

Mathieu FLONNEAU
Université Paris I Panthéon-Sorbonne,
IRICE-CRHI, IEP, P2M, LabEx EHNE

Un bouleversement dans « les cultures du volant » ?

Les valeurs de la route et de l'automobilisme au risque de la transition en cours

21 septembre 2015

Fondation Tuck – « Le véhicule de demain, connecté et autonome »



Quels registres de discours ? Et quels intérêts en jeu avec l'acceptation (sur injonction) des nouveaux usages ?

- Un programme d'historien sur la durée :
une lecture marginale, transgressive,
relativiste, *ringarde* et décalée
de la transition globale mobilitaire ; mais...

➔ Le choix volontaire d'insister sur les risques de la
« boîte noire » que l'on voit parfois si rose !

- Des questions plus que des réponses (audibles ?) et
une certitude : dans une époque « intelligente »,
rester seul, naïf et bête n'est hélas plus possible...

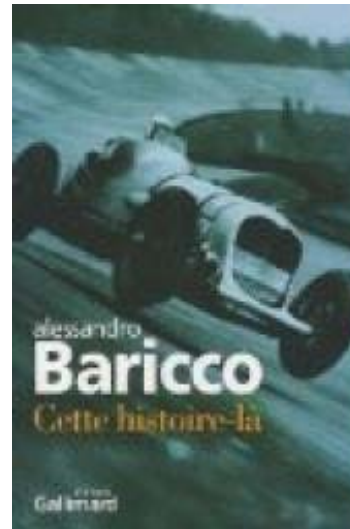
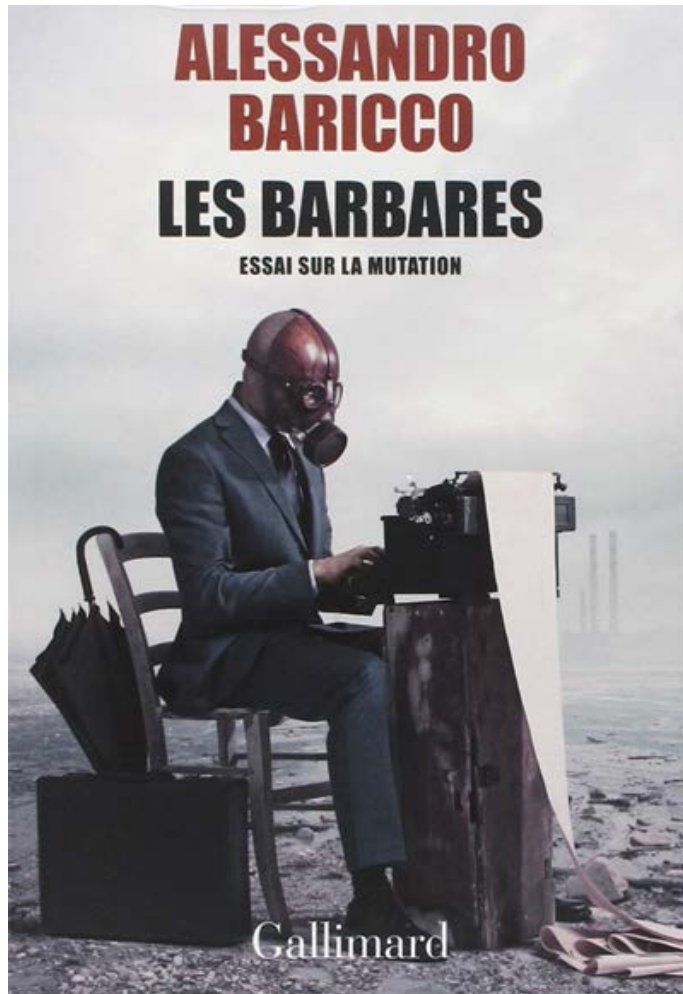


Quels intérêts en jeu avec l'acceptation (sur injonction) des nouveaux usages de la route et de l'automobile?

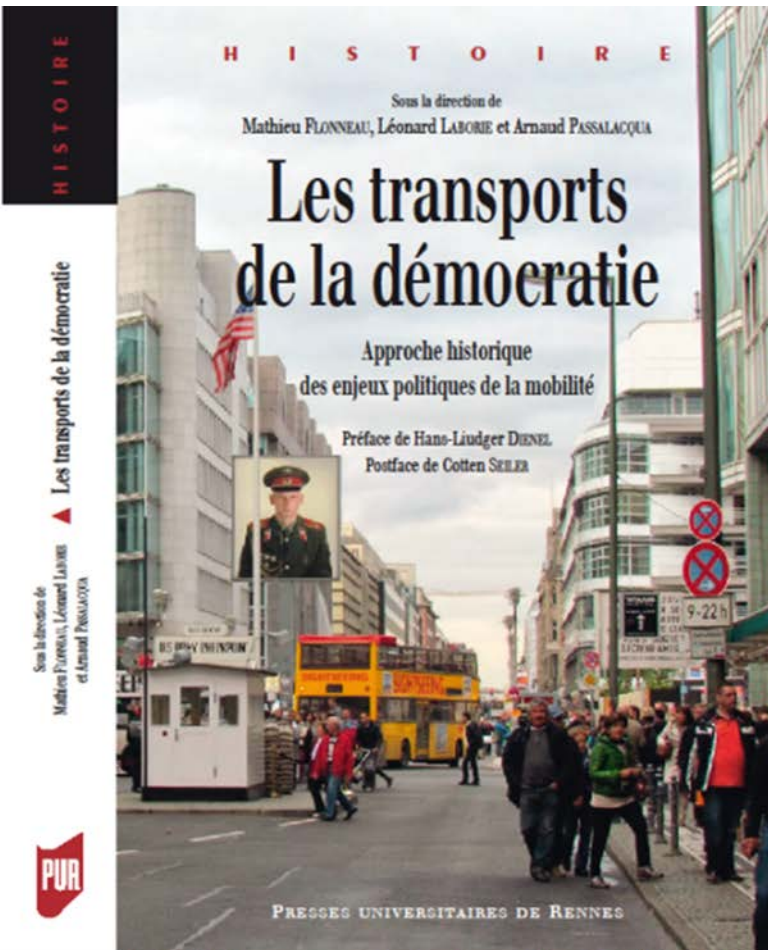
- **Quels intérêts qualitatifs** à ne pas affadir pour les **nouveaux entrants** ? Une « Nouvelle frontière » ?
- **Quels intérêts, quantitatifs et également qualitatifs**, à défendre pour les **acteurs traditionnels** ?
- Des enjeux de « **démocratie technique** » autour d'un **objet prétendument désenchanté et désinvesti ...**



