

Acceptabilité du véhicule automatisé : éléments de méthode

Qu'est-ce que l'acceptabilité ?

Dans le langage courant, l'acceptabilité est le caractère plus ou moins tolérable d'un objet ou service. Du point de vue de la recherche, ce terme englobe plusieurs notions qui peuvent se positionner sur un continuum temporel qui est fonction de l'interaction avec l'objet ou service étudié. Ainsi, avant une utilisation effective de l'objet ou du service, l'acceptabilité a priori correspond à une représentation subjective de l'usage d'un objet ou service basée sur un ensemble de dimensions comme l'utilité perçue, les attitudes ou encore les normes sociales. Une fois qu'un premier usage a été réalisé, nous parlons d'acceptabilité pratique basée sur des dimensions comme la satisfaction, le confort ou la facilité de prise en main. Cette acceptabilité pratique peut être divisée en deux phases : l'acceptation à l'usage, phase venant juste après les premiers usages, et l'appropriation à l'usage lorsque l'objet ou le service s'intègre dans nos habitudes de vie.

L'acceptabilité est un **processus** qui s'établit sur un **continuum temporel** selon trois stades



En a priori, projection des individus dans leurs usages futurs (attitude, utilité perçue, attente de performance, etc.)

Acceptabilité pratique suite à l'usage (confort, satisfaction, utilisabilité, etc.)

L'acceptabilité dans le cas du véhicule automatisé : prendre en compte tous les acteurs

Il n'y a pas seulement les utilisateurs du véhicule automatisé à prendre en compte, que ce dernier soit partagé ou individuel, mais également les personnes qui interagissent avec le véhicule tels les piétons, les cyclistes ou les autres conducteurs. Cette notion est importante à prendre en compte afin de faciliter l'insertion de ces nouveaux objets dans l'environnement partagé (voir fiche incivilité).



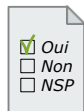
L'acceptabilité : comment l'étudier ?

Définir ce que l'on souhaite étudier.

Il est important de définir ce qui est évalué : ce n'est pas la même chose d'évaluer l'acceptabilité d'usage pour soi-même d'une voiture individuelle proposant quelques options de délégation de conduite (i.e. le conducteur délègue une partie de la conduite mais doit rester disponible pour reprendre le contrôle du véhicule), et par exemple, l'acceptabilité d'usage par des enfants d'une navette partagée entièrement automatisée (i.e. pas de conducteur) en milieu rural.



Les outils pour l'étudier.



Plusieurs outils sont à disposition en fonction des objectifs des études. Par exemple, les questionnaires sont un outil adapté pour la récolte de données à grande échelle (plusieurs centaines de répondants) afin de réaliser des analyses statistiques approfondies et ainsi comprendre quelles sont les dimensions qui vont influencer l'intention d'usage ou d'interaction.

Pour un objectif de compréhension des mécanismes sous-jacents, des entretiens individuels auprès d'un panel plus restreint (environ une dizaine de personnes) seront plus adaptés.



Acceptabilité du véhicule autonome : quelques résultats récents

Résultats présentés issus d'études par questionnaires en ligne dans le cadre des projets ANIMA et SAM

3 Français sur 10 ont l'intention d'utiliser **régulièrement** un véhicule entièrement automatisé dans les années à venir.

Source : Baromètre 3ème édition - 2022 (VEDECOM - projet ANIMA)

L'acceptabilité du véhicule automatisé semble suivre le niveau d'optimisme / pessimisme des français. Lorsque les Français sont optimistes, ils sont plus enclins à déclarer vouloir utiliser un véhicule automatisé, et inversement.

		2020	2021	2022
Ifop	Optimisme	30%	46%	25%
	Pessimisme	70%	54%	75%
Baromètre VEDECOM	Intention d'usage régulier du VA	30,42%	36,32%	31,48%

Sources :

Baromètres 1ère édition (2020), 2ème édition (2021) et 3ème édition (2022) - (VEDECOM - projet ANIMA)
Ifop-Fiducial pour Sud Radio - Balises d'opinion #190 - août 2022

L'usage augmente l'acceptabilité : si l'objet ou le service a déjà été vu et/ou utilisé alors l'acceptabilité sera plus élevée.

Des intentions d'usages différentes en fonction du type d'usager.

Cas d'usage : Navette entièrement automatisée sur route ouverte en milieu urbain

Mesure : échelle de 1 à 6 allant de 1 *pas du tout d'accord* à 6 *tout à fait d'accord*

Intention de continuer à utiliser la navette : moyenne de 3,8 / 6

Intention de continuer à partager l'espace routier avec la navette :

Pour les piétons : moyenne de 5,3 / 6
Pour les cyclistes : moyenne de 5,1 / 6
Pour les autres conducteurs : moy. de 4,3 / 6

Piéton = Cycliste > Automobiliste

Source : Projet SAM (Renault Group, Cerema, Le Lab, Vedecom)

L'acceptabilité varie en fonction des objets

Intention de (ré)essayer

Véhicule entièrement automatisé : 39,3%

Taxi volant entièrement automatisé : 26,9%

Drone de livraison : 29,8%

Source : Baromètre 3ème édition - 2022 (VEDECOM - projet ANIMA)

Attention, l'acceptabilité n'est jamais acquise en amont et n'est pas transférable d'un cas d'usage à un autre où les freins et les leviers pourront être différents.

