

Trains semi-automatiques au SOB

Campagne de „relations publiques“ du SOB dans le St. Galler Tagblatt et dans le journal régional Ostschweiz concernant certains essais de trains (semi-)automatiques.

Le rêve des trains automatiques se poursuit au SOB, malgré le fait que le programme „Smartrail 4.0“ a été officiellement stoppé par l'Office fédéral des transports (OFT). Les deux entreprises Rail Systems Engineering (RSE) et Stadler Rail utilisent le projet pilote ATO du SOB pour s'établir dans le domaine de l'assistance à la conduite et de l'exploitation automatique. Le projet est financé par l'OFT.

La première étape qui consistait en des tests nocturnes est terminée. L'entreprise attend maintenant l'autorisation de l'OFT pour tester la conduite automatisée de jour, mais pour l'instant toujours sans passagers.

Pour le CEO du SOB, Thomas Kùchler, ces essais ne sont qu'une solution provisoire et transitoire jusqu'à une automatisation complète, indispensable pour atteindre selon lui les futurs objectifs climatiques et relever les défis à venir tels que l'augmentation prévue de la mobilité. Les objectifs du projet sont, toujours selon Kùchler, de „rendre le transport ferroviaire plus efficace et plus économique.“

Actuellement, les trains qui circulent en ETCS L1LS et L2 ont plutôt tendance à réduire la capacité de certaines lignes et de certains nœuds ferroviaires, pour diverses raisons techniques liées à la conception même du système ETCS et obligeant le personnel de conduite à conduire de manière plus défensive et prudente.

Dans un passé récent, c'est presque devenu une tradition que des cadres dirigeants et autres gestionnaires de l'infrastructure préfèrent se fier à des gadgets techniques plutôt qu'à leurs mécanicien-ne-s de locomotive, qui font rouler les trains de manière fiable et avec un grand savoir-faire ferroviaire spécifique depuis plusieurs décennies. Ces volontés de (semi-)automatisation ont pour incidence une insatisfaction et une frustration toujours plus grande parmi le personnel de conduite, car les systèmes d'assistance proposés sont loin d'être aussi parfaits qu'ils auraient dû l'être et, dans la pratique, la main humaine doit constamment les surveiller et pire, les corriger. En effet, la responsabilité en cas de défaillance d'un de ces systèmes d'assistance est toujours du côté des mécaniciennes et des mécaniciens. Pour cette raison, sans des interventions quasi permanentes du personnel de conduite, une exploitation sûre des trains semi-automatiques est actuellement absolument inconcevable.

Pour l'instant, Kùchler, l'"homme de l'innovation", suppose qu'une automatisation complète sera déjà largement mise en œuvre d'ici à 2040.

Nous sommes curieux de voir comment cette volonté et ces communications affecteront le recrutement par le SOB du personnel de conduite dont il aura grand

besoin dans les prochaines années afin de garantir le bon fonctionnement de l'exploitation...

VSLF numéro 681, 16 juin 2021 HG/TRAD ME