

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE

PLAN DE TRANSPORT SNCB

DECEMBRE 2014

Rapport d'analyse

Cellule Ferroviaire

Septembre 2015

TABLE DES MATIERES

AVANT PROPOS	4
INTRODUCTION	5
QU'EST-CE QU'UN PLAN DE TRANSPORT ?	7
QUELS SONT LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN DE TRANSPORT 2014 ?.....	9
1 LES PRINCIPES DE PLANIFICATION.....	9
2 LES APPELLATIONS.....	10
3 LES TEMPS DE PARCOURS & LA REGULARITE.....	11
4 L'AMPLITUDE HORAIRE	17
5 L'INTEGRATION DES TRAINS P DANS LA TRAME HORAIRE.....	20
6 CONCLUSIONS	21
QUELLES SONT LES PRINCIPALES CONTRAINTES DU PLAN DE TRANSPORT 2014 ?.....	22
1 OFFRE EN TRAINS-KM.....	22
2 DIABOLO	23
MODIFICATIONS PAR LIGNE	27
1 AXE 3 « Bruxelles-Luxembourg ».....	30
2 DORSALE WALLONNE	45
3 BRABANT WALLON	59
4 NAMUR - LUXEMBOURG	66
5 LIEGE.....	78
6 HAINAUT.....	93
7 REMARQUES ET CONCLUSIONS PRELIMINAIRES.....	121
CORRESPONDANCES EN GARE	132
1 DE LA THEORIE A LA PRATIQUE	132
2 LES GRANDES GARES DE CORRESPONDANCES.....	135
3 LES AUTRES GARES DE CORRESPONDANCES.....	149
4 LES GARES DE CORRESPONDANCE EN LIGNE	153

AMPLITUDE HORAIRE	156
1 METHOLOGIE	157
2. AMPLITUDE HORAIRE DES RELATIONS LOCALES PAR TRONCON	158
3. AMPLITUDE HORAIRE DES RELATIONS IC PAR TRONCON	164
MATERIEL ROULANT	166
ROADSHOWS	169
CONCLUSIONS	171
ANNEXES	173
Annexe 1 – Liste des relations du Plan de Transport 12/2014	
Annexe 2 – Tableaux comparatifs par ligne	
Annexe 3 – Liste des PANGs non desservis les weekends et jours fériés	
Annexe 4 – Evolution des trains P directs de/vers Bruxelles	
Annexe 5 – Nouveaux arrêts IC : évolution des ventes d’abonnements.	
Annexe 6 – Analyse des correspondances en gares.....	
Annexe 7 – Evolution des amplitudes horaires en Wallonie.....	
Annexe 8 – Affectation du matériel roulant dans le Plan de Transport 2014.....	
Annexe 9 – « Roadshows » 2014.....	
Annexe 10 – Lexique	

AVANT PROPOS

Le présent rapport est le fruit d'une analyse approfondie du Plan de Transport mis en application le dimanche 14 décembre 2014, menée en toute objectivité et neutralité. L'objectif de ce travail est, d'une part, d'appréhender les différentes facettes d'un plan de transport ferroviaire, et d'autre part, de mettre en évidence les évolutions positives et négatives de l'offre ferroviaire en Wallonie suite à la mise en application du nouveau Plan de Transport de la SNCB.

Ce plan a pour ambition de mieux répondre à la demande tout en maintenant le nombre de trains-km constant mais correspond-t-il « réellement » aux besoins des navetteurs wallons ? La Cellule Ferroviaire, par cette analyse, tente de comprendre pourquoi les horaires ont été modifiés en ce sens et entend identifier des solutions qui pourraient être intégrées dans le futur plan de transport, prévu pour décembre 2017.

Bien que cette analyse soit relativement détaillée, elle omet un aspect important de l'évaluation de l'offre de mobilité, à savoir l'analyse de l'intermodalité train-bus. En effet, des correspondances optimisées entre les services de la SNCB et des TEC dans les gares ferroviaires sont un aspect essentiel d'une mobilité multimodale attractive et efficace. La qualité de ces correspondances n'a pas pu être étudiée dans la cadre de ce rapport car il s'agit d'un exercice complexe qui requiert davantage de temps et d'effectifs que ce dont dispose actuellement la Cellule.

Le Cellule Ferroviaire tient à remercier vivement toutes les personnes qui lui ont fourni des informations ou des données. Celles-ci ont précieusement permis d'étayer les diverses analyses qui ont été menées et ont contribué à la pertinence de ce rapport. Etant donné les difficultés parfois rencontrées lors de la récolte de données relatives à l'exploitation ou aux investissements ferroviaires, la Cellule Ferroviaire souhaite néanmoins attirer l'attention sur la nécessité de réaliser à l'avenir des enquêtes et des comptages en interne. Elle pourra ainsi travailler en toute indépendance et dans la plus grande transparence.

INTRODUCTION

Le nouveau Plan de Transport de la SNCB est entré en vigueur lors de l'adaptation des horaires le 14 décembre 2014. Selon la SNCB, il sera appliqué pendant une période de trois ans, soit jusqu'en décembre 2017. **Ce Plan de Transport revoit de façon fondamentale le schéma de circulation et le cadencement de tous les trains du réseau.** Il est le fruit d'un travail de plusieurs années au sein de la SNCB Mobility. Ce plan succède au « plan IC-IR » de 1998, qui n'aurait dû être appliqué que jusqu'en 2005 ; il n'était donc plus adapté à la demande ferroviaire, qui a depuis lors fortement augmenté. Avec près de 10 ans de retard, la SNCB revoit ainsi fondamentalement son offre de trains avec pour ambition de la rendre plus réaliste, mieux ajustée à la demande, tout en maintenant le nombre de trains-km constant.

Historique

- décembre 2013 : présentation du projet de Plan de Transport 2014 au CA de la SNCB, à la Commission Infrastructure de la Chambre ainsi qu'au Comité Consultatif des Usagers (CCU)
- 15 décembre 2013 : commande des sillons provisoires auprès d'Infrabel
- janvier 2014 : horaires provisoires communiqués aux sociétés de transport régionales sous clause de confidentialité.
- 21 février 2014 : 1^{ère} présentation au Conseil des Ministres. Des modifications sont demandées afin de respecter le Contrat de Gestion actuellement en vigueur entre l'Etat de la SNCB¹. Il requière aussi la soumission du projet de Plan de Transport à la consultation des utilisateurs et des autorités locales lors de sessions d'information.
- mars 2014 : 1^{er} tour des provinces afin de présenter les principes généraux du plan et donner un aperçu des principaux changements dans l'offre de trains. Les horaires n'ont toutefois pas été diffusés. Cet **exercice de communication inédit pour la SNCB, intitulé « Roadshow »**, a suscité de nombreuses réactions. Les remarques et demandes formulées dans le cadre de ces séances, ont été analysées par la SNCB².
- fin juin 2014 : second tour des provinces pour présenter les adaptations apportées suite aux remarques formulées lors du 1^{er} tour.
- juillet 2014 : mise à disposition des horaires sur le site web de la SNCB via une application (planificateur de voyage) provisoire.
- **13 août 2014 : approbation par le gouvernement fédéral³**
- 29 août 2014 : validation définitive des sillons par Infrabel

¹ Contrat de gestion de 2008 à 2012, prolongé en 2013, 2014 et 2015

² La SNCB a reçu environ 500 questions (dont environ 300 portaient sur l'offre de transport). Lors du second Roadshow, la SNCB a présenté ses réponses à 64 demandes pour l'ensemble de la Belgique.

³ NDLR : en Conseil des Ministres électronique, le gouvernement fédéral étant à ce moment en affaires courantes.

- 22 septembre 2014 : mise à disposition des horaires définitifs sur le site web de la SNCB et autres logiciels. Une grande campagne de communication⁴ a par ailleurs été lancée afin de faire connaître plus largement le nouveau Plan de Transport national avant sa mise en œuvre effective.
- 14 décembre 2014 : application du nouveau Plan de Transport
- décembre 2014 – juin 2015 : suivi et évaluation du Plan de Transport par la SNCB
- 14 juin 2015 : légères adaptations de l'offre de trains

Précisons enfin que **les régions n'ont nullement été associées à l'élaboration de ce nouveau Plan de Transport**. Après maintes sollicitations, les principes généraux du Plan ont été présentés aux entités régionales en février 2014, soit juste avant le début des consultations par province. Hormis cette présentation générale et en dépit de leurs demandes insistantes, les autorités régionales n'ont pu recevoir aucune information officielle concernant les nouveaux horaires avant leur diffusion à grande échelle vers les voyageurs et le public. Or la mobilité, à l'exception du transport ferroviaire, est une compétence régionale. Seule une politique intégrée prenant en compte tous les modes de déplacement (piétons, vélos, bus, trains, voitures) améliorera la mobilité à long terme en répondant aux besoins actuels et futurs et en (re)plaçant chaque mode à sa juste place.

La Cellule Ferroviaire regrette ainsi la manière dont les consultations ont été organisées car elle n'a pas permis à la Wallonie de s'exprimer d'une seule et même voix.

⁴ Spots publicitaires, brochure spécifique d'information aux voyageurs, FAQ, etc.

QU'EST-CE QU'UN PLAN DE TRANSPORT ?

Le Plan de Transport constitue l'offre en services ferroviaires prestée par un (ou plusieurs) opérateurs(s) sur un territoire déterminé. En Belgique, la SNCB est actuellement l'unique exploitant ferroviaire pour les services voyageurs intérieurs⁵, et c'est elle qui définit le schéma de circulation des trains sur l'ensemble du réseau.

Le Plan de Transport définit pour chaque ligne du réseau :

- le nombre de trains/heure/sens ;
- les temps de parcours ;
- le parcours des différentes relations (origine/destination) ;
- le type de desserte et la politique d'arrêts associée ;
- les horaires et le cadencement ;
- l'amplitude horaire ;
- le type de matériel roulant affecté à chaque relation.

L'opérateur détermine dans un premier temps **une offre de base, appelée « offre cadencée »**. Il s'agit des trains qui circulent, selon le schéma défini, tout au long de la journée. La SNCB distingue d'une part, l'offre cadencée circulant en semaine (du lundi au vendredi, hors jours fériés), et d'autre part, l'offre cadencée circulant les weekends et jours fériés. L'idéal pour l'usager est que ces deux offres soient les plus semblables possibles ; un horaire unique étant évidemment plus lisible et plus facilement appropriable.

Dans un deuxième temps, l'opérateur prévoit parallèlement à cette offre de base, une **offre renforcée aux heures de pointe** ; il s'agit des trains dit « P ». Ceux-ci s'ajoutent donc aux trains cadencés. Leurs caractéristiques (origine/destination, arrêts intermédiaires, matériel roulant, ...) peuvent être différentes de celles des trains cadencés, puisqu'il s'agit dans ce cas de répondre à une demande ponctuelle, qui ne correspond pas nécessairement aux mêmes besoins en déplacements. Sauf exceptions, les trains P ne circulent pas les weekends et jours fériés. Nombre d'entre eux sont en outre supprimés lors des vacances scolaires.

L'élaboration d'un Plan de Transport est un exercice particulièrement complexe puisqu'il doit tenir compte de **nombreuses contraintes**.

- **Infrastructure** : le schéma de circulation des trains doit intégrer toutes les contraintes d'infrastructure. Cela concerne d'une part la capacité en ligne : les sillons doivent être définis en fonction de la vitesse commerciale des différentes relations⁶ afin d'assurer une circulation

⁵ À l'horizon 2018-2019, l'Union Européenne prévoit la libéralisation de ce secteur, ce qui aura inévitablement un impact sur le Plan de Transport.

⁶ La vitesse commerciale est déterminée par divers éléments, parmi lesquels la vitesse de référence de la ligne (elle-même fonction du tracé de la ligne : déclivité du terrain et présence de courbes) et les éventuels

optimale et sécurisée (succession, dépassement et croisement des trains doivent être programmés avec précision) ; à cet égard, l'existence de tronçons à voie unique⁷ est particulièrement contraignante, et la capacité d'une ligne est également réduite par les travaux menés sur le réseau, qui imposent des ralentissements ou condamnent temporairement l'utilisation de certaines sections de voies⁸. D'autre part, cela concerne la capacité en gare car les arrivées/départs ou le passage des différents trains doivent être programmés en fonction du nombre de voies disponibles dans chaque halte, et doivent tenir compte des éventuelles correspondances à assurer entre plusieurs relations. La longueur des quais est quant à elle une contrainte pour le choix du matériel roulant ainsi que pour l'établissement du plan d'occupation des voies en gare.

- **Matériel roulant** : il s'agit également d'un élément déterminant dans la préparation d'un Plan de Transport ; son affectation doit être compatible avec la localisation des dépôts et des postes d'entretien et elle doit permettre une rotation optimale du matériel⁹. La répartition des différents types de matériel roulant (chacun ayant des caractéristiques techniques et commerciales propres) doit tenir compte des caractéristiques des lignes du réseau. La composition du matériel roulant doit en outre être adaptée à la demande et à son évolution au cours d'une journée (typiquement, un nombre plus important de places assises doit être offert aux heures de pointe).
- **Personnel** : le Plan de Transport doit aussi tenir compte de la disponibilité du personnel de conduite et d'accompagnement ; la rotation du personnel « roulant » doit être optimisée, dans le respect des diverses réglementations de travail. Des éléments tels que l'affectation du personnel par gare et les dispositions relatives à la durée totale de conduite et à la longueur des pauses intermédiaires doivent notamment être pris en compte.
- **Contrat de Gestion** : enfin et surtout, le Plan de Transport doit respecter le Contrat de Gestion qui lie la SNCB à l'Etat fédéral et définit ses missions, parmi lesquelles le transport intérieur de voyageurs.

ralentissements temporaires de vitesse dus aux travaux, le type de matériel roulant utilisé, le nombre d'arrêts à effectuer, les possibilités de dépassement, la présence de passages à niveau, etc.

⁷ Impossibilité pour deux trains de se croiser sur ces sections

⁸ Instauration de service à voie unique (SAVU) pendant la durée des travaux.

⁹ En fonction des lieux où les véhicules sont stockés ou entretenus, des parcours (à vide ou à charge) doivent parfois être ajoutés ; la localisation des dépôts et ateliers influence également la composition des convois.

QUELS SONT LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN DE TRANSPORT 2014 ?

1 LES PRINCIPES DE PLANIFICATION

La SNCB présente son Plan de Transport 2014 comme étant basé sur quatre grands principes :

- 1) le **cadencement des horaires** : dans chaque gare, un même train part à la même minute, quel que soit le moment de la journée, ce qui favorise la régularité et la compréhension par les voyageurs ; la SNCB estime que 30% des trains n'étaient plus dans la trame horaire cadencée du plan de transport précédent ;
- 2) l'**espacement homogène entre trains du même type** : un intervalle régulier est prévu entre les trains de même type (rapides ou lents) ayant la même destination (ex. : sur une liaison où circulent quatre trains par heure, la SNCB tente d'en planifier un toutes les 15 min) ;
- 3) la **symétrie des horaires** : permet d'assurer un temps de correspondance identique pour le voyageur, à l'aller comme au retour¹⁰ ;
- 4) l'**homogénéisation du type de matériel** : dans la mesure du possible, maximum deux types de matériel roulant différents sont affectés à chaque relation.

Ces principes ne sont pas nouveaux puisqu'ils étaient pour la plupart déjà à la base du plan de transport précédent, établi en 1998. Cependant, au fil des adaptations annuelles, le plan s'est légèrement écarté de ces principes, suite à l'ajout ponctuel de trains ou à la détente des horaires. L'objectif de ce nouveau plan est de remettre les choses à plat, et d'améliorer la fiabilité en intégrant les contraintes de sécurité et d'exploitation (capacité des lignes, travaux d'infrastructure, matériel roulant, etc.), en renforçant la robustesse et en prévoyant des temps de parcours et de correspondances plus réalistes.

Cependant, **si ces principes ont guidé la conception des nouveaux horaires, ils n'ont pas été systématiquement appliqués**, sans doute en raison de différentes contraintes d'ordre technique. En effet, comme nous le verrons dans l'analyse détaillée, le Plan de Transport 2014 présente de nombreuses exceptions à ces principes. Par exemple, l'espacement entre deux trains est rarement parfaitement homogène, la symétrie des horaires n'est pas respectée dans de nombreuses gares et diverses relations se voient affecter plus de deux types de matériel roulant.

Nous analysons ci-dessous plusieurs éléments-clés du Plan de Transport 2014, à savoir :

- les appellations
- les temps de parcours et la régularité
- l'amplitude horaire

¹⁰ En pratique, cela implique que si une relation arrive dans une gare à la minute X, cette même relation en sens inverse partira de cette gare à la minute (60-X).

- l'intégration des trains P dans la trame horaire

2 LES APPELLATIONS

Le Plan de Transport 12/2014 modifie la terminologie en ce qui concerne les types de relations cadencées : au lieu des IC, IR et L que nous connaissions jusqu'alors, le Plan de Transport 2014 établit la distinction suivante :

- **IC = relation rapide**
- **L = relation omnibus**

Ainsi, l'appellation « IR » disparaît. Ces trains n'ont cependant pas été supprimés mais, selon les cas, renommés « IC » ou « L ».

