

La SNCF et Dalkia veulent révolutionner la gestion énergétique des gares

Publié le 5 octobre 2020 dans Les Echos

Les Echos

Les deux entreprises vont mettre sur pied une plateforme numérique capable de piloter la gestion technique et énergétique de 122 gares en France, d'ici à 2025.

Fini, les légendaires courants d'air des halls de gare ? La SNCF Gares et Connexions, une des nouvelles SA du groupe ferroviaire, a noué un partenariat de douze ans avec Dalkia (groupe EDF) pour mieux gérer, exploiter et maintenir les performances énergétiques de ses 122 principales gares, sur tout le territoire hexagonal.

Selon ce projet commun, qui sera dévoilé cette semaine, le duo public-privé, qui vise des économies de coûts d'exploitation des ouvrages, devrait superviser au quotidien au moins 1,3 million de mètres carrés de bâtiments ferroviaires d'ici à douze ans. Plus, en principe, 1,5 à 2 millions de mètres carrés supplémentaires pour des clients tiers, en commercialisant cette formule dite « BIM GEM ».

Des ouvrages d'une extrême variété

Concrètement, pour y parvenir, SNCF et Dalkia misent sur des outils de « modélisation de l'information du bâtiment » (« BIM ») qui utilisent des maquettes numériques. Autrement dit, il s'agit de construire des jumeaux numériques des gares, rassemblés sur une plateforme accessible par tous les corps de métiers chargés de veiller à des espaces aussi divers que les halls voyageurs, salles de réunion, boutiques, quais de gare ou parkings.

Avec cet outil, les équipes techniques chargées de la gestion et de la maintenance des gares, par exemple de l'éclairage ou la climatisation, disposeront d'une « radiographie » des 122 sites, qui pourra les aider à optimiser le pilotage de leurs opérations. Et donc, in fine, à réduire les nuisances pour les voyageurs.

Utilisées surtout dans la construction de bâtiments neufs, dès leur conception, les maquettes numériques « BIM » essaient peu à peu dans les bâtiments anciens. Pour Dalkia, qui a déjà déployé de tels outils au sein du siège du Crédit Agricole Aquitaine à Bordeaux, ce projet ferroviaire est toutefois une première à cette échelle. S'agissant de la SNCF, la complexité tient à l'extrême variété des ouvrages concernés.

Le plan commencera volontairement cette année par deux gares aux profils complètement opposés : Toulouse-Matabiau, mise en service en 1856, et la nouvelle gare TGV à l'écart de Nîmes, exploitée depuis décembre 2019. La deuxième phase du déploiement de la plateforme concernera les dix gares majeures de Bretagne (dont Rennes, Brest, Quimper et Lorient), puis

la dernière phase généralisera cette méthode de travail aux 122 principales gares françaises d'ici à 2025.

Un marché à croissance rapide

SNCF et Dalkia ont prévu un cofinancement du projet, qui sera destiné, dans un second temps, à être commercialisé auprès d'autres entreprises. En ligne de mire : la construction d'un modèle d'abonnement à des services de pilotage des bâtiments grâce au déploiement de cette plateforme dans des entreprises tierces. La facturation de ce service pourrait être réalisée au mètre carré couvert par le jumeau numérique disponible sur la plateforme.

Avec ce service, la SNCF et Dalkia promettent à la fois une meilleure visibilité aux utilisateurs des bâtiments sur les interventions techniques, leur durée, leur programmation, ainsi que des économies d'énergie. Le duo ne donne toutefois pas d'objectif précis d'économies pour le projet mené dans les gares françaises. Le marché visé est naissant, mais sa croissance rapide. Aujourd'hui limité à 5 milliards de dollars dans le monde, il pourrait atteindre 65 milliards dès 2024, selon des projections réalisées par Dalkia.