*Le prétexte à une réflexion
philosophique plus globale :
une histoire du façonnement de la vie privée*



La capture du commun et de la valeur : quels adossements et garanties contre le Hacking et l'anarchie ?



Quels horizons pour la volupté du volant, le goût de la route, et le sens de la mobilité ?



COP21 • CMP11
PARIS 2015
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE



- Dans le dur :

Elon Musk (2015) : « *Dans le futur, je pense que l'on pourra en arriver à interdire la conduite automobile sous prétexte que c'est une activité trop dangereuse. On n'autorisera plus une personne humaine à conduire une machine de deux tonnes potentiellement létale. »*

(... puis ajustement de l'auteur !)

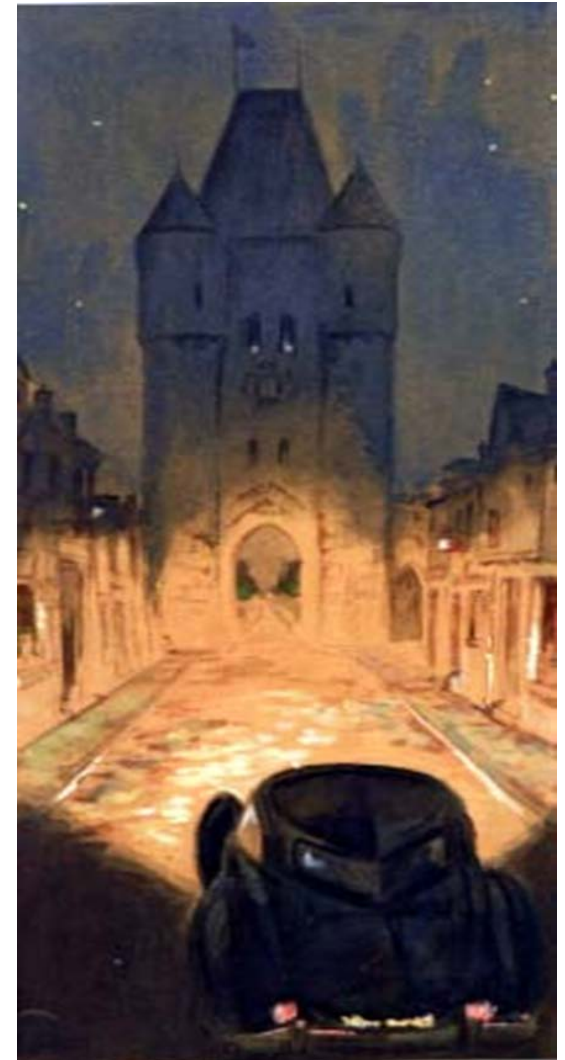
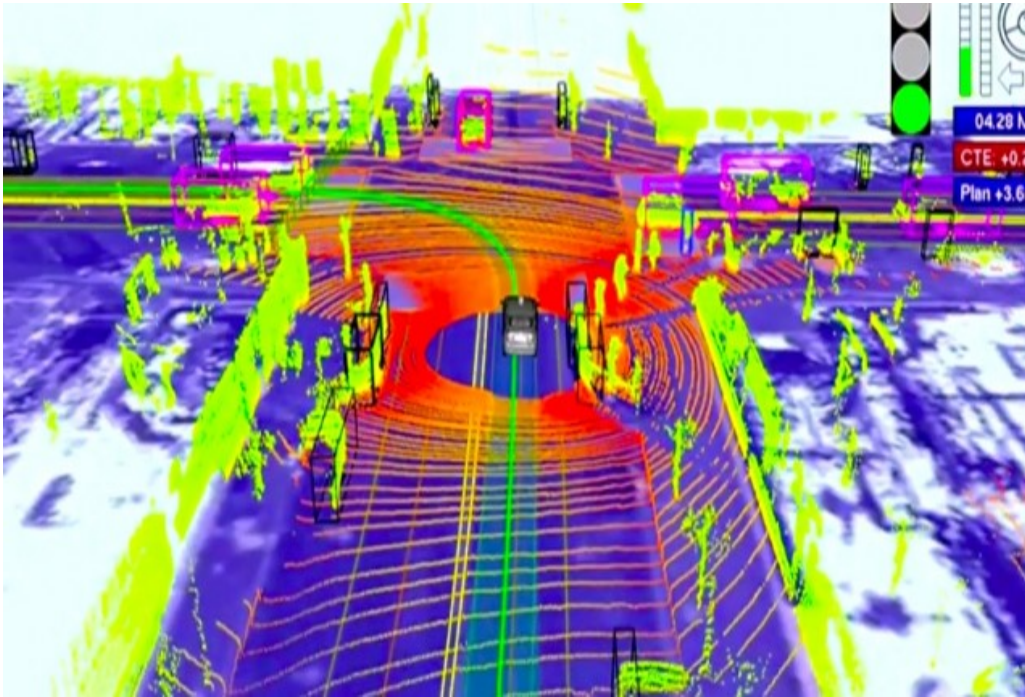




***Cours vite camarade !
Tesla,
Google,
Baidu
sont devant toi...***



La guerre des mondes et la fin inéluçtable et programmée de l'objet sensationnel (?)



