



Les frères Turrettini ont lancé les grandes **donations** avec le bois de la Bâtie  
**Genève, page 7**

Comment peuvent s'expliquer les divers **incidents** graves du 1<sup>er</sup> Août  
**Genève, page 5**

**Locarno** fête 50 ans de films projetés sur la Piazza Grande  
**Événement, pp. 2 et 3**

# Tribune de Genève

Le Romand **Christophe Dubi** est directeur exécutif des Jeux au Comité international olympique. Il revient sur l'édition actuelle, jugée hors du commun. Entretien.

**Page 9**

FLORIAN CELLA

Le média genevois. Depuis 1879 | [www.tdg.ch](http://www.tdg.ch) | LENA — LEADING EUROPEAN – NEWSPAPER ALLIANCE

# Les TPG testent le minibus du futur

Un nouveau véhicule permet l'expérimentation du transport à la demande.

L'engin arbore les couleurs des Transports publics genevois (TPG), mais sa taille et son allure diffèrent des autres véhicules utilisés sur l'ensemble du réseau. Normal, ce minibus électrique autonome, en cours de tests sur le vaste domaine de

Belle-Idée, préfigure une nouvelle mobilité. Celle de demain. Le bus fonctionne grâce à une application et gère ses itinéraires en fonction des requêtes qu'il reçoit des usagers. L'initiative s'inscrit dans le cadre d'une recherche européenne

coordonnée par l'Université de Genève en partenariat avec les villes de Lyon, de Luxembourg et de Copenhague. Ce projet est doté d'un budget de 22 millions de francs. Son développement n'est pas sans bugs mais s'avère très prometteur au re-

gard des politiques urbaines qui envisagent de limiter l'accès des voitures privées à l'hypercentre des cités. Notre reporter a pris place à bord de ce minibus d'un genre nouveau. Impressions et explications. **Page 6**

# OSS 117 repart en mission



**Cinéma** Jean Dujardin renfile le costume d'Hubert Bonisseur de La Bath, qu'il avait posé de retour de Rio en 2009. OSS 117 reprend du service en Afrique. Les temps ont changé et le réalisateur aussi. Pour ce nouveau film, Nicolas Bedos s'est glissé derrière la caméra et évoque son plaisir à revisiter l'univers de la «Françafrique». Entretien. **Page 17** PATHE

## L'éditorial

### Place au cinéma



François Barras  
Journaliste

On se souvient de cet homme sur la Piazza Grande, équipé comme pour un trek en jungle tropicale, bien décidé à affronter l'orage que la météo tessinoise annonçait dès les premières minutes de «Voyage au bout de l'enfer». Autour de lui, des dizaines de cinéphiles restaient ainsi stoïques sur leur siège, rendant par leur dégaîne tout en ciré un involontaire hommage aux héros ordinaires du film sur le Vietnam de Michael Cimino. On se rappelle aussi de cet instant irréel, quand Diego démarrait sa cavalcade vers le but anglais en quart de finale de la Coupe du monde. Nous étions en 2019, l'écran géant du Festival de Locarno présentait le documentaire «Diego Maradona», mais, à revivre cette minute magique du plus beau goal de l'histoire, les 8000 spectateurs de la Piazza rejoignaient comme par magie les 120'000 âmes du Stade Azteca de Mexico trente-trois ans plus tôt. Là encore, Locarno vibrat d'une seule et même émotion et transformait l'expérience de cinéma en communion organique. On pourrait continuer la liste des beaux moments. Raconter aussi des ratages douloureux, ergoter sur la technique, quand le son flotte au vent et que l'écran bouge. Râler sur les interminables mignonnies d'avant-film, tout en dents blanches et en tapis rouge, qui font aussi le charme latin de Locarno. Mais en définitive, à la veille d'y revenir après une année morte, on se réjouit simplement de retrouver cette Piazza et toute sa démesure, outil géant que le festival, il y a cinquante ans, a osé ériger à la gloire du cinéma autant qu'à sa propre promotion. Comment dit-on «pari gagné» en italien? **Pages 2 et 3**

## Polémique La campagne s'en sort mieux que la ville

Les récentes déclarations de Marco Chiesa, le président de l'UDC, ont avivé le clivage ville-campagne qui a pu apparaître lors de certaines votations. Notre enquête revient sur la question en regardant les vingt dernières années afin de savoir, données à l'appui, qui parvient le plus souvent à imposer sa loi à l'autre. **Page 11**

## Athlétisme suisse Ces Jeux sont ceux des femmes

Elles sont plus nombreuses à participer que les hommes et elles gagnent aussi plus de médailles. Plusieurs facteurs contribuent à expliquer cet écart. Mais pour la sprinteuse Mujinga Kambundji, il s'est aussi installé une dynamique et un investissement qui stimulent les athlètes. Cela se traduit par des records et des résultats. **Page 10**



PUBLICITÉ

TELEMENT BON QU'ON INVENTE DES FÊTES.

