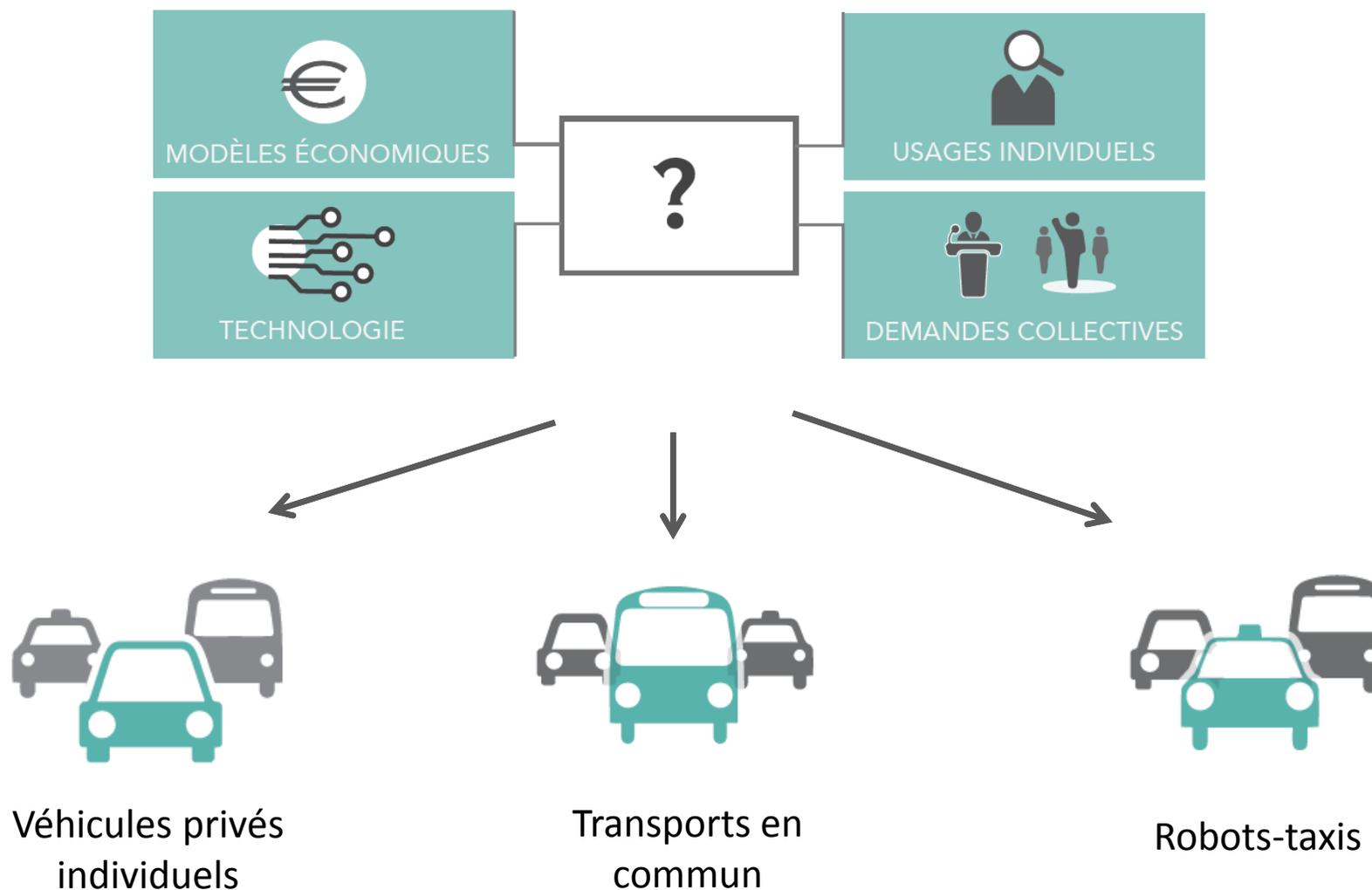


# Comment rendre la mobilité autonome plus durable ?

Conseil de Développement Durable Interdépartemental (C2DI)  
Yvelines – Hauts-de-Seine

