Navya se fie à sa technologie pour trouver sa place dans les véhicules autonomes

Après avoir affiché de grandes ambitions dans les navettes autonomes, Navya a connu en deux ans plusieurs déconvenues financières et commerciales. Sa décision de se recentrer sur son savoir-faire technologique et d'abandonner la fabrication doit lui permettre d'enfin connaître une croissance durable.

Temps de lecture : minute

---

2 novembre 2020

Entre l'éviction de son fondateur Christophe Sapet et la dégringolade du prix de ses actions un an après son entrée en Bourse — de 7,3 euros en juillet 2018 à 0,55 euros en août 2019 — l'entreprise française de navettes autonomes Navya vient de vivre deux années compliquées. Son départ de La Défense n'a fait que renforcer les doutes autour de la bonne santé de la startup qui ambitionnait encore en 2017, lors d'une présentation en grande pompe, de vendre un taxi-robot Autonom Cab, accueillant 6 personnes, sans volant ni pédale, pour environ 230.000 euros... Ce projet a depuis été tout simplement arrêté.

Selon les derniers chiffres officiels communiqués, Navya a essuyé une perte nette de 11,3 millions d'euros au premier semestre contre 13,8 millions d'euros, un an auparavant. Et le chiffre d'affaires du spécialiste des systèmes de conduite autonome a chuté de 23% à un petit 4,7 millions d'euros au premier semestre, la crise sanitaire ayant occasionné certains reports de projets d'expérimentations, principalement pour des raisons opérationnelles (impossibilité pratique de mettre en oeuvre les projets).

Pourtant, malgré ces vents contraires, le cours de l'action a repris des couleurs depuis cet été 2020 (2,30 euros à la clôture le 30 octobre). Un signe annonciateur d'un retour à meilleur fortune pour l'entreprise lyonnaise ?

Un bilan en demi-teinte

Pour prendre la suite de Christophe Sapet, l'entreprise et ses actionnaires ont fait appel à Étienne Hermite, passé par Avis Group Budget et Mobike. Quand il devient le capitaine du navire Navya à la fin de l'année 2018, il doit colmater quelques brèches dans la coque. "*Toute jeune entreprise en croissance connaît des péripéties, celles rencontrées par Navya étaient conséquentes mais il ne s'agissait pas d'une tendance de fond. La mission reste la même : fournir des solutions de conduite autonome de niveau 4 pour le transport de marchandises et de passagers*" , explicite Étienne Hermite.

Toutefois, difficile de voir dans la chute boursière de Navya au deuxième semestre une simple "péripétie" surtout pour son fondateur, remercié quelques mois plus tard pour ne pas avoir atteint les résultats promis. "*La Bourse européenne est plus difficile à conquérir pour les entreprises qui n'ont pas encore de modèle d'affaires et de profitabilité déjà établis, ce qui est par définition le cas des start up qui développent de nouvelles technologies*" , tempère Étienne Hermite qui se refuse à parler d'une erreur stratégique. Le nouveau dirigeant a pourtant opéré un rapide revirement lorsqu'il a pris les commandes de la société.

Forte de ces expérimentations, Navya pivote

Au cours de ces six premières années d'existence, Navya a mené des dizaines d'expérimentations en France et à l'étranger pour installer ses

navettes autonomes. "*C'est un process de test and learn normal pour évaluer notre solution dans des conditions réelles. L'expérimentation sur l'esplanade de La Défense nous a montrés que la navette n'avait pas sa place en zone piétonne car elle ne peut pas se déplacer plus vite qu'un piéton. Dans les centre-ville européennes, les conditions de circulation sont trop complexes*" , analyse notamment Étienne Hermite. Ces constats, associés à un consensus actuel sur le fait que "*cette technologie se développait bien plus lentement que prévu*", a poussé le nouveau dirigeant à changer de stratégie.

