

Mobilité intelligente en Suisse : vue d'ensemble des projets pilotes achevés

- État au 18.06.2026

Organisation	Lieu	Type de véhicule	Durée	Remarques
Swisscom SA	Zurich	Voiture de tourisme	Du 24.04.2015 au 31.12.2015	Durée effective de l'expérimentation : env. 14 jours
La Poste SA	BE / SO	Robot de livraison	Du 17.08.2016 au 31.12.2016	Premiers robots de livraison en Suisse
La Poste SA	Suisse	Robot de livraison	Du 12.05.2017 au 31.12.2018	Autorisation de tester des robots de livraison dans toute la Suisse
CarPostal SA	Sion	Navette	Du 20.06.2016 au 31.12.2017	Sion 1.0 : deux navettes en circulation sur la voie publique à Sion
Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH)	Neuhausen am Rheinfall	Navette	Du 02.02.2018 au 31.01.2020	Deux navettes en circulation sur la voie publique à Neuhausen am Rheinfall. Depuis février 2019, une navette roule en mode bidirectionnel sur un parcours avec une déclivité de 15 %.
Chemins de fer fédéraux (CFF)	Zoug	Navette	Du 14.12.2018 au 31.12.2019	Une navette en circulation sur la voie publique à Zoug, principalement dans une zone limitée à 50 km/h
Transports publics fribourgeois (tpf)	Marly	Navette	Du 21.09.2017 au 31.03.2020	Deux navettes en circulation sur la voie publique à Fribourg-Marly
CarPostal SA	Sion	Navette	Du 03.10.2017 au 31.12.2020	Sion 2.0 : deux navettes en circulation sur la voie publique à Sion. Desserte de la gare de Sion.
Transports publics genevois (tpg)	Meyrin	Navette	Du 01.06.2018 au 31.01.2021	Deux navettes en circulation sur la voie publique à Genève-Meyrin
BERNMOBIL	Berne	Navette	Du 19.06.2019 au 31.12.2021	Deux navettes circulant sur la voie publique à Berne / Service à la demande / Parcours avec une déclivité de 15 % et avec des pavés
CarPostal SA	Sion-Uvrier	Navette	Du 15.01.2021 au 29.10.2021	Deux navettes circulant sur la voie publique dans le quartier d'habitation périurbain d'Uvrier (commune de Sion) / Service à la demande permettant de relier la zone d'habitation, la gare, l'école, l'hôtel pour séminaires et le centre commercial.
Transports publics fribourgeois (tpf)	Marly	Navette	Du 24.04.2020 au 31.12.2021	Marly 2.0 : deux navettes en circulation sur la voie publique à Fribourg-Marly. Fréquence accrue aux heures de pointe / Recours à des simulations à titre complémentaire / Analyse des parallélismes avec les trains automatisés.
CarPostal SA	Saas Fee	Robot à bagages	Du 01.12.2021 au 31.10.2022	Un robot transporte les bagages (max. 100 kg) des vacanciers entre la gare et leur logement de vacances en mode « follow-me ». Les courses s'effectuent sur la voie publique à circulation réduite (uniquement véhicules électriques roulant à 20 km/h au maximum). 1 ^{re} phase : présence d'une personne physique aux côtés du robot pour assurer la sécurité ; 2 ^e phase : pilotage à distance du robot par un

				téléopérateur durant la course retour ; 3 ^e phase : conduite automatisée du robot sur la course retour avec télésurveillance.
Transports publics genevois (tpg)	Thônex	Navette	Du 03.06.2020 au 30.11.2023	Trois navettes circulant sur la voie semi-publique d'un site hospitalier / Service à la demande / Aucun horaire ni arrêt fixe et choix de l'itinéraire en fonction des besoins des clients
LOXO AG	Ebikon	Véhicule de livraison	Du 21.12.2022 au 30.09.2023	Le véhicule de livraison LOXO ALPHA (construit en Suisse) achemine des marchandises du fournisseur jusqu'au client ayant passé commande (<i>hub-to-hub</i>). Les courses s'effectuent sur la voie publique à circulation réduite (50 km/h au max.). / 1 ^{re} phase : le véhicule est piloté à distance en présence d'une personne physique pour assurer la sécurité. 2 ^e phase : la personne assurant la sécurité n'est plus présente ; sur une première partie du tronçon, conduite automatisée du véhicule avec télésurveillance. 3 ^e phase : conduite automatisée du véhicule sur la totalité du tronçon avec télésurveillance. / La vitesse maximale autorisée du véhicule est de 30 km/h.
Swiss Transit Lab (STL) Schaffhouse	Schaffhouse	Bus bi-mode	Du 03.02.2023 au 28.02.2025	Un bus électrique Toyota Proace de la catégorie M1 disposant d'une réception par type européenne et transformé pour un fonctionnement bi-mode transporte des personnes sur une ligne TP sur la voie publique (50 km/h au max.). / Conduite automatisée (30 km/h au max.), possibilité d'intervention en tout temps de l'opérateur de sécurité. Possibilité d'utiliser le mode de conduite conventionnel du véhicule. / L'exploitation pilote est autorisée 24 h sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Aucune restriction, par ex. en raison de la neige ou de fortes pluies.

