



Yann Leriche

Directeur Général de Transdev en Amérique du Nord

Depuis son bureau de Chicago, cet expert supervise la mise en place de services de transport autonome à la demande, non seulement aux Etats-Unis, mais à l'échelle du monde pour le groupe de transport public. Transdev est un pionnier qui multiplie les partenariats pour fournir le chaînon manquant entre la voiture particulière et les transports en commun.

“Le transport public va rendre le véhicule autonome accessible à tous”

Pour ceux qui ne le connaîtraient pas, que peut-on dire du groupe Transdev ?

Y.L. : C'est un des leaders mondiaux du transport public qui fait voyager 11 millions de personnes par jour dans 20 pays et sur les 5 continents. Le groupe est codétenu par la Caisse des Dépôts et le Groupe Rethmann, un acteur allemand des transports qui a acquis les 30 % du capital de Transdev jusqu'alors détenus par le Groupe Veolia. En tant qu'opérateur de mobilité, Transdev est engagé dans 4 grandes transformations : l'expérience personnalisée, la connectivité, l'électrification et bien sûr le véhicule autonome.

Quelle est votre vision de l'évolution de la mobilité ?

Y.L. : Aujourd'hui, il existe une multitude de moyens pour se déplacer, mais aucun d'eux ne permet de répondre tout le temps à tous les besoins. C'est pourquoi nous travaillons sur un déplacement multimodal sans couture, dans le cadre d'un service de mobilité complet offert à travers une interface unique (MaaS : mobility as a service). On peut maintenant dans plusieurs villes réserver en quelques clics, sur une même application, les modes de transport désirés (bus, VTC, vélo, etc.), et disposer d'un ticket unique. La connectivité permet d'avoir un lien avec l'utilisateur final et de procéder à un paiement élec-

tronique. Transdev est leader de ces services notamment grâce à sa filiale Cityway, dédiée au MaaS.

Comment vos chauffeurs accueillent-ils ces évolutions ?

Y.L. : Un groupe comme Transdev doit former ses chauffeurs aux évolutions à venir, mais aussi travailler avec eux pour préparer le futur. Ces actions ont débuté il y a 18 mois s'agissant des véhicules autonomes. Elles sont plus avancées dans d'autres métiers comme celui de la maintenance, où par exemple l'électrification des flottes nécessite des compétences spécifiques. Transdev est le premier opérateur mondial de bus électriques hors de Chine, et a dû développer de nouvelles méthodes de maintenance adaptées à ces nouveaux véhicules. C'est d'ailleurs, plus généralement, toute l'organisation et l'optimisation du métier d'exploitant qui sont en jeu avec les évolutions en cours. Pour en revenir aux conducteurs et aux véhicules autonomes, il faut aussi rappeler que les chauffeurs font aujourd'hui beaucoup plus que conduire. Ils prennent aussi en charge la sécurité des passagers. Ils participent à la qualité de l'expérience offerte. Toutes ces missions sont à réinventer avec l'arrivée de nouvelles technologies puissantes.

DES PARTENARIATS ANNONCÉS AU CES

Le premier concerne ZF et e.GO, réunis à travers la co-entreprise e.GO Moove GmbH. Les allemands fourniront une navette électrique, connectée, autonome et électrique, avec notamment un ordinateur central ZF ProAI utilisant l'intelligence artificielle, et des capteurs qui permettent la conduite automatisée. Transdev fournira pour sa part son système de supervision, d'infrastructure connectée et d'application client. Les navettes seront déployées tant en France qu'en Allemagne. Un accord a également été conclu avec Torc Robotics, un fournisseur américain de technologies de conduite automatisée, dont les capteurs et le logiciel L4 Asimov seront intégrés sous licence à bord de la navette i-Cristal produite par le groupe alsacien Lohr.

Son parcours

Ancien élève de l'Ecole polytechnique et de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC, Ecole des Ponts ParisTech aujourd'hui), avec une formation complétée par un diplôme de l'ESCP Europe, Yann Leriche a commencé sa carrière dans l'administration avant de rejoindre Bombardier transportation. Il est entré chez Transdev en 2008, tout d'abord comme General Manager de Transamo (la filiale en charge des études et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage, spécialiste de la mobilité), puis comme CEO de Transdev en Allemagne. En 2010, il franchit une première fois l'Atlantique en tant que Deputy COO de Transit North America et revient au siège comme Chief Performance Officer du Groupe. Il est aujourd'hui, et depuis juillet 2017, CEO North America, Head of the autonomous transportation systems. Il est l'auteur avec Jean-Pierre Orfeuill de l'ouvrage « Piloter le véhicule autonome, au service de la ville » aux Éditions Descartes & Cie.

Quelles sont vos ambitions dans le transport autonome à la demande ?

Y.L. : En tant qu'opérateur de transport leader dans son domaine, et qui fait de l'innovation un des ses avantages compétitifs, Transdev a de grandes ambitions dans le transport autonome. C'est peu connu en France, mais notre groupe assure le transport des employés de la Silicon Valley, entre San Francisco et leurs campus. Tous les jours, nous avons pour clients des personnes qui travaillent pour Apple, eBay, Netflix, Tesla et Yahoo. Nous les faisons voyager dans des vans, navettes ou cars. Ces véhicules ont un chauffeur mais on peut imaginer que demain, il n'y en aura plus, la demande est déjà là. Tout le monde travaille sur cette rupture technologique. Il faut toutefois rester humble car il y aura, j'en suis convaincu, beaucoup

d'usages non prévus aujourd'hui qui vont se développer. Il est difficile de présager tout ce qui va se passer, nous devons rester agiles.