Par ailleurs, tandis que le précédent Plan « IC-IR » attribuait à chaque relation une lettre (majuscule pour les IC et minuscule pour les IR), le Plan de Transport 12/2014 attribue à chaque relation, IC ou L, un nombre (ex. : l'IC-A Oostende – Bruxelles – Eupen est ainsi renommé « IC-01 »). Les relations omnibus circulant dans la zone RER sont quant à elles dénommées par une lettre. La liste détaillée des relations cadencées du Plan de Transport 2014 est reprise à l'annexe 1.

On compte ainsi :

Relations	Offre 12/2012	Offre 12/2014
IC	18 (+ 2 « IC internationaux »)	33 (+ 2 « IC internationaux »)
IR	18	/
L	49	47 (dont 17 dans la zone RER)

On peut cependant s'interroger sur la pertinence de cette terminologie. En effet, les anciens trains IR, devenus IC ou L ont, pour la plupart, conservé leurs caractéristiques en termes de politique d'arrêt et donc de temps de parcours. Par conséquent, **on aboutit à une situation où se côtoient des IC « directs », des IC « semi-directs », des omnibus et des omnibus « semi-directs » !** Outre la confusion que cela induit pour les voyageurs, cette situation semble en contradiction avec un des principes fondateurs du nouveau Plan de Transport, à savoir : l'espacement homogène des trains du même type. En effet, comment maintenir un espacement homogène entre deux trains aux politiques d'arrêt différentes ?... Dans certains cas, la SNCB a dès lors ajouté des arrêts intermédiaires aux trains IC de sorte que leur temps de parcours se rapproche de celui des « ex-IR »¹¹. Dans d'autres cas, elle a maintenu une politique d'arrêt proche de la situation d'avant décembre 2014, de sorte que l'espacement homogène disparaît peu à peu¹². Par ailleurs, **sur certaines lignes, des trains de types**

¹¹ C'est le cas par exemple sur la L94 Tournai – Bruxelles.

¹² C'est notamment le cas sur la dorsale wallonne entre Namur et Mons.

différents effectuent exactement les mêmes arrêts, ce qui prête également à confusion pour l'utilisateur¹³.

Il faut également préciser que lors des séances de présentation du nouveau Plan de Transport dans toutes les provinces du pays, **la SNCB avait annoncé que tous les trains omnibus circulant dans la zone RER porteraient dès le 14 décembre 2014 l'appellation « RER »** (ou « GEN » en Flandre). C'est pourquoi, ils avaient été distingués des autres relations omnibus en leur attribuant une lettre plutôt qu'un chiffre. Cependant, il a finalement été décidé de conserver l'appellation L pour toutes les relations omnibus du Plan de Transport 2014, dans l'attente d'un renforcement de l'offre dans la zone considérée. Le 23 mars 2015, la Ministre Galant et le CEO de la SNCB ont annoncé un renforcement de l'offre RER en décembre 2015. On parle désormais de **réseau ferroviaire suburbain** ; c'est donc l'appellation « S » qui a été retenue pour dénommer les différentes relations ferroviaires qui circuleront dans et autour de Bruxelles (15 relations, allant de S1 à S23).

3 LES TEMPS DE PARCOURS & LA REGULARITE

Une des constatations les plus frappantes du nouveau Plan de Transport est **l'allongement quasi généralisé** des temps de parcours. Avec ces temps de parcours plus « réalistes », la SNCB entend accroître la robustesse du plan et améliorer la ponctualité.

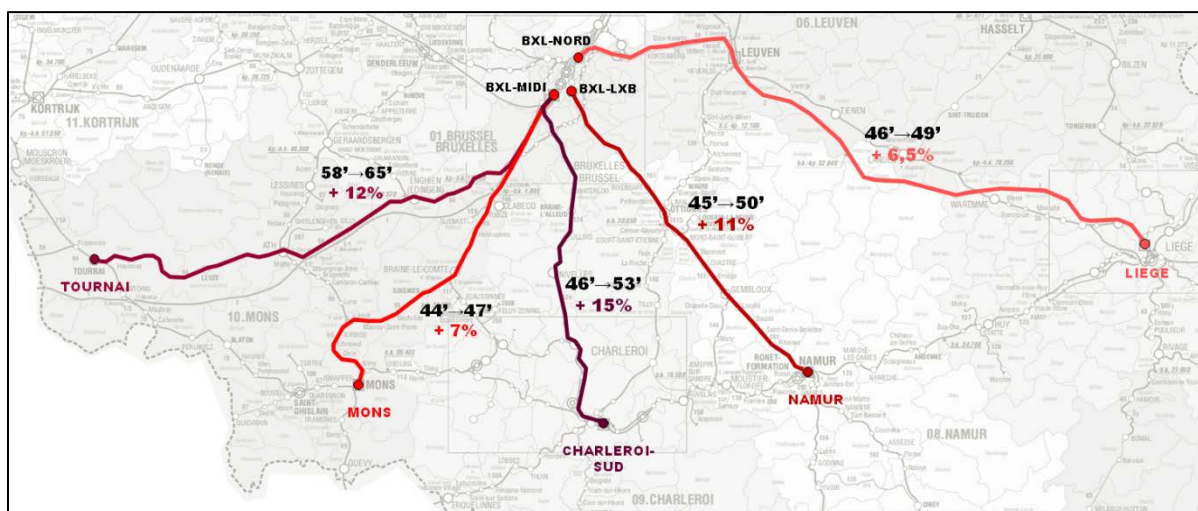
Lors des séances de présentation officielles du Plan de Transport 2014, la SNCB a annoncé une vitesse commerciale moyenne réduite de moins de 1% sur l'ensemble des trains. Sur les 100 couples origine/destination les plus fréquentés (couvrant entre autres les liaisons vers Bruxelles), l'augmentation moyenne de la durée de parcours serait de 3,3% (un trajet de 60' serait ainsi prolongé de 2'). Cette statistique est vraisemblablement tirée vers le bas par les améliorations de temps de parcours en Région flamande¹⁴ car, les temps de parcours **entre les grandes villes wallonnes et Bruxelles**¹⁵ s'allongent tous dans des proportions plus importantes, **l'augmentation moyenne étant de 10%, soit d'environ 5'**.

¹³ C'est le cas sur la ligne 154 Namur – Dinant où l'IC et l'omnibus ont une politique d'arrêt identique.

¹⁴ Notamment sur les trajets entre Bruxelles et les villes de Aarschot, Hasselt, ou Diest, où les temps de parcours sont réduits de 14' grâce à l'utilisation de la courbe de Leuven (L35/2).

¹⁵ On considère ici le temps de parcours entre la ville et la première gare bruxelloise (càd selon les cas : Bruxelles-Nord, Bruxelles-Luxembourg, ou Bruxelles-Midi).

Augmentation des temps de parcours entre les principales villes de la dorsale wallonne et Bruxelles



Fond de plan : Infrabel, 2013

On est donc bien loin des demandes formulées par le Gouvernement wallon **lors des négociations relatives au Plan Pluriannuel d'Investissements 2001-2012 du Groupe SNCB** qui ont conduit à l'accord de coopération de 2001. En effet, la Wallonie avait à l'époque demandé l'amélioration des performances et capacités sur toutes les liaisons entre Bruxelles et les principales villes wallonnes. En particulier, **le Gouvernement wallon souhaitait que Liège se situe à 40' de Bruxelles, tandis que Mons, Namur et Charleroi devait être reliées à Bruxelles en 30' !**

De manière générale, si l'on observe l'évolution des meilleurs temps de parcours sur les 33 lignes en Wallonie¹⁶, on constate de 2012 à 2014, une **augmentation du temps de parcours sur 24 lignes wallonnes**, un temps de parcours stable sur 5 lignes et un temps de parcours en légère baisse sur 4 lignes. Sur l'ensemble de la Wallonie, les « meilleurs » temps de parcours se sont ainsi allongés d'un peu plus de 3 minutes en moyenne. La situation est très variable d'une ligne à l'autre, les allongements allant **de 1 à 15 minutes** selon les cas. Évidemment, l'évolution des temps de parcours des trains omnibus ou d'autres trains plus ou moins directs circulant sur ces lignes ou sur des parties de celles-ci peut être différente. Les temps de parcours pour les couples origine/destination nécessitant une correspondance doivent quant à eux être évalués au cas par cas puisque les temps de correspondance en gares ont également été modifiés en lien avec la réorganisation des dessertes et l'évolution des temps de parcours.

En pratique, plusieurs éléments influencent la durée totale d'un trajet. Précisons que l'élaboration des horaires implique non seulement l'opérateur ferroviaire (puisque c'est lui qui définit l'offre), mais également le gestionnaire d'infrastructure. C'est en effet Infrabel qui est en charge de la répartition

¹⁶ Comparaison des meilleurs temps de parcours nécessaires pour parcourir les lignes wallonnes d'un bout à l'autre (i.e. les temps de parcours des trains qui ne circulent que sur une partie de la ligne ou des trains qui effectuent la même liaison avec plus d'arrêts intermédiaires n'ont pas été pris en compte).

de la capacité des infrastructures, c'est-à-dire de l'attribution des sillons (voyageurs et marchandises). Lorsqu'elle définit son horaire de circulation, la SNCB doit tenir compte des éléments suivants¹⁷ :

Temps physique	Dépend du matériel (motorisation et poids), du profil de la ligne (pente, courbes) et de la vitesse de référence
+ Réserve de 5%	Pour tenir compte des écarts de performance (matériel, conducteur, conditions climatiques)
+ Durée des arrêts en gares	30'' par PANG, 1' par PANG+IOT, 2 à 3' dans les gares principales, en fonction du matériel (largeur des portes) et du nombre de voyageurs
+ Marges de régularité	1' par 35km pour tenir compte des mouvements de voyageurs, de la succession des trains et des incidents divers
+ Temps-travaux	Correspondent aux ralentissements nécessaires pour garantir la sécurité des trains et des ouvriers pendant la durée des chantiers (défini par Infrabel)

= Durée du trajet selon l'horaire de circulation

Dans le Plan de Transport 12/2014, **certaines de ces éléments ont été revus à la hausse** dans le calcul de l'horaire d'un grand nombre de lignes du réseau. **Il s'agit du temps physique, de la durée des arrêts en gares et des temps-travaux.**

Tout d'abord, étant donné les problèmes de régularité récurrents (voire structurels) liés à la traversée de la **Jonction Nord-Midi** à Bruxelles, le temps de parcours physique a été allongé de 2' pour tous les trains empruntant cette section (13' au lieu de 11' auparavant). En pratique, 1' a été ajoutée au temps d'arrêt en gare de Bruxelles-Midi (qui passe ainsi de 2 à 3') et 1' a été ajoutée dans le temps de parcours à la sortie de Bruxelles-Central. Le but est de pouvoir récupérer sur cette section le retard éventuellement pris lors de l'arrêt à Bruxelles-Central (en effet, le temps prévu est de 1' alors que la durée moyenne d'arrêt observée est de l'ordre de 1'20'').

¹⁷ Source : Présentation du Plan de Transport 2014 au Conseil d'Administration du 06/12/2013

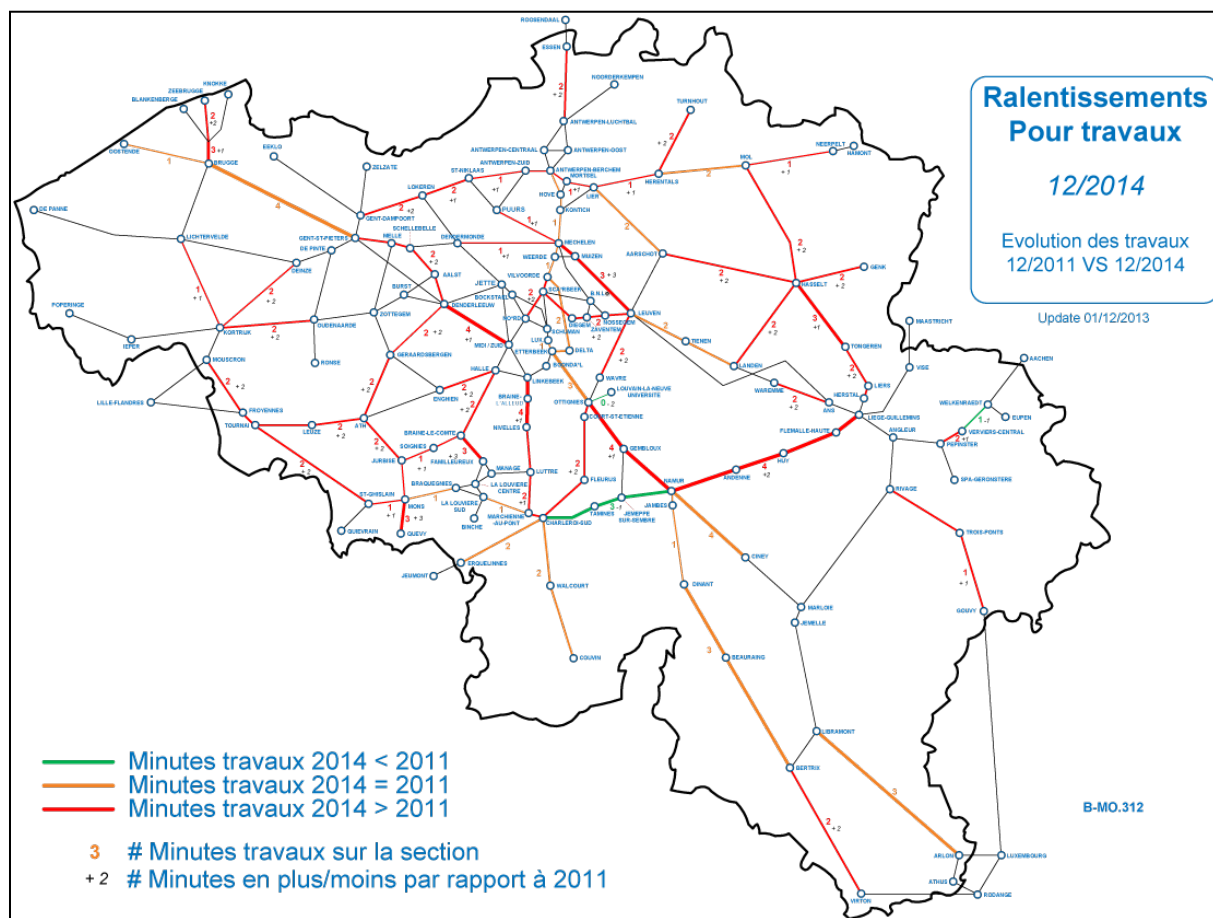
Ensuite, dans son nouveau Plan de Transport, la SNCB a souhaité proposer des **horaires standardisés**. Ceux-ci ont donc été **définis en considérant le matériel roulant et le temps d'arrêt en gare les plus pénalisants**. En pratique, cela correspond évidemment aux situations d'heures de pointe puisque, en raison de l'afflux massif de voyageurs, la composition du matériel est maximale et que le temps nécessaire aux montées/descentes des voyageurs est allongé. D'une part, les temps de parcours physiques ont dès lors été recalculés sur base du matériel roulant approprié. D'autre part, des temps d'arrêt plus longs ont été prévus dans certaines gares¹⁸. Puis, les horaires de pointe ont été définis comme étant la norme. Ainsi, en heures de pointe, les horaires peuvent être respectés sans risquer de compromettre les correspondances. **En heures creuses en revanche, ces horaires sont trop larges et impliquent des arrêts prolongés en gares**. De même, les weekends et jours fériés, les temps d'arrêt en gare ont, dans la plupart des cas, été allongés dans le but de maintenir des horaires similaires à ceux qui seront appliqués en semaine.

Enfin, selon la SNCB, les allongements des temps de parcours sont, dans la plupart des cas, dus à l'ajout de « **minutes-travaux** ». En raison des chantiers en cours sur le réseau, Infrabel a ainsi imposé à la SNCB l'ajout de tampons-travaux sur toute une série de lignes. La SNCB a cartographié l'évolution des ralentissements pour travaux de 12/2011 à 12/2014 ; cette carte (reprise ci-dessous) a été présentée au Gouvernement fédéral ainsi qu'aux différents cabinets régionaux. Elle montre que **la quasi totalité des lignes du réseau est concernée** par des ralentissements pour cause de travaux. En Wallonie, seule une dizaine de tronçons semblent être épargnés. Si l'on regarde l'évolution de ces minutes-travaux, on constate qu'en Wallonie, pas moins de quinze lignes sur un total de trente-quatre sont concernées par une augmentation des minutes-travaux en 2014 par rapport à la situation 2011, alors que seulement trois tronçons ont vu ces tampons réduits¹⁹. Des minutes-travaux sont également imposées sur neuf autres tronçons de lignes, mais sont restés stables. En Flandre, la situation ne semble pas meilleure, avec une majorité de lignes concernées par des ralentissements pour cause de travaux stables ou en hausse.