Mobilité intelligente en Suisse : vue d'ensemble des projets pilotes en cours

- État au 18.06.2026

Organisation	Lieu	Type de véhicule	Durée	Remarques
LOXO AG	Berne	Véhicule de livraison bi-mode	Du 02.09.2024 au 31.10.2026	Le « LOXO BUZZ Cargo » (un véhicule VW ID.BUZZ autonome disposant d'une réception par type européenne et transformé pour un fonctionnement bi-mode) transporte des marchandises du hub de l'entreprise de transport PLANZER vers 14 points de transfert en ville de Berne. Les marchandises y sont ensuite chargées sur des petits

				véhicules électriques avant d'être livrées aux clients finaux. Le véhicule roule sur la voie publique sur un tronçon de 67 km où circule en partie un trafic mixte important et complexe (max. 50 km/h) / Phase 1a : le véhicule est surveillé par un conducteur de sécurité assis sur le siège conducteur. Phase 1b : un opérateur se charge en premier lieu de la surveillance tandis que le conducteur de sécurité reste sur le siège conducteur afin d'intervenir en cas de nécessité. Phase 2 : l'opérateur se charge de toute la surveillance, le conducteur de sécurité prend place sur le siège passager afin d'intervenir en cas de nécessité. Phase 3 : le véhicule circule de manière automatisée sur tout le tronçon, sans conducteur de sécurité à bord ; l'opérateur se charge de toute la surveillance. / La vitesse maximale autorisée du véhicule est de 60 km/h.
Technische Gesellschaft Arbon (TGA)	Arbon	Bus bi-mode	Du 29.07.2025 au 31.07.2028	Un autobus de l'entreprise Karsan a été transformé en véhicule bi-mode à conduite automatisée grâce à la technologie de la firme Adastec. Il bénéficie d'une réception par type européenne, pèse environ 11,5 t et mesure 8,3 m de long, 2,5 m de large et 3,3 m de haut. Il dispose de plus de 20 places assises et peut être utilisé par les personnes à mobilité réduite. Dans le cadre d'un essai pilote, le bus circule en trafic de ligne dans les rues étroites de la vieille ville d'Arbon ; les 9 arrêts desservis sont accessibles à tous. Le bus est autorisé à circuler de manière automatisée à 30 km/h au maximum. S'il est conduit manuellement, il peut rouler jusqu'à 80 km/h dans toute la Suisse. L'essai pilote est divisé en trois phases. Lors de la première phase, un opérateur humain, assis derrière le volant, surveille en permanence le bus automatisé. Une fois la preuve apportée que le projet aura suffisamment évolué et que la sécurité routière sera suffisante, l'essai pilote passera à la deuxième phase avec l'opérateur humain qui prendra désormais place sur le siège passager pour surveiller et gérer le bus à distance. Toutefois, l'opérateur aura encore accès à un dispositif d'arrêt d'urgence et pourra intervenir en cas de nécessité. Enfin, lors de la troisième phase, le bus circulera de manière autonome/automatisée : il ne sera surveillé et assisté par un opérateur