Désormais, Navya ne se positionne plus comme un constructeur de navette mais seulement un développeur de système autonome comprenant les logiciels, les capteurs et la cartographie. Une stratégie qui n'est pas sans rappeler celle suivie depuis le début par une autre entreprise française du secteur, EasyMile. Julien Joly, consultant chez Wavestone, prend même en exemple le chemin suivi par Waymo pour expliquer ce pivot : "*Elle n'est pas la seule entreprise à avoir opéré ce changement, Google aussi a abandonné ce rôle de constructeur. Le marché se structure, c'est normal*". Désormais, le déploiement des produits réalisés par Navya sera effectué par des partenaires à l'étranger ou des opérateurs comme Keolis en France.

Un an après, ce virage semble lui réussir en partie, tout du moins en bourse avec un cours qui est remonté petit à petit depuis quelques mois.

Le véhicule autonome, un transport collectif avant tout

Ces prévision d'un retour à la croissance durable coïncident avec l'annonce d'un test sur un véhicule autonome de niveau 4 avec Keolis à Chateauroux. L'arrivée de cette technologie de niveau 4 est "*assez récente dans le monde*", et pas seulement en Europe, témoigne Julien Joly. Le passage d'une technologie de niveau 3 à un niveau 4 change

totalement la donne et ouvre la voie à l'expérimentation de véhicules autonomes sans chauffeur en France dans des "*zones géographiques balisées, sur un trajet précis, cadré où la vitesse est limitée*" , poursuit-il. Le chauffeur n’est plus dans le véhicule mais le surveille à distance et peut reprendre le contrôle en cas d'urgence.

Navya vise ainsi le transport collectif de passagers (navettes) et le transport de marchandises laissant à Waymo le développement d'un véhicule pour les particuliers.

À lire aussi
"Le véhicule autonome va modifier la valeur que nous attribuons au temps"

La startup lyonnaise a également décidé de s'attaquer à l'industrie avec Charlatte Autonom, un tracteur autonome dédié à la manutention sur les sites industriels. Ce qui pourrait notamment intéresser les aéroports pour le transport de bagages ou les ravitaillements. "*C'est un choix intéressant que de diversifier leurs cibles et de se positionner sur ce secteur qui a d’importants besoins*" , analyse Julien Joly. EasyMile, concurrent direct de Navya, lorgne aussi sur ce domaine d'activité. Il faut dire que celui-ci

correspond exactement aux caractéristiques d'un système de niveau 4 (circuit tracé, vitesse limitée, récurrence des trajets).

Des indicateurs sont au vert en France

Avant d'imaginer slalomer entre les rues sinueuses et bondées du Marais un samedi après-midi, les navettes seront d'abord déployées sur des campus et dans des parcs privés pour effectuer des trajets tout tracés. Certains marchés comme "*les États-Unis, le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient sont particulièrement propices à l'arrivée de cette technologie*" , souligne Julien Joly. Navya est déjà présente dans certains d'entre eux, en Floride, au Japon, en Corée du Sud et à Singapour notamment. "*Au Japon et en Corée, on observe une pénurie de chauffeurs et une population vieillissante importante qui ne peut pas se déplacer avec sa propre voiture"* , décrypte Étienne Hermite. L'entreprise estime donc que le potentiel de développement y est important et le véhicule autonome devrait particulièrement bien être accepté par ces amoureux de technologies en tout genre.

La France n'est pas en reste et évolue pour faciliter la mise en place d'expérimentation sur son sol. "*Depuis 2013, 70 expérimentations majeures ont eu lieu en France, ce qui prouve l'attrait du pays et son dynamisme sur cette question*" , atteste Julien Joly. Si la réglementation n'est pas encore aussi flexible qu"aux États-Unis, "*Anne-Marie Idrac, haute responsable pour la stratégie de développement des véhicules autonomes porte le sujet auprès du gouvernement*" , reconnaît Julien Joly, plutôt confiant sur l'avancée de l'Hexagone sur cette problématique. Navya entend profiter de ces bonnes ondes pour en finir avec ses péripéties. Mais son avenir demeure tout même toujours incertain.

Article écrit par Anne Taffin