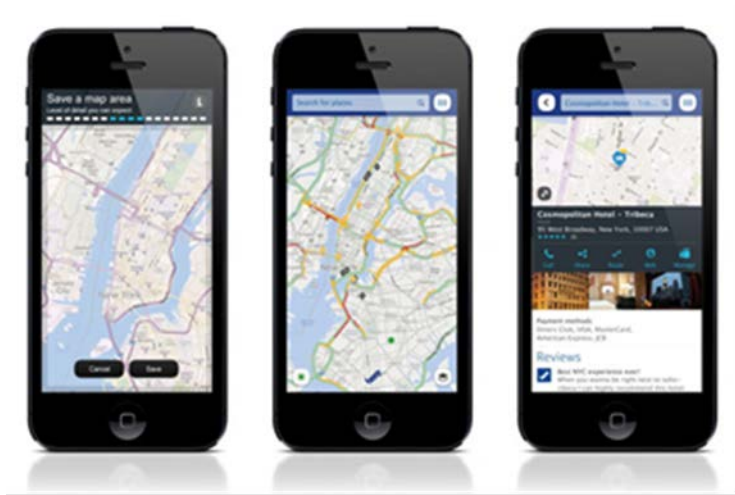
Main stream *contre* « *persistance* » et *valeur limite* *marginale*



 Think Cozy



Une bataille économique sur fonds de besoin de repères



A dark blue vertical advertisement for 'here' Maps. At the top, a white rectangular sign with a red pushpin at the top center contains the text 'A VENDRE' above a dashed line, and 'FOR SALE' below it. Below the sign, the word 'here' is written in a large, white, lowercase, sans-serif font, slanted upwards to the right. Underneath 'here', the text 'Maps for Life' is written in a smaller, white, sans-serif font. At the bottom right corner, there is a small white copyright notice: '© LesNumeriques | DigitaVersus'.



THE BATTLE:

MICROSOFT vs. ***GENERAL MOTORS***

La mesure du challenge, le numérique comme fontaine de jouvence

“If GM had kept up with technology like the computer industry has, we would all be driving \$25 cars that got 1,000 MPG”.

Bill Gates, COMDEX 1998 (? Computer Dealers' Exhibition)






***Donc... si Microsoft construisait
des voitures...***



- **1. À chaque fois qu'on referait la signalétique des routes, il faudrait acheter une nouvelle voiture.**
- **2. Occasionnellement, le moteur de votre voiture s'arrêterait alors que vous seriez sur l'autoroute, sans aucune raison. Acceptez cet état de chose, redémarrez et reprenez la route.**

- **5. Apple ferait aussi des voitures, qui fonctionneraient à l'énergie solaire, qui seraient plus fiables, plus rapides, et beaucoup plus simples à conduire... Mais uniquement sur 5% des routes.**
- **6. Les possesseurs de voitures Apple pourraient acheter des pièces de voitures Microsoft qui auraient pour effet de rendre leur voiture plus lente.** 
- **10. Les nouveaux sièges *would force everyone to have the same size butt.***
- **11. L'airbag vous demanderait « Êtes-vous sûr? » avant de se gonfler.**

- **17.** Les constructeurs de routes en arriveraient même à donner des voitures Microsoft **gratuitement.**
- **18.** Les voitures Microsoft seraient les plus **faciles à voler** du monde...
- **19.** ... mais ça serait une **stratégie commerciale** tout à fait voulue par la firme elle-même.



- **! 22** - Assez curieusement, *le volant, ce machin ringard permettant de diriger la voiture, aura été supprimé, et remplacé par un détecteur d'intention du pilote, pas encore très au point, mais très prometteur, et conçu avec l'aide d'experts en ergonomie.*



- **! 26** - Un détail enfin : **la route n'est pas telle qu'elle vous apparaît à travers le pare-brise.** Les habitués assurent que ce n'est pas gênant. D'ailleurs, **pour voir la vraie route, il suffit de se garer, de descendre et de demander l'aperçu avant roulage.**

Car Jacking et Road Jacking : ***no limit ?!***



- Ne pas tout défendre du monde d'avant mais jusqu'où le braquage du réel est-il possible ?
- Beaucoup de Blabla... des profits et des capitalisations irréalistes mais peu de discours construits et durables.
- Des redistributions inévitables et nécessaires.
- Quelles sont les limites du piratage ? Grands fantasmes... *buzz*... présentisme...

