

Mondial de l'Auto, la fin de l'automobile "grand public" ?

vendredi, 05 octobre 2018

L'édition 2018 du Mondial de l'Auto a ouvert le 4 octobre et l'absence de nombreuses marques ainsi que le virage vers les services de la mobilité conduisent certains observateurs du secteur à s'interroger sur l'avenir du salon. C'est le thème de cette tribune de Sébastien Brame, senior manager de Clarion Europe, fournisseur spécialisé dans les technologies embarquées d'information et de communication.



(Ndlr : cette tribune a été écrite avant l'ouverture du Mondial)

“La société évolue et le Mondial de l'Auto s'en fait le reflet. Au-delà des contraintes économiques qui incitent les constructeurs à repenser leur stratégie de communication au grand dam des salons historiques, c'est une nouvelle de voir, de penser, de considérer l'automobile qui peu à peu s'impose à nous. Constatant l'érosion du nombre d'exposants accompagnant celle des visiteurs, le Mondial se dirige vers une appréhension transversale de notre mobilité. Et justement, si se déplacer reste une affaire individuelle, les moyens qui le permettent deviennent le fait de spécialistes. L'automobile a d'abord fait oublier le cheval, elle est en passe d'éclipser l'humain, la technique prenant les commandes. Aussi le Mondial de l'Automobile est-il voué à s'éloigner du grand public pour réunir les professionnels d'un secteur en redevenir.”

Mondial de l'Auto de Paris, le futur CES européen ?

Plus le Mondial de l'Auto de Paris approche, mieux sa mue est visible. Plus transversale, d'abord, avec un nouveau hall *Mobilités*. Plus «pro», aussi, avec la création d'un événement dédié au B2B, le *Mondial de la Tech*. Ces évolutions visent sans doute à renverser la tendance installée depuis plusieurs années : un nombre croissant de marques désertant le salon (18 marques cette année) et une fréquentation en forte baisse (-14% en 2016).

Pourquoi de tels changements ? De toute évidence, l'inspiration vient du CES de Las Vegas,

événement incontournable qui rassemble les professionnels de l'électronique de tous bords. Transversal et orienté vers le visiteur professionnel, le CES est mondialement reconnu, avec un visiteur sur trois venant de l'étranger. Or le CES est chaque année davantage dédié à l'automobile. Dans quelques jours, ce n'est personne d'autre que le patron du CES justement, Gary Shapiro, qui ouvrira le premier *Mondial de la Tech* à la Porte de Versailles ! Sous nos yeux, le Mondial de l'Auto -la plus ancienne manifestation consacrée à l'automobile au monde- fait un virage historique. Sans encore renoncer officiellement au «grand public», il viserait à devenir un salon professionnel.

Le salon élargit également le spectre des secteurs présentés. Il faut de fait compter aujourd'hui avec différents secteurs de pointe tels la connectivité, l'informatique ou encore l'ingénierie, aux côtés de l'automobile. Compte tenu de la technicité croissante de chacune des composantes d'une voiture, **seul un salon transversal permettra aux visiteurs de découvrir tous ces savoir-faire** et d'en apprécier les innovations. Un nouvel objectif prometteur, celui d'un CES de Paris... Mais que devient alors le Salon "grand public" ?

Vers la fin de l'automobile grand public...

Les évolutions sont lentes mais inexorables... Aujourd'hui, les rencontres de Paris et de Genève restent suivies, en dépit des signes certains de décroissance. Les changements sociétaux profonds sont bel et bien là, les Européens ne consomment plus comme autrefois. Dans le secteur de la mobilité, l'heure est au partage et à la location. De la trottinette électrique à la voiture en passant par le vélo, le marché propose plus de services et moins de biens. Posséder une voiture n'est plus une fin en soi. C'est un plaisir, moins un désir, qui apporte moins de reconnaissance sociale, et qui symbolise de moins en moins l'indépendance. En revanche l'accès à un service sur mesure, à toute heure et en tout lieu devient la nouvelle expression du *luxe*. Le grand public est ainsi voué à se désintéresser au fil du temps de la voiture en tant qu'objet. Il en retirera toujours les bénéfices, mais la technique en sera un domaine d'expertise.

Dans le même temps, et malheureusement pour certains, le coût d'une voiture de plus en plus autonome risque de dépasser largement les moyens des foyers. De fait la voiture autonome sera vraisemblablement le fait de professionnels, ...ou ne sera pas. Sociétés de transport public, de logistique, de taxis... et bien sûr les VTC -sans chauffeur. Certes la voiture individuelle prosaïquement équipée d'un volant a encore un bel avenir devant elle. Mais les prescripteurs du marché ont changé, et le Mondial de l'Auto ne s'y est pas trompé."

Sébastien Brame, Clarion