



Syndicat CA-OM-SC

Section locale 1983

SCFP
Syndicat canadien de
la fonction publique IFO

Mercredi, le 1^{er} février 2023

Achat de nouveau système de contrôle des trains (CBTC) pour le prolongement de la ligne bleue.

Quelles sont les intentions de la STM?

Définition de CBTC d'après Wikipédia.org. :

Un ordinateur central gère les convois circulant sur des lignes situées dans sa zone d'action afin d'obtenir une fluidification du trafic et une réduction de l'intervalle de temps entre deux trains aux heures de pointe.

L'ordinateur central échange différentes informations avec un ordinateur situé à bord de chaque train à l'aide du réseau de communication.

Chaque train calcule en temps réel et communique son statut par radio aux équipements du réseau disposés le long des voies. Ce statut comprend, parmi d'autres informations, sa position exacte, sa vitesse, sa direction et sa distance de freinage minimale.

Les systèmes CBTC de dernière génération sont basés sur le concept de canton mobile déformable, évolution technologique du cantonnement. Ces cantons sont constitués de la partie de voie occupée par le train, incluant une marge de sécurité à l'avant et l'arrière, et de la distance d'arrêt calculée à tout moment. Ils permettent de diminuer la distance de sécurité entre deux trains consécutifs.

Grâce aux systèmes CBTC, la position de chaque train et sa dynamique sont connues de manière plus précise que par les anciens systèmes de signalisation.

Le CBTC permet ainsi de resserrer l'intervalle entre les rames, en le limitant à moins de 90 secondes, et par conséquent d'augmenter la capacité d'une ligne, et donc de retarder la mise en œuvre de travaux d'infrastructures beaucoup plus lourds à engager. On cherche continuellement à réduire ce temps, par exemple. Alstom optimise les cadences des nouveaux métros de Lille, avec un train toutes les minutes.

Les systèmes CBTC doivent conserver une haute disponibilité grâce à une architecture ne comprenant pas de point de défaillance unique.

Par sécurité, une deuxième technologie de signalisation peut être prévue pour assurer un niveau de service minimal en cas de perte partielle ou totale du système CBTC.

LES CBTC PEUVENT ÊTRE EMPLOYÉS POUR AUTOMATISER UN SYSTÈME EXISTANT OU BIEN LORS DE LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU SYSTÈME DE TRANSPORT.

- VERSO -

En 2005, pour la ligne 1 du métro de Paris, un contrat de 30,8 millions d'euros est signé avec Siemens Transportation Systems, qui a déjà réalisé l'automatisation de la ligne 14. Courant 2013, la ligne 1 est intégralement automatisée.

Le système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET) est le CBTC utilisé par les lignes automatiques 1 et 14 du métro de Paris. (Wikipédia.org.)

D'où une communication longtemps très prudente de la RATP, gênée aux entournures par les retards de la 13 et de son système Ouragan. La parole est maintenant plus facile depuis que la ligne 1 est automatisée avec succès, que la ligne 3 a été rénovée, que la 5 et la 9 doivent suivre, en se fondant toutes sur un système CBTC. (Rail Passion 9 novembre 2012).

La STM investit 565 millions pour un système CBTC sur la ligne bleue.

QUAND LA STM DIT QU'ELLE VEUT LE BIEN DE SES EMPLOYÉS !!! ON EST EN DROIT DE SE POSER DES QUESTIONS.

Syndicalement,



Pino Tagliaferri
Président