

Zeitschrift: Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2017)
Heft: 3

Artikel: Culture de l'expérimentation
Autor: Meyer, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-681971>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

CULTURE DE L'EXPÉRIMENTATION

Dans son interview, le CEO Andreas Meyer parle de la digitalisation qui influence la mobilité du futur et modifie la stratégie commerciale des Chemins de fer fédéraux suisses.

Monsieur Meyer, comment voyez-vous la mobilité du futur?

Elle a débuté depuis longtemps avec les navettes autonomes, les bus longue distance et les drones transportant des marchandises et peut-être bientôt des gens. De grands changements sont annoncés. Le monde numérique et les développements technologiques créent de nouveaux acteurs économiques et de nouveaux besoins. A l'avenir, il suffira de définir la date et la destination d'un voyage. Un fournisseur de mobilité de confiance organisera le voyage

«Aujourd'hui, je ne peux pas m'imaginer un train fantôme sans personnel dans le système ferroviaire à longue distance.»

Andreas Meyer, CEO des CFF

selon les besoins individuels. Nous investissons dans les nouvelles technologies en ciblant les innovations.

Pourquoi misez-vous sur des navettes autonomes à Zoug dans un nouveau projet pilote?

Avec l'expérience pilote de Zoug, nous désirons organiser la combinaison de tous les moyens de transport. Dans les villes du futur, les navettes autonomes seront un élément essentiel de la mobilité. Grâce à l'expérience pilote, nous espérons acquérir des informations importantes pour la conception de la chaîne de mobilité.

Vous envisagez aussi des tests avec des trains autonomes.

Nous étudions les possibilités d'une automatisation accrue de l'exploitation ferroviaire. Actuellement, nous examinons sur quels tronçons et avec quelles compositions nous pouvons effectuer des tests avec ou sans mécanicien. Nous sommes

persuadés que ce développement apportera nombre d'avantages aux clients. Il faudra encore du temps jusqu'à ce que les premiers trains automatisés circulent. Aujourd'hui, je ne peux pas m'imaginer un train fantôme sans personnel dans le système ferroviaire à longue distance.

Via leur tablette, vos mécaniciens reçoivent des recommandations pour utiliser la «vague verte». Quelle est l'économie d'énergie des CFF?

Ce système innovant nous permet d'économiser en moyenne plus de 137'000 kilowattheures par jour. Sur une année, cela correspond à la consommation énergétique de l'ensemble des ménages d'Yverdon-les-Bains. Cette année, nous espérons économiser 72 GWh. Grâce à la «vague verte», les mécaniciens ont une conduite plus fluide et évitent de s'arrêter devant des signaux au rouge. Au démarrage, les trains lourds consomment une quantité énorme d'énergie. Un train de marchandises de 1000 tonnes lancé à 80 kilomètres à l'heure, qui s'arrête et doit redémarrer, utilise autant d'électricité qu'un ménage pendant une semaine. Le potentiel d'économies dans le trafic marchandises est donc très important.

Les CFF font partie de l'Exemplarité énergétique de la Confédération.

Je suis très fier de notre performance globale. Avec un vaste paquet de mesures, notre but est d'économiser 20% de la consommation annuelle prévue pour 2025, soit au total 600 gigawattheures d'énergie par an. Cela équivaut environ à la consommation annuelle des 150'000 ménages tessinois. Jusqu'à fin 2016, nous avons économisé près de 240 GWh. Nous sommes sur la bonne voie. Pour que nos objectifs soient pleinement réalisés, il faudra des efforts

supplémentaires, des idées novatrices et l'engagement de tous les collaborateurs des CFF. Nous soutenons la stratégie énergétique de la Confédération et contribuons grandement à la conception durable de la mobilité du futur.

Vous êtes depuis plus de dix ans aux CFF. Vos clients sont-ils plus exigeants?

