B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

1998 : L' OFFRE DE TRAINS RENOUVELEE

Un important renouvellement de l'offre ferroviaire en 1998

D'une manière générale des adaptations de services relativement légères peuvent être introduites lors des changements annuels voire semestriels des services.Tel est le cas, lorsqu'il s'agit de modifications plutôt ponctuelles de services existants, par exemple à la suite d'améliorations d'infrastructures, d'arrêts supplémentaires prévus pour un ou plusieurs trains existants, d'ouverture d'un nouveau point d'arrêt, de mise en service de matériel plus performant sur telle ou telle relation, etc.

Par contre, lorsque l'adaptation est assez importante et que, pour diverses raisons, elle concerne plusieurs lignes et modifie tant les relations desservies que leurs horaires, cette opération doit être étudiée de plus longue date, eu égard aux diverses répercussions de tels changements, tant pour la clientèle et ses habitudes que dans l'organisation interne des services.
La modification prévue pour 1998 est effectivement très importante, car elle constitue en réalité un véritable renouvellement de l'offre ferroviaire. Dans cette optique, elle a dès lors fait l'objet d'une préparation approfondie, amorcée bien avant sa mise en oeuvre.

La mise en application de cette adaptation a été fixée à l'horaire d'été de 1998 - à savoir le **dimanche 24 mai 1998** - pour tenir compte, à la fois:

- de la disponibilité, à ce moment, d'une part déjà importante du nouveau matériel moderne, confortable et performant affecté au trafic intérieur;
- de l'état d'évolution et des perspectives de plusieurs grands chantiers de travaux d'infrastructure, compte tenu de leurs incidences sur les temps de parcours des trains circulant dans les zones de ces chantiers.
  Il s'agit principalement des travaux entrepris dans les zones suivantes:
  - Bruxelles - Hal - Lembeek;
  - Bruxelles-Nord - Machelen - Louvain;
  - Bierset - Ans - Liège;
  - Liège (nouvelle gare);
  - Anvers (réaménagement de la gare et jonction souterraine sous Anvers);
- des incidences de la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris, qui aura eu lieu dès le 14 décembre 1997. Cette mise en service aura des répercussions directes sur les horaires des trains à grande vitesse continuant au-delà de Bruxelles vers Liège et l'Allemagne d'une part, et vers Anvers et les Pays-Bas d'autre part.
  Par voie de conséquence, elle aura aussi des répercussions sur les horaires de nombre de trains du service intérieur.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

De ce fait, dans le souci d'intégrer au mieux les composantes intérieure et internationale de l'offre de trains, des correspondances seront recherchées entre les trains internationaux et les trains du service intérieur, de façon à accroître l'attractivité générale du transport ferroviaire.

Un renouvellement de l'offre pour s'adapter aux évolutions du marché

Le projet de renouvellement de l'offre ferroviaire s'appuie sur plusieurs analyses des flux de déplacements en Belgique et sur leur évolution au cours des dernières années.

Il apparaît que la demande de transport continuera à s'accroître dans le proche avenir, entre autres du fait de la dispersion continue des zones d'habitation et de travail et à cause de l'augmentation des loisirs. Cette demande donnera lieu à un accroissement de 35 % d'ici l'an 2020. Face à cette tendance, on constate que le trafic voyageurs intérieur de la SNCB est resté pratiquement constant ces dernières années.

Cette divergence trouve notamment son origine dans plusieurs facteurs indépendants de la SNCB. Ainsi, par exemple, la SNCB n'a pas d'impact sur l'aménagement général du territoire. Par ailleurs, l'implantation d'entreprises et de zones de récréation à proximité des sorties du large réseau d'autoroutes a affaibli la position de concurrence de la SNCB. De plus, les frais variables et plus particulièrement le prix du carburant du trafic automobile privé ont peu augmenté ces dix dernières années. En outre, l'accroissement global du PNB a entraîné une augmentation des revenus des acteurs économiques, de sorte que le prix du transport n'est plus le facteur de choix le plus déterminant.

Il est dès lors indispensable que la SNCB s'oriente en premier lieu sur les déplacements où elle peut offrir une alternative valable par rapport aux modes de transport concurrents. La mobilité croissante des automobilistes a fait accroître le volume de trafic dans une telle mesure que l'infrastructure disponible ne permet plus d'écouler le trafic à certains endroits et moments de la journée. Surtout le trafic automobile vers les centres urbains, qui sont toujours des zones de concentration de l'emploi et du commerce, est confronté à des graves problèmes de fluidité. Les gares SNCB dans les grandes villes offrent ici une alternative concurrentielle.

Etude socio-économique

Une étude menée par le professeur Dr E. VAN HECKE, de l'Institut de Géographie Sociale et Economique de la KUL permet en effet de remarquer que l'extension géographique des villes est un des processus les plus marquants de notre époque, le noyau urbain perdant en importance au profit de la banlieue.
L'habitat s'écarte de plus en plus des centres-villes, ce qui donne lieu à une extension des zones d'habitation autour des villes.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

L'emploi continue lui aussi de faire l'objet d'une déconcentration, une partie de l'emploi s'éloignant ainsi, dans de nombreux cas, du lieu d'implantation de la gare ferroviaire.

Cette étude permet encore de relever que Bruxelles a une zone d'influence extrêmement large: dans le cadre du trafic domicile-travail, des déplacements vers Bruxelles ont lieu chaque jour au départ de pratiquement toutes les villes ou communes belges. De plus, 37 % de la population totale attirée habite à une distance de plus de 30 km de Bruxelles. Les déplacements vers Bruxelles constituent donc pour la SNCB le marché potentiel le plus important.
Il ressort aussi de cette étude que la zone d'influence des autres villes importantes (Liège, Charleroi, Anvers, Gand) est nettement plus limitée, la zone d'influence d'Anvers pouvant toutefois être également considérée comme assez étendue.
Ces constatations ont amené la SNCB à considérer comme prioritaire l'organisation de plus de relations directes et fréquentes avec Bruxelles.
La SNCB doit en effet, de par ses caractéristiques intrinsèques de transporteur "de masse", se tourner par priorité vers les flux importants de voyageurs entre points de départs et de destinations constants.

Statistiques de l'Institut National des Statistiques
Les statistiques émanant de l'INS concernant les mouvements de navette globaux et plus spécialement l'ensemble des déplacements domicile-travail et domicile-école ont été étudiés. Dans cette étude, tant les courants de trafic globaux que la part du train dans ceux-ci ont été analysés.

Il en ressort entre autres que le nombre global de navetteurs vers Bruxelles a sensiblement augmenté entre 1981 et 1991, tandis que le nombre d'utilisateurs du train a plutôt diminué.
Cette constatation - d'autant plus préoccupante qu'elle porte surtout sur le marché important des déplacements à courte distance - doit également plaider, à long terme, pour la mise en place d'un réseau RER.

La cause essentielle de l'érosion de la part de marché du train réside dans la tendance générale de l'aménagement du territoire qui permet depuis des dizaines d'années une dispersion et une expansion de plus en plus poussées des zones d'habitation et d'emploi (comme par exemple, l'implantation de zonings industriels à proximité d'autoroutes).

Par ailleurs, l'analyse spécifique des principales destinations au départ des différentes communes du Royaume permet de constater que Bruxelles est une destination importante et qu'il y a toujours nombre de communes qui, malgré l'importance de leur marché de déplacements, ne bénéficient pas d'une relation ferroviaire directe avec Bruxelles.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Statistiques SNCB

En outre, les statistiques propres à la SNCB concernant les titres de transport ont elles aussi fait l'objet d'études.
Il en ressort entre autres que pratiquement 50 % de l'ensemble des déplacements en train se font sur Bruxelles (comme point d'origine ou de destination).

Informations spécifiques

L'étude du nouveau projet d'offre s'est aussi appuyée sur l'examen des diverses suggestions, propositions, observations et demandes qui ont été transmises à la SNCB, tant par diverses autorités que par des usagers.
De même, cette étude a fait l'objet d'une intense concertation avec les services locaux de la SNCB (les gares), qui ont une connaissance approfondie des souhaits de la clientèle.

Objectifs de la nouvelle offre ferroviaire: répondre aux nouveaux besoins de la clientèle et promouvoir l'utilisation du transport ferroviaire au 21ème siècle

Dans son projet de nouvelle offre ferroviaire, la SNCB a pour objectif prioritaire de présenter un service qui réponde au mieux aux besoins de déplacement et aux exigences de confort des clients existants et potentiels.
Elle augmente même légèrement l'offre globale de trains, d'environ 5 %. Il n'y a toutefois pas trop d'augmentation des charges d'exploitation globales, grâce à une optimalisation de l'organisation interne du service des trains et à l'adéquation la meilleure possible entre l'offre et la demande.

