



PONCTUALITÉ 2011

Une meilleure prise sur la ponctualité

Les chiffres de ponctualité évoluent dans le bon sens. En 2011, la ponctualité sans neutralisation a atteint les 87 %, soit une amélioration de 1,3 % par rapport à 2010. Les mesures prises dans le cadre du plan d'action *Ponctualité* en sont à l'origine, notamment celles relatives à l'adhérence.

L'année 2011 aura été meilleure que 2010 en termes de ponctualité: après neutralisation, 91,9 % des trains sont arrivés à l'heure. Cela représente une augmentation de 1,5 % par rapport à 2010. Du côté des correspondances assurées, une amélioration a aussi été enregistrée puisqu'elles passent de 85,4 % à 89,3 %. Enfin, en 2011, 22.154 trains ont été supprimés, soit 1,68 % du nombre total de trains, ce qui représente une diminution de 0,21 %.

Cette évolution positive est-elle due aux actions du plan d'action *ponctualité*? Les mesures visant à améliorer l'adhérence semblent d'ores et déjà avoir prouvé leur utilité. En 2010, 30.000 minutes de retard ont été accumulées à cause de problèmes d'adhérence. En 2011, on n'en dénombrait plus que 10.000.

Connect a rencontré José Agache d'Infrabel et Jean-Luc Glineur de la SNCB, responsables du traitement de cette problématique.

Qu'est-ce que l'adhérence ?

José Agache: 'L'adhérence, c'est le bon accrochage, et plus précisément la bonne prise des roues du train sur les rails. En cas de pré-

sence de taches d'huile ou de feuilles mortes, les roues peuvent perdre leur adhérence et patiner. Plus tôt les feuilles tombent, plus critique est la situation, car elles contiennent d'autant plus de sève... Cette sève se dessèche et redevient très glissante à la première averse.'

Qu'a fait Infrabel pour lutter contre le manque d'adhérence ?

José Agache: 'Nous avons pris différentes mesures. Tout d'abord, nous avons mis en service un second nettoyeur de rail. Ce train spécial asperge de l'eau sur la voie dans le sens de la marche et repasse ensuite dans le sens inverse de la marche tout en freinant. Pour la traction de ce nettoyeur de voie, nous avons pu compter sur une bonne collaboration avec SNCB Technics. La seconde mesure que nous avons prise est le fruit d'une idée développée par la zone infrastructure de Liège. Dans cette zone, ils ont tendu des filets aux endroits où la chute des feuilles menaçait le plus les voies. Enfin, une troisième mesure a consisté à faire sortir les trains de la gare de Namur à une vitesse de 80 km/h au lieu de 40 km/h. Cette vitesse les aide à graver la côte sans glisser.'



Qu'a fait la SNCB pour contrecarrer les problèmes d'adhérence ?

Jean-Luc Glineur: 'Nous faisons une distinction entre les trains composés d'automotrices et les rames tractées. Pour ce qui est de la première catégorie, la traction est répartie sur l'ensemble de la rame. Dans ce cas, nous ne pouvons donc pas résoudre le problème de l'adhérence en limitant la

composition du train. Sur cette ligne, nous demandons à Infrabel de passer plus souvent avec le nettoyeur de rail. Pour la seconde catégorie, les rames tractées, SNCB Technics a un plan de secours; elle peut si nécessaire réduire la charge (et, partant, la composition) des trains de façon à réduire les problèmes d'adhérence. Au cours de l'automne 2011, nous n'avons heureusement pas dû appliquer ce plan de secours.

Grâce à la mise en service de nouveau matériel, nous pourrions également résoudre, à partir de 2012-2013, le problème de l'adhérence en faisant circuler les trains en mode traction/traction, ce qui signifie une locomotive à l'avant et une autre à l'arrière. La traction est ainsi répartie sur 8 essieux au lieu de 4, et le danger de patinage est moindre. Cette mesure sera facilitée par l'usage du *Mux Universel*, le système de communication qui permet aux locomotives T13, T18 et T27 de fonctionner en unités multiples, et aux mêmes locos T13, T18 et T27 de fonctionner avec les voitures pilotes I11 et M6.'

José Agache: 'Difficile de dire quelle mesure parmi celles évoquées a le plus contribué à l'amélioration de la ponctualité. Naturellement, le temps a aussi joué. L'an dernier, les feuilles sont tombées très tard... Elles étaient plus sèches et ont donc causé moins de problèmes. J'espère que nous aurons un résultat semblable cette année.'

Les mesures visant à améliorer l'adhérence semblent d'ores et déjà avoir prouvé leur utilité.