



Rapport intermédiaire

A l'attention de l'OFROU

Version :
2.0

Date :
28.11.25

Bilan Septembre 2024-Septembre 2025

Auteur : Marc Gremaud



Préparé par :

LOXO AG
Freiburgstrasse 251
3018 Bern
Switzerland

Préparé pour :

Office fédérale des routes (OFROU)
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen
Switzerland

1 Généralités

1.1 Document

Document	Informations
Titre	Projet LOXOTIC à Berne Rapport intermédiaire
Bilan	Bilan Septembre 2024-Août 2025
Auteur	Marc Gremaud
Date	22.08.25

1.2 Abréviations

Abréviations	Définition
AV	Autonomous Vehicle
TOD	Target operational domain

2 Tables des matières

1	GÉNÉRALITÉS	2
1.1	DOCUMENT	2
1.2	ABRÉVIATIONS	2
2	TABLES DES MATIÈRES	3
3	ENTREPRISES ET PARTENAIRES DU PROJET	4
3.1	ENTREPRISE PORTEUSE DU PROJET	4
3.2	PARTENAIRE LOGISTIQUE D'IMPLÉMENTATION	4
3.3	PARTENAIRE TECHNIQUE D'IMPLÉMENTATION	4
3.4	SOCIÉTÉS PARTENAIRES	4
4	INTRODUCTION	5
4.1	LOXO.....	5
4.2	PROJET.....	7
4.3	PROJET PARALLÈLE	8
4.4	ETAPES DU PROJET	9
4.5	TOD (TARGET OPERATIONAL DOMAIN)	10
4.6	POINTS D'ÉCHANGES.....	11
4.7	LES OBJECTIFS	15
4.8	LOXO BUZZ	16
5	DÉPLOIEMENT.....	17
5.1	FORMATION DES OPÉRATEURS (SUPERVISEURS À DISTANCE ET SUPERVISEURS DE SÉCURITÉ)	17
5.2	EXPLOITATION.....	19
5.3	PLANNING DE PROJET	20
6	PROCHAINES ÉTAPES	20
6.1	PHASE 2	20
6.2	PHASE 3	20
7	CONCLUSION	21
8	COMMUNICATION AUTOUR DU PROJET	23
8.1	DÉMONSTRATIONS ET VISITES.....	23
8.2	FOIRE NATIONAL ET INTERNATIONAL	23
8.3	MÉDIA NATIONAL ET INTERNATIONAL	24
9	CONTACT	25

3 Entreprises et partenaires du projet

3.1 Entreprise porteuse du projet

Tab. 1 Porteur du projet

Raison sociale	LOXO AG
Adresse	Freiburgstrasse 251, 3018 Bern
Site web	https://loxo.ch

Tab. 2 Nom et coordonnées de l'interlocuteur principal

Nom, prénom	Amini, Amin
Fonction	CEO
Courriel	relations@loxo.ch

3.2 Partenaire logistique d'implémentation

Tab. 3 Partenaire logistique d'implémentation

Raison sociale	Planzer Transport AG
Adresse	Lerzenstrasse 14, 8953 Dietikon
Site web	https://www.planzer.ch/

Tab. 4 Nom et coordonnées de l'interlocuteur principal

Nom, prénom	Lindner, Björn
Fonction	Responsable département « Innovation »
Courriel	info@planzer.ch

3.3 Partenaire technique d'implémentation

Tab. 5 Partenaire technique d'implémentation

Raison sociale	SwissMoves
Adresse	Route de Lussy 17, 1690 Villaz-St-Pierre
Site web	https://swissmoves.ch/

3.4 Sociétés partenaires

Tab. 6 Sociétés partenaires

Raison sociale	SAAM
Adresse	Engenhaldenstrasse 39, 3030 Bern,
Site web	https://www.saam.swiss/de/

Tab. 7 Sociétés partenaires

Raison sociale	Sunrise Ltd.
Adresse	Thurgauerstrasse 101B, 8152 Glattpark (Opfikon)
Site web	https://www.schindler.ch

Tab. 8 Sociétés partenaires

Raison sociale	NOVIV AG
Adresse	Alte Steinhauserstrasse 1, 6330 Cham
Site web	https://www.noviv.ch/en.html

Tab. 9 Sociétés partenaires

Raison sociale	Bozzio AG
Adresse	Aarbergstrasse 5, 2560 Nidau
Site web	https://bozzio.ch/

4 Introduction

4.1 LOXO

LOXO AG est une entreprise suisse de premier plan spécialisée dans le développement et la fabrication de véhicules automatisés. Basée à Berne, l'entreprise est reconnue pour son expertise dans le domaine de la mobilité automatisé et son engagement envers l'innovation technologique et la sécurité.

Les véhicules automatisés de LOXO AG sont conçus pour offrir une solution de transport avancée, sûre et efficace. Ils intègrent des systèmes de pointe tels que la perception sensorielle, la planification de trajectoire et le contrôle en temps réel, permettant aux véhicules de fonctionner de manière automatisée, sans intervention humaine directe.

L'objectif principal de LOXO AG est de révolutionner le secteur du transport de marchandises en proposant des véhicules automatisés fiables et polyvalents.

