

Comment la SNCF surveille son réseau ferroviaire

Une centaine de vols ou d’actes de sabotage ont eu un « impact notable » sur les circulations en 2025

REPORTAGE

RUAN (LOIRET) - envoyé spécial

Dans la nuit noire et glaciale d’un champ du Loiret, le drone est placé sur sa rampe de lancement, un rail à 45 degrés du sol, d’où il va décoller. Sa mission : surveiller le plus grand chantier ferroviaire du moment, sur la ligne Paris-Orléans, à quelques centaines de mètres. L’engin a l’apparence d’un petit avion de 3 mètres d’envergure. Ce profil de « petit planeur » lui permet d’effectuer un « vol de trois heures, hors du champ de vision du pilote et jusqu’à 50 kilomètres de l’antenne », explique Bastien Mancini, patron de Delair, l’entreprise qui a conçu l’engin.

Avec 28 000 kilomètres de voies, 3 200 gares, des milliers de locaux techniques et d’installations diverses, la SNCF sait son réseau vulnérable. Depuis 2015, elle tente de repérer voleurs et saboteurs depuis les airs, une activité qui s’est structurée en 2017 au sein d’une filiale du groupe ferroviaire, Altametris. Ces yeux dans le ciel s’ajoutent à la surveillance plus classique par les 3 200 agents de la Sûreté ferroviaire, à celle des forces de l’ordre ou des entreprises de sécurité privée, à la pose de grillages, de caméras ou de systèmes d’alarme. Selon le rapport annuel sécurité de la SNCF pour l’année 2024, « la malveillance et les intrusions ont causé plus de 800 000 minutes de retard et impacté près de 40 000 trains ». Cette statistique agrège des faits de nature et d’ampleur très diverses : les « intrusions simples », qui présentent un risque essentiellement pour l’auteur des faits, les vols ou la stricte volonté de nuire.

« Chantiers sensibles »

Globalement, « bien que cela soit à confirmer, il apparaît que les événements d’origine malveillante voient leur préjudice sur la régularité augmenter ». Ce fut particulièrement vrai en 2024, avec une progression de 12 % des retards constatée par rapport à l’année précédente. Une nouvelle hausse « imputable à près de 90 % aux seuls sabotages des 25-26 juillet commis sur le réseau à grande vitesse ». SNCF Réseau, gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, est peu disert sur le sujet et refuse à quantifier publiquement le phénomène. Mais une source au fait de ces sujets dans l’entreprise estime qu’il y a déjà eu une centaine de vols ou d’actes de vandalisme ayant un « impact notable » sur les circulations en 2025.



Un drone de surveillance d’un chantier de la SNCF, près de Ruan (Loiret), le 20 novembre. AXELLE DE RUSSÉ POUR « LE MONDE »

De leur camionnette, les techniciens d’Altametris entament une longue nuit à scruter les images du drone. Grâce à la caméra infrarouge et aux puissantes optiques, on distingue sans mal, parallèles à la voie de chemin de fer, les vestiges du rail en béton de l’Aérotrain, une invention révolutionnaire de l’ingénieur Bertin qui s’est soldée par un onéreux échec industriel dans les années 1970. C’est finalement grâce aux TGV que le pays est entré dans l’ère de la grande vitesse, jamais arrivée jusqu’ici. Les usagers doivent se contenter d’une ligne classique qui accuse le poids des années et des retards incessants. D’où ces travaux d’envergure engagés sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

« Les chantiers sont particulièrement sensibles parce qu’on y stocke des engins et des matériaux qui ont de la valeur. Comme les travaux se font en journée, seuls quelques trains sont maintenus en heure de pointe, on ne peut se permettre qu’ils soient annulés en cas de dégradations », explique Bertrand Cussinet, responsable du pôle Drone inspection sûreté chez Altametris, qui réalise

Le 27 octobre, un incendie volontaire près de Valence a perturbé 70 TGV et touché 70 000 clients

200 opérations de surveillance de ce genre chaque année pour le compte de la SNCF.

La ligne de chemin de fer apparaît à l’écran et le drone la suivra toute la nuit à la recherche d’hommes ou de véhicules suspects. Ce soir-là, les seuls « intrus » que nous verrons seront des agents de la SNCF opportunément dépêchés sur la zone pour montrer aux quelques journalistes présents qu’aucun bipède n’échappe à l’œil du drone.