En présentant ainsi une offre qui réponde mieux encore aux souhaits des clients existants et potentiels, la SNCB vise à promouvoir l'utilisation du train et à accroître sa part dans l'accroissement général de la mobilité, chiffré à 35 % d'ici l'an 2020. Ce faisant, la SNCB contribuera à la solution des problèmes que pose cette mobilité, tant pour son développement même que pour le respect de l'environnement.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Caractéristiques de la nouvelle offre ferroviaire

La nouvelle offre ferroviaire s'efforcera entre autres de répondre aux desiderata suivants des clients existants et potentiels:

- réalisation d'un **temps de parcours total minimal** grâce à la mise en service de trains directs rapides, en assurant de bonnes correspondances avec les transports avant-train et après-train;

- **souplesse dans l'offre**, par une fréquence justifiée suffisamment élevée. Une augmentation de la fréqence correspond souvent mieux aux besoins des voyageurs;

- présentation d'un **bon confort global** par la mise en service de matériel confortable et un accueil des voyageurs dans des gares ou des points d'arrêt bien accessibles et répondant aux souhaits des clients;

- obtention de la **fiabilité** recherchée par l'attention à la sécurité et à la régularité.

Par ailleurs, vu l'importance du trafic sur Bruxelles, la nouvelle offre améliorera encore l'accessibilité de cette ville en train: toute une série de gares bénéficieront d'une **relation directe avec Bruxelles**.

La nouvelle offre cherchera aussi à réaliser des **temps de parcours compétitifs sur les longues distances**, grâce à des trains directs à longue distance avec peu d'arrêts ou, si ce n'est pas possible, en créant de bonnes correspondances.

Elle attachera une **attention** spéciale à l'important pôle de croissance que constitue l'**aéroport national**, grâce, entre autres, aux possibilités nouvelles offertes par la nouvelle gare qui entrera en service en 1998.

La nouvelle offre recherchera aussi une **optimalisation des correspondances entre les trains du service intérieur et les différents TGV** (Thalys, Eurostar, TGV de jonction - vers les provinces françaises), compte tenu du fait que la Belgique devient progressivement une plaque tournante du trafic européen à grande vitesse.
Cette optimalisation sera recherchée dans toute la mesure possible sans toutefois pouvoir être systématique, étant donné que certains services TGV ne sont pas cadencés, à l'inverse des trains du service intérieur.

Certaines relations de l'offre pourront déjà être assurées avec du **matériel de haute qualité**, grâce au nouveau matériel (voitures i 11 et automotrices AM 96) qui aura déjà été fourni en partie en 1998.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Sur le plan de l'organisation interne et "technique" du service, la nouvelle offre recherchera le meilleur compromis entre la réutilisation rapide du matériel, la vitesse des trains et la régularité nécessaire, en prenant également en compte dans les horaires les conséquences de plusieurs importants chantiers prévus dans des grandes gares ou sur certaines lignes.

La nouvelle organisation du service visera aussi à atteindre une **répartition équilibrée** de l'offre globale, en ce qui concerne tant le **nombre de trains et les fréquences** (aspects quantitatifs) que le **matériel** mis en service (aspect qualitatif) et ce, compte tenu fréquentations attendues en fonction des lignes.

Enfin, **l'offre présentée n'est pas figée**. On a certes tenu compte, dans l'élaboration du plan, du fait que de nombreux voyageurs devront dans une mesure plus ou moins importante adapter leurs habitudes de déplacement. Des **adaptations pourront cependant avoir lieu**, s'il s'avère que certaines options retenues pour l'offre sont difficilement réalisables ou créent des problèmes.
De plus, des glissements imprévisibles peuvent néanmoins se produire. Par conséquent, dans la phase initiale de l'application du plan, les comportements des voyageurs, la régularité, l'occupation des trains, etc., feront l'objet d'un suivi attentif et les mesures nécessaires seront prises pour procéder à toutes les adaptations qui s'imposeraient.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Catégories de relations

En 1998, la classification des différents types de trains et de relations ressemblera fortement à l'actuelle.
Elle comportera:

- les **relations internationales**: THALYS, EUROSTAR, TGV "de jonction" et les trains internationaux classiques;

- les **relations intervilles**
  Dans ce type de services, un équilibre est recherché entre, d'une part, les relations entre les grandes villes, très rapides et donc avec peu d'arrêts et, d'autre part, les relations avec davantage d'arrêts en cours de route.
  Le matériel roulant le plus récent sera mis en service sur les relations les plus importantes;

- les **trains cadencés de pointe élargie**
  Sur 4 axes convergeant vers Bruxelles, des trains cadencés seront mis en service durant les périodes de pointe (matin et soir) élargies. Ces trains ne desserviront que les grandes gares intermédiaires et permettront une desserte complémentaire fort intéressante de l'agglomération de Bruxelles;

- les **relations locales**
  Il s'agit de relations entre des gares moins importantes ou entre des gares moins importantes et des villes ou des points de correspondance avec les trains intervilles.

- les **trains locaux autour de Bruxelles** et les trains de pointe à courte distance vers la capitale constituent la préfiguration d'un **Réseau Express Régional**;

- les **trains de pointe complémentaires**

- les **trains touristiques**, pour faire face au flux de voyageurs supplémentaire au cours des périodes de vacances.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Fréquence et amplitude des relations

L'offre de base sur chaque tronçon comporte un train par heure, sauf sur les tronçons à très faible potentiel, desservis par des trains locaux.

La fréquence par tronçon sera augmentée proportionnellement au nombre de voyageurs prévus, compte tenu:
- de la demande et du nombre de voyageurs actuels;
- du potentiel de clientèle.

Ainsi, il est envisagé d'augmenter la fréquence sur certains tronçons:
- Bruxelles- Gand;
- Bruxelles-Mons;
- Bruxelles-Louvain-Landen;
- Bruxelles-Malines;
- Charleroi-La Louvière.

Ces relations seront renforcées par des trains intervilles supplémentaires.

Vu l'importance croissante de l'aéroport, l'offre de trains vers celui-ci sera aussi fortement améliorée. Suite à la mise en service de la nouvelle gare en 1998, des trains plus longs, venant d'au-delà de Bruxelles, pourront y être reçus.

L'amplitude des différentes relations, à savoir les plages horaires dans lesquelles ils circulent, sera déterminée en fonction de la demande et compte tenu des prestations de personnel nécessaires.

B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Les relations

1. Relations internationales

- EUROSTAR: Bruxelles-Londres et au-delà de Londres
- THALYS: Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne
- Bruxelles-Francfort
- (au-delà de) Paris - Lille - Bruxelles (TGV de jonction)
- Trains internationaux classiques
- Certains TGV pourront également avoir partiellement une fonction en service intérieur, s'ils offrent un excédent de places sur le tronçon intérieur.

2. Relations nationales

- Offre durant **la semaine**

  - *Relations intervilles (avec leurs antennes omnibus)*
    Celles-ci sont énumérées en annexe 1

  - *Relations de pointe élargie*
    Elles sont reprises en annexe 2

  - *Relations locales*
    Elles figurent en annexe 3

  - *Lignes desservies uniquement par des trains P (de pointe)*
    Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre et Alost-Burst continueront d'être desservis aux heures de pointe.

  - *Trains P (de pointe)*
    Durant les heures de pointe, la réponse à la croissance du flux des voyageurs à transporter s'effectue tout d'abord en renforçant la composition des trains du service de base cadencé (IC - IR et L).
    En outre, des trains P (de pointe) sont mis en service pour offrir une capacité complémentaire en place et pour augmenter les fréquences commerciales durant les heures de pointe.
    Dans l'ensemble, la nouvelle offre de trains P sera globalement similaire à l'actuelle, tant en quantité qu'en qualité.