2018-2020

- Une idée novatrice se concrétise lorsque la ville suisse de Fribourg effectue des essais avec des navettes autonomes. L'équipe fondatrice de LOXO a été impliquée dans l'évaluation de la sécurité de cette nouvelle technologie, ce qui a suscité le désir de développer le véhicule autonome le plus fiable et avancé pour la livraison de colis sur les derniers kilomètres. Les travaux de recherche sur ce projet ont débuté. L'équipe annonce avoir réalisé d'importants progrès dans le domaine de la technologie de conduite autonome en l'intégrant à un système de supervision à distance de pointe.

2021

- LOXO entre dans la phase 1 du développement du prototype. L'entreprise teste sa technologie sur divers projets pour en démontrer la validité. La preuve du concept est faite ! L'intégration des partenaires de production, d'affaires et de services commence. LOXO AG est constituée en mai.

2022-2023

- LOXO construit son premier véhicule. Il est présenté au monde entier dans la capitale suisse, Berne, au début du mois de décembre.
- Annonce du premier projet commercial, qui sera lancé en Suisse en Février.

2023-2024

- LOXO lance le développement et la fabrication de la nouvelle génération de véhicule basé sur un VW I.D Buzz. L'entreprise choisit de rétrofitter un véhicule déjà homologué pour simplifier la procédure d'autorisation pour son prochain projet.

Septembre 2024

- LOXO, Planzer, ainsi que tous les partenaires du consortium lance le projet LOXOTIC à Berne. Ce projet a pour but d'intégrer un véhicule autonome dans un système logistique de type micro-hub. Le véhicule autonome est utilisé comme un micro-hub mobile se déplaçant entre 13 points fixes en ville de Berne.

Septembre 2024 - maintenant

- Le projet LOXOTIC entre dans la première phase qui consiste à livrer à la demande de manière autonome dans la ville de Berne avec un superviseur de sécurité derrière le volant.
- LOXO se prépare à passer en phase 2. La phase 2 consiste à rouler avec le superviseur de sécurité dans le siège passager.

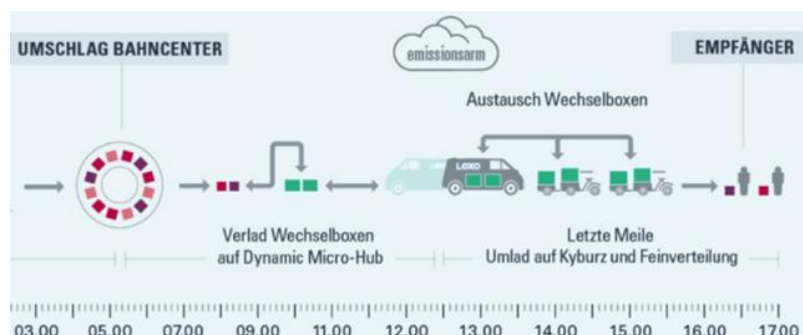
4.2 Projet

LOXO, Planzer et leurs partenaires lancent à Berne le projet LOXOTIC, une initiative innovante visant à optimiser la livraison urbaine grâce à un véhicule autonome électrique qui joue le rôle de micro-hub dynamique. Depuis un centre de distribution central situé en plein cœur de la ville, ce véhicule transporte les colis vers 13 points d'échange stratégiques répartis sur une zone de déploiement d'environ 67 km couvrant l'ensemble du périmètre urbain bernois. Cette solution vise à améliorer l'efficacité et la durabilité des livraisons de marchandises en milieu urbain.

À ces points d'échange, un scooter électrique à trois roues conduit manuellement prend en charge les colis pour assurer la livraison finale directement au domicile des clients. Pendant ce temps, le véhicule autonome revient au hub pour se recharger et repartir vers un autre point d'échange.



Cette approche permet d'utiliser des véhicules plus petits et plus légers pour la livraison finale, réduisant ainsi les coûts, améliorant l'efficacité opérationnelle et favorisant une logistique urbaine plus respectueuse de l'environnement.



Le projet combine technologie autonome et mobilité manuelle pour offrir un service de livraison moderne, efficace et adapté aux contraintes urbaines.

4.3 Projet parallèle

En parallèle du projet mené à Berne,

- Planzer participe au projet européen NextArc, financé par l'UE. Ce programme de recherche vise à optimiser la logistique urbaine multimodale en intégrant des véhicules électriques et autonomes. Il s'appuie sur des algorithmes d'intelligence artificielle pour l'affectation des flottes, l'optimisation dynamique des itinéraires ainsi que la gestion de l'énergie et des ressources, afin de rendre les flux entre zones industrielles et urbaines plus efficaces, durables et résilients.
Dans ce cadre, Planzer développe un concept et un prototype de couche décisionnelle destinée aux planificateurs. Cet outil doit permettre une optimisation holistique des livraisons et des enlèvements en milieu urbain, en combinant différents types de véhicules, y compris des véhicules autonomes de niveau 4, et un micro-hub dynamique, selon des critères d'efficacité.
- LOXO participe au projet européen OPEVA, financé par l'Union européenne. Dans ce cadre, l'entreprise collecte, analyse et annote les données issues de ses campagnes de collecte. Ces travaux contribuent directement à l'amélioration de sa solution de véhicule autonome.
Parallèlement, LOXO enregistre les données de consommation de son véhicule, qui sont mises à disposition des partenaires du projet. L'analyse de ces données permet aux partenaires de perfectionner les algorithmes d'optimisation des trajets.