¹⁸ La SNCB entend ainsi répondre à la croissance du nombre de voyageurs, qui implique des temps de montée/descente plus importants ; il s'agit également de tenir compte du type de matériel, dont la configuration influence le rythme d'embarquement/débarquement (en particulier, la largeur des portes est déterminante).

¹⁹ Il s'agit de la L130 Namur – Charleroi (-1'), du tronçon Verviers-Central – Welkenraedt de la L37 (-1') et de la L161D Ottignies – Louvain-la-Neuve (-2').

Travaux sur le réseau Infrabel (source : présentation du Plan de Transport 2014 à la Région wallonne – 20/02/2014)



Dans de nombreux cas, la justification de ces ajouts ne semble pas évidente... La Cellule Ferroviaire a dès lors demandé à recevoir des informations précises et détaillées en ce qui concerne les ralentissements imposés pour cause de travaux sur le réseau. À ce jour, les informations reprises dans le tableau ci-dessous nous ont été transmises par le SPF-Mobilité&Transports. Selon Infrabel, il s'agirait « pour la Région wallonne, des seules prolongations de temps de parcours dues aux travaux d'infrastructure ». Malheureusement ces éléments ne nous permettent pas d'avoir une vue complète et précise des travaux, en cours et à venir, sur le réseau ferroviaire wallon. Tout d'abord, **il est étonnant de constater que seules treize lignes sont mentionnées dans ce tableau, alors que la carte de la SNCB en reprend bien plus.** Par ailleurs, les causes invoquées pour l'inclusion de minutes-travaux dans les horaires sont assez imprécises et ne sont mentionnées qu'en cas d'augmentation de celles-ci.

Afin de comprendre la logique qui dicte la détermination des minutes-travaux à inclure dans les horaires de circulation des trains, il serait dès lors souhaitable de disposer, pour chaque ligne du réseau concernée par des minutes-tampons, une liste des travaux d'infrastructure par tronçon (et non par ligne), ainsi qu'un descriptif de ces travaux, en ce compris le planning de ceux-ci.

Aperçu des minutes-travaux prévues dans le Plan de Transport 2014-2017 (source : courrier du SPF-M&T du 11/08/2014)

		Minutes-travaux		Différence	Cause
		(1)	(2)		
L161	Bruxelles-Namur	7	8	+1	Travaux RER: réaménagement Gare Ottignies
L162	Namur-Arlon	7	7	0	
L154	Namur-Dinant	1	1	0	
L36N	Bruxelles-Liège	0	0	0	
L36N	Bruxelles-Ans	4	6	+2	Renouvellement aiguillages Schaerbeek
L37	Liège-Welkenraedt	3	3	0	
L125	Liège-Namur	2	2	0	
L124	Bruxelles-Charleroi	4	6	+2	RER Bruxelles-Nivelles
L96	Bruxelles-Mons	1	3	+2	Renouv. voie Halle-Braine-le-Comte
L94	Bruxelles-Tournai	2	4	+2	Renouv. voie Halle-Tournai
L75A	Tournai-Mouscron	0	2	+2	Renouv. voie et quais Herseaux
L78/L97	Mons-Tournai	2	3	+1	Renouv. voie
L112/L118	Mons-Charleroi	2	2	0	
L130	Namur-Charleroi	3	3	0	
		(1) Avant plan de transport			
		(2) Plan de transport			

Précisons encore que **les temps de parcours ainsi calculés doivent rester stables pendant minimum trois ans** (de 12/2014 à 12/2017). Les marges travaux ont en effet été étudiées par Infrabel sur cette période. Cela suppose que les délais des chantiers ne soient pas modifiés d'ici-là. Mais cela implique également que des minutes-travaux ont été ajoutés dès décembre 2014 sur toutes lignes concernés par des travaux d'infrastructure dans les trois ans à venir, alors que sur certaines lignes, les travaux ne commenceront pas nécessairement dès 2015 et/ou ne dureront pas nécessairement jusqu'en décembre 2017. La mise à fruit de travaux permettant une amélioration de la vitesse commerciale qui s'achèveraient avant cette échéance ne sera donc pas possible.

Pour rappel, le « recalcul » des temps physiques, l'allongement des arrêts en gare et l'augmentation des minutes-travaux s'ajoutent aux marges de régularité « standards » et aux réserves de 5% déjà incluses dans les horaires pour tenir compte des écarts de performance (matériel, conducteur, conditions climatiques, ...). Suite à l'accumulation de ces divers éléments, les horaires ont donc progressivement été « détendus » ; une manière bien commode pour la SNCB d'améliorer son taux de ponctualité, et ainsi éviter les pénalités prévues dans son Contrat de Gestion. En effet,

conformément à l'article 15 du Contrat de Gestion 2008-2012 (version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant), la SNCB est contrainte pour sa modification tarifaire annuelle par le taux de régularité de ses trains de voyageurs. La valeur limite des tarifs pour les cartes train « trajet » et « scolaire » est déterminée par la formule suivante :

$$\text{Tarif } 1^{\text{er}} \text{ février}_{08} \times \left[\frac{\text{indice santé juin}_{t-1}}{\text{indice santé juin}_{07} \times 1,0079} + \frac{\text{régularité}_{t-1} - \text{objectif ponctualité}}{\text{objectif ponctualité}} \right]$$

Par conséquent, si la régularité est inférieure à l'objectif (fixé à 85,63% en ponctualité pondérée jusqu'à l'entrée en vigueur du prochain contrat de gestion), le pourcentage d'indexation des tarifs est réduit. S'il est intéressant de lier l'indexation des prix des billets à la ponctualité, il est cependant regrettable les retards soient pénalisés alors que les améliorations en termes de temps de parcours ne sont pas valorisées.

4 L'AMPLITUDE HORAIRE

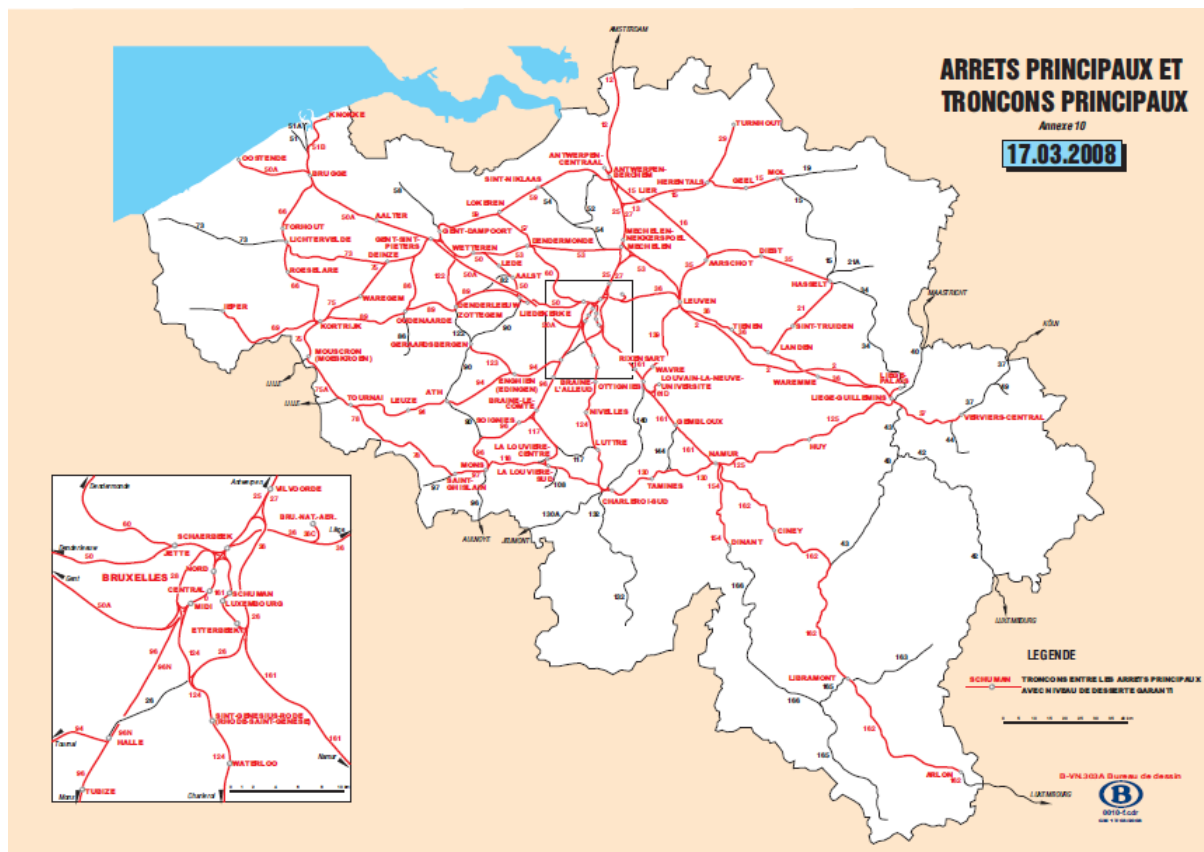
Dans le contexte d'une offre de transport ferroviaire, l'amplitude horaire d'une relation donnée correspond à la période journalière de circulation des trains sur une cette relation ; elle est comprise entre le départ du premier train et celui du dernier train effectuant un même trajet. Le **Contrat de Gestion** actuellement en vigueur²⁰ impose à la SNCB une offre minimale, tant en termes de nombre de relations par jour et par sens, qu'en termes d'amplitude horaire de celles-ci. Ces **obligations de desserte varient d'une part en fonction du jour de circulation**, une distinction étant faite entre l'offre des jours de semaine ouvrables et l'offre des weekends et jours fériés ; les obligations de desserte varient **d'autre part en fonction du type d'arrêt considéré**. L'annexe 10 au Contrat de Gestion 2008-2012 de la SNCB illustre de manière cartographique les arrêts et tronçons dits « principaux » pour lesquels un niveau de desserte maximal est garanti. L'annexe 11 détaille quant à elle le statut des gares en distinguant les arrêts principaux, les arrêts secondaires (et le type de desserte dont ils bénéficient) et les arrêts à statut spécial (pour lesquels il existe des dérogations à la desserte minimale).

²⁰ À savoir le Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant.

Nous reprenons ci-dessous, dans son intégralité, le texte de l'article 8 définissant l'offre minimale imposée à la SNCB.

Extrait du Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant	
Art. 8 Définition de l'offre minimale	
§1. La SNCB garantit, par jour de semaine ouvrable, une offre minimale de 220.000 trains-kilomètres, et par jour de week-end ou jour férié, une offre minimale de 110.000 trains.km.	
§2. La SNCB garantit au minimum par jour de semaine ouvrable :	§3. L'offre durant les week-ends et jours fériés est réduite par rapport à l'offre de base de la semaine pour tenir compte de la fréquentation plus faible des trains. La SNCB garantit au minimum par jour de week-end ou férié:
sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 10 reliant des <u>arrêts principaux</u> , la mise en œuvre de	sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 10 reliant des <u>arrêts principaux</u> , la mise en œuvre de
- 16 relations cadencées par sens de trafic, avec - un premier train à 07h00 au plus tard et - un dernier train à 21h00 au plus tôt, par sens de trafic;	- 14 relations cadencées par sens de trafic, avec - un premier train à 08h00 au plus tard et - un dernier train à 20h00 au plus tôt, par sens de trafic;
la desserte des <u>arrêts secondaires</u> desservis toute la journée par	la desserte des <u>arrêts secondaires</u> desservis les <u>week-ends et jours fériés</u> par
- 14 relations cadencées horaires ou - 8 relations cadencées toutes les deux heures, par sens de trafic, avec - un premier train à 07h00 au plus tard et - un dernier train à 20h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;	- 11 relations cadencées horaires ou - 6 relations cadencées bi-horaires par sens de trafic, avec - un premier train à 09h00 au plus tard et - un dernier train à 19h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
la desserte des <u>arrêts secondaires</u> desservis <u>seulement en heures de pointe</u> par	
- 2 trains entre 06h00 et 08h00 et - 2 trains entre 16h00 et 18h00;	
la mise en œuvre d'au moins un train par heure et par sens de trafic entre chaque chef-lieu de province et le chef-lieu de province voisin le plus proche par voie ferrée dans la période de validité du contrat de gestion;	
la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 11.	la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 11.

Contrat de Gestion SNCB 2008-2012 : Annexe 10 – Arrêts et tronçons principaux



Jusqu'à présent, ces obligations d'amplitude minimale étaient largement rencontrées par l'offre de la SNCB. Dans la plupart des cas, les amplitudes de circulation des trains étaient même plus étendues que le minimum requis par le Contrat de Gestion, et ce, même pour des arrêts secondaires.

Pour des raisons essentiellement budgétaires, le Plan de Transport a été conçu sous la **contrainte d'une production en trains-km constante**. Afin de maintenir cet équilibre, les renforcements de l'offre qui ont été prévus sur certaines lignes ont nécessairement donné lieu à des réductions de l'offre en d'autres endroits ou à d'autres moments. En particulier, ce sont les trains circulant tôt le matin ou tard le soir, principalement sur les relations locales, qui ont fait les frais de cette politique d'« adaptation de l'offre à la demande ». Cela s'explique par le fait que le principal critère retenu par la SNCB lorsqu'elle a dû faire des arbitrages en termes de trains-km est la fréquentation des trains. Les parcours de début et fin de journée étant typiquement moins fréquentés, ce sont eux qui ont prioritairement été supprimés. Par conséquent, **l'amplitude horaire de bon nombre de relations a été réduite**. Dans la première version du Plan de Transport 2014 qui avait été soumise au Conseil des Ministre en février 2014, les amplitudes de circulation prévues sur certaines relations étaient même inférieures aux prescrits de l'article 8. À la demande du Gouvernement fédéral, ces manquements au Contrat de Gestion ont été corrigés dans la version définitive du Plan.

Tel que mentionné dans nos divers rapports d'analyse, la Cellule Ferroviaire ne dispose pas des chiffres de fréquentation des trains, et ce malgré plusieurs demandes officielles. Or, cet élément est important tant pour l'élaboration que pour l'évaluation d'un Plan de Transport.

5 L'INTEGRATION DES TRAINS P DANS LA TRAME HORAIRE

Les trains P qui circulaient auparavant sur le réseau avaient été ajoutés « au coup par coup » afin de renforcer l'offre là où les services cadencés du Plan de Transport de 1998 ne permettaient pas de répondre à la demande. Par conséquent, des sillons disponibles leur avaient été attribués sans réelle réflexion sur leur intégration horaire globale. Plusieurs trains P effectuant le même parcours à divers moments de la journée pouvaient ainsi avoir des horaires tout à fait différents ; il était également fréquent que des trains P suivent ou précèdent de quelques minutes à peine un train cadencé effectuant un parcours similaire. Dans ce nouveau Plan de Transport, la SNCB a souhaité réduire le nombre de trains P et, dans la mesure du possible, intégrer les trains P dans la trame horaire de base. En pratique, cela consiste en une « harmonisation » de leurs horaires.

- D'une part, des trains P circulant à différents moments mais effectuant un même itinéraire ont généralement les mêmes horaires de départ et d'arrivée en gares.
- D'autre part, l'espacement entre ces trains et ceux du service cadencé a été rendu plus homogène.

Ex : sur une ligne où circule un train cadencé à fréquence horaire, un train P effectuant le même parcours est, dans la mesure du possible, inséré avec un espacement de 30' de sorte que les voyageurs ont, aux heures de pointe, un train toutes les demi-heures.

Cette « remise à plat » de l'offre de pointe a conduit la SNCB à supprimer certains trains P directs pour les remplacer par des liaisons avec correspondance. Cela concerne surtout les relations de/vers Bruxelles. En effet, il existait un certain nombre de trains P de/vers Bruxelles ayant leur terminus dans des gares « secondaires » (et/ou sur des lignes non directement reliées à la capitale). Le Plan de Transport 12/2014 a supprimé ces relations au profit d'un rabattement vers la gare « principale » la plus proche.

Ex. : les trains P directs Huy – Bruxelles sont supprimés ; les usagers de Huy doivent rejoindre Namur où ils trouvent une correspondance avec les trains IC et P de/vers Bruxelles.

Cette intégration des trains P dans la trame horaire a pour avantage de renforcer le principe de cadencement des horaires ce qui les rend plus facilement appropriables par les usagers. Cela contribue également à la mise en place progressive d'un cadencement « en réseau », articulé autour des gares principales qui sont envisagées comme des nœuds de correspondance. En effet, si les trains de pointe sont insérés dans les espaces prévus, les correspondances entre les trains de pointe et les trains cadencés seront optimisées. Cette stratégie de rabattement des lignes locales vers les grands centres urbains (conduisant à la suppression des trains directs) permet ainsi d'optimiser les

nœuds de correspondance. Cependant, elle pose la question des capacités nécessaires pour accueillir des trains en terminus dans les gares-nœuds et du coût de stockage dans ces grandes gares.

