

Acceptabilité du véhicule autonome partagé : les conditions de la réussite

Pour les premiers et derniers kilomètres, dans les territoires peu denses, sur de nouvelles plages horaires étendues ou comme vecteur d'inclusion : l'intégration du véhicule autonome partagé dans les services de mobilité s'annonce prometteuse. Les nombreuses expérimentations menées depuis plusieurs années par les opérateurs de transport public sont là pour en témoigner.

Reste que pour développer cette nouvelle technologie au service de la mobilité durable, il faut, d'abord et avant tout, que son usage soit bien accueilli par le grand public.

Dans sa position, adoptée en décembre 2017 : « Déploiement des véhicules autonomes : une opportunité à ne pas manquer », l'UTP explique la nécessité de développer le véhicule autonome sur un modèle collectif.

Désormais, cet usage partagé est reconnu et privilégié par tous. En effet, seul le partage permettra à cette technologie de remplir ses missions : favoriser l'inclusion, réduire les fractures territoriales, être au service du réaménagement de l'espace urbain et améliorer encore l'efficacité des réseaux de transports publics.

Pour l'UTP, le développement des synergies entre opérateurs de transport public et constructeurs, le déploiement de nombreuses expérimentations locales au service de stratégies globales de mobilité, la définition d'un cadre politique et réglementaire solide mais aussi incitatif restent indispensables pour déployer le véhicule autonome partagé. Avec en préambule, une condition sine qua non à garder à l'esprit : gagner la confiance du grand public, gage de l'acceptabilité sociétale du véhicule autonome.

Depuis le début du 19^e siècle, les transports publics ont connu un grand nombre d'évolutions technologiques.

Cette expérience opérationnelle de près de deux siècles permet aujourd'hui d'identifier les facteurs indispensables à l'accueil favorable de cette nouvelle forme de mobilité partagée.

Pour remporter l'adhésion du grand public, le déploiement des véhicules autonomes partagés doit répondre à cinq principes élémentaires : servir l'intérêt général, capitaliser sur des références solides et éprouvées, recourir à des compétences d'accompagnement du service connues et reconnues, soutenir fortement les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et faire évoluer les comportements des usagers de la route.

Acceptabilité du véhicule autonome partagé : les conditions de la réussite

SERVIR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Pour l'UTP, la vocation première d'un opérateur de transport public est d'assurer la réalisation d'un service destiné à répondre à un besoin de mobilité ; la technologie utilisée reste « secondaire ». Il en est ainsi du véhicule autonome, qui n'est pas une fin en soi mais un nouveau « moyen » de se déplacer.

La technologie autonome sera d'autant plus acceptée que son implantation répondra à des raisons légitimes et pertinentes. Ce fut le cas des métros automatisés de Lille (1983) et de Paris (ligne 14 en 1998) ou encore des navettes aéroportuaires franciliennes (Orlyval en 1991 et CDG Val en 2007). S'ils ont connu un tel succès, c'est d'abord et avant tout parce qu'ils répondaient à un contexte territorial précis et à l'intérêt général.

À Lille, il s'agissait de rompre avec l'isolement de certaines communes de la métropole et de décongestionner le centre-ville. À Paris, l'objectif visait à délester la ligne du « RER A », l'un des axes les plus fréquentés d'Europe. À l'aéroport CDG, il s'agissait de répondre aux difficultés de congestion, de temps de liaison entre les terminaux et de qualité de service des infrastructures aéroportuaires les plus vastes d'Europe. Grâce à leur importante capacité d'absorption et à leur performance, ces modes automatiques ont trouvé leur place dans les réseaux de transport et suscité l'engouement des voyageurs.

» L'UTP et ses adhérents remplissent une mission de service public et, par nature, d'intérêt général : c'est un atout pour emporter l'adhésion des citoyens à l'usage du véhicule autonome partagé.

» L'UTP et ses adhérents n'ont pas failli à leur engagement et poursuivent leurs travaux pour développer un véhicule autonome partagé au plus proche des préoccupations des territoires et de leurs habitants.

CAPITALISER SUR DES RÉFÉRENCES SOLIDES ET ÉPROUVÉES

Avec 120 kilomètres de lignes de métro automatisées, la France est leader mondial devant le Canada (93,2 km) et Singapour (76,5 km). Les acteurs nationaux du transport public opèrent près de 25 % des réseaux automatisés dans le monde.

