

Trains légers : cinq premiers projets sélectionnés dans le cadre du plan France 2030

Publié le 16 mars 2022 par Anne Lenormand / Localtis

Le gouvernement a dévoilé ce 15 mars les cinq premiers lauréats du volet trains légers de l'appel à manifestation d'intérêt "Digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire". Dans le cadre du plan d'investissement France 2030, ces projets de trains de nouvelle génération et de systèmes ferroviaires adaptés, qui visent notamment les petites lignes, seront soutenus à hauteur de 75 millions d'euros.

Jean-Baptiste Djebbari, ministre chargé des transports, et Agnès Pannier-Runacher, ministre chargée de l'industrie, ont annoncé ce 15 mars les cinq premiers projets retenus dans le cadre du volet trains légers de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) "Digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire" lancé par l'Ademe en juillet dernier. Destinée particulièrement aux petites lignes, la solution des trains légers, moins coûteuse, avec des éléments de voies et de signalisation plus sobres, doit permettre de "créer un cercle vertueux", estime le gouvernement, en développant l'offre de trains, en attirant plus de voyageurs pour in fine "améliorer l'équation économique de ces lignes".

Les lauréats de l'AMI, qui représentent plus de 185 millions d'euros d'investissements, seront soutenus au titre du plan France 2030 à hauteur d'environ 75 millions d'euros.

Les cinq projets sélectionnés sont les suivants :

- Train léger innovant, mené par la SNCF avec de nombreux partenaires industriels (CAF, Texelis, Thales, Alstom, etc.) et associant aussi le Ferrocampus de la région Nouvelle-Aquitaine, à Saintes (Charente-Maritime) qui servira de centre d'expérimentation et de laboratoire pour ce nouveau système ferroviaire complet s'appuyant sur un train léger innovant et une approche de l'infrastructure adaptée. L'échéance de mise en circulation du système est prévue à l'horizon 2029. L'objectif est de réduire de 30% les coûts totaux du système pour une desserte donnée ;

- le système Draisie, mené par la SNCF, dans le Grand Est et les Hauts-de-France avec l'industriel Lohr et des PME comme IBS pour les batteries et Stations-e pour les systèmes de recharge électrique dans les gares, repose sur un train modulaire de 30 places assises (80 voyageurs maximum) de la taille d'un bus. Cette solution, permettant d'augmenter la fréquence de l'offre ferroviaire, est destinée aux petites lignes ou tronçons de lignes à faible trafic. Elle vise à diviser par deux le coût du transport ferroviaire au voyageur.km et pourrait équiper à terme entre 40 et 80 petites lignes. Les premières expérimentations seront réalisées en 2024 sur une petite ligne pilote en région, d'abord avec une base roulante puis avec un démonstrateur à partir de 2025 ;

- Écotrain, mené par Stratiforme, soutenu par la région Occitanie, et mené en partenariat avec des industriels dont Socofer, et avec l'école d'ingénieurs IMT Mines Telecom, est un système de navettes autonomes ferroviaires légères de 30 places alimentées par batterie. Deux types de navettes sans conducteurs seront développées sur une base technique commune, "micro fret" et "passager". L'objectif de cette navette guidée par des rails est d'offrir un coût d'exploitation plus faible dû à l'automatisation du service ;

- le projet Flexmove, mené par Akka Technologies et la Sicef (Société d'ingénierie, de construction et d'exploitation de la ferromobile) avec des partenaires industriels dont Alstom et Systra, et l'université Gustave-Eiffel, vise à développer et à tester une solution de véhicule léger sur rail afin de redynamiser l'usage des lignes de desserte fine du territoire – un démonstrateur est prévu en Occitanie. Ce service de mobilité à la demande peut permettre d'emprunter la route comme le rail lors d'un même trajet, en toute sécurité. Le projet s'appuie sur un véhicule automobile électrique, bénéficiant de développements et d'équipements spécifiques permettant de l'adapter aux exigences de la circulation sur rail, notamment aux passages à niveau. Le véhicule circulera en conduite autonome sur le trajet "rail" et sera piloté, comme une voiture classique, lorsqu'il emprunte la route. Le projet vise des niveaux de fréquentation allant jusqu'à 2.000 voyageurs par jour ;

- SIG4LDFT, mené par Alstom à Saint-Ouen et Villeurbanne et qui pourrait être amené à tester ses innovations avec le projet Train léger innovant sur le Ferrocampus de Saintes, est une solution de signalisation automatisée qui vise les lignes de desserte fine du territoire, tout en respectant également les contraintes d'interopérabilité du réseau. L'objectif principal du projet est de diviser par deux les coûts de déploiement d'une solution de signalisation et de diminuer d'au moins un tiers les coûts d'exploitation et de maintenance de celle-ci par rapport à une solution traditionnelle. Les gains attendus résultent de la diminution de moitié du nombre d'équipements de signalisation à la voie, que ce soient les balises de communication train/voie ou les détecteurs de circulation de train, de l'utilisation du réseau de télécommunication publique existant en remplacement des réseaux de communication dédiées GSM-R et fibre optique, de la réduction des équipements embarqués à bord du matériel roulant et de celle du personnel d'exploitation grâce aux fonctions de conduite autonome.