

#Article : Uber replonge dans la course aux robotaxis

Résumé

Un temps arrêté, leur filiale revendue, Uber relance ses activités autour de la voiture autonome.

L'entreprise a annoncé un partenariat avec Motional pour commencer à transporter des passager dans des voitures autonomes dans plusieurs villes américaines.

Article



Uber a fait le choix de s'allier avec Motional, une contrepartie entre l'équipementier américain Aptiv et le constructeur coréen Hyundai.

Uber replonge dans la course chaotique vers les robotaxis

TRANSPORT

L'entreprise californienne a annoncé un partenariat avec la start-up Motional pour transporter des passagers dans plusieurs villes américaines.

Pour Uber, cette alliance représente un tournant stratégique.

Hortense Goulard
@HortenseGoulard
—Correspondante à San Francisco

Deux ans après la vente de sa branche voiture autonome, Uber est de retour dans le jeu des robotaxis. Mais cette fois, l'entreprise californienne a fait le choix de s'allier avec Motional, une contrepartie entre l'équipementier américain Aptiv et le constructeur coréen Hyundai, pour mettre des voitures autonomes à la disposition de ses clients aux États-Unis.

Le partenariat s'étendra sur dix ans. Le but est de déployer cette technologie dans les principales villes d'Amérique du Nord, mais les deux entreprises n'ont pas encore dévoilé où ces voitures seront disponibles en premier. L'année dernière, Uber et Motional avaient commencé à tester une offre com-

merciale de robotaxis à Santa Monica, dans la banlieue de Los Angeles. Ce sont des Hyundai Ioniq 5, un SUV électrique, qui seront mis à la disposition des clients d'Uber.

Gouffre financier

Ce n'est pas la première fois que l'entreprise créée par Travis Kalanick tente de s'attaquer au marché de la voiture autonome. Cette technologie lui permettrait de faire baisser ses coûts en évitant de rémunérer des chauffeurs, et donc d'augmenter ses marges. L'entreprise californienne avait lancé sa branche Uber ATG en 2015, avec pour ambition de déployer ses voitures autonomes dans 13 villes aux États-Unis d'ici à 2022.

Mais ses efforts pour développer une voiture entièrement autonome lui coûtaient cher – 20 millions de dollars par mois en 2016 –, et n'ont pas abouti aussi vite que prévu. La technologie représentait en outre un risque pour la marque. En 2018, l'une des voitures autonomes d'Uber a renversé une passante à Tempe, en Arizona, qui est morte de ses blessures.

Pour se débarrasser de ce gouffre financier, Uber a revendu sa division à Aurora en 2020. Dans cette opération, Uber a investi 400 millions de dollars dans la start-up. L'entreprise située à San Francisco a par ailleurs récupéré 26 % des actions de la start-up, ce qui continue à peser sur ses comptes. Grâce à l'alliance avec Motional, Uber

espère pouvoir proposer le même service à ses clients, sans investissements coûteux et avec moins de risque pour son image. « *Même si cela n'arrive pas du jour au lendemain, nous nous attendons à ce que les véhicules autonomes constituent une partie importante de notre écosystème de transport et donc d'Uber au fil du temps* », a expliqué Noah Zych, responsable de la conduite autonome chez Uber.

Service de livraison

Ce n'est pas la seule expérience de ce type pour l'entreprise californienne. En décembre 2021, elle a annoncé qu'elle lançait, avec Aurora, un service de livraison de

colis entre Houston et Dallas, par le biais de sa plateforme de livraison Uber Freight. Mais, pour l'instant, cette période d'essai n'a pas donné lieu à un partenariat de plus longue durée entre les deux entreprises.

Concurrence

Avant Uber, Motional s'était déjà allié à Lyft, son rival aux États-Unis. Les deux entreprises ont commencé à déployer un service de robotaxis à Las Vegas, même si ce dernier n'est pas encore disponible pour le grand public. Lyft a également signé un partenariat avec Argo AI, une start-up de véhicules autonomes qui a le soutien financier de Ford et de Volkswagen.

À Miami et à Austin, les clients de Lyft ont l'option de choisir une voiture autonome pour leurs trajets. L'application permet de déverrouiller la voiture quand elle arrive, de la faire démarrer et d'appeler le service client en cas de problème. Mais pour l'instant, il y a toujours deux humains dans la voiture, l'un sur le siège du conducteur et un autre sur celui du passager, à l'avant. Argo AI n'a en effet toujours pas reçu l'autorisation nécessaire pour opérer un service commercial entièrement autonome. C'est le cas, en revanche, de son concurrent Cruise, qui a lancé un service de ce type à San Francisco en juillet. Seuls une trentaine de véhicules assurent pour l'instant ce service, uniquement de nuit et dans une partie de la ville. ■

« *Même si cela n'arrive pas du jour au lendemain, nous nous attendons à ce que les véhicules autonomes constituent une partie importante de notre écosystème de transport...* »

NOAH ZYCH
Responsable de la conduite autonome chez Uber

