Des navettes «autonomes» sous surveillance

Photos: Laurent Misbach

Une des deux navettes autonomes de Sion: *elle n'est pas aussi autonome que son nom le laisse penser.*

Actuellement à l'essai à Sion, les navettes autonomes de CarPostal ne sont pas vraiment autonomes. L'Office fédéral des routes a en effet exigé la présence à bord d'un «conducteur de sécurité». Celui-ci est parfois appelé à diriger manuellement la navette, avec une télécommande!

Dévoilées le 17 décembre 2015 sur un petit parcours fermé au public sur la place de la Planta à Sion, les deux navettes autonomes de CarPostal circulent depuis le 23 juin à travers différentes zones piétonnes de la vieille-ville de Sion ainsi que sur deux tronçons où elles se mêlent aux autres usagers de la route, cyclistes, automobilistes et autres chauffeurs de bus. Il s'agit d'un projet pilote mené dans le cadre du Mobility Lab Sion-Valais. Ce «laboratoire de la mobilité» réunit cinq partenaires: La Poste Suisse et sa filiale CarPostal, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et son Centre de transport, la Haute école spécialisée Valais-Wallis, le canton du Valais et la Ville de Sion.

Ces navettes autonomes 100 % électriques sont construites par Navya, une entreprise française spécialisée dans la conception de véhicules autonomes électriques. Après avoir été soumises pendant plusieurs mois sur le site des casernes de Sion, elles ont reçu le feu vert des autorités pour transporter des passagers dans le centre-ville de Sion dès le 23 juin.

Des autorisations spéciales

Les dispositions légales régissant l'utilisation de véhicules autonomes sur la voie publique n'existant pas encore, cet essai pilote sédunois a nécessité des autorisations spéciales. CarPostal les a reçues de la Confédération et du canton du Valais pour un essai qui se déroulera jusqu'au mois d'octobre 2017. «Toutes les entreprises et institutions impliquées dans ce projet accordent une importance primordiale à la sécurité des voyageurs et des usagers de la route», a expliqué Daniel Landolf, le directeur de CarPostal.

Une première autorisation a été délivrée par l'Office fédéral des routes (Ofrou) et le Service des routes du canton du Valais pour les aspects techniques du véhicule et le volet juridique au niveau de la circulation routière et du transport des passagers. A cet effet, les deux navettes ont subi plusieurs modifications. En plus de celles énoncées dans l'encadré ci-contre, intitulé «Ce qui a changé» et publié sur la page de droite, elles ont notamment été dotées d'une climatisation. «Celle-ci a nécessité le montage d'une deuxième batterie de 16,5 kWh», a précisé Alain Gretz, le directeur de la filiale de Sion de CarPostal.

Un «conducteur de sécurité» à bord

Le montage de deux essuie-glaces – un pour chaque vitre frontale étant donné que la navette est symétrique et que, avec ses quatre roues directrices, elle peut se mouvoir aussi bien dans un sens que dans un autre – a été exigé afin que le «conducteur de sécurité», toujours à bord de la navette, «ne quitte pas la route des yeux». Du coup, ces navettes autonomes n'ont pour l'instant d'autonome que le nom. Dans son communiqué de presse, CarPostal précise que le «conducteur de sécurité est responsable de la surveillance, du bon fonctionnement des navettes et de la sécurité des voyageurs».

Ce «conducteur de sécurité» peut également effectuer des arrêts d'urgence en actionnant l'un des deux boutons prévus à cet effet à l'intérieur de la navette. Le «conducteur de sécurité» peut également conduire la navette

A terme, il s'agit de se passer des chauffeurs

Combien coûte ce projet pilote? Daniel Landolf, le directeur de CarPostal, s'est borné à relever que le prix d'une seule navette s'élevait à environ 250 000 francs en précisant que «CarPostal veut en apprendre davantage sur cette technologie innovante et sur les opportunités qu'elle offre». Il a également relevé «qu'il ne s'agit en aucun cas de supplanter les chauffeurs car les navettes autonomes viennent compléter l'offre traditionnelle des lignes régulières». Du côté d'Henri Coron (photo ci-contre), en charge du développement commercial des navettes Navya, le son de cloche est différent. Lors de la récente mise en service de six navettes autonomes Navya sur le site de la centrale nucléaire de Civaux en France, l'avantage financier de se passer de six chauffeurs, voire davantage si l'on tient compte des horaires d'utilisation, a clairement été mis en avant. A terme, il s'agit bien de faire des économies sur les salaires des chauffeurs, sans compter que de tels véhicules peuvent être disponibles 24 heures sur 24. (lm)

34-35_FR_Autonome_Postautos_Sion.indd 34 19.08.16 15:18

Ce qui a changé

Depuis leur présentation en décembre (photo ci-contre), les navettes autonomes de CarPostal ont dû se plier aux directives de l'Office fédéral des routes qui a exigé, à l'extérieur, un autocollant 20 km/h, un triangle de sécurité et deux essuie-glaces. A l'intérieur, il a exigé la pose de l'autocollant «Prière de ne pas parler avec le personnel d'accompagnement durant la course» (ci-dessous). Juridiquement, le personnel d'accompagnement a ici le statut de conducteur. (lm)

Bitte während der Fahrt nicht mit dem Begleitpersonal sprechen.