6 CONCLUSIONS

Pour la conception de son Plan de Transport 2014, la SNCB a fixé quatre grands principes visant principalement à renforcer la lisibilité des horaires pour les usagers et à améliorer la ponctualité. Cependant, la Cellule Ferroviaire constate :

- Une confusion entre les différents types de trains (IC et L), pouvant être selon les cas rapides, semi-directs ou lents ;
- Une augmentation des temps de parcours sur 24 lignes parmi les 33 que compte la Wallonie ; l'augmentation moyenne est d'environ 4 minutes pour l'ensemble de ces lignes, et pour les temps de parcours entre Bruxelles et les grandes villes de la dorsale wallonne l'augmentation moyenne est de 10%, soit environ 5 minutes ;
- Des horaires cadencés définis sur base de la période horaire et du matériel roulant les plus pénalisants, induisant des temps d'arrêt en gares allongés, en particulier en heures creuses et le weekend ;
- Une amplitude horaire réduite sur la majorité des lignes locales en raison de la volonté de faire correspondre l'offre à la demande tout en maintenant le nombre de trains-km constant ;
- Une meilleure intégration des trains P dans la trame horaire.

QUELLES SONT LES PRINCIPALES CONTRAINTES DU PLAN DE TRANSPORT 2014 ?

Outre les principes de planification présentés ci-avant, l'offre en trains-km et la desserte de l'aéroport national sont deux éléments qui furent déterminants dans l'élaboration du Plan de Transport 2014. Ils méritent dès lors une attention particulière.

1 OFFRE EN TRAINS-KM

Tel que précisé ci-avant, l'article 8 du Contrat de Gestion actuellement en vigueur²¹ stipule que la SNCB doit garantir une offre minimale de 220.000 trains-km par jour de semaine ouvrable, et 110.000 trains-km par jour de weekend ou jour férié. Lors du second « Roadshow » en juin 2014, la SNCB a expliqué que le Plan de Transport 2014, dans sa version initiale²², proposait une production équivalente à 107,6% de cette offre minimale imposée, avec une production journalière de ± 237.000 trains-km. Dans le **Plan de Transport 2014 définitif**, appliqué depuis le 14 décembre 2014, la production est équivalente à 109% du minimum requis²³; cela correspond à une **production journalière de ± 239.000 trains-km**. Suite aux diverses demandes d'adaptation du Plan de Transport, un certain nombre de trains-km ont ainsi été ajoutés par rapport à la version initiale, pour un surcoût de 7,3 millions d'euros²⁴. Les adaptations sont évoquées plus en détails dans le chapitre concernant les « Roadshows » ainsi qu'à l'annexe 9.

À titre comparatif, on peut évaluer la production par jour ouvrable en 12/2011 à approximativement 238.000 trains-km. Suite à l'application du nouveau Plan de Transport, **la production en trains-km par jour de semaine ouvrable est donc restée relativement stable**. Cependant, ce chiffre moyen masque les éventuels « glissements » qui ont été opérés entre les différentes périodes de circulation des trains. Par exemple, afin de compenser l'augmentation de l'offre les jours ouvrables en période scolaire, les deux semaines des vacances de Pâques ainsi que la première semaine de juillet et la dernière semaine d'août sont désormais considérées comme des semaines de congés scolaires en termes d'offre ferroviaire (périodes au cours desquelles la plupart des trains P ne circulent pas), alors que ce n'était pas le cas auparavant.

Comme expliqué ci-avant, la répartition (spatiale et temporelle) de ces trains-km a été modifiée de façon à accroître l'offre sur les lignes et durant les heures où la demande observée était la plus forte. La Cellule Ferroviaire reconnaît que cette offre adaptée correspond à un besoin, mais regrette que

²¹ À savoir le Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant : Art. 8 Définition de l'offre minimale.

²² Version « commande de sillons » - 31/12/2013.

²³ Source : « Roadshow » de juin 2014 - second tour des provinces effectué fin juin 2014 afin de présenter les adaptations apportées au projet de Plan de Transport suite à la consultation de mars 2014.

²⁴ Source : Communiqué de presse SNCB du 03/07/2014.

cela se soit fait au détriment des lignes et trains relativement moins fréquentés. Conformément au principe de service public, toute personne, participant de manière égale aux charges financières résultant du service, devrait avoir un accès égal à ce service. Le nombre de trains-km devrait dès lors être augmenté afin d'assurer un service suffisant sur l'ensemble du territoire tout en répondant efficacement à la demande.

2 DIABOLO

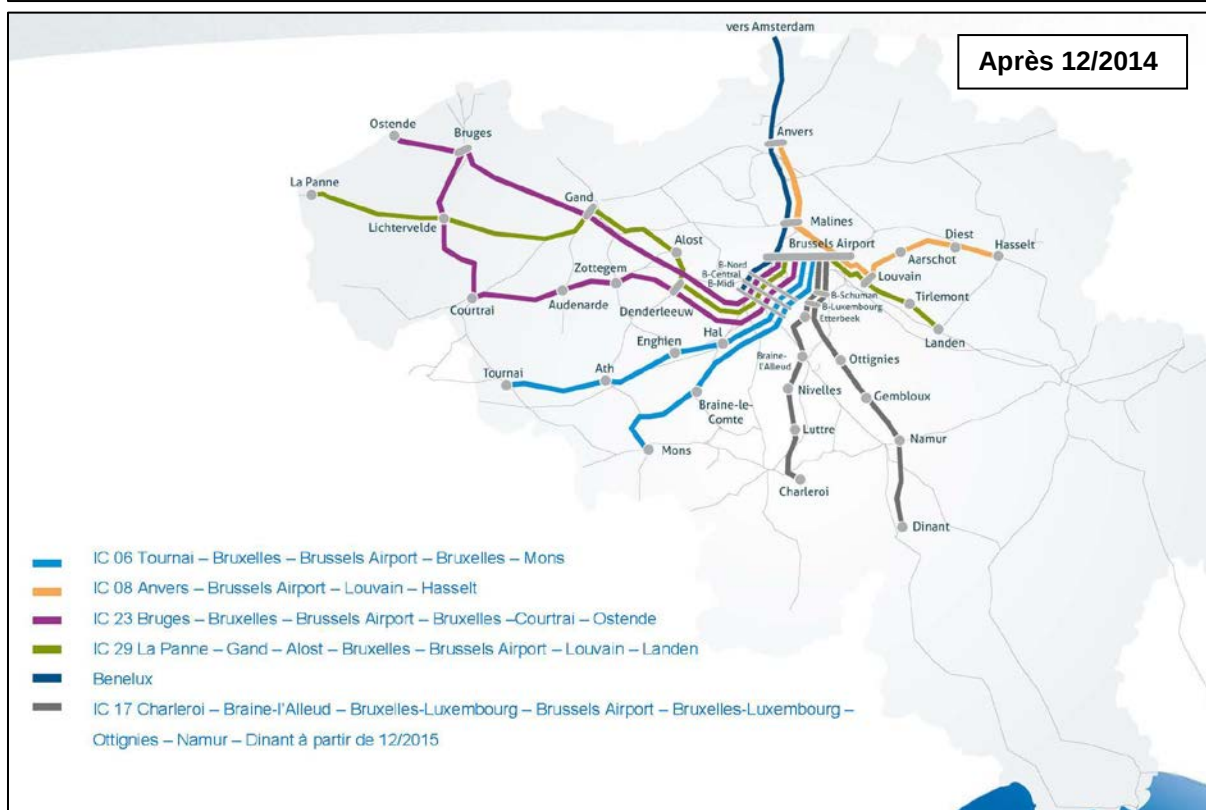
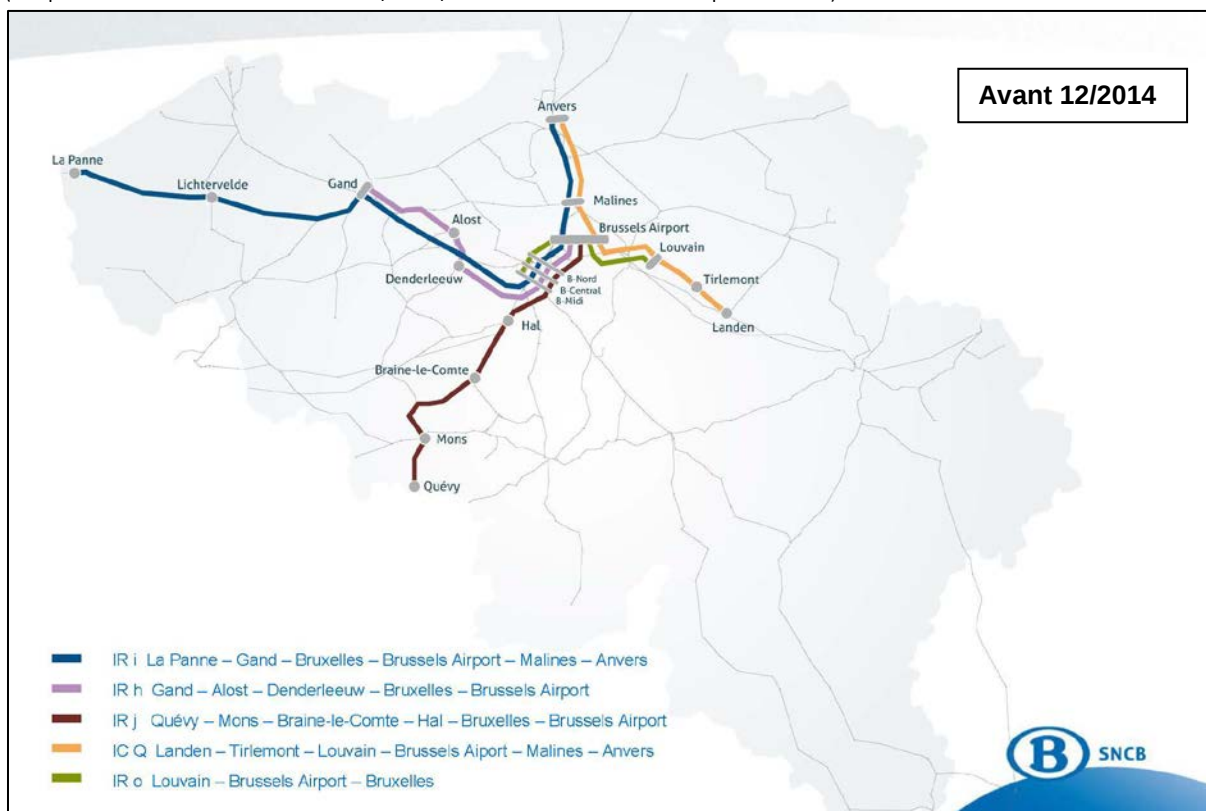
Dans son nouveau Plan de Transport, conformément au contrat établi dans le cadre du PPP « Diabolo », la SNCB a dû augmenter le nombre de relations desservant Brussels Airport. Les obligations imposées à la SNCB en termes de desserte sont détaillées dans une « lettre d'intention » établie entre l'Etat Fédéral et la SNCB en 2007²⁵. Ce document comprend en effet une liste de relations à cadence horaire devant être offertes vers la gare de Brussels Airport. Il distingue en outre les relations qui circuleront tous les jours de celles qui ne circuleront pas les weekends et jours fériés.

Puisque la SNCB souhaitait par ailleurs maintenir le nombre total de trains-km constant pour des raisons budgétaires, **l'augmentation de l'offre vers l'aéroport devait se faire au détriment d'autres relations**. Afin de ne pas créer de nouvelles relations, la SNCB a prolongé vers l'aéroport des liaisons qui avaient auparavant leur terminus à Bruxelles et a lié entre eux plusieurs parcours, créant ainsi de longues liaisons passant par l'aéroport.

²⁵ Comfort Letter – Project Diabolo from the Belgian Federal State and SNCB, 8 juin 2007.

Offre cadencée vers Brussels Airport, avant et après le Plan de Transport 2014

(chaque relation circule à raison de un train/heure/sens – liste non exhaustive de points d'arrêt) – Source : SNCB



En termes de relations vers l'aéroport, la Flandre est mieux servie que la Wallonie. En effet, **depuis le 14 décembre 2014, quatre trains IC « flamands » desservent l'aéroport**, parmi lesquels le train « BENELUX » reliant Bruxelles à Amsterdam (en remplacement du Fyra). **En revanche, seul un IC « wallon » passe actuellement par l'aéroport**. Il s'agit de l'IC-06 Tournai – Bruxelles – Aéroport – Mons. Ces deux villes sont ainsi reliées directement à l'aéroport, et ce en semaine comme le weekend. Initialement, Charleroi devait également être reliée directement à l'aéroport dès décembre 2014 via l'IC-27 empruntant la L26 jusqu'à Bruxelles-Luxembourg. Il était ensuite prévu que ce train fasse un « tête-à-queue » pour poursuivre vers l'aéroport. Cependant, lors des négociations avec les Pays-Bas dans le cadre du dossier « Fyra », il a été convenu que le train « BENELUX » passe par l'aéroport avant de retourner vers la Jonction Nord-Midi. **Le sillon de l'IC-27 a donc été réaffecté au train BENELUX**, tandis que l'IC-27 a été limité à Bruxelles-Luxembourg.

Après la mise en service du tunnel Schuman – Josaphat en décembre 2015, ce train sera prolongé vers l'aéroport, où il effectuera une boucle avant de revenir vers Bruxelles-Schuman et continuer sa route vers Namur et Dinant. Les IC-17 (Schaerbeek – Namur – Dinant) et 27 (Charleroi-Sud – Bruxelles-Luxembourg) seront ainsi combinés pour ne former une seule relation passant par l'aéroport. Cependant, le nouveau Plan de Transport ne prévoit pas de faire circuler ces trains les weekends et jours fériés (cette desserte n'étant pas reprise parmi les obligations du contrat « Diabolo »). **Même après l'ouverture du tunnel Schuman – Josaphat, Namur et Charleroi ne seront donc reliées à Brussels Airport que les jours de semaine.**

En ce qui concerne **Liège**, une liaison directe avec l'aéroport n'a pas été prévue. Là encore, la SNCB se justifie sur base du contrat « Diabolo », dans lequel Liège n'est pas reprise parmi les villes qui doivent être reliées à Brussels Airport. Dès lors, pour s'y rendre au départ de l'agglomération liégeoise les jours de semaine, les usagers doivent emprunter l'IC-12 (Kortrijk – Bruxelles – Welkenraedt) jusqu'à Leuven où ils ont une correspondance avec l'IC-29 (De Panne – Brussels Airport – Landen) moyennant une attente de 8'²⁶. Il est ainsi possible de relier l'aéroport en 52' alors qu'auparavant, le meilleur temps de parcours était de 1h13 en empruntant l'IC F (Liège – Quiévrain) jusqu'à Leuven, puis l'IR o (Leuven – Aéroport – Bruxelles). Les weekends et jours fériés, une connexion est théoriquement possible en 49' : les usagers liégeois doivent pour cela emprunter l'IC-01 (Verviers – Bruxelles – Oostende) jusqu'à Leuven, où ils ont 5' pour changer de train et emprunter l'IC-08 Leuven – Brussels Airport – Antwerpen. Ce temps de correspondance étant relativement court pour des voyageurs avec bagages, les usagers pourraient être contraints d'attendre la prochaine correspondance en gare de Leuven, à savoir l'IC-29 Leuven – Brussels Airport – De Panne, moyennant une attente de 38' (le temps de parcours total atteignant alors 1h21)²⁷.

À terme, quatre grandes villes wallonnes seront reliées directement à Brussels Airport, c'est-à-dire trois de plus que dans le précédent Plan de Transport. En Flandre, quatre grandes villes

²⁶ Il est également possible de prendre l'IC-14 (desservant Liège-Guillemins, Ans et Waremme) jusqu'à Landen, puis l'IC-29 vers l'aéroport (temps de correspondance : 13').

²⁷ Auparavant, une liaison était également possible les weekends et jours fériés avec correspondance à Leuven, mais elle n'était pas plus attractive en termes de temps de parcours (1h28).

supplémentaires sont mises en lien direct depuis décembre 2014, ce qui porte à dix le nombre de grandes villes flamandes reliées directement à l'aéroport national (à De Panne, Gent, Antwerpen, Mechelen, Leuven et Landen s'ajoutent désormais Oostende, Brugge, Kortrijk, et Hasselt²⁸). Le contrat « Diabolo » n'est toutefois pas strictement respecté puisqu'il prévoyait la création d'une relation Kortrijk– Aéroport via Gent, tandis que le Plan de Transport a mis en service une relation Kortrijk – Aéroport via Denderleeuw (Gent étant quant à elle déjà connectée directement via d'autres relations).

Notons encore que **l'offre en service voyageurs à destination de l'aéroport telle que prévue dans la Plan de Transport 12/2014 suffit à saturer la gare de l'aéroport**. En effet, les relations prévues selon le contrat du PPP « Diabolo », avaient été déterminées sur la base d'une gare à 5 voies ; or, l'infrastructure ne compte finalement que 3 voies. Les 6 trains/heure/sens prévus ne laissent donc plus de place pour l'ajout d'éventuelles dessertes internationales depuis/vers l'aéroport.

