

Nouveauté européenne en fret ferroviaire: L'attelage automatique fait son entrée à CFF Cargo.

Communiqué de presse, 14.05.2019

Depuis début mai, des trains de CFF Cargo circulent avec des attelages automatiques. Quelque 100 wagons et 25 locomotives destinés au trafic combiné intérieur ont été modifiés l'an dernier à cet effet. C'est une première étape importante vers l'automatisation partielle du dernier kilomètre de l'exploitation ferroviaire. CFF Cargo joue ici un rôle de pionnier européen. La Confédération appuie ce projet pilote par ses investissements. Elle appelle de ses vœux une impulsion vers la nécessaire modernisation du fret ferroviaire.

L'attelage automatique est une première étape importante pour rendre le fret ferroviaire plus efficace, plus ponctuel et donc plus compétitif. Les nouveaux attelages accélèrent la manœuvre et la rendent plus sûre. Les wagons sont attelés entre eux et à la locomotive, sans risque de blessure pour le personnel de la manœuvre. Un seul geste est nécessaire pour dételer les wagons. Aujourd'hui encore, de nombreux travaux se font à la main, ce qui est gourmand en temps, en personnel et en moyens financiers.

Il est devenu urgent de rationaliser le fret ferroviaire. Les besoins de rattrapage techniques sont considérables. À cela vient s'ajouter que le marché de la logistique est en pleine mutation. La tendance à la réduction des volumes expédiés et les progrès technologiques en trafic routier mettent le fret ferroviaire au défi. D'un autre côté, l'évolution du marché et les nouvelles possibilités techniques sont autant d'opportunités: CFF Cargo entend façonner activement l'indispensable modernisation du domaine et jouer un rôle de pionnier actif, afin de renforcer sa compétitivité face au trafic routier et d'être un partenaire fiable pour sa clientèle.

La Confédération soutient l'automatisation voulue par CFF Cargo. Se fondant sur la loi sur le transport de marchandises, elle est autorisée à soutenir financièrement les innovations techniques en fret ferroviaire afin de permettre une exploitation efficace et durable. Les coûts de transformation du matériel roulant s'élèvent à environ 15 millions de francs. La Confédération y participe à hauteur d'environ 9 millions de francs. Lors de la conférence de presse de ce jour, Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), a salué, l'esprit pionnier de CFF Cargo. Mais il a aussi rappelé que cet effort d'innovation ne déploiera

pleinement ses effets que si les autres acteurs, par exemple les propriétaires privés de wagons, y participent aussi en investissant dans leurs véhicules. Cela seul permettra de mettre les nouveautés techniques en œuvre sur l'ensemble du territoire et de coordonner les processus de production. «C'est la condition pour que le fret ferroviaire puisse répondre aux exigences accrues des chargeurs et de la logistique», a déclaré Peter Füglistaler.

CFF Cargo recherche des solutions avec des partenaires européens.

Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo, souligne que l'entreprise ne fait pas cavalier seul en Suisse, mais vise l'établissement de standards européens. «Une approche conjointe nous permet de développer ensemble le secteur du fret ferroviaire et d'en retirer ensemble tous les avantages.» Dans de nombreux projets tels que le développement de l'attelage automatique et de l'essai automatique des freins, CFF Cargo collabore avec des partenaires européens, par exemple les entreprises Voith, PJM, VTG ou les entreprises de fret ferroviaire Rail Cargo Austria et Mercitalia.

Depuis l'été 2018, CFF Cargo a installé l'attelage automatique sur environ 100 wagons et 25 locomotives; leur exploitation régulière a débuté le 6 mai. Les marchandises du trafic combiné, c'est-à-dire les conteneurs, sont acheminés ainsi depuis le hub de Dottikon, les terminaux de Dietikon, Oensingen, Renens, Cadenazzo et Lugano Vedeggio et les sites de Biasca et Mendrisio. «Quelque 200 collaboratrices et collaborateurs ont été formés de manière approfondie pour ce projet», indique Jasmin Bigdon, responsable Asset Management CFF Cargo. Elle précise: «L'exploitation est stable depuis l'introduction de l'attelage automatique.»

Mise à disposition avec un seul collaborateur sur le dernier kilomètre.

Un manque notable de ressources humaines se fait jour auprès du personnel de la manœuvre. Aujourd'hui déjà, il est difficile de pourvoir les postes libres. Compte tenu des départs à la retraite prévus, la situation va devenir encore plus tendue ces prochaines années. L'attelage automatique est une première étape importante vers l'automatisation partielle sur le dernier kilomètre. L'essai automatique des freins et le système d'alerte anti-collisions viendront s'ajouter à l'attelage automatique. Ces trois éléments permettront une exploitation à une seule personne, c'est-à-dire une mise à disposition réalisée par un seul collaborateur, contre deux au moins jusqu'à présent.

Exploitation à une seule personne: les trois éléments clés.

Tous les wagons dotés de l'attelage automatique (composant 1) sont en outre équipés du système de contrôle automatique des freins (composant 2). Ce dernier sera testé en profondeur en 2019 et mis en service avec toutes les fonctions de sécurité en principe au printemps 2020. Aujourd'hui, l'essai manuel

des freins dure jusqu'à 40 minutes pour un train de 500 mètres; l'automatisation permet de ramener ce temps à 10 minutes.

Le système d'alerte anti-collisions (composant 3) sur les locomotives de manœuvre se compose d'une télécommande à laquelle s'ajoutent des signaux visuels et acoustiques. De premiers essais sont déjà en cours.

Telles sont les étapes qui permettront de raccourcir fortement tout le processus de préparation des trains. L'utilisation de ces trois techniques transforme le métier de la manœuvre et le rend globalement plus efficace, plus varié et plus sûr. CFF Cargo utilise par ailleurs l'automatisation pour compenser les départs à la retraite à venir.

