

Le pionnier français des véhicules autonomes Navya prépare son entrée en Bourse

par Daniel Aronsohn

Paris, 6 juin 2018 (AFP) -La start-up française Navya, pionnière des véhicules autonomes, a annoncé mercredi avoir démarré un processus d'introduction en Bourse pour accélérer son développement et tenter de s'imposer comme un acteur important sur ce marché d'avenir. Considérée comme une pépite française des nouvelles technologies, l'entreprise basée à Villeurbanne, près de Lyon, a été la première au monde en 2015 à commercialiser des navettes autonomes, des véhicules électriques limités réglementairement à une circulation dans des zones privées, comme des campus universitaires, des aéroports ou de grandes entreprises.

Elle vise aussi le marché futur des robots-taxis, capables de s'insérer dans le trafic des grandes agglomérations pour faire du transport à la demande, et se prépare à affronter la concurrence de groupes technologiques comme Waymo, filiale du géant américain Alphabet/Google, mais aussi de tous les grands constructeurs automobiles mondiaux qui planchent sur le sujet.

« Nous souhaitons lever des capitaux de manière importante pour financer notre développement, investir dans la recherche-développement, le marketing et les ventes », a expliqué à l'AFP Christophe Sapet, président du directoire de Navya. Il espère à minima obtenir plusieurs dizaines de millions d'euros.

« Cette opération va nous permettre de prendre une nouvelle dimension et d'augmenter considérablement les ventes et le déploiement de nos véhicules dans le monde entier », a-t-il affirmé.

Si les conditions de marché le permettent, l'introduction sur Euronext Paris pourrait se faire d'ici au mois de juillet. L'entreprise a pour l'instant procédé à une première étape en enregistrant mardi son document de base auprès de l'Autorité des marchés financiers (AMF).

Navya revendique déjà 67 navettes vendues dans 16 pays à la fin du premier trimestre 2018. Son modèle « Autonom Shuttle » est commercialisé au prix unitaire de 260.000 euros. L'entreprise se considère comme leader sur ces véhicules pouvant transporter jusqu'à 15 personnes et dont la vitesse est limitée réglementairement à 25 km/h.

- Sans volant ni pédale –

Navya a aussi présenté en novembre son modèle de robot-taxi, « Autonom Cab », un véhicule sans volant ni pédale au prix catalogue de 350.000 euros. La voiture, dont les premiers essais routiers doivent démarrer prochainement, peut transporter six passagers et rouler à 90 km/h. Elle pourrait être déployée dans de grandes villes par des opérateurs de flottes quand la réglementation l'autorisera.

Le marché mondial des navettes autonomes atteindra 34.000 véhicules en 2025, selon Navya qui espère conserver sa position de leader. Mais la jeune pousse veut capter aussi « une part significative » du marché beaucoup plus gros des robots-taxis, estimé à 2 millions d'unités.

Après avoir atteint 10 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2017, Navya vise 30 millions d'euros en 2018 et 480 millions en 2021, soit un objectif de 40% de part de marché des navettes autonomes. Et elle espère atteindre fin 2019 l'équilibre au niveau de l'exploitation (Ebitda).

Créée en 2014, la société compte parmi ses actionnaires l'équipementier Valeo, spécialiste des technologies pour les véhicules autonomes, et Keolis, filiale de transports urbains de la SNCF. Elle emploie 200 collaborateurs en France et aux Etats-Unis.

M. Sapet reconnaît l'avance technologique de Waymo, dont les prototypes ont accumulé le plus grand nombre de kilomètres en tests. Mais il veut profiter de l'agilité de sa structure et de son modèle intégré, « à la fois concepteur et producteur du véhicule », pour prendre de vitesse les concurrents.

« On veut tirer parti d'une fenêtre de temps dans laquelle Navya est quasiment seule. On doit accélérer », affirme-t-il.

« Dans un monde de mobilité partagée et autonome, la vraie question est le primat ou pas des marques historiques. Est-ce que le robot-taxi sera une évolution des véhicules des marques existantes ou bien un produit totalement nouveau produit par un spécialiste ? », interroge Guillaume Crunelle, responsable automobile chez Deloitte. Selon lui, « il y a une logique à essayer d'imposer une marque nouvelle à un produit nouveau ».

Le marché devrait en tout cas se développer comme une solution pour réduire le trafic routier et la pollution dans les grandes villes, tout en diminuant le coût et l'accessibilité de la mobilité. Pour Deloitte, le coût du transport au kilomètre serait divisé par trois avec le véhicule partagé et autonome.