

Impacts des véhicules automatisés sur l'aménagement de l'espace public

Contexte

L'introduction des véhicules automatisés (VA), qu'ils soient destinés à la mobilité des personnes ou bien à la mobilité des biens, devra prendre en compte les espaces urbains dans lesquels ils s'intègrent afin de permettre une cohabitation fluide avec les modes de transport existants et les comportements de mobilité en place.

Méthode – collecte des données

La collecte de données s'appuie d'une part sur des entretiens avec les parties prenantes du territoire (collectivité accueillant l'expérimentation) et les porteurs d'expérimentation (opérateurs qui testent le service) et d'autre part sur des questionnaires adressés aux usagers potentiels du service.

Deux cas d'usages ont été étudiés, sur deux territoires distincts :

- **La mobilité des personnes à Paris Saclay à l'aide de navettes** (minibus MILLA) et **véhicules légers automatisés** (Renault Zoé)
- **La mobilité des biens à Montpellier à l'aide de droïdes** (objet mobile de taille moyenne d'une emprise au sol équivalente à celle d'un/e cycliste)

Principaux résultats

Les impacts sur l'aménagement de la rue dépendent de la configuration du service et des contraintes de l'espace :

- **Concernant la mobilité des personnes à Paris-Saclay** : l'impact sur la répartition de la rue et ses usages est lié aux arrêts en pleine voie du VA pour la montée et la descente des utilisateurs du service.
- **Concernant la mobilité des biens à Montpellier** : il n'y a pas d'impact important observé sur la répartition de l'espace urbain. Ce sont les droïdes qui s'adaptent à l'existant.

Recommandations

Afin de réussir l'intégration du VA dans l'espace urbain, il convient de :

- **Mener des réflexions amont conjointes entre le territoire et le porteur d'expérimentation** pour déployer un service expérimental utile et répondant aux besoins du territoire et de ses usagers
- **Réfléchir l'intégration physique d'un nouvel usager de la route** : ce qui dépend du service proposé et de sa fréquentation, de la vitesse et du gabarit du véhicule et de ses arrêts
- **Prendre en compte les temporalités différentes entre les services automatisés et les services actuels** : en proposant une répartition des espaces basée sur les usages actuels vs. potentiels aménagements à réaliser pour intégrer les futurs véhicules et usages associés
- **Assurer la cohérence des calendriers** : et ce en alignant les expérimentations avec les travaux en cours ou prévus sur le terrain de l'expérimentation.
- **Assurer une gestion numérique de l'espace public** : prenant en considération les infrastructures, les marquages, le mobilier, les réseaux, etc.

En termes de gouvernance, les clés de réussite consistent à :

- Veiller au partage de connaissances entre les différentes structures et au sein même de chaque structure ! (ex : élus vs. services techniques, communication interservices)
- Adopter un langage universel pour se faire comprendre par tous
- Adapter la durée des réunions à l'ordre du jour
- Valoriser l'accompagnement des projets par les acteurs publics
- Identifier la demande de mobilité actuelle et future

Conclusion

Toutes les questions étant nouvelles, il n'est pas simple de trouver des solutions qui font consensus entre acteurs publics, et entre acteurs publics et porteurs d'expérimentation.

Une prise de conscience des usagers à laquelle les expérimentations ont déjà contribué doit se poursuivre, notamment pour accepter la technologie, et la prendre en compte dans les habitudes de déplacement (par exemple, éviter le stationnement sur les trajectoires des droïdes).