

## **AVIS 18/03**

# **PONCTUALITÉ DES TRAINS DE VOYAGEURS DU SERVICE INTÉRIEUR ET MAITRISE DES INCIDENTS**

## **SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS**

### **1. Introduction**

Un niveau élevé de ponctualité des trains de voyageurs nécessite :

- Un plan de transport robuste. La circulation effective des trains prévus à l'horaire et leur ponctualité en sont les caractéristiques essentielles. La robustesse d'un plan de transport dépend de nombreux facteurs tels que : la conception des horaires, l'organisation du service des trains, la configuration du réseau, des gares et des lignes, l'organisation des travaux d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure, la gestion des circulations en temps réel.
- La maîtrise des (risques d') incidents. Elle comporte la prévention, la gestion et le retour d'expérience.

En 2010 la SNCB et Infrabel ont élaboré un « Plan d'action Ponctualité » commun. Malgré les effets positifs de nombreuses actions, la ponctualité des trains de voyageurs qui s'était améliorée en 2014 et 2015, a de nouveau diminué en 2016 et 2017. En outre, les conséquences d'un incident ont, en moyenne, tendance à augmenter en termes de durée et de retards cumulés. La raison principale réside dans le fait que plusieurs facteurs fondamentaux devant contribuer à la robustesse du plan de transport ne sont pas ou ne sont pas suffisamment pris en considération et qu'ils ne font pas l'objet d'actions ciblées et concertées entre la SNCB et Infrabel. Par ailleurs, des événements externes au système ferroviaire ont aussi des effets de plus en plus négatifs sur la ponctualité des trains.

### **2. Principales recommandations**

Ces recommandations ne sont pas indépendantes l'une de l'autre. Elles interagissent et leur réalisation les renforcera mutuellement.

## **2.1. Temps de retournement des trains à la gare terminus et relais du personnel roulant**

Bien que les retards et suppressions de trains dus à des temps de retournement insuffisants à la gare terminus et à des dysfonctionnements dans les relais du personnel roulant soient peu fréquents sur la majorité des relations, il existe des cas où ils sont récurrents. Le Comité recommande à la SNCB de :

- Procéder à un examen systématique des retards et des suppressions de trains dus à de telles causes ;
- Rechercher des solutions pour les cas récurrents. Dans l'hypothèse où des solutions satisfaisantes ne peuvent pas être trouvées à court terme, notamment dans les roulements du personnel et du matériel, des adaptations doivent être envisagées dans le plan de transport.

## **2.2. Configuration du réseau ferroviaire, des gares et des lignes**

La configuration du réseau ferroviaire, des gares et des lignes constitue un facteur déterminant de la robustesse du plan de transport. Elle doit garantir un trafic fluide dans des conditions normales mais aussi, en cas d'incidents, éviter ou atténuer les retards en cascade et les suppressions de trains dus à un engorgement des gares et des lignes.

Pour accroître la robustesse du plan de transport, le Comité recommande à Infrabel et à la SNCB d'établir de commun accord et pour chaque axe du réseau des normes fixant :

- Les intervalles entre les groupes d'aiguillages de prise de contre-voie et de reprise de voie normale, l'espacement des signaux en pleine voie ;
- Le nombre, la localisation et la longueur des voies d'évitement ;
- La configuration des grilles des gares-nœuds et des principales gares intermédiaires, le nombre de voies à quai et de garage.

Ces normes doivent être appliquées dans les délais les plus brefs.

Le Comité recommande aussi :

- À la SNCB et aux autres entreprises ferroviaires de communiquer à Infrabel leurs projets de plans de transport à l'horizon 2025-2035 ;
- À Infrabel de définir la configuration du réseau (avec ses itinéraires de détournement) pour assurer la robustesse des plans de transport proposés, de déterminer les investissements nécessaires et leur planification.

### **2.3. Organisation des travaux d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure**

Le Comité comprend que les travaux de renouvellement et, dans une certaine mesure, les travaux d'entretien ne sont pas sans conséquence pour le service des trains. Mais afin d'en minimiser les inconvénients pour les voyageurs, il recommande :

- À Infrabel, de planifier la réalisation des chantiers de renouvellement et de modernisation de manière à les terminer dans les délais les plus brefs, de ne pas prévoir plus de 2 chantiers simultanés sur un même axe et de ne pas organiser des circulations à voie unique sur plus de 6 à 8 kilomètres ;
- À Infrabel et à la SNCB, de renforcer leur collaboration concernant la planification des travaux et les modifications du service des trains qui en résultent, en étant particulièrement attentif à la robustesse des horaires adaptés.

### **2.4. Maitrise des « petits » retards**

Lors de la construction des horaires, des marges sont incorporées dans les temps de parcours de manière à absorber de « petits » retards dus à des incidents mineurs ou à des limitations temporaires de vitesse. Mais une augmentation de ces marges dans le seul but de régler des problèmes de non-robustesse a souvent des effets pervers : elle entraîne une réduction de la capacité du réseau et risque de conduire au relâchement de la précision des acteurs opérationnels qui perdent la notion de « tenir la minute ».

