les attitudes à l'égard de la voiture tendent également à se rationaliser dans les nouvelles générations, pour lesquelles celle-ci devient un simple moyen de transport parmi d'autres, nourrissant l'engouement pour de nouveaux services de mobilité (autopartage, covoiturage, location de véhicules entre particuliers...) reposant sur l'usage plutôt que sur la possession des véhicules.

En même temps, la filière automobile bénéficie d'une nouvelle vague d'innovations technologiques, notamment la diffusion de nouvelles motorisations moins dépendantes des énergies fossiles et l'automatisation de la conduite. L'automobile semble donc aujourd'hui se situer à la croisée des chemins, entre d'un côté des contraintes économiques, des politiques de déplacements et des évolutions de comportements qui exercent une pression modératrice sur l'usage de la voiture, de l'autre une vague d'innovations qui pourraient constituer l'amorce d'un mouvement de renouveau. Selon les facteurs qui prévaudront, les usages de la voiture pourraient évoluer soit vers des schémas plus intensifs, impliquant davantage de coopération entre individus, ou au contraire plus extensifs, en allant vers davantage d'individualisation et de spécialisation des véhicules. On peut supposer que les facteurs économiques et technologiques seront déterminants pour les évolutions futures. Un renforcement des contraintes financières, par exemple en cas de crise économique prolongée couplée à de nouvelles augmentations du prix du carburant, devrait conduire les générations ayant atteint l'âge adulte pendant la crise à revenir vers un schéma de véhicule unique, avec une utilisation partagée entre les membres du ménage, complétée par le recours aux transports en commun, aux modes actifs et aux nouveaux services de mobilité dans le cadre de pratiques multimodales, entraînant par conséquent un recul du multi-équipement. L'évolution vers des modèles de

motorisation plus intensifs impliquerait une évolution conjointe au niveau des choix résidentiels dans le cadre d'un retour des ménages vers le cœur d'agglomération, en lien avec des politiques d'aménagement privilégiant la densification des zones urbanisées existantes sur leur extension.

A l'inverse, la diffusion des nouvelles motorisations (hybride, électrique, autres...) pourrait entraîner un desserrement des contraintes sur l'usage des véhicules en rendant la mobilité moins dépendante des énergies fossiles et en réduisant la consommation, ce qui exercera une pression modératrice sur le prix du carburant. Les nouvelles motorisations pourraient également favoriser des logiques de spécialisation des véhicules, en raison de l'autonomie limitée des véhicules électriques, impliquant la possession d'un véhicule thermique pour les déplacements à longue distance. De plus, l'arrivée du véhicule autonome pourrait contribuer à relancer l'usage de la voiture en supprimant l'obstacle du permis de conduire et en libérant le temps passé dans un véhicule pour travailler, étudier ou se divertir, éliminant ainsi l'un des principaux avantages compétitifs des transports en commun, qui s'est renforcé avec la diffusion des terminaux mobiles (ordinateurs portables, *smartphones*, tablettes tactiles...).

Dans ce paysage, les pratiques de mobilité collaboratives se situent plutôt dans une logique intensive : en dépit de leur diversité, elles visent en effet d'une manière générale à favoriser l'usage plutôt que la possession des véhicules, et à mutualiser les outils de la mobilité afin d'en réduire les coûts, tout en se parant de vertus environnementales. Leur essor est intimement lié à celui de la société de l'information. Il est notamment favorisé par la diffusion d'Internet, qui conduit à l'émergence de nouveaux acteurs économiques, se positionnant sur un rôle d'intermédiaires entre offreurs de services et clients potentiels. Leur succès tient également sans doute au renchérissement de certains postes budgétaires (logement, voiture, énergie...), qui encouragent des schémas fondés sur le partage de la propriété et de l'usage des biens, de manière à réduire les coûts fixes liés à leur possession. Les pratiques de mobilités collaboratives s'avèrent intéressantes, en particulier, pour les personnes n'ayant qu'un usage occasionnel de la voiture. Cette dynamique est renforcée par la précarisation d'une partie de la société ainsi que par la diffusion des comparateurs de prix, incitant les individus à la recherche systématique du moindre coût et des offres les plus avantageuses. Elle se nourrit enfin de la séduction que représente la possibilité de créer soi-même son emploi dans une logique proche de celle de l'auto-entrepreneuriat, dans une société où les emplois traditionnels se font plus rares et difficiles d'accès.