En conclusion, les relations mises en services afin de respecter les obligations du contrat « Diabolo », sont plus longues, ce qui présente des risques en termes de robustesse et de ponctualité. Par ailleurs, la Wallonie est moins bien connectée à l'aéroport que la Flandre, avec 27 gares wallonnes bénéficiant d'une relation directe (dont 18 ne seront reliées que les jours de semaine), contre 41 gares flamandes.

²⁸ Cette liste est non-exhaustive, des arrêts intermédiaires étant également reliés directement à l'aéroport. De la même façon, plusieurs gares intermédiaires en Wallonie bénéficient ou bénéficieront bientôt d'une relation directe (ex. : Ath, Enghien, Dinant, Gembloux, Ottignies, et Nivelles).

MODIFICATIONS PAR LIGNE

Dans son Plan de Transport 2014, la SNCB a adapté l'offre de transport pour les voyageurs sur chacune des lignes du réseau ferré belge. Les adaptations concernent l'offre cadencée de base (en semaine comme les weekends et jours fériés), mais également l'offre « de pointe ». L'objectif de cette analyse par ligne est de mettre en évidence les modifications éventuelles concernant :

- le nombre de trains/heure/sens ;
- les temps de parcours ;
- le parcours des différentes relations (origine/destination) ;
- le type de desserte et la politique d'arrêts ;
- les horaires et le cadencement.

L'analyse prend également en compte les adaptations horaires qui sont appliquées depuis le 14 juin 2015.

Dans un premier temps, l'analyse porte sur les deux grands axes stratégiques de la Wallonie, à savoir l'axe Bruxelles – Luxembourg (techniquement nommé « Axe 3 » ou encore « Eurocaprail ») et la dorsale wallonne. Les autres lignes sont ensuite étudiées en suivant une répartition « par province » (Brabant wallon ; Namur-Luxembourg ; Liège ; Hainaut).

Sont étudiés, tour à tour, les services cadencés du lundi au vendredi (hors jours fériés), les trains « P » qui renforcent cette offre de base, puis l'offre cadencée des weekends et jours fériés. Ce chapitre invite donc le lecteur à entrer dans le cœur de l'analyse.

Les services cadencés du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Dans un premier temps, l'analyse compare l'offre cadencée 12/2012 avec l'offre cadencée du Plan de Transport 2014. On vise donc ici le service des trains voyageurs en semaine et hors heures de pointe. Cette précision a son importance car les horaires repris sur la carte des cadences 12/2012 n'étaient, dans les faits, valables qu'en heure creuse. En effet, aux heures de pointe, les trains roulent souvent moins vite en raison de la densité accrue du trafic. Afin de tenir l'horaire, les temps d'arrêt en gare doivent être réduits ; or, c'est précisément au cours de ces périodes que les montées/descentes des voyageurs prennent plus de temps. Par conséquent, certains trains étaient structurellement en retard en heure de pointe, de sorte qu'ils étaient « décadencés ». La SNCB estime que 30% des trains n'étaient plus dans la trame horaire cadencée du plan de transport précédent²⁹.

Dans le Plan de Transport 12/2014, tous les horaires ont été réajustés de façon à être fixes tout au long de la journée sans distinction entre les heures creuses et de pointe. Ce principe, selon lequel les trains circulent tout au long de la journée avec le même temps de parcours et les mêmes arrêts intermédiaires, constitue la base d'un « cadencement en réseau ». Cependant, il a engendré

²⁹ Source : Présentation du Plan de Transport 2014 à la Région wallonne – 20/02/2014

l'allongement de la plupart des temps de parcours puisque, comme expliqué ci-avant, c'est le temps de parcours en heure de pointe qui a été défini comme étant la norme.

Cet exercice comparatif des cadences 12/2012 et 12/2014 est mené pour chaque ligne (ou groupe de lignes) et les informations sont synthétisées sous forme de tableau .xls qu'il convient de lire en parallèle du présent rapport pour une parfaite compréhension. Ces tableaux sont repris à l'annexe 2. Notons que les numéros de lignes utilisés dans la présente analyse correspondent aux dénominations de lignes définies par Infrabel³⁰ ; ces numéros diffèrent dans certains cas de ceux utilisés par SNCB !

Les trains P

Dans un second temps, nous nous penchons sur les trains « P », qui viennent en supplément à l'offre cadencée principalement aux heures de pointe. Ils correspondent à environ 10% de la production journalière totale.

Au total, le nombre de trains P dans le Plan de Transport 2014 est légèrement inférieur au nombre de trains P qui circulaient auparavant³¹. Cette diminution s'explique en partie par le fait que certains trains de pointe ont été remplacés par des trains cadencés supplémentaires. Néanmoins, sur certaines lignes, comme nous le verrons ci-après, l'offre en trains P a été réduite lors de l'application du nouveau Plan de Transport sans que l'offre cadencée n'ait augmenté.

La SNCB distingue **trois catégories** de trains P :

- les trains P « rapides »
- les trains P « omnibus »
- les trains P « particuliers » ne circulant que durant la mi-journée (midi) ou qu'un seul jour/semaine (le plus souvent les mercredis ou les dimanches, en lien avec les flux scolaires).

Une majorité des trains P « rapides » et « omnibus » sont destinés à renforcer quotidiennement l'offre cadencée durant les périodes de pointes matinale et vespérale. Cependant, certains sont également ajoutés chaque jour durant la mi-journée (midi).

Certains trains P ont pour but la **desserte de points d'arrêt non couverts par les services cadencés**, c'est-à-dire dans lesquels aucun train de type IC ou L ne s'arrête. En effet, il existe plusieurs lignes sur lesquelles certaines gares ou haltes sont jugées trop peu fréquentées pour bénéficier d'un service régulier. Des trains P desservent alors, très ponctuellement, ces points d'arrêt. Dans l'annexe au Contrat de Gestion de la SNCB, ces haltes sont reprises parmi les arrêts secondaires bénéficiant d'une « desserte non cadencée en semaine ». Cela concerne en Wallonie les PANGs suivants : Beignée,

³⁰ Cfr. Document de Référence du Réseau – Annexe D.1. LST tome III liste 1 – Dénomination des lignes + TBL1+

³¹ Ce nombre varie en fonction du jour et de la période de circulation considérés. À titre d'exemple, le nombre de trains P circulant un mardi en période scolaire est passé de 468 à 458 ; si l'on considère un mercredi en période scolaire, ce chiffre est passé de 496 à 470. Hors période scolaire, le nombre de trains P est évidemment inférieur.

Callenelle, Chapelle-Dieu, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Ham-sur-Sambre, Harchies, Jamioulx, Maubray, Mazy, Pry, Ville-Pommeroeul, et Yves-Gomezée.

De manière générale, cette offre en trains « P », taillée sur mesure pour une demande soit trop diffuse soit, au contraire, fortement concentrée à certains moments de la journée ou de la semaine, est loin d'être optimale, tant pour les voyageurs que pour l'exploitant. Du point de vue du voyageur, cette offre très ponctuelle ne satisfera généralement que les usagers « captifs » (typiquement pour des déplacements domicile-travail ou domicile-école) ; pour le reste, cette offre trop clairsemée ne pourra pas être considérée comme une vraie solution de mobilité alternative. Du point de vue de l'exploitant, les trains P contraignent la structure de la grille horaire et ils sont en moyenne plus coûteux que les trains cadencés³². En outre, les trains P, puisqu'ils ne font pas partie de l'offre cadencée de base, sont aussi les plus « flexibles ». La plupart d'entre eux ne circulent d'ailleurs pas pendant les périodes de congés scolaires. Par conséquent, les tronçons de lignes ou arrêts qui ne sont desservis que par des trains P sont les plus menacés de suppression. La Cellule Ferroviaire souhaite donc insister sur la nécessité de préserver ces dessertes plus précaires.

Les services cadencés des weekends et jours fériés

Enfin, dans un troisième temps, nous comparons les services cadencés circulant les weekend et jours fériés en situations 12/2012 et 12/2014. Globalement, on verra que les horaires sont adaptés et que la plupart des temps de parcours s'allongent, conformément aux modifications apportées à l'offre de semaine. En revanche, **l'offre de weekend subit peu de modifications en termes de fréquences** suite à l'application du nouveau Plan de Transport. Ici encore, les informations sont synthétisées dans des tableaux .xls joints en annexe 2 qu'il convient de lire en parallèle du présent rapport pour une parfaite compréhension.

Il faut rappeler que certains points d'arrêts ne sont pas du tout desservis en dehors des jours de semaine. À ce titre, le Plan de Transport 12/2014 n'a en rien modifié la situation. La liste des points d'arrêt concernés est reprise à l'annexe 3.

³² En effet, ils circulent aux heures où le réseau est le plus chargé et ils mobilisent du personnel dont le roulement peut difficilement être optimisé (ex. : un trajet aller à l'heure de pointe du matin, et un trajet retour à l'heure de pointe du soir nécessitent deux conducteurs dont la prestation sera incomplète). Par conséquent, leurs coûts en termes de redevance d'infrastructure et de personnel sont généralement supérieurs à ceux des trains cadencés. Cela étant dit, ces trains P sont aussi, dans la plupart des cas, des trains générant plus de recettes que la moyenne.

1 AXE 3 « Bruxelles-Luxembourg »

Dans ce chapitre, sont abordés l'impact des chantiers sur le temps de parcours, les liaisons internationales et les caractéristiques des tronçons Bruxelles-Midi ⇔ Namur et Namur ⇔ Arlon-Luxembourg.

L'offre cadencée actuelle se compose de 3 IC/h/sens entre Namur et Bruxelles-Luxembourg, 2L/h/sens entre Ottignies et Bruxelles-Midi, et 1L/h/sens entre Namur et Ottignies ; 1 IC/h/sens entre Namur et Luxembourg, 1L/h/sens entre Namur et Ciney, et 1L toutes les 2h/sens entre Ciney et Libramont et entre Libramont et Luxembourg. A cette offre de base cadencée, s'ajoutent 3 IC internationaux/jour/sens. En 2012, l'offre était identique à deux exceptions près : entre Namur et Bruxelles, il ne circulait que deux relations IC au lieu de trois ; les 2 trains internationaux/jour/sens entre Bruxelles et Bâle circulaient en supplément de l'offre cadencée et sont désormais intégrés dans celle-ci. Plus de détail est donné ci-dessous.

1.1 Temps de parcours toujours plus long

Sur cet axe structurant pour la Wallonie, l'offre de service pâtit depuis longtemps des travaux d'infrastructure en cours, tant sur la L161 Bruxelles – Namur (travaux de mise à 4 voies dans le cadre du projet RER), que sur la L162 Namur – frontière luxembourgeoise (travaux de modernisation et d'augmentation de vitesse). En raison des différents chantiers, des « minutes-travaux » ont été régulièrement ajoutées aux temps de parcours commerciaux lors des modifications horaires annuelles. Ces « minutes-travaux » n'ont jusqu'à présent jamais pu être récupérées et ne pourront vraisemblablement pas l'être avant décembre 2021 (date actuellement annoncée pour la fin des travaux de modernisation de l'axe entre Ottignies et la frontière luxembourgeoise) à moins qu'il ne faille attendre jusqu'en décembre 2025 (date actuellement annoncée pour la fin des travaux RER entre Bruxelles et Ottignies). Pour les usagers de cet axe, la qualité du service diminue d'année en année.

Dans ce nouveau Plan de Transport, la situation en termes de temps de parcours ne s'améliore toujours pas ; ceux-ci sont peu attrayants et non compétitifs par rapport à la voiture³³. En effet, depuis le 14 décembre 2014, **le temps de parcours total sur l'Axe 3 est de 3h17** à partir de Bruxelles-Midi (2h54 à partir de Bruxelles-Luxembourg) contre 3h07 auparavant (2h46 à partir de Bruxelles-Luxembourg) pour un train IC classique, soit un allongement de 10 minutes ! Le temps de parcours des 6 trains IC internationaux est à peine meilleur puisqu'il atteint désormais 3h05 (2h41 depuis Bruxelles-Luxembourg). **De 2000 à 2014, les temps de parcours sur cet axe ont ainsi augmenté de 20 minutes pour les trains IC classiques et de 20 à 30 minutes pour les trains internationaux.** En effet, en 2000, le temps de parcours de l'IC J vers Luxembourg était de 2h57 à partir de Bruxelles-Midi, et

³³ En voiture, selon Google map, il faut compter environ 2h15 entre les gares de Bruxelles-Midi et Luxembourg, soit 1 heure de moins que le train !

2h36 à partir de Bruxelles-Luxembourg. Le temps de parcours des trains Euro-City était en moyenne de 2h39 depuis Bruxelles-Midi, 2h19 depuis Bruxelles-Luxembourg³⁴.

Pour rappel, les travaux en cours sur l'Axe 3, qui sont en partie préfinancés par la Wallonie³⁵, ont pour objectif de porter la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h et ainsi réduire les temps de parcours. Les gains de temps suivants entre la gare de Bruxelles-Luxembourg et la frontière grand-ducale étaient prévus (par rapport aux horaires de l'an 2000) :

- 10 minutes pour l'IC J (càd les trains faisant arrêt à Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan et Arlon);
- 12 minutes pour les trains internationaux classiques (càd les trains faisant arrêt à Namur Libramont et Arlon³⁶);
- 22 minutes pour les trains internationaux pendulaires éventuels (politique d'arrêt non définie mais probablement semblable à celle des trains internationaux classiques).³⁷

On constate que l'on s'éloigne chaque année davantage des temps de parcours de référence. Or, il serait évidemment inadmissible que ces lourds travaux, qui auront pénalisé les usagers pendant au minimum 15 ans (et les centaines de millions d'euros investis) ne permettent, à l'horizon 2022 (ou 2026 !), qu'un simple retour à la situation initiale ! **La Wallonie doit dès lors exiger des garanties quant à la mise à fruit des travaux de modernisation et en particulier, elle doit s'assurer que les gains de temps annoncés soient effectivement obtenus.** Le temps de parcours entre Bruxelles-Luxembourg et Luxembourg devra donc être de 2h26 pour les trains IC faisant arrêt à Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan et Arlon (soit un gain de 32 minutes par rapport au temps actuel), et d'environ 2h05 pour les trains internationaux classique faisant arrêt à Namur Libramont et Arlon (soit un gain de 36 minutes par rapport au temps actuel). Par ailleurs, des mises à fruit partielles doivent être demandées sur les tronçons dont la modernisation s'achèvera avant décembre 2021.

³⁴ Source : indicateur horaire intérieur des Chemins de fer belges, 28.05.2000 – 09.06.2001.

³⁵ Pour un montant total de 47.070.000€, dont 27.910.000€ ont déjà été versés (en 2013, le paiement des deux dernières annuités a été postposé jusqu'à l'achèvement des travaux suite à une décision du Gouvernement Wallon).

³⁶ Avant la mise en application du nouveau Plan de Transport, un train international classique/jour/sens faisait un arrêt supplémentaire à Jemelle.

³⁷ Source : fiches de projet Infrabel – Axe 3 : Modernisation (versions 2008 à 2012), transmises annuellement au SPF-Mobilité&Transport dans le cadre du suivi des dossiers d'investissements. La Wallonie a fait le choix de ne pas faire rectifier les courbes pour du matériel pendulaire. En l'état actuel (infrastructure et matériel roulant disponible), le gain de 22 min est donc impossible.

