

## Chine : L'heure de la révolution verte a sonné



Soumis par Forum Vies Mobiles le mar, 10/07/2014 - 10:05

Mots clés

Chine

Pouvoir

Transition

Politiques publiques

Développement durable

Discipline

Économie, droit et gestion

Mode de transport

Automobile

Bicyclette

Visuel

Chine : L'heure de la révolution verte a sonné

Auteur

David Tyfield (Économiste)

Fichier vidéo

Transcription écrite

J'aimerais vous parler aujourd'hui du « verdissement » des voitures en Chine. Le principal enjeu de la recherche contemporaine sur les mobilités est de déterminer comment – ou plutôt, si – une transition socio-technique vers un système de « transport durable » est possible. Les transports étant responsables de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre de la planète, ils sont la clé de la lutte contre le changement climatique. À cet égard, l'évolution la plus significative est sans doute la transformation de la mobilité qu'a connue la Chine ces dernières années un pays qui occupe aujourd'hui une place centrale dans l'économie mondiale. Et pourtant, en 20 ans, ce pays est passé d'une société où les moyens de transport lents étaient légion – à pied, en charrette et même à dos d'âne – à une société basée sur des moyens de transport rapides, essentiellement automobiles. Et même si la Chine émet en 2005, environ sept fois moins de gaz à effet de serre par habitant que les États-Unis, c'est aujourd'hui l'un des pays qui affichent le plus fort taux d'émission de la planète, et ce chiffre est bien sûr en augmentation continue.

<br><br />

### Le plus vaste marché automobile du monde

Le nombre de voitures a considérablement augmenté en Chine, ne serait-ce qu'au cours de la dernière décennie. Alors que l'on recensait près de 9 millions de véhicules en 2004, ce chiffre atteignait 40 millions en 2010. Il devrait continuer à augmenter de 7 ou 8 % au cours des 20, 30 années à venir. Même si les prévisions divergent, le nombre de véhicules pourrait avoisiner les 100 millions dès 2015. Fort de sa population et de l'augmentation des revenus par foyer, la Chine est devenue l'un des plus grands marchés automobiles du monde. Toutefois, la concentration de véhicules, bien que croissante, y demeure relativement faible, surtout par rapport aux États-Unis. Ce qui laisse présager une augmentation spectaculaire du taux de motorisation, qui risque d'entraîner des problèmes considérables. En résumé, il est tout simplement impensable d'appliquer à la Chine, par extrapolation logique, le taux de motorisation en vigueur aux États-

Unis. Cela équivaldrait à un total de quelques 970 millions de voitures, soit 50 % de plus que le parc automobile mondial de 2003. Une consommation supérieure à 100% de la production de pétrole mondial.

### ### Transition d'un système socio-technique à un autre

C'est pourquoi le « verdissement » de la mobilité urbaine en Chine est une question urgente et mondiale, qui représente un défi extrêmement difficile et complexe, car à multiples facettes. Il s'agit de relever le défi de la transition d'un système existant à un nouveau modèle à construire. Mais que doit-on entendre par « système » ? L'innovation ne se résume pas seulement à l'introduction de nouvelles technologies, c'est un fait de plus en plus reconnu. Au contraire, elles ne sont développées et adoptées que si elles sont conçues pour s'adapter à un contexte social, économique et culturel donné. Et ce processus contribue à son tour à façonner ces conditions sociales. Ainsi, étant donné que le lien de causalité entre ces différents « facteurs » est complexe, qu'il n'est pas linéaire, qu'il va dans de multiples directions, il n'est pas pertinent d'analyser chaque facteur séparément. Au contraire, ce n'est que dans leur ensemble que ces facteurs forment un système à la fois social et technologique, un système socio-technique. Et, parmi les systèmes les plus importants et les mieux implantés dans la société moderne, il y a la voiture, l'automobilité. En sciences sociales, de plus en plus d'études d'excellente qualité traitent de la transition mobilitaire et de la réduction des émissions de carbone à partir de ces systèmes de transition innovants. Le problème est que la promesse est difficile à tenir pour les décideurs qui tentent d'agir en essayant d'initier et de soutenir des transitions urgentes vers des systèmes réduisant les émissions de carbone.