Le Comité recommande notamment, lors des prochaines adaptations du plan de transport, de :

- Appliquer sur certains axes une desserte spécifique aux heures de pointe du lundi au vendredi, desserte qui ne reproduit pas la trame de base des horaires cadencés en vigueur le reste de la journée ;
- Détourner certains trains de pointe qui desservent actuellement la Jonction Nord-Midi à Bruxelles, vers les lignes de ceinture est et ouest (lignes 26 et 28) dont les gares offrent aussi de bonnes correspondances avec les transports urbains et notamment avec le métro à Bruxelles-Schuman, Mérode, Bruxelles-Ouest et Simonis ;
- Équiper les lignes 26 et 28 de voies d'évitement à quai et de voies de garage, notamment à Schaerbeek-Josaphat/Evere et à Bruxelles-Ouest.

## **2.5. Scénarios de secours et connaissance de ligne des conducteurs en cas d'interruption du trafic dans une gare ou sur un tronçon de ligne**

L'élaboration de scénarios de secours est indispensable pour se préparer à des situations fortement perturbées non prévisibles mais identifiées, telles que l'inaccessibilité d'une gare importante et l'interruption du trafic sur un tronçon d'une ligne principale durant plusieurs heures ou plusieurs jours. Le recours à de tels scénarios implique généralement l'utilisation d'itinéraires de détournement. Une des conditions pour organiser des itinéraires de détournement, est la connaissance de ligne des conducteurs de train. En effet, selon la législation actuelle, tout conducteur de train doit être titulaire d'une ou de plusieurs attestations indiquant les infrastructures sur lesquelles il est autorisé à conduire.

Dans ce cadre, le Comité recommande :

- Pour chaque relation ferroviaire, de déterminer, si possible, un itinéraire de détournement et, le cas échéant, d'envisager la réalisation de nouvelles liaisons ou bifurcations permettant de raccourcir certains de ces itinéraires ou d'éviter le « tête-à-queue » de trains détournés ;
- D'inclure ces itinéraires de détournement dans la connaissance de ligne des conducteurs concernés ;
- Si une bifurcation ou un tronçon situé sur l'itinéraire de détournement n'est pas mentionné sur l'attestation du conducteur, d'examiner la possibilité que celui-ci conduise sans pilote sur cette bifurcation ou ce tronçon, moyennant le respect d'une vitesse maximale (à fixer) et pour autant que les conditions météorologiques permettent une bonne visibilité (absence de brouillard ou de fortes chutes de neige).

## **2.6. Événements externes : faits de société**

Les alertes à la bombe, la découverte de colis suspects, les heurts de personnes, la présence de personnes non autorisées dans et le long des voies, les incendies et fuites de gaz à proximité des voies, etc. ont un impact de plus en plus important sur la ponctualité des trains.

### *Faits de société avec intervention des services de secours et de police*

Le Comité recommande à Infrabel et à la SNCB de :

- Sensibiliser les services de secours, les services de police et les parquets aux conséquences d'une interruption du trafic et de sa durée (en particulier pour les voyageurs), ainsi qu'à la nécessité de libérer immédiatement les voies non concernées par l'incident ;
- Convenir avec les services de police, les services de secours et les parquets, des principes de collaboration et de communication, permettant à chacun

d'exercer sa mission tout en veillant au rétablissement rapide du service des trains. Les décisions en matière de restriction ou d'interruption des circulations, d'évacuation partielle ou totale d'une gare, doivent être concertées entre le ROC (Railways Operations Center de la SNCB et d'Infrabel) d'une part, les services de secours, les services de police et les parquets d'autre part, sur la base d'éléments objectifs et probants ;

- Une fois par semestre, organiser avec les services de secours, les services de police et les parquets, une évaluation de la gestion des principaux incidents/accidents et formuler des recommandations pour accélérer le retour à une situation normale.

*a) Personne(s) non autorisée(s) dans et le long des voies*

En décembre 2017, les procédures d'exploitation ont été adaptées dans le cas où la présence d'intrus est constatée dans ou à proximité des voies. L'objectif de ces adaptations est une gestion plus circonstancielle de ce type d'incident et d'en limiter les conséquences pour le service des trains. Le Comité souhaite être informé de leur impact sur la ponctualité et du retour d'expérience.

### **3. Autres recommandations**

Le présent avis comporte également des recommandations dans les domaines suivants :

- Évacuation des trains en détresse ;
- Événements externes liés aux conditions météorologiques ;
- Statistiques sur la ponctualité ;
- Maîtrise des risques ;
- Évolutions institutionnelles du paysage ferroviaire ;
- Coût de la non-ponctualité ;
- Impact de l'organisation des travaux d'infrastructure sur les coûts globaux du système ferroviaire (SNCB + Infrabel) ;
- Procédure de départ des trains de voyageurs ;
- Retour d'expérience (REX) ;
- Pénurie d'électricité.