

#Article : Le train léger électrique réhabilite les petites lignes ferroviaires

Résumé

Drais est un train léger qui peut être piloté à vue, comme les tramways en ville. Il peut transporter jusqu'à 80 passagers et pourrait remplacer les trains régionaux conventionnels sur des lignes non-électrifiées. Il devrait être opérationnel en 2025.

Article

<https://www.lesechos.fr/pme-regions/grand-est/le-train-leger-drais-veut-rehabiliter-les-petites-lignes-ferroviaires-1779518?xtor=CS4-6230&fbclid=IwAR3oRt01j8nqmBmiH8bD2WyFR5uft9h44wukKQ9rDwq45nEsP-owKaVdesk>



Draisys pourront être pilotés « à vue » comme le sont les tramways en ville. (Draisys Lohr Haiku Design)

Draisys pourront être pilotés « à vue » comme le sont les tramways en ville. (Draisys Lohr Haiku Design)

C'est un peu le retour de la Micheline, options moteur de bus et autonomie énergétique. Lohr, spécialiste des transports situé à Hangenbieten (Bas-Rhin) s'attelle à la réalisation d'un train léger d'un nouveau genre pour conserver, voire réhabiliter, des petites lignes régionales.

Nom de code du projet, mené dans le cadre d'un consortium lancé en 2019 par la SNCF : Draisys. Il s'agit d'un véhicule de la taille d'un bus, doté de batteries rapidement rechargeables et pouvant donc circuler sur des voies non électrifiées. Il pourra être piloté « à vue » comme le sont les tramways en ville.

80 passagers

Draisys a été retenu en mars 2022 dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) sur la digitalisation et la décarbonation du transport ferroviaire. Le volet « trains légers » de cet AMI vise le remplacement des trains régionaux conventionnels, jugés surdimensionnés et trop coûteux, sur les lignes de desserte fine du territoire. C'est un

potentiel de 9.100 kilomètres de lignes, à 85 % non électrifiées, qui s'offre aux trains légers.

Lire aussi :

[A Bayonne, Aqualines conçoit le « TGV des mers »](#)

[A Toulouse, l'Atea mixe l'avion et l'hélicoptère](#)

[A Gruissan, Exocet Game met à l'eau ses karts électriques](#)

La mise sur le marché de ce véhicule qui peut accueillir 80 personnes, dont 30 assises, est espérée vers 2026. « Nous cherchons à faire un objet de petite capacité car nous estimons qu'il vaut mieux faire rouler plus d'engins avec plus de fréquence que des gros toujours vides », explique Marie José Navarre, vice-présidente du groupe Lohr, qui a réalisé 150 millions d'euros de chiffre d'affaires avec 1.350 salariés dans le monde.

Moteurs de bus

Pour y parvenir, l'entreprise alsacienne va déployer plusieurs innovations. À commencer par la motorisation : des moteurs de bus offriront des « performances de traction et de freinage très élevées », assure Marie-José Navarre. Cela devrait, in fine, participer à la division par deux des coûts de maintenance de l'infrastructure des lignes, explique David Borot, directeur délégué nouvelles mobilités à la SNCF. Cette motorisation permettra, par exemple, de traverser les intersections en marche à vue - comme les tramways en ville - en réduisant la vitesse de conduite, et donc de ne plus utiliser ni entretenir les passages à niveau.

Lire aussi :

[Sur le lac d'Annecy, le taxi volant de Seabubbles aborde sa phase de décollage](#)

[Dans la rade de Marseille, Syroco fait voler les bateaux](#)

[A Nancy, la capsule Urbanloop réinvente les transports urbains](#)

Au-delà, le changement de modèle viendra donc de l'évolution des règles d'exploitation des lignes ciblées. Ces dernières sont anciennes et Lohr travaille en ce moment à un nouvel essieu pour mieux en absorber les irrégularités. Il s'agira notamment de passer d'une charge à l'essieu de 18 tonnes, pour un engin classique ferroviaire, à seulement 10 tonnes. Les organes de roulement devront concourir à la réduction des opérations de maintenance sur les voies.

Ligne pilote

Lohr se concentre sur les véhicules. Les batteries à longue durée de vie et faible encombrement sont du ressort de GCK Battery ; les stations de recharge en gare de celui de Stations-e. Cette société, située à Boussy-Saint-Antoine (Essonne), travaille notamment à des stations de « biberonnage », lors des arrêts en gare d'une durée de 1 à 3 minutes. S'ajoute la participation de l'institut de recherche Railenium pour spécifier les fonctionnalités de la conduite autonome et des évolutions du cadre réglementaire.

Des discussions sont en cours avec plusieurs régions pour identifier une ligne pilote. Elle sera choisie d'ici à début 2023, pour un essai probablement en 2025. Le Grand Est, où est implanté le groupe Lohr, se dit d'ores et déjà intéressé.

Draisy en chiffres

Date de lancement du consortium : 2019

Coût global du projet : 30 millions d'euros

Premier essai : 2025

Potentiel : 80.000 voyageurs/an

Le coût global du projet s'élève à 30 millions d'euros, dont 14 millions d'euros portés par la SNCF et 11 millions d'euros par Lohr. Environ 40 % seront pris en charge par l'Ademe sous forme de subventions et d'avances remboursables. S'ajouteront, pour la phase d'industrialisation, de 9 à 10 millions d'euros d'investissement supplémentaires.

Le consortium vise, après mise en production, un coût d'acquisition des véhicules d'environ 1 million d'euros contre « plus de 5 millions d'euros pour le plus petit des trains actuellement », affirme David Borot. Il faudra compter sur moins d'options de couleurs et d'aménagement intérieur que pour une rame TER classique, pour tirer les coûts vers le bas. « Le Draisy sera un peu au train ce qu'est la Dacia à l'automobile », illustre le responsable de la SNCF. Quatre-vingts lignes de train régionales ont été identifiées comme éligibles au projet, avec un potentiel de 80.000 voyageurs par jour.

Autres articles :

Urban loop transport urbain autonome

Paris-based NAVYA launches first autonomous shuttle service on UK roads - UKTN (UK Tech News)