Réactions sociétales prévisibles : ZAD globale contre « Brave New World »



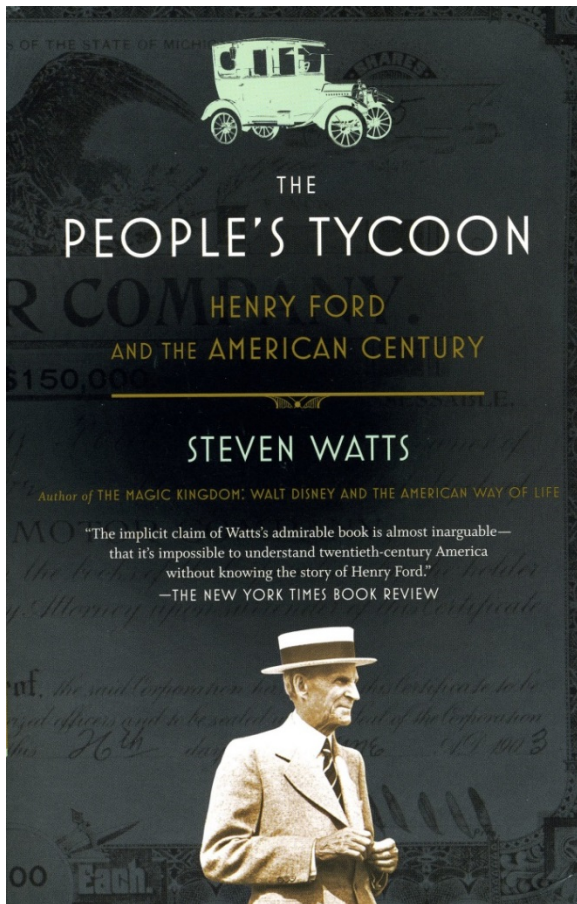
Les paradoxes : fin ET renouveau de l'automobilisme et de la route

- Comprendre **ce qui est *malgré tout* un retour à l'automobile et une redécouverte de la route**



- ... le crépuscule du **mode majeur** et aristocratique – périmé jusqu'à son idée même ? **Les dimensions de l'héritage.**
- **La route n'est pas une infrastructure « neutre », ni mono-modale.**

Les routes, l'automobile, les outsiders et les régimes de l'innovation : Schumpeter conducteur



Le sens de la (re)connaissance d'un patrimoine



Ruptures : 1815-2015
L'anniversaire des origines
d'un éco-système de croissance bi-séculaire

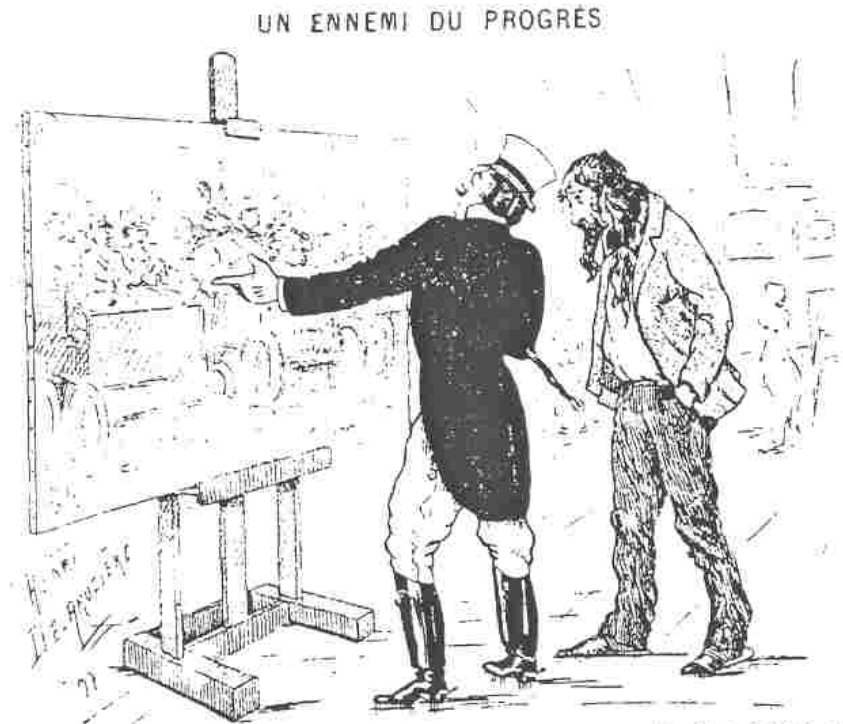
John Loudon McAdam (1756-1836)



La réaction ne peut pas n'être que réactionnaire...



• ENCORE UN AN OU TROIS... •



Je ne peux pas vendre ce tableau-là. Je vous commande un « Retour à l'Étang-Champ » pour avoir des chevaux et vous ne me faites que des... automobiles!

(Caricature de *L'Auto Velo*, 19 décembre 1897.)

Une progressive, résistible, mais réelle, « naturalisation »

EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

CONGRÈS INTERNATIONAL D'AUTOMOBILISME

TENU

EN L'HOTEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

du 9 au 16 Juillet 1900

PARIS

IMPRIMERIE HEMMERLÉ ET C^{ie}

RUE DE DANIELLE, 2, 4 et 4 BIS

1903

8^e EXPOSITION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE
DU CYCLE ET DES SPORTS
ORGANISÉE PAR
L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE
SOCIÉTÉ ANONYME
du 11 au 24 Décembre 1905
10, rue de Valenciennes

