



Bilan
1204 Genève
022/ 322 36 36
www.bilan.ch/

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Magazines populaires
Tirage: 10'209
Parution: mensuelle

Page: 64
Surface: 115'380 mm²

Ordre: 1073023
N° de thème: 375.009

Référence: 90327029
Couverture Page: 1/3



Plusieurs projets de véhicules ont été abandonnés, alors que d'autres sont en cours. De nombreux défis technologiques doivent encore être relevés. Par Ghislaine Bloch

Les Transports publics genevois offrent à la population la possibilité de tester un service de véhicules automatisés sur le site de l'Hôpital de Belle-Idée des Hôpitaux universitaires de Genève (HUG).



Les navettes autonomes étaient annoncées comme une véritable révolution des transports dans les années 2010. En 2023, ont-elles encore un avenir? La Suisse a-t-elle toujours une place à prendre sur ce marché du transport sans conducteur?

Plusieurs essais se sont soldés par des échecs. La start-up Bestmile, spécialisée dans la gestion de flottes de véhicules autonomes, a annoncé sa liquidation en 2021. Il n'y a plus aucune navette en circulation sur le campus de l'EPFL alors que CarPostal a offert ses deux véhicules autonomes, qui circulaient à Sion, au Musée des transports de Lucerne.

Dans le reste du monde, la situation n'est guère plus réjouissante. Le constructeur français de navettes Navya a été placé en redressement judiciaire alors que l'entreprise américaine de taxis autonomes Cruise, appartenant à General Motors, a suspendu temporairement ses services, retirant ses 400 véhicules des rues américaines. Plusieurs incidents ont été répertoriés, notamment des accidents en lien avec des capteurs repérant difficilement les enfants courant sur une route ou roulant à vélo.

Mises en service en 2017 pour un projet pilote de quatre ans, deux navettes automatisées reliant le quartier du Marly Innovation Center (MIC) au réseau des Transports publics fribourgeois (TPF) ont tiré leur révérence en 2021. «La technologie n'était pas assez mûre, notamment au niveau de l'intelligence artificielle. Les navettes s'arrêtaient de manière intempestive devant une feuille morte, une branche d'une végétation trop dense ou une voiture mal parquée, se souvient Laura Amaudruz, cheffe du service Innovation et développement du réseau aux Transports publics fribourgeois (TPF). Les capteurs étaient rapidement perturbés en cas de forte pluie, de neige ou de brouillard.»

Les navettes autonomes sont-elles structurellement défaillantes, ou faut-il encore patienter? La question a été

posée à Alexandre Alahi, professeur à l'EPFL et spécialiste en intelligence visuelle dans le domaine des transports. «La conduite autonome n'est pas morte, bien au contraire. Les véhicules conduits par l'intelligence artificielle ont pour but d'éliminer l'erreur humaine, cause principale d'accidents de la route. Il faut juste être patient et relever de nombreux défis technologiques.»

PLUSIEURS ACTEURS REGROUPÉS AU SEIN DE LA SAAM

Parmi ces défis, ceux liés à la sécurité. «La simple détection des usagers de la route ne suffit pas. L'IA doit aussi être capable d'anticiper leurs comportements. Les systèmes actuels de conduite autonome montrent leurs limites lorsqu'il s'agit de comprendre et de prévoir le comportement des autres usagers. L'IA a également du mal à gérer des situations imprévues ou rares», rappelle Alexandre Alahi, qui travaille, via son laboratoire, avec des sociétés comme Honda et Valeo. Des progrès sont constamment réalisés dans ce domaine. «Nous verrons une adoption graduelle de la conduite autonome, en commençant par des environnements contrôlés, comme les navettes sur des itinéraires fixes, et des aides à la conduite de plus en plus avancées.»

En Suisse, c'est effectivement le cas. Plusieurs projets sont toujours en cours et de nombreuses sociétés se sont regroupées au sein de la Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM) pour rester dans la course. Parmi ses membres, on retrouve des entreprises publiques de transport, des sociétés privées, comme Amag, Siemens, Swisscom et Loxo, ainsi que des partenaires



académiques, telles l'EPFL, l'EPFZ et l'Université de Genève.

GENÈVE RESTE DANS LA COURSE

«Les bus autonomes vont se déployer un jour ou l'autre, car il y a un véritable besoin des usagers, notamment dans le canton de Fribourg. Beaucoup d'habitants de quartiers résidentiels doivent parcourir entre 1 et 1,5 kilomètre pour atteindre l'arrêt de bus le plus proche. Des navettes autonomes à la demande seraient certainement très utiles», estime Laura Amaudruz, qui se réjouit d'un changement à venir dans la législation. Le Conseil fédéral souhaite autoriser la conduite automatisée avec une surveillance à distance. Pour ce faire, deux nouvelles ordonnances sont parties en consultation. «La législation en vigueur obligeant une présence humaine lors de chaque déplacement rendait chaque navette coûteuse. Cela pourrait changer.»

Les TPF n'ont pas tiré un trait sur la technologie. Un nouveau projet est en cours d'étude. «Dans un premier temps, nous voulons savoir s'il est intéressant de rendre nos bus autonomes lorsqu'ils ont terminé leur journée. Qu'ils puissent se déplacer seuls vers la station de lavage et leur place de parc», explique

Laura Amaudruz. Une étude de faisabilité sera finalisée d'ici à la fin de l'année entre les TPF, l'école d'ingénieurs de Fribourg et d'autres entreprises de transports

publics via l'association SAAM.

Depuis le 28 septembre, les Transports publics genevois offrent à la population la possibilité de tester un service de véhicules automatisés sur le site de l'Hôpital de Belle-Idée des Hôpitaux universitaires de Genève (HUG). Ce projet, développé en partenariat avec les HUG et l'Université de Genève, précède le projet européen ULTIMO, doté d'un budget total de 55 millions d'euros sur quatre ans (2023-2027), dont 16 millions sont financés par la Confédération et 24 millions par la Commission européenne. Prévu dans trois villes pilotes d'Europe, à savoir Genève, Kronach (Allemagne) et Oslo (Norvège), ULTIMO ambitionne, dès 2025, le déploiement pour une année de plusieurs véhicules autonomes. ■

«Les navettes s'arrêtaient de manière intempestive devant une feuille morte.»

Laura Amaudruz,
cheffe de service aux
Transports publics
fribourgeois