



PARIS. Sur le pont Charles-de-Gaulle (12^e et 13^e arrondissements), les navettes électriques fabriquées par Easymile ont transporté 30.000 personnes entre le 23 janvier et le 7 avril 2017. Photo Arnaud Bouissou / Terra

Les navettes autonomes partent à la conquête des centres urbains

VÉHICULES // Paris, Saclay, Issy-les-Moulineaux, Rouen, Lyon... les tests de véhicules sans chauffeur se multiplient. ADP se lance aussi sur Roissy-CDG.

Marion Kindermans avec Vincent Charbonnier

Aéroports de Paris (ADP) s'est aussi laissé tenter. Le groupe vient de lancer une consultation pour choisir l'exploitant qui gèrera sa navette autonome reliant la gare du RER au nouveau siège inauguré en mars en bord des pistes de l'aéroport Roissy-CDG. L'expérimentation, qui débutera en septembre, est complexe : contrairement à beaucoup des essais réalisés pour l'instant en France, celle-ci est en milieu routier dense, et en zone ouverte. « La navette doit s'arrêter à un feu rouge, elle doit traverser un axe routier très fréquenté », explique Edward Arkwright, directeur général exécutif d'ADP, qui suit de près le projet, inscrit dans les priorités « éco-mobilités » du groupe.

Zones réservées

La solution de la navette intelligente obéit à deux objectifs : rapprocher dès janvier 2018 ceux des 6.000 salariés qui viennent en RER au nouveau siège, et répondre à plus long terme à la densité de la circulation sur la plate-forme aéroportuaire. Avec 65,9 millions de passagers en 2016 et 90.000 salariés, des chiffres qui devraient augmenter au vu de la croissance de l'aéroport, Roissy-CDG frôle la saturation routière. La navette, qui aura une capacité de 10 à 15 personnes, pourrait à terme transporter les salariés au sein de la plate-forme, entre les zones hôtelières, les terminaux, ainsi que dans les zones réservées où sont installés les avions. Comme toutes les navettes aujourd'hui,

elle sera sans conducteur mais avec la présence d'un opérateur humain en cas de problème d'urgence, comme le veut la réglementation.

Le groupe s'est, comme beaucoup, inspiré des navettes expérimentées par la Ville de Paris, la RATP et le STIF, sur une voie dédiée du pont Charles de Gaulle, dans la capitale. Du 23 janvier au 7 avril, ces navettes électriques fabriquées par Easymile ont transporté plus de 30.000 voyageurs. D'une capacité de six places assises, ces véhicules, rechargés la nuit, ont circulé 7 jours sur 7, avec un agent présent à bord. L'ensemble des données récupérées serviront maintenant à travailler sur « les enjeux de vitesse, de franchissement de carrefours, d'évitement d'obstacle ou de commandement à distance », précise la Ville, qui lancera cet été avec les mêmes partenaires, une navette entre le Château de Vincennes et le Parc Floral.

Les essais se multiplient partout dans l'Hexagone. La RATP conduit d'autres expérimentations sur le site du CEA de Saclay (Essonne), et a mené un essai à Boulogne-sur-Mer. Rouen l'a aussi testé sur ses quais avec Transdev pendant un mois en janvier. Tout comme Issy-les-Moulineaux sur l'île Saint-Germain. L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau a lancé un appel d'offres pour une navette entre Strasbourg et Kehl, en Allemagne. Le STIF, avec Keolis cette fois-ci et le constructeur Navya, autre start-up française sur le marché, lancera en juin et pour six mois une navette sur l'esplanade du quartier d'affaires de Paris-La Défense qui roulera des

immeubles de bureaux à la station de métro-RER. Ce test sera donc conduit en milieu très dense de piétons et cyclistes – 500.000 visiteurs par jour à La Défense.

Surchauffe

Lyon est en pointe sur le sujet, dans le quartier en plein renouvellement de Confluence. Depuis septembre 2016, la navette Navly a transporté 15.000 personnes. Ses promoteurs envisagent des améliorations de service. « Compte tenu de la fréquentation touristique du quartier, on se pose la question d'étendre ses horaires au week-end », indique Christophe Sapet qui pilote l'entreprise lyonnaise Navya à l'origine du véhicule électrique sans conducteur et qui coexploite avec Keolis cette ligne de transport expérimentale d'une longueur de 1,35 kilomètre.

Pour l'instant, Navly ne circule que du lundi au vendredi, entre 7 h 30 et 19 h 30 : toutes les dix minutes aux entrées et sorties de bureau, toutes les 20 à 25 minutes aux heures creuses. Le nombre de véhicules, d'une capacité de 15 personnes debout (11 assises), pourrait être multiplié. En liaison avec la Métropole de Lyon et le Sytral, syndicat mixte des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise, les deux partenaires étudient aussi la possibilité d'étendre ce service à d'autres quartiers. Navly doit corriger par ailleurs quelques défauts de jeunesse. Notamment une propension à la surchauffe. Quand le soleil brille, la température s'élève très rapidement dans ce véhicule généreusement vitré. Pour y remédier, une climatisation s'impose comme au Qatar où Navya en a équipé toutes ses navettes. ■