

Uber étend ses ambitions dans la conduite autonome malgré des prévisions de bénéfices inférieures aux attentes

Uber redouble d'efforts dans la conduite autonome, depuis la conclusion de partenariats avec de grands fournisseurs de systèmes jusqu'aux investissements directs dans les acteurs du secteur. Pour autant, ses prévisions de bénéfices pour le premier trimestre sont en-deçà des attentes : l'entreprise s'efforce de proposer des trajets toujours plus abordables tout en étant soumise à une fiscalité plus élevée.

[Yoann Bourgin](#)

Publié le 6 février 2026 à 19h47

Partager

Lucid

Un SUV Lucid Gravity équipé du système de conduite autonome de Nuro, destiné à être déployé sur la plateforme Uber.

“Une opportunité de plusieurs milliards de dollars” : Dara Khosrowshahi, CEO d'[Uber](#), voit les choses en grand lorsqu'il s'agit d'évoquer le futur de son entreprise dans la [conduite autonome](#). À l'occasion de la publication de ses résultats du quatrième trimestre 2025, le 4 février, le numéro 1 du VTC a annoncé qu'il investirait d'une part dans ses équipementiers partenaires et de l'autre dans des fabricants de véhicules autonomes, tout en réalisant des partenariats d'acquisition de véhicules.

Un déploiement commercial dans une quinzaine de villes avant la fin 2026

La multinationale américaine avait fait parler d'elle à l'automne, lorsqu'elle avait [annoncé vouloir constituer une flotte de 100 000 taxis autonomes](#) alimentés par des solutions Nvidia à partir de 2027. Elle s'est notamment engagée à acquérir et déployer au moins 20 000 SUV Lucid équipés du système de conduite autonome de Nuro, après avoir investi dans les deux entreprises. Au moins 5 000 exemplaires devraient être apportés par Stellantis, [dans le cadre d'un partenariat conclu avec Nvidia et Foxconn](#). Uber pourrait également verser 250 millions de dollars à la start-up canadienne Waabi en cas de réalisation d'objectifs sur le déploiement de 25 000 taxis autonomes sur sa plateforme.

L'entreprise a également annoncé ce 4 février vouloir *“proposer des trajets en véhicules autonomes dans une quinzaine de villes ”* d'ici à la fin 2026, pour moitié aux États-Unis. Elle compte ainsi étendre ses services en Europe, notamment à Madrid et Zurich, mais aussi à Hong Kong, qui sera son premier marché sur le

continent asiatique. Pour accompagner ce déploiement, Uber a signé des partenariats avec une vingtaine de sociétés du secteur, parmi lesquels Waymo, [avec qui elle opère un service de taxis autonomes à Atlanta](#) et Austin, et le chinois WeRide, où un [service est déjà opérationnel aux Émirats arabes unis](#) et en Arabie saoudite. En Europe, elle travaille notamment avec Momenta et Baidu.

Uber veut séduire plus de passagers et réduit ses marges

Le géant du VTC arrivera-t-il à tenir toutes ses promesses ? Rien n'est moins sûr. Uber a certes enregistré au quatrième trimestre un chiffre d'affaires en hausse de 20% par rapport à l'année précédente, à 14,3 milliards de dollars, essentiellement porté par la forte demande sur la [livraison de repas](#). Le nombre de trajets a lui aussi augmenté de 22%. En revanche, ses prévisions de bénéfices pour le premier trimestre sont inférieures aux attentes et les estimations du quatrième trimestre n'ont pas été atteintes.

Les marges de l'entreprise se sont en effet réduites à cause des efforts répétés de la firme pour proposer des trajets toujours plus abordables, notamment via des courses partagées ou d'autres modes de mobilité. En raison de son expansion internationale (plus de 70 pays) et des règles fiscales applicables localement, Uber prévoit en outre un taux d'imposition plus élevé, qui devrait passer de 22 à 25%. La réaction en Bourse ne s'est pas fait attendre : le cours de son action a chuté de 7% à 72 dollars, avant de se stabiliser autour de 74 dollars ce 6 février.