4.4 Etapes du projet

Le projet “LOXOTIC” est séparé en 3 phases comme décrit ci-dessous.

Phase 1 : Superviseur de sécurité à la place du conducteur

Le véhicule est déployé sur le TOD de Berne. Il est supervisé par un superviseur de sécurité depuis le véhicule ainsi que par un superviseur à distance. Lorsque le véhicule a besoin d'assistante, le superviseur à distance s'en charge. Cependant, le superviseur à distance ne peut parfois pas assister en raison de latences sur le réseau mobile. Le superviseur de sécurité présent dans le véhicule peut donc gérer ces cas de figures.

Phase 2 : Superviseur de sécurité à la place du passager

Le superviseur de sécurité est à la place du passager. Il ne peut pas directement intervenir sur la conduite du véhicule. Il a cependant toujours la possibilité de déclencher un freinage d'urgence si nécessaire. Le superviseur à distance reste toujours présent lors des opérations pour proposer des manœuvres d'assistance dans le cas où le véhicule est hésitant. Étant dans le véhicule, le superviseur de sécurité peut aussi débloquer le véhicule si le superviseur à distance ne peut pas s'en charger.

Phase 3 : Uniquement supervision à distance

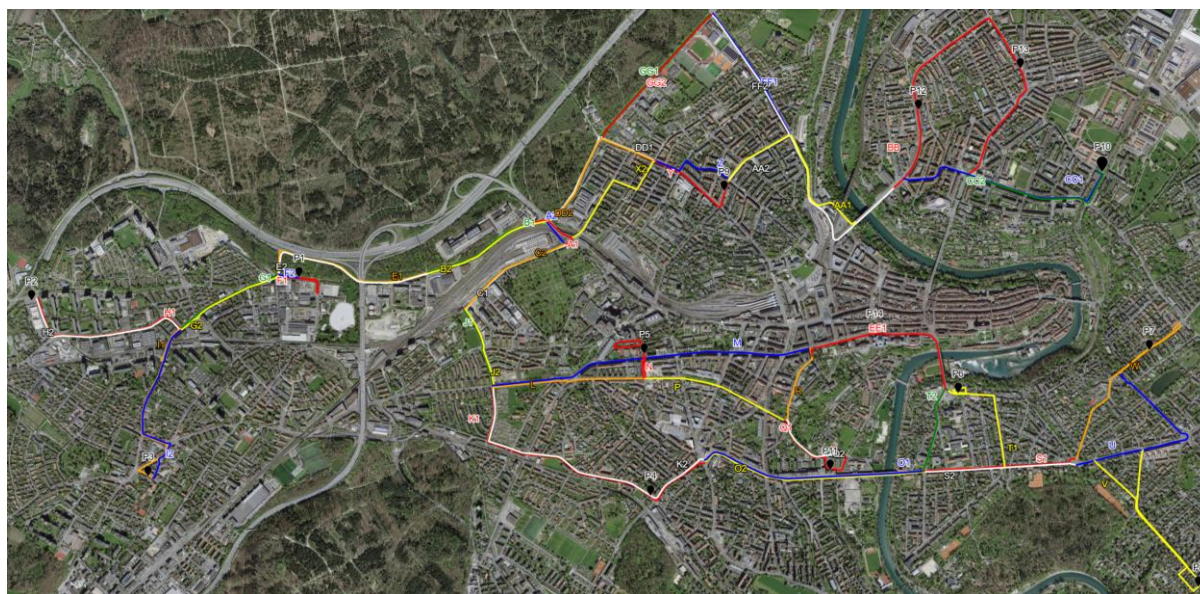
La dernière étape consiste à laisser le véhicule effectuer ses missions de manière automatisée. Seul le superviseur à distance supervisera les opérations du véhicule. Le superviseur à distance est sollicité automatiquement et à tout moment lorsque le véhicule rencontre une situation inconnue (p. ex. un objet bloquant sur la route).

