

**Panorama inédit n° 48 réalisé par Christine Raynard,
Chargée de mission au Département Développement
Durable (DDD)**

Paris, le 22 août 2011

1) Un accord vient d'être signé entre la Deutsche Bahn (DB) et le ministère allemand des transports pour formaliser le projet de réduction des nuisances sonores des trains de fret.

D'ici fin 2012, il sera instauré un système de bonus/malus en fonction du bruit émis dans le transport ferroviaire de fret.

Les wagons équipés des nouvelles semelles de freins composites, matériel développé par la DB, bénéficieront d'un bonus, tandis que les autres seront taxés d'un malus. Ces récompenses et pénalités seront imputées directement au propriétaire du wagon. Ce système sera financé par une subvention de l'État fédéral pendant huit ans, puis il sera alimenté à parts égales par le secteur ferroviaire et les pouvoirs publics.

Le niveau sonore au freinage se situe à 98 décibels et ce matériel permettrait de le réduire d'environ 10 décibels.

Dans la période 2012-2020, le ministère estime que 180 000 wagons pourraient ainsi être rénovés, pour un coût total de plus de 300 millions d'euros.

2) En juin 2012, grâce au double tunnel du Diabolo et à la construction d'une ligne nouvelle, l'aéroport de Bruxelles sera désenclavé et deviendra une gare traversante. Il sera relié au nord du pays, ainsi qu'aux grandes villes européennes.

Les chemins de fer belges (SNCB) et Thalys devraient faire circuler des trains sur cette nouvelle liaison. L'opérateur allemand Deutsche Bahn est également intéressé avec ses ICE. Par contre Eurostar ne répondrait pas à certains critères techniques.

Ce projet relève d'une double prouesse technique puisque le tunnel a été creusé sous l'aéroport et ses pistes d'atterrissage et de décollage, tout en permettant qu'il reste intégralement opérationnel pendant les cinq ans de travaux. La deuxième prouesse du chantier est l'installation d'une ligne ferroviaire au milieu de l'autoroute. Cette ligne nouvelle de dix kilomètres entre Schaerbeek et Malines a nécessité la construction de deux viaducs et l'adaptation de sept ponts. Les trains pourront y circuler à 160 km/h.

L'ensemble du projet, ligne nouvelle et tunnel représentent un investissement de 540 millions d'euros et bénéficie d'une aide

PLUS
D'INFOS

www.strategie.gouv.fr

Contact Presse :

Jean-Michel Roullé, Responsable

de la Communication

jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr

Tel : +33 (0) 1 42 75 61 37

Port. : 06 46 55 38 38



Le Centre d'analyse stratégique est une institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre. Il a pour mission d'éclairer le gouvernement dans la définition et la mise en œuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale et technologique. Il préfigure, à la demande du Premier ministre, les principales réformes gouvernementales. Il mène par ailleurs, de sa propre initiative, des études et analyses dans le cadre d'un programme de travail annuel. Il s'appuie sur un comité d'orientation qui comprend onze membres, dont deux députés et deux sénateurs et un membre du Conseil économique, social et environnemental. Il travaille en réseau avec les principaux conseils d'expertise et de concertation placés auprès du Premier ministre :

- le Conseil d'analyse économique,
- le Conseil d'analyse de la société,
- le Conseil d'orientation pour l'emploi,
- le Conseil d'orientation des retraites,
- le Haut conseil à l'intégration.

**PLUS
D'INFOS**

www.strategie.gouv.fr

Contact Presse :

Jean-Michel Roullé, Responsable
de la Communication

jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr

Tel : +33 (0) 1 42 75 61 37

Port. : 06 46 55 38 38

européenne. La ligne nouvelle est financée par le gestionnaire d'infrastructure belge, Infrabel et le tunnel par le consortium Northern Diabolo SA, via un partenariat public-privé.

Après l'achèvement des travaux, Northern Diabolo obtiendra la concession de l'infrastructure pour une durée de 35 ans et la mettra à la disposition d'Infrabel pendant cette période. Le consortium percevra un supplément par billet vendu pour couvrir son investissement financier. Au terme de la période des 35 ans, l'infrastructure deviendra automatiquement la propriété d'Infrabel.

3) Les chemins de fer belges (SNCB) ont expérimenté pendant trois mois, sur huit personnes (deux disposant habituellement d'une voiture de société et six navetteurs), une solution groupée de mobilité : une voiture électrique, un abonnement de train et un abonnement d'autopartage (Cambio) de 200 euros par mois. Ces huit personnes ont donc bénéficié de trois mois de déplacements gratuits.

Ce test s'est avéré instructif, mais conforme aux idées perçues. La voiture électrique a été utilisée sur des petites distances en zones urbaines, car elle suscite des craintes quant à l'autonomie des batteries, pour des parcours sur autoroutes, de nuit avec les phares, utilisation de la climatisation... Le temps de rechargement pose également un problème. Certaines personnes se sont montrées intéressées par une solution plus légère comme le vélo électrique. Pour l'autopartage, les critiques ont porté sur l'obligation de réserver et de ramener la voiture au point de départ. Quant au train, ses avantages résident dans la liberté de repos, de travail et de loisir qu'il offre, mais avec des contraintes de fréquences limitées et d'heure du dernier train.

Mais le constat global porte sur le fait que les utilisateurs ont effectué plus de kilomètres que d'habitude, même si le bilan énergétique total se révèle inférieur. Ainsi, plus l'offre s'accroît, plus la consommation augmente.

4) Selon des calculs de l'Union internationale des transports publics, les Suisses ont conservé en 2010 leur titre de champion du monde de voyages en train, avec en moyenne 2 248 kilomètres par an et par habitant. Ils sont suivis par les Japonais (1 910 km par an), puis loin derrière par les Danois (1 322 km), les Français (1 320 km) et les Autrichiens (1 227 km).

Par contre les Japonais sont en tête en nombre d'utilisation, puisqu'ils ont pris 69 fois le train par an, soit nettement plus qu'une fois par semaine, les Suisses 50 fois, les Luxembourgeois 36 fois, les Danois 35 fois, tandis que les Français arrivent en neuvième position avec seulement 17 déplacements en train ; les Lithuaniens étant les derniers du classement avec un voyage par an.