

Et si les conducteurs de TGV étaient remplacés par des robots?



La SNCF prévoit les premières circulations de TGV autonomes en 2022-2023.

La SNCF travaille à un projet de train autonome pour ses TGV. Plusieurs étapes sont prévues avant de parvenir à ce résultat.

"Nous devrions être les premiers au monde à mettre en service un train autonome sur de la très grande vitesse commerciale", explique Guillaume Pepy, président du directoire du groupe SNCF. Car, en effet, si le TGV totalement autonome n'est pas pour demain, [la SNCF](#) y travaille et prévoit plusieurs étapes à cette fin dans les années à venir.

Et le chantier est énorme. La conduite totalement automatisée "n'existe pas dans le mode ferroviaire", selon Mathieu Chabanel, directeur général adjoint de SNCF Réseau. Car, contrairement aux métros automatiques, les trains circulent sur des voies qui ne sont pas closes, rendant cette technologie plus complexe à mettre en place, notamment du fait de possibles intrusions, ou d'une dose de freinage à adapter à la météo.

Premier essai sur les trains de marchandises

Tout d'abord, la SNCF prévoit pour 2019 une première expérimentation de train de fret "drone", c'est-à-dire un train de fret sans conducteur, télécommandé. L'emplacement du conducteur à proximité du train reste à préciser. Mathieu Chabanel évoque, pour ce train de marchandises, de "gros enjeux de fiabilité".

Ensuite, dès 2021, les manœuvres des trains de fret et des TER, depuis et vers les centres de maintenance par exemple, pourront être partiellement automatisées, car elles se déroulent sur des circuits semi-fermés. Actuellement, elles concentrent "une bonne partie des aléas, une grande complexité, et nécessitent beaucoup d'acteurs", a détaillé Alain Krakovitch, directeur général de SNCF Transilien. "Si on arrive à avoir un certain nombre d'automatismes, on peut gagner beaucoup en efficacité et en fiabilité", a-t-il ajouté.

En 2022, la SNCF prévoit le prolongement vers l'ouest parisien du RER E, Eole, qui sera mis en service, semi-autonome entre Nanterre et Rosa-Parks (19ème arrondissement de Paris). "Il s'agira du premier système autorisé à faire de l'automatisme sur le réseau ferré national", a précisé Alain Krakovitch. L'automatisme, baptisé Nexteo, gère les accélérations et freinages, tandis que le conducteur ferme les portes et traite les éventuels aléas. Ainsi, un train pourra passer toutes les 108 secondes, au lieu de 180 secondes actuellement.

Et enfin, en 2022-2023, les premières circulations de TGV autonomes, dans lesquels le conducteur sera là pour fermer les portes et traiter les éventuels aléas, pourront être envisagées. La circulation de ces trains sans conducteur est facilitée par le fait qu'ils circulent sur des voies dédiées, avec du matériel homogène. Là encore, la fréquence des trains pourra être améliorée. Par exemple, entre Paris et Lyon, il sera possible d'ajouter 25% de trains. À terme, la SNCF vise une conduite automatique du train, sans chauffeur mais avec du personnel à bord.

La SNCF entame sa mue

Ce vaste chantier est **une nécessité pour la SNCF** qui va être bientôt concurrencée par d'autres compagnies sur le réseau ferré français. La SNCF veut faire oublier ses presque 80 ans et entame sa mue, espérant que la feuille de route du nouveau gouvernement collera à ses orientations. "Passer du monopole à un monde ouvert, passer d'une industrie classique à une place majeure de l'innovation et du digital, (...) ça se joue d'abord dans la culture de l'entreprise", assure le président de la SNCF, Guillaume Pepy.

Le temps du monopole est en effet bientôt révolu pour la SNCF, qui sera concurrencée à partir de décembre 2020 sur les lignes TGV et Intercités, et au plus tard en décembre 2023 sur les lignes régionales (gérées en délégation de service public) sur lesquelles des expérimentations pourraient toutefois être menées dès décembre 2019.

L'opérateur ferroviaire devra alors convaincre les clients de continuer à prendre ses TGV plutôt que ceux que des autres opérateurs, et donner envie aux régions de lui confier l'exploitation des TER. Il lui faudra aussi apprendre à partager son réseau ferré et ses gares, et offrir des conditions d'accès équitables. "Le monopole finit par peser à l'intérieur de l'entreprise parce que ça interdit toute comparaison. On ne se compare que par rapport à un absolu, on ne se compare jamais par rapport à des concurrents", ajoute-t-il.

"Il faut retrouver un élément de fierté"

Pour le directeur général adjoint de la SNCF, Mathias Vicherat, il y a, en interne, "une forme de SNCF bashing que l'on a tous individuellement un peu ingéré et qu'on reproduit à l'insu de notre plein gré. Il faut retrouver un élément de fierté, d'affirmation". "Dans l'entreprise, il y a beaucoup de forces qui ont envie de changer. Les jeunes générations qui entrent (...) souffrent de la pesanteur hiérarchique qu'on a parfois", continue le PDG du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, Patrick Jeantet. Mais, derrière cette adaptation, plane évidemment le spectre de la transformation de France Telecom. "On fera la SNCF de demain avec les salariés d'aujourd'hui. (...) Donc on a un énorme sujet de gestion prévisionnelle des métiers, un énorme sujet de formation, un énorme sujet de transformation du management".

Les dirigeants du groupe public attendent impatiemment la feuille de route de la nouvelle ministre des Transports, ex-PDG de la RATP, Élisabeth Borne, qu'ils ont rencontrée mercredi pour "vérifier que les perspectives sont bien partagées par les pouvoirs publics", selon Guillaume Pepy. Le groupe, qui se trouve à un "moment charnière", est désormais "bien loin de l'image d'Épinal du monopole du train en France", assure Guillaume Pepy.

La stratégie logistique, une priorité

Pour rester attractif en France et continuer à investir sur un réseau français vieillissant en période de disette budgétaire, le groupe public regarde au-delà des frontières de l'Hexagone. De 15% du chiffre d'affaires en 2007, l'activité à l'international est passée à 34% l'an passé, et la SNCF vise 40% en 2020, et 50% en 2025. D'ici 2020, c'est la filiale de logistique Geodis qui devra, grâce à une acquisition, doubler de taille et se renforcer sur les États-Unis, la Chine et l'Allemagne.

"La stratégie logistique est dans les toutes premières priorités de la SNCF. C'est nouveau", a indiqué Guillaume Pepy à l'AFP. Cette activité a rapporté l'an dernier 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires, "on a l'ambition de faire beaucoup plus".

Autre sujet scruté de près par le groupe ferroviaire, la question de la reprise par l'État de sa dette abyssale - 44,9 milliards d'euros pour SNCF Réseau, 7,9 milliards pour SNCF Mobilités. En septembre, l'ancien gouvernement s'était prononcé contre une reprise, même partielle, au nom de la réduction des déficits publics. Mais durant sa campagne, le président de la République Emmanuel Macron avait ouvert une porte en ce sens.