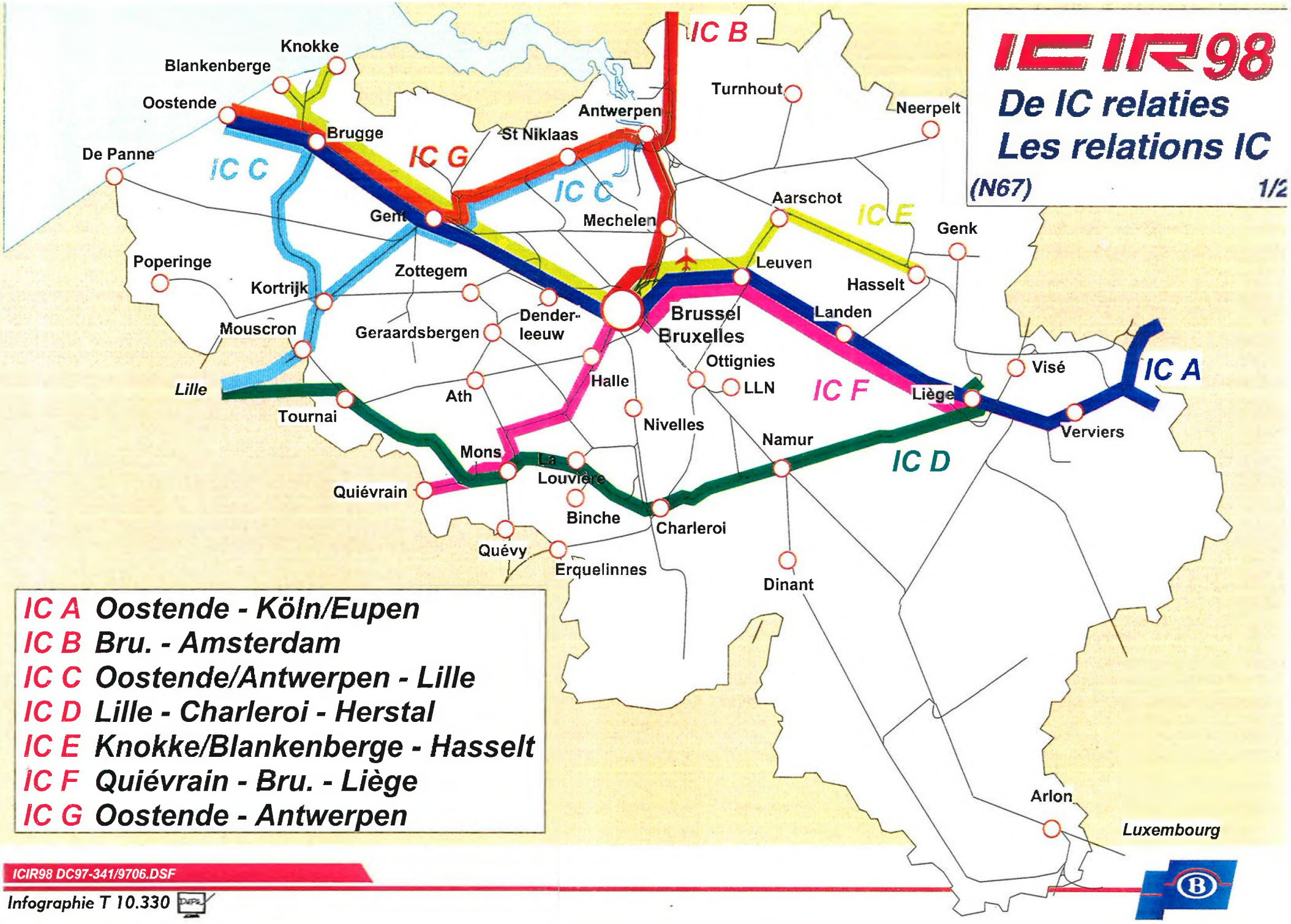
B-media
sncb presse & relations publiques 85 rue de france 1060 bruxelles téléphone 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

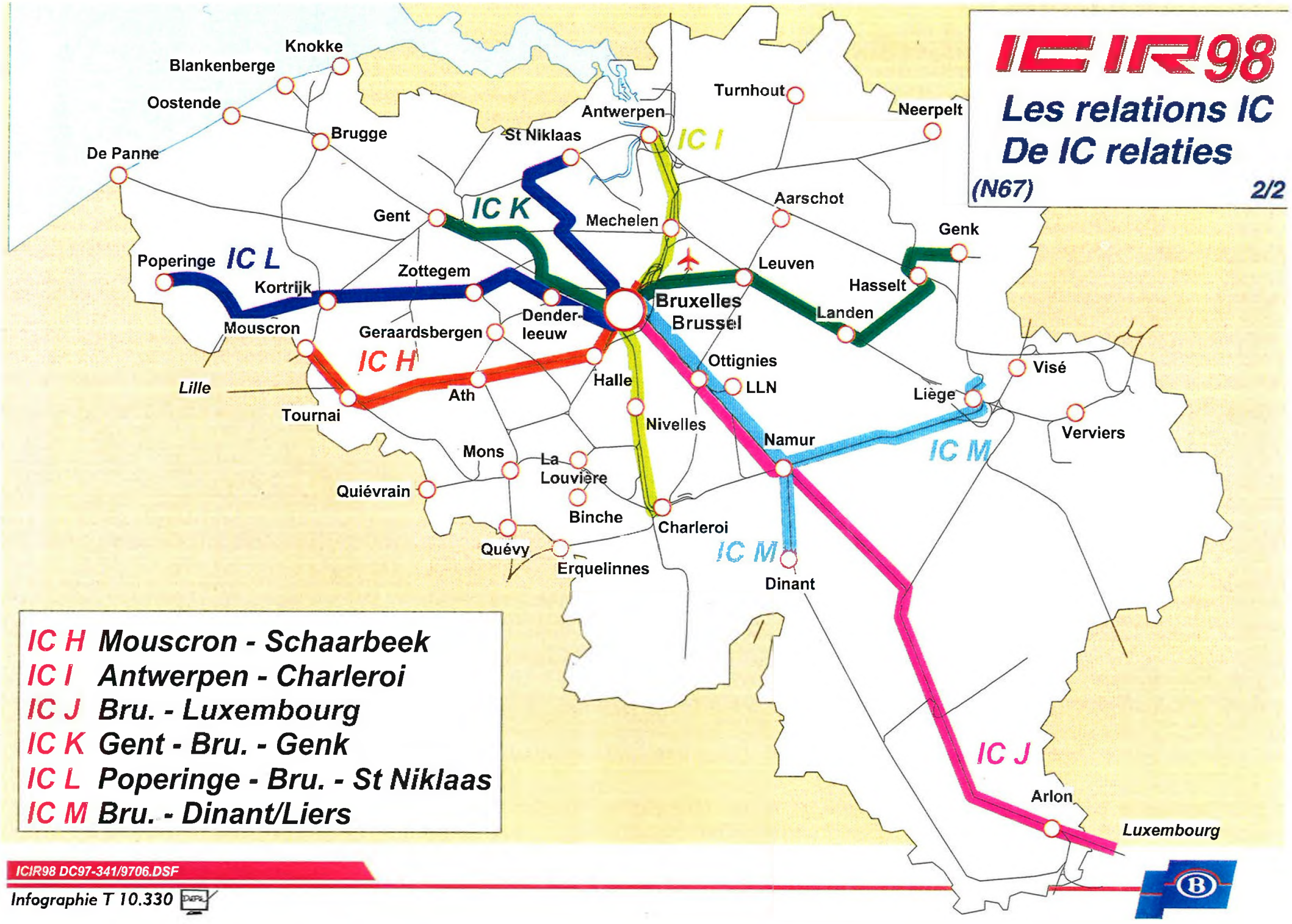
- Offre durant les week-ends et les jours fériés

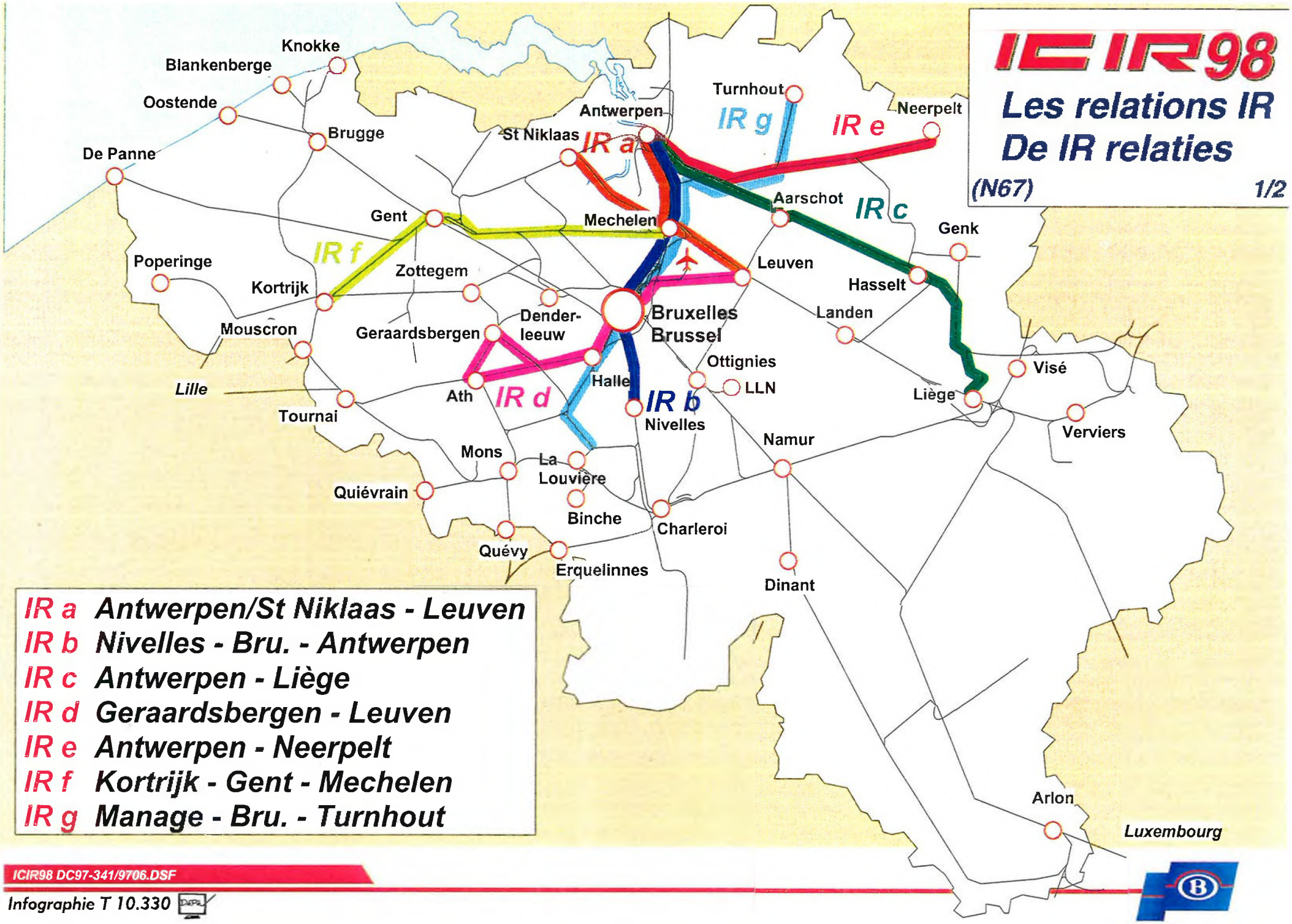
L'offre durant les week-ends et les jours fériés est basée sur une partie de l'offre de semaine, compte tenu du fait que la clientèle de week-end est nettement moins importante que celle de semaine.
Certaines adaptations sont toutefois apportées. Ainsi, il y a parfois des modifications du service pour assurer des correspondances, compte tenu des fréquences allégées. Par ailleurs, certaines destinations de trains sont aussi modifiées par rapport à la semaine parce que, la clientèle se déplaçant davantage pour des motifs socio-récréatifs, d'autres destinations apparaissent alors plus importantes.
Compte tenu de ce qui précède, l'offre de trains de week-ends et de jours fériés pour 1998 sera cependant fort similaire à l'actuelle, qui a d'ailleurs été profondément adaptée en 1994.
Les fréquences de desserte resteront similaires à celles qui existent actuellement, sauf pour Bruxelles-Namur et pour Anvers-Louvain qui seront augmentées.