Cependant, ces nouvelles pratiques soulèvent aussi divers problèmes d'ordre économique. Tout d'abord, celui des conditions d'une concurrence équitable avec l'économie traditionnelle, dans un secteur émergent encore caractérisé par un déficit de régulation. Mais aussi, la question de la répartition de la valeur ajoutée entre les intermédiaires, souvent des sociétés issues de l'Internet, et les communautés de particuliers, qui coproduisent le service dont elles ont besoin et n'ont pas toujours à l'heure actuelle la possibilité d'en tirer une rémunération (par exemple dans le cas du covoiturage). Les services réalisés dans le cadre de l'économie collaborative pourraient en outre représenter une forme masquée d'externalisation de la production, suscitant un effet d'aubaine pour les entreprises, en créant une offre alternative aux services de l'économie traditionnelle pour les consommateurs, facilitant de ce fait l'abandon de services jugés peu rentables. Compte tenu par ailleurs de l'augmentation prévisible du volume des offreurs de services qui devrait résulter de l'engouement pour l'économie collaborative, les emplois potentiels susceptibles d'être générés par le secteur pourraient avoir tendance à se précariser, transformant à terme les offreurs de services en sous-traitants des intermédiaires. La mobilité collaborative pourrait ainsi évoluer soit vers un modèle économique intensif, professionnalisé, fortement réglementé et pratiquant le *numerus clausus*, avec une faible densité d'emplois mais stables et bien rémunérés, soit au contraire vers un modèle plus extensif, davantage créateur d'emplois compte tenu de contraintes allégées, mais moins rémunérateurs et plus précaires.

Dans ce contexte déjà incertain et mouvant marqué par de nombreuses innovations, l'arrivée prévisible du véhicule autonome apporte son propre lot d'interrogations et d'incertitudes, en particulier au niveau de ses effets sur les mobilités collaboratives. Une de ses conséquences les plus évidentes pourrait être la disparition progressive ou bien une évolution significative du métier de chauffeur, s'accompagnant d'une raréfaction des emplois correspondants, selon un processus analogue à celui qu'ont connu les emplois industriels, pour lesquels l'automatisation a entraîné l'évolution vers un modèle plus intensif, pauvre en emplois mais hautement qualifiés. On peut imaginer, à terme, des services de taxis fonctionnant de manière entièrement automatisée y compris pour le pré-acheminement et le retour au dépôt grâce à une programmation à distance, et optimisant en temps réel le chargement de nouveaux voyageurs en fonction de la localisation des véhicules et de la demande, ou encore des entreprises louant des flottes de véhicules autonomes qui se rendront eux-mêmes chez le client en temps voulu et reviendront chez le loueur à l'issue de la période de location. L'automatisation de la conduite devrait également entraîner selon toute vraisemblance la convergence des métiers de la mobilité collaborative (covoiturage, VTC, location entre particuliers...) vers le statut de loueur de véhicule, intensifier la concurrence entre particuliers et opérateurs professionnels et contribuer à l'émergence de nouveaux acteurs regroupant ces différents métiers. Il pourrait enfin faciliter à long terme la dissociation entre possession et usage des véhicules, dans la mesure où les services de mobilité collaborative offriront une flexibilité d'usage équivalente à celle du véhicule personnel, en procurant notamment la possibilité de faire du porte-à-porte, ce qui pourrait inciter les ménages à abandonner leurs véhicules.

Une question centrale soulevée par ces innovations est celle du rapport à l'autonomie dans ses différentes facettes, et en particulier l'impact de la mobilité collaborative et du véhicule autonome sur la capacité des individus à produire eux-mêmes leur mobilité, qui a jusqu'ici largement contribué au succès de la voiture. De ce point de vue, la mobilité collaborative est ambivalente. En effet, d'un côté la coopération entre agents implique le renoncement à une autonomie complète en échange d'autres avantages, monétaires ou non-monétaires, notamment en termes de sociabilité et d'extension des réseaux sociaux. Si on prend le cas du covoiturage par exemple, le conducteur doit accepter de prendre des passagers qu'il ne connaît pas, de faire éventuellement un détour à l'origine puis à destination du déplacement pour les récupérer puis les déposer en un lieu déterminé, de moduler son horaire de départ en fonction des contraintes des passagers, etc. Il accepte donc une perte d'autonomie, en échange du partage des frais qui lui permet de réduire le coût de sa mobilité, de la convivialité des échanges pendant le trajet, de la possibilité d'étendre son réseau social. Le voyage peut également impliquer une exigence de conformité sociale par rapport aux attentes des passagers. L'intervention des intermédiaires représente une source de contraintes supplémentaires pour les offreurs de services, dans une logique d'évaluation et de professionnalisation. En effet, les utilisateurs du service peuvent alors évaluer en ligne la qualité du service rendu, que ce soit au niveau du véhicule ou de leur perception du conducteur lui-même. Le loueur consent à ce renforcement des contraintes en raison des avantages qu'il espère pouvoir retirer de l'accès à une « vitrine », lui donnant davantage de visibilité. De même, le véhicule autonome exige un renoncement partiel à l'autonomie, notamment au niveau de la conduite, en échange d'autres avantages, en particulier la possibilité d'utiliser le temps de trajet pour réaliser d'autres activités (pour les personnes non-sujettes au mal des transports).