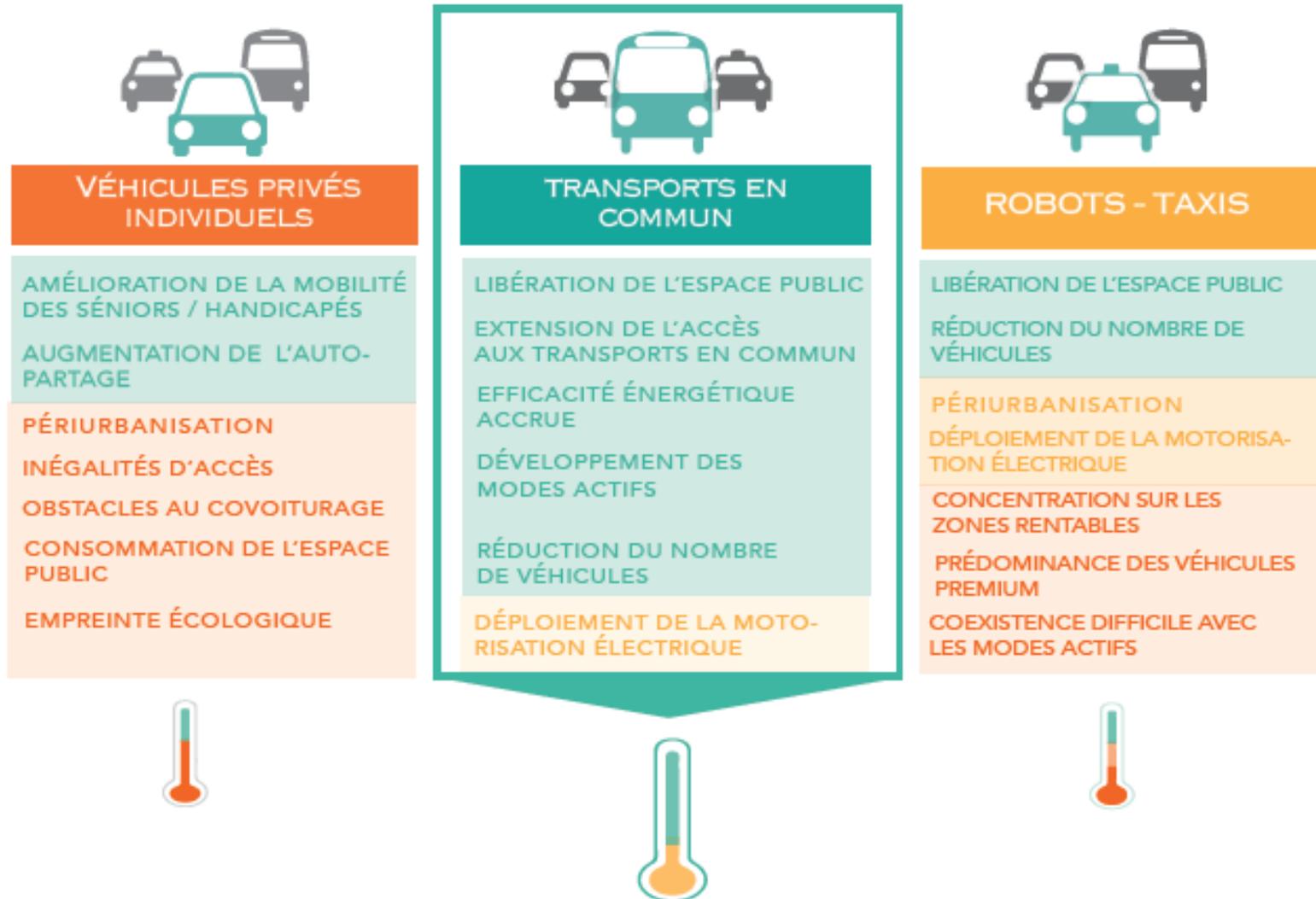
---

Laura Brimont, chercheure Villes et Mobilités



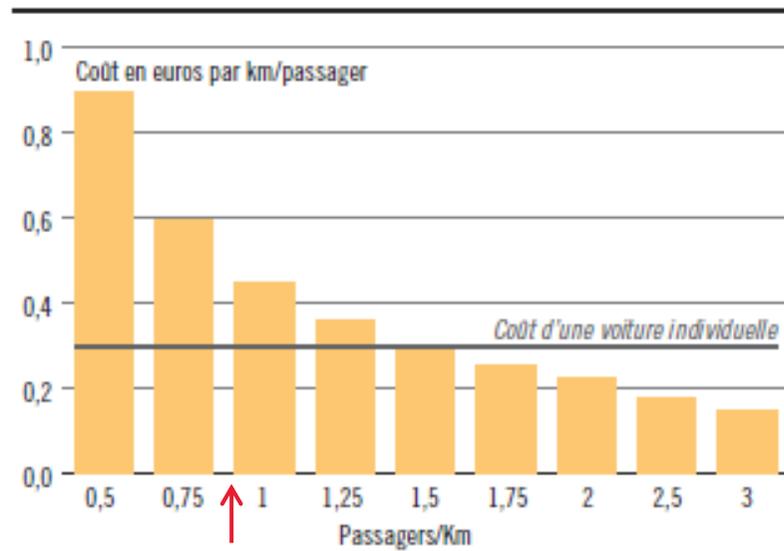


|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <b>Logique d'organisation et de régulation de l'offre de mobilité</b> | Economie de marché (code de la route, standards d'émissions, fiscalité nationale)  | Service public (planification, subvention, péréquation entre services)  | Services privé (licence pour opérer, tarification dynamique, algorithmes pour allouer l'offre)  |
| <b>Acteur central de l'offre de mobilité</b>                          | Constructeurs automobiles  | Opérateurs de transport en commun   | Acteurs du numérique  |
| <b>Ressources clés</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marques connues du grand public</li> <li>- Poids important dans les décisions nationales (emplois)</li> <li>- Connaissance clients</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Connaissance des services de mobilité</li> <li>- Forte collaboration avec les collectivités locales</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Capacités d'investissement forte</li> <li>- Diversité des modèles économiques</li> <li>- Connaissances fines des usagers</li> <li>- Capacité d'innovation</li> </ul> |
| <b>Handicaps</b>  | Pas de culture de la collaboration avec les collectivités locales  | Faibles capacités de financement  | Pas de culture de collaboration avec les acteurs publics  |