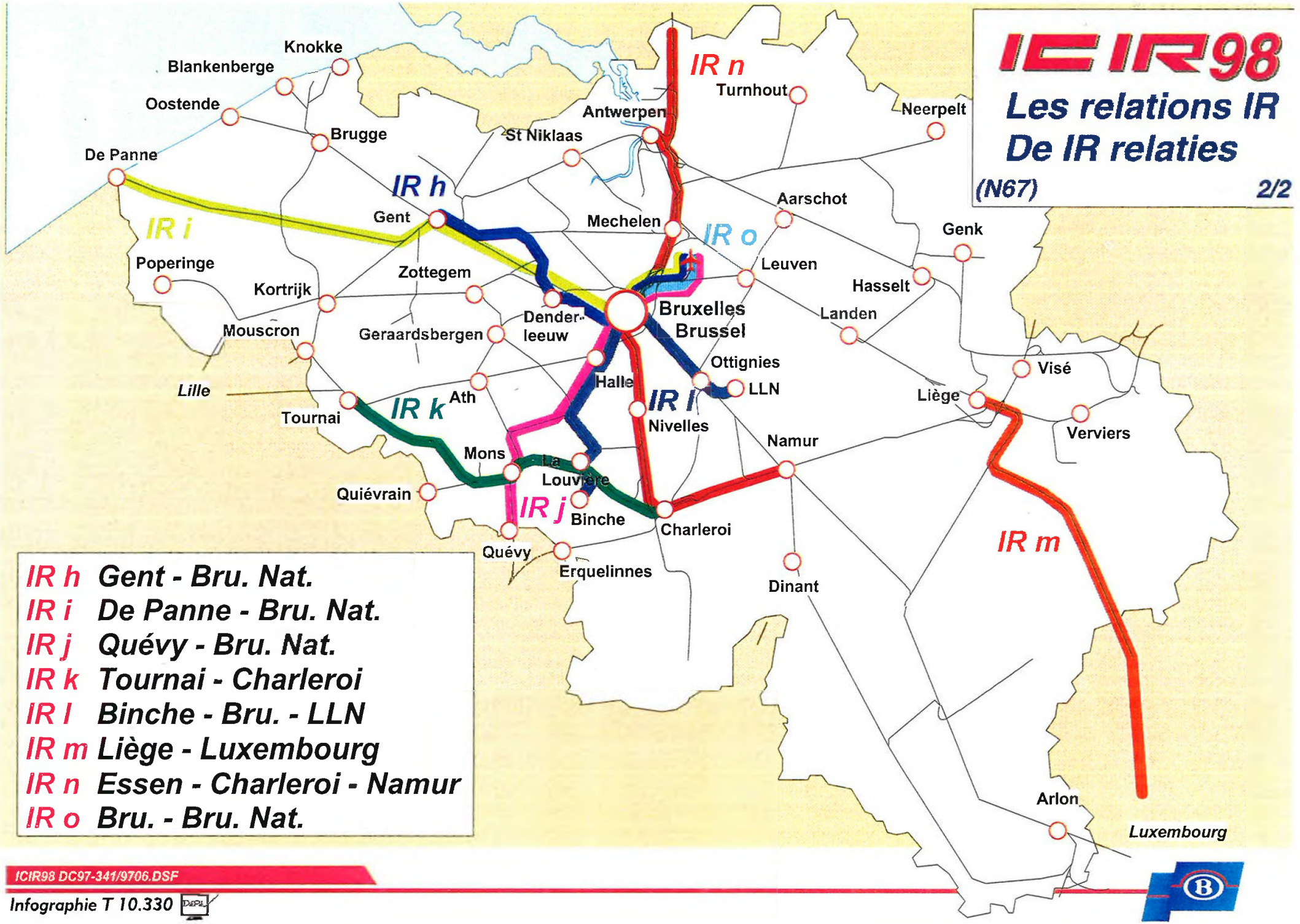
- *Relations intervilles*
  Elles figurent en annexe 4

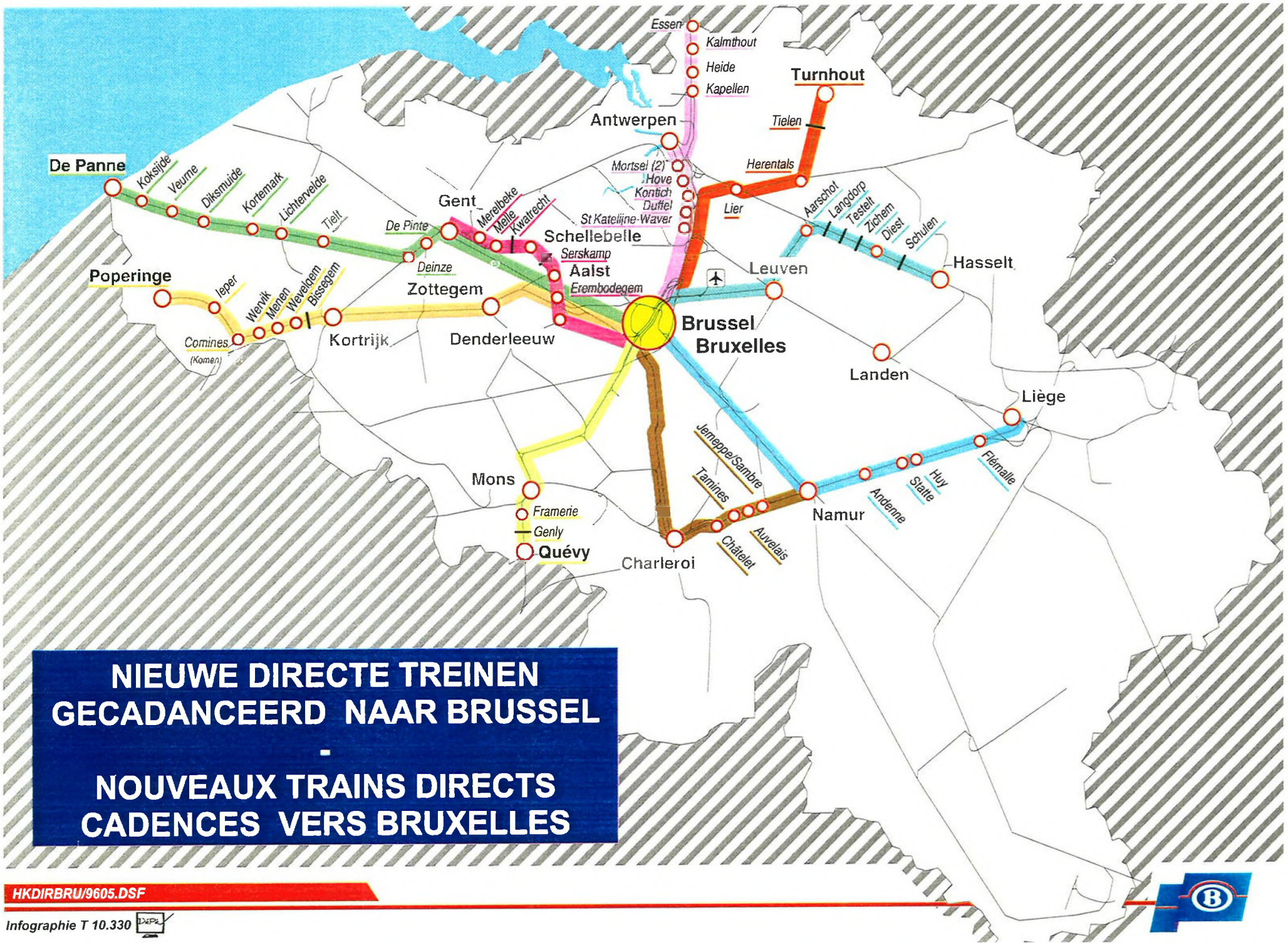
- *Relations locales*
  Elles sont reprises à l'annexe 5.


