

La SNCF va augmenter sa flotte de drones

L'entreprise publique a présenté, le 8 septembre 2015, les atouts d'engins volants pour assurer la maintenance du réseau et remplir des missions de sécurité. Avec la bénédiction d'Alain Vidalies, elle annonce l'achat de nouveaux drones pour augmenter son parc qui compte une dizaine d'appareils. S'y ajoute autogire qui vole sous la cocarde AIR SNCF...



La SNCF revendique son Unité aérienne d'inspection du réseau comme étant une "première mondiale". © M. Fresso

"AIR SNCF". Et si les auteurs du récent [faux communiqué](#) de presse ironisant sur l'"hypermodalité" du groupe ferroviaire avaient vu juste ? Cette cocarde s'affiche fièrement sur le premier autogire — un mini-hélicoptère biplace à 100 000 euros — acquis par l'entreprise publique pour surveiller ses voies en Nord-Pas-de-Calais-Picardie. Précédé de la lettre U, l'acronyme AIR SNCF signifie "Unité aérienne d'inspection du réseau" SNCF.

Hasard du calendrier, quelques jours après avoir présenté sa nouvelle offre multimodale, la SNCF a dévoilé, le 8 septembre 2015, à la presse et devant le secrétaire d'État aux transports, Alain Vidalies, une partie de son escadrille d'engins volants composés essentiellement de drones, ces appareils sans pilote. La démonstration a eu lieu en Seine-et-Marne sur le triangle de Coubert à la jonction de deux lignes à grande vitesse (LGV).

Voici trois ans, à l'instar de grands groupes comme EDF, la SNCF a décidé de recourir à cette nouvelle technologie en travaillant étroitement avec des start-up et des organismes comme l'Onera (Office national d'études et de recherches aérospatiales). Elle a déjà investi 10 millions d'euros dont les trois quarts dans la recherche et développement.

Une équipe de 15 personnes

Aujourd'hui, elle possède une dizaine d'appareils de type mini-avion ou multicoptère, gérés par une équipe de 15 personnes, laquelle intègre d'anciens militaires, pilotes de drones. Le parc représente une certaine valeur puisque *"certains modèles et leurs équipements valent 400 000 euros l'unité"*, indique le bien nommé Stéphane Volant, à la fois secrétaire général de la SNCF, monsieur sécurité du groupe et responsable d'une partie de la flotte. La SNCF recourt aussi à des prestataires (Air Marine, Azudrones, Redbird et Technivue) pour des campagnes plus ponctuelles.

Parfois petits comme un moineau tel le nanodrone (60 000 euros) qui a effectué un vol de démonstration, ces joujoux ont principalement deux usages : l'entretien du réseau et la sûreté des installations.

La première fonction permet, par exemple, d'inspecter les caténaires et des parois rocheuses situées au-dessus des voies (d'ici la fin de l'année, une trentaine d'ouvrages seront visités par drone en Aquitaine, en Auvergne, Midi-Pyrénées), d'observer l'état de la végétation aux abords des voies (les 200 kilomètres de l'axe Lyon-Dijon seront surveillés ainsi), ou encore de constater l'état des charpentes et des toitures des grandes gares etc.

80 millions d'euros d'économies ?

D'où des économies dans les interventions et des gains de productivité en évitant le recours systématique à des brigades de cheminots pour la surveillance. *"L'objectif est d'économiser 80 millions d'euros par an dans les interventions de maintenance, chiffre Claude Solard, DGD Sécurité, Innovation et Performance industrielle. Nous allons utiliser les meilleurs drones du monde, car nous nous appelons SNCF Réseau."* Pour Alain Vidalies, le recours à cette technologie offre *"des perspectives d'amélioration de l'efficacité dans la gestion du réseau"*.

La seconde fonction concerne la sûreté des installations. La Suge, la police interne de la SNCF, s'en sert pour la surveillance des 30 000 kilomètres de voies. *"Il s'agit d'empêcher les intrusions sur les installations, les dégradations, et les vols"*, résume Stéphane Volant. Doit-on à la surveillance aérienne un rapport de cause à effet ? *"Le montant des réparations liées aux vols de cuivre sur le réseau a été divisé par deux, en tombant à 40 millions d'euros par an au lieu 80 millions"*, constate-t-il. Le métal roux attire également moins les convoitises, car son cours a chuté. Reste que le Nord-Pas-de-Calais est une zone où la SNCF porte ses efforts.

Achats tricolores

Pas question cependant d'utiliser ces appareils pour surveiller les abords du tunnel sous la Manche, assure la SNCF. Ni d'intervenir lors d'actes terroristes comme celui du Thalys.

Fort de cette démonstration, la SNCF entend passer à la vitesse supérieure, et augmenter sa flotte de drones. *"Nous sommes en discussion avec plusieurs constructeurs pour en acquérir"*, indique un responsable du groupe qui ne veut pas révéler le montant de l'investissement à venir. L'entreprise publique qui se veut *"citoyenne"* ne dissimule pas qu'elle achètera sans doute majoritairement français pour soutenir cette industrie d'avenir face à ses concurrents américains, israéliens et chinois. Elle est notamment en passe d'acquérir deux autogires supplémentaires pour les affecter dans le Sud-Ouest.

Pour ces investissements, la SNCF a le quitus du ministre de tutelle. Alain Vidalies a souligné *"l'adéquation du gouvernement à développer la filière industrielle des drones civils, en encourageant toutes les synergies avec les acteurs de l'économie française, et en particulier les établissements publics, avec le soutien des services de l'État"*.

Marc Fresso