

Rapport de ponctualité trafic intérieur voyageurs : septembre 2015

Ci-dessous, vous trouverez les principaux points des rapports de ponctualité placés mensuellement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel et par l'opérateur ferroviaire SNCB sur leurs sites respectifs. L'information reprend notamment la ponctualité globale du trafic intérieur voyageurs, le nombre de connexions assurées, les trains supprimés et la répartition de la responsabilité des retards et trains supprimés.

Les rapports détaillés d'Infrabel et de la SNCB sont consultables respectivement via :

- <http://www.infrabel.be/fr/%C3%A0-propos-dinfrabel/ponctualite/rapports>
- <http://www.belgianrail.be/fr/corporate/entreprise/Ponctualite.aspx>

1. Ponctualité globale trafic intérieur voyageurs SNCB

	septembre 2014	septembre 2015
Sans neutralisation	87,4%	90,6%

Le chiffre de ponctualité mentionné ci-dessus « sans neutralisation » donne une image plus conforme de la ponctualité vu qu'il tient compte de toutes les sources de retard ; et donc aussi des phénomènes qui ne sont imputables ni à Infrabel ni à la SNCB tels les individus le long des voies, les vols de câbles, les heurts de personnes,...

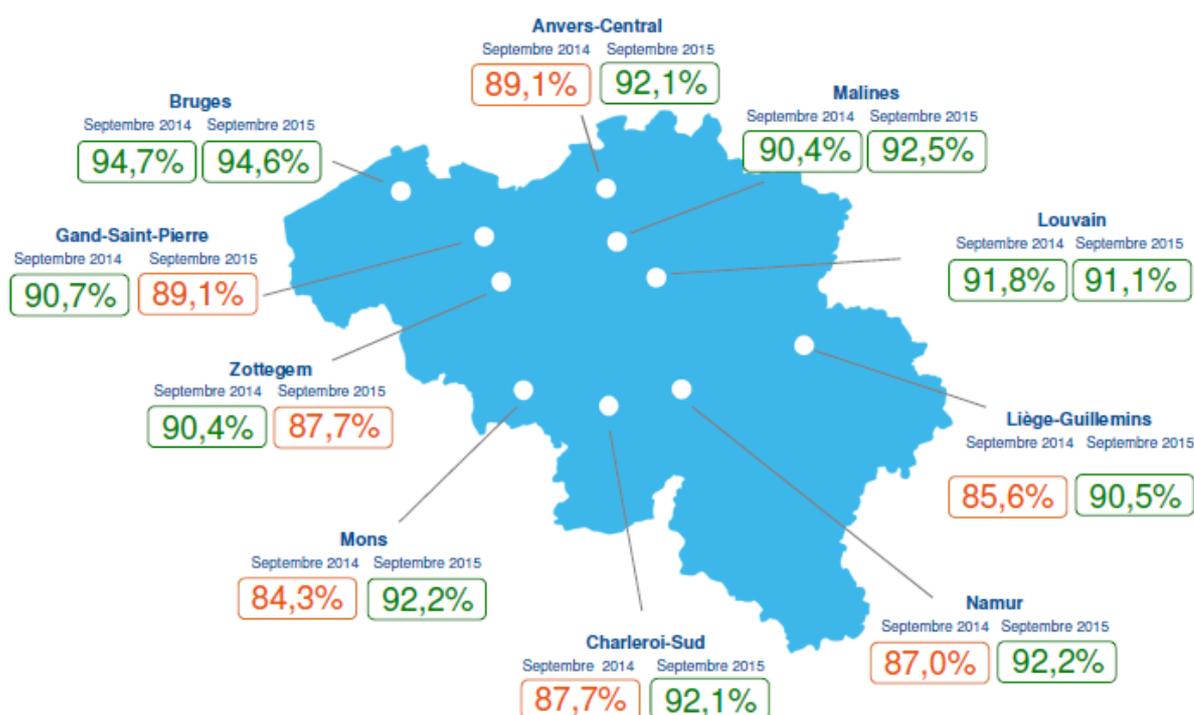
2. Ponctualité globale trafic intérieur voyageurs SNCB (de janvier 2015 à septembre 2015)

	Janvier-septembre 2014	Janvier-septembre 2015
Sans neutralisation	89,7%	91,3%

La ponctualité du trafic ferroviaire intérieur est mesurée à la gare finale et – si le train roule dans la jonction bruxelloise Nord-Midi – dans la première gare de la jonction Nord-Midi sur son trajet. La ponctualité d'un train en provenance d'Ostende direction Eupen est donc mesurée à Bruxelles-Midi et Eupen. Si le train a 6 minutes ou plus de retard, il est considéré comme non ponctuel.