IC IR98
De IC relaties
Les relations IC
(N67)
1/2
IC B
IC C
IC G
IC C
IC E
IC F
IC A
IC D
Knokke
Blankenberge
Oostende
De Panne
Brugge
Gent
St Niklaas
Antwerpen
Turnhout
Neerpelt
Aarschot
Mechelen
Genk
Leuven
Hasselt
Landen
Poperinge
Kortrijk
Zottegem
Mouscron
Geraardsbergen
Dender-
leeuw
Brussel
Bruxelles
Ottignies
LLN
Halle
Ath
Lille
Tournai
Nivelles
Visé
Liège
Verviers
Namur
Mons
La
Louvière
Quiévrain
Binche
Charleroi
Quévy
Erquelinnes
Dinant
Arlon
Luxembourg
IC A Oostende - Köln/Eupen
IC B Bru. - Amsterdam
IC C Oostende/Antwerpen - Lille
IC D Lille - Charleroi - Herstal
IC E Knokke/Blankenberge - Hasselt
IC F Quiévrain - Bru. - Liège
IC G Oostende - Antwerpen


IC IR98
Les relations IC
De IC relaties
(N67)
2/2
Knokke
Blankenberge
Oostende
De Panne
Brugge
Turnhout
Neerpelt
Antwerpen
St Niklaas
IC I
Aarschot
Gent
IC K
Mechelen
Genk
Poperinge
IC L
Zottegem
Leuven
Kortrijk
Hasselt
Bruxelles
Brussel
Landen
Dender-
leeuw
Mouscron
Geraardsbergen
IC H
Ottignies
Visé
Halle
LLN
Lille
Ath
Liège
Tournai
Nivelles
Verviers
Namur
IC M
Mons
La
Louvière
Quiévrain
Binche
Charleroi
Quévy
IC M
Erquelinnes
Dinant
IC J
Arlon
Luxembourg
IC H Mouscron - Schaarbeek
IC I Antwerpen - Charleroi
IC J Bru. - Luxembourg
IC K Gent - Bru. - Genk
IC L Poperinge - Bru. - St Niklaas
IC M Bru. - Dinant/Liers


ICIR98
Les relations IR
De IR relaties
(N67)
1/2
Knokke
Blankenberge
Oostende
De Panne
Brugge
Antwerpen
St Niklaas
IR a
Turnhout
IR g
IR e
Neerpelt
Aarschot
IR c
Genk
Gent
Mechelen
IR f
Poperinge
Zottegem
Kortrijk
Leuven
Hasselt
Bruxelles
Brussel
Landen
Dender-
leeuw
Mouscron
Geraardsbergen
Ottignies
LLN
Visé
Lille
Ath
IR d
Halle
IR b
Nivelles
Liège
Tournai
Verviers
Namur
Mons
La
Louvière
Quiévrain
Binche
Charleroi
Quévy
Erquelinnes
Dinant
Arlon
Luxembourg
IR a Antwerpen/St Niklaas - Leuven
IR b Nivelles - Bru. - Antwerpen
IR c Antwerpen - Liège
IR d Geraardsbergen - Leuven
IR e Antwerpen - Neerpelt
IR f Kortrijk - Gent - Mechelen
IR g Manage - Bru. - Turnhout

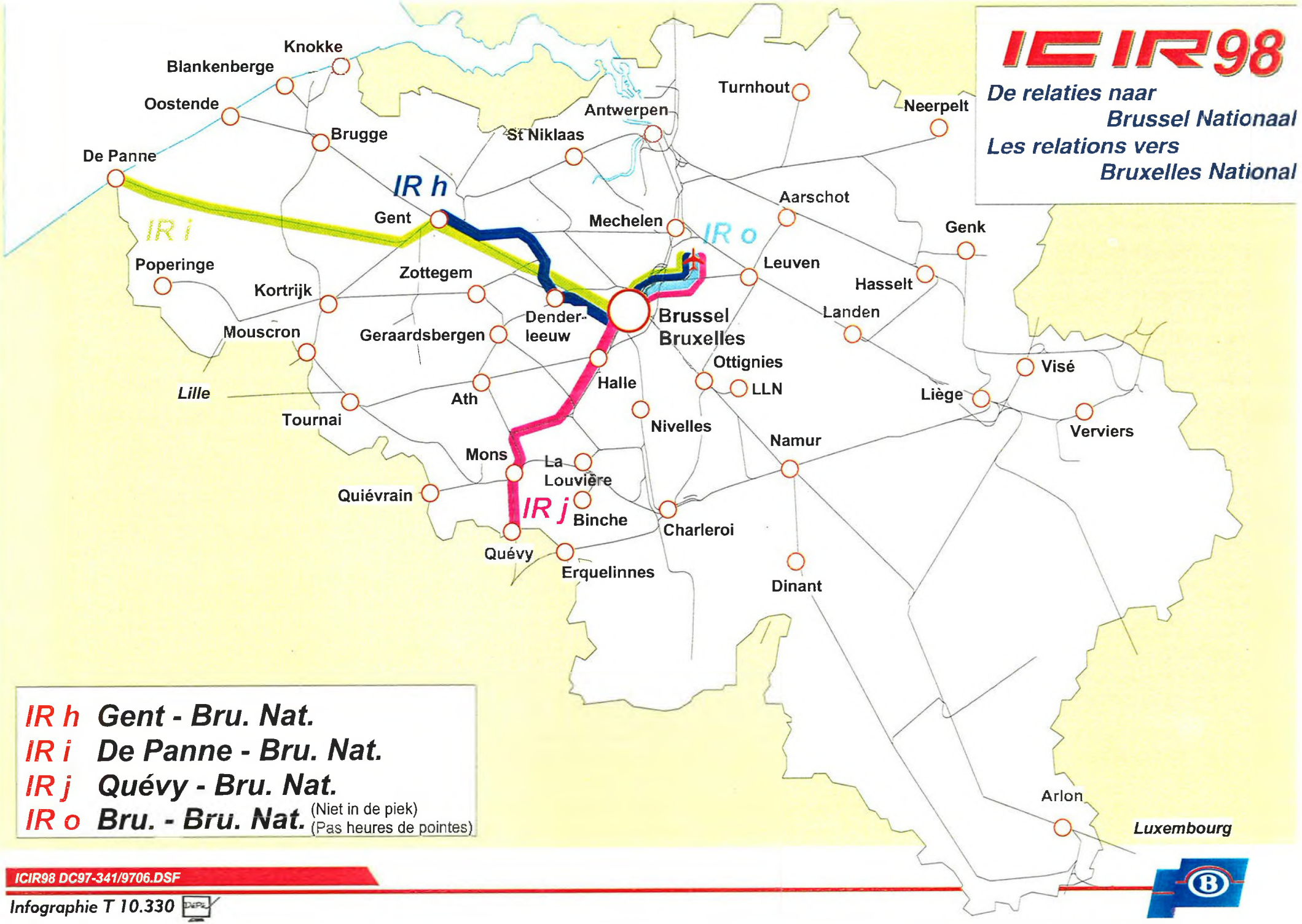

IC IR98
Les relations IR
De IR relaties
(N67)
2/2
IR n
IR h
IR i
IR o
IR k
IR l
IR j
IR m
Knokke
Blankenberge
Oostende
De Panne
Brugge
Poperinge
Kortrijk
Mouscron
Lille
Tournai
Gent
Zottegem
Geraardsbergen
Dender-leeuw
Ath
Mons
La Louvière
Quiévrain
Quévy
Binche
Erquelinnes
Antwerpen
St Niklaas
Mechelen
Bruxelles Brussel
Halle
Nivelles
Charleroi
Turnhout
Neerpelt
Aarschot
Leuven
Landen
Ottignies
LLN
Namur
Dinant
Genk
Hasselt
Liège
Visé
Verviers
Arlon
Luxembourg
IR h Gent - Bru. Nat.
IR i De Panne - Bru. Nat.
IR j Quévy - Bru. Nat.
IR k Tournai - Charleroi
IR l Binche - Bru. - LLN
IR m Liège - Luxembourg
IR n Essen - Charleroi - Namur
IR o Bru. - Bru. Nat.