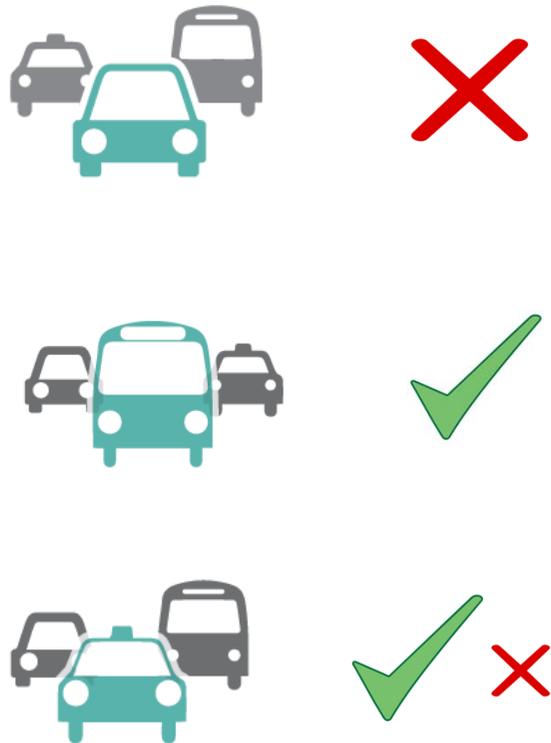


**Figure 7.** Coût par kilomètre d'un voyage en robot-taxi partagé en fonction du taux d'occupation



Source : Iddri

Taux d'occupation 2016  
Uber Pool



- La mobilité autonome n'est pas une **baguette magique** pour la mobilité durable.
- Les pouvoirs publics locaux et nationaux doivent prendre la main **pour orienter son développement** .
- Importance de considérer **les enjeux de mobilité durable dans les expérimentations** (en intégrant notamment des indicateurs).
- Rester vigilant sur les hypothèses qui sont faites sur **le rôle des infrastructures** car cela pose des questions politiques majeures, notamment sur son financement.

| 6 GRANDS ENJEUX   | DE NOMBREUX RISQUES POUR LA MOBILITÉ DURABLE  | DES PISTES DE SOLUTIONS   |
|---|---|---|
| Maîtriser la forme urbaine et la demande de mobilité          | Hausse de la demande et périurbanisation.<br>À long terme, le nombre de kilomètres parcourus, notamment pour les ménages à hauts revenus, pourrait augmenter (étalement de la ville, véhicules circulant à vide).   | Réduire la vitesse maximale autorisée pour limiter l'étalement urbain (chrono-aménagement)<br>Régulation pour limiter la possibilité de faire circuler les véhicules à vide   |
| Assurer l'accès à la mobilité                                 | De nouvelles inégalités dans l'accès à la mobilité pourraient voir le jour (mobilité individuelle plus onéreuse, infrastructures non adaptées/offres de robot-taxis limitées dans certains territoires, voies réservées aux propriétaires de véhicules autonomes, etc.).<br>Différents gagnants/perdants selon les scénarios. | Anticiper l'adaptation de la fiscalité de la mobilité liée à l'électrification et l'autonomisation (ex. tarification à la distance)<br>Parallèlement, revisiter le modèle de péreçuation de la mobilité, afin d'améliorer l'offre de services de mobilité autonome dans les zones moins denses. |
| Améliorer le partage et l'efficacité énergétique de chaque km | Le partage de trajet est loin d'être une évidence et devra être fortement incité pour surmonter les obstacles actuels, que ce soit pour la mobilité individuelle ou les robot-taxis.<br>Des gains d'efficacité énergétique liés à l'autonomie à relativiser.  | Renforcer les politiques de soutien au covoiturage courte distance<br>Tester des services partagés de véhicule autonome<br>Réduire la vitesse maximale autorisée et favoriser une logique de régulation par le temps garanti de déplacement   |
| Décarboner la source d'énergie                                | La mobilité autonome, malgré ses promesses à long terme, ne change rien à la nécessité d'agir aujourd'hui pour la décarbonation du transport  | Renforcer les politiques existantes de soutien aux motorisations peu émettrices<br>Privilégier les modèles serviciels d'exploitation de flotte, plus enclins à adopter ces motorisations  |
| Allouer l'espace urbain aux différents usages                 | La mobilité autonome pourrait rendre plus complexes encore le partage de la voirie entre ses différents usages (piétons, vélos, etc.) et la gestion de voies réservées  | Tester différentes configurations de partage de la voirie pour trouver le meilleur compromis entre fluidité du trafic, incitation au partage de trajet (voies réservées au covoiturage) et sécurité des modes actifs  |
| Maîtriser la consommation de ressources                       | De nouvelles consommations d'énergie et de ressources liées aux données et à la fabrication du matériel numérique sont à prévoir  | Évaluer l'empreinte en cycle de vie et en consommation énergétique des véhicules et des infrastructures numériques<br>Développer un label « numérique responsable » pour les véhicules autonomes<br>Construire la chaîne de recyclage du matériel numérique                                     |

Source : Mettons la mobilité autonome sur la voie du développement durable, Iddri, 2018 (p 40).

IDDRI

CONTACT

Laura Brimont – [laura.brimont@iddri.org](mailto:laura.brimont@iddri.org)  
[@laura\\_brimont](https://twitter.com/laura_brimont)

IDDRI.ORG