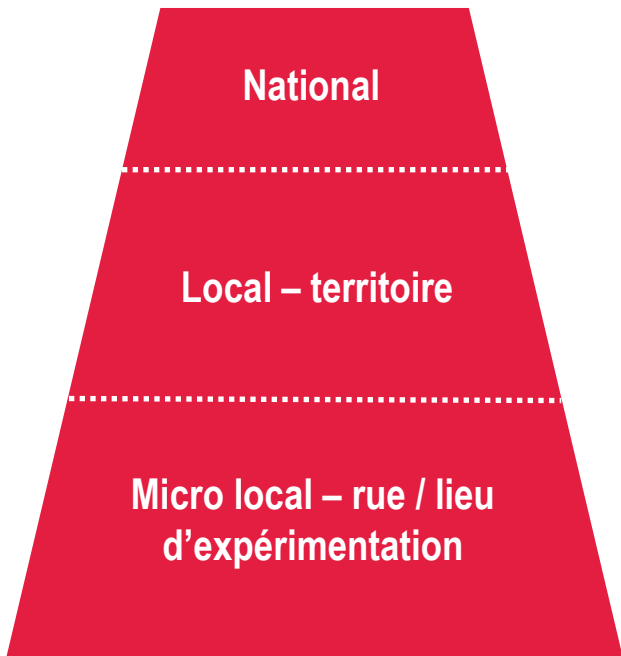


# Comment s'organise le déploiement du véhicule autonome localement et à l'échelle nationale ?

Manon Eskenazi      ENPC  
Fabien Kaptue-Bopda   ENPC  
Floriane Schreiner      VEDECOM




# ○ Une analyse multi-niveaux de la gouvernance



- Périmètre d'évaluation LVMT
  - Quelles sont les représentations sociales engendrées par le projet ?
  - Quelle évaluation de l'expérimentation comme outil d'action publique ?
- Périmètre d'évaluation VEDECOM
  - Qu'est-ce qui freine ou favorise une collaboration entre acteurs autour de l'aménagement urbain nécessaire ?
  - Quelle évolution dans le positionnement des acteurs est observée avant et après l'expérimentation ?
  - Quelles modalités de gestion (numérique) de l'espace public ?
  - Quels impacts sur la répartition des espaces de la rue ?
  - Quels besoins liés aux espaces d'attente : impacts sur les lieux d'intermodalité et le mobilier urbain ?
  - Quelle évolution de la signalétique multimodale est rendue nécessaire ?
  - Quelles évolutions des codes d'usages de la rue et quels potentiels conflits d'usages ?

# ○ Une enquête qualitative par entretiens

Paris Saclay	
Paris Rive Gauche	
Saint-Rémy les Chevreuses	
Montpellier	
Rennes	
Rouen	 

- Périmètre d'évaluation LVMT
  - 27 entretiens menés (acteurs publics locaux, nationaux, porteurs d'expérimentation)
  - Observation participante (réunions du consortium)
  - Analyse documentaire (presse, minutes des conseils métropolitains, documents stratégiques)
- Périmètre d'évaluation VEDECOM
  - Focus sur Paris Saclay et Montpellier
  - 15 entretiens menés (acteurs publics, porteurs d'expérimentation, partenaires)
  - 2 enquêtes quantitatives auprès des usagers



# Résultats sur le niveau local – échelle du territoire

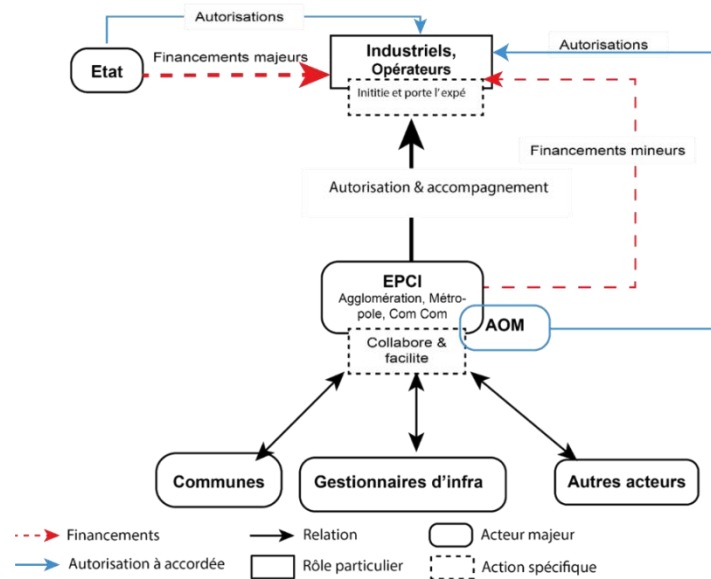


# Des représentations « techno-positives » qui varient peu au cours du projet



- Des représentations locales fortement influencées par le discours des industriels et de l'Etat
- Une innovation technologique qui répond aux enjeux **politiques** et **économiques** locaux à court-terme ; une acculturation par l'expérimentation à la mobilité autonome
- Un intérêt croissant pour les enjeux **sociaux** et **environnementaux** du VA

# Un bilan positif sur le développement de nouvelles formes de coopération public-privé



Processus de gouvernance collaborative de l'expérimentation

- Une forte sensibilité de l'expérimentation aux **changements de contexte** qui peuvent les déstabiliser ou les renforcer, et modifier la posture des parties prenantes
- L'expérimentation comme outil intéressant pour mettre en place de nouvelles formes de gouvernance adaptées aux innovations de mobilité
- Un rôle important de l'acteur public local pour **faciliter** l'expérimentation et l'orienter sur les **services** plutôt que sur la seule technologie

# Résultat sur le niveau microlocal – échelle de la rue



# Un impact minimal de l'expérimentation sur l'aménagement urbain, mais qui soulève des questions



- Perturbation de l'organisation spatiale et des usages de la rue pour le service de mobilité de personnes, pas pour le droïde de logistique
- Plusieurs conflits potentiels identifiés pour le passage à l'échelle: points de rencontres, incivilités...
- ... qui nécessitent une attention particulière sur la signalétique et la lisibilité de l'espace public



# ○ Recommendations



## ○ Recommandations

---

- Favoriser l'implication des collectivités locales dans les expérimentations en les intégrant au financement des programmes d'expérimentation
- Mettre en place des espaces de diffusion des résultats des expérimentations à destination et avec les collectivités locales
- Limiter les risques de déstabilisation des expérimentations en identifiant a priori les risques lors des réponses à appels à projet (notamment temporels: renouvellement politique, de DSP...)

