

Communiqué de presse

Inédit en Europe: un véhicule de livraison transporte des marchandises à travers Berne en toute autonomie

Dietikon, le 20 mai 2026 Grâce à la Suisse, l'Europe franchit une nouvelle étape dans le transport automatisé de marchandises. Pour la première fois, un véhicule de livraison de niveau 4 (hautement automatisé) roule sur les routes publiques sans chauffeur ou chauffeuse derrière le volant, dans l'espace urbain et dans le cadre d'activités logistiques normales.

Dans le cadre du projet «Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO», le véhicule Mathilde est en service depuis l'automne 2024 et roule désormais de manière autonome dans la ville de Berne. La surveillance s'effectue à distance et se voit complétée par un passager ou une passagère de sécurité sur le siège avant comme plan de repli supplémentaire. C'est ainsi que commence en Europe la prochaine phase de développement de la logistique urbaine automatisée, c'est-à-dire le passage d'une exploitation pilote validée à une application évolutive dans le quotidien urbain.

L'avancée de l'Europe vers une mobilité hautement automatisée

«Dans d'autres régions du monde, comme aux États-Unis ou en Chine, la conduite autonome est présente depuis longtemps. De son côté, l'Europe suit délibérément une autre voie. Elle souhaite la réglementer, la valider et la sécuriser avant de la développer. Cela peut donner l'impression que l'Europe n'est pas encore prête. En réalité, cela pose les bases pour une utilisation sûre et durable des véhicules autonomes dans l'espace public», déclare Lara Amini, cofondatrice de LOXO. L'étape qui vient d'être franchie marque précisément le début de cette phase de développement. L'étape de développement actuelle repose sur l'approbation de l'Office fédéral des routes (OFROU), qui autorise l'exploitation autonome dans une zone d'utilisation définie, sous réserve de conditions claires.

«En matière de conduite automatisée, la Suisse adopte volontairement une approche progressive et axée sur la sécurité. Des projets pilotes tels que celui de LOXO et Planzer permettent d'acquérir de l'expérience dans des conditions réelles et, en même temps, de garantir des exigences claires en matière de sécurité, de fonctionnement et de surveillance. L'OFROU souhaite permettre l'innovation de manière responsable et en gardant en tête les avantages pour les transports, la population et l'économie», déclare Jürg Röthlisberger, directeur de l'OFROU.

Du projet pilote à la logistique urbaine intégrée

La particularité du projet ne réside pas seulement dans la technologie automobile, mais aussi dans son intégration au sein d'un système logistique urbain réel. Dans le cadre du concept «Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO», Mathilde sert de microhub mobile et relie le centre rail de Planzer, près de la gare de marchandises de Berne, à plusieurs points de transbordement de la zone urbaine à proximité du centre-ville. Pour cela, l'entreprise familiale mise sur des conteneurs interchangeables standardisés. Ceux-ci sont préchargés dans le centre rail, transportés de manière hautement automatisée par Mathilde et échangés efficacement aux points de transbordement définis à proximité du centre-ville. Les chauffeurs et chauffeuses s'occupent des conteneurs directement sur place et livrent les colis sur le dernier kilomètre avec leurs petits véhicules de livraison, dans le centre-ville. Le concept permet de regrouper les transports, de réduire les durées d'immobilisation et les émissions de CO₂, ainsi que de minimiser le trafic urbain de manière ciblée.

«Avec cette étape, nous montrons que les véhicules automatisés fonctionnent d'un point de vue technologique, mais qu'ils peuvent également être intégrés dans des processus logistiques réels. C'est précisément là que réside l'avancée décisive et le potentiel pour l'avenir de la mobilité urbaine des marchandises», déclare Nils Planzer, CEO et président du CA de Planzer.

Les progrès communs de Planzer et LOXO

Ce jalon est le résultat de l'étroite collaboration entre Planzer et LOXO. Planzer prend en charge le système logistique opérationnel et le cas d'application concret, tandis que LOXO fournit la base technologique pour la conduite automatisée.

LOXO est l'un des rares fournisseurs européens de technologies automobiles hautement automatisées et développe depuis toujours ses systèmes afin qu'ils soient conformes aux exigences réglementaires. Dès 2023, l'entreprise suisse a fait rouler un véhicule hautement automatisé sur les routes publiques.

«Le développement de la conduite autonome ne vient pas uniquement d'un plus grand nombre de véhicules, mais d'une performance système éprouvée et d'une architecture de sécurité robuste», explique Amin Amini, CEO de LOXO. Ces derniers mois, Planzer et LOXO ont dû prouver dans des conditions réelles que la technologie fonctionne de manière fiable, même en cas de conditions de circulation complexes et de conditions météorologiques changeantes. Le fait que plus personne n'ait à s'asseoir au volant est le résultat d'un contrôle continu des performances pendant l'exploitation.