4.5 TOD (Target operational domain)

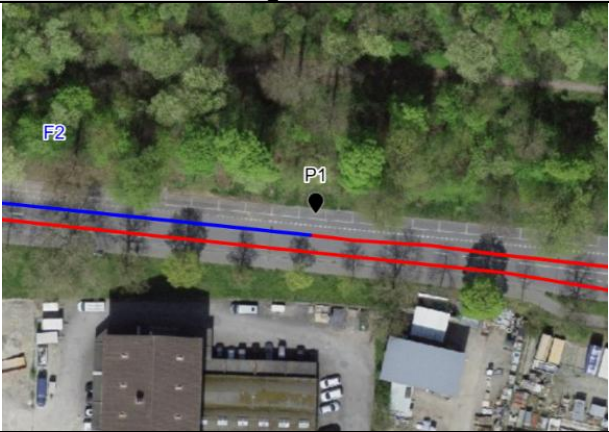
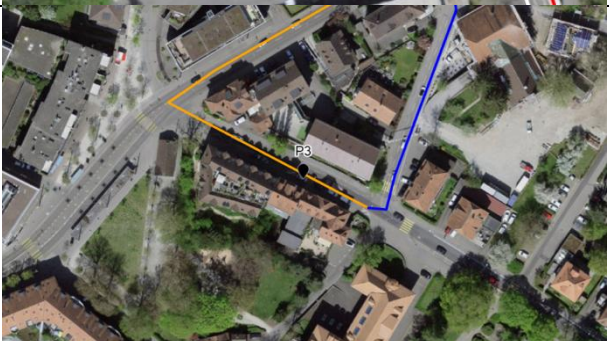
Le tableau suivant permet de donner les grandes lignes du parcours effectué par le véhicule de LOXO.

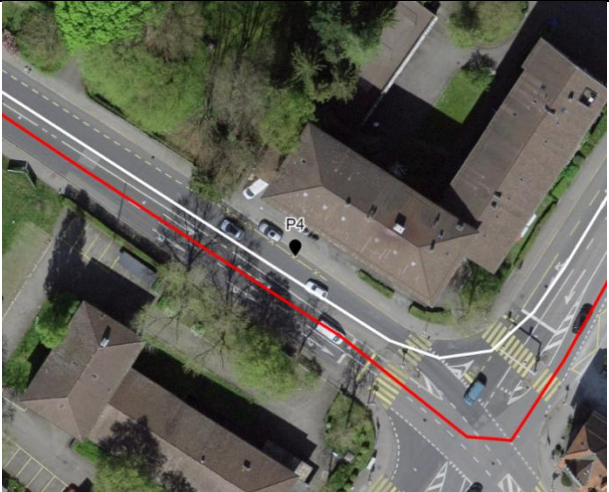
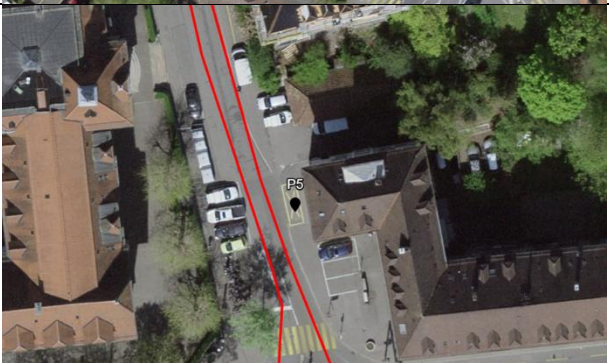
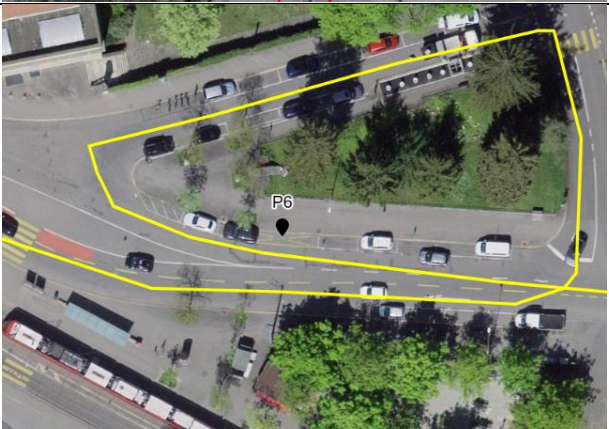
Tab. 10 TOD - Target Operational Domain

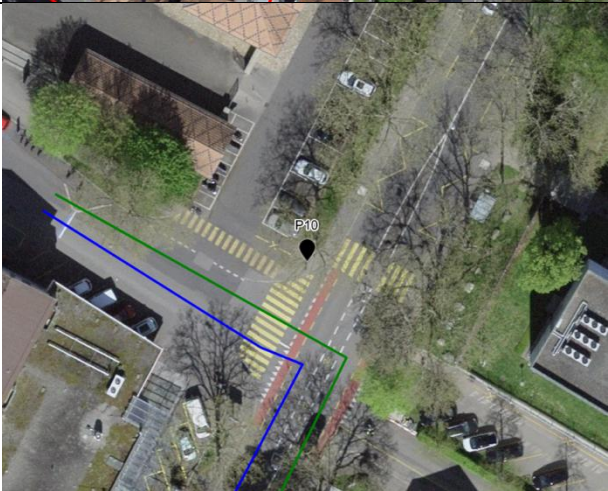
Canton	Berne
Commune	Berne
Distance	67km
Type de route	☒ Communale ☒ Cantonale ☐ Autoroute ☐ Privée (route de desserte, intérêt local)
Autres usagers	☒ piétons ☒ voitures ☒ poids lourds ☒ deux roues ☒ Tram ☒ Bus ☐ autres AV
Charge de trafic probable	☒ Faible ☒ Modéré ☐ Elevé
Vitesse max [km/h]	60km/h
Différence de vitesse	Max. 20km/h (40km/h vs 60km/h)
Signalisation	☒ passage piétons ☒ cédez le passage ☒ stop ☒ arrêt de bus ☒ feu de circulation ☒ interdiction ☒ rond-point ☐ limitation poids ☐ limitation taille