GRAND PALAIS des Sports
et SALLES DE LA VILLE DE PARIS, 100000 Le Bourd

1^{er} CONGRÈS INTERNATIONAL DE TOURISME & DE CIRCULATION AUTOMOBILE SUR ROUTE

Tenu au GRAND PALAIS des Champs-Élysées
du 11 au 24 Décembre 1905

Comptes Rendus des Séances

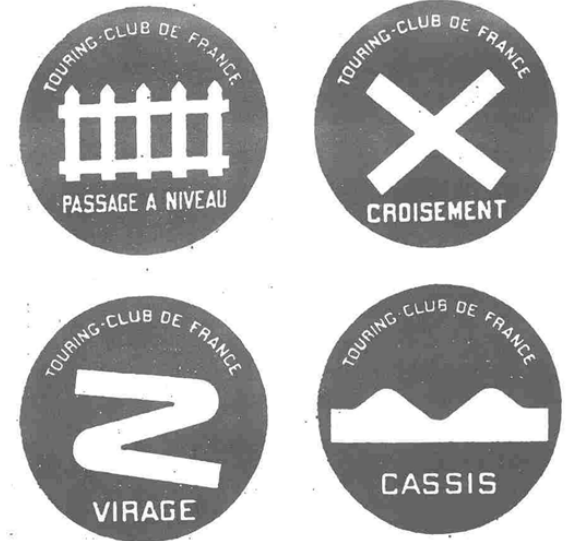
Publiés par la Direction de

M. Alfred LOREAU, Président du Congrès

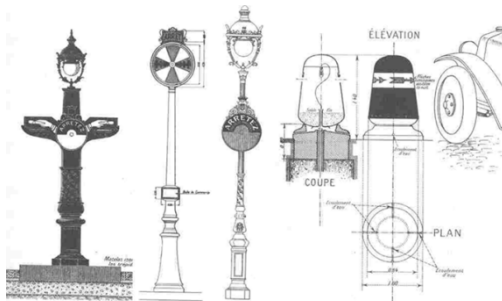
M. Gustave RIVES, Commissaire Général, Président du Comité d'Organisation



Une continuité d'innovations et d'excellence où la France n'est pas en reste.



SIGNAUX D'OBSTACLES

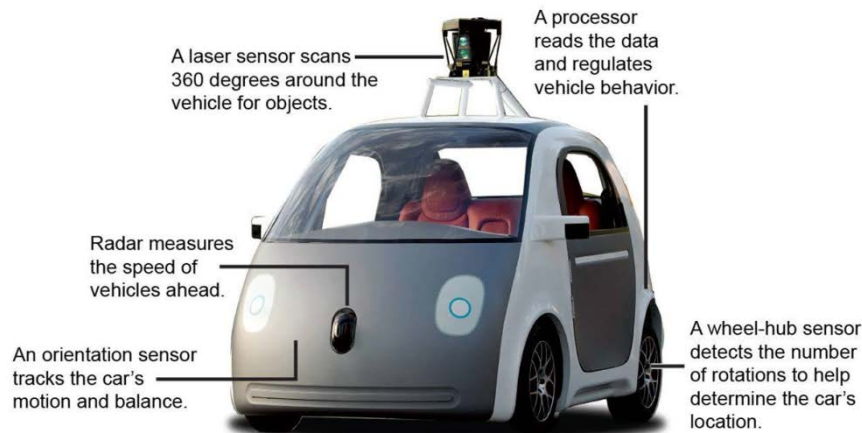


PAVEMENT PRESERVATION & RECYCLING SUMMIT

PPRS PARIS 2015
FEBRUARY 22-25



Le démantèlement du sacré automobile, par-delà une simple querelle anciens-modernes



Source: Google

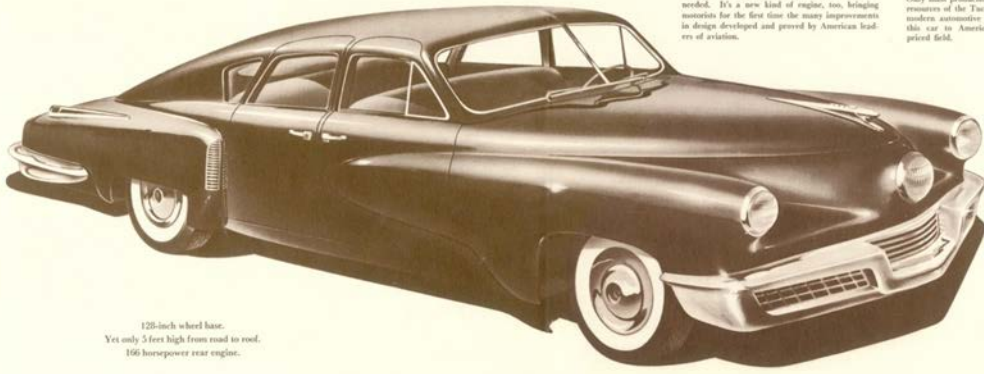
Raoul Rafoa / @latimesgraphics



The First Completely New Car in Fifty Years-

Yes, the new Tucker is the most exciting car of the year, and for years to come. It is completely new in engineering principle, yet completely proved in more than fifteen years of rigid tests. Everything about this exciting car is a clean break with unmodified tradition. The engine is in the rear, between the rear wheels where engine power is needed. It's a new kind of engine, too, bringing motorists for the first time the many improvements in design developed and proved by American leaders of aviation.

From Preston Tucker's years of designing special cars for the Indianapolis Speedway comes a unique system of safety features universally applauded by traffic and safety experts. And also from Tucker's Speedway designs come tested principles of design simplification which eliminate more cumbersome and costly parts of the conventional car. Only mass production on a scale to match the vast resources of the Tucker plant, the largest and most modern automobile plant in the world, can bring this car to American motorists in the medium priced field.



128-inch wheel base.
Yet only 5 feet high from road to roof.
160 horsepower rear engine.

