

MERCREDI 7
OCTOBRE 2015**INDUSTRIE & SERVICES** | Mercredi 7 Octobre 2015

LesEchos.fr

Les PME françaises montent dans la voiture autonome

FRANK NIEDERCORN / JOURNALISTE | LE 07/10 À 07:00



Le véhicule de l'institut Vedecom, un concentré de technologies made in France. - Photo Sébastien Ortola/REA

Vedette du congrès ITS, le véhicule sans conducteur s'appuie sur les technologies d'une série de PME hexagonales.

Le véhicule autonome. C'est la star du congrès Intelligent Transport Systems (ITS) qui se déroule cette semaine à Bordeaux. Gros enjeu pour des constructeurs, décidés à ne pas se laisser marginaliser par Google, il concerne aussi les PME. Comme Faar Industry qui a travaillé sur la robotisation du démonstrateur de l'institut Vedecom, « lâché » sans conducteur dans le flot de la circulation autour du parc des expositions.

La PME qui a aussi fourni les véhicules utilisés par l'Université de technologie Belfort-Montbéliard pour sa démonstration, pressent un **nouveau marché** explique Khalid Ayouche, son PDG : « *Nous avons investi 300.000 euros pour mettre au point notre propre plate-forme destinée à des start-up ou des laboratoires qui s'appuieront dessus pour développer leurs technologies ou services.* » Akka Technologies, le groupe d'ingénierie spécialiste des transports, a lui aussi dû s'appuyer sur des spécialistes pour développer son véhicule autonome Link & Go : Helileo pour la géolocalisation et Cogniteev pour l'accès aux informations utiles à la mobilité. Une tendance qui va s'amplifier.

Concentrée de technologie, la voiture autonome attire en effet des acteurs extérieurs à l'automobile. Notamment des télécoms. « *La voiture autonome et isolée est un fantasme. Elle sera forcément ultra connectée pour communiquer avec les infrastructures et les autres véhicules. A tel point que beaucoup de financeurs regardent avec intérêt ce secteur de la voiture autonome* », insiste Thierry Ernst, fondateur de Yokogo, start-up issue de Télécom Bretagne et associé à Vedecom.

10.000 véhicules par an

Elle devra aussi communiquer avec ses passagers ayant « *besoin d'être rassurés* », insiste Eric Gendarme, fondateur de OBH qui a fourni les interfaces homme-machine du démonstrateur de Vedecom. Un point crucial dès lors que les véhicules vont pendant des années devoir fonctionner en mode autonome ou classique. « *L'une des difficultés est de savoir comment rendre la main au conducteur* », explique Céline Grange-Faivre de Transpolis, une filiale de l'Ifsttar, l'Institut des sciences des transports. Avec d'autres PME du pôle de compétitivité Moveo, Transpolis a constitué un groupement pour attaquer ce marché du véhicule autonome et de l'aide à la conduite.

L'autonomie deviendra d'abord une réalité pour le véhicule collectif, destiné aux parcs d'attractions ou aux sites industriels fermés. Navya, une entreprise lyonnaise, a déjà vendu dix exemplaires de sa navette électrique autonome dont deux à l'étranger, affirme son PDG Christophe Sapet : « *J'estime que le marché européen pourrait rapidement être de 10.000 véhicules par an.* » Un marché sur lequel la PME est en concurrence avec EasyMile une entreprise commune à Robosoft et Ligier. ●

Frank Niedercorn, Les Echos**Correspondant à Bordeaux**