Vous voulez dire qu'il existe encore de nombreuses incertitudes sur ce que sera vraiment le véhicule autonome ?

Y.L. : Je le crois oui. Il n'y a pas de certitude sur le fait que le véhicule autonome sera forcément partagé et serviciel, ni qu'il fera gagner du temps de porte-à-porte. Par exemple, si vous n'êtes plus obligé de conduire, vous pouvez faire autre chose : du temps libre vous est "rendu", le temps de trajet n'est plus perdu. Ce temps a une valeur. Sa valeur est d'autant plus grande que vous pouvez l'utiliser comme vous le souhaitez, ce qui est plus facile seul que dans un véhicule collectif. Quand on voyage en groupe,

il y a des limites en matière d'intimité pour une conversation téléphonique et beaucoup d'autres activités privées. À terme, il est ainsi possible que la mobilité autonome individuelle soit majoritaire même si elle est plus chère financièrement que la mobilité partagée car elle optimise une autre ressource rare, le temps. On imagine souvent des trajets groupés, sur le modèle d'Uber Pool, quand on pense aux voitures sans conducteur, mais il n'est pas acquis que ce soit le cas.

Transdev a déjà mené des tests aux Etats-Unis.

Quels sont les retours ?

Y.L. : Généralement, l'attitude des gens est mesurée et teintée de méfiance tant qu'ils ne sont pas entrés dans un véhicule autonome. Mais, une fois qu'ils ont testé les navettes, ils savent de quoi ils parlent et les retours sont toujours très positifs. Aux Etats-Unis, Transdev opère déjà plusieurs services de navettes autonomes dans différentes villes, et est leader de ces activités. Les plus importantes se situent dans le Sud du pays, en Floride en particulier, où les conditions météorologiques sont favorables. Dans la ville de Babcock Ranch, près de Fort Myers, nous faisons ainsi rouler plusieurs navettes EZ10 d'EasyMile.

Que pensez-vous d'un acteur comme Waymo ?

Y.L. : Clairement, la filiale de Google fait partie des leaders technologiques, eu égard aux montants investis et aux kilomètres roulés et simulés. À Phoe-



nix, en Arizona, Waymo exploite un service de transport avec véhicules autonomes qu'ils viennent d'ouvrir au public. Ils gèrent aujourd'hui l'ensemble du système. Il sera intéressant de suivre comment ils vont valoriser leurs technologies dans le futur, et notamment voir s'ils vont continuer de les opérer eux même ou les vendre à des tiers.

La France est-elle bien placée ?

Y.L. : Elle n'est pas mal positionnée car il y a d'importants projets en cours et un soutien de la part des pouvoirs publics. Toute la question est de savoir si les industriels français vont pouvoir s'imposer face à la concurrence de compétiteurs venus du reste du monde. Il faut mettre les moyens pour rivaliser avec Baidu et Waymo. Je crois qu'au final, c'est un écosystème qui

gagnera, plus qu'une entreprise isolée. Aujourd'hui, nous travaillons par exemple avec l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, avec qui nous sommes complémentaires. À Rouen, nous développons de vrais services, pas seulement des essais techniques. C'est un complément du tramway local avec un transport à la demande du dernier km assuré par des ZOE autonomes.

UN CHAMPION DU TRANSPORT AUTONOME

À ce jour, Transdev a transporté plus de 3,5 millions de personnes dans des véhicules autonomes. Et ce, sans le moindre accident, depuis 2005 (date du déploiement d'une première flotte à Rotterdam, aux Pays-Bas). Les véhicules de la flotte ont parcouru plus de 1,6 million de km. Ils ont roulé également en France (à Civaux, Issy-les-Moulineaux, La Rochelle, Paris-Saclay, Reims, Rouen, Rungis, Verdun) ainsi qu'aux Etats-Unis (Babcock Ranch, Gainesville, Jacksonville).

À Paris-Saclay, nous allons proposer des services entre la gare et l'Ecole Polytechnique, avec des véhicules de toutes tailles, de la Renault ZOE à la navette i-Cristal développée avec Lohr. Le transport public permet de rendre le véhicule autonome accessible à tous. Auparavant, beaucoup d'acteurs travaillaient en silo. Avec l'arrivée du véhicule autonome, qui est un bouleversement technologique mais aussi des usages, les chaînes de valeurs évoluent et il devient nécessaire d'inventer de nouveaux modes de coopération pour réussir. Pour des raisons culturelles, les français s'intéressent plus à la mobilité dans toutes ses formes que les Américains, plus focalisés par la mobilité individuelle. Dans les nouveaux écosystèmes à construire, les élus locaux ont une place importante à prendre, les véhicules autonomes étant à la fois un risque et une opportunité importante pour l'attractivité et le développement durable des territoires. Certains l'ont bien compris et sont très actifs, comme en Normandie.

Quel impact sociétal pourrait avoir le véhicule autonome ?

Y.L. : Pour la mobilité quotidienne, à l'échelle d'un territoire, le temps de transport est généralement d'une heure par jour. C'est une moyenne stable dans le temps et l'espace. Le véhicule autonome pourrait permettre d'optimiser ce temps comme évoqué précédemment. Mais, si le transport est meilleur, on pourra aussi être tenté de consommer plus de mobilité, choisir par exemple d'habiter plus loin dans un logement doté d'un jardin, ou de travailler ailleurs. On voit donc que les choix de localisation vont eux aussi évoluer. Mobilité individuelle et résidentielle sont à la fois complémentaires et en concurrence. C'est l'organisation des villes et des territoires qui va être impactée par les véhicules autonomes, pas seulement la mobilité ●

Propos recueillis par Laurent Meillaud