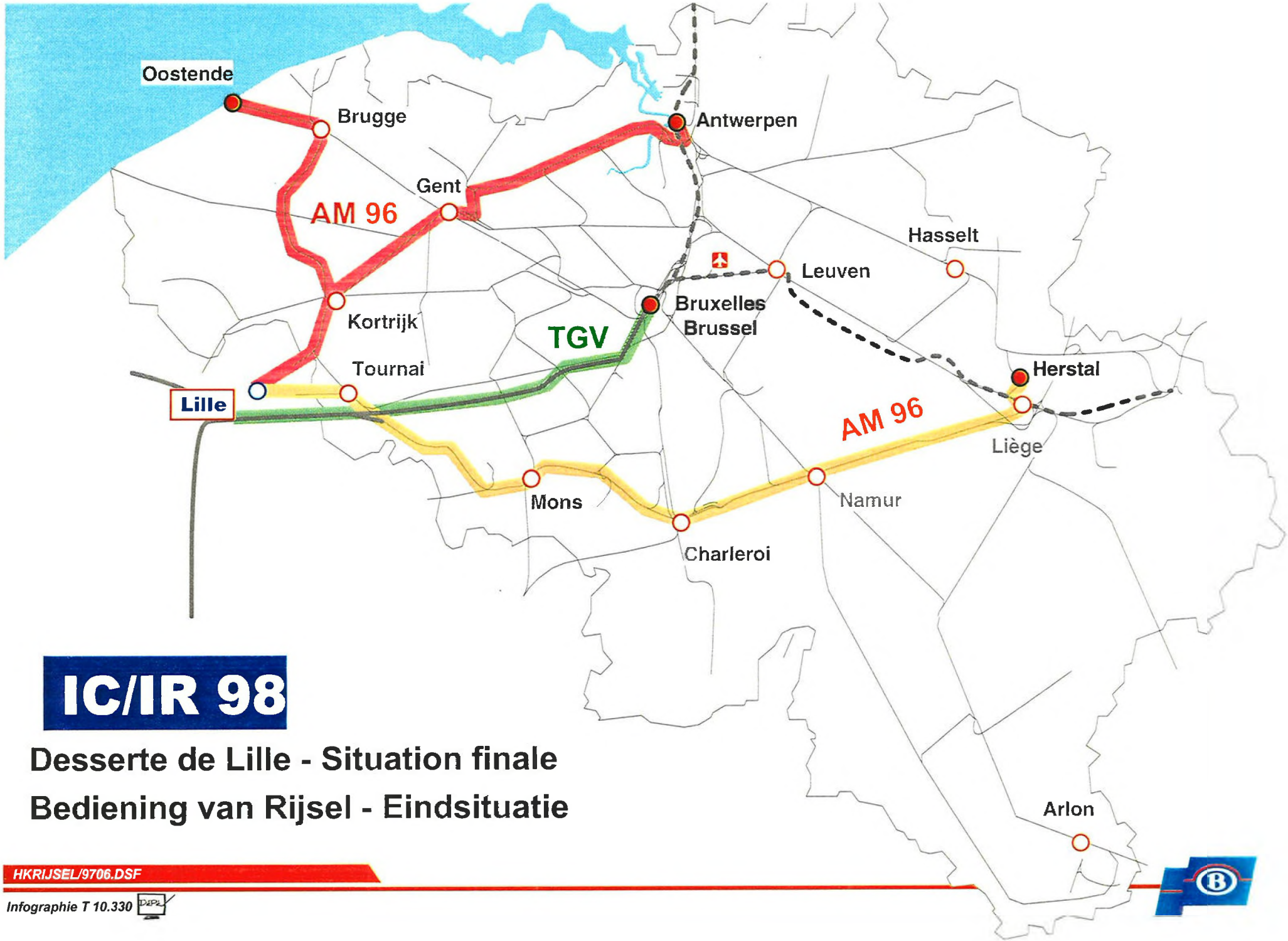


NIEUWE DIRECTE TREINEN GECADANCEERD NAAR BRUSSEL

-

NOUVEAUX TRAINS DIRECTS CADENCES VERS BRUXELLES


IC IR98
De relaties naar
Brussel Nationaal
Les relations vers
Bruxelles National
Knokke
Blankenberge
Oostende
De Panne
Brugge
Antwerpen
St Niklaas
Turnhout
Neerpelt
IR h
IR i
IR o
IR j
Gent
Mechelen
Aarschot
Genk
Leuven
Hasselt
Landen
Poperinge
Kortrijk
Zottegem
Mouscron
Geraardsbergen
Dender-
leeuw
Brussel
Bruxelles
Ottignies
LLN
Halle
Ath
Lille
Tournai
Nivelles
Visé
Liège
Verviers
Namur
Mons
La
Louvière
Quiévrain
Binche
Charleroi
Quévy
Erquelinnes
Dinant
Arlon
Luxembourg
IR h Gent - Bru. Nat.
IR i De Panne - Bru. Nat.
IR j Quévy - Bru. Nat.
IR o Bru. - Bru. Nat. (Niet in de piek) (Pas heures de pointes)



IC/IR 98

Desserte de Lille - Situation finale

Bediening van Rijsel - Eindsituatie

LES TRAINS INTERVILLES (avec leurs antennes omnibus) EN SEMAINE

Les relations IC

IC A
Ostende - Bruges - Gand-St-Pierre - Bruxelles JNM - Louvain - Liège-Guillemins - Verviers-Central - (Aix-la-Chapelle - Cologne)/(Welkenraedt - Eupen)

Le prolongement jusqu'à Cologne évoluera en fonction du développement du projet THALYS et de Bruxelles - Francfort.

IC B
Bruxelles JNM - Malines - Anvers-Berchem - Anvers-Central - Roosendaal - Dordrecht - Rotterdam CS - Den Haag HS - Schiphol - Amsterdam CS

Tant que le THALYS n'est pas porté à une fréquence horaire, l'itinéraire et la fréquence (1 train/heure) actuels de la relation Bruxelles - Amsterdam restent inchangés.

IC C
Anvers-Central - Anvers-Berchem - Saint-Nicolas - Lokeren - Gand-Dampoort - Gand-St-Pierre/
Ostende - Bruges - Torhout - Roulers - Izegem/
→ Courtrai - Mouscron - Lille-Flandres

Ce service de trains sera, au-delà de Courtrai, développé de façon pragmatique en fonction de l'adaptation des équipements d'infrastructure, du matériel roulant disponible et des négociations avec la SNCF. Ostende et les gares de la ligne 66 bénéficieront ainsi d'une relation directe avec Lille. Outre de bonnes correspondances, Izegem et Roulers bénéficieront de trains P sans changement vers Bruxelles.

IC D
Lille-Flandres - Tournai - Mons - La Louvière-Sud - Charleroi-Sud - Tamines - Namur - Huy - Liège-Guillemins - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal

Tamines est intégrée dans la "dorsale wallonne" comme gare de concentration d'une région à population dense.

IC E
Knokke - Duinbergen - Heist/
Blankenberge/
→ Bruges - Gand-St-Pierre - Bruxelles JNM - Louvain - Aarschot - Langdorp - Testelt - Zichem - Diest - Schulen - Hasselt

L'actuel IC F sera dédoublé. Aarschot et Diest bénéficieront d'une relation directe rapide avec Bruxelles et la Côte. La branche de Hasselt via Aarschot a un nombre de voyageurs plus important en direction de la Côte que la branche de Liège. Ainsi, le Limbourg maintient également sa relation avec Gand et Bruges.

IC F
Quiévrain - Thulin - Hainin - Boussu - St-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Soignies - Braine-le-Comte - Bruxelles JNM - Louvain - Tirlemont - Landen - Waremme - Ans - Liège-Guillemins

Ce train combine une des deux relations Bruxelles - Mons avec une relation Bruxelles - Liège.
Cette seconde relation classique entre Bruxelles et Liège sera plus rapide pour Waremme, Ans et Liège-Guillemins, du fait qu'il n'y aura plus de manoeuvres d'accouplement ou de désaccouplement à Landen.
Liège maintient une relation directe avec Gand, Bruges et la côte (IC A).
La conception du service est différente pour le week-end.

IC G
Ostende - Bruges - Gand-St-Pierre - Gand-Dampoort - Lokeren - Saint-Nicolas - Anvers-Berchem - Anvers-Central

Ce train remplit plusieurs fonctions, et notamment celles de désenclavement des Flandres Orientale et Occidentale vers Anvers (et les Pays-Bas) et de relation directe Anvers - Côte. A Anvers, de bonnes correspondances en direction des Pays-Bas seront prévues.

IC H
Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Enghien - Bruxelles JNM - Schaerbeek

Ce train s'arrêtera à Enghien qui bénéficiera ainsi d'un service bi-horaire (toutes les demi-heures) vers Bruxelles et d'une relation avec Tournai.

IC I
Charleroi-Sud - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Bruxelles JNM - Vilvorde - Malines - Anvers-Berchem - Anvers-Central

Ce train s'arrête à Braine-l'Alleud et à Vilvorde afin d'offrir à ces deux villes un service intervilles bi-horaire (toutes les demi-heures) vers Bruxelles. Luttre est retenue comme gare d'arrêt étant donné qu'elle est plus importante que Marchienne-au-Pont.