« Dès que l’on voit quelque chose ou quelqu’un qui ne devrait pas être là, on prévient la police ferroviaire », poursuit M. Cussinet. L’alerte remonte au Centre national de sûreté ferroviaire (CNSF), à

deux pas de la gare du Nord, à Paris. Dans cet open space, les agents qui se relaient nuit et jour voient sur l’imposant mur d’écrans les images de vidéosurveillance. Tous les événements de sûreté (à distinguer de la sécurité qui consiste à éviter les accidents) remontent ici. Et ce quel que soit le canal par lequel ils sont signalés : drones, agents sur le terrain, caméras, appels des usagers au numéro d’urgence 3117. « Quand il y a un doute, on considère qu’il n’y a pas de doute ! On mobilise, selon les circonstances, les équipes de la Sûreté ferroviaire ou les régaliens » pour aller sur place, explique Céline Josset, la responsable du site.

Par nature, les installations ferroviaires sont sensibles. Toute intrusion, toute détérioration, tout vol peut avoir un impact majeur sur la circulation des trains. Un exemple : dans la nuit du 11 au 12 septembre, une centaine de mètres de câbles de cuivre ont été dérobés à proximité de la gare du Creusot (Saône-et-Loire), entre Lyon et Paris. Ce vol a causé des retards supérieurs à trente minutes pour 160 trains et 140 000 clients, apprend-on auprès de SNCF Voya-

geurs, la filiale de l’entreprise exploitant les TGV. En l’absence de signalisation fonctionnelle, le gestionnaire du réseau ne peut garantir qu’il n’y ait qu’un train dans un « canton », la portion de base du réseau, dans lequel la sécurité ferroviaire impose qu’un train soit seul. Les trains sont alors ralentis ou dérottés.

Traces de passage

« Ce qui nous embête au quotidien, ce sont les vols », euphémise Christophe Bouteille, directeur adjoint de la sûreté du groupe SNCF. A 11 000 euros la tonne – un record –, le cuivre suscite les convoitises. « Il y a des dizaines de milliers de kilomètres de câbles. Fils de contact, alimentation en énergie, signalisation... ils sont partout ! », selon Olivier Bancel, directeur commercial de SNCF Réseau. « On a de tout ! Délinquance acquiescive [vol], sabotage calculé et organisé, dégradation par désœuvrement », liste M. Bouteille. On pense évidemment à l’aube de la journée d’ouverture des Jeux olympiques, où trois incendies ciblés avaient suffi à mettre à terre la circulation des TGV. Quatre jours après le sa-

botage, le ministre de l’intérieur de l’époque, Gérard Darmanin, y avait vu « le mode traditionnel d’action de l’ultragauche ». A ce jour, aucun membre de cette mouvance n’a été confondu et, selon plusieurs sources dans les hautes sphères de la SNCF, les soupçons se portent désormais sur un « acteur étatique ».

Mais des phénomènes de moindre ampleur sont réguliers. Un incendie volontaire près de Valence le 27 octobre a par exemple perturbé la circulation de 70 TGV transportant 70 000 clients, déplore SNCF Voyageurs. Les regards se sont encore tournés vers « la mouvance d’ultragauche ». Ce qui s’inscrit dans un contexte « de recrudescence d’actions contre des grands projets d’infrastructure comme l’A69 ou la ligne à grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux », note l’entourage du ministre. La superficie à couvrir rend illusoire toute surveillance systématique : « Avec 3 200 agents de la Sûreté ferroviaire, même collaboration avec la police et la gendarmerie, on n’est pas assez nombreux », reconnaît M. Bouteille.

La SNCF compte aussi sur ses cheminots. Ceux sur le terrain sont les plus à même de repérer la présence de personnes étrangères au service sur les emprises ferroviaires. Lors d’une suspicion, à savoir des traces de passage, des vols ou des tentatives récurrentes, la Sûreté ferroviaire peut installer en quelques heures des dispositifs Sezam (sécurisation de zone par alarme mobile). Un détecteur de mouvement déclenche la caméra du caisson et les images sont diffusées en direct au CNSF.

Pour le reste, la SNCF n’a d’autre choix que de concentrer ses efforts. « Ce qui nous préoccupe, ce sont les actes de malveillance qui pourraient avoir le plus de conséquences sur la circulation des trains », admet Olivier Bancel, de SNCF Réseau, citant les lignes à fort trafic ou les journées de grands départs. « On a identifié les 20 à 30 sites critiques du réseau. On met des moyens considérables pour les protéger », abonde-t-on dans l’entourage du ministre des transports, Philippe Tabarot. SNCF Réseau investit 100 millions d’euros par an dans la sûreté. Une hausse des moyens qui va de pair avec la professionnalisation des vols. « Avant, [les voleurs] se mettaient en danger. Aujourd’hui, ils travaillent proprement, ils sont équipés et ont acquis une connaissance remarquable du réseau ferroviaire », pointe Céline Josset. ■

JONATHAN PARIENTÉ