



Mauvaise ponctualité sur le rail : il n'y a pas de fatalité !

Les associations Navetteurs.be, TreinTramBus, Inter-Environnement Wallonie et Test Achats s'inquiètent de la dégradation de la ponctualité sur le rail durant l'année écoulée et demandent que des moyens supplémentaires soient dégagés pour faire face aux problèmes liés au matériel roulant, à l'infrastructure mais également aux faits de « tiers » tels que les vols de câbles, les imprudences aux passages à niveau ou encore les phénomènes de « trespassing ».

Les associations ont eu l'occasion de compiler les statistiques de ponctualité sur quelques grands axes tant au Nord qu'au Sud du pays et le constat est sans appel : la ponctualité continue de se dégrader ou de se maintenir à un niveau beaucoup trop bas. Ce phénomène entraîne des répercussions plus importantes aux heures de pointe : Anvers-Bruxelles (78,0% - ↘ 3,9%), Essen-Bruxelles (77,3% - ↘ 0,2%), Turnhout-Bruxelles (69,7% - ↘ 1,5%), Courtrai-Bruxelles (74,2% - ↘ 0,9%), Liège-Bruxelles (65,9% - ↘ 1,1%), Binche-Bruxelles (70,4% - ↘ 3,3%), Charleroi-Bruxelles (74,9% - ↘ 6,7%), Namur-Arlon (61,7% - ↘ 5,1%).

Les associations relèvent également un nombre trop élevé de trains partiellement ou totalement supprimés sur leur parcours dès le moindre incident ou la moindre panne de matériel. En effet, par souci d'économie, la suppression progressive de certains aiguillages, de certaines voies ou encore de personnel pour dépanner, ont fortement réduit la flexibilité et la robustesse du réseau. Quant à la sécurité, celle-ci doit rester une priorité mais l'application de procédures disproportionnées lors d'incidents sont contre-productives.

Le trafic transfrontalier entre Arlon et Luxembourg a également très fortement impacté la mauvaise ponctualité de ces derniers mois. En effet, les voyageurs ont fait les frais du manque d'anticipation et des lourdeurs administratives dans l'homologation du matériel avec, pour conséquences, des trains supprimés, des ruptures de charge ou encore des correspondances aléatoires. « La SNCB n'a pas pris les mesures nécessaires afin d'anticiper le changement de tension sur le réseau luxembourgeois, pourtant annoncé bien à l'avance. Il en va de même pour l'homologation du matériel qui doit franchir la frontière que ce soit vers le Luxembourg ou les Pays-Bas. Au lieu d'essayer de trouver rapidement des solutions, les deux pays préfèrent se rejeter la faute et tout cela au détriment du voyageur. », dénoncent les associations.

La mauvaise ponctualité n'est pas une fatalité

« Malgré des avancées en matière de transparence des chiffres, notamment avec le développement de l'outil Mobipulse qui permet de mettre le focus sur la ponctualité aux heures de pointe, la situation continue de se dégrader. » TreinTramBus, Navetteurs.be, Test Achats et Inter-Environnement Wallonie demandent au Ministre de mettre à disposition de la SNCB et d'Infrabel des moyens supplémentaires afin d'enrayer cette spirale négative qui impacte des centaines de milliers de voyageurs au quotidien.

SNCB et Infrabel responsables de 50 % des retards

Sans négliger la part importante des responsabilités de « Tiers », le cumul des responsabilités de la SNCB et d'Infrabel atteint ou dépasse les 50 % depuis le début de 2017. Allonger encore les temps de parcours n'est pas une solution, que du contraire ! Agir sur les causes internes permettrait de diminuer les retards de 30 à 50 %.

Concrètement, TreinTramBus, Navetteurs.be, Test Achats et Inter-Environnement Wallonie souhaitent voir inscrits dans les prochains Contrats de gestion liant l'Etat fédéral à, respectivement, la SNCB et Infrabel, des objectifs ambitieux en matière de ponctualité. Les associations ne peuvent se satisfaire d'un status-quo en la matière.