

MOBILITÉS

« L'appétit des collectivités pour les véhicules autonomes reste entier »

Nathalie Arensonas | actus experts technique | France | Publié le 23/07/2021

Patricia Villoslada, directrice des systèmes de transport autonome chez Transdev décrypte pour La Gazette les défis de la nouvelle réglementation française qui ouvre la voie aux voitures, navettes et camions autonomes sur routes dès 2022.



La crise du Covid-19 a-t-elle remis en cause les programmes de véhicules autonomes chez Transdev ? Se poursuivent-ils et comment ?

Les programmes en cours ont accusé des retards de six mois à un an. Nous avons tous été en chômage partiel au début de la pandémie, puis nous n'avons pas été en mesure de réaliser les tests physiques qui jalonnent la vie d'un projet de véhicule autonome. Mais la crise sanitaire ne remet pas en cause le véhicule autonome partagé. En revanche, et cela reste compliqué, les ingénieurs ne se rencontrent pas physiquement, alors que nous travaillons avec des partenaires internationaux, avec Mobileye notamment. C'est assez déroutant au début. Dans l'ancien monde, on aurait eu des réunions physiques au moins une fois par mois, soit en Israël, soit en France. C'est une nouvelle organisation. La crise a aussi des effets indirects : le monde automobile est plus frileux et moins euphorique qu'avant la crise sanitaire. La bonne nouvelle, c'est que depuis quelques mois, à la fois le privé et le public reviennent à la charge. Les collectivités sont très intéressées.

Les opérateurs de transport public ont coutume de dire que le véhicule autonome sera opérationnel en premier dans les transports publics : cette assertion est toujours vraie aujourd'hui ?

Elle l'est même encore plus ! Hier, les constructeurs automobiles misaient d'abord sur le véhicule autonome individuel, ce n'est plus le cas aujourd'hui. A court terme, les deux cas d'usage les plus réalistes, ce sont les camions et les navettes autonomes. Et chez Transdev STA, nous avons toujours voulu raconter la vraie histoire : le véhicule autonome sera opérationnel en premier dans les transports collectifs, autonomes, électriques. Ces solutions que nous poussons sont plus facilement atteignables à l'horizon 2025.

Un décret publié le 1er juillet dernier modifie le code de la route et le code des transports pour y intégrer les véhicules autonomes : c'est une étape déterminante ?

C'est une excellente nouvelle, et une première à l'échelle européenne. En réécrivant ces deux codes, la France donne aux constructeurs et aux opérateurs de transport la visibilité nécessaire pour développer le véhicule autonome. Sous l'impulsion d'Anne-Marie Idrac (Haute responsable pour la stratégie française de développement des véhicules autonomes, NDLR), toute la filière automobile et des transports a travaillé sur des sujets très techniques et sur la réglementation, et aujourd'hui nous entrons dans le vif du sujet : l'exploitation commerciale des véhicules autonomes sans opérateur à bord ^{(1) [1]} à partir de septembre 2022.

Concrètement, que va-t-il se passer en 2022 ?

Les premiers modèles de véhicules autonomes pourront obtenir leurs homologations pour pouvoir prendre la route en 2022. Et quand le logiciel de conduite prendra le contrôle, c'est le constructeur qui sera pénalement responsable en cas d'accident, pas le conducteur humain puisque le facteur humain disparaît en conduite automatisée. Et pour le transport de personnes, les services techniques de l'Etat et des organismes qualifiés agréés accompagneront les autorisations de mise en exploitation sur une zone géographique définie, comme pour les métros ou les tramways. L'organisateur du service, souvent les collectivités locales, sera lui responsable d'accorder l'autorisation d'exploitation.

Transdev va tester des navettes autonomes sans superviseur sur le site d'ArianeGroup aux Mureaux (Yvelines) : que doit démontrer cette expérimentation ?

ArianeGroup aux Mureaux, c'est un énorme site fermé, avec des rues, des immeubles, des vélos, peu de piétons, des voitures classiques, des véhicules spéciaux qui circulent à faible vitesse, 20 à 30 km/h maximum. Pour Transdev, c'est un environnement plus simple qu'une ville complètement ouverte, et il offre la possibilité de tester la sécurité d'une conduite automatisée, sans opérateur à bord et avec une supervision à distance, en vue d'une homologation. Cela va nous préparer à lancer nos navettes sur routes ouvertes en 2022 et 2023.

Se passer d'opérateur à bord à bord, c'est la condition pour faire décoller le marché à grande échelle ?

Il existe deux conditions pour faire décoller le marché : démontrer la sécurité sans opérateur à bord et que le coût d'opération avec des véhicules autonomes, pour une collectivité locale, soit moins élevé que celui avec des véhicules conduits afin de pouvoir offrir des services complémentaires, trop coûteux aujourd'hui.

Quel est l'appétit des collectivités locales pour le véhicule autonome ?

Cet appétit reste entier parce que les collectivités cherchent constamment des innovations pour plus de services, un meilleur transport public, moins de voitures. Les élus locaux sont donc friands des projets de navettes autonomes.

Même avec la crise du financement du transport public ?

Le véhicule autonome est un moyen d'offrir plus de services au même coût, voire pour moins cher. Le modèle économique est différent de celui du bus, du tramway ou du métro. Ce qui coûte cher, c'est l'investissement de départ, les travaux d'ingénierie pour calibrer la technologie et le système aux conditions locales. Ensuite, les kilomètres additionnels sont très faibles : la motorisation est électrique et il n'y a pas de conducteur. Une collectivité peut offrir un service de transport autonome partagé 24h sur 24, avec des fréquences de passage adaptées aux besoins locaux, sur une zone géographique aussi large que nécessaire.

L'autre défi, c'est l'infrastructure connectée, et cette dépense revient à la collectivité...

Chez Transdev, on limite au juste nécessaire les investissements d'infrastructure connectée : on calibre le nombre de capteurs, disposés uniquement aux intersections les plus compliquées, on passe par les réseaux télécom classiques, etc. Pas nécessaire de dépenser plus que de raison pour des routes ultra connectées.

POUR ALLER PLUS LOIN

- « Le véhicule autonome sera d'abord opérationnel dans les transports publics »
- Le véhicule autonome bientôt au service des territoires
- Le véhicule autonome ne peut s'envisager que partagé