<br><br />

### ### Comment se fait le processus de transition du pouvoir ?

C'est là une question clé, qui je pense est liée à l'absence, ou du moins à une conception erronée du pouvoir. Le pouvoir est communément défini comme ce qui est détenu par un groupe d'individus et lui permet de contraindre d'autres individus à agir contre leur gré. Cette conception du pouvoir est foncièrement négative : elle repose sur une coercition illégitime et consiste essentiellement à empêcher les autres de faire ce qu'ils auraient fait. Si l'on s'en tient à cette conception, il est impossible d'expliquer le processus de transition du pouvoir. Comment ceux qui détenaient le pouvoir finissent-ils par le perdre alors qu'ils l'exerçaient ? Et comment les autres l'ont-ils acquis, alors qu'ils en étaient dépourvus ? Manifestement, cela pose un problème majeur lorsqu'il s'agit d'analyser la transition d'un système à un autre, automobilité comprise, dans laquelle les systèmes en place font intervenir de nombreux acteurs puissants. C'est le cas pour l'automobilité, notamment pour les industries automobiles, pétrolières, etc. La question centrale sur le pouvoir consiste à se demander « comment » ? Comment ceux qui détiennent maintenant le pouvoir en sont-ils arrivés là ? Comment parviennent-ils à maintenir leur position ? Et comment les autres acceptent-ils, supportent-ils ou résistent-ils à la privation de pouvoir ? Pour répondre à ces questions, il nous faut approfondir notre conception du pouvoir. Le pouvoir est considéré d'une manière générale comme un jeu de relations, relations de pouvoir, relations arbitrées par des technologies spécifiques au sens large. Elles peuvent être de l'ordre du discours, de modes d'évaluation ou de raisonnements. De ce point de vue, le pouvoir est productif en ce qu'il est constitutif de systèmes socio-techniques précis. Le pouvoir est normativement ambigu, pas uniquement négatif ; d'un point de vue empirique, la question est de savoir s'il est fondé sur la coercition ou le consentement. Plus probablement, il s'agit d'un mélange complexe des deux. Autrement dit, le pouvoir va permettre la transition d'un système à un autre – ou plus exactement, la transition de système n'est pas dissociable de la transition de pouvoir. L'origine du changement d'un système socio-technique en matière de mobilité doit donc aussi être analysée à l'aune de la question centrale : quelles sont les coalitions et identités politiques alternatives capables de piloter un système de transition émergente ? De manière plus cruciale, comment seront elles favorisées par les technologies émergentes, sachant que les nouvelles coalitions au pouvoir ont un rôle déterminant à jouer pour élaborer et mettre en œuvre ces technologies ?

<br><br />

### ### L'échec des véhicules électriques en dépit de la politique industrielle

[<br />

### Qui bénéficiera de transition émergente ?

De ce point de vue, l'impossibilité actuelle de contrôler les deux-roues électriques fait apparaître un ensemble d'innovations technologiques complémentaires en matière d'automobilité, qui pourrait devenir un champ d'investigation des transitions émergentes. Il s'agit de l'intégration croissante des technologies de l'information et de la communication, et notamment du Web 2.0, à bord des véhicules, qui convertissent la voiture, principalement mécanique, en dispositif électronique. Si l'on considère une voiture en rupture radicale avec le modèle traditionnel on peut alors facilement imaginer des interactions fructueuses et positives une redéfinition de la voiture entre TIC et innovation mécanique. Sur la base de l'analyse de la situation chinoise, on peut donc se demander quels seront les principaux enjeux liés à l'avenir de la mobilité à faible émission de carbone. Comment les TIC sont-elles intégrées à bord des véhicules et quelles sont les implications politiques de ces nouvelles technologies ? Comment les consommateurs réagissent-ils face à ces technologies émergentes, les acceptent-ils, y résistent-ils et donc les façonnent-ils ? Enfin, et c'est incontestablement l'aspect le plus important, quelles relations de pouvoir se mettent en place, qui en sont les bénéficiaires et qui en sont les laissés-pour-compte, du fait de l'instauration de nouvelles définitions sociales de l'inclusion et de l'exclusion nées de l'émergence d'un nouveau système socio-technique et, bien entendu, politique ?

Activer

Désactivé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Chapô

Si tous les chinois adoptent la voiture, les dirigeants communistes vont devoir sortir des sentiers battus pour trouver des solutions politiques permettant d'éviter l'asphyxie du pays.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Aspirations

Automobile

Transition écologique

Transports collectifs