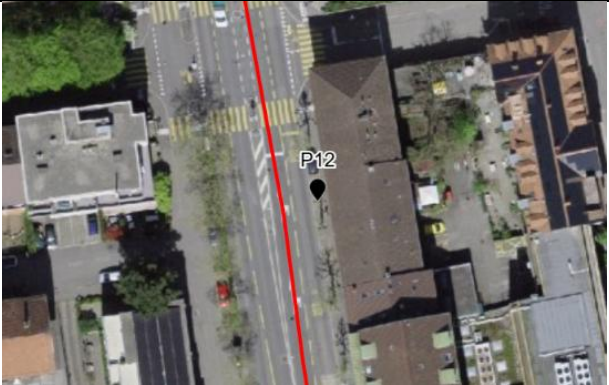


4.6 Points d'échanges

Adresse	Image / Zoom
Stöckackerstrasse	
Riedbachstrasse	
Bümplizstrasse 142	

Adresse	Image / Zoom
Weissensteinstrasse 53	
Brunnmattstrasse 15	
Marienstrasse	
Schosshaldenstrasse 18-20	

Adresse	Image / Zoom
Müslinweg	
Mittelstrasse 8	
Papiermühlestrasse 13	
Sandrainstrasse 12	

Adresse	Image / Zoom
Nordring 44	
Scheibenstrasse	

4.7 Les objectifs

Les objectifs principaux du projet qui ont été définis par le consortium sont les suivants :

- Obtention de l'autorisation de circulation pour le projet pilote par le DETEC
 - ✓ Obtenue au 02.09.2024 et lancée le 19.09.24



- Gagner de l'expérience quant aux besoins du marché en termes de véhicules commerciaux autonomes
 - ✓ Définir les besoins pour l'industrialisation
 - ✓ Recueillir les besoins pour un système autonome indépendant des constructeurs automobiles
 - ✓ Identifier les caractéristiques idéales d'un véhicule autonome pour la logistique urbaine
 - ✓ Validation du concept de micro-hub dynamique
- Assurer la sécurité du trafic
 - ✓ Garantir la sécurité des utilisateurs de la route, de piétons ainsi que des infrastructures routières
 - ✓ Assurer la protection et l'intégrité de notre véhicule afin d'éviter tout dommage matériel
- Communication externe afin d'améliorer la visibilité des entreprises partenaires
 - ✓ Isolées des médias et communication via les canaux propres.
- Implications des employés dans la transition
 - ✓ Les livreurs de colis ayant utilisé le système sont positifs car le système leur fait gagner du temps
- Collectes de feedbacks du public lors des sessions de conduite
 - ✓ Un QR code est installé à l'arrière du véhicule permettant aux passants et aux utilisateurs de la route de donner leur avis
 - ✓ Les autorités n'ont mentionné aucune plainte
 - ✓ Une étude sociale est en cours pour mesurer l'impact de la signalétique à l'arrière du véhicule sur les autres usagers de la route (les résultats paraîtront dans le rapport final)
- Potentiels d'optimisation du véhicule et de la livraison
 - ✓ Le véhicule est continuellement amélioré pour augmenter ces performances
 - ✓ Nous collectons régulièrement des données pour entraîner nos algorithmes

4.8 LOXO Buzz

Le LOXO Buzz est un véhicule électrique de la marque VW amélioré avec la technologie LOXO. Il comporte des capteurs tout autour du véhicule permettant de réagir de manière automatisée à tout élément qui se trouverait sur son chemin. Le tableau suivant permet d'apporter des informations additionnelles sur ses caractéristiques :

Tab. 11 *Caractéristiques LOXO Buzz*

Taille du véhicule (capteurs exclus)	4712 x 1985 x 1938 (en mm)
Type de puissance	Propulsion électrique (170kW)
Capacité maximale de chargement	400kg
Vitesse maximale en mode autonome	60km/h
Capacité de batterie	77kWh
Autonomie	425km
Hauteur des boxes inférieures par rapport au sol	50cm
Nombre des boxes	2
Capacité en colis de chaque boxe	36



5 Déploiement

5.1 Formation des opérateurs (superviseurs à distance et superviseurs de sécurité)

Pour exercer le travail de superviseur à distance, les employés doivent respecter les points suivants :

- Maîtrise de la langue française et/ou anglaise
- Connaissances techniques de base sur le véhicule permettant de répondre aux questions des usagers selon le concept de formation
- A l'aise avec l'informatique (lancement d'applications, navigation sur tablette, ...)
- Possession d'un permis de conduire
- A l'aise devant les écrans
- Connaître les limites de manipulation du véhicule
- Avoir suivi une formation spécifique de superviseur à distance
- Intervention et communication spéciales à l'équipe du projet en cas de situations urgentes

