

Impacts des véhicules automatisés sur la demande

Contexte

L'intégration des véhicules automatisés (VA) dans le réseau de transport vise à améliorer la qualité de service globale et à réduire les conséquences négatives associées à l'utilisation de la voiture personnelle. Toutefois, et afin d'évaluer les impacts socioéconomiques de ces véhicules, il est nécessaire dans un premier temps de comprendre leur impact sur la demande de mobilité (**intentions d'usages** comme facteurs en jeu).

Méthode – collecte des données

L'évaluation de l'impact sur la demande repose sur des **enquêtes** menées en ligne et en face-à-face sur **trois sites expérimentaux** du projet (**1460 usagers potentiels** au total et **66 usagers** de service de mobilité autonome). Ces enquêtes présentent aux participants différents **scénarios** de déplacements (domicile-travail, loisirs ou correspondance) et leur permettent de choisir entre différentes solutions de mobilité telles que la voiture, le bus ou la navette automatisée partagée. Les **choix** des participants dans ces scénarios reflètent leurs intentions de mobilité future si le nouveau service de mobilité est effectivement mis en place.

Principaux résultats

- Sur les 3 sites expérimentaux, la **dépendance à la voiture** s'affirme et le recours au **covoiturage est faible**.
- Les intentions d'usage **varient significativement** selon ces facteurs :
 - Mode privé à disposition
 - Durée du trajet habituel
 - Type d'abonnement à disposition
 - Fréquence du covoiturage
 - Connaissance préalable du service automatisé étudié
- Un individu "**familier**" du VA, de vue ou par usage, sera plus enclin à utiliser le service.

- La **sensibilité** aux enjeux énergétiques et environnementaux augmente sensiblement l'intention d'usage.
- Sur l'un des sites expérimentaux, les participants sont prêts à payer en moyenne **1,36€ pour éviter la présence d'un opérateur** à bord du VA. Contrairement à un autre site expérimental où les participants sont prêts à payer **0.9€ pour qu'il soit présent**.
- La réaction aux variations des **couts** est la même pour les véhicules personnels et les véhicules légers automatisés. Cependant, cette réaction varie considérablement entre les bus et les minibus automatisés avec une préférence pour ce dernier.
- Côté déplacement domicile-travail, passer plus de **temps** en voiture qu'en véhicules automatisés est préféré.
- Côté déplacement de loisirs, valeurs du **temps de trajet** et d'**attente** diffèrent d'un site à l'autre et selon l'offre de transport existant : l'impact des typologies de territoires devra être étudié.
- La **simulation** d'un service de navettes automatisées plus développé pour l'**horizon 2030** montre que les futurs utilisateurs de ce service seraient des anciens usagers des transports en commun et de voitures personnelles.

Impacts

Pour les territoires et administrations

- Meilleure compréhension des **évolutions potentielles** de comportements de mobilité à la suite de l'introduction d'un service.
- Connaissance des impacts d'un **déploiement à l'échelle** sur l'utilisation des autres modes de mobilité.

Pour les offreurs de service

- Définir les justes **caractéristiques** du service (vitesse, fréquence, prix, partage et présence d'opérateurs à bord) pour accroître son **attractivité**.
- **Adapter** le service aux usagers en fonction de leurs **profils de mobilité** et leurs **profils socioéconomiques**.

Conclusion

Cette évaluation permet d'identifier les caractéristiques individuelles, du trajet et du mode de transport qui définissent les intentions de choix de mobilité. Par conséquent, cela permet de prévoir la volonté d'usage d'un nouveau service tel qu'un VA et d'adapter ses caractéristiques selon les besoins exprimés par les usagers, actuels et potentiels.