

## **Acceptabilité et les aspects sociétaux de la mobilité routière automatisée et connectée**

### **Compte-Rendu succinct du 8ème séminaire national - jeudi 30 novembre 2023**

#### **Déroulé de séance**

Le 8<sup>ème</sup> séminaire sur l'acceptabilité et les aspects sociétaux de la mobilité routière automatisée et connectée s'est tenu le jeudi 30 novembre 2023. Il a été introduit et animé par Madame Anne-Marie Idrac, haute responsable de la stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée.

Le séminaire a été l'occasion de présenter les évolutions annuelles des travaux sur la mobilité routière automatisée et connectée sur le volet acceptabilité.

Les avancées et les actualités du cadre de l'action publique ont été rappelées par la DGITM. Le suivi de l'acceptabilité sociétale ainsi que des perceptions est une action phare des éditions successives de la stratégie nationale du développement de la mobilité routière automatisée et connectée.

Les résultats des deux enquêtes de perception ont été présentées par HARRIS. La première a évalué la perception des français des systèmes de transport routier automatisés en 2023. La seconde a évalué la perception des français des systèmes d'information routière embarqués en 2023.

Les travaux de la Communauté d'intérêt MOVIN'ON sur l'influence de l'expérimentation sur l'acceptabilité ont été transcrits par la MACIF.

Les travaux récents académiques sur l'acceptabilité de la mobilité routière automatisée ont été brièvement introduits par la DGITM, à travers trois focus thématiques des aspects notables en 2023 (perception des services de transport routier automatisé de voyageurs, perceptions aux Etats-Unis et lien avec la connaissance par les citoyens, consentement à payer).

Enfin, la DGITM a présenté l'avancée des réflexions et discussions autour des références de sécurité pour les systèmes de transport routier automatisés dans le cadre des travaux sur la démonstration de la sécurité.

#### **Synthèse des échanges et perspectives**

Les travaux académiques récents ainsi que les enquêtes de perception, témoignent de l'élargissement des thématiques autour de la mobilité routière automatisée et connectée, à la fois marqué par le passage de l'analyse des perceptions du véhicule à celles de la mobilité et du service proposé, mais également par la distinction des sujets liés à l'automatisation et aux systèmes d'information routière embarquée.

Ces travaux confirment l'idée que les transports automatisés sont de plus en plus perçus au titre des services qu'ils peuvent offrir, et non du point de vue de leur caractère automatisé ou non. Néanmoins, le consentement réel à payer est encore difficile à cerner. De plus, la perception de l'intervention à distance demeure un élément sensible dans la perception du service.

Les travaux à venir devront affiner les enjeux (et les questionnaires) de perception et d'acceptabilité entre les différentes composantes : mobilité individuelle automatisée en distinguant systèmes d'aide à la conduite et délégation de conduite ; services de transport routier automatisés sans conducteur à bord ; interfaces humain-machine à l'intérieur des véhicules en distinguant les différents cas ci-dessus (ADAS, délégation de conduite, transport routier sans conducteur à bord) et en considérant, en soi, l'information routière pour le conducteur, sans automatisation du véhicule.

Les travaux sur les publics particuliers (usagers vulnérables, personnes à mobilité réduite) se développent et la veille sur ces travaux devra également être approfondie.