Pour l'UTP, il est primordial de capitaliser sur ces résultats. Ces succès constituent un avantage majeur pour favoriser l'acceptabilité des véhicules autonomes par les citoyens : ils en sont les « préalables historiques ».

Pour faciliter l'acceptabilité du véhicule autonome partagé, le voyageur doit pouvoir visualiser ce qui « était », ce qui « est » et ce qui « sera », sans ressentir une trop grande rupture. Le changement de paradigme sera d'autant plus doux et facilement acceptable que les paramètres d'usage entre « avant » et « après » le déploiement des véhicules autonomes seront relativement proches. Passer du statut de « conducteur » de son véhicule à celui de « passager » d'un véhicule autonome est un changement de paradigme beaucoup plus profond et difficile que d'évoluer de « passager » d'un bus à... « passager » d'un bus autonome.

De longue date, les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport public ont fait leurs preuves dans leur rôle de tiers de

confiance pour transporter des millions de voyageurs en toute sécurité. Cet élément s'avère décisif pour lever les incertitudes naturelles et « humaines » des voyageurs face à ce changement de paradigme.

» Les adhérents de l'UTP opèrent déjà des métros autonomes et des bus de différents gabarits et motorisations avec des règles de sécurité de très haut niveau. Ces références connues et reconnues sont des gages d'acceptabilité de la navette ou du bus autonome par l'utilisateur.

» L'UTP encourage un partage très large des retours d'expériences entre professionnels, collectivités locales et avec le grand public, condition indispensable pour avancer collectivement dans l'adoption de cette technologie.

» De longue date, l'UTP et ses adhérents partagent leurs retours d'expérience sur les modes métros et tramways ; ils s'engagent à poursuivre cette démarche pour le véhicule autonome partagé et à contribuer aux expérimentations locales.

RECOURIR À DES COMPÉTENCES D'ACCOMPAGNEMENT DU SERVICE, CONNUES ET RECONNUES

Les salariés des opérateurs de transport public ont toujours su répondre aux besoins du « client-voyageur », anticiper ses attentes, l'accompagner dans les évolutions technologiques des services rendus tout en veillant à sa sûreté et au respect du « savoir-vivre ensemble ». Ce savoir-faire est le fruit de la forte implication de l'ensemble

des personnels, qui concourent, directement ou indirectement, à la réalisation du service. Comme ce fut le cas pour les métros autonomes, l'acceptabilité et l'utilisation du véhicule autonome partagé nécessitent un accompagnement soutenu des voyageurs.

Au préalable, cette démarche implique une appropriation de la technologie autonome par les personnels car ce sont eux qui la mettront en œuvre, la rendront sûre, l'humaniseront et la démocratiseront. Le déploiement des véhicules autonomes partagés disposera alors d'une force de frappe sans équivalent pour favoriser leur acceptabilité sociétale et leur utilisation par le grand public, au même titre que d'autres véhicules.

▣ **L'UTP et ses adhérents sont engagés dans la mise en place des nouveaux process et pratiques pour que le transport collectif autonome devienne réalité et qu'il s'intègre dans les services de mobilité avec des compétences, des règles de sécurité et de sûreté de très haut niveau.**

▣ **L'UTP et ses adhérents se tiennent prêts à faire évoluer les métiers et à concevoir les mutations organisationnelles qu'il convient d'anticiper dès aujourd'hui.**

▣ **L'UTP est prête à accompagner la puissance publique, aux niveaux national et local, dans ses stratégies d'adaptation des compétences des opérateurs de transport public.**

SOUTENIR FORTEMENT LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ

L'identification et la juste appréciation des besoins de mobilités relèvent des prérogatives des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Elles s'avèrent des préalables indispensables à l'acceptation sociétale des véhicules autonomes partagés. Outre une connaissance fine de leurs territoires, les Autorités organisatrices de la mobilité fixent le cadre de la stratégie globale de mobilité pour favoriser, notamment, la complémentarité des différents modes dans le respect d'une gestion optimisée des espaces publics. À ce titre, elles doivent être systématiquement associées à tout projet d'expérimentation sur leurs zones de compétence, d'évolution en matière de réglementation, notamment routière, de normalisation, de partage de données, etc. Cette implication des Autorités organisatrices de la mobilité est d'autant plus importante qu'elle leur permettra, dans les cinq prochaines années, de développer le véhicule autonome partagé sur des périmètres extrêmement circonscrits, comme ceux d'une ligne de bus, par exemple, où l'automatisation sera à la fois plus pertinente et techniquement plus facile à mettre en œuvre.

