

La nouvelle navette sans chauffeur qui gravit la pente de la gare TGV

REIMS, BEZANNES Essai concluant avec les premiers passagers de l'engin autonome ; le petit trajet de deux minutes s'effectue tout en souplesse.



Avec le journaliste de L'union, beaucoup de simples curieux parmi les premiers passagers de la navette, et non pas des voyageurs ayant effectivement besoin de prendre le train. Écrouard Lantier

À SAVOIR

• **La navette** autonome électrique reliant le terminus de la ligne B du tramway à la gare TGV de Bezannes fonctionnera, jusqu'au 30 juin, du lundi au samedi de 7 à 13 heures, puis de 15 à 20 heures.

• **Son accès** est gratuit. La capacité maximum est de 11 passagers à chaque fois (à bord se trouve toujours un accompagnateur). Ce véhicule est accessible aux personnes en fauteuil roulant.

• **Ce qui se passera** après le 30 juin dépendra des résultats de la phase d'expérimentation actuelle.

J'avais rédigé l'article annonçant la mise en service de la navette autonome ; il fallait ensuite aller constater sur place comment les choses se passent concrètement. Je n'étais pas le seul à avoir eu cette idée : hier après-midi à l'heure dite pour le début de l'ou-

verture de l'engin au service commercial, un petit groupe de gens se tenait déjà là : Jean-Michel et Annick, de Bezannes, Marie-Josée, de Reims, avec son petit-fils Clément, quelques autres encore... « J'avais vu ça dans L'union ce matin, confie Marie-Josée, alors on est venus tester. C'est une bonne idée pour les personnes âgées... » « Pas seulement elles, renchérit Annick, cette montée, en hiver ou sous la pluie, c'est mortel ! » La montée en question, c'est le fameux raidillon qui sépare le terminus de la ligne B du tramway du parvis de la gare TGV de Bezannes : guère plus de 200 mètres de long, mais une pente de 13 % que les malheureux voyageurs sont obligés de gravir à pied avec armes et bagages : faire monter le tramway tout en haut de la butte avait été jugé d'un coût exorbitant. La navette autonome qui entre en service commercial - à titre expérimental - cet après-midi-là est censée mettre un terme à cette galère.

Nous patientons donc devant l'en-

gin, qui fait penser à une grosse caisse à savon rouge sur roues, mais avec une esthétique soignée. La porte s'ouvre. « Désolé, avertit un technicien qui se trouve déjà à bord, nous faisons un aller-retour sans prendre personne. » Allons bon ! Nous apprendrons très vite qu'à chaque fois que l'on « ouvre une session de mobilité » (que l'engin est mis en service après un temps de coupure), il faut faire une « marche à blanc », histoire de vérifier que la navette est bien paramétrée.

ON APPUÏE SUR UN BOUTON, ET C'EST PARTI !

Après ce trajet de contrôle, qui n'a pas pris 5 minutes, je peux monter à bord. Comme on me l'avait annoncé, on ne trouve dans l'habitacle ni tableau de bord ni volant. Six sièges s'offrent aux passagers, en tout on peut tenir à douze. Mais ces passagers ne sont pas livrés à eux-mêmes : il y aura toujours un accompagnateur à bord, « la main sur le bouton stop, au cas où ». Et comme nous sommes quand même au tout

début de l'expérimentation, nous avons même droit à deux accompagnateurs ! L'un d'eux, Christophe, va juste appuyer sur un bouton jaune pour déclencher la mise en branle du véhicule. Celui-ci se déplace ensuite tout seul, sur l'itinéraire qui lui est imparti.

Le court trajet (de l'ordre de deux minutes) se passe tout en douceur : pas d'à-coups jusqu'au terminus. C'est l'occasion de poser des questions : « Et en cas de verglas, qu'est-ce qui se passe ? » demande Annick. « On

ne monte pas ! » répond Christophe, mais le bus ne montera pas non plus... » « Et quelle est votre autonomie ? » s'enquiert votre serviteur (rappelons qu'il s'agit d'un véhicule électrique). « Normalement 8 heures, mais comme ici on a une forte pente, ça sera sûrement moins. »

Pas le temps d'en dire beaucoup plus : le voyage s'achève déjà. Essai concluant. Ceux qui veulent en faire l'expérience à leur tour ont jusqu'au 30 juin pour cela. ■

ANTOINE PARDESSUS

COMMENTAIRE

Où est l'intérêt ?

Cette navette se veut certes innovante, mais il y a une question qui nous tarabuste quand même : on pensait que l'intérêt d'être un véhicule "autonome" c'était d'économiser un poste de chauffeur (si tant est qu'il soit souhaitable de faire disparaître ces emplois). Or la navette nécessite la présence d'un accompagnateur ! Où est le gain dans ces conditions ? Les réponses que l'on nous a faites à cette question nous ont laissés sur notre faim... A.P.