

Transports publics : Navya engrange les contrats

Fort du succès de sa navette autonome Arma, l'ancienne start-up veut se développer à l'international

VILLEURBANNE, BRIGNAIS (RHÔNE) -
envoyé spécial

On est encore loin d'une usine automobile. Dans un vaste atelier immaculé des faubourgs de Brignais, dans la banlieue sud de Lyon, la production a beau battre son plein, elle reste bien modeste. Moins d'une demi-douzaine d'employés s'activent pour monter ou équiper les trois carcasses de navettes autonomes installées en demi-cercle.

« Nous sommes des assembleurs. Nous produisons le châssis, pour qu'il respecte nos spécifications. Pour le reste, nous intégrons différents éléments. Et nous sommes toujours en train d'améliorer notre navette », indique Lyess Haddad, le directeur de la production de Navya. L'ancienne start-up, qui emploie aujourd'hui 50 salariés, a créé la navette Arma, un véhicule électrique autonome pouvant transporter jusqu'à une quinzaine de personnes. C'était l'une des stars du Salon européen de la mobilité, qui a fermé ses portes jeudi 16 juin.

En circuit fermé ou en route ouverte, cette navette bardée de capteurs et de caméras peut rouler jusqu'à 25 km/h toute seule. Et éviter tout obstacle. A l'atelier, un des modèles servant de démonstrateur à travers l'Europe se repose, tandis que dans les coins sont rangés les châssis, les carrosseries, les batteries, ainsi que tous les composants nécessaires à un véhicule autonome : lidars (systèmes de télédétection par laser),

Bardée de capteurs et de caméras, la navette peut rouler jusqu'à 25 km/h. Et éviter tout obstacle

centrale inertielle, caméras, mètres de câbles, etc.

« Nous sommes encore en rodage. Et nous attendons notre pont roulant, actuellement en commande, pour simplifier l'assemblage des véhicules, poursuit Lyess Haddad, un ancien d'Iveco et de Renault Trucks. Notre objectif est de produire deux navettes par semaine à court terme. Et nous avons lancé dix recrutements supplémentaires. »

Production de série

C'est que tout le monde s'arrache l'Arma dans le petit milieu du transport public. Mardi 14 juin, la RATP a annoncé l'acquisition d'un Arma et d'un EZ Mile, son concurrent français. Transdev, lui, opère déjà une flotte de six navettes Arma sur le vaste site de la centrale nucléaire EDF de Civaux (Vienne).

Keolis a passé un accord d'exclusivité avec Navya à l'international en site fermé (usines, universités, hôpitaux, aéroports, etc.), tandis que CarPostal, un opérateur suisse, inaugure le 24 juin la circulation de ses premières navettes

dans le centre-ville de Sion, dans le canton du Valais. Déjà propriétaire de quatre Arma, il entend étoffer sa flotte dans les mois à venir.

Que de chemin parcouru depuis 2007 et la présentation par Induct, une start-up spécialisée

dans la géolocalisation de véhicule, d'un prototype de voiture autonome au concours organisé par l'Agence de recherche avancée de la défense américaine (Darpa). À l'époque, la société est en concurrence avec la future Google Car. Si le véhicule d'Induct séduit, la start-up est arrivée au bout de ses financements, après avoir investi 10 millions d'euros.

En 2014, Bruno Bonnell, qui a fait sa fortune avec Infonie et Infogrames, rachète, par le biais de son fond Robolution, certains actifs d'Induct et reprend six ingénieurs. Le pilotage de Navya est confié à Christophe Sapet, cofondateur d'Infonie et d'Infogrames. La nouvelle start-up n'a qu'un seul objectif : présenter un véhicule à Bordeaux lors du Salon des transports intelligents, en octobre 2015. Le pari sera tenu après une levée de fonds de 4,8 millions d'euros.

Du prototype, Navya passe désormais à la production de série. Mais attention, précise M. Sapet, la clé de Navya, ce ne sont pas ses capteurs mais les logiciels gérant en temps réel les informations captées. « Il existe une triple redondance des informations pour s'assurer de bien se repérer dans l'espace. Nos logiciels font ensuite le travail. Nous supervisons également le véhicule à distance », explique-t-il.

Niveau sécurité, poursuit-il, « nous utilisons des liaisons cryptées. Cependant, comme nous utilisons des solutions logicielles propriétaires, nous sommes peu exposés aux hackers. Par ailleurs, et par sécurité également, nos véhicules ne peuvent circuler que dans les circuits assignés. Il leur est interdit d'en sortir ».

Si le siège de la société est à Villeurbanne, et son centre de production à proximité, le centre de

R&D est installé à Paris, où 25 personnes travaillent à améliorer le produit. Désormais, Navya voit grand et pense qu'au minimum 10 000 sites fermés pourraient accueillir une navette autonome dans le monde. « Pour l'instant, pas besoin de viser la route ouverte. Nous visons 40 % de ce nouveau marché, soit un chiffre d'affaires de 800 millions à 1 milliard d'euros », calcule le PDG. Car une navette se vend, supervision incluse, autour de 200 000 euros.

Pour croître rapidement, il faudra cependant encore investir. « Nous préparons une levée de fonds de 20 à 25 millions d'euros. » Une annonce est attendue avant la fin 2016. Avant cela, Navya va encore faire parler de lui. Après Sion, en fin de mois, la navette devrait être mise en exploitation à Lyon, dans le nouveau quartier Confluence. ■

PHILIPPE JACQUÉ



Présentation d'une navette Arma, à Lyon, le 10 février. RICHARD MOULLAUD/MAXPPP