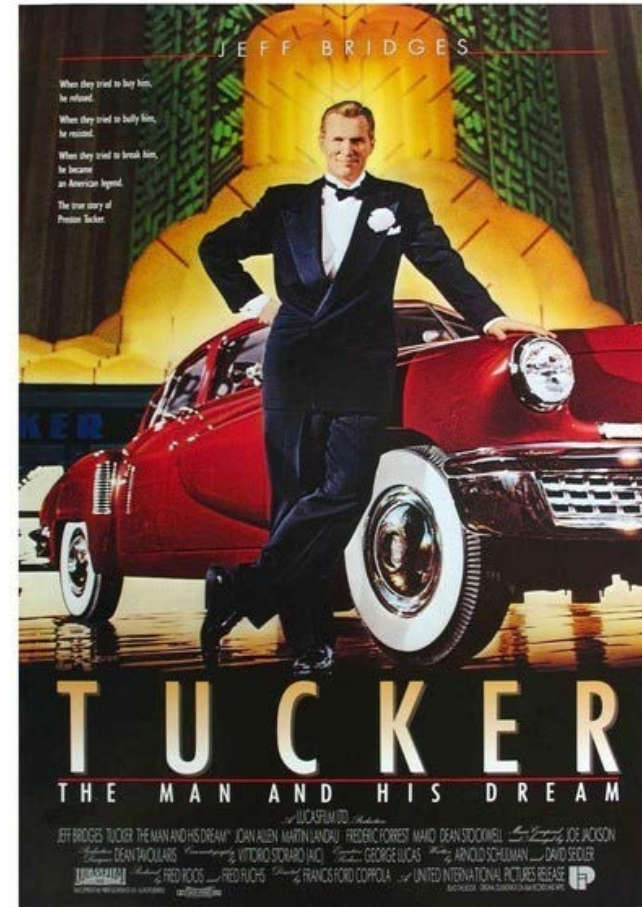


HERE'S WHY THE TUCKER '48 IS YEARS AHEAD!

Tucker '48
COMPLETELY NEW...yet with Engineering Principles COMPLETELY PROVED

PHILADELPHIA TUCKER COMPANY
INCORPORATED
336 NORTH BROAD STREET, PHILADELPHIA, PENNA. PHONE: MA 6-74081

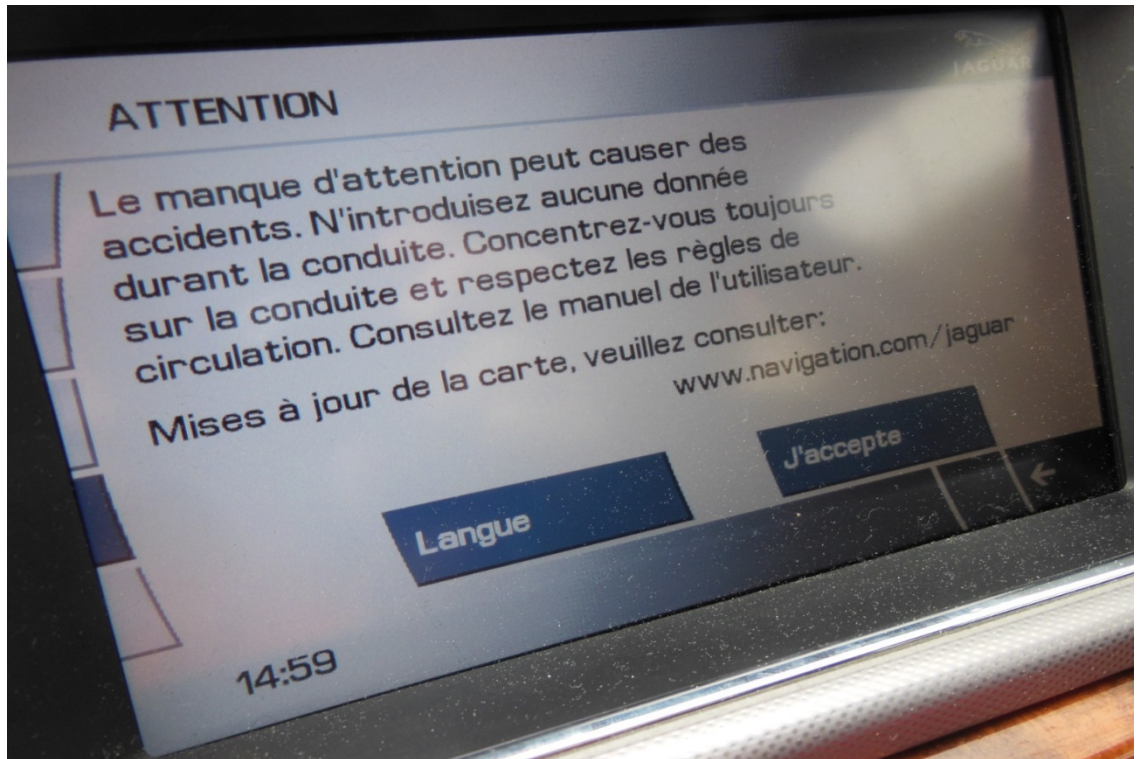
From the Collections of Henry Ford
Museum & Greenfield Village



*Où l'on rêve
pourtant encore
d'autos volantes...*

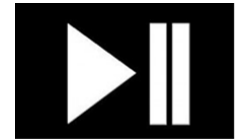


Réfléchir les rugosités du système : jusqu'à quels degrés de « délégation » peut-on survivre ?



***Tesla donne le tempo
mais les mondes de l'automobilisme
et de la route sont composites***

*** Les coûts du déploiement :**



Tous les constructeurs ? toutes les gammes ?
Toutes les routes ?

La route intelligente : une **route qui ne mène
qu'au Nord** ? Quelles **précarités** cachées ?

*** Qu'en dit le Droit ?**

L'argument de la **sécurité routière** justifie-t-il
d'autres insécurités ?

