

Les trains sans conducteur arrivent en Suisse

TRANSPORT Plusieurs compagnies régionales préparent des projets pilotes de trains entièrement ou partiellement automatisés. L'Office fédéral des transports attend de la branche des solutions coordonnées. En France, la SNCF a une longueur d'avance

BERNARD WUTHRICH
 @bdwuthrich

Quel est le point commun entre un train fantôme de fête foraine, le métro M2 et les bus électriques testés notamment par CarPostal, les TPG et les TPF? Il n'y a pas de pilote à bord. Ces véhicules sont contrôlés à distance et, dans certains cas, équipés de capteurs qui permettent de «lire» la signalisation ainsi que le parcours qu'ils empruntent. Verra-t-on bientôt des trains circuler sur le réseau suisse selon ce modèle? C'est probable.

La machine est en route. Plusieurs opérateurs piaffent d'impatience pour mener des projets pilotes sans pilotes. En 2018, la compagnie Südostbahn (SOB) avait annoncé son intention de recourir au système ATO (Automatic Train Operation) sur un tronçon de 20 kilomètres dans le Toggenburg saint-gallois. L'Office fédéral des transports (OFT) avait donné son feu vert, rappelle son porte-parole, Andreas Windlinger. Mais il avait assorti son accord d'une exigence: «Pour l'OFT, il est

important que les tests se fassent dans le cadre du groupe de travail mis sur pied par l'Union des transports publics (UTP).» En d'autres termes, l'administration veut éviter que chacun se lance dans cette aventure sans se coordonner avec les autres. C'est pourquoi l'UTP a mis sur pied cet organe interne. Celui-ci a pour mission de mettre en œuvre en Suisse le système européen de gestion du trafic ferroviaire connu sous la dénomination ERTMS.

Projets en Suisse orientale

Les Transports publics lausannois (TL) et neuchâtelois (TransN) font notamment partie de ce forum interne. Celui-ci est en train d'élaborer une «solution de branche» et de définir des standards d'homologation pour les lignes à voie métrique et celles qui ont un écartement normal. Il faut préciser qu'il existe plusieurs degrés d'assistance au pilotage, avec ou sans conducteur, avec ou sans présence de personnel à bord.

Quelques projets concrets sont prêts à démarrer. SOB mise sur

la conduite semi-automatisée entre Saint-Gall et le Toggenburg et entre les rives du lac de Zurich et Arth-Goldau. «Ces projets sont prévus en trafic mixte et le personnel est prêt à intervenir en cas d'imprévu», a expliqué le chef du projet, Roger Dällenbach, dans le cadre d'un colloque organisé à Saint-Gall.

«D'ici à 2030, nous prévoyons de faire circuler des rames vides, sans passagers, entre Worblaufen et Berne»

ANDRÉ SCHWEIZER, RESPONSABLE TECHNIQUE DE RBS

Tout près de là, la compagnie Appenzeller Bahnen (AB) compte remplacer le train à crémaillère qui relie, sur 2 petits kilomètres mais en forte pente (jusqu'à 253 pour mille), Rheineck à Walzenhausen par une voiture entièrement automatisée, sans personnel à bord. Le contrôle sera effectué à distance par la centrale d'explo-

tation, précise Martin Stamm, responsable du matériel roulant chez AB.

Sur le Plateau, la société de transport régional Berne-Soleure (RBS) prévoit de faire manœuvrer ses trains tout seuls en gare de Bätterkinden. «A cet endroit, certaines rames rebroussement. Les risques sont peu élevés.

L'accumulation de ces expériences permettra de fixer avec l'OFT le cadre légal, sécuritaire et technique dans lequel les trains pourront être autorisés à circuler sans mécanicien. «Nous ne voulons pas de patchwork. La coordination au sein de la branche est nécessaire. Elle doit permettre de définir les priorités, les buts et le potentiel des entreprises», ajoute Andreas Windlinger. Les CFF sont, bien entendu, aussi de la partie.

Doutes syndicaux

En France, la SNCF a lancé un programme «Train autonome» en collaboration avec un consortium de constructeurs, dont Alstom. Les premiers essais, portant sur la reconnaissance des signaux, la géolocalisation et le pilotage semi-autonome, ont été effectués ces derniers mois dans la région Hauts-de-France. «L'ATO devient une réalité partout. Il s'agit de vérifier que le train, voit, pense et décide de manière sûre et au bon moment», résume Stéphane Feray Beaumont, vice-président d'Alstom chargé de l'innovation. «Les essais ont permis de démon-

trer que le train était capable de détecter un obstacle et de s'arrêter avant celui-ci», salue-t-il. «Notre objectif est de répondre à toutes les situations imaginables d'ici à 2027-2028», reprend-il. Alstom est d'ailleurs partenaire du programme SOB.

Pour Markus Scheidegger, responsable du dossier chez Siemens Mobility, les trains autonomes comportent un gros potentiel logistique: économies d'énergie et de freinage, réseau plus stable, ponctualité et capacités accrues. Pas si vite, freine Hubert Giger, qui fait figure de poil à gratter dans cette affaire. Le président du Syndicat des mécaniciens de locomotives ne partage pas cet optimisme. Selon lui, l'analyse coûts-bénéfices plaide en défaveur de l'automatisation. «Je doute que celle-ci permette vraiment de réduire les besoins en personnel et d'augmenter les capacités. Et je crains qu'elle n'augmente les risques de sécurité», critique-t-il. «L'automatisation intégrale est une voie sans issue», martèle-t-il. Les expériences à venir diront ce qu'il en est réellement. ■