Oui, les clients s'intéressent beaucoup aux nouvelles offres de mobilité et donnent plus d'importance à l'aspect environnemental. Le grand intérêt pour notre projet pilote «Green Class», offre combinée unique au monde pour le rail et la route, montre clairement que les offres de mobilité durable sont très demandées. Plus de 2500 clients ont voulu expérimenter la combinaison durable de voitures électriques avec l'AG 1^{re} classe, les véhicules Mobility et les PubliBikes. Ils représentent les innombrables personnes en Suisse qui souhaitent des transports publics durables et économes en énergie.

«Nous estimons que la digitalisation et le big data peuvent augmenter jusqu'à 30% la capacité du réseau ferroviaire suisse.»

Andreas Meyer, CEO des CFF

Le big data pourrait aider à piloter intelligemment le volume de trafic en temps réel.

Il existe un fort potentiel. Nous estimons que la digitalisation et le big data peuvent augmenter jusqu'à 30% la capacité du réseau ferroviaire suisse. A cet effet, les CFF activent l'automatisation de l'établissement de l'horaire, de l'exploitation ferroviaire et du contrôle-commande. Grâce



Andreas Meyer

Agé de 56 ans, Andreas Meyer est depuis 2009 le CEO des CFF avec plus de 33'000 collaborateurs. Il a étudié le droit aux Universités de Bâle et de Fribourg (1981–1986). Ensuite, il a travaillé chez ABB Suisse (1990–1996) et dans une entreprise allemande de technique énergétique et environnementale (1996–1997). Dès 1997, il a assumé diverses fonctions de management pour la Deutsche Bahn.

Source: © CFF

aux technologies du futur, l'exploitation du système ferroviaire est beaucoup plus efficace. Il en résulte une augmentation du nombre de trains en circulation, une cadence plus dense, moins de dysfonctionnements, une meilleure liaison radio et une meilleure information des clients en cas de panne. D'autres extensions sont évidemment nécessaires là où le réseau affiche des problèmes de capacité.

Les CFF exploitent des infrastructures importantes. Comment se protègent-ils des cyberattaques?

L'extension de la mise en réseau élargit la cible potentielle pour les cybercriminels. C'est pourquoi les CFF investissent considérablement dans les technologies de sécurité. Les moyens techniques et les prescriptions de conformité ne suffisent pas à garantir la sécurité. La clé d'une cybersécurité performante est l'être humain et surtout le bon sens. Nos collaborateurs doivent être capables d'évaluer les risques et d'anticiper les mesures adéquates.

A l'interne, nous organisons des campagnes ciblées de sensibilisation pour aiguïser leur prise de conscience de cyberattaques potentielles.

Avez-vous d'autres idées novatrices?

Dans tous les domaines des CFF, nous combinons les points forts du chemin de fer avec le potentiel des nouvelles technologies. Il en résulte beaucoup d'innovations telles que services pour le voyage de porte à porte, gares numériques, wagons de marchandises intelligents ou augmentation de la capacité grâce aux installations ferroviaires perfectionnées. Nous testons déjà sur différents sites suisses des distributeurs automatiques de billets capables de renseigner les clients par vidéo. Avec nos clients et nos partenaires, nous optimiserons encore les CFF. Pour augmenter notre capacité d'innovation, nous avons lancé un management de l'innovation à l'échelle du groupe et créé un fonds de l'innovation.

A partir des innovations, nous voulons développer et tester des offres concrètes dans les plus brefs délais.

Quel est le secret du succès d'un management de l'innovation dans une entreprise riche en traditions comme les CFF?

Pour les CFF, la capacité d'innovation est primordiale en période de changement. L'augmentation de la capacité d'innovation est un élément-clé de notre stratégie entrepreneuriale. Pour innover, il faut toujours expérimenter et stopper le produit s'il est inefficace. Le défi est important pour nous, entreprise ferroviaire suisse: en tant que chemin de fer et suisse, nous aspirons à la perfection, car nous partageons une culture qui ne tolère aucune erreur. Avec nos processus d'innovation, nous adoptons une culture ouverte de l'expérimentation, c'est-à-dire que nous procédons de manière prospective et courageuse en risquant peut-être une fois une critique négative. *(bra)*