

Essais ATO du BLS stoppés par l'OFT

Le BLS a déposé auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) une demande de projet pour l'analyse de l'utilité des systèmes d'assistance à la conduite. De tels systèmes ont déjà été testés par les CFF ainsi que par le SOB. De plus, les chemins de fer à voie étroite prévoient également de tels essais sous l'égide de RailPlus.

Le BLS a argumenté que la densité croissante de l'exploitation ferroviaire ne peut être maîtrisée que par le développement de systèmes d'assistance à la conduite, qui servent de première étape intermédiaire pour les futures automatisations de l'exploitation ferroviaire telles que l'Automatic Train Operation (ATO). Les domaines de la conduite, du garage et des manœuvres sont cités comme étant prometteurs pour une automatisation.

Il est incontestable que de tels systèmes d'assistance à la conduite sont techniquement réalisables. La question essentielle ne réside cependant pas là et est plutôt de savoir si ces systèmes apportent réellement les avantages escomptés aux entreprises ferroviaires qui les testent et souhaitent les mettre en œuvre à l'avenir.

En effet, malgré des années d'essais à ce sujet, le SOB n'a jusqu'à présent pas pu démontrer de création de valeur en termes d'augmentation de capacité, bien au contraire. Il est par conséquent difficile à comprendre les raisons qui feraient que le BLS ou les chemins de fer à voie étroite y parviendraient avec RailPlus.

L'OFT n'a pas approuvé le financement du projet. Compte tenu de la tension financière qui règne dans la branche des transports publics, la décision ne pouvait être différente et est cohérente avec les défis réels auxquels sont confrontés les entreprises de transport ferroviaires à l'heure actuelle. Après des années d'essais infructueux en théorie et en pratique, l'industrie n'a pu démontrer aucune plus-value effective pour le système ferroviaire dans son ensemble malgré un budget de plusieurs milliards de CHF et il serait par conséquent irresponsable de financer de nouveaux essais.

Il est grand temps de remettre en question ces stratégies dépassées. Pour assurer la robustesse future du système ferroviaire helvétique à l'avenir, il existe déjà des solutions bien plus avantageuses et efficaces, permises par le progrès technique de ces dernières années.

Le VSLF salue la décision de l'OFT.

VSLF numéro 712, 7 avril 2022 RF/CG/HG / TRAD ME