1.2 Peut-on encore parler de liaisons internationales ?

1.2.1 Les relations Bruxelles-Bâle

Après la suppression (soi-disant provisoire) du train international « Jean Monnet » en décembre 2011, **le Plan de Transport 2014 sonne également le glas des liaisons ferroviaires internationales, « rapides » et directes, entre Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Bâle.**

Jusqu'alors, deux trains/jour/sens reliaient directement ces quatre villes. Sur le territoire belge, ces trains internationaux circulaient en supplément des trains IC cadencés (IC-J) et ils étaient, pour la plupart, plus rapides que ces derniers puisqu'ils ne faisaient arrêt qu'en gares de Namur, Libramont et Arlon. Le train n°91³⁸ faisait cependant exception car il se substituait sur cette plage horaire à la relation IC cadencée, dont il reprenait le sillon. Avant de poursuivre en tant que train international, il desservait dès lors toutes les gares IC de l'Axe 3 (à savoir Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan et Arlon). Par conséquent, son temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Luxembourg était de 3h03, soit 12' de plus que les trois autres trains internationaux (qui parcouraient ce tronçon en 2h51). Dans le Plan de Transport 2014, cette pratique de remplacement d'une relation cadencée par un train international est généralisée. La SNCB parle d'une « intégration des trains internationaux dans l'offre IC »... mais en pratique, les sillons des IC internationaux n°90, 96 et 97 sur l'Axe 3 ont été supprimés ! Les quatre trains par jour reliant Bruxelles à la Suisse portent toujours les numéros 90, 91, 96 et 97, mais correspondent désormais, sur le territoire belge, à quatre trains IC cadencés (deux par sens), qui sont prolongés sur le tronçon Luxembourg – Strasbourg – Bâle. En conséquence, **le nombre total de trains empruntant quotidiennement l'Axe 3 est réduit et, bien que des liaisons internationales directes soient maintenues, leur temps de parcours est allongé de 25 à 37 minutes, selon les parcours.**

Les trains IC qui sont prolongés de/vers Bâle sont les suivants :

AXE 3 – DESSERTE INTERNATIONALE : situation 12/2012 → 12/2014				
Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg – Bâle				
N° du train	Départ de Bruxelles-Midi 12/2012 → 12/2014	Arrivée à Bâle 12/2012 → 12/2014	Évolution TP	TP 12/2014
2107/91	7h33	14h09 → 14h34	+ 25'	7h01
2112/97	13h09 → 12h33	19h39 → 19h39	+ 36'	7h06
Bâle – Strasbourg – Luxembourg – Bruxelles				
N° du train	Départ de Bâle	Arrivée à Bruxelles-Midi		
2140/90	13h17 → 13h16	19h51 → 20h27	+ 37'	7h11
2143/96	16h21	22h51 → 23h27	+ 36'	7h06

³⁸ Bruxelles-Midi : 7h33 => Bâle : 14h09

Les accords internationaux entre les différents opérateurs (SNCB, CFL, SNCF et CFF) prévoyaient le maintien de quatre liaisons directes par jour entre Bruxelles et Bâle (deux allers et deux retours) jusqu'en décembre 2016... Etant donné la desserte adaptée du nouveau Plan de Transport, il y a fort à craindre que ces liaisons directes internationales disparaîtront purement et simplement au-delà de cette échéance, voire même à plus court terme. En effet, en contrepartie de la participation du Grand-Duché de Luxembourg³⁹ au financement des travaux de réalisation de la 2^{ème} phase de la LGV-Est en France, des liaisons TGV Strasbourg – Luxembourg seront prochainement offertes⁴⁰. Parallèlement, on a pu lire récemment dans la presse que la SNCF proposera dès 2016 des liaisons TGV entre Bruxelles et Strasbourg via Lille. Au départ de Bruxelles, il sera alors plus rapide pour rejoindre Strasbourg de passer par Lille et Paris plutôt que par Luxembourg. En revanche, pour la Wallonie, le maintien de trains jusque Luxembourg avec correspondance sur les futurs TGV permettrait d'améliorer les liaisons vers Strasbourg⁴¹. Dans le meilleur des cas, on peut donc espérer que certains trains reliant Bruxelles et Luxembourg pourront être mis en correspondance avec les relations TGV Strasbourg – Luxembourg. **La Wallonie conserverait ainsi des liaisons avec la France et potentiellement la Suisse, moyennant toutefois une rupture de charge en gare de Luxembourg**, qu'il s'agira de rendre la moins pénalisante possible⁴². En dépit de sa position stratégique, force est de constater que sur le plan international, l'Axe 3 sombre donc peu à peu dans l'oubli.

1.2.2 Les relations internationales Bruxelles-Luxembourg

En supplément des trains IC cadencés reliant Bruxelles et Luxembourg (décrits ci-après), des **trains internationaux** circulent quotidiennement entre ces deux villes. Parfois surnommés « IC + », ces trains portent la dénomination « IC » mais ne constituent pas une desserte cadencée ; il en circule 3/jour/sens. Jusqu'en décembre 2014, ces trains faisaient tous arrêt à Namur, Libramont et Arlon, mais les trains IC n° 4618 et 4629 faisaient un arrêt supplémentaire à Jemelle. Le temps de parcours des « IC + » variait de 2h50 à 2h58 selon les parcours. Les travaux en cours sur la L162, qui instaurent des sections à voies uniques tant au nord qu'au sud de la ligne, ne permettent plus à la SNCB de faire cet arrêt supplémentaire. En outre, la volonté a été d'harmoniser la politique d'arrêt de ces trains internationaux. Dans le Plan de Transport 12/214, ces six trains sont donc maintenus mais plus aucun d'entre eux ne dessert la gare de Jemelle. Tous ont désormais un temps de parcours d'environ 3h03, en hausse de 8 à 13 minutes. Les horaires de ces trains sont adaptés comme suit :

³⁹ 40 mio€, soit 2% du coût total estimé pour 106 km de ligne à grande vitesse entre Baudrecourt (fin de la 1ère phase) en Moselle et Vendenheim (au Nord de Strasbourg).

⁴⁰ La mise en service est prévue en avril 2016.

⁴¹ Le temps de parcours actuel des trains internationaux directs est d'environ 4h20 entre Namur et Strasbourg; si une correspondance optimale est organisée en gare de Luxembourg sur les TGV, ce temps pourrait être réduit à 3h35.

⁴² Ce constat a été confirmé par la SNCB Europe lors du Comité de Concertation SPW-Infrabel-SNCB du 17/03/2014.

Horaires des trains IC internationaux Bruxelles - Luxembourg					
N° du train	12/2012		12/2014		Évolution TP
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	
Bruxelles → Luxembourg					
4606	6h09	09h01	6h09	09h14	+ 13'
4614	14h09	17h04	14h09	17h12	+ 8'
4618	18h09	21h03	18h09	21h12	+ 9'
Luxembourg → Bruxelles					
4629	6h50	9h45	6h48	9h51	+ 8'
4631	8h54	11h45	8h48	11h51	+ 12'
4640	17h55	20h51	17h46	20h51	+ 9'

Précisons encore que ces trains internationaux ne circulent que les jours de semaine.

Dans le Plan de Transport 12/2014, on constate néanmoins sur l'axe Bruxelles – Luxembourg quelques améliorations en termes de fréquence et d'horaires. Les modifications apportées aux lignes 161 et 162 sont détaillées ci-dessous.

1.3 L161 BRUXELLES-MIDI - NAMUR

1.3.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Offre trains IC

Avant l'application du Plan de Transport de décembre 2014, 2 trains IC/h/sens circulaient entre Namur et Bruxelles-Midi. Le premier démarrait de Liège (avec couplage à Namur d'une seconde partie venant de Dinant) ; le second provenait de Luxembourg.

Trois changements notoires sont à signaler.

La principale modification sur la L161 est l'**ajout d'un train IC qui circule entre Dinant et Schaerbeek** avec arrêt à Namur, Gembloux, Ottignies, Etterbeek⁴³, Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman⁴⁴. Au-delà de cette gare, cette relation continue vers Schaerbeek ; elle ne dessert dès lors pas les gares de la Jonction Nord-Midi. Du point de vue de la SNCB, cette relation est relativement moins coûteuse (les redevances d'arrêt dans les gares de la jonction étant particulièrement élevées) ;

⁴³ Parmi les trois trains IC qui circulent entre Namur et Bruxelles, l'C-17 Dinant-Schaerbeek est le seul qui fait arrêt à Etterbeek. Cet arrêt supplémentaire n'était pas prévu dans la version initiale du Plan de Transport 2014.

⁴⁴ Pour rappel, l'IC M effectuait le trajet Bruxelles-Namur où il était (dé)couplé ; une partie continuait vers Liège-Liers, l'autre vers Dinant. La modification de décembre 2014 consiste donc à faire circuler ces deux trains indépendamment en les espaçant d'un quart d'heure.

du point de vue de l'utilisateur, elle offre de nouvelles possibilités de desserte à tout en ayant une meilleure robustesse que les 2 autres IC de la ligne. Dans un premier temps, cet IC a cependant une amplitude horaire réduite en fin de journée : en effet, le dernier départ de Dinant est prévu à 18h57 (arrivée à Bruxelles-Schuman à 20h25), tandis que le dernier départ de Schaerbeek est prévu à 19h25 (arrivée à Dinant à 21h03)⁴⁵. En décembre 2015, après mise en service du tunnel Schuman-Josaphat, la SNCB prévoit de lier le parcours de cet IC à celui de l'IC-27 Charleroi-Sud – Bruxelles-Luxembourg avec, entre ces deux parcours, une desserte de l'aéroport. L'amplitude horaire devrait alors être étendue, mais qu'en sera-t-il de la robustesse sur un parcours si long ? En termes d'horaires, cet IC supplémentaire est cadencé au ¼ d'heure par rapport aux 2 autres trains IC sur la ligne ; IC-16 (provenant d'Arlon) et IC-18 (provenant de Liège). Autrement dit, si l'IC-16 quitte Namur aux alentours de la minute '15 et l'IC-18 quitte Namur aux alentours de la minute '45 ; le nouvel IC provenant de Dinant quitte Namur aux alentours de la minute '30, de sorte que, pendant 45 minutes, il y a un train tous les quarts d'heure en direction de Bruxelles. Aux heures de pointe, plusieurs trains P viennent combler l'intervalle laissé libre aux alentours de la minute '00, mais uniquement vers Bruxelles le matin et vers Namur le soir (cfr. ci-dessous).

Ensuite, corolairement à la mise en service de cette nouvelle relation Dinant – Schaerbeek, dorénavant indépendante de la relation IC-18 Liège – Namur – Bruxelles, il n'y a **plus d'opérations de (dé)couplage en gare de Namur**. Cette modification est susceptible d'améliorer la régularité des relations IC circulant sur la L161.

La dernière modification notable est l'**allongement des temps de parcours**. Pour atteindre la première gare bruxelloise (à savoir Bruxelles-Luxembourg) depuis Namur, il faut désormais 50' minimum au lieu de 45' auparavant. À titre de comparaison, depuis Gent, située à une distance équivalente, il ne faut que 31' pour rejoindre Bruxelles⁴⁶.

Offre trains L

Sur chacun des tronçons de ligne desservis par des trains omnibus, le nombre de trains/h n'a pas été modifié mais les origines/destinations, la politique d'arrêt, l'amplitude horaire et les temps de parcours ont dans certains cas été adaptés... Les modifications horaires les plus notables concernent les trains L circulant entre Ottignies et Gembloux : départs d'Ottignies aux heures '05 au lieu de '48 et de Gembloux aux heures '35 au lieu de '51. Ces différentes relations locales sont évidemment importantes pour le rabattement vers les gares IC (Ottignies, Gembloux et Namur – voir analyse des correspondances ci-dessous et tableaux en annexe).

Récapitulatif trains IC et L cadencés

Pour des raisons de lisibilité, la description de l'offre en annexe pour la L161 reliant Bruxelles à Namur a été scindée en deux. Le premier tableau illustre la situation du tronçon Bruxelles-Midi –

⁴⁵ Sur la ligne 154 Namur-Dinant, des trains L et P circulent en fin de journée (cfr. analyse de cette ligne ci-dessous).

⁴⁶ Soit une vitesse commerciale de 66km/h sur la L161 contre une vitesse commerciale de 100km/h sur la L50A.

Ottignies (faisant partie de la zone RER), tandis que le second tableau concerne le tronçon Ottignies – Namur. Les trains IC circulent évidemment sur ces deux tronçons de façon continue. Ils ont toutefois été repris dans les deux tableaux afin de mettre en évidence les adaptations relatives aux horaires.

L161 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains IC		
Ajout d'une 3 ^{ème} relation rapide entre Bruxelles et Namur		Cette relation supplémentaire n'emprunte pas la JNM et a une amplitude horaire réduite. Elle dessert la gare d'Etterbeek (contrairement aux deux autres relations IC sur cette ligne)
+ 7' de temps de parcours total : +3' entre Bruxelles-Midi et Ottignies +4' entre Ottignies et Namur		Bruxelles-Midi– Namur = 1h13 (contre 1h06 actuellement ; Namur – Bruxelles-Luxembourg = 50' (contre 45' actuellement)
Trains L		
Remplacement du train « IR » LLN – Binche, par un « L (semi-direct) » LLN – Bruxelles-Midi (et un IC Binche – Bruxelles – Turnhout sur les lignes 108-96 ⁴⁷) ;		⇒ Fin des liaisons directes entre Ottignies-LLN et la région du Centre sans réelle correspondance en gare du Midi ⇒ Un seul train direct entre LLN et Bruxelles ;
+ 2' de temps de parcours entre Ottignies et Bruxelles-Midi (temps stable entre Ottignies et Bruxelles-Luxembourg)		Cette scission permet d'améliorer la robustesse sur la L161 car le train IR était structurellement en retard aux HP en provenance de Bruxelles
Limitation à Ottignies du train L de/vers Bruxelles-Midi.		⇒ Rupture de charge de/vers LLN
-1' de temps de parcours		
Fusion des trains L Ottignies-Gembloux et Gembloux-Namur en un train L unique entre Ottignies et Namur		12 à 13' d'arrêt à Gembloux pour assurer les correspondances avec l'IC-16 (Bruxelles-Namur-Luxembourg) ;
- 1 à 2' de temps de parcours sur chaque sous-tronçon		
Limitation à Ottignies alors que les L Gembloux-Ottignies continuaient auparavant vers Louvain-la-Neuve (après stationnement de 9' à Ottignies)		⇒ Rupture de charge vers LLN : 17' de correspondance à Ottignies

⁴⁷ Aucune correspondance n'est prévue entre ces deux trains à Bruxelles, ce qui allongera le temps de parcours Louvain-la-Neuve – Binche (de minimum 35 minutes via les trains cadencés) et obligera les voyageurs à effectuer plusieurs changements de trains.

1.3.2 Trains P

Outre les trains internationaux (décrits ci-avant), différents trains P s'ajoutent à l'offre cadencée et parcourent, en tout ou en partie, l'axe Bruxelles – Luxembourg. Ils sont détaillés ci-dessous pour la ligne 161.

Sur la ligne 161, le Plan de transport 12/2014 a supprimé plusieurs trains P ; ceci est principalement dû à l'ajout d'une relation IC cadencée, qui reprend la majorité de ces trains-km. Ainsi, **une série de trains P directs de/vers Bruxelles sont supprimés et remplacés par des relations avec correspondance, soit à Namur, soit à Ottignies**. C'est le cas des trains P de/vers Huy, Wavre et Charleroi-Sud (cfr. analyses des lignes 125, 139 et 140 ci-dessous) et de certains trains P vers Jemelle, Libramont ou Arlon.

Sur le tronçon Namur – Bruxelles, l'offre en trains de pointe rapides est réduite, mais compensée par l'ajout de la nouvelle relation IC cadencée. Auparavant, on comptait 4 « P rapides » vers Bruxelles le matin, et 5 « P rapides » depuis Bruxelles le soir. Désormais, on trouve, entre Namur et Bruxelles 3 trains « P rapides » vers Bruxelles le matin⁴⁸, dont 1 est cadencé au quart d'heure par rapport aux IC-16, 17 et 18 ; le soir, on compte également 3 trains « P rapides » depuis Bruxelles⁴⁹, dont deux sont cadencés au quart d'heure par rapport aux IC-16, 17 et 18. Ces six trains effectuent les mêmes arrêts intermédiaires que les IC cadencés (à savoir Gembloux et Ottignies) pour un temps de parcours similaire (de -2' à +2' selon les cas) et ils empruntent tous la jonction Nord-Midi. **Dans le sens inverse, c'est-à-dire vers Namur le matin et vers Bruxelles le soir, aucun train « P rapide » n'est prévu.**

En ce qui concerne les **trains « P lents »**, l'offre a évolué différemment selon les tronçons :

- entre Bruxelles et Ottignies, trois des cinq trains « P semi-directs » qui existaient sont maintenus mais limités à Ottignies (au lieu de Wavre ou Charleroi-Sud). Il en circule un à l'heure de pointe du matin (7h57 à Bruxelles-Schuman) et deux à l'heure de pointe du soir (16h43 et 17h43 à Bruxelles-Schuman). Dans le sens inverse, le nouveau Plan de Transport a également conservé trois trains « P semi-directs » sur cinq ; tous trois partent d'Ottignies et circulent à l'heure de pointe du matin (départs à 6h47, 7h17 et 7h47 respectivement). Ces six trains P relient donc désormais Ottignies et Schaerbeek ; sur la L161, ils ont un temps de parcours similaire au train omnibus-J (semi-direct)⁵⁰. Cependant, ils n'effectuent pas les mêmes arrêts intermédiaires que la relation L-J... Pire, lorsque ces trains P circulent, la politique d'arrêt des trains cadencés L-J est modifiée ! Par conséquent, pour certaines gares, cette offre de pointe n'est pas supplémentaire

⁴⁸ En provenance de Jemelle, Namur et Arlon respectivement.

⁴⁹ À destination de Namur, Arlon et Namur respectivement.

⁵⁰ Notons que les deux trains de la pointe vespérale arriveront en gare d'Ottignies 3' après le RER J et 3' avant l'IC-16. Des problèmes de régularité sur ces relations pourraient dès lors aisément se répercuter en chaîne. Selon la SNCB, cela ne devrait pas poser de problème car ces trains n'entreront pas en gare d'Ottignies par la même voie que l'IC (alors qu'actuellement, les omnibus empruntent la voie principale avant de dévier vers les quais aux extrémités ce qui induit des ralentissements).

mais complémentaire (voire suppléant) à l'offre cadencée. Par conséquent, **l'offre omnibus/semi-directe sur le tronçon Ottignies-Bruxelles est particulièrement illisible et le nombre de trains circulant pendant les périodes de pointe a été réduit dans la majorité des points d'arrêts intermédiaires** ! En effet, à Groenendaal, Hoeilaart, La Hulpe, Genval et Rixensart, 2 à 5 parcours ont été supprimés aux heures de pointe (cfr. offre de pointe détaillée à l'annexe 4). On précisera que ces trains P sont appelés à devenir une relation à part entière du réseau suburbain de Bruxelles⁵¹, dont l'appellation entrera en vigueur en décembre 2015.

