**Question écrite à la Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur « La ponctualité sur la ligne de train Bruxelles-Quévy. » 22/1/2016**

Durant le mois d'août 2015, la SNCB se targuait d'un taux de ponctualité plutôt convaincant de 94,5 % de ses trains. Soit une amélioration de 1,5 % par rapport à la même période l'année précédente, malgré l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport en début d'année. Pourtant, dans une récente réponse parlementaire, vous indiquiez avec davantage de précision les différentes ponctualités par gare (hors Bruxelles) durant les heures de pointe pour les plus grands axes en Belgique. Nous apprenions ainsi qu'à Mons, 71 % seulement des trains n'ont pas de retard lors des heures de pointe du soir. Pour la ligne 95 Bruxelles-Quévy, au soir, le taux de ponctualité tombe même sous la barre des 69 %, soit 10 % de retards en plus que la deuxième pire ligne wallonne. Récemment un nouvel article sortait pour dénoncer cette fois le différentiel entre les chiffres présentés par Infrabel et la SNCB. L'association Naveteurs.be a en effet calculé elle-même les retards de près de 3.000 trains et constate des différences dans les constats de votre administration. 1. Comment expliquer un tel différentiel entre d'une part la ligne Bruxelles-Quévy et d'autres comme Charleroi où, pour un même créneau horaire, la différence moyenne s'élève à 20 %? 2. Le taux de ponctualité pour la ligne Bruxelles-Quévy était, pour les heures de pointe en 2014, de 81 %. Quels éléments permettent d'expliquer cette diminution plutôt significative à 69 %, alors que, dans un même temps, la ponctualité moyenne générale s'est, quant à elle, plutôt améliorée? 3. Quels moyens pourraient permettre de modifier la donne afin d'éviter que perdure cet état de fait? 4. Quel est votre sentiment sur la volonté de Naveteurs.be de revoir la méthode de calcul de la ponctualité des trains? Comptez-vous recevoir les acteurs de la société civile ou politique afin de porter ce point au débat?

Réponse de la Ministre :

1. La différence entre les chiffres de ponctualité communiqués par Navetteurs.be et ceux communiqués par Infrabel réside essentiellement dans le choix de la méthodologie de Navetteurs.be qui diffère de la méthodologie appliquée par Infrabel, comme décrite dans le contrat de gestion d'Infrabel mais également dans celui de la SNCB. De par un échantillonnage en heure de pointe plus restreint de Navetteurs.be, le nombre de trains pris en compte par ceux-ci est largement inférieur au nombre de trains circulant en pointe alors qu'Infrabel considère l'ensemble des trains. De ce fait, les chiffres de ponctualité de Navetteurs.be ne peuvent pas être extrapolés à l'ensemble de la pointe. Ils représentent une mesure sur un échantillon restreint de trains. 2. Depuis l'automne 2014, la ponctualité de la ligne 96 est décroissante notamment en raison des travaux de la gare de Mons qui réduisent considérablement la capacité de cette dernière. Alors que le plan de transport 2014 a amélioré la ponctualité sur la grande majorité des lignes du réseau, on ne peut pas tirer directement le même constat sur la ligne 96. La ligne 96 reste sensible: le nombre d'avaries de matériel et dérangements de l'infrastructure aggravés par la présence de travaux, des ralentissements de vitesse et des incidents à charge de tiers ont un impact négatif direct sur la ponctualité de la ligne. 3. Afin d'améliorer la ponctualité sur les lignes les plus sensibles, la priorité est donnée à toutes les actions ayant pour objet la réduction du nombre d'incidents tant au niveau du matériel que de l'infrastructure. Par rapport à la ligne 96, je tiens à signaler l'existence d'un groupe de travail commun SNCB-Infrabel.

Celui-ci se réunit mensuellement avec tous les experts concernés. La mission principale de ce groupe commun est de responsabiliser tous les intervenants afin de faire rouler les trains à l'heure prévue (opérations de préparation des trains, premier départ, circulation ponctuelle, régulation du trafic adéquate, infrastructure optimale, etc.). De plus, une attention soutenue et continue sera maintenue en 2016 pour les premiers départs. En outre, Infrabel et la SNCB vont veiller aussi en 2016 à ce que les travaux d'infrastructure soient planifiés de telle manière à limiter autant que possible l'impact des travaux sur la ponctualité. 4. Les questions du calcul de la ponctualité sont extrêmement complexes. Cette question a bien été l'objet de concertations que j'avais lancées avec les différents acteurs dans le cadre de la préparation des négociations du contrat de gestion.