Pas assez, vraisemblablement, pour décourager Uber dans sa course au développement de voitures autonomes. Preuve de ce changement de stratégie, la nomination de Balaji Krishnamurthy au poste de directeur financier. Jusqu'alors VP Strategic Finance & Investor Relations dans l'entreprise, ce dernier a intégré en 2024 le conseil d'administration [de Waabi](#).

La France investira-t-elle bientôt massivement dans les voitures autonomes ?

Publié le 11/05/2026 16:09 Mis à jour le 11/05/2026 16:46

Après la Chine et les États-Unis, les véhicules autonomes pourraient arriver plus vite que prévu en France. Ils fonctionneraient comme des taxis, mais sans conducteur, pour par exemple aller chez le médecin ou transporter des personnes âgées.

Ce texte correspond à une partie de la retranscription du reportage ci-dessus. Cliquez sur la vidéo pour la regarder en intégralité.

Si la conduite autonome (Nouvelle fenêtre) progresse partout dans le monde, dans la rue, la question divise encore. *"Moi, ça me fait toujours un peu peur. Personne pour freiner ou accélérer. Je n'aime pas trop laisser ma place à n'importe qui et encore moins à une voiture autonome"*, confie une passante. *"Le côté autonome, si ça peut éviter des accidents et si la technologie est au point, ça peut être une bonne chose"*, nuance un autre. *"Petit à petit, on ne saura plus rien faire"*, avance de son côté un homme. Les voitures autonomes circulent déjà aux États-Unis et en Chine. Une équipe de France Télévisions avait pu les tester à San Francisco (Etats-Unis). *"Je ne sais pas s'il faut dire bonjour. Et quand vous êtes prêts, un petit écran se situe juste devant vous pour commencer la course"*, décrivait Franck Genauzeau, correspondant aux Etats-Unis. Grâce à des caméras, des radars et à l'intelligence artificielle, les véhicules analysent leur environnement en temps réel pour accélérer, freiner ou tourner sans aucune intervention humaine. *"Avec cette course, vous êtes projeté dans le futur. Mais cela ne vous exempte pas de boucler votre ceinture"*, annonce une voix.

L'Europe en retard

Alors que ces robots-taxis circulent déjà depuis 2022 en Californie, l'Europe, elle, accuse un retard. Car aujourd'hui, si un constructeur automobile souhaite homologuer un véhicule autonome, il doit le faire dans

chaque pays européen. *"Pour vraiment que l'Europe soit un marché unique et que le jeu en vaille la chandelle pour les opérateurs qui veulent faire homologuer leurs véhicules, [il faudrait] homogénéiser cette homologation entre les différents pays, et la simplifier pour que des acteurs veuillent sauter le pas"*, explique Arnaud Aymé, spécialiste de l'automobile chez Sia Partners.

Pour l'heure, en France, un récent rapport préconise d'investir massivement dans cette technologie. Des navettes autonomes sont notamment encore en test à Chateauroux (Indre).

Véhicule autonome : bientôt des lignes régulières de voitures partagées sans chauffeur ? Le pari de la France pour désenclaver ses campagnes

Les taxis autonomes ? Passe encore dans les rues à l'équerre des villes américaines. Mais en France, la sagesse populaire considère que ce n'est pas demain la veille. Le Haut-Commissariat à la Stratégie et au Plan leur préfère d'ailleurs l'idée de transports collectifs sans chauffeur. Il appelle les collectivités locales à autoriser leur expérimentation grande nature.



ERIC BERGEROLLE

11 MAI 2026 À 17H45

LECTURE 4 MIN

Dans [plusieurs grandes villes chinoises](#) et [américaines](#), les taxis sans chauffeur sont devenus monnaie courante. C'est loin encore d'être le cas en Europe et en France, où « *le véhicule autonome est vu tantôt comme de la science-fiction, tantôt comme l'objet d'une course perdue d'avance face aux Chinois et aux Américains*, déplore Clément Beaune, Haut-commissaire à la Stratégie et au Plan. *Mais il n'est pas trop tard*, plaide l'ancien ministre délégué chargé des Transports. *Nous lançons un appel à candidatures : il nous faut identifier cinq à dix territoires pilotes, où le déploiement à grande échelle de véhicules autonomes sera autorisé, soutenu financièrement par l'État et pleinement intégré dans le système de mobilité local, dès 2026.* »