- entre Namur et Ottignies, les deux trains « P lents » (faisant arrêt dans tous les PANGs) qui circulaient durant l'heure de pointe matinale sont maintenus dans le nouveau Plan de Transport mais leur départ en gare de Namur est avancé de 12'⁵². Tous deux stationnent à quai en gare de Gembloux (respectivement 26 et 33') avant de poursuivre vers Ottignies ; l'objectif est de permettre la correspondance avec les trains IC vers Schaerbeek (6' de correspondance) ou le train train P vers Bruxelles-Midi (13' de correspondance). **A l'heure de pointe du soir, un seul des deux trains P est maintenu** : il quitte Namur à 16h34 (soit 2 minutes plus tard qu'avant), stationne 9' à quai à Gembloux et arrive à Ottignies à 17h24 ; le train P de 16h est quant à lui supprimé. Le train P du mercredi midi entre Namur et Gembloux disparaît également. Dans le sens inverse, les trois trains P sont maintenus moyennant quelques adaptations horaires. Celui du matin part d'Ottignies à 7h24 (au lieu de 7h22) et arrive à Namur à 8h02 (au lieu de 8h06). Les deux trains du soir, quant à eux, quittent la gare d'Ottignies à 16h32 et 17h32 (au lieu de 16h18 et 17h18), soit 14' plus tard qu'auparavant ; tous deux stationnent pendant 26' en gare de Gembloux.

1.3.3 Cadences les weekends et jours fériés

L'offre de weekend sur la L161 (Namur-Bruxelles) reste quasiment inchangée suite à l'application du nouveau Plan de Transport.

Deux IC/heure/sens circulent sur l'entièreté de la ligne, cadencés à la demi-heure. Leurs horaires sont légèrement adaptés par rapport au plan de transport précédent et leurs temps de parcours augmentent de 6 à 7' (ils sont ainsi identiques à ceux de la semaine).

Sur le tronçon Bruxelles – Ottignies, un train L relie en outre Bruxelles Midi à Ottignies à fréquence horaire, en remplacement du train L Bruxelles – LLN qui circulait auparavant.

Entre Ottignies et Namur, un train L circule toutes les deux heures sur l'entièreté du tronçon ; il remplace les omnibus à cadence bihoraire « Ottignies – Gembloux » et « Gembloux – Namur » qui existaient auparavant, chacun sur une partie du tronçon. Ce train stationne à quai pendant 12 à 13' en gare de Gembloux afin de laisser passer l'IC-16 avec lequel il permet une correspondance. Tout

⁵¹ Il s'agira de la relation S81 Ottignies – Bruxelles-Schuman – Schaerbeek.

⁵² Départ de Namur à 6h20 et 7h20 au lieu de 6h32 et 7h32 actuellement.

comme en semaine, les temps de parcours diminuent légèrement, tant entre Ottignies et Gembloux, qu'entre Gembloux et Namur.

L161 : Modifications le we	Impacts/Remarques
Trains IC	
+ 6 à 7' de temps de parcours	
Trains L	
Limitation du train L- C à Ottignies	Rupture de charge de/vers LLN
Fusion des deux trains L Ottignies-Gembloux et Gembloux-Namur en un train L unique entre Ottignies et Namur	12 à 13' d'arrêt à Gembloux pour assurer les correspondances avec l'IC-16 (Bruxelles-Namur-Luxembourg)
- 2 à 3' de temps de parcours sur chaque sous-tronçon	Horaires décalés de 44'en gare d'Ottignies

1.4 L162 NAMUR – ARLON - LUXEMBOURG

1.4.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Pour rappel, d'importants travaux de modernisation sont en cours sur cette partie de l'Axe 3. Ces travaux imposent l'exploitation à voie unique de certains sous-tronçons de la ligne⁵³, et sont par conséquent très contraignants pour la confection des horaires.

Pour le Plan de Transport 12/2014, la principale contrainte porte sur le sous-tronçon « Courrière – Ciney ». Il s'agit d'une section de 14 km à voie unique qui empêche le croisement des trains pendant environ 15 minutes. Or, l'IC 16 Luxembourg – Bruxelles emprunte ce sous-tronçon au moment où l'omnibus Namur-Ciney devrait également s'y engager. En raison de cette contrainte, **le train L de/vers Namur ne circule plus jusqu'à Ciney**, et ce pendant au minimum un an. Dans la version initiale du Plan de Transport 2014, il était prévu de limiter cet omnibus à Sart-Bernard⁵⁴. Cependant, les travaux d'infrastructure ayant pris du retard sur ce tronçon, les trains L ont pu, dans un premier temps aller jusqu'à Assesse⁵⁵. Sur la section de ligne restante, des bus de remplacement sont dès lors mis en place pour desservir Florée, Natoye et Ciney (dans un premiers temps ; Assesse et Courrière s'ajouteront dans un deuxième temps). Sans surprise, leur temps de parcours est bien moins attractif que celui du train : il faut désormais 26' pour aller d'Assesse à Ciney, alors que l'omnibus reliait ces deux arrêts en 11'⁵⁶. En outre, lors des séances de présentations du Plan de Transport 12/2014, la SNCB avait annoncé la **fermeture du point d'arrêt non gardé de Florée**. Lorsque la desserte

⁵³ Jusqu'à 3 sous-tronçons peuvent être mis à voie unique simultanément.

⁵⁴ En pratique, les trains iraient jusqu'à Courrière pour y effectuer leurs manœuvres de retournement, mais ne pourraient pas arriver jusqu'au quai et ne pourraient dès lors pas embarquer de passager.

⁵⁵ Source : présentation du Plan de Transport à la Région wallonne – 20/02/2014

⁵⁶ Cela est notamment dû à la desserte du PANG de Florée, dont la localisation relativement excentrée impose au bus un détour.

ferroviaire sera rétablie sur ce sous-tronçon, il est donc très probable que les omnibus ne feront plus arrêt à Florée.

Sur la partie sud de la L162, le Plan de Transport 2014 a prolongé la relation omnibus Libramont – Arlon jusque Luxembourg, ce qui est potentiellement intéressant pour les usagers des points d'arrêts intermédiaires de **Neufchâteau, Habay, Viville et Stockem** désirant rejoindre Luxembourg. Cependant, les Desiros bicourants (expressément commandés pour effectuer ces liaisons transfrontalières) n'étant pas encore homologués (pour des raisons financières) pour circuler sur le réseau luxembourgeois (bien que la livraison ait débuté en janvier 2012 !), ces liaisons devront toujours s'effectuer avec une rupture de charge à Arlon. Il est regrettable que ces formalités administratives n'aient pas été entreprises suffisamment tôt pour permettre une optimisation des rotations de matériel dans le nouveau Plan de Transport. En outre, pour les usagers de ces PANGs, **l'offre est désormais réduite de minimum 15%**. En effet, les trains locaux qui circulaient auparavant sur ce tronçon de la ligne n'étaient pas parfaitement cadencés, mais ils avaient une fréquence supérieure à un train toutes les deux heures ; on comptait effectivement 14 trains omnibus vers Arlon et 12 trains omnibus vers Libramont par jour/sens. Le Plan de transport 2014 a instauré une véritable cadence sur cette relation avec des trains L à horaires fixes, espacés entre eux de deux heures (soit 8 trains/jour/sens), mais renforcés aux heures de pointe par 3 trains P/sens. Au total, si l'offre gagne en lisibilité, le nombre de liaisons offertes diminue fortement.

Pour le reste, les modifications par rapport à la situation actuelle consistent essentiellement en des adaptations horaires. En particulier, on notera que **la tendance à l'allongement des temps de parcours**, observée depuis quelques années, **se poursuit inmanquablement**.

Notons encore que le L-10 reliant Ciney à Libramont aura un temps de battement de 1h40 à Libramont entre deux trajets, tandis que le L-12 reliant Libramont à Arlon y stationnera pendant près de 2h. Cela illustre la difficulté d'optimiser les dessertes lorsque l'exploitation est à fréquence bi-horaire.

L162 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains IC	
+2' de temps de parcours entre Namur et Arlon -3' de temps d'attente en gare d'Arlon +2' de temps de parcours entre Arlon et Luxembourg => +1' de temps de parcours entre Namur et Luxembourg	Namur-Luxembourg : 2h Namur-Arlon : 1h38
Trains L	
Tronçon Assesse-Ciney non desservi par les trains L À terme, suppression probable du PANG de Florée	Bus de remplacement jusqu'en décembre 2015 (au minimum)

-6' de tps de parcours entre Ciney et Libramont	Gain de temps dû à l'utilisation de matériel Desiro
Prolongation de la relation L Libramont-Arlon jusque Luxembourg	Mais dans l'attente de l'homologation des Desiro pour le réseau des CFL, maintien de la rupture de charge en gare d'Arlon (6' de correspondance)

1.4.2 Trains « P »

Pour rappel, **3 trains internationaux/jour/sens** circulent sur la ligne 162 en supplément des trains IC cadencés. Ils ont désormais, sur la L162, un temps de parcours légèrement supérieur, à savoir 1h52 à 1h54 entre Namur et Luxembourg, au lieu de 1h47 à 1h51 auparavant. Ils font arrêts à Libramont et Arlon (mais plus aucun ne dessert Jemelle)⁵⁷.

Plusieurs **trains « P rapides »** déjà mentionnés plus haut empruntent également la ligne 162, mais ils **sont moins nombreux que dans le Plan de Transport précédent**. À l'heure de pointe de matin, on trouve deux trains vers Bruxelles-Midi, dont un au départ de Jemelle et un au départ d'Arlon. Le train P7624 « semi-direct »⁵⁸ à destination de Namur qui partait de Jemelle à 5h50 est quant à lui supprimé. Notons que le train P qui part d'Arlon le matin (à 5h56, au lieu de 5h53) ne dessert plus les gares de Aye et Haversin, comme il le faisait jusqu'alors. À l'heure de pointe du soir, circulaient auparavant quatre trains « P rapides » en provenance de Bruxelles-Midi. Le premier, à destination de Libramont, prend désormais son départ de Namur⁵⁹ ; le second, à destination d'Arlon, est maintenu mais son heure de départ a été décalée de 28 minutes ; le troisième a été scindé en un train P Bruxelles-Midi – Namur (8602) et un train P Namur – Jemelle (8603) ; puisque le même matériel effectue ces deux relations, un trajet direct est encore possible mais nécessite une attente de 22' à Namur ; le dernier (P 8605 Bruxelles-Midi – Jemelle) a quant à lui été supprimé. Au total, par rapport à la situation précédente, **l'offre de pointe diminue sur la ligne 162**, puisque un train « P rapide » est supprimé dans chaque sens sur le tronçon Namur - Jemelle ; en outre, les usagers de Ciney, Marloie, Jemelle et Libramont ont désormais **moins de liaisons directes vers Bruxelles**.

Par ailleurs, différents **trains « P lents »** circulent sur plusieurs tronçons de cette ligne. Auparavant, il en existait peu : un train Jemelle – Arlon tôt le matin, un train Arlon – Marbehan à l'heure de sortie des écoles, et un train Ciney – Jemelle à 17h32. **Le Plan de Transport 12/2014 étoffe cette offre locale de pointe en veillant à l'intégrer au mieux dans la trame horaire**. Si l'on considère l'ensemble de la ligne 162, on passe ainsi de 3 à 15 trains « P lents » circulant aux heures de pointe matinale et vespérale.

⁵⁷ Voir 4.2.2 ci-dessus.

⁵⁸ Il effectue 8 arrêts intermédiaires (Marloie, Aye, Haversin, Ciney, Natoye, Courrière et Naninne)

⁵⁹ Pour les usagers partant de Bruxelles, une correspondance est possible avec l'IC 2415 en gare de Namur (7')

- Entre Namur et Assesse, quatre trains P sont ajoutés à raison de 1 train/sens le matin⁶⁰ et 1 train/sens le soir⁶¹. Ils sont, selon les cas, espacés de 21 à 34' par rapport au train L-16.
- Entre Ciney et Libramont, on compte également 4 trains P lents : à destination de Libramont, un train circule le matin et un autre le soir ; dans le sens inverse, un train relie Jemelle à Ciney le matin et un autre relie Libramont à Ciney le soir. A l'exception de ce dernier (dont l'horaire a plus vraisemblablement été choisi pour correspondre à l'heure de sortie des écoles), ces trains P sont cadencés à l'heure par rapport au train L-10 circulant à fréquence bihoraire entre Ciney et Libramont. Sur ce tronçon, la fréquence est ainsi portée à un train/heure entre 6h et 8h ainsi qu'entre 16h et 17-18h. En juin 2015, le premier parcours entre Jemelle et Libramont a été mis à charge sous la forme d'un train P omnibus (départ 4h46 - arrivée 5h12).
- Enfin, sur la partie sud de la ligne, six trains P, cadencés à l'heure par rapport au L-12, sont ajoutés. Entre Libramont et Arlon, il en circule deux le matin et un le soir. Dans le sens inverse, deux trains P partent de Arlon vers Libramont, dont un le matin (départ à 7h59 – arrivée à 8h37) et deux le soir (15h59 et 18h01). Ces trains permettent de porter la fréquence à un train/heure sur ce tronçon pendant les heures de pointe. On peut néanmoins regretter que les horaires choisis s'accordent parfois mal avec les horaires des écoles ; ceci est particulièrement problématique sur la partie sud de la ligne.

Par contre, **tous les trains P omnibus qui circulaient uniquement le mercredi midi sont supprimés** (cela concerne les tronçons suivants : Libramont – Arlon, Namur – Ciney, Libramont – Jemelle et Arlon – Jemelle).

1.4.3 Cadences les weekends et jours fériés

Sur cette ligne, l'offre de weekend a peu évolué suite à l'application du Plan de Transport 2014. Les heures de départ de l'IC sont décalées d'une dizaine de minutes (vers Namur-Bruxelles, les trains partent selon les gares 9 à 11' plus tôt qu'avant, tandis que vers Arlon-Luxembourg, ils partent 8 à 12' plus tard qu'auparavant), mais le temps de parcours global est stable.

La relation omnibus qui circulait à fréquence bihoraire entre Ciney et Arlon est remplacée par deux relations en terminus à Libramont (L-10 Ciney – Libramont et L-12 Libramont – Arlon), tel que c'est le cas en semaine. Notons que la relation L bihoraire entre Libramont et Arlon avait initialement été prolongée jusqu'à Luxembourg. La version définitive du plan n'a finalement pas mis en œuvre cette amélioration, faute de potentiel suffisant.

Précisons également qu'en raison de cette réorganisation des relations et de la modification des horaires, les départs des trains L de Libramont vers Arlon se font désormais toutes les heures impaires au lieu des heures paires. Dans le sens inverse, les trains L partent désormais 52' plus tard de la gare d'Arlon.

⁶⁰ Départ de Namur à 7h07 – arrivée à Courrière à 7h25 ; départ de Courrière à 7h35 – arrivée à Namur à 7h53

⁶¹ Départ de Namur à 16h07 – arrivée à Courrière à 16h25 ; départ de Courrière à 16h35 – arrivée à Namur à 16h53

L162 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Heures de départ en gares décalés de 8 à 12'		
Trains L		
Remplacement du train L Ciney – Arlon par un train L Ciney – Libramont et un train L Libramont – Arlon		
- 4' de temps de parcours entre Ciney et Libramont		
Prolongation du train L Libramont – Arlon jusqu'au Luxembourg		Cette adaptation n'a pas été retenue dans la version définitive du Plan

1.5 Conclusions

Sur l'Axe 3, les 4 trains internationaux (2 trains/sens Bruxelles-Midi ⇔ Bâle) sont pour l'instant conservés mais ils sont dorénavant intégrés dans la trame horaire des trains cadencés ; ils ont dès lors la même politique d'arrêt que les IC classiques. Ce changement a pour conséquence, d'une part, de diminuer le nombre de trains puisqu'ils ne sont plus en supplément de l'offre de base et, d'autre part, d'allonger le temps de parcours de 10 à 37 minutes. En 2016, il sera plus rapide depuis Bruxelles de passer par Lille et Paris pour rejoindre Strasbourg⁶² que de passer par le Luxembourg. La SNCB Europe a dès lors prévenu qu'elle supprimerait nos relations internationales directes.

