



LE TRAIN AUTONOME BIENTÔT SUR LES RAILS

Paris, le 2 décembre 2020

EN QUELQUES MOTS...

La Direction de TECH4 RAIL a rencontré, fin novembre, les organisations syndicales pour faire un point sur l'avancement des projets SNCF de trains autonomes.

LE SUJET

Depuis plusieurs années, l'Entreprise est à la recherche de solutions pour faire circuler plus de trains sur une même infrastructure en permettant une économie d'énergie et de moyens substantielle. Grâce aux technologies autonomes, il sera donc plus facile, selon elle,

de transporter davantage de voyageurs et de marchandises qu'actuellement.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'autre aspect non avoué de ces projets serait la productivité ainsi que le contournement de l'accord collectif sur l'organisation du travail.

AUTOMATISATION ET TRAIN DRÔNE

Quatre niveaux d'automatisation appelés GOA (Grade Of Automation) ainsi qu'un mode de téléconduite sont envisagés.

❖ NIVEAUX D'AUTOMATISATION

GOA 1 : cela correspond au niveau d'automatisation que nous connaissons actuellement avec le contrôle KVB, ERTMS, etc.

GOA 2 : ce niveau d'automatisation permet un pilotage assisté qui automatise les phases d'accélération et de

freinage du train. Le conducteur reste présent à bord pour le service Voyageurs à quai, les actions d'urgences et de dépannage ou la reprise en conduite classique. Il sera mis en place au travers du projet NEXTEO dès 2021, partiellement sur les lignes D et E d'Île-de-France.

GOA 3 : un agent qualifié reste présent à bord pour intervenir en cas d'aléas mais la conduite du train est autonome.

GOA 4 : il n'y a plus d'agent à bord.



GOA1

GOA2

GOA3

GOA4

❖ TÉLÉCONDUITE OU TRAIN DRÔNE

Le mode téléconduite consiste pour un opérateur, à conduire un train à distance via une télé transmission. Ce mode permettra la conduite d'un train FRET ou la reprise d'un train ayant demandé le secours par un ADC afin de l'amener à la gare la plus proche.

Le choix est laissé à chaque activité pour mettre en œuvre le niveau ou le mode d'automatisation qu'elle souhaite dans une logique de rapport coût/bénéfice.

TROIS PROJETS DE TRAINS AUTONOMES OU PRESQUE

❖ LE TRAIN FRET AUTONOME

Ce projet est développé par le consortium ALSTOM - ALTRAN - HITACHI - (...) sur la base d'une locomotive de la série 27000.

Un premier train autonome FRET constitué d'une locomotive BB 27000 a circulé en octobre 2020 sous un niveau d'automatisation GOA2 et sous ERTMS. Ces essais ont été réalisés dans la région Grand Est, entre Longwy et Longuyon.

L'objectif, à terme, pour la SAS FRET est d'atteindre le niveau d'automatisation GOA4, en se dotant d'un parc de locomotives neuves dédiées et compatibles. Le projet « Train Fret autonome » est en lien avec le projet « Train Fret Digital » (wagons connectés) développé par la SAS Fret.

❖ LE TRAIN VOYAGEURS AUTONOME

Le projet de train Voyageurs autonome est, lui, porté

par le consortium BOMBARDIER - BOSCH - THALES - (...) sur la base d'une rame RÉGIO 2 N. Une rame commerciale équipée de caméras circule actuellement dans les Hauts-de-France. Elle enregistre des informations sur les différents signaux et l'environnement du train pour enrichir une base de données qui permettra à un algorithme de les identifier ultérieurement. La mise en circulation commerciale du premier train Voyageurs autonome est attendue par l'Entreprise d'ici 2023.

❖ LE PROJET TÉLÉCONDUITE (TRAIN DRÔNE)

D'abord utilisé pour FRET, ce mode permettra de conduire un train à distance via un "simulateur" en effectuant des parcours de courtes distances (50 à 100 km). L'opérateur conservera ses gestes métiers mais au sol. À terme, ce mode de conduite pourrait être également utilisé par un PAC (Pôle d'Appui Conduite) pour acheminer un train en mode dégradé. Un essai a été réalisé en 2019 entre Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges en IDF.

L'UNSA-Ferroviaire prend acte de ces évolutions et dénonce les conséquences sur l'emploi à court terme. Dans un premier temps, ce sont les emplois des CRML qui seront en danger, qu'ils soient Fret ou Voyageurs.

Les métiers évolueront aussi très rapidement. Le sujet de la déqualification des métiers de conducteur et de Cadre Transport Traction est clairement en question !

Ce qui était, encore hier, de la fiction est sur le point de devenir, demain, une réalité.

CONTACTS

Olivier BROSE
Guillaume VERET
Philippe DUMÉ
Laura MAGNÉ

brosse.o@unsa-ferroviaire.org
veret.g@unsa-ferroviaire.org
dume.p@unsa-ferroviaire.org
magne.l@unsa-ferroviaire.org



ÉLECTIONS

AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION SNCF

DU 4 AU 10 DÉCEMBRE 2020

Avancées sociales
& développement de l'entreprise

Je Vote UNSA !