

Version en ligne : aipm-standard.com/aipm/cas/baidu-apollo-go-robotaxi · édition du 30/09/2026. Le statut de preuve peut évoluer : la page en ligne fait foi.

Cas approfondi

Apollo Go : une Directive sans chauffeur, mesurée par son seul exploitant

Au quatrième trimestre 2025, le service de robotaxi de Baidu annonce 3,4 millions de courses sans aucun conducteur à bord, avec un pic à plus de 300 000 par semaine. Les chiffres figurent dans un communiqué déposé auprès de la SEC. Ils viennent de comptes internes non audités, et le trimestre le plus récent ne publie plus de volume de courses.

Toute la banque de cas (aipm-standard.com/aipm/cas) · La règle de preuve (aipm-standard.com/aipm/methode-de-preuve)

Statut de preuve : Confirmé opérationnel. Ce statut n'est pas une opinion sur l'entreprise ou sur la technologie : il décrit ce que les sources consultées permettent d'affirmer, et rien de plus. La règle qui l'attribue est publiée sur la page Méthode de preuve (aipm-standard.com/aipm/methode-de-preuve). Il porte sur le constat central de la fiche ; les chiffres cités à l'intérieur conservent le statut de leur propre source, et ceux qui proviennent du seul éditeur restent « annoncés », y compris dans une fiche confirmée.

Le contexte

Qui, quand, quel système

Apollo Go est le service de véhicules autonomes avec passagers de **Baidu**. Le communiqué de résultats du quatrième trimestre et de l'exercice 2025, daté du 26 février 2026 et déposé auprès de la SEC comme annexe d'un formulaire 6-K, lui consacre une rubrique « Robotaxi ».

Il y déclare 3,4 millions de courses opérationnelles « entièrement sans conducteur » sur le trimestre, un pic hebdomadaire supérieur à 300 000 courses, une hausse de plus de 200 % sur un an, et plus de 20 millions de courses cumulées au public à février 2026. La présence est chiffrée à 26 villes dans le monde, avec plus de 300 millions de kilomètres autonomes cumulés, dont plus de 190 millions sans conducteur.

Une note de bas de page du même document précise que les données de revenus et d'exploitation proviennent des comptes de gestion internes de l'entreprise, « qui n'ont pas été audités ».

La décision, et qui l'a prise

La Directive de fait

La décision documentée est celle de Baidu : retirer le conducteur et vendre la course au public. Le communiqué ne nomme pas qui en répond et ne décrit ni la supervision, ni la procédure de reprise. La Directive de fait se résume à un résultat, une flotte et un périmètre ville par ville.

L'expansion est détaillée : pilote à Londres avec Uber et Lyft, essais à Saint-Gall, lancement sans conducteur à Abu Dhabi avec AutoGo, premier permis d'essai sans conducteur à Dubaï, entrée en Corée du Sud « en commençant par l'agglomération de Séoul ». La plupart de ces lignes décrivent des essais ou des partenariats, pas une exploitation.

Ce que le système a réellement fait

Le communiqué du premier trimestre 2026 (18 mai 2026) prolonge la série : 3,2 millions de courses sans conducteur sur le trimestre, un pic à plus de 350 000 courses hebdomadaires en mars, plus de 22 millions de courses cumulées à avril, 27 villes. Le volume trimestriel recule légèrement, le pic hebdomadaire progresse.

Le communiqué du 18 août 2026, sur le deuxième trimestre, change de registre. Il annonce 28 villes, plus de 350 millions de kilomètres autonomes dont plus de 240 millions sans conducteur, et l'exploitation commerciale sans conducteur à Dubaï. Il ne publie plus ni nombre de courses trimestriel, ni pic hebdomadaire. Il évoque le renforcement « de ses capacités de sécurité et d'exploitation », sans dire pourquoi la série s'interrompt ; cette fiche n'en tire pas de conclusion.