De cette manière, le Haut-Commissariat au Plan voudrait voir la France « *rattraper les déploiements commerciaux qui se mettent en place à Londres ([Wayve](#), Waymo et Uber), à Munich (Momenta et Uber) ou bien au Luxembourg (Pony AI).* » Trop ambitieux ? Pas aux yeux de Thomas Matagne, président fondateur d'ECOV, une société française qui déploie depuis 2014 des lignes de covoiturage dans les territoires peu denses « *pour simplifier les trajets du quotidien* ». Il est l'auteur pour « La Collection du Plan » de propositions d'investissement et de développement qui ambitionnent de placer la France au cœur d'une initiative européenne concentrée non pas sur l'automatisation de la conduite des taxis et de la voiture de Monsieur Tout-le-Monde, mais plutôt sur celle des transports collectifs.

Vidéo

Automatiser la conduite des transports publics, pour améliorer le maillage du territoire

Dit en d'autres termes, Thomas Matagne recommande de penser le véhicule autonome comme un transport collectif plutôt qu'individuel. Certes, supprimer le salaire du chauffeur permettra d'abaisser le prix de revient du kilomètre et de la course. Mais cela encouragera à mettre davantage de taxis en circulation, au détriment de l'étalement urbain et du taux d'occupation déjà désastreusement faible (seulement 0,73 personne par taxi autonome, selon l'opérateur américain Waymo). En comparaison, on compte 1,07 personne à bord des voitures individuelles privées qui accomplissent les trajets entre domicile et travail.

En alternative, Thomas Matagne propose de « *s'écarter du système de mobilité actuel construit autour de la logique d'un individu qui induit un trajet en véhicule individuel* », pour adopter celui le modèle de la « *mutualisation de segments de trajets* ». Les flux de véhicules ne sont plus gérés trajet par trajet à chaque demande d'un passager, mais organisés en services de mobilité assurés par des véhicules autonomes fonctionnant comme un transport collectif. « *De la sorte, le taux d'occupation augmente sensiblement, passant de 1 à 1,4 personne par véhicule, ce qui diminue le nombre de kilomètres parcourus et le coût d'exploitation.* »

Ces économies pourraient contribuer à financer l'acquisition de véhicules supplémentaires, pour augmenter la fréquence de passage aux arrêts. L'effet serait d'autant plus sensible que l'étude envisage l'emploi de « *véhicules de petite taille, proches des voitures actuelles à quatre places* », en remplacement des autobus et autocars de 50 places, dont la taille ne se justifie que par l'obligation d'amortir le coût fixe du salaire du chauffeur. Or, toutes les études prouvent qu'une fréquence de passage élevée constitue la meilleure incitation à laisser sa voiture au garage et de préférer les transports collectifs.

L'automatisation de la conduite doit permettre de combler les insuffisances des transports collectifs

Aux dires des auteurs de cette étude, la mise en place d'un réseau de transport collectif ainsi miniaturisé (avec des véhicules partagés à conduite autonome) n'est pas incompatible avec le développement d'une offre de [robots taxis sans chauffeur](#). Ni même avec la mise à disposition par les

individus de leur voiture autonome personnelle pour des courses payantes, afin de générer un complément de salaire en journée, pendant qu'ils travaillent, ou bien durant la nuit, pendant qu'ils dorment. *« Le scénario le plus probable est que ces trois scénarios cohabitent. Mais si nous voulons faire en sorte que le véhicule autonome soit utilisé dans l'intérêt général, martèle Thomas Matagne, il faut préparer son arrivée dans les zones à faible densité de population. Pour ce faire, il faut construire des arrêts et des aires de mobilité, où les usagers passeront d'un mode de transport à l'autre, par exemple d'une ligne de covoiturage expresse à une navette autonome partagée, puis au vélo partagé et au transport à la demande. »*

Sans préjuger de la réussite des programmes communs qui pourraient faire émerger *« deux ou trois acteurs européens d'ambition internationale »*, aptes à se mesurer aux champions chinois et américains de la voiture autonome, le Haut-Commissariat au Plan propose de *« concentrer les efforts nationaux »* sur cinq à dix territoires pilotes qui se porteraient volontaires pour organiser des lignes régulières de transports collectifs assurés par des véhicules légers à conduite autonome.