



FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

COMPTRE-RENDU

Montreuil, le 29 novembre 2017

**BILATÉRALE TRAINS AUTONOMES
DU 20 NOVEMBRE 2017**

**La fédération CGT a été
conviée par la direction à
une bilatérale afin
d'aborder le projet des
trains autonomes.
C'est le pôle dénommé
« Tech 4 Rail » qui est en
charge de ce dossier.
Il était temps que la
direction informe les
organisations syndicales,
alors que la presse s'en
fait l'écho depuis plusieurs
mois.**

La direction nous a donc présenté les projets qu'elle entend mener afin de rattraper, selon elle, les retards technologiques que la SNCF a pris vis-à-vis de ses concurrents, à savoir les voitures sans conducteur, les camions développés par l'entreprise Tesla où un seul chauffeur pourrait conduire un convoi de camions.

Elle entend redevenir le leader technologique au niveau ferroviaire comme par le passé lors du lancement du TGV.

De plus, pour la direction, les trains autonomes permettront :

- de faire circuler plus de circulations et d'avoir plus de ponctualité sur une même ligne du fait en particulier de la non-dispersion dans les façons de conduire (accélération, freinage, optimisation de la vitesse...),
- de réaliser plus d'économies d'énergie,
- d'avoir plus de flexibilité.

Pour expliquer ce dernier point, la direction nous a livré comme exemple un train Fret qui serait calé parce que l'ADC a atteint les limites de la réglementation sur sa Journée de Service (JS). L'autonomisation de ce train permettrait, selon la direction, de terminer la mission sans l'ADC et de mener le train à son terminus dans les délais.

Des projets de trains autonomes ont déjà été annoncés à l'horizon 2023. Il en est ainsi du projet NEXTEO sur la ligne E du RER parisien sur laquelle le tronçon en tunnel sera automatisé sans action de l'ADC sur le train. La mise en vitesse, les arrêts et le respect de la signalisation seront assurés par la rame.

Certains TGV dernière génération, sur lignes équipées de l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), seraient eux aussi autonomes comme sur le RER E.

D'ici cette échéance, Fret souhaite faire circuler sur des petits parcours (dessertes terminales) un 1^{er} prototype de train télécommandé par un agent, vraisemblablement ADC, et ce dès 2019.

L'objectif de l'entreprise est d'aller, si elle le peut technologiquement et en toute sécurité, vers des trains entièrement autonomes et sans ADC. Cependant aujourd'hui, les barrières technologiques semblent plus faciles à franchir que celles concernant la sécurité. En effet, le système ferroviaire n'évolue pas en vase clos et pose donc des contraintes de sécurité telles que les passages à niveau, traversées de voies, obstacles, accidents. De même, les distances parcourues sont bien plus importantes.



Il existe plusieurs niveaux d'autonomisation des trains :

- Niveau 0 : pas d'automatisme type KVB,
- Niveau 1 : conduite manuelle contrôlée (KVB, ERTMS, ...),
- Niveau 2 : accélération et freinage automatisés (projet type NEXTEO),
- Niveau 3 : conduite entièrement automatisée avec ADC à bord,
- Niveau 4 : conduite entièrement automatisée sans ADC à bord.

La direction se donne environ 8 années (horizon 2025) pour atteindre le niveau 4 de ce projet en indiquant qu'il ne pourrait être réalisable que sur des petits parcours type évolution. Exemple : les trains iraient se garer seuls après le service Voyageurs.

Sur les autres parcours, les risques de collisions ou d'accidents de personnes font partie des freins à une utilisation possible sur de longs parcours, du moins pour le moment.

Les trains autonomes ne pourront circuler que sur des lignes équipées ERTMS ou en Block Automatique Lumineux (BAL).

Les trains seraient suivis par des « superviseurs » appelés à reprendre la main en cas d'incident et qui auraient à leur disposition des informations en provenance du train : bruit, vibration, odeurs (pour détecter un incendie par exemple),

L'utilisation sur BAL imposerait de récupérer les informations données par la signalisation par des caméras, la direction ne souhaitant pas modifier profondément l'infrastructure.

C'est par l'acquisition de matériels roulants neufs conçus à cet effet ou l'adaptation de matériels très récents que se fera l'autonomisation des trains.

La CGT a pris note de ces annonces et a bien évidemment mis en avant les conséquences sur l'emploi qu'aurait un tel projet et plus particulièrement sur les ADC qu'ils soient TA ou TB.

Un tel projet ne peut qu'interroger sur le service rendu aux usagers car après la désertification des gares par les agents de l'escale et de la vente, le retrait des ASCT dans les trains à travers l'EAS, c'est aujourd'hui l'ADC que la direction veut supprimer.

Les usagers risquent fort d'être livrés encore plus à eux-mêmes, notamment en termes d'accès aux trains et plus particulièrement pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

La fédération CGT des cheminots suivra de près l'évolution de ce dossier avec comme principe que le progrès technique doit bénéficier à tout le monde au niveau économique, social, environnemental mais aussi en termes de développement du service public ferroviaire SNCF, tout en garantissant un haut niveau de sécurité.