

Renault et Transdev font de Rouen la capitale du véhicule autonome

L'Autonomous Lab est devenu une réalité. Le mardi 26 juin 2018, Transdev et Renault ont inauguré leur programme de transport public autonome tant attendu, faisant de Rouen une vitrine européenne de la mobilité du futur.

Rouen sera l'une des villes les plus observées d'Europe. Depuis ce 26 juin 2018, la métropole normande est devenue le territoire d'expérimentation du programme AutonomousLab, un service de transport public autonome à la demande. Une proposition inédite sur le continent. Ainsi, une flotte de Renault Zoé autonomes, opérée par Transdev et assurée par la Matmut, effectuera des rotations dans le Technopôle du Madrillet, à Saint-Etienne-du-Rouvray, au sud de Rouen.

Les véhicules, au nombre de quatre, sont entrés dans une phase de test afin de certifier le haut niveau de sécurité en circulation. Une étape au cours de laquelle les partenaires vont se montrer "intransigeants", comme l'a souligné Yann Leriche, entre autres directeur de la division véhicule autonome de Transdev. Ils espèrent pouvoir valider les systèmes d'ici la fin de l'été, afin de s'ouvrir au public ensuite et ce, jusqu'à fin 2019.

A terme, trois boucles d'un total de 10 kilomètres, au départ du terminus du tramway, couvriront le Technopôle du Madrillet. Les deux prochaines ouvriront entre fin 2018 et début 2019. Un terrain loin d'avoir été choisi au hasard puisqu'il comprend des entreprises et des écoles d'ingénieurs, dont l'Essigelec, partenaire intime du programme Rouen Normandy AutonomousLab, mais également un centre commercial et un quartier résidentiel. "Une diversité qui va nous permettre d'étudier tous les types de besoins sur différentes plages horaires", explique encore Yann Leriche.

Ne pas parler au chauffeur

Dans le respect de la réglementation en vigueur, un "conducteur" restera en permanence derrière le volant. Du personnel fourni aussi bien par Transdev que par Renault. Il supervisera les situations de délégation de conduite et reprendra le volant au besoin. "Veillez ne pas parler au chauffeur durant votre essai", nous soufflera-t-on d'ailleurs avant de monter à bord. Sa concentration doit être maximale, car la moindre détection de présence humaine sur le bord de la chaussée provoque des réactions, voire des arrêts de la Zoé autonome.

Ce "safetydriver", comme il est appelé dans le cahier des charges, ne se sentira pas seul. Dans son rétroviseur, il a en permanence un véhicule de soutien. Comme pour un convoi exceptionnel, il roule à quelques mètres derrière. Ce qui porte donc la flotte à huit véhicules en réalité. A une dizaine de kilomètres du site d'expérimentation, au poste central de contrôle (PCC) de Transdev, en plein de cœur de Rouen, une équipe supervise l'intégralité du dispositif et échange en direct avec lui.

Vers ce centre opérationnel, les données des capteurs et des caméras du véhicule, mais également des balises installées en bord de route pour prévenir du comportement des autres usagers de la route remontent et aident à la prise de décision en cas de situation complexe. Depuis l'interface développée pour l'occasion, il est même possible de régler avec un curseur la vitesse maximum de circulation des véhicules en mode autonome. Cela prendra du temps, mais Transdev et Renault imaginent qu'avant la fin de la période accordée, ils pourront extraire le chauffeur pour tout contrôler depuis les écrans.

Le lège de plusieurs démonstrateurs

Environ cinq heures, c'est le temps moyen que devraient passer les voitures à rouler chaque jour. Une fois accessibles

au public, elles pourront être commandées par le biais d'une application mobile gratuite. L'utilisateur renseignera son point de destination, comme pour un VTC. Ce qui n'est pas sans rappeler Pamu2 (pour Plateforme avancée de mobilité urbaine de deuxième génération), le concept de voiturier autonome présenté par Renault lors du congrès ITS de Bordeaux, en 2015.

En fait, pour ceux qui ont suivi les actualités de ces trois dernières années, AutonomousLab est une revue de presse. Outre l'application Pamu, on décèle le lègue des essais de Zoé autonomes, chez Vedecomat à Strasbourg, lors d'ITS 2017, tandis que ce centre de supervision fait écho au discours de Carlos Ghosn, le PDG de Renault, au CES 2017, qui annonçait la création de nouvelles fonctions. Et les influences ne manquent pas, d'autant que Transdev verrait bien une navette entrer en activité par la suite.

11 millions d'euros cofinancés

Pour se donner les moyens "d'apprendre par la mise en pratique", les différents partenaires ont investi 11 millions d'euros. Transdev et la Caisse des dépôts ont contribué à hauteur de 30 % du budget ; Renault a financé 25 % ; Rouen Métropole et l'Etat ont participé à hauteur de 24 % ; la Région Normandie a apporté 12 % et la Matmut à 9 %. Ils souhaitent évaluer le potentiel, trouver un modèle économique en mesurant au plus juste les coûts d'exploitation et comprendre les mécanismes d'acceptation par les populations. Afin que le prix ne soit pas une barrière, les partenaires ont opté pour la gratuité des voyages.

