



ENTREPRISES

Rouen teste des voitures autonomes à la demande

Renault et Transdev se sont associés dans un projet qui est expérimenté en conditions réelles.

EMMANUEL EGLOFF  @eegloff
ROUEN

TRANSPORT La ZOE rouge, bleu et blanche s'avance lentement. Elle a été commandée directement sur un smartphone, grâce à une appli ad hoc, baptisée Nestor. Derrière le volant, est assis un superviseur mais il ne conduit pas. Simple présence est une encore une exigence légale. À ses côtés, un ingénieur consulte sur l'écran de son ordinateur les données qui défilent. Nous montons derrière. La voiture démarre. Pendant cinq minutes, elle roule sans intervention humaine, freinant prudemment aux passages pour piétons, réaccélérant vivement sur les deux ronds-points du parcours. Le voyage dure à peine dix minutes.

À Rouen, Renault et Transdev concrétisent pour la première fois

leur partenariat dans les véhicules autonomes. Les quatre ZOE ont fait leurs premiers tours de roues mi-juin. L'objectif : « permettre aux utilisateurs du technopôle du Madrier de rejoindre le dernier arrêt de tram de la Métropole », explique Yann Leriche, dirigeant des systèmes de transport autonomes chez Transdev. « Réaliser un test de transport autonome à la demande sur route ouverte est une première européenne », précise Hadi Zablit, directeur business development chez Renault-Nissan-Mitsubishi.

La pluie ou la neige

Il s'agit, certes, d'un test, qui durera jusqu'en décembre 2019, mais en conditions réelles : il sera ouvert aux riverains en septembre. Trois boucles, représentant une dizaine de kilomètres et 17 arrêts, seront desservies par quatre Renault ZOE et, bientôt,



Une Renault Zoe lors d'un test dans l'agglomération de Rouen. MÉDIATHÈQUE RENAULT

par une navette autonome développée par Transdev et l'alsacien Lohr.

Le test mené par les deux groupes s'inscrit dans un système de transport en commun. « *Tout est supervisé depuis le centre de contrôle du réseau de transport de la métropole de Rouen* », détaille Yann Leriche. Un opérateur peut ainsi observer ce que voient les caméras de chaque véhicule, gérer leur vitesse en fonction des conditions extérieures, comme la pluie, la neige ou le brouillard, ou même arrêter le véhicule. Ce superviseur sera toujours présent, même quand la réglementation n'exigera plus que quelqu'un prenne place au volant.

L'expérience de Rouen, dans

laquelle les collectivités locales sont impliquées, permet de travailler sur l'appli, les infrastructures connectées et les véhicules. Chaque partenaire est présent sur tous les aspects du projet. Renault n'amène pas simplement ses voitures et Transdev sa connaissance des transports publics. « *Cette connaissance de toutes les briques est importante pour la qualité du service, mais aussi sur le plan économique : elle nous permet de comprendre s'il peut être judicieux de mettre des capteurs supplémentaires dans les infrastructures plutôt que de les installer sur les véhicules.* » C'est la raison des investissements de Transdev sur la navette développée par Lohr.

Au-delà de la maîtrise techno-

logique, le projet normand doit permettre d'avancer sur le modèle économique de chacun des acteurs. « *Nous devons comprendre comment nous positionner sur la chaîne de valeur*, précise Hadi Zablit. *Depuis la propriété jusqu'à la vente de minutes ou de kilomètres de voiture et, donc, la maîtrise du dernier kilomètre dans les réseaux de transport.* » Les partenaires travaillent déjà sur d'autres projets, notamment à Saclay, près de Paris. Mais, demain, ils pourraient devenir concurrents. « *Il y a 4 000 métropoles dans le monde, dit Hadi Zablit. Les transports autonomes à la demande représentent un segment en forte croissance. Il y a de la place pour beaucoup d'acteurs.* » ■