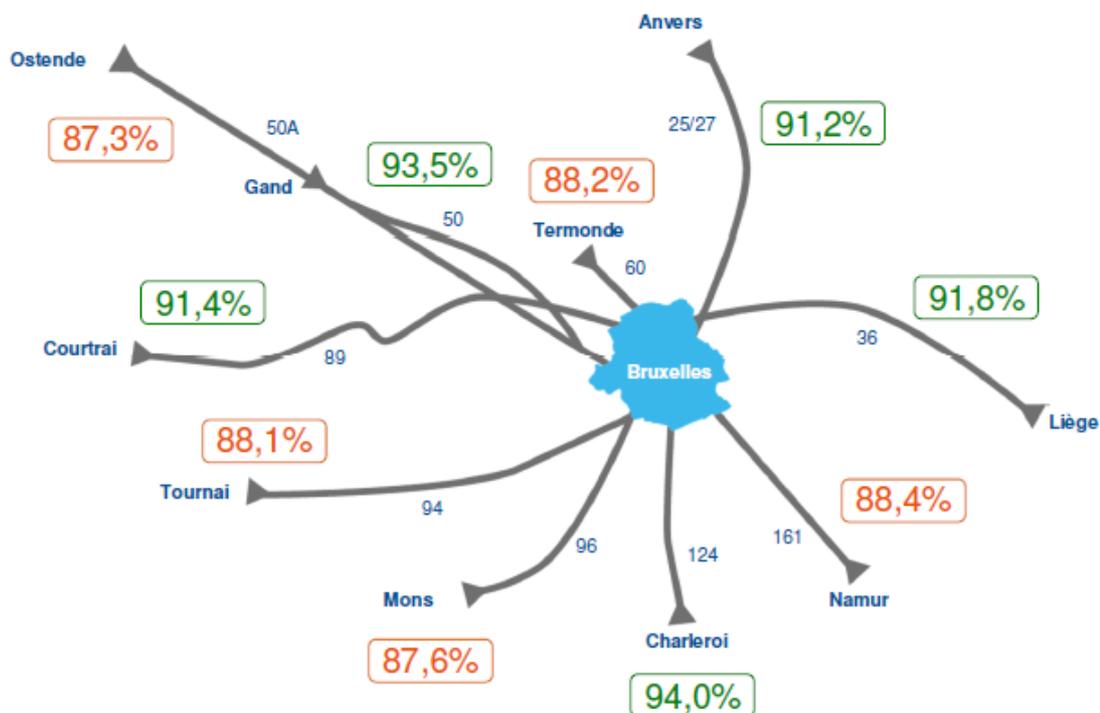
Le chiffre de ponctualité général représente donc le pourcentage des trains qui ont moins de 6 minutes de retard à leur destination finale et – si d’application – dans la première gare de la jonction Nord-Midi sur leur trajet.

3. Correspondances assurées trafic intérieur des voyageurs SNCB (10 gares de correspondance en dehors de Bruxelles)



Dans les 10 principales gares de correspondances du pays, on calcule combien de correspondances ont été effectivement effectuées (avec un temps de correspondance de minimum 3 minutes et maximum 20 minutes).

4. Ponctualité globale des 10 grandes lignes à l'arrivée à Bruxelles



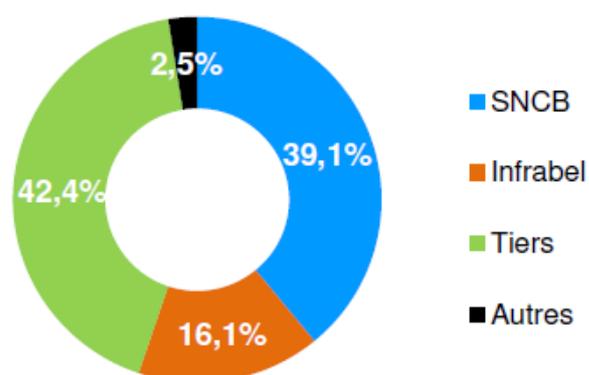
5. Nombre de trains supprimés

	septembre 2014	septembre 2015
Nombre de trains supprimés	1.430	1.190
Pourcentage du nombre total de trains	1,3%	1,1%

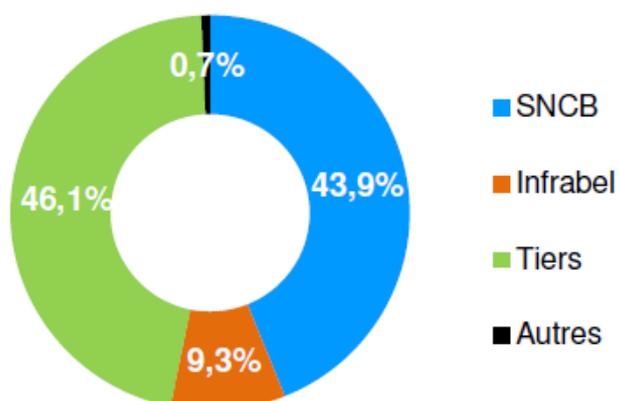
Les trains supprimés (pas partis ou limités à une partie de son voyage) ne sont pas repris dans les chiffres de ponctualité mais comptabilisés à part, ensemble avec les raisons de leur suppression.

6. Responsabilité des retards et trains supprimés trafic intérieur SNCB

Responsabilité dans les retards



Responsabilité dans les suppressions de trains



7. Les incidents principaux avec impact sur le réseau belge

Ci-dessous, vous trouverez les principaux incidents qui ont causé des importants retards sur le réseau ferroviaire belge.

- Heurt de personne entre Kortenberg et Erps-Kwerps le 1^{er} septembre sur la ligne 36N (7.606 minutes de retard)
- Personnes dans les voies à Bruxelles-Midi le 9 septembre sur la ligne 50A (4.074 minutes de retard)
- Déraillement d'une voiture d'un train entre Lot et Buizingen le 10 septembre sur la ligne 96 (au total 3.933 minutes de retard entre le 10 et le 26 septembre)
- Heurt d'une personne entre Bruxelles-Midi et Linkebeek le 18 septembre sur la ligne 124 (3.152 minutes de retard)
- Poste de conduite défectueux entre le croisement sur le pont de la Dijle et Haacht le 1^{er} septembre sur la ligne 53 (3.089 minutes de retard)

8. Cas particuliers

A la suite du heurt de personne entre Kortenberg et Erps-Kwerps le 1^{er} septembre, 84 trains ont été supprimés.