



## Le DAC arrive !

Le Ministère fédéral allemand du Numérique et des Transports, le Ministère fédéral autrichien du Climat, de l'Environnement, de l'Énergie, des Mobilités, de l'Innovation et de la Technologie et le Département fédéral suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication sont convaincus qu'à l'avenir, un fret ferroviaire durable, automatisé et numérisé pourra répondre aux exigences d'une logistique flexible, rapide et économe.

**L'attelage automatique numérique (DAC, de l'anglais *digital automatic coupling*)** est l'élément central qui permettra au fret ferroviaire d'obtenir ces gains de productivité. À l'avenir, cette technologie doit contribuer de manière significative à faire progresser la mise en réseau du fret ferroviaire. En outre, il est essentiel de transférer davantage de marchandises vers le rail, plus respectueux de l'environnement et plus efficace en énergie, afin d'atteindre les objectifs climatiques en matière de transports en Europe.

Les ministères d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse s'engagent à automatiser et à numériser le fret ferroviaire. L'objectif doit être de réaliser le DAC de manière coordonnée sur l'ensemble du territoire européen à partir de 2025. Les ministères apprécient les travaux réalisés par le secteur dans le cadre de *l'Europe's Rail Joint Undertaking ERJU* et du *European DAC Delivery Programme EDDP*. Ces travaux ne seraient pas possibles sans le financement de l'Union européenne.

Les activités et les déclarations d'intention des ministères d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse, quoique nécessaires, ne sont pas suffisantes. Pour réaliser l'introduction du DAC dans l'ensemble de l'Europe dans les délais impartis, il serait très utile que l'UE et les autres États membres fassent des déclarations d'intention en ce sens. Seule une approche paneuropéenne du DAC permettrait de transformer le fret ferroviaire.

Les activités suivantes ont déjà été lancées dans les différents pays :

### Allemagne

- Engagement déclaré dans l'accord gouvernemental d'accélérer l'introduction du DAC.
- Initialisation et financement du « DAK4EU-Demonstrator » afin de tester les solutions techniques.
- Possibilité d'encourager d'autres projet via le programme fédéral « *Zukunft Schienengüterverkehr* » (avenir du fret ferroviaire).
- Échange régulier entre tous les partenaires du secteur sous le patronage du Ministère fédéral du Numérique et des Transports dans « DAK jour fixe ».
- Collaboration et apport des expériences au sein des organes européens comme l'EDDP et l'ERJU.

### **Autriche :**

- Le DAC est considéré comme projet pertinent en matière d'informations relatives au transport de marchandises (FTI, de l'anglais *freight transport information*). L'Autriche soutient expressément ce projet dans le cadre des initiatives en matière de recherche, de technologie et d'innovation. Depuis 2019, les projets DAC d'ÖBB sont financés à partir de deux projets FTI nationaux via le programme ministériel « *Mobilität der Zukunft* » (mobilité de l'avenir) : projets TARO et DACIO.
- Essais, en Autriche également, du train d'essai « DAC4EU » en vue du développement de solutions techniques par ÖBB en 2022 et 2023.
- Participation active d'ÖBB au projet-phare 5 de l'ERJU « TRANS4M-R », à titre de partenaire du consortium, tant au niveau financier qu'à celui de la direction de projet via le projet sectoriel « *Full Digital Freight Train Operations (FDFTO)* », dans lequel un train de démonstration DAC d'ÖBB entre notamment en œuvre.
- Collaboration principale d'ÖBB à la gestion du programme *European DAC Delivery Programme (EDDP)* et travail sur le développement et la réalisation de la « *Migration Road Map* » au niveau européen.
- Dès qu'une approche commune à l'échelle de l'UE se dessinera et que les dispositions techniques et légales en vue d'une introduction généralisée du DAC seront achevées, le ministère subventionnera le passage au DAC.

### **Suisse :**

- Préparation du projet de loi et des arrêtés financiers nécessaires à l'introduction et à l'encouragement financier du DAC, qui, lors de la consultation, a bénéficié d'un large soutien de la politique, de l'économie et de la société.
- Succès de l'essai, cofinancé par l'Office fédéral des transports (OFT), de l'attelage automatique et de l'essai automatique d'efficacité du frein dans l'exploitation commerciale des CFF depuis 2019 sur 40 locomotives et 250 wagons.
- Essais des CFF en 2022 du train d'essai « DAC4EU » en vue du développement des solutions techniques, en Suisse également.
- Participation active des CFF au projet phare 5 de l'ERJU « TRANS4M-R », à titre de partenaire de consortium, financée par le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation SEFRI.
- « DAC+train d'essai » propre aux CFF en vue de l'essai des fonctionnalités électriques et numériques embarquées, cofinancé par l'OFT.
- Projet commun avec le secteur en vue du développement d'un processus pour un post-équipement DAC aussi rapide et simple que possible des véhicules.

Outre l'attelage automatique, ce sont surtout les fonctions numériques du DAC, comme l'essai d'efficacité du frein ou la définition de la place des wagons, qui réduisent considérablement le temps et les coûts de préparation des trains. Les locomotives et les wagons doivent être équipés des composants nécessaires, ce qui prend du temps et nécessite des investissements correspondants. La mise en œuvre de quelques fonctionnalités centrales du DAC apporte déjà des avantages.

Les ministères d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse sont conscients que cela nécessite une solution de financement qui permette de franchir la période entre l'investissement et l'exploitation des avantages. C'est pourquoi, plus vite le DAC sera

mis en place, si possible sur l'ensemble du territoire européen, et plus habilement un post-équipement sera préparé et mis en œuvre, plus vite les avantages du DAC se feront sentir sur le plan microéconomique.

Pour ce faire, il convient de concentrer les forces et de faire avancer les travaux de l'ERJU et de l'EDDP, autant que possible en parallèle. Une fois définis les paramètres nécessaires dans les STI, il devrait être possible d'utiliser rapidement le DAC pour des transports délimités. Cela permettra d'acquérir l'expérience nécessaire dans l'exploitation quotidienne. Il s'agit de réunir les conditions techniques, opérationnelles et financières d'un pré-déploiement en temps utile.

L'Allemagne, l'Autriche et la Suisse sont ouverts à l'idée d'un cofinancement du post-équipement DAC au niveau national. Cela ne suffira cependant pas pour pouvoir mettre en service le DAC dans l'ensemble du secteur. L'UE doit en premier lieu faire avancer le fret international interopérable par rail dans son ensemble.

C'est pourquoi les ministères d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse apprécient :

1. que la Commission européenne fasse le premier pas en développant et en adoptant en temps utile un concept de financement adapté à l'échelle de l'UE et aux besoins individuels ;
2. que tous les Etats membres de l'UE et les Etats voisins intéressés examinent également, parallèlement aux travaux en cours, la préparation politique en vue du cofinancement du DAC ;
3. que le secteur élabore les bases de manière à ce que le DAC puisse être introduit unité par unité avec des fonctions de base importantes conformément au calendrier de l'EDDP, dans un premier temps sous forme d'un pré-déploiement, et que les détenteurs de véhicules préparent techniquement les wagons en temps voulu, au cours des révisions régulières, de manière à ce que le DAC puisse être installé simplement.

Pour le Ministère fédéral allemand du Numérique et des Transports

*Dr. Volker Wissing, ministre fédéral*

Pour le Ministère fédéral autrichien du Climat, de l'Environnement, de l'Énergie, des Mobilités, de l'Innovation et de la Technologie

Leonore Gewessler, ministre fédéral

Pour le Département fédéral suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

*Albert Rösti, conseiller fédéral, chef du DETEC*