Entrecôte de bœuf frais faux-filet Resto, env. 1.2 kg de Suisse/Allemagne/Autriche

**26.90** kg 35.40

**ALIGRO**

Offre valable jusqu'au samedi 7 août 2021  
Genève, Chavannes-Renens, Sion, Matran





## Bus autonome à Belle-Idée La mobilité du futur se teste à l'hôpital



La nouvelle navette autonome est expérimentée dans le domaine de Belle-Idée. LUCIEN FORTUNAT



**Marc Moulin**

## Dans le cadre d'une recherche européenne, les TPG expérimentent un service de transport à la demande automatisé.

Ovoïde et silencieux, orange et blanc, le minibus se fraie un chemin parmi les arbres centenaires du domaine de Belle-Idée, sans qu'aucun de ses occupants - qui devisent entre eux dans l'habitacle - ne semble piloter l'engin. Si une clinique psychiatrique a un riche potentiel de scènes incongrues, celle-ci pourrait devenir bientôt ordinaire. C'est en effet la mobilité du futur que les TPG - avec une quinzaine de partenaires - ébauchent et expérimentent sur le site hospitalier chénois.

Un minibus autonome? Du déjà-vu, penserez-vous. Mais on ne trouvera pas ailleurs d'ambition égale à ce qui se trame sur ce campus hospitalier genevois d'une trentaine de bâtiments disséminés sur 38 hectares. Si les lignes fixes de bus autonome essaient, les trois navettes Navya basées à Belle-Idée sont les seules à réinventer constamment leurs trajets au gré de la demande des usagers. Le logiciel qui les gère calcule l'itinéraire le plus rationnel en regroupant les requêtes.

### Une recherche continentale

Ces usagers sont pour l'heure des invités (dont de nombreux représentants d'opérateurs ou entreprises étrangères), mais ce périmètre est appelé à s'étendre. «Nous voulons accueillir absolument tout le

monde», assure Melisa Fazlic, coordinatrice innovation et exploitation. Patients, soignantes, visiteurs ou collégiennes de l'établissement voisin de Candolle auront progressivement accès au service.

L'expérience genevoise, qui se peaufine depuis l'an dernier, se distingue ainsi des essais qui ont pu avoir lieu ailleurs, que ce soit à Sion - pionnier helvétique - ou au début de cette année à Meyrin. Elle s'inscrit dans une recherche européenne, dotée d'un budget de 22 millions d'euros et coordonnée par l'Université de Genève. Les trois autres villes participantes (Lyon, Luxembourg et Copenhague) se cantonnent à des trajets fixes.

### Écueils en chemin

Rendez-vous est pris à la clinique pour expérimenter le dispositif, à l'invitation des TPG. Testons une requête, transmise grâce une application sur téléphone portable (on peut aussi le faire à bord, sur un écran). Du parking proche de l'entrée, on veut gagner les admissions de la clinique - où nul n'aura l'idée de nous hospitaliser, disons-le d'emblée. En revanche, le minibus nous fait un blocage, non pas psychologique, mais informatique. Le développeur qui a conçu la plateforme - le lausannois Bestmile - vient de faire faillite et il faut vite lui trouver un remplaçant.

### Des arrêts un peu abrupts aux stops

Le «bug» ne s'éternise pas. On finit par démarrer, dûment assis et attaché. Le véhicule a bien appris sa théorie pour le permis. Il respecte les stops (parfois un peu abruptement), s'adapte aux étroites allées du lieu, s'ajuste au trafic alentour, qu'il sait re-

pérer. Un trafic certes restreint à Belle-Idée, mais le domaine est tout de même sillonné par nombre de véhicules d'employés, de service et de visiteurs, ainsi que par des bus réguliers des TPG.

Par rapport à ces derniers, qui marquent cinq arrêts, la navette-robot assure à 18 km/h une desserte bien plus fine. Les responsables du projet ont défini 75 haltes virtuelles - sans marquage ni poteau - où l'engin est susceptible d'embarquer ou débarquer du monde. De quoi couvrir 99% du périmètre expérimental.

