

Mobilité

Les CFF veulent tester des trains sans conducteur

La compagnie a présenté ce lundi sa stratégie du futur. Pour augmenter sa capacité de 30%, elle mise sur le numérique

Caroline Zuercher

Digitalisation. Pour les CFF, c'est le maître mot. La compagnie ferroviaire a présenté ce lundi son programme Stratégie 2020. L'objectif est d'augmenter de 30% la capacité de notre réseau, l'un des plus utilisés au monde. Pour cette mobilité du futur, l'entreprise mise sur des innovations comme une automatisation de l'élaboration de l'horaire, les voyages porte à porte ou des wagons intelligents.

Ce qui retient le plus l'attention, c'est l'idée de trains télécommandés. Les CFF annoncent qu'ils étudient la question. «Des trains sans mécanicien sont possibles, nous devons nous y préparer», affirme le directeur Andreas Meyer. Pour l'heure, ce projet ne concerne pas des longs trajets. «Il s'agit d'une stratégie à long terme, sur laquelle nous communiquerons sur les mois et les années à venir», complète la porte-parole Donatella Del Vecchio.

D'une porte à l'autre

La ligne à réaménager entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds pourrait par exemple servir à un tel test. Rien, toutefois, n'est défini. «Le choix d'une ligne pilote est encore à l'étude», insiste Donatella Del Vecchio. Avant d'ajouter que les paramètres techniques à régler sont nombreux, dans un milieu qui n'est pas fermé comme par exemple le M2 lausannois.

Dans l'immédiat, les CFF veulent tenir compte des déplace-



Andreas Meyer, ce lundi à Zurich: «Des trains sans mécanicien sont possibles, nous devons nous y préparer.» KEYSTONE

ments de façon globale, y compris avant et après le train. Ils ont lancé le 17 janvier le projet «Green Class». Cent cinquante personnes vont tester durant un an une offre combinant un abonnement géné-

ral de première classe, la location d'une voiture électrique BMW, un abonnement à PubliBike, Mobility et P+Rail. Une borne de recharge à domicile pour la voiture électrique est incluse. Prix total:

12 200 francs. L'EPFZ va assurer le suivi scientifique du projet, dont les premiers résultats sont attendus pour le printemps 2018.

Dans la même logique, il sera possible dès mi-mars de réserver

Les concurrents sortent du bois

● Les CFF sont sous pression. L'entreprise bénéficie de la concession de transport pour les lignes à longue distance. Mais une grande partie de cette concession expire en décembre et son renouvellement intéresse d'autres firmes.

Les BLS, deuxième plus grande compagnie ferroviaire du pays, souhaitent exploiter certaines lignes longue distance. Selon la *SonntagsZeitung*, la compagnie a présenté une offre

à l'Office fédéral des transports. Elle voudrait relier les aéroports de Zurich et de Bâle à l'Oberland bernois, en passant par la ville de Berne. Elle serait aussi intéressée par une ligne vers le Jura. La compagnie a confirmé lundi la tenue de discussions, sans donner plus de détails (notamment sur les lignes).

En juillet 2016, on apprenait déjà que la Südostbahn (SOB, qui exploite la ligne Lucerne-Saint-Gall) s'intéressait à

l'ancienne ligne du Gothard et au trajet Coire-Saint-Gall-Zurich.

La concurrence ne vient pas seulement du rail. En janvier, une entreprise zurichoise de voyages en bus, Domo Reisen, a annoncé sa volonté de se lancer dans les trajets longue distance. Elle a déposé des demandes de concession et veut assurer des trajets entre Saint-Gall et Genève, ainsi qu'entre Bâle et Brigue en passant par Vevey. **C.Z.**

un taxi sur l'application CFF «Mon Voyage». Les services d'Uber suivront à fin avril, au grand dam du Syndicat du personnel des transports (SEV) et d'Unia. Ceux-ci ont condamné en décembre, dans une lettre ouverte à Andreas Meyer, le fait que «les CFF souhaitent faire la promotion du service abusif Uber».

Sur les voies, un aiguillage numérique est conçu pour réduire le nombre d'installations de sécurité. Révolution digitale, également, pour l'entretien: un système analysera l'état des voies et planifiera les travaux. Les CFF n'excluent pas non plus d'employer des drones pour effectuer des contrôles. Enfin, les trains marchandises sont équipés de différents capteurs qui mesurent la température, les vibrations et localisent le wagon. Ainsi, les CFF pourront dire dans quel état se trouve la marchandise, où elle se situe et si elle arrivera à l'heure. Un attelage automatique des wagons est encore prévu d'ici 2018.

Pro Bahn est sceptique

Ces innovations s'inscrivent dans une stratégie de contrôle des coûts. Pour mémoire, les CFF ont lancé en septembre 2016 le programme RailFit 20/30, qui prévoit notamment de supprimer 1400 postes de travail d'ici 2020.

Pro Bahn, qui défend les intérêts des clients des transports publics, se montre sceptique, même si l'objectif est «louable». Elle critique aussi la collaboration avec Uber et appelle à agir «lentement mais sûrement»: «Qu'apporte une augmentation de la capacité de près d'un tiers si tout le système s'écroule suite à une panne sur un seul train?» Quant aux convois sans mécanicien, cela reste à ses yeux un rêve. «Comme dans un avion, nous avons besoin d'un homme dans le cockpit, qui puisse intervenir en cas d'imprévu.»