La définition de l'étape suivante

L'objectif à long terme reste le fonctionnement sans chauffeur ni passager de sécurité dans le véhicule. Les préparatifs sont déjà en cours. Mathilde roule. L'Europe avance.

Vue d'ensemble des cinq modes de conduite automatisée

Niveau 1: assisté

Au niveau 1, les systèmes d'assistance accompagnent le guidage longitudinal ou transversal du véhicule, par exemple lors du freinage, de l'accélération ou de la direction. Toutefois, la responsabilité incombe entièrement à la personne au volant, qui doit surveiller le système en permanence.

Niveau 2: partiellement automatisé

Au niveau 2, le véhicule peut effectuer simultanément le guidage longitudinal et transversal. La personne au volant en reste cependant responsable, doit surveiller la circulation en permanence et se tenir prête à intervenir à tout moment.

Niveau 3: moyennement automatisé

Au niveau 3, le véhicule prend en charge toutes les tâches de conduite dans les domaines d'utilisation définis, par exemple sur les autoroutes. La personne au volant peut se consacrer temporairement à d'autres activités, mais doit toujours être prête à reprendre le contrôle sur demande.

Niveau 4: hautement automatisé

Au niveau 4, le véhicule roule de manière autonome dans une zone d'utilisation définie et maîtrise également des situations de circulation complexes. Une intervention humaine n'est pas absolument nécessaire, même en cas d'urgence, car le système est capable de rétablir lui-même un état de sécurité.

Niveau 5: entièrement automatisé

Au niveau 5, le véhicule prend en charge toutes les tâches de conduite de manière totalement autonome. Un chauffeur humain n'est plus nécessaire.

Pour en savoir plus sur le projet, rendez-vous sur <https://loxo.planzer-paket.ch>.

Pour les demandes des médias, merci de contacter:

Planzer Transports SA
Jan Pfenninger
Directeur Marketing & Communication
jpfenninger@planzer.ch
T 044 744 62 68

LOXO SA
Lara Amini
Co-fondatrice et CBO
pr@loxo.ch
T 079 328 30 20



À propos de Planzer

Fondée en 1936 au titre d'entreprise individuelle, Planzer est une société anonyme familiale depuis 1966. L'entreprise logistique originaire de la vallée de la Limmat emploie aujourd'hui plus de 6800 personnes, dont plus de 400 en apprentissage, et est présente sur 84 sites en Suisse et à l'étranger. La vaste gamme de services offre un large éventail de prestations et de solutions complètes qui vont bien au-delà de l'activité principale du transport national de colis de détail et de la logistique d'entrepôt. Depuis plusieurs années, Planzer ne s'adresse plus uniquement aux entreprises, mais également aux particuliers. Dans ces domaines d'activité, l'entreprise familiale arbore une image de marque rétro datant de l'époque de ses aînés. Par exemple avec «Planzer Colis», un service de colis pour les paquets jusqu'à 30 kg.

À propos de Mathilde

Mathilde Planzer, née Rehm, était l'épouse de Max Planzer, fondateur de Planzer Transports SA. Mathilde et Max se marient en 1934, posant ainsi la première pierre de l'entreprise actuelle. Mathilde a joué un rôle essentiel dans la création de l'entreprise. Elle aidait non seulement à la comptabilité, mais prenait aussi la route avec sa charrette ou sa camionnette, surtout pendant la Seconde Guerre mondiale, pour continuer à faire fonctionner l'activité. En 1938, à l'insu de son mari Max, elle passe le permis camions afin de ne plus avoir à livrer les marchandises avec son vélo et sa remorque. Mathilde était appréciée pour son énergie et son dynamisme, et les employés l'appelaient respectueusement la «mère de l'entreprise». Elle se souciait du bien-être de son personnel et s'engageait également pour les personnes dans le besoin.

À propos de LOXO

LOXO est une entreprise suisse spécialisée dans les technologies de conduite autonome et développe la conduite numérique logicielle pour les applications urbaines autonomes de niveau 4. Depuis 2021, LOXO fait partie des entreprises pionnières de la logistique autonome en Europe. Depuis plus de trois ans, elle exploite des véhicules autonomes sur les routes publiques de Suisse et d'Allemagne. En associant une IA avancée à une architecture logicielle évolutive, LOXO peut garantir des interventions autonomes sûres et efficaces dans des environnements urbains complexes. En collaboration avec des partenaires logistiques et industriels fiables, LOXO façonne l'avenir de la logistique autonome et de la mobilité durable en Europe.

Vous trouverez plus d'informations sur www.LOXO.ch.