



**UN TEST DE VOITURE
AUTONOME À ROUEN**

Quatre ZOE commencent à tester la circulation autonome sur un parcours à Rouen. Le public pourra les utiliser à la demande avec une appli en septembre. // P. 26

A Rouen, les ZOE électriques commencent à rouler en mode autonome

- Rouen teste un service de mobilité à la demande qui va s'insérer dans le réseau de transports en commun.
- L'ouverture au public est prévue pour septembre 2018.

NORMANDIE

Claire Garnier

—Correspondante à Rouen
A Rouen, le véhicule autonome passe la seconde ! Les quatre ZOE électriques de Renault testent, depuis le 18 avril, des morceaux de parcours en mode autonome au milieu des automobilistes à Saint-Etienne-du-Rouvray, au sud de Rouen. « Nous avons reçu le 18 avril l'autorisation du ministère de la Transition énergétique de commencer à rouler en mode autonome. Jusque-là, nous roulions à blanc, sans enclencher le mode autonome », confie Arthur Nicolet, président de Transdev Rouen, l'opérateur du réseau de transports en commun de Rouen.

Application mobile

Dans quelques semaines, les ZOE (dont le niveau d'autonomie est classé 4 car les voitures ont un volant avec possibilité de reprise en main) devraient rouler sur un parcours de dix kilomètres entre un terminus de tramway et de nouvelles lignes de bus en site propre. Le service desservira, en trois boucles, le campus du Madrillet (université, grandes écoles, laboratoires de recherche), un centre commercial Leclerc et le Zenith/Parc des Expositions de Rouen. Les usagers appelleront la voiture via une application mobile et monteront à bord – gratuitement – depuis l'un des 17 points d'arrêt du parcours.

Ce service, qui se greffe sur le réseau de transports en commun de Rouen, devrait ouvrir au grand

public courant septembre pour une période de deux ans, la durée de « l'expérimentation ».

« Ce que nous menons ici avec Renault et Transdev est une expérimentation de véhicule autonome en tant que transport en commun. C'est une expérimentation réelle sur voie ouverte dans un quartier de la métropole. L'innovation technologique entre ici en interaction avec la ville et ses habitants », souligne Frédéric Sanchez, président de la Métropole de Rouen, fier de conduire une « première européenne ». Les ZOE – produites à Renault Flins, avec un moteur électrique fabriqué à l'usine Renault de Cléon, près de Rouen – sont équipées de GPS, de lidars (qui émettent un faisceau laser et reçoivent l'écho pour mesurer la distance) et de caméras qui « perçoivent » l'environnement proche et détectent les obstacles jusqu'à 50 mètres.

Voirie intelligente

Elles sont aussi équipées de capteurs produisant des données traitées par un ordinateur situé dans le coffre. C'est lui qui « conduit » la voiture, « décide » de tourner le volant à droite ou à gauche, d'appuyer sur l'accélérateur, le frein, etc. Cette voiture connectée peut aussi communiquer, car elle est équipée de système de télécommunication radio, notamment 4G.

La voirie est, elle aussi, équipée. « Nous avons doté les ronds-points, feux tricolores et zones de vigilance de capteurs qui renseignent la voiture autonome. Ils repèrent les

autres véhicules, les piétons, les cyclistes. Ils augmentent la capacité de vision du véhicule autonome et lui permettent d'anticiper », explique Arthur Nicolet. La sécurité ne repose pas entièrement sur la voiture. On peut, en outre, depuis le poste de commandement central des transports en commun de Rouen, superviser les trajets des véhicules, leur donner des instructions techniques, réduire leur vitesse, les stopper et surveiller le niveau de charge des batteries.

Outre Renault, Transdev et la Métropole de Rouen, l'expérimentation baptisée « Rouen Normandy Autonomous Lab » (11 millions d'euros d'investissement) associe la région Normandie, le groupe Caisse des Dépôts et la Matmut, dont le siège social est à Rouen (2.200 salariés). « Nous allons nous servir de cette expérimentation sur routes ouvertes pour imaginer notre offre assurantielle de demain », confie le directeur général, Nicolas Gomart. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la réglementation actuelle permet de traiter la question de la responsabilité. Selon la loi Badinter, c'est, quoi qu'il arrive, le propriétaire du véhicule impliqué qui est responsable en première instance. « A condition qu'une personne puisse prendre le volant en cas de danger, comme l'exige la réglementation. « La question qui se pose ensuite est celle des recours exercés par l'assureur. Recours auprès du constructeur ? De l'éditeur du logiciel ? Des pouvoirs publics en charge de la voirie ? » ■



Quatre ZOE électriques de Renault sont utilisées pour l'expérience sur la voiture autonome de Rouen. Photo Rouen Normandy Autonomous Lab