IC J
Bruxelles JNM - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-QL - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg

Maintien de la relation actuelle Bruxelles - Luxembourg

IC K
Gand-St-Pierre - Wetteren - Lede - Alost - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles JNM - Louvain - Tirlemont - Landen - Saint-Trond - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk

Cette relation relie Alost directement avec Louvain.
Saint-Trond maintient sa relation directe avec Bruxelles et Hasselt reçoit une deuxième relation directe sans perte de temps d'accouplement ou de désaccouplement à Landen.

IC L
Poperinge - Ypres - Comines - Wervik - Menin - Wevelgem - Bissegem - Courtrai - Audenarde - Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles JNM - Termonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - Saint-Nicolas

Ce train offre à toutes les gares de la ligne 69 (Courtrai - Poperinge) une relation directe vers Bruxelles. L'intégration avec la relation vers Termonde est purement technique.

IC M
Bruxelles JNM - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-QL - Ottignies - Gembloux - Namur
→ Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant
→ Andenne - Statte - Huy - Flémalle-Haute - Liège-Guillemins
Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Milmort - Liers
Ce train relie Andenne - Statte - Huy et Flémalle avec Bruxelles sans changement de train.

Les relations IR

IR a
Louvain - Malines -
→ Anvers-Berchem - Anvers-Central
→ Willebroek - Puurs - Bornem - Tamise - St-Nicolas

Ce train (une combinaison de deux trains existant aujourd'hui) permet d'assurer une relation rapide entre la métropole et la ville universitaire et assure en même temps la relation directe Saint-Nicolas - Louvain (grâce à un accouplement ou un désaccouplement à Malines).

IR b
L Nivelles → Bruxelles JNM - Vilvorde - Malines - Malines-Nekkerspoel - St-Katelijne-Waver - Duffel - Kontich - Hove - Mortsel-Oude-God - Mortsel-Deurnesteenweg - Anvers-Berchem- Anvers Central

L'intégration avec la relation L jusqu'à Nivelles est technique. Ce service de trains constitue une fusion temporaire de l'IR et du train omnibus Anvers - Malines, et ce pendant la durée de travaux de la Jonction Nord-Sud d'Anvers.

IR c
Anvers-Central - Anvers-Berchem - Lierre - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Diest - Hasselt - Diepenbeek - Bilzen - Tongres - Glons - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-Guillemins

Ce train est accéléré entre Hasselt et Liège.
A Hasselt, des correspondances seront prévues vers Bruxelles.
Il en ira de même à Liège-Guillemins, en direction de Bruxelles.

IR d
Grammont - Acren - Lessines - Houraing - Papignies - Rebaix - Ath - Silly - Enghien/
Grammont - Viane-Moerbeke - Gammerages - Tollembeek - Herne - Enghien/
→ Hal - Bruxelles JNM - L → Louvain

L'IR b existant est accouplé à Bruxelles au train omnibus vers Louvain (augmentation de la capacité dans la Jonction Nord Midi). Le prolongement jusqu'à Anvers s'est avéré impossible dans le cadre de l'optimalisation des horaires. Néanmoins, Hal reçoit ainsi une relation directe avec les pôles de développement du Brabant flamand que constituent Diegem et Zaventem

IR e
(Anvers-Central) - Anvers-Berchem - Lierre - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - Neerpelt

Ce train (existant) peut éventuellement être prolongé jusqu'à Weert.
Remarque:
Durant les travaux de la Jonction Nord-Sud d'Anvers, c'est-à-dire à partir de la mise en application du plan IC/IR en mai 1998, ce train sera limité à Anvers-Berchem.

IR f
Courtrai - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gand-St-Pierre - Wetteren - Termonde - Malines

Les antennes actuelles de l'IR f (Courtai - Poperinge et Malines - Turnhout) bénéficieront d'une relation directe avec Bruxelles, de sorte qu'on ne maintiendra plus qu'un service de trains Courtrai - Malines.

IR g
L Manage → Bruxelles JNM - Malines - Malines-Nekkerspoel - Lierre - Herentals - Tielen - Turnhout

La Campine bénéficera d'un train direct vers Bruxelles.
Pour des raisons techniques, celui-ci sera intégré au service omnibus de la ligne 96 Bruxelles - Braine-le-Comte - Manage.
Etant donné qu'Herentals et Lierre disposent déjà de plusieurs relations avec Anvers, la priorité est donnée à une relation directe avec Bruxelles. A Lierre, ce service de trains donne correspondance vers Anvers.

IR h
L Gand St Pierre → Alost - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles JNM - Bruxelles-Aéroport-National.

Toutes les gares entre Gand et Denderleeuw auront un train direct vers Bruxelles. (Le deuxième train entre Alost et Gand devient ainsi un train omnibus).

IR i
La Panne - Coxyde - Furnes - Dixmude - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gand St Pierre - Bruxelles JNM - Bruxelles-Aéroport-National

La ligne 73 La Panne - Gand, récemment électrifiée, aura une relation directe avec Bruxelles. De ce fait, il y aura ainsi un troisième train direct Gand - Bruxelles.

IR j
Quévy - Genly - Frameries - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-Comte - Hal - Bruxelles JNM - Schaerbeek - Diegem - Zaventem - Bruxelles-Aéroport-National

Ce train est la nouvelle deuxième relation horaire Bruxelles - Mons. Il assure également une relation directe entre Quévy et Bruxelles et est prolongé jusqu'à l'Aéroport.

IR k
Charleroi-Sud - Marchienne-au-Pont - La Louvière-Sud - Braquegnies - Thieu - Havré - Obourg - Nimy - Mons - Jemappes - Quaregnon - St-Ghislain - Blaton - Péruwelz - Antoing - Tournai

Il s'agit du deuxième train intervilles entre Tournai et Charleroi.

IR l
Binche - Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussines - Braine-le-Comte - Tubize - Hal - Bruxelles JNM - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-QL - Etterbeek - Boitsfort - La Hulpe - Genval - Rixensart - Ottignies - Louvain-La-Neuve

La scission de cette relation avec une deuxième branche en direction de Wavre, ne permet pas d'offrir à cette dernière une relation plus rapide. Pour relier Wavre avec Bruxelles, une solution est recherchée dans le sens d'une desserte de pointe élargie et systématique sans changement de train.
Pendant la pointe élargie, ce train dessert aussi Hoeilaart.
Boitsfort est quant à lui desservi par les trains de la pointe élargie.

IR m
Liège-Guillemins - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coo - Trois Ponts - Vielsalm - Gouvy - Troisvierges - ... - Luxembourg

L'exploitation de cette relation doit être discutée en détail avec les CFL.

IR n
Namur - Jemeppe-sur-Sambre - Auvelais - Tamines - Châtelet - Charleroi-Sud - Marchienne-au-Pont - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Bruxelles JNM - Vilvorde - Malines - Malines-Nekkerspoel - Anvers-Berchem - Anvers-Central - Kapellen - Heide - Kalmthout - Essen

L'"IR a" actuel est prolongé jusqu'à Namur, les 4 gares les plus importantes entre Namur et Charleroi bénéficiant ainsi d'une relation directe avec Bruxelles.
En outre, Essen, Kalmthout, Heide et Kapellen obtiennent ainsi une relation rapide avec Anvers et Bruxelles.

IR o
Bruxelles JNM - Bruxelles-Aéroport-National

LES RELATIONS DE POINTE ELARGIES

Les quatre axes convergeant vers Bruxelles qui reçoivent un service de point "élargie" sont les suivants:

- **Grammont - Ninove - Denderleeuw - Bruxelles**
- **Nivelles - Lillois - Braine-l'Alleud - Waterloo - Rhode-St-Genèse - Uccle-Calevoet - Bruxelles**
- **Termonde - Opwijk - Merchtem - Asse - Jette - Bockstael - Bruxelles**
- **Wavre - Ottignies - Rixensart - Genval - La Hulpe - Boistfort - Etterbeek - Bruxelles.**

Grâce à ce nouveau type de service, Wavre et Ninove bénéficient d'un plus grand nombre de trains directs vers Bruxelles qu'actuellement.

LES RELATIONS LOCALES (omnibus - trains L) EN SEMAINE

Outre les trains omnibus qui seront intégrés dans le réseau intervilles, il y aura, comme actuellement, des trains omnibus à fréquence horaire sur la plupart des tronçons (les fréquences inférieures sont indiquées par un *).
Les antennes omnibus des trains intervilles citées ci dessus ne sont pas reprises dans cette liste.