L'une des premières étapes du déploiement du projet pilote à Berne consiste à dispenser une formation aux opérateurs (superviseurs à distance et superviseurs de sécurité) afin qu'ils acquièrent les compétences nécessaires pour la conduite et la supervision du véhicule LOXO. Cette formation, d'une durée de deux jours, comprend une demi-journée de formation théorique suivie d'une demi-journée de formation pratique en place passager et une journée en place conducteur. Dans le cas d'une formation pour la supervision à distance, le module 4 est ajouté à la formation. Voici un aperçu des différentes modules inclus dans la formation, tant théorique que pratique :

Théorique

1. Module préliminaire :
 - a. Lecture du manuel et des procédures d'inspection y compris :
 - i. En cas de panne
 - ii. En cas d'urgence (accident, feu, ...)
 - iii. En cas de problèmes de connexion
 - iv. En cas de mauvaises conditions météorologiques
 - v. Si un client ne récupère pas sa marchandise
 - b. Apprentissage du tracé autorisé

Pratique

2. Module 1 : en tant que passager
 - a. Formation sur le chargement/déchargement du véhicule, précautions d'usage, sécurisation en cas d'incident (incendie, pneu crevé, etc.).
 - b. Courte collecte de données pour démontrer le type de conduite attendu.
 - c. Première expérience lorsque le véhicule est opéré à distance (jusqu'à 6km/h) sur le site Planzer.
 - d. Première expérience en mode autonome sur route.

- e. Validation de LOXO et du superviseur quant à l'intention de continuer la formation.
- 3. Module 2 : en tant que conducteur/superviseur de sécurité
 - a. Première collecte de données accompagné d'un employé LOXO
 - b. Premier échange de marchandises en situation réelle.
 - c. Première expérience derrière le volant lorsque le véhicule est opéré à distance (jusqu'à 6km/h) sur le site Planzer.
 - d. Validation de LOXO et du superviseur quant à l'intention de continuer la formation.
- 4. Module 3 : en tant que superviseur de sécurité
 - a. Première expérience en mode autonome comme superviseur de sécurité (accompagné d'une personne déjà validée).
 - b. Première livraison complète.
 - c. Validation de LOXO et du superviseur quant à l'intention d'exercer en tant que superviseur.
- 5. Module 4 : dans le cas d'une formation pour la supervision à distance
 - a. Prise en main du centre de supervision à distance.
 - b. Premiers essais de conduite et manœuvre en zone fermée
 - c. Après validation des compétences, premiers essais sur route ouverte
 - d. Après validation des compétences, première livraison
 - e. Validation de LOXO et du superviseur à distance quant à l'intention d'exercer en tant que superviseur à distance.

Cette procédure est le résultat de nombreuses itérations fondées sur notre expérience en conditions réelles, acquise tant au cours de ce projet que lors de nos projets précédents. En effet, le véhicule actuel peut être utilisé aussi bien en conduite manuelle qu'en conduite autonome, ce qui n'était pas le cas de notre premier véhicule, le LOXO Alpha. Cette caractéristique a fait naître une nouvelle fonction : le superviseur de sécurité. Une formation a donc été testée et mise en place pour combler ce besoin.

Le double mode de conduite de nos LOXO Buzz a fait évoluer la formation initiale du superviseur à distance, car nous avons constaté que la vitesse ainsi que la qualité d'apprentissage étaient supérieures lorsqu'ils avaient, au préalable, suivi une formation de superviseur de sécurité.

5.2 Exploitation

Le projet pilote a débuté par une phase d'utilisation progressive, avec une activité initiale concentrée sur un nombre restreint de points d'échange, notamment les points P1, P2 et P3.

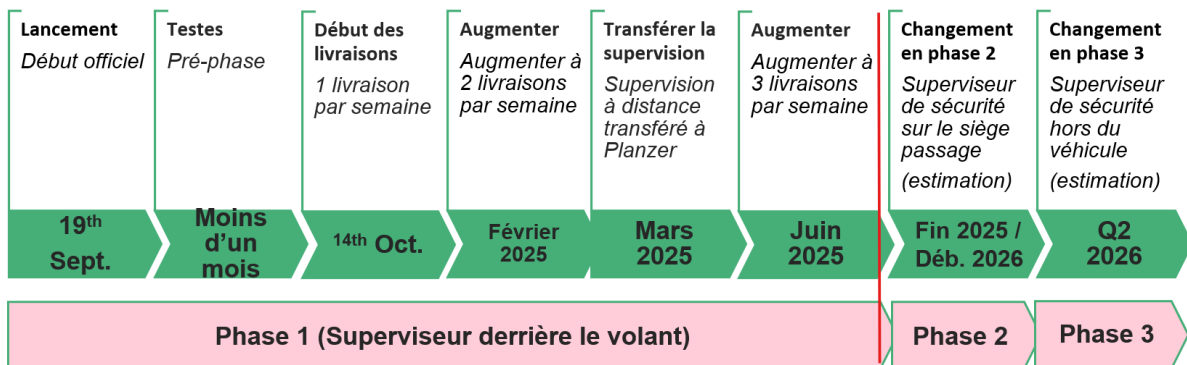
Au fur et à mesure de son développement, le projet a élargi sa zone d'action en intégrant progressivement de nouveaux points d'échange, passant de trois points à une couverture élargie incluant les points P4, P5, P6, puis les points P7, P8 et P11. Cette expansion contrôlée a permis de soumettre le système à des situations de plus en plus complexes. L'expansion a également permis de desservir des points de livraison plus pertinents, nous permettant de livrer plus de 4'500 colis entre janvier et juin 2025. Plus de détails sont donnés dans le chapitre "Conclusion".

