

## Deutsche Bahn : des trains autonomes en 2021

Par Jean-Philippe LACOUR



*Pour les syndicats de DB, le conducteur de train est un agent irremplaçable pour réagir à l'imprévu pendant le transport de gens et de marchandises.*

### **La compagnie allemande veut être pionnière en Europe. Les syndicats n'y croient pas.**

Chez Deutsche Bahn, le manque de ponctualité et les pannes techniques des trains sont un sujet permanent de grogne chez les voyageurs. Pour les enthousiasmer à l'avenir, le patron de la compagnie publique, Rüdiger Grube, promet le nec plus ultra de la technique, en étant le premier opérateur européen à lancer des trains autonomes sur certaines lignes dès 2021.

*« Je sais que les Français y travaillent aussi. Cela renforce notre ambition, nous voulons être précurseurs »,* a déclaré le dirigeant dans les colonnes du quotidien allemand « Frankfurter Allgemeine Zeitung ». Les premières réactions des syndicats maison sont, sans surprise, très réservées.

*« Celui qui veut faire croire que notre chemin de fer sera complètement différent en 2021 est un charlatan et détourne l'attention du chaos présent »,* a réagi vendredi Claus Weselsky, le responsable du syndicat des conducteurs de trains GDL. Cinq fois plus grand que lui, en fédérant 200.000 salariés dans le groupe, dont un quart des conducteurs en Allemagne, le syndicat EVG voit le projet de faire rouler des trains sans conducteur *« pas réalisable dans le proche avenir »,* en mettant en avant les difficultés techniques de même que juridiques. Les syndicats voient le conducteur de train comme un agent irremplaçable pour réagir à l'imprévu pendant le transport de gens et de marchandises.

Rüdiger Grube estime pourtant qu'en 2021 ou, au plus tard, en 2023, la compagnie sera prête à faire circuler des trains entièrement automatisés sur une partie de son réseau domestique long de 33.000 kilomètres. En Allemagne, la ville de Nuremberg fait rouler une ligne de métro en toute autonomie depuis 2008. Or, reproduire cela sur un système ferroviaire ouvert, où se croisent chaque jour des milliers de trains de voyageurs lents et rapides, et des trains de marchandises, est un pari bien plus difficile, *« mais c'est possible »,* a affirmé le patron de Deutsche Bahn. La compagnie mène du reste déjà des tests dans la région orientale du pays, près de la ville de Chemnitz.

Deutsche Bahn a prévu de dépenser plus de 20 milliards d'euros dans les cinq années à venir pour moderniser son réseau de voies, tunnels et ponts, de même que ses services aux voyageurs, dans un monde passé au numérique. Comme la privatisation de la compagnie, longtemps en question, est aujourd'hui enterrée, la Bahn doit trouver des ressources propres pour financer sa modernisation. Celle-ci doit permettre, au passage, d'améliorer la ponctualité des trains, qui fait cruellement défaut. Chaque jour, les trains de voyageurs et de marchandises de la Bahn cumulent 7.974 heures de retard, a récemment titré en une le « Handelsblatt ».

Avec la perte enregistrée en 2015 et le retard qui se profile dans l'ouverture de la future gare de Stuttgart, les déboires s'accumulent sur les épaules du patron de la compagnie, dont le mandat arrive à échéance fin 2017. Son renouvellement n'a, lui, encore rien d'automatique.