D'un autre côté, les pratiques collaboratives permettent théoriquement aux individus, regroupés au sein de communautés autonomes, de s'affranchir du recours aux services proposés par les entreprises de transport, en produisant elles-mêmes le service dont elles ont besoin, moyennant l'intervention d'un intermédiaire dont le rôle est plus ou moins neutre et transparent. Elle conduit donc en fait à déplacer le point de vue, en reconstituant de l'autonomie au niveau d'une communauté aux contours incertains, plutôt qu'au niveau individuel. Cependant, l'injonction faite aux automobilistes de se déposséder de leurs véhicules pour recourir aux services de la mobilité collaborative, en privilégiant la possession sur l'usage des véhicules, revêt un caractère paradoxal,

dans la mesure où la possibilité même d'une coopération entre citoyens exige de pouvoir exercer son autonomie, c'est-à-dire d'avoir la liberté de choix. La possibilité d'une autonomie communautaire en matière de mobilité requiert elle-même la possession de véhicules, soit par une partie des individus au sein de la communauté, soit au nom de la communauté elle-même constituée en personne morale. Elle implique donc la coexistence de plusieurs modèles, mixant propriété et usage des véhicules, ainsi que la réversibilité des choix, permettant à chaque personne de conserver à tout moment la possibilité de quitter la communauté, mais aussi de choisir entre possession et usage de manière à être soit offreur, soit client des services de la communauté. Le véritable danger à long terme est en effet celui de la dépossession, aussi bien matérielle que symbolique qui est susceptible d'atteindre aussi bien les individus que les communautés, dans la mesure où le fait de privilégier des schémas fondés sur l'usage plutôt que sur la propriété est de nature à entraîner le recul progressif de celle-ci, dont pourraient alors découler des pertes d'autonomie complètes et irréversibles, et en fin de compte un recul des libertés. Les individus pourraient par exemple s'appuyer sur les facilités offertes par les services de mobilité collaborative et l'automatisation de la conduite, qui n'impliquent aucune participation active, pour abandonner leurs véhicules ainsi que l'apprentissage de la conduite, ce qui conduirait alors inéluctablement à la monétarisation progressive des services de mobilités. Or, les pouvoirs publics pourraient par la suite être tentés de rendre ces évolutions irréversibles en empêchant tout retour en arrière, au nom des impératifs environnementaux, sociaux et sanitaires. Par exemple, si la première génération de véhicules autonomes offrira sans doute encore le choix entre conduite manuelle ou déléguée, les pouvoirs publics pourraient demain vouloir interdire la première option au regard des enjeux de sécurité routière, dans la mesure où l'automatisation permet d'exclure le facteur humain, faillible par nature. Cette logique pourrait être appuyée par les intérêts corporatifs impliqués dans la fourniture de services, qui seront tentés de rendre les marchés captifs de manière à préserver leur potentiel de croissance.