Vers le début de l'été 2025, la totalité des points d'échange prévus (jusqu'à P13) étaient couvrables pour le véhicule, offrant une cartographie complète et flexible pour répondre aux besoins logistiques. Cependant, certains points se sont avérés moins pertinents sur le plan opérationnel et sont restés peu exploités.

Cette montée en charge s'est accompagnée d'améliorations techniques continues, notamment par l'installation de capteurs additionnels, l'optimisation des systèmes de perception du véhicule ainsi que les divers essais et optimisations du réseau mobile mené conjointement avec Sunrise.

5.3 Planning de projet

La figure suivante illustre les principales étapes du projet et présente l'estimation du calendrier des changements de phase. Les phases sont décrites dans le chapitre 4.4.



Nous nous trouvons actuellement au niveau de la ligne rouge sur le planning ci-dessus. À ce jour, nous avons atteint tous nos objectifs, à l'exception de l'augmentation à trois livraisons par semaine. Ce changement devrait se produire au courant du 4^{ème} trimestre 2025.

6 Prochaines étapes

6.1 Phase 2

Une fois la performance atteinte, nous allons déposer une demande officielle pour effectuer le changement de phase. Ce changement est déjà en préparation. Comme décrit dans le chapitre 4.4, le conducteur ne sera plus actif au volant, ce qui marquera une étape clé vers l'automatisation avancée.

6.2 Phase 3

Le véhicule en fonctionnement entièrement autonome, sans personne à bord. C'est l'étape décisive permettant de démontrer la faisabilité d'opérations à grande échelle dans un environnement urbain.

7 Conclusion

L'un des premiers enseignements clés a été l'importance cruciale d'un réseau mobile fiable pour garantir le bon fonctionnement des véhicules autonomes et une circulation ininterrompue des données. Nous avons également constaté que, dans une ville comme Berne, un nombre réduit de points d'échange est suffisant. L'expérience a montré que se concentrer sur un plus petit nombre de points d'échange, soigneusement choisis, permet des opérations plus simples et plus efficaces. Cette approche non seulement fluidifie la logistique, mais s'intègre harmonieusement dans la ville sans perturber les autres usagers de la route ni les activités locales.

Le projet progresse par vagues planifiées, reflétant notre approche prudente vers l'automatisation complète. Actuellement, nous sommes dans la phase 1, avec des superviseurs de sécurité au volant afin de garder le contrôle direct et de fournir un retour en temps réel pour affiner le comportement du véhicule et la performance du système. Notre objectif est de passer à la phase 2, avec le superviseur de sécurité en tant que passager, entre la fin 2025 et le début 2026. Plus loin, nous visons la phase 3 au premier semestre 2026, avec un fonctionnement entièrement autonome et sans personne à bord, une étape clé pour déployer cette solution à grande échelle dans de véritables environnements urbains.

Tout au long de ce pilote, la collaboration étroite avec un large groupe de partenaires est essentielle à notre progression. Les universités apportent des compétences analytiques solides et des méthodes d'évaluation rigoureuses qui nous aident à suivre des indicateurs importants, tels que les économies de CO₂, mais aussi à comprendre des enjeux logistiques et sociaux complexes. Leurs recherches éclairent l'acceptation de la technologie par les conducteurs et le public, la sécurité des opérations et la capacité de la solution à évoluer à long terme. Parallèlement, les entreprises privées et associations apportent un soutien essentiel et une expertise pratique. Tous les deux mois, nous nous réunissons pour partager les avancées et les leçons tirées. Cette collaboration continue démontre que l'innovation prospère lorsque divers groupes s'unissent autour d'un objectif commun.

Au-delà de Berne, Planzer utilise ces enseignements pour explorer de nouvelles opportunités dans d'autres villes. Par exemple, un projet pilote de micro-hub mobile a démarré à Zurich en juillet 2025, apportant de nouveaux défis et l'occasion de perfectionner notre modèle en tenant compte de différentes configurations urbaines et infrastructures. Ces efforts font partie de notre engagement global à non seulement tester, mais aussi adapter et améliorer des solutions afin qu'elles répondent aux besoins uniques de chaque zone urbaine.

À mesure que le projet avance, nous préparons l'introduction d'une nouvelle génération de véhicules autonomes avec une capacité supérieure à celle de l'I.D. Buzz actuel. Des

discussions sont en cours pour obtenir les autorisations légales nécessaires pour ce véhicule plus grand, en veillant à sa conformité réglementaire. En combinant ce véhicule plus capacitaire avec les scooters électriques agiles, nous créons un système flexible qui équilibre capacité opérationnelle et bénéfices environnementaux, nous positionnant pour une croissance future au-delà du pilote actuel.