De	Via	Vers
Gand		Bruges
Bruges		Zeebrugge
Courtrai		Bruges
Gand		Eeklo
Gand		Malines
Courtrai		Zottegem
Zottegem		Bruxelles
Gand-St-Pierre		Renaix
Gand-St-Pierre		Grammont
Alost	Denderleeuw	Grammont
Bruxelles Midi	Jette	Alost
Braine-l'alleud	Schuman - Jette	Alost
Anvers		Puurs
Anvers		St-Nicolas
Anvers		Roosendael
Anvers	Aarschot	Louvain
(Anvers)	Lierre	Herentals
Mol		Hasselt*
Louvain		Malines
Bruxelles-Midi	Malines	Anvers
Hal (1)	Vilvorde	Malines (L 26)
Bruxelles-Midi		Termonde
Hal (1)		Vilvorde (double fréquence)
Soignies		Mons
Ath		Mons
Charleroi-Sud	Manage	La Louvière-Sud
Charleroi-Sud		La Louvière-Centre
Charleroi-Sud		Wavre
Charleroi-Sud		Couvin
Charleroi-Sud		Jeumont
Liège-Guillemins		Louvain
Liège-Palais		Maastricht
Liège-Palais		Welkenraedt
Géronstère		Verviers-Central

Herstal		Jemelle*
Liège-Guillemins		Namur
Namur		Libramont (Ciney/Libramont*)
Libramont		Arlon*
Dinant		Libramont*
Libramont		Virton*
Charleroi-Sud		Namur
Ottignies		Namur
Ottignies		Louvain-La-Neuve-Université
Louvain		Louvain-La-Neuve-Université
Bruxelles-Midi		Louvain-La-Neuve-Université
Welkenraedt		Eupen

(1) Jusqu'en mai 1999 : Huizingen

Remarque:

Pendant les travaux de la jonction nord-sud d'Anvers, certains trains "L" seront limités à Anvers-Berchem. Il s'agit des relations suivantes:

- Anvers - Puurs
- Anvers - Saint-Nicolas
- Anvers - Essen - Roosendael

De plus, pendant ces mêmes travaux, d'autres relations "L" ne desservent plus Anvers-Central mais, d'Anvers-Berchem, sont dirigées vers Anvers-Est, où elles ont leur terminus. Il s'agit des relations suivantes:

- Anvers - Aarschot - Louvain
- Anvers - Malines - Bruxelles-Midi

Les voyageurs de ces trains doivent changer à Anvers-Berchem pour emprunter des trains desservant toujours Anvers-Central. En outre, une étude est en cours avec la société "De lijn" afin d'offrir à ces voyageurs la meilleure desserte possible et de les informer des possibilités alternatives.

RELATIONS INTERVILLES DE WEEK-ENDS ET DE JOURS FERIES

Relations IC

Les fréquences de desserte restent les mêmes qu'actuellement, à deux exceptions près (Namur - Bruxelles et Anvers - Louvain) qui sont augmentées.

IC A

Ostende - Bruges - Gand-Saint-Pierre - Bruxelles JNM - Louvain- Liège-Guillemins - Verviers-Central - Welkenraedt - (Eupen/Aix la Chapelle - Cologne)

IC B

Bruxelles JNM - Malines- Anvers-Berchem - Anvers-Central - Roosendaal - Dordrecht - Rotterdam CS - Den Haag HS - Schiphol - Amsterdam CS

IC C

Anvers-Central - Anvers-Berchem - Saint-Nicolas - Lokeren - Gand-Dampoort - Gand-Saint-Pierre/
Ostende - Bruges - Torhout - Roulers - Izegem/
→Courtrai - Mouscron - Lille-Flandres

IC D

Lille - ... - Tournai - Antoing - Péruwelz - Blaton - Saint-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - La Louvière-Sud - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud - Châtelet - Tamines - Auvelais - Jemeppe-sur-Sambre - Namur - Andenne - Statte - Huy - Flémalle-Haute - Liège-Guillemins - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Milmort - Liers

IC E/F

Knokke - Duinbergen - Heist/
Blankenberge/
→Bruges - Gand-Saint-Pierre - Bruxelles JNM - Louvain - Tirlemont - Landen/
→Saint-Trond - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk
→Waremme - Ans - Liège-Guillemins

IC G

Ostende - Bruges - Gand-Saint-Pierre - Gand-Dampoort - Lokeren - Saint-Nicolas - Beveren - Anvers-Berchem - Anvers-Central

IC H

Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Silly - Enghien - Hal - Bruxelles JNM - Schaerbeek

IC I
Bruxelles JNM - Vilvorde - Malines - Malines-Nekkerspoel - Anvers-Berchem - Anvers-Central

IC J
Bruxelles JNM - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-Quartier Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg

IC L
Poperinge - Ypres - Comines - Wervik - Menin - Wevelgem - Bissegem - Courtrai - Audenaerde - Munkzwalm - Zottegem - Herzele - Burst - Haaltert - Denderleeuw - Bruxelles JNM - Asse - Opwijk - Termonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - Saint-Nicolas

IC M
Bruxelles JNM - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-Quartier Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant

Relations IR

IR a
Louvain - Malines - Anvers-Berchem - Anvers-Central

IR c
Anvers-Central - Anvers-Berchem - Lierre - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Diest - Hasselt - Diepenbeek - Bilzen - Tongres - Glons - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-Guillemins

IR d
Grammont - Viane-Moerbeke - Gammerages - Tollembeek - Herne - Enghien

IR e
Anvers-Central - Anvers-Berchem- Lierre - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - Neerpelt
Remarque
Pendant les travaux de la jonction Nord-Sud d'Anvers, ce train dessert bien Anvers-Central durant les week-ends, à l'inverse de la semaine.

IR f
Courtrai - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gand-Saint-Pierre - Wetteren - Schoonaarde - Termonde - Buggenhout - Malderen - Londerzeel - Kapelle-op-den-Bos - Malines

IR g
Anvers-Central - Anvers-Berchem - Lierre - Kessel - Nijlen - Bouwel - Herentals - Tielen - Turnhout

IR h
Gand-Saint-Pierre - Merelbeke - Melle - Kwatrecht - Wetteren - Schellebelle - Serskamp - Lede - Alost - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles JNM - Bruxelles-Aéroport National

IR i
La Panne - Coxyde - Furnes - Dixmude - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gand-Saint-Pierre - Wetteren - Lede - Alost - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles JNM - Schaerbeek

IR j
Quiévrain - Thulin - Hainain - Boussu - Saint-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-Comte - Bruxelles JNM - Schaerbeek - Diegem - Zaventem - Bruxelles- Aéroport National

IR l

Binche - Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussines - Braine-le-Comte - Hennuyères - Tubize - Lembeek - Hal - Buizingen - Lot - Ruisbroek - Forest-Midi- Bruxelles JNM - (Schaerbeek)

IR m
Liège-Guillemins - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coo - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Troisvierges - ... - Luxembourg

IR n
Charleroi-Sud - Marchienne-Au-Pont - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Bruxelles JNM - Schaerbeek

IR o
Bruxelles JNM - Aéroport National

RELATIONS LOCALES (omnibus - trains L) PENDANT LES WEEK-ENDS ET LES JOURS FERIES

De - A	Via	Remarques
Gand - Bruges		
Courtrai - Bruges		*
Gand - Eeklo		*
Bruges - Zeebrugge		*
Bruxelles-Midi - Termonde		*
Alost - Grammont		
Gand - Grammont	Zottegem	
Gand - Renaix		*
Bruxelles-Midi - Alost	Bruxelles-Nord	
Landen - Hasselt	Louvain	*
Anvers - Saint Nicolas		*
Anvers - Roosendaal		
Anvers - Louvain		
Mol - Hasselt		*
Louvain - Saint Nicolas	Malines	
Bruxelles-Midi - Anvers		
Bruxelles-Midi - Louvain		*
Ath - Mons		*
Charleroi-Sud - La Louvière-Sud	Manage	*
Nivelles - Bruxelles-Nord		
Charleroi-Sud - Mons	La Louvière-Sud	*
Charleroi-Sud - Ottignies		*
Charleroi-Sud - Couvin		*
Charleroi-Sud - Jeumont		*
Grammont - Ath		*
Welkenraedt - Eupen		*
Liège-Guillemins - Waremme		**
Liège-Guillemins - Maastricht		
Liège-Palais - Welkenraedt		*
Geronstère - Verviers		
Herstal - Jemelle		*
Liège-Guillemins - Namur		*
Namur - Libramont		***
Libramont - Arlon		**
Libramont - Virton		*
Dinant - Libramont		*
Charleroi-Sud - Namur		*
Ottignies - Namur		*
Louvain - Louvain-la-Neuve-Université		
Bruxelles-Midi - Louvain-la-Neuve-Université		

* Circule toutes les 2 heures

** fréquence limitée

*** Namur - Ciney toutes les 2 heures
Ciney - Libramont: fréquence limitée

Remarque:

Pendant les travaux de la Jonction nord-sud d'Anvers, certains trains "L" seront limités à Anvers-Berchem. Il s'agit des relations suivantes:

- Anvers - Saint-Nicolas
- Anvers - Essen - Roosendael

De plus, pendant ces mêmes travaux, d'autres relations "L" ne desservent plus Anvers-Central mais, d'Anvers-Berchem, sont dirigées vers Anvers-Est, où elles ont leur terminus. Il s'agit des relations suivante/

- Anvers - Louvain
- Anvers - Bruxelles-Midi