ÉCONOMIE & ENTREPRENEUR

Le Kwid de Renault part à la conquête de l'Inde

Ce petit frère du Duster sera vendu 4 200 euros localement. Il pourrait être un jour commercialisé en France

SUITE DE LA PREMIÈRE PAGE

Le Kwid doit aussi permettre à Renault d'y atteindre les 5 % de part de marché qu'il vise à moyen terme. Aujourd'hui la marque du constructeur européen avec 1,5 % chez Maruti-Suzuki (46 % du marché) et Hyundai (16 %). Avec les équipements du Kwid relativement haut de gamme pour ce segment, Renault a des chances de réussir.

Après l'échec en 2010 de son projet de véhicule au prix public de 2 500 euros avec Bajaj, Renault et Nissan ont trouvé l'équation impossible pour construire un véhicule à moins de 2 000 euros. C'est plus de deux fois moins que la Logan, déjà vue par la concurrence comme une promesse tant technique qu'économique.

Le Kwid préfigure une nouvelle gamme de petits véhicules abordables. Dans les années à venir, huit modèles pourraient être assemblés sur cette nouvelle plateforme des marques Renault, Dacia, mais aussi Nissan ou Datsun.

« En 2010, pour développer des petits véhicules, nous avons réfléchi à raccourcir la plate-forme de la Logan, qui est utilisée pour les véhicules de plus de 4 mètres, se rappelle Arnaud Desbois, aujourd'hui vice-président de l'alliance Renault-Nissan. Nissan cherchait sa voie pour entrer sur ce marché. En 2011, nous nous sommes unis pour inventer cette nouvelle plate-forme qui sera adaptée à l'Inde et à l'Amérique »

« Sans le savoir, faire accumulé grâce au programme Logan, nous n'y serions pas arrivés »

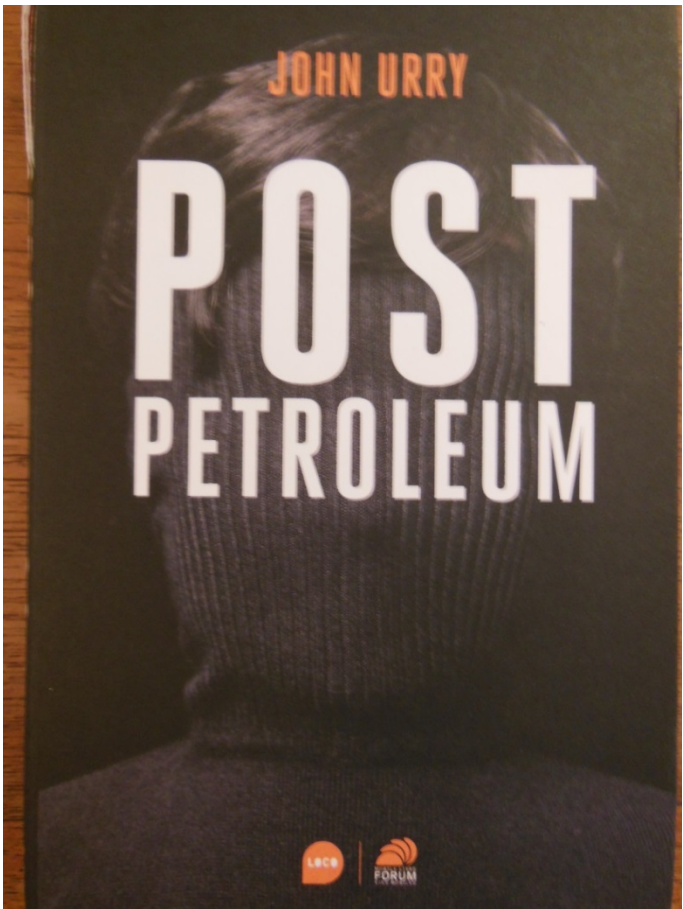
GÉRARD DETOURBET
L'un des pères de la Logan

4 200 euros pour l'ensemble des nouveaux venus et la création d'un atelier de moteurs, ainsi que l'adaptation de l'usine. Bien loin des milliards dépensés par ses concurrents pour de tels projets. « Il faudra tout de même écouler à moyen terme au moins 500 000 véhicules par an pour rentabiliser la plate-forme... », indique-t-on au sein du groupe.

Un pari « pour s'amuser »
Pour réussir cette promesse, M. Ghosn a remis les clés du projet à Gérard Detourbet, l'un des pères de la Logan. A 67 ans, il prend son dernier pari « pour s'amuser », dit-il, deux ans sous la cote de la future plate-forme. Il a obtenu carte blanche du patron pour seul objectif : obtenir un taux de rentabilité à deux chiffres de la future plate-forme.

« Contrairement à Logan, où l'on avait repris de nombreuses éléments déjà existants chez Renault, la plate-forme du Kwid a été créée à partir d'une page blanche, explique l'ingénieur. Mais, sans le savoir, nous avons accumulé pendant deux ans des connaissances qui nous ont permis de réussir ».

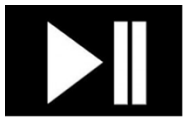
Le nouveau Renault Kwid sera vendu en Inde dès l'automne.



LA
VOITURE
INTELLIGENTE
ROULERA
SANS
CONDUCTEUR

LE
CONDUCTEUR
INTELLIGENT
ROULERA SANS
SA VOITURE CAR
IL EMPRUNTERA
LES TRANSPORTS
EN COMMUN



La fin de quoi au juste ?