Tout au long du projet, l'évolutivité et la validation restent au cœur de notre démarche. Grâce à une collecte de données rigoureuse, un suivi rapproché et des tests en conditions réelles, nous améliorons progressivement notre compréhension de la façon dont la livraison du dernier kilomètre peut fonctionner efficacement à grande échelle, tout en garantissant son acceptation par la population et sa conformité aux réglementations. Ces enseignements constitueront la base de l'évolution de la logistique urbaine dans les années à venir.

En résumé, le pilote de Berne est bien plus qu'un test de nouvelles technologies : c'est une histoire en mouvement de logistique urbaine durable. C'est l'endroit où la technologie, les personnes, la politique et les partenariats se rejoignent. Les résultats encourageants, soutenus par la recherche universitaire et les retours positifs des opérations, montrent que nous sommes sur la bonne voie pour transformer durablement la mobilité des marchandises en ville. Cet effort pionnier nous fournit l'expérience pratique et les enseignements clairs nécessaires pour façonner la meilleure version de notre solution de micro-hub dynamique, au bénéfice des villes, des entreprises et des communautés.

8 Communication autour du projet

8.1 Démonstrations et visites

2025 (national) : Événements divers

Ces événements contribuent notamment à l'acceptation sociale en rendant le projet accessible au public, appelé les "portes ouvertes"

- 22.12.2024 Police cantonale de Berne
- 19.02.2025 Planzer Genève & TPG
- 26.03.2025 Délégation d'Autriche
- 14.04.2025 Haute école des Grisons
- 30.04.2025 Public mixed
- **16.05.2025 Journée du trafic à Zurich et visite de la ministre de transport de Bade-Wurtemberg**
- 10.07.2025 ZHAW
- 27.08.2025 Public mixed
- 09.09.2025 Office de la mobilité – séance de la Commission énergie et climat de la Ville de Berne
- **18.09.2025 OFROU**

D'autres événements sont prévus jusqu'au printemps 2026.

8.2 Foire national et international

- **October 2024 (international):** **Parcel & Post Expo Amsterdam & lauréat du prix pour "meilleure innovation dans le middle- & lastmile 2024"**
- **April 2025 (national):** **BEA Bern & visite du Conseiller fédéral Albert Rösti et de Monsieur le Directeur de l'OFROU, Jürg Röthlisberger**
- June 2025 (international): VivaTech Paris together with Innosuisse
- June 2025 (international): Move London
- Juli 2025 (international): Autonomy London
- September 2025 (international): IAA Munich

8.3 Média national et international

Nous avons été mentionnés dans de nombreux articles et reportages en Suisse et en étranger.

Presse	Lien
Communiqué de presse officiel	Medienmitteilung Planzer - LOXO - Dynamic Micro-Hub
SRF	https://www.srf.ch/radio-srf-1/neues-zeitalter-die-schweiz-ruestet-sich-fuer-den-selbstfahrenden-verkehr
SRF	https://www.srf.ch/play/tv/-/video/-?urn=urn:srf:video:c9722b53-c968-4e28-b11e-8ee7eaa9f338
SRF	https://www.srf.ch/play/tv/-/video/-?urn=urn:srf:video:15ba2e49-3813-4c8c-9bd5-c946f51011f6
Swiss Info	Bing Videos
Berner Zeitung	Stadt Bern: Umweltfreundliche Warenlieferungen werden getestet Berner Zeitung
Plattformj	https://www.plattformj.ch/artikel/232089/
Hauptstadt	https://www.hauptstadt.be/a/automatisiertes-fahren-bern-pilotversuch-loxo-planzer-startup
Tele Bärn	Pilotprojekt «Mathilde» in Bern: Selbstfahrendes Auto hilft bei Warentransport TeleBaern
Aargauer Zeitung	Selbstfahrendes Auto Mathilde bald in Bern unterwegs
Tagblatt	Selbstfahrendes Auto Mathilde bald in Bern unterwegs
Le Temps	Une première camionnette de livraison autonome circule en Suisse. Mais la route est encore très longue... - Le Temps
MoneyCab	Planzer und LOXO entwickeln die City-Logistik weiter Moneycab
Business24	Co-Pilotprojekt: Automatisierte Paketzustellung in Bern - business24.ch - Tagesaktuelle Business-News
Startup Ticker	Planzer und LOXO liefern Pakete mit autonomem Fahrzeug
Finanz Nachrichten.de	Planzer und LOXO entwickeln die City-Logistik weiter
Rockingrobots	First Autonomous Delivery on European Streets - Rockingrobots
ADAS & Autonomous vehicle International	Loxo and Planzer begin commercial autonomous delivery in Europe ADAS & Autonomous Vehicle International
Parcel & Post Technology International	Loxo and Planzer begin commercial autonomous delivery in Europe - Parcel and Postal Technology International
About Fleet	Planzer und LOXO entwickeln die City-Logistik weiter
TIR Trans News	Dynamic Micro-Hub: City-Logistik-Projekt von Planzer und LOXO - TIR transNews
Swiss Info (Chines)	Bing Videos

9 Contact

Pour des informations supplémentaires, veuillez contacter la personne suivante :

LOXO AG

Freiburgstrasse 251

3018 Bern

Switzerland

relations@loxo.ch

+41 76 387 96 78