				humain qu'à distance. Une personne chargée de prendre en charge et d'informer les passagers se trouvera également à bord du véhicule.
Swiss Transit Lab (STL) en collaboration avec les cantons de Zurich et d'Argovie ainsi que les CFF	Vallée de la Furt (cantons de Zurich et d'Argovie)	Flotte de robots-taxis	Du 05.11.2025 au 30.11.2029	Au début, deux voitures de tourisme (Nissan Ariya) bénéficiant d'une réception par type européenne et transformées en robots-taxis bi-mode à conduite automatisée grâce à la technologie de la société « WeRide » seront utilisées. Au cours de l'expérimentation, deux autres véhicules d'essai identiques viendront s'y ajouter, si bien qu'une petite flotte de quatre véhicules sera exploitée dans la vallée de la Furt. Le projet pilote est autorisé pour une période de 48 mois. Les robots-taxis automatisés, qui offriront toutes les garanties de sécurité, circuleront sur un parcours de 221 km au total dans la zone périurbaine de la vallée de la Furt et desserviront quelque 460 arrêts répartis sur 9 communes des cantons de Zurich et d'Argovie. Les robots-taxis seront autorisés à circuler de manière automatisée à 80 km/h au maximum. S'ils sont conduits manuellement, ils pourront rouler jusqu'à 60 km/h par temps sec et 45 km/h par temps de pluie dans les conditions d'utilisation autorisées. Le projet pilote comprend quatre phases : lors de la 1^{re} phase, un opérateur de sécurité se tiendra en permanence derrière le volant et surveillera le robot-taxi circulant de manière automatisée. À l'issue de cette phase, il faudra apporter la preuve que les véhicules d'essai sont capables d'assumer la tâche de conduite dynamique (DDT) sans l'aide d'un humain. Lors de la 2^e phase, une fois qu'il aura été démontré que ces véhicules sont prêts à circuler de manière suffisamment sûre, chacun d'eux sera surveillé et pris en charge en permanence par un opérateur exclusivement à distance (1 opérateur par véhicule). Lors de la 3^e phase, une fois que la preuve de la maturité technologique et de la sécurité routière aura été fournie, les quatre véhicules d'essai seront surveillés et pris en charge par deux opérateurs (2 opérateurs pour 4 véhicules). L'organisation responsable du projet pilote devra être adaptée aux conditions d'exploitation. Enfin, lors de la 4^e phase, une prise en charge avec 2 opérateurs pour x véhicules est prévue, étant entendu qu'un opérateur pourra s'occuper de quatre véhicules d'essai au maximum. L'organisation responsable du projet pilote devra également être adaptée en conséquence. À partir de la 2^e phase, des

				passagers pourront monter dans les robots-taxis et utiliser les services à la demande. Dès lors, l'opérateur s'occupera des passagers si nécessaire. Dans le cas où un véhicule d'essai se retrouve bloqué, un opérateur à distance pourra le dégager de la chaussée (à une vitesse max. de 5 km/h) et le faire s'arrêter à un endroit sûr en empruntant le chemin le plus court.
Swiss Post Move AG	Suisse orientale (cantons de Saint-Gall, d'Appenzell Rhodes-Intérieures et d'Appenzell Rhodes-Extérieures)	Flotte de robots-taxis	Du 28.05.2026 au 30.06.2029	Au début, 5 robots-taxis Apollo RT6 (voitures de tourisme) bénéficiant chacun d'une réception par type et dotés d'une technologie d'automatisation développée par Baidu/Apollo seront utilisés. Au cours de l'expérimentation, 20 autres véhicules d'essai identiques (bénéficiant aussi chacun d'une réception par type) viendront s'y ajouter, si bien qu'une flotte de 25 véhicules sera exploitée en Suisse orientale. Le projet pilote est autorisé pour une période de 36 mois. Dans des conditions de sécurité garanties, les robots-taxis automatisés circuleront sur un parcours de 610 km au total en zone rurale et desserviront des arrêts prédéfinis répartis sur 16 communes des cantons de Saint-Gall, d'Appenzell Rhodes-Intérieures et d'Appenzell Rhodes-Extérieures. Les robots-taxis pourront circuler de manière automatisée à 80 km/h au maximum dans les conditions d'utilisation autorisées. S'ils sont conduits manuellement, ils pourront rouler sans aucune restriction à l'intérieur du territoire suisse dans le respect de la législation routière en vigueur. Le projet pilote comprend quatre phases : lors de la 1^{re} phase, un opérateur de sécurité se tiendra en permanence derrière le volant et surveillera le robot-taxi circulant de manière automatisée. À l'issue de cette phase, il faudra apporter la preuve que les véhicules d'essai sont capables d'assumer la tâche de conduite dynamique (DDT) sans l'aide d'un humain. Lors de la 2^e phase, une fois qu'il aura été démontré que ces véhicules sont prêts à circuler de manière suffisamment sûre, chacun d'eux sera surveillé et pris en charge en permanence et exclusivement à distance par un opérateur (1 opérateur par véhicule). Lors de la 3^e phase, une fois que la preuve de la maturité technologique et de la sécurité routière aura été fournie, les véhicules d'essai seront surveillés et pris en charge suivant un ratio 2 :4 (2 opérateurs pour

				4 véhicules). L'organisation responsable du projet pilote devra être adaptée aux conditions d'exploitation. Enfin, lors de la 4^e phase, une prise en charge avec x opérateurs pour x véhicules est prévue. L'organisation responsable du projet pilote devra également être adaptée en conséquence. À partir de la 2^e phase, non seulement des passagers pourront monter dans les robots-taxis et utiliser les services à la demande, mais un centre de contrôle assurera également la prise en charge des passagers si nécessaire. Si un véhicule d'essai se trouve bloqué, un opérateur à distance pourra le dégager de la chaussée en le déplaçant de 50 cm en 50 cm (à une vitesse maximale de 5 km/h) et en empruntant le chemin le plus court pour le conduire vers un lieu sûr.
--	--	--	--	---