- Le « cauchemar » des robots-mobiles.
- Le prix du risque intrusif et de la perte de contrôle.
- Un périmètre mental et sentimental à défendre ; la fin du lâcher-prise responsable.
- Lissage du grain routier, du paysage : déréalisation.
- La fin du jeu - parfois inavouable - avec les normes.
- L'escamotage de l'humain et de l'urbanité, de la convivialité et la servitude volontaire.





Tous passagers/otages ?

- Il faut sauver la *privacy*.
 - *Fun to drive ?*
- Vol, mal de mer, les limites du tout technologique : simplicité et *tinkering*.
- Les limites du collaboratif : un *low cost* appauvrissant et tout azimut ?

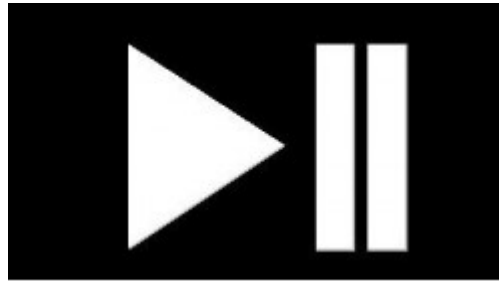


Un patrimoine sans valeurs, contenu ou histoire est-il possible ?

- Un idéal immarcescible.



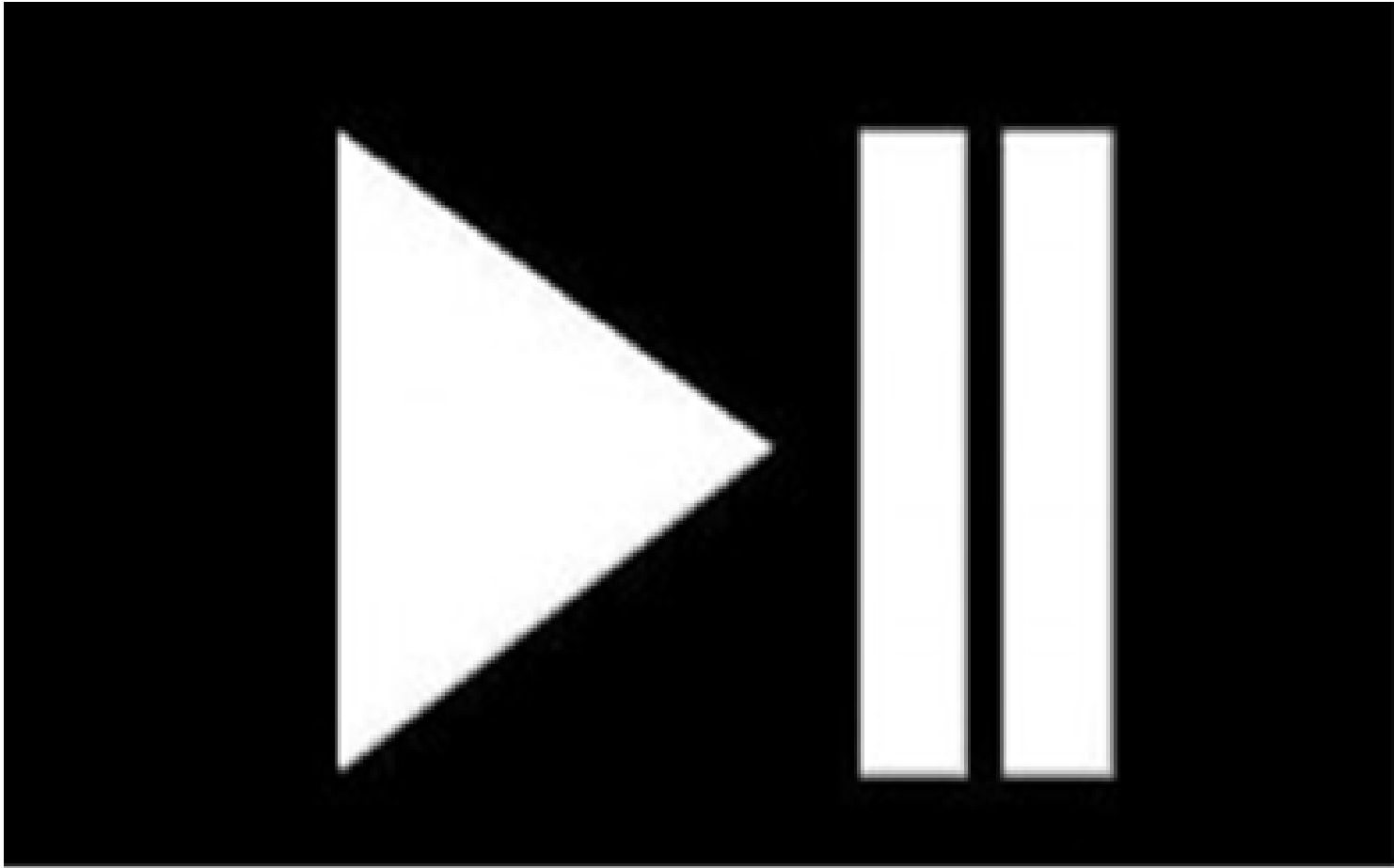
- Faire converger « la carte et le territoire » : la route et ses vertus politiques, voire républicaines ; « ***La route de Landerneau va toujours à Landerneau*** » (Michel Serres) : les limites de la loi de Moore.
- De l'immatériel. Une confiance à restaurer et un nouveau contrat social positif à inventer.
- Une autoréalisation anti-démocratique ?



L'automobilisme restera un humanisme grâce à un enthousiasme vigilant.

Et une ultime métaphore, « pour la route » !...





*« Acceptez cet état de chose,
redémarrez et prenez la route »...*

Merci pour cette pause !