
COMMUNIQUE DE PRESSE

La Deutsche Bahn fait passer les freins silencieux à l'étape supérieure

« EuropeTrain » teste les semelles de frein LL – nouveau type de semelles de frein réduisant de moitié le bruit ferroviaire et pouvant s'adapter au parc ferroviaire fret actuel à coût réduit

(Berlin, 8 avril 2011) La Deutsche Bahn accélère le développement des freins silencieux en Europe : l'« Europe Train » qui parcourt l'Europe depuis le mois de décembre, est arrivé ce jour à Berlin après avoir intégré un nouveau type de freins silencieux – les semelles de frein LL- avant d'être produit en série. Ce train test, composé de plusieurs types de wagons fret, et transportant plusieurs sortes de chargements est commandité par différents opérateurs ferroviaires. Contrôlé par des ingénieurs et des techniciens, le train devra parcourir plus de 200 000 km avant la fin du programme test début 2012. Il est déjà passé à travers le froid glacial de l'hiver sibérien et les chaudes températures estivales de l'Italie l'attendent désormais. Ainsi, on teste également les effets des différentes conditions topographiques.

Les semelles de frein LL ont la capacité de réduire de moitié le bruit produit par les trains fret conventionnels. Les semelles K, elles aussi réduisent le niveau de bruit de moitié, mais les semelles de frein LL, elles, peuvent s'adapter directement aux trains existants à coût réduit. Selon le Dr. Karl-Friedrich Rausch, membre du Directoire de la DB Mobility Logistics AG, responsable des Transports et de la Logistique de la DB ML AG: *« La réduction du bruit dans le fret ferroviaire est notre priorité. Nous attendons une croissance continue du transport fret ferroviaire. Le contrôle du bruit ferroviaire à sa source, est la condition préalable à la tolérance d'un trafic très dense. »*

Lors de la présentation d'« Europe Train », le Professeur Klaus-Dieter Scheurle, Secrétaire d'État au Ministère fédéral allemand des Transports, de la Construction et du Développement urbain, insiste : *« Le bruit est un des plus gros frein à la tolérance du trafic. Les quantités de marchandises transportées par rail ne cessent d'augmenter, mais dans beaucoup d'endroits, les gens vivants au bord des lignes de chemins de fer ont atteint les limites du supportable, ou les ont même franchies. Nous prenons les préoccupations des gens très au sérieux et nous travaillons pour un meilleur contrôle du bruit des voies et des wagons fret. Nous sommes en train de créer le projet de pilotage « Trafic Fret Silencieux » par exemple, en équipant les wagons fret de systèmes de frein réducteurs de bruit pour un coût de 20 millions d'euros. C'est un premier pas vers notre objectif consistant à réduire le bruit de 50 % sur les routes sévèrement affectées d'ici 2020. »*

A l'initiative de la DB et sous la responsabilité générale de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), près de 30 opérateurs ferroviaires et plusieurs partenaires industriels sont impliqués dans ce programme test. DB Systemtechnik à Minden est responsable de l'implémentation technique. Le planning européen dans son ensemble, les tests et la surveillance de l'Europe Train sont coordonnés par DB Schenker Rail à Mainz.

Le transporteur fret DB Schenker Rail est déjà en train d'équiper de nouveaux wagons fret avec le système de freins K. Adapter des wagons déjà existants avec des freins K demande beaucoup de temps et donc beaucoup d'argent, à cause des modifications d'extensions requises pour ce système. Cela compromettrait la compétitivité du fret ferroviaire.

Au contraire, pour les freins LL, qui ne requièrent aucune modification et ont un moindre coût, l'UIC voit là une solution pour le parc ferroviaire européen qui ne comprend pas moins de 600 000 wagons fret. Jean-Pierre Loubinoux, Directeur-Général de l'UIC souligne « *L'UIC, avec ses membres, s'engage pleinement pour que le transport par rail soit le plus efficace, le plus sûr et le plus durable des transports, au service des clients et de la société. L'UIC gère des projets techniques complexes dans le domaine de la durabilité, au nom de la communauté ferroviaire internationale, soutenant ainsi l'action des associations politiques ferroviaires en liaison avec les Institutions Européennes et l'ERA.* »

Les freins LL actuellement testés, aussi bien que les freins K approuvés depuis 2003, diffèrent des freins conventionnels en fonte, car les surfaces de roulement ne s'abîment pas, ainsi le bruit de roulement est réduit d'environ 10 décibels, ce qui revient à une réduction de moitié pour la perception de l'oreille humaine.

CONTACTS

Johannes Gräber

UIC « Europe Train » Project Manager
DB Systemtechnik
Head of Business Segment Engineering Services
Johannes.Graeber@deutschebahn.com

Vera Moosmayer

Spokesperson BMVBS
Tel. +49 (0) 30 18 300 2040
Fax +49 (0) 30 18 300 2059
presse@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Bernd Weiler

Spokesperson Transportation and Logistics/International
Tel. +49 (0) 30 29754020
Fax +49 (0) 30 29754029
presse@dbschenker.com