



LAURENT GUIRAUD

Cet été, les TPG  
vont tester un **bus  
autonome** pour  
desservir Belle-Idée



## Transports publics innovants

# Un bus autonome sera testé à Belle-Idée



LAURENT GUIRAUD

**Présentation et tests pour la future mise en service des véhicules autonomes par les TPG.**  
**Marc Moulin**

**Le site  
psychiatrique  
servira dès cet été  
de cadre à une  
expérience menée  
dans le cadre d'une  
étude européenne.**

Après Meyrin, le site hospitalier de Belle-Idée va à son tour accueillir des bus autonomes, des véhicules capables de se mouvoir sans conducteur. Comme les TPG l'ont annoncé jeudi, Berne donne son feu vert à ce nouveau déploiement, qui s'inscrit dans une étude européenne menée sous la férule de l'Université de Genève.

Deux véhicules prendront peu à peu possession du vaste do-

main de Belle-Idée cet été pour y effectuer des marches à blanc avant d'entrer en service effectif à la fin août. L'un d'eux a commencé jeudi à cartographier les lieux, prélude obligé à la programmation de ses mouvements futurs. L'engin est déjà connu à Genève: c'est le même genre de navette, de marque Navya (un constructeur basé en région lyonnaise), qui a déjà véhiculé 3557 passagers depuis 2018 sur la ligne XA des TPG, créée entre le village et la gare de Meyrin. Le même minibus s'était également illustré la même année en marge du Salon de l'auto.

Dès cette époque, les TPG ont tenu à s'initier à cette technologie innovante. Mais l'intérêt que suscite la mobilité autonome est plus

large. En 2018, l'Université de Genève a décroché un mandat européen, assorti de 20 millions d'euros, destiné à paver la route des futurs véhicules robots. Entre autres missions, l'étude baptisée AVENUE doit jauger les besoins des usagers, le cadre juridique et les défis techniques à résoudre.

Pour une telle expérimentation, le site de Belle-Idée a des atouts. Domaine étatique mais privé, il n'est pas ouvert au trafic général (même si deux lignes TPG le traversent et que les collaborateurs peuvent s'y parquer) et la vitesse y est limitée. Le périmètre est vaste. Du portail de la clinique psychiatrique jusqu'au perron de l'Hôpital des Trois-Chêne (jadis



Hôpital de gériatrie), on compte 1,2 kilomètre. Reste qu'avec 361 lits en psychiatrie et 292 autres en gériatrie, le site accueille une population particulière.

Dans un tel contexte, cette expérience - qui revient à tester un véhicule inhabituel et potentiellement anxiogène au contact d'une population parfois vulnérable - ne risque-t-elle pas de ressembler à un double remake de «Y a-t-il un pilote dans l'avion?» et de «Vol au-dessus d'un nid de coucou»? La question s'est-elle posée chez les responsables médicaux?

«Une préoccupation a été prise en compte dans les réflexions, d'où le fait qu'on parle d'un test jusqu'en 2022, répond Nicolas de Saussure, au nom des Hôpitaux universitaires de Genève. Nous n'avons pas d'inquiétude particulière par rapport à la population susceptible d'emprunter la navette. Pour nous, l'élément clé est la présence à bord d'un opérateur, une présence humaine qui saura rassurer les utilisateurs et pourra réagir en cas de problème technique.» La navette automatique peut à tout moment passer en mode de pilotage manuel.

Concernant les pilotes de l'expérience, ce contexte inhabituel est même vu comme un atout. «Nous expérimentons un *worst case scenario* (ndlr: le pire cas de figure possible), explique Dimitri Konstantas, directeur de l'Institut des sciences de l'information de l'Université. Si cela fonctionne avec ces usagers spécifiques, pouvant présenter une anxiété plus forte que la norme, cela marchera avec tout le monde. La fréquentation du site est variée: il y a aussi des collégiens, des visiteurs, des citoyens tout à fait ordinaires. C'est très enrichissant!»

L'idée est d'expérimenter un service à la demande, «du porte-à-porte, un peu comme un taxi mais en mode collectif», illustre le professeur. Les réactions du public seront sous la loupe, notamment face aux trajets changeants de ce petit bus qui variera son parcours en fonction de la demande. On peut imaginer que ce type de véhicules pourra être utile pour du transport sur mesure en heure creuse (plutôt que de mobiliser un

«Si cela fonctionne

avec ces usagers pouvant présenter une anxiété plus forte que la norme, cela marchera avec tout le monde»

#### Dimitri Konstantas

Directeur de l'Institut des sciences de l'information de l'UNIGE

gros bus roulant presque à vide) ou dans des quartiers d'habitat dilué, difficiles à desservir avec les transports en commun usuels. Lancée en 2018, l'étude AVENUE se poursuit deux ans encore avec des expériences analogues prévues à Luxembourg, Lyon, Oslo ou Copenhague.

La desserte automatisée s'ajoutera à celle des bus normaux des TPG. Il n'est pas prévu de les supprimer, assure la régie.