

## Un projet de trains sans pilote à Neuchâtel

**Berne lance une étude de faisabilité. La ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds pourrait servir de banc d'essai**

Des trains sans conducteur sur le réseau ferroviaire suisse? Alors que les aides à la conduite en tous genres ne cessent de progresser sur la route, le monde ferroviaire se prépare à cette évolution inéluctable. Interrogé par la *NZZ am Sonntag*, l'Office fédéral des transports (OFT) répond que des concepts doivent être développés, «testés au niveau de leur application pratique et introduits». A cet effet, l'OFT a lancé une étude de faisabilité dont les résultats seront intégrés dans la planification de la prochaine étape de la construction du réseau ferroviaire, qui sera mise en consultation en 2017.

Le tronçon Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds devrait servir de ligne test. Selon l'OFT, il se prête particulièrement bien à un tel essai: le trafic y est modéré, il se situe en périphérie du réseau CFF et il fonctionne de manière relativement autonome. En outre, sa vétusté impose de toute façon une rénovation en profondeur. On rappellera qu'en février dernier le peuple neuchâtelois a approuvé massivement le projet de RER qui prévoit un tracé partiellement enterré afin d'éviter le rebroussement de Chambrelieu.

En lançant cette étude de faisabilité, l'OFT emboîte le pas à plusieurs compagnies privées qui se

sont déjà penchées sur la question. Ainsi, le Waldenburgerbahn a annoncé qu'il étudiait un projet de circulation de train sans conducteur sur sa ligne Liestal-Waldenburg (BL). Le Südostbahn planche également sur un projet similaire. Enfin, plusieurs chemins de fer à voie étroite réunis autour du Zentralbahn ont fondé une communauté d'intérêts afin de développer des aides à la conduite supplémentaires.

Interrogés sur l'étude de faisabilité de l'OFT, les CFF n'ont pas souhaité s'exprimer. Jusqu'à présent, le ton est à la prudence au sein de l'ex-régie. Le CEO Andreas Meyer a déclaré par le passé que des trains automatiques n'étaient pas imaginables pour le moment sur les lignes à fort trafic. De son côté, le directeur de l'infrastructure Philippe Gauderon a surtout évoqué les gains en sécurité et en capacité offerts par les systèmes de géolocalisation (*notre édition du 9 septembre*).

Chez les principaux intéressés, les conducteurs, l'idée d'être chassé des cabines ne suscite pas l'enthousiasme. Le Syndicat des mécaniciens de locomotive (VSLF) parle d'une «vision d'avenir extraordinairement ambitieuse et particulièrement onéreuse», si l'on considère les différents modes d'exploitation et les situations critiques qui peuvent se présenter dans l'exploitation ferroviaire. «La définition des responsabilités devra aussi être résolue par l'OFT», concluent les professionnels. **Laurent Aubert**