

COMPTE-RENDU GROUPE TECHNIQUE **« Mobilités connectées, intelligentes, autonomes »**

REUNION N° 1 DU 28 JUIN 2017

Participants

- Isabella BALBO : SYSTRA
- Véronique BERTHAULT : RATP
- Laura BRIMONT : IDDRI
- Nicolas BOFFI : ARCADIS
- Manuel CHAUFREIN : BMCP
- Yingjing CHEN : BMCP
- Vincent CLERGEAT : Région IdF
- Thierry DUSAUTOIR : Conseil départemental des Hauts de Seine
- Fabiola FLEX : Taxis Bleus
- Yvan GIEYSSE : Paris – cabinet C. Najdovski
- Romain GUIRAUD : Mov'eo
- Stéphane KIRKLAND : ARCADIS
- Richard LIMIER : Région IdF
- Matthieu PY : ATEC ITS France
- Vyasasaï RAMANY : Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
- Yann RICORDEZ : Taxis bleus / SNCR
- Dominique RIOU : IAU-IdF
- Oliver SARTOR : IDDRI
- Martine VAZQUEZ : Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
- Marion VERGEYLEN : Forum métropolitain du Grand Paris
- Christian-François VIALA : Xee (MOBIVIA)

Ordre du jour de la séance

Quelle anticipation de l'arrivée du véhicule autonome pour la puissance publique ? Quelles réglementations pour l'inscrire dans des objectifs de désaturation de la route et de baisse de la pollution de l'air ?

La séance a permis d'identifier un certain nombre de potentialités de développement des véhicules autonomes (VA), porteurs de risques et d'opportunités pour les territoires et leurs habitants. Les débats ont été nourris par les présentations suivantes :

- ARCADIS, conclusions de l'étude « Driverless future »
- IDDRI, « Mettons le véhicule autonome sur la voie du développement durable ! »
- RATP : le programme de la RATP et le programme national « Véhicules autonomes »
- Pôle de compétitivité Mov'eo / BMCP : présentation du projet TEVAC en Vallée de Seine (Projet Territoire d'Expérimentation pour le Véhicule Autonome et Connecté)

ENJEUX

Le véhicule autonome doit pouvoir répondre aux enjeux de mobilité durable (objectif Facteur 4 en 2050). Il est donc nécessaire de fixer dès à présent les choix publics qui orienteront le développement de cette innovation, à l'échelle internationale et locale.

Le développement des véhicules autonomes est à la croisée de deux chemins : un développement dérégulé, porté par des initiatives privées, ou un développement régulé par la puissance publique, et pensé de façon complémentaire avec les transports en commun en Europe. Le mouvement d'automatisation est global et touche l'ensemble des modes de transports.

A ce jour, on note en France une déconnexion entre l'engouement pour le caractère innovant des VA et la demande sociale.

Les véhicules autonomes pourront impacter les mobilités individuelles / les transports collectifs / le modèle économique (de la propriété au modèle de service). Leur développement se fera par phases successives ; aussi la question de la coexistence de différents niveaux d'autonomie se pose-t-elle. La technologie du véhicule autonome pourrait accélérer la transition de la propriété au partage du véhicule, pour une partie de la population.

Parmi les risques identifiés :

- Risque de concurrence avec les transports en commun (cf. exemple des VTC en territoire peu dense aux Etats-Unis)
- Phénomène de la « maraude » (véhicules vides en circulation)
- Risque de cyberattaque : rôle de la puissance publique pour garantir la sécurité des usagers

La puissance publique peut également avoir un rôle en terme d'équité des services publics de mobilité. En effet, si les véhicules autonomes ne sont développés que par des acteurs privés, certains territoires pourraient ne pas être considérés comme rentables pour un service de VA partagés, notamment les territoires peu denses. Or c'est sans doute dans ces espaces que la technologie du véhicule autonome pourrait être utilement complémentaire aux transports en commun, sans leur faire concurrence.

PROPOSITIONS

Vers un système de transport durable

- Il faut favoriser le développement des VA en complémentarité avec les transports en commun, là où il y a des besoins : entrée territoriale (dans le périurbain / déplacements en rocade en zone dense) et entrée temporelle (heures creuses sans desserte TC)
- L'arrivée des VA doit être conditionnée à la baisse des émissions GES :
 - Imposer un nombre minimum de personnes / véhicule en fonction du type de territoire ?
 - Imposer des critères environnementaux exigeants et un dispositif de contrôle neutre (cf.dieselgate)
- La question du transport de marchandises et de la logistique doit également faire partie de la réflexion (service de livraison / transports colis...).

Partager l'espace public / réguler la circulation des VA

L'arrivée des véhicules autonomes et les espaces qui pourraient leur être dédiés soulève la question de l'urbanité de la ville : quelle fonction voulons-nous collectivement prioriser pour les espaces publics ? Quel doit être la place donnée aux innovations des services de mobilité dans les rues, qui ne sont pas que des lieux de passage mais également des lieux de vie pour les citoyens ?

- Faut-il interdire le stationnement en surface pour les VA ?
- Faut-il créer des voies de circulation réservées aux VA ? Et un système de limitation de vitesse spécifique ?

- Mettre en place une régulation qui oblige les opérateurs de service à communiquer leur donnée en échange du droit de circuler dans l'espace public (cf. exemple de San Francisco)
-
- Optimiser l'occupation de l'espace public en créant un algorithme de répartition des véhicules avec les données en temps réel, encourager les comportements vertueux pour éviter que les véhicules circulent à vide

La fiscalité au service de la régulation : Comment taxer les véhicules autonomes ?

- La fiscalité peut être un des leviers de la régulation des véhicules autonomes. Par exemple, une taxe pourrait être plus importante aux heures de congestion. Cette taxation pourrait être réalisée sur les véhicules en mouvement (connaissance fine de la donnée nécessaire).
- De même, cette taxation pourrait être adaptée à des circonstances particulières, en étant par exemple augmentée en cas d'utilisation du véhicule autonome émetteur de GES lors d'un pic de pollution.

Equité territoriale

- La puissance publique pourrait imposer des conditions de desserte territoriale à la mise en service des véhicules autonomes. Les VA pourraient être rattachés à un territoire donné comme pour les taxis afin de garantir leur répartition à l'échelle régionale.
- Le coût du VA pourrait varier en fonction de conditions personnelles (ressources / personnes handicapées ou dépendantes...)

Une gouvernance plus agile des mobilités

- Le développement des VA pourrait permettre de gagner en souplesse pour s'adapter à une demande immédiate nouvelle et non prédictible.
- Le VA peut être un accélérateur de changement en terme de politiques de mobilité.

Un service de qualité et encadré par la puissance publique

- Mise en service d'une flotte de VA partagé avec une licence publique.

Conclusion

De nombreuses initiatives sont en cours afin de réfléchir à l'arrivée des véhicules autonomes ou de mener des expérimentations. Il est nécessaire d'y associer les collectivités locales. Le Forum métropolitain du Grand Paris veillera à travailler conjointement avec ces démarches en vue de formuler des propositions précises.

Une prochaine séance portera sur la question de la gouvernance de la donnée, notamment pour approfondir certaines questions évoquées (cybersécurité / régulation du trafic / devenir des systèmes de gestion de voirie et infrastructures connectées / protection des données individuelles...).