Cap sur le laboratoire, puis sur le garage, où le minibus est capable de se ranger tout seul, se glissant sans faille entre ses deux congénères. Pour faire le plein d'électricité, il faut encore une intervention humaine, mais la recharge automatisée de la batterie pourrait être la musique d'un proche avenir. En chemin, on a toutefois rencontré un nouvel écueil: une moto - munie du sigle L trahissant un novice - est parquée hors case. Absent de la cartographie mémorisée dans le système, cet obstacle bloque le véhicule autonome, dont Melisa Fazlic doit reprendre le contrôle à la main. Ce n'est pas un souci pour celle qui a déjà piloté des trams ou bus bien plus encombrants.

### L'économie du futur

La discrétion du véhicule de onze sièges constitue un atout pour un service sur mesure, porte à porte, qui estompe les contraintes spatiales et temporelles du transport public classique. «Avec le changement climatique, de nombreuses villes réduisent les stationnements et restreignent l'accès au centre des véhicules privés, ce qui incite les entreprises de transports publics





à chercher d'autres solutions pour assurer la mobilité de la population, explique Jeroen Beukers, expert en véhicules autonomes des TPG. Un service à la demande peut être une solution en ville, mais aussi à la campagne, où il n'est pas forcément rationnel de faire rouler de gros bus parfois sous-occupés (*lire ci-dessous*).»

### Une parade pour assurer un service sur mesure

Dans un secteur où la main-

d'œuvre engloutit deux tiers des coûts de fonctionnement, le bus autonome constitue une parade pour assurer un tel service sur mesure. On multiplie les véhicules sans en faire autant avec les salaires, puisqu'un conducteur traditionnel pourra se muer en superviseur d'une flotte de minibus, quitte à en reprendre la main à distance en cas de souci.

### Énormes possibilités

Pour des raisons légales, les Navya de Belle-Idée ont aujourd'hui toujours à bord du personnel

d'accueil. Mais on peut imaginer à l'avenir n'en dépêcher que pour répondre à des besoins spécifiques, comme ceux d'une personne à mobilité réduite. On pourra aussi éviter de rouler à vide, n'envoyer un bus que si la demande est présente et ajuster sa capacité en fonction. On compte rendre le système plus intelligent. Vous devez consulter votre médecin? Entrez son nom, le système saura le localiser et vous acheminer. Et Jeroen Beukers de conclure: «Les possibilités futures sont énormes!»

## Application prochaine en campagne

● L'État le révélait en juin à la «Tribune de Genève»: un service à la demande devrait être pratiqué dès décembre sur deux lignes rurales, en dehors des heures de pointe. Connectant la gare de La Plaine à plusieurs villages de la Rive gauche (Viry, Soral, Laconnex, Cartigny, Sézegnin, Avusy, Avully), les bus 76 et 77 devraient se mouvoir en cours de journée et en soirée en fonction des commandes passées sur l'application TPG. Le logiciel rodé à Belle-Idée devrait être ainsi d'un grand secours pour gérer de façon économique - sans nécessiter un opérateur téléphonique ou de planification - cette résurrection des défunts Flexibus. Le système sera capable d'adresser une feuille de route aux

chauffeurs. Le concept pourrait se généraliser dès 2025 dans les campagnes, anticipe l'Office cantonal des transports. En revanche, il n'est pour l'heure pas question d'utiliser des véhicules autonomes pour cette tâche. Le calculateur d'itinéraires peut d'ailleurs être découplé de cette technologie, qui est en pleine maturation mais n'est pas au bout du chemin. «Le modèle Navya a une vitesse maximale de 25 km/h, insuffisante pour parcourir des zones rurales, où on doit pouvoir atteindre les 60 ou 80 km/h, explique Jeroen Beukers. Les constructeurs produisent certes des voitures autonomes plus rapides, mais elles sont vite perdues si elles ne se trouvent pas sur des trajectoires rectilignes comme

celle d'une autoroute.» Un futur recours à des transports publics routiers automatisés est tout sauf écarté. Mais cette perspective implique de nombreux et épineux chantiers, notamment dans le domaine légal. Quid de la gestion des données? Des responsabilités en cas d'accident? Enfin, si les véhicules robots savent repérer des obstacles, ils ne sont pas encore mesurés en identifiant la nature et sont donc empruntés pour prendre les décisions qui en découlent. L'aventure continue. Celle de l'expérience menée à Belle-Idée pourrait d'ailleurs perdurer au-delà du projet européen Avenue, qui s'achèvera l'an prochain, en s'intégrant à d'autres recherches. **MMO**