Or, pour demeurer socialement acceptables, les pertes d'autonomie doivent demeurer partielles, réversibles et être compensées, c'est-à-dire qu'elles doivent préserver à tout moment la liberté de choix et les intérêts des individus et des communautés. Déjà pour les anciens, l'éducation et la propriété étaient des conditions de la citoyenneté, car elles étaient fondatrices de l'autonomie ; elles le demeurent encore aujourd'hui. La préservation de l'autonomie implique la coexistence de plusieurs modèles économiques d'organisation de la mobilité. On peut en identifier au moins quatre : le modèle traditionnel, reposant sur la propriété personnelle des véhicules, un modèle coopératif ou mutualiste, le modèle d'entreprise ou corporatif et le service public. Dans une logique de préservation de l'autonomie au niveau communautaire, on peut imaginer, par exemple, l'émergence de plate-formes collaboratives citoyennes qui contourneront les entreprises de services et les intermédiaires de l'économie collaborative, ou encore la mise en commun de flottes coopératives de véhicules autonomes, de même que la conservation de la propriété des véhicules peut apparaître comme un moyen de préserver l'autonomie au niveau individuel. Demain, ces différents modèles continueront probablement de coexister, selon des relations qui seront parfois de complémentarité, parfois de concurrence, et il est difficile à l'heure actuelle de dire si l'un d'entre eux finira par s'imposer au détriment des autres.

Version synthétique :

Le succès de la voiture s'explique par l'autonomie qu'elle procure, au niveau de la capacité à produire soi-même sa mobilité, de la flexibilité offerte par le véhicule personnel, de la maîtrise de la conduite. Cependant, depuis quelques années, la possession et l'usage de la voiture montrent des signes de ralentissement, illustrant à la fois l'augmentation du prix du carburant, celle des temps de trajet et la rationalisation des attitudes à l'égard de la voiture. En même temps, la filière automobile bénéficie de nouvelles innovations, telles que les motorisations électriques et le véhicule autonome, de sorte que l'automobile se situe aujourd'hui à la croisée des chemins. Si de nouvelles augmentations du prix du carburant et une crise économique prolongée pourraient favoriser le retour des ménages vers un schéma de véhicule unique partagé, les nouvelles motorisations pourraient à l'inverse rendre la mobilité moins dépendante des énergies fossiles et favoriser la spécialisation des véhicules. Le véhicule autonome redonnera également un avantage à la voiture en supprimant la nécessité d'apprendre à conduire et en permettant de travailler, d'étudier et de se divertir pendant les trajets.

Dans ce paysage, les mobilités collaboratives se situent dans une logique intensive, visant à favoriser l'usage plutôt que la possession des véhicules, elle-même mutualisée afin d'en réduire les coûts. Leur essor, intimement lié à celui de la société de l'information, tient également au renchérissement de certains postes budgétaires, à la précarisation des situations personnelles et à la séduction de l'auto-entrepreneuriat, dans une société où l'accès aux emplois traditionnels devient plus difficile. Cependant, les services collaboratifs soulèvent divers problèmes économiques, notamment les conditions d'une concurrence équitable avec l'économie traditionnelle et l'effet d'aubaine qu'ils pourraient représenter pour les entreprises, en leur permettant d'externaliser des activités peu rentables. Dans cet environnement changeant, le véhicule autonome apporte son propre lot d'interrogations : il pourrait entraîner la disparition du métier de chauffeur, favoriser la convergence des métiers de la mobilité collaborative vers le statut de loueur de véhicules, encourager l'abandon de leurs véhicules par les ménages en apportant aux services de mobilité une flexibilité analogue à celle du véhicule personnel.

Ces innovations soulèvent inévitablement la question de leur impact sur l'autonomie. La coopération entre agents implique le renoncement partiel à l'autonomie en échange d'autres avantages, par exemple de réduction des coûts ou au niveau des échanges sociaux qu'elle permet. En contrepartie, elle permet théoriquement aux individus, regroupés au sein de communautés, de s'affranchir des services proposés par la collectivité et les entreprises. De même, le véhicule autonome exige le renoncement à la conduite en échange de gains de valeur du temps, le trajet pouvant être occupé à d'autres activités. Cependant, l'injonction faite aux automobilistes de se déposséder de leurs véhicules est paradoxale car l'autonomie implique la propriété pour au moins une partie des membres de la communauté. A long terme, le véritable danger est en effet celui de la dépossession, si une priorité trop systématique devait être accordée à l'usage sur la propriété. Les acteurs publics et corporatifs pourraient être tentés de rendre certaines évolutions irréversibles au nom des enjeux de sécurité, de santé et d'environnement, ainsi que pour rendre captifs des marchés en expansion. Le risque est augmenté par la séduction que représente la promesse de s'affranchir des servitudes de l'apprentissage et de la propriété. Cependant, « avec le péril croît aussi ce qui sauve » : gageons que la société civile saura faire preuve d'inventivité et résister à travers diverses initiatives.