Cet engagement des Autorités organisatrices de la mobilité est un facteur décisif en matière d'acceptabilité de la technologie autonome par les citoyens. Un autobus autonome qui suit un « itinéraire connu, balisé et systématique » est beaucoup plus vecteur de confiance qu'un véhicule autonome particulier, au comportement plus aléatoire et susceptible de circuler dans toutes les directions.

▣ **L'UTP et ses adhérents s'engagent à poursuivre leurs efforts d'innovation et d'évolution technologique au service de la mobilité durable.**

▣ **L'UTP et ses adhérents continueront à soutenir les Autorités organisatrices de la mobilité dans leurs connaissances fines des besoins de mobilité sur leurs territoires et leur construction des différentes offres de mobilité.**

▣ **L'UTP est prête à accompagner les Autorités organisatrices de la mobilité dans la définition des règles et des normes (responsabilité, régulation de l'espace public...) indispensables au développement du véhicule autonome partagé.**

FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE ET DE L'ESPACE PUBLIC

Les futurs passagers d'un transport collectif autonome accepteront-ils de rester bloqués derrière une voiture garée en double file ? Ou d'être immobilisés parce que la navette ou le bus autonome respecte la règle, mais pas les autres usagers de la chaussée ? Ces situations nécessiteront une sensibilisation de tous pour mieux vivre ensemble la « voirie » et ses alentours.

Pour veiller à une circulation fluide des véhicules autonomes et non pas tendre vers un surcroît de congestion, il convient, dès aujourd'hui, de faire encore davantage évoluer les comportements des utilisateurs de la route vers plus de civilité.

Toutes les études montrent que les incivilités routières provoquent un grand nombre d'accidents, mais aussi qu'elles sont sources d'un très grand stress chez les automobilistes et leurs passagers. La promesse du véhicule autonome partagé devra savoir intégrer cette dimension sociétale.

► Pour l'UTP, les problématiques de la civilité routière et du respect du partage de la voirie seront déterminantes pour réussir le déploiement du véhicule autonome partagé.

► L'UTP est prête à soutenir toutes actions (information, pédagogie...) pour favoriser un cadre propice à l'émergence du véhicule autonome partagé.

Elle appelle ainsi la relance de la démarche « Code de la Rue », engagée en 2006 et à laquelle elle avait participé aux côtés du GART et du CEREMA.

► Pour l'UTP, plus que jamais, la question d'un transfert possible et choisi de la compétence « voirie » des communes vers les Autorités organisatrices de la mobilité prend tout son sens. Selon les cas de figure territoriaux, il peut s'avérer être le levier indispensable pour favoriser le déploiement utile, fluide et accepté des véhicules autonomes partagés en agglomération.

Aujourd'hui, toutes les parties prenantes s'accordent : le véhicule autonome sera partagé ou ne sera pas.

Dès lors qu'il s'intègre dans une stratégie de mobilité globale définie par l'Autorité organisatrice de la mobilité et répond à une mission d'intérêt général avec des règles de sécurité et de sûreté de haut niveau, l'UTP se positionne délibérément en faveur de son déploiement. L'organisation professionnelle est prête à œuvrer, avec ses adhérents, auprès des Autorités organisatrices de la mobilité et des pouvoirs publics pour permettre l'acceptabilité du véhicule collectif autonome par les citoyens.

Le savoir-faire éprouvé, les compétences des personnels et les valeurs de service public des adhérents de l'UTP seront des atouts décisifs pour gagner l'adhésion des futurs utilisateurs des véhicules autonomes partagés.

CONTACTS

Claude Faucher

Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Hubert Richard

Département Affaires économiques
et techniques
hrichard@utp.fr
+33 (0)148 74 73 23

Dominique Fèvre

Département Valorisation
et Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Keolis, Groupe RATP, SNCF Mobilités, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agencia, Arriva, CFTA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Mobilités, Thalys International, Thello, Transdev, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Getlink Group, LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