Prière de ne pas parler avec le personnel d'accompagnement durant la course.

La rampe d'accès: *celle-ci est encore manuelle. Elle pourrait être électrique à l'avenir.*

manuellement à l'aide d'une télécommande similaire à celle d'un jeu vidéo.

Où est le progrès?

Lors de la course d'essai que nous avons effectuée en compagnie d'Henri Coron, vice-président commercial de Navya, le «conducteur de sécurité» a dû passer plus d'une fois du mode de conduite autonome au mode manuel. Cela alors que nous nous trouvions sur le parcours agréé, à savoir une boucle de 1,5 km au centre de Sion. La première fois, c'était une Audi, mal garée à la rue du Grand-Pont, qui avait été identifiée par les capteurs de la navette. Cette identification ne s'est pas seulement traduite par un violent freinage mais a également incité notre «conducteur de sécurité» à passer en mode manuel. «Le contournement d'obstacles est encore perfectible», s'est excusé Henri Coron.

La climatisation est elle aussi perfectible. Elle s'est avérée inefficace lors de notre essai, effectué il est vrai par une température de 33 degrés, et nous a fait regretter les wagons ouverts du train touristique «Le petit Sédunois» qui circule sur un parcours similaire. Où est le progrès? Etant donné que le «conducteur de sécurité» est en outre surveillé à distance par un opérateur qui le suit sur un écran, on ne voit pas l'avantage que de telles navettes présentent sur «Le petit Sédunois» ou les minibus électriques de Zermatt. *(Laurent Missbauer)*

«Excusez-moi, je ne suis pas un bon chauffeur»

Les navettes électriques de CarPostal peuvent transporter 11 passagers assis en plus du «conducteur de sécurité», ci-contre Ramon Müller avec la télécommande lui permettant de conduire en mode manuel. Si elles transportent un fauteuil roulant – qui peut accéder à la navette après avoir déployé manuellement des rampes d'accès –, le nombre de passagers est réduit à sept. Il est interdit de voyager debout et la vitesse des navettes a été limitée à 20 km/h à Sion alors que ces navettes peuvent atteindre une vitesse de pointe de 45 km/h. L'obligation de s'asseoir n'est pas exagérée. Nous avons pu le vérifier lors de notre essai. Un caméraman de télévision nous est en effet violemment tombé dessus, heureusement sans gravité, lors d'un freinage provoqué par le «conducteur de sécurité». Celui-ci a eu beau dire «Excusez-moi, je ne suis pas un bon chauffeur», les risques de chutes et de blessures sont bel et bien réels si l'on voyage debout. (lm)

Commentaire

Disons-le d'emblée, les navettes soi-disant autonomes de Sion n'ont pas d'avenir sur route ouverte. La question de la responsabilité en cas d'accident implique en effet la présence à bord d'un «conducteur de sécurité». Celui-ci est par ailleurs «surveillé» depuis une centrale par une personne bien réelle. Il s'agit donc de verser deux salaires. Or une navette autonome, qui coûte beaucoup plus cher qu'un véhicule normal d'une capacité similaire, n'a de l'avenir que si ses exploitants peuvent économiser le salaire du chauffeur. Cela est loin d'être le cas à Sion. Alors pourquoi donc les initiateurs de ce projet pilote se sont-ils lancés dans la mise en service de ces deux navettes électriques soi-disant autonomes? Essentiellement pour des questions d'image. Non sans un certain succès tant l'écho médiatique suscité par le lancement de ces navettes a été important. A y regarder de plus près, ce projet n'a cependant pas d'avenir sur routes ouvertes. Il peut éventuellement être intéressant sur des sites privés tels que les aéroports mais, ici aussi, les métros sans conducteur tels que le Skymetro du terminal E de l'aéroport de Zurich ou le M2 de Lausanne sont nettement moins problématiques. A méditer! (Laurent Missbauer)

34-35_FR_Autonome_Postautos_Sion.indd 35 19.08.16 15:19