L'état de la preuve

Ce que les sources établissent, et ce qu'elles n'établissent pas

Ce que la source établit

- 3,4 millions de courses entièrement sans conducteur au quatrième trimestre 2025, avec un pic supérieur à 300 000 par semaine
- Plus de 20 millions de courses cumulées au public à février 2026
- Une présence déclarée dans 26 villes dans le monde à février 2026, 28 villes à la date du communiqué d'août 2026
- Les données d'exploitation sont tirées de comptes de gestion internes non audités

Ce que la source n'établit pas

- Le nombre de villes chinoises où le service est réellement ouvert au public, ni leur liste
- L'existence, l'effectif et le ratio de téléopérateurs ou de superviseurs à distance : « sans conducteur » décrit l'habitacle, pas l'organisation
- Le taux d'incidents, d'interventions ou de reprises humaines : l'expression « bilan de sécurité exceptionnel » n'est accompagnée d'aucun chiffre
- Le volume de courses au deuxième trimestre 2026, qui n'est pas publié
- Une vérification par un tiers indépendant

Sources consultées : Baidu — Baidu Announces Fourth Quarter and Fiscal Year 2025

Results (annexe 99.1 au formulaire 6-K déposé auprès de la SEC) (source primaire 2026-02-26) · Baidu — Baidu Announces First Quarter 2026 Results (annexe 99.1 au formulaire 6-K (source primaire 2026-05-18) · Baidu — Baidu Announces Second Quarter 2026 Results (annexe 99.1 au formulaire 6-K) (source primaire 2026-08-18)

Ce que ce cas dit du référentiel

Le cas est l'exemple le plus massif de la banque pour le domaine **4.8 — Exécution physique vs exécution cognitive/logicielle**, côté physique : un agent qui agit dans l'espace public, où l'erreur a un coût corporel. On y voit ce qu'une Fiche Directive publique contient et ne contient pas : le champ « résultat vérifiable et méthode de vérification » est renseigné par un volume, les champs « **seuils d'escalade** » et « **canal d'escalade humaine garanti** » ne le sont pas.

Le principe 3, « **Le canal d'escalade humaine est un champ non désactivable** », ne dit pas qu'il faut un humain à bord. Il dit que le recours humain doit être documenté. Retirer le conducteur est compatible avec AIPM ; taire qui reprend un véhicule, et comment, ne l'est pas.

Le principe 10, « **Les métriques sont rapportées à une base de volume, jamais brutes** », vaut aussi pour la sécurité : des kilomètres sans conducteur ne prouvent rien sans un nombre d'incidents rapporté à cette base. Enfin, une série qui s'interrompt sans explication affaiblit le principe 9, « **La confiance par la traçabilité et l'auditabilité** ».

La consigne

Ce qu'un lecteur fait différemment après avoir lu cette fiche

Un. Quand vous citez une flotte « sans conducteur » ou « sans humain », ajoutez la question que la source ne traite pas : qui supervise, à quel ratio, avec quel délai de reprise. Si la réponse n'existe pas, écrivez « non documenté ».

Deux. Pour vos propres Directives, fixez à la conception la série de métriques que vous publierez chaque période, y compris quand elle se dégrade.

Trois. Distinguez « villes ouvertes au public », « villes en essai » et « partenariats signés ».

Ce qui invaliderait cette lecture. La publication par Baidu, ou par un régulateur chinois ou étranger, de données d'incidents ou d'interventions humaines rapportées au kilométrage, qui montreraient que les courses dites sans conducteur reposent sur une reprise à distance fréquente. La reprise de la série de courses dans un communiqué ultérieur lèverait la réserve sur le deuxième trimestre 2026.

Cette fiche suit le gabarit des cas approfondis d'AIPM : huit questions, toujours les mêmes. Voir les autres fiches (aipm-standard.com/aipm/cas-approfondis).

© 2026 DYONYSOS — Tous droits réservés · Bexo® est une marque déposée de DYONYSOS · aipm-standard.com. Reproduction interdite sans autorisation, hors courtes citations avec mention de la source (aipm-standard.com).