Trandev va déployer une campagne de communication. Il faut attirer les regards, certes, mais lever les craintes aussi. Interrogé sur les couvertures d'assurances, Olivier Requin, le directeur régional de la Matmut, s'est voulu transparent : "En cas d'accident corporel, la loi Badinter de 1985 s'applique et nous dédommageons les blessés. Ensuite, seulement, nous récupérerons les données de circulation, en ferons une analyse puis une interprétation, et aboutirons à un recours si nécessaire." De son avis, en phase de délégation de conduite, la responsabilité du personnel à bord ne peut être engagée d'un point de vue pénal, envoyant de fait la balle dans le camp de Renault et Transdev.

4 000 villes potentielles

Le constructeur au losange maintient son ambition, celle de préparer un service industrialisable à partir de 2022. "Nous devons être capables de fournir un bon service avec une bonne vitesse de circulation", souligne Hadi Zablit, récemment nommé directeur du développement de Renault. Ce dernier rapporte qu'une étude interne estime à 4 000 le nombre de villes dans le monde qui présentent des caractéristiques nécessaires à l'implantation d'un système de transport autonome de ce calibre.

Si la métropole de Rouen a été choisie, son dynamisme n'y est pas étranger. La neuvième ville de France avec plus de 500 000 habitants a à cœur "d'inventer de nouvelles solutions de mobilité", comme l'a martelé son président, Frédéric Martinez, lors de la conférence d'inauguration. "En France, 40 % des gens n'ont pas d'accès facilité à un transport en commun, rappelle-t-il, une proportion que nous avons abaissée, ici, avec des services à la demande." Dans quelques mois, il sera le signataire d'une charte en faveur des projets environnementaux, "une COP21 locale", ose-t-il la comparaison.

<http://tinyurl.com/y9le6sra>

Autonomous Lab : "Une innovation majeure pour Transdev"

Directeur de la division véhicule autonome de Transdev, Yann Leriche a livré son point de vue sur le démarrage du projet de transport à Rouen, afin de mieux saisir les enjeux.

Qu'est-ce que cela représente dans le plan de développement de Transdev ?

Yann Leriche. C'est une innovation majeure pour Transdev puisque nous illustrons les quatre piliers que nous avons défini pour la mobilité de demain. Nous pensons en effet qu'elle sera personnalisée, autonome, connectée et électrique.

Il y a eu un an et demi de préparation. Qu'avez-vous réalisé ?

YL. Nous travaillons sur plusieurs paramètres, dont la sécurité, notre priorité première. Nous avons aussi développé une expérience client afin de proposer un service de mobilité et non de pousser une technologie gadget. Le dernier élément relève du chapitre économique. Nous devons optimiser toutes les technologies que nous mettons en oeuvre pour rendre le transport accessible au plus grand nombre en termes de prix.

Qui porte le projet ?

YL. Le travail a véritablement été collaboratif. Chacun apporte sa pierre à l'édifice. Le sujet est complexe et plein d'enjeux. Le regard et l'expérience de chacun des acteurs nous permettent de mettre ce projet en oeuvre. Ce n'est certainement pas l'innovation d'un groupe isolé.

Comment avez-vous dimensionné le service et quelle évolution à venir ?

YL. On commence avec quatre Zoé et on ajoutera des navettes par la suite. Il est intéressant de noter que les quatre Zoé ont été configurées de manière différente afin de tester plusieurs combinaisons. Elles n'ont pas le même jeu de capteurs, pas le même aménagement intérieur, pas les mêmes comportements, afin de comprendre quelle configuration sera la plus pérenne, sur le plan technique et du confort pour les passagers.

Quel modèle économique peut-il se dessiner ?

YL. La question est ouverte. L'objectif, ici, reste le développement et la compréhension, justement pour bâtir les bons modèles économiques. Il existe, aujourd'hui, la solution du contrat de délégation de service public et celle de la société privée de transport. Ira-t-on vers un mix des deux ? Nous pouvons aussi imaginer que le véhicule électrique ouvrira des champs qui nous sont inconnus maintenant qu'il est autonome.

D'un point de vue des assurances, comment partagez-vous les risques avec Renault ?

YL. Les choses sont simples, nous avons un superviseur qui est établi comme le responsable à bord. Il peut être de Renault ou de Transdev, car nous n'avons pas cloisonné. Aucune structure n'a été créée pour l'occasion, nous sommes très ouverts dans cette collaboration au sein du système de transport que nous lançons. Nous appliquerons donc le régime de responsabilité classique.

Quels sont les indicateurs de performance à observer ?

YL. Nous voulons atteindre un niveau de sécurité suffisant pour accueillir le public. Nous ne prendrons aucun risque. Ensuite, nous voulons adopter une logique d'amélioration continue du service. Pour ce faire, nous allons en permanence mesurer la satisfaction des clients, le taux de fréquentation et les modes de consommations. Enfin, il faut trouver un équilibre économique.

Vous êtes aussi président de Transdev North America, imaginez-vous dupliquer l'initiative outre-Atlantique ?

YL. Des partenaires regardent de près ce type de technologies. Nous nouons des partenariats, notamment en Californie, pour tirer le meilleur de ce que propose ce pays. Il est possible que nous investissions dans un projet similaire en 2019. Rien n'est encore dit.

<http://tinyurl.com/y8kte354>