

La voiture autonome est-elle l'avenir du transport en commun ?

À Paris, La Défense, Roissy, Lyon, Toulouse, Nantes, Reims ou encore Verdun, on voit de plus en plus ces minibus électriques faire de courts allers-retours, très encadrés et souvent médiatisés. Derrière ces expérimentations, on trouve en France les grands opérateurs de transports publics : Keolis (une filiale de la SNCF), la RATP et Transdev (filiale de la Caisse des dépôts). Transdev a franchi un pas en lançant mardi dans la banlieue de Rouen un mini-réseau de taxis robots collectifs, qui vont circuler sur trois circuits en correspondance avec le tramway. Ils seront accessibles au grand public à l'automne, à la demande - une application permettant de les appeler -, et intégrés au réseau local de transports en commun.

Le premier et le dernier kilomètre

Pour les opérateurs, les véhicules autonomes apportent une réponse à l'épineuse question du " premier kilomètre " pour acheminer le voyageur entre le point de départ et la station de métro ou l'arrêt du tramway (on parle aussi du " dernier kilomètre " à l'arrivée). " On est dans une logique qui consiste à soigner l'itinéraire de bout en bout, avec une personnalisation de l'offre ", note Mathieu Dunant, directeur de l'innovation à la RATP : " Un véhicule autonome vient vous chercher devant chez vous pour vous amener au mode lourd qui vous fera traverser une grande métropole, et à l'autre bout un autre véhicule autonome vous amènera à votre destination finale. "

Concurrencer la voiture particulière

Les Renault ZOE autonomes utilisées à Rouen disposent de trois places pour les passagers tandis qu'un technicien reste assis derrière pour intervenir en cas de nécessité.

" L'idée, c'est de concurrencer la voiture, parce qu'une des raisons qui font que les voyageurs préfèrent prendre leur voiture, c'est qu'ils ne sont pas dans une logique de parcours de point à point ", ajoute-t-il. Le même principe peut s'appliquer à la desserte des zones périurbaines ou des " trous de mobilité " dans les campagnes, pour automatiser un transport à la demande qui est actuellement hors de prix. Les navettes autonomes conviennent aussi tout à fait pour la desserte interne de campus universitaires, d'aéroports ou d'installations industrielles.

Compléter ou remplacer l'offre de transports en commun actuelle

" On n'est pas dans une logique de confrontation des modes. Les modes lourds, métro ou tram, vont continuer à exister et vont devoir s'enrichir ", relève Scheherazade Zekri, directrice nouvelles mobilités chez Keolis. En revanche, les navettes autonomes pourraient à l'avenir " se substituer à des lignes de bus qui ne sont pas très performantes ", juge-t-elle. Cette course à la maîtrise des navettes autonomes intéresse aussi bien les opérateurs de transports publics, qui y voient un moyen de compléter leurs réseaux, que les constructeurs automobiles qui craignent un recul de la voiture traditionnelle) et les VTC comme Uber, qui gagneraient à économiser sur les chauffeurs. Sans oublier les géants de l'Internet, comme Google.

" La difficulté, c'est d'être capable de gérer une flotte " pour répondre correctement à la demande, pointe Mathieu Dunant à la RATP. Or, ajoute-t-il, c'est justement le métier des opérateurs de transports publics. Pour Patricia Villoslada, responsable du secteur chez Transdev, les taxis robots partagés des transports collectifs auront de toute façon de l'avance sur les futurs véhicules individuels autonomes parce qu'ils emprunteront d'abord des routes définies - et donc mieux cartographiées, plus susceptibles d'être équipées de capteurs - et qu'ils roulent moins vite.

Démontrer la fiabilité du système

Reste que les navettes autonomes en sont encore au stade expérimental. Et il faut toujours un accompagnateur à bord, un " safety driver " chargé de reprendre le véhicule en main en cas de problème. " Il faut que l'on arrive à montrer que le système est sûr à la vitesse à laquelle on fait les expérimentations aujourd'hui, et une fois qu'on aura apporté la preuve de cette sécurité au ministère des Transports, on l'enlèvera ", relève Mme Villoslada. Christophe Sapet, le président de la start-up lyonnaise Navya qui construit des navettes autonomes, espère de son côté que les premiers véhicules pourront circuler sans accompagnateur sur le campus de l'université du Michigan, aux États-Unis, " dans six mois, à la fin de l'année ".

<http://tinyurl.com/y9sx3lg6>