

**Synthèse de l'audition de M. François Bellanger,
directeur de Transit-City, sociologue et consultant.**

M. François Bellanger a été reçu par M. Denis Baupin et Mme Fabienne Keller le 30 janvier 2013. Voici les principaux extraits de son audition qui a porté sur la mobilité, le véhicule écologique de demain et les véhicules électriques à 2, 3 ou 4 roues.

Électrique ne veut pas dire écologique

En préambule, je tiens à préciser que pour moi véhicule électrique n'est pas forcément synonyme de voiture écologique.

Si l'électricité est produite avec du charbon, la pollution est semblable ou pire à celle de l'essence.

Si l'électricité est produite avec du nucléaire, ce n'est pas écologique que ce soit en amont (les mines d'uranium sont des catastrophes environnementales) ou en aval (des déchets radioactifs et toxiques pendant des milliers d'années)

Le monde change; les modèles doivent suivre

Il faut sortir de l'eurocentrisme pour penser la mobilité de demain car les vrais enjeux sont ailleurs. En effet, demain nous serons 9 milliards dont 5 milliards dans les pays pauvres. Le modèle actuel dominant de la voiture lourde confortable à essence ne répondra pas à l'ensemble des demandes futures. Elle répondra seulement aux demandes des classes supérieures et moyennes supérieures dans de nombreux pays.

Ma conviction est donc que demain dans un monde disposant de moins en moins de ressources naturelles, l'innovation se fera dans les pays pauvres par le low-tech pour répondre à aux besoins d'une grande part de leurs populations. Ils devront être particulièrement innovants car ils seront dans le contexte inédit : celui d'un développement urbain avec beaucoup d'hommes et peu de ressources naturelles. Nos modèles automobiles actuels occidentaux n'y sont pas adaptés.

Un bon exemple de ces relations Sud-Sud qui font émerger de nouvelles solutions, est le développement du rickshaw indien et chinois (un tricycle) en Afrique. Il consomme 2 litres d'essence aux 100 kms et est envoyé en kit en Afrique où il est assemblé et entretenu par les populations locales.

Le passage à l'électrique devrait être l'occasion de repenser le véhicule.

La motorisation électrique devrait a priori complètement changer l'automobile. En effet, changer la motorisation devrait être l'occasion de changer la forme et les usages du véhicule. Pour l'instant, sur ce terrain là on a pas vu grand chose de nouveau.

Ma conviction est que la mobilité urbaine s'inventera entre le 2, 3 et les 4 roues en partie électriques. On aurait dû profiter de l'appel d'offre sur Autolib' pour remettre en cause

le format voiture. Il est dommage d'avoir manqué cette occasion. L'enjeu du futur est d'inventé toute une gamme de produits entre le Vélib et l'Autolib'.

Les différences culturelles avec les pays émergents sont une chance car elles engendreront des propositions de solution très diverses. Par exemple au Japon, l'absence de la roue dans l'imaginaire collectif fait que la voiture n'est pas le futur de la mobilité même chez Toyota ! Elle n'est d'ailleurs pas adaptée à leur tissu urbain. Pour un jeune Japonais le mot « mobilité » fait penser à des choses comme le Tramway ou même l'exosquelette. Il faut donc aller regarder dans des pays à la culture et aux modes de vie différents pour apercevoir les innovations de demain : Japon, Brésil, Chine, Inde...

Ce discours est décalé par rapport à celui des constructeurs.

Les constructeurs n'ont pas de vraies stratégies à long terme. Ils sont sur la défensive et essaient de survivre avec des logiques de lobbies pour justifier leurs absences de choix. La stratégie de Renault par exemple a été un basculement en 4 mois vers l'électrique. Les conséquences sont dramatiques : Quel est le discours autour de la Zoé ? Quelle innovation par rapport aux autres voitures ? Le seul argument avancé est la propreté. On court après l'idée que l'électricité c'est propre cependant dans la plupart des pays l'électricité est faite à partir du charbon...

Le seul produit prospectif est la Twizy car sa motorisation est moins puissante. Elle a beaucoup de défauts mais possède le mérite de changer les codes. Le changement de motorisation permet de repenser l'objet automobile. L'enjeu n'est pas d'avoir des véhicules électriques qui ressemblent aux véhicules thermiques mais de repenser le véhicule à cette occasion. Les constructeurs n'ont pas compris que le moteur électrique a un sens s'il est économe et petit.

La créativité ne peut pas s'exprimer chez les constructeurs. Les équipes de designers chez les constructeurs français sont composées de personnes qui viennent du monde entier et qui ont souvent plein d'idées. Mais ces jeunes designers n'ont pas le pouvoir. Il y a de grandes différences entre générations : les plus jeunes ne viennent pas travailler en voiture alors que les anciens s'accrochent à ce moyen de transport dans leur vie et dans leur travail. Ils créent un immobilisme fatal à terme. Le gouvernement doit permettre à ces jeunes de développer leurs idées et donner des perspectives à cette industrie.