La Cellule Ferroviaire conseille dès lors de:

- Revoir la politique d'arrêt des trains internationaux afin de limiter les arrêts aux gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg et Namur ;
- Convaincre les CFL de venir jusqu'à Bruxelles-Midi avec une offre supplémentaire de minimum 4 trains/jour en récupérant les sillons abandonnés par la SNCB;
- Idéalement, ces trains devraient offrir des nouveaux services afin de concurrencer le TGV Est, à savoir par exemple une voiture disposant d'une salle de réunion avec écran de projection, un service restaurant, le wifi,... permettant de travailler dans le train entre Bruxelles et Strasbourg ;
- Dès la suppression de nos trains internationaux, s'assurer d'une organisation optimale des correspondances en gare de Luxembourg avec les trains vers Strasbourg et vers Bâle (correspondance de 10 min et de préférence quai à quai)⁶³ ;

⁶² Finalisation de la ligne à Grande Vitesse (LGV) Est et mise en service annoncée de TGV Bruxelles – Lille – Paris – Strasbourg

⁶³ La gare de Luxembourg rencontre actuellement des problèmes de capacité

- La Wallonie devrait également convaincre la SNCB d'acheter du matériel roulant pouvant s'incurver dans les courbes afin d'augmenter sa vitesse commerciale (ce matériel pourrait également être utilisé sur la dorsale wallonne).

L'offre IC entre **Namur et Bruxelles** est moins rapide mais plus fréquente, grâce à l'ajout d'une 3^{ème} relation IC/h. Cette dernière n'emprunte pas la jonction Nord-Midi. Elle offre ainsi de nouvelles possibilités de desserte vers Bruxelles et une meilleure robustesse. Sur cette ligne, le rôle d'Ottignies (et dans une moindre mesure de Namur) comme nœud de correspondance s'est accru suite au remplacement de plusieurs trains directs de/vers Wavre, Louvain-la-Neuve, Charleroi-Sud et Huy par des liaisons avec correspondances. Cette stratégie de rabattement des trains locaux vers les gares IC a tout son sens mais pose problème en termes de capacité d'accueil en gare de ces trains en terminus.

L'offre « RER » (ou suburbaine de Bruxelles) a diminué dans la plupart des gares et points d'arrêts de la ligne 161.

L'offre IC entre **Namur et Luxembourg** est maintenue mais les temps de parcours augmentent légèrement. En revanche, en raison des travaux entre Namur et Ciney, une section de 14 km est mise à voie unique empêchant le croisement entre l'IC et l'omnibus Namur-Ciney. La relation omnibus est dès lors limitée à Assesse et des bus de remplacement sont mis en place pour desservir Florée, Natoye et Ciney. Les trains de pointe rapides sont moins nombreux qu'auparavant, tandis que le nombre de trains P omnibus a augmenté. Ces trains ponctuels viennent combler les faiblesses de l'offre cadencée en termes de desserte locale. Cependant, leurs horaires ne sont pas toujours adaptés aux heures d'ouverture des écoles.

La Cellule Ferroviaire plaide pour qu'une attention particulière soit accordée à l'axe ferroviaire structurant que constitue l'Axe 3 (Bruxelles-Luxembourg) lors de la conception du schéma de circulation des trains, nationaux et internationaux. Au même titre que la dorsale wallonne, cet axe doit être conçu comme la base d'un cadencement en réseau en Wallonie, avec une optimisation des correspondances dans chacune des gares principales.

2 DORSALE WALLONNE

La dorsale wallonne relie Tournai à Liège, mais elle est également la porte d'accès aux réseaux ferroviaires voisins via Lille d'une part et Aachen d'autre part. Elle constitue dès lors un axe stratégique et structurant pour la mobilité en Wallonie.

La principale modification du Plan de Transport 12/2014 sur cet axe est la **suppression du train IC qui parcourt l'intégralité de la dorsale wallonne en semaine**. En effet, du lundi au vendredi, deux IC circulent désormais sur cet axe :

- Un IC Lille/Tournai – Namur (= IC-19)
- Un IC Mons – Liège-Palais (= IC-25)

Ces deux trains se superposent ainsi sur le tronçon Namur – Mons, où la volonté a été de les cadencer à la demi-heure. On constate en effet un intervalle de 29'/31' entre ces deux IC en gare de Namur. Cependant, la politique d'arrêts de ces deux trains n'étant pas la même, l'IC-25 met 1h12' pour parcourir le tronçon Namur – Mons, alors que l'IC-19 ne met que 1h04'. Ainsi, l'IC-25 « sort progressivement de sa cadence », de sorte que l'intervalle entre ces deux IC est de 20'/40' tant en gare de La Louvière-Sud qu'en gare de Mons.

En termes de politique d'arrêt sur le tronçon Namur – Mons, on distingue en effet un IC « rapide » (IC-19 Lille/Namur, remplaçant l'ancien IC-D Lille – Herstal) et un IC plus « lent » (IC-25 Mons/Liège) reprenant la politique d'arrêt de l'ancien train IR Tournai/Jambes. On peut dès lors s'interroger sur la pertinence de supprimer l'appellation « IR » alors que dans les faits, certains IC continuent à effectuer plus d'arrêts intermédiaires que d'autres...

Relation	O/D	Arrêts intermédiaires (sur le tronçon commun Mons – Namur)
IC-19	Lille - Namur	Saint-Ghislain, Mons, <u>La Louvière-Sud</u> , Charleroi-Sud, Tamines
IC-25	Mons - Liège-Palais	<u>La Louvière-Sud</u> , Marchienne-au-Pont, Charleroi-Sud, Châtelet, Tamines, <u>Auvelais</u> , <u>Jemeppe-sur-Sambre</u> , Namur, Andenne, Huy, Flémalle-Haute, Liège-Guillemins

La faible fréquentation et les problèmes structurels de régularité expliquent pourquoi la SNCB a décidé de scinder la dorsale wallonne. Certes, le nombre de voyageurs empruntant la dorsale wallonne de Tournai à Liège était sans doute assez faible... mais cela s'explique principalement par la durée du trajet qui était, en décembre 2012, de 2h13 pour une distance de 185 km (avec 6 arrêts intermédiaires), soit une vitesse commerciale moyenne de 82 km/h (alors que la vitesse de référence varie de 120 km/h à 160 km/h selon les tronçons)⁶⁴ ! Le taux de ponctualité était également médiocre sur cet axe. En 2012, 99% des trains étaient à l'heure au départ de Tournai, alors que

⁶⁴ Pour information, il était déjà plus rapide d'aller de Liège à Tournai en passant par Bruxelles. En effet, en empruntant l'IC-A jusque Bruxelles-Midi, puis l'IC-H jusque Tournai, le temps de parcours total était de 2h05.

seulement 80% arrivaient à l'heure à Liège. Dans le sens inverse, 94% des trains partaient à l'heure de Liège-Guillemins, mais seulement 81% arrivaient à l'heure à Tournai.

D'un point de vue stratégique, cette « scission » d'un axe ferroviaire reliant entre eux plusieurs pôles wallons majeurs est regrettable. L'enjeu aurait dû être d'augmenter la vitesse commerciale et la robustesse sur l'axe par des travaux d'infrastructure appropriés. L'application du principe des nœuds de correspondance sur la dorsale wallonne en vue de réduire les temps de parcours fait d'ailleurs partie des projets prioritaires retenus par la Gouvernement wallon dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissements 2013-2025.

Suite à l'application du nouveau Plan de Transport, **il faut désormais compter 2h57 pour aller de Liège à Tournai via la dorsale wallonne (IC-25 + IC-19), soit un allongement du temps de parcours de 44' par rapport à la situation 12/2012.** La SNCB recommande ainsi à ses usagers d'effectuer le trajet Liège-Tournai **en passant par Bruxelles (IC-01 + IC-06), pour un temps de parcours de 2h15...** Au lieu de chercher de meilleures solutions d'exploitation sur la dorsale wallonne, la SNCB préfère donc envoyer davantage de voyageurs vers la capitale alors que le réseau y est déjà quasiment à saturation, et les problèmes de régularité tout aussi récurrents.

Concernant les liaisons internationales, la partie ouest de la dorsale est directement reliée à Lille tous les jours de semaine via l'IC-19, qui poursuit au-delà de Tournai vers la France. Cette relation étant désormais limitée à Namur, les usagers de Huy et Liège ont ainsi perdu leurs liaisons directes avec Lille via la dorsale wallonne. L'IC-25, quant à lui, est limité à Liège et il ne permet pas de correspondance directe et efficace de/vers Aachen en gare de Liège-Guillemins (cfr. analyse de la L37 ci-dessous). Par conséquent, **Liège n'est désormais plus reliée directement ni à Aachen, ni à Lille par les trains du service intérieur.** Selon la SNCB, le nombre de voyageurs qui effectuaient le trajet total entre Liège et Lille via la dorsale wallonne était très faible, soit moins de 20 voyageurs/jour, tandis que vers Aachen, on comptabilisait environ 300 voyageurs/jour⁶⁵.

En outre, du fait de la réorganisation des dessertes sur la dorsale wallonne, les **correspondances avec l'axe Bruxelles-Luxembourg ne sont désormais plus optimales.** En particulier, les connexions entre la ligne 162 Namur – Luxembourg et l'ouest de la dorsale les jours de semaine se font désormais au prix d'une attente de 27' en gare de Namur (contre 10' précédemment).

La situation est différente les **weekends et jours fériés, où un train IC parcourant l'ensemble de la dorsale wallonne est maintenu** moyennant quelques adaptations détaillées ci-dessous. Comme c'était déjà le cas auparavant, cette relation effectue un nombre important d'arrêts intermédiaires (24 sur l'ensemble du parcours), ce qui l'apparente davantage à une relation de type « IR ». Cette relation reliant désormais Mouscron à Liers, elle ne permet plus de liaison directe entre la dorsale wallonne et Lille. Une correspondance avec un IC Lille – Tournai est prévue en gare de Tournai.

⁶⁵ Source : présentation du Plan de Transport 2014 adapté en province de Liège, 25/06/2014.

Une autre évolution notable est l'**allongement quasi généralisé des temps de parcours** sur les différents tronçons composant la dorsale wallonne (excepté entre Namur et Charleroi où ils sont plutôt stables).

Chaque tronçon est analysé plus en détails ci-dessous.

2.1 **L125 Liège – Namur**

2.1.1 **Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)**

Offre trains IC

Cette ligne constitue un tronçon important de la dorsale wallonne. Selon le Plan de Transport 12/2014, elle est parcourue dans son entièreté par 2 trains IC et 1 train L/heure/sens. Comme expliqué ci-dessus, l'IC poursuivant sur la dorsale wallonne au-delà de Namur ne va plus jusqu'à Tournai et Lille, mais est limité à Mons.

Le cadencement des deux trains IC entre Liège et Namur est légèrement amélioré. En effet, dans le plan de transport précédent, l'intervalle de temps séparant les deux IC était de 19'/41' à Namur et de 12'/48' à Liège-Guillemins. Depuis le 14 décembre 2014, l'espacement des deux IC circulant sur la ligne 125 est de 35'/25' à Namur et de 27'/33' à Liège. On s'approche ainsi d'un cadencement à la demi-heure sans toutefois l'atteindre parfaitement. En gare de Namur, cela permet d'assurer une correspondance en 7' entre l'IC-25 de/vers Liège et l'IC-16 de/vers Bruxelles-Midi. Cela offre une deuxième relation par heure avec Bruxelles aux usagers d'Andenne et Huy⁶⁶ (moyennant toutefois une correspondance, tandis que l'IC-18 permet une relation directe).

Il faut en outre noter l'**allongement des temps de parcours sur cette ligne : de +5' à +9'**. La politique d'arrêt est en partie la cause de cette augmentation du temps de parcours puisque **les deux relations IC font désormais arrêt à Andenne et Flémalle-Haute**, alors que ces gares ne bénéficiaient auparavant que d'un IC/h/sens. En revanche, seul l'IC Bruxelles-Namur-Liège continue à desservir la gare de Statte.

Offre trains L

En ce qui concerne les **trains L**, la SNCB a remplacé les deux relations qui desservaient chacune une partie de la ligne (Tamines – Huy et Statte – Liège) par une relation omnibus continue sur l'entièreté de la L125. L'objectif est de rendre ainsi l'offre plus efficiente et plus lisible et de permettre davantage de liaisons. En effet, cette nouvelle relation offre des liaisons directes entre les PANGs situés de part et d'autres de Huy, et permet des correspondances symétriques avec l'IC-25 en gare de

⁶⁶ Pour ces usagers, cette liaison est en effet plus performante que de passer par Liège-Guillemins. Les usagers de Flémalle ont par contre intérêt à rejoindre Liège-Guillemins pour emprunter les IC circulant sur la LGV2.

Flémalle-Haute (conçue comme un nœud 00/30). Cela permet par ailleurs d'optimiser les roulements du matériel roulant⁶⁷ et du personnel (suppression des parcours à vide de/vers Statte et Huy et des longs stationnements à Statte). Néanmoins, entre Statte et Liège, le temps de parcours de l'omnibus est fortement allongé (+ 12 à 13') en raison d'un **stationnement de 11 à 12' en gare de Flémalle-Haute**. La volonté de la SNCB a été d'organiser les correspondances entre les trains omnibus et les trains « IC-25 Mons-Liège » en gare de Flémalle-Haute. Auparavant, les correspondances entre trains L et IC s'effectuaient à Huy, mais elles n'étaient pas symétriques⁶⁸, ce qui rendait certaines liaisons impossibles. Le nœud de correspondance créé à Flémalle-Haute autour de la minute 30 permet des correspondances entre les trains L et IC en 5 à 7' dans les deux sens, mais cela implique que l'omnibus entre en gare quelques minutes avant l'IC et reparte quelques minutes après lui. Le choix d'organiser les correspondances à Flémalle-Haute peut en outre se justifier dans l'hypothèse de la réouverture aux trafics voyageurs de la ligne 125A ; d'autres correspondances pourraient alors être organisées dans cette gare⁶⁹. Néanmoins, cette réorganisation de la desserte est préjudiciable aux usagers des gares et PANGs intermédiaires tels que : Engis, Haute-Flône, Amay et Ampsin⁷⁰.

Récapitulatif trains IC et L cadencés

L125 : Modifications	Impacts/Remarques
Trains IC	
1. IC Bruxelles – Namur – Liège : limitation à Liège-Palais (au lieu de Liers auparavant)	Politique d'arrêt inchangée : 4 arrêts intermédiaires (Andenne, Statte, Huy, Flémalle-Haute)
+5' de temps de parcours entre Namur et Liège-Guillemins	
2. IC circulant sur la DW : limitation à Mons et Liège-Palais (au lieu de Tournai/Lille et Herstal auparavant)	⇒ Rupture de charge de/vers Tournai-Lille et temps de parcours plus attractif via Bxl
+9' de temps de parcours entre Namur et Liège-Guillemins	
3 arrêts intermédiaires (Andenne, Huy, Flémalle-Hte) au lieu d'un seul auparavant (Huy)	⇒ 2 IC/heure/sens à Andenne et Flémalle-Hte ⇒ Pertinence de nommer « IC » deux trains aux politiques d'arrêt différentes ? Quelle lisibilité pour l'utilisateur ?
Trains L	

⁶⁷ Le matériel est réutilisé en 13' à Liège, et les trains retournent au dépôt de Ronet après leur aller-retour pour la vidange et l'entretien.

⁶⁸ Les correspondances fonctionnaient de l'omnibus sur l'IC-M en direction de Liège, mais sur l'IC-D en direction de Namur

⁶⁹ Une Cellule « RER » a été constituée au sein de la SNCB afin d'étudier et de promouvoir la mise en œuvre de réseaux ferroviaires suburbains autour de Bruxelles, Liège, Charleroi, Gand et Anvers.

⁷⁰ Les temps de parcours vers Liège seront stables à condition de changer de train à Flémalle pour emprunter l'IC ; vers Namur en revanche, les temps de parcours s'allongeront de près de 40% puisque la correspondance avec l'IC en gare de Huy ne sera plus possible.

Remplacement des trains L Tamines-Huy et Statte-Liège par un train L Namur – Liège-G	⇒ Possibilité de liaisons directes entre tous les PANGs de la L125
+1' de temps de parcours entre Namur et Huy ; +12 à 13' entre Statte et Liège	

2.1.2 Trains P

Sur la L125, **les deux trains « P rapides »/sens reliant directement Huy et Bruxelles (via Namur) ont été supprimés** en décembre 2014. Ce type de liaisons directes particulières est en effet contraire aux principes d'homogénéisation des dessertes que s'est fixé la SNCB pour son nouveau Plan de Transport. En revanche, les quatre trains « P lents » qui circulaient sur la ligne 125 sont maintenus et **quatre trains « P lents » supplémentaire sont ajoutés** (2 entre Namur et Huy, 2 entre Statte et Liège). Contrairement à la relation omnibus cadencée, la SNCB a choisit de maintenir des trains P différents de part et d'autre de Huy. L'objectif est en effet de desservir Namur d'une part et Liège d'autre part aux heures de pointe, ce qui aurait été inconciliable avec des trains parcourant l'entièreté de la ligne. Les trains circulant sur le tronçon est de la L125 ont leur terminus à Statte, dont les infrastructures permettent aisément le stationnement des trains en début et fin de parcours (6 voies à quai) ; cependant, les trains circulant sur la partie ouest de la L125 sont prolongés jusque Huy afin de desservir cette gare à la position plus centrale. Les trains P omnibus se répartissent comme suit :

- Entre Huy et Namur, les deux trains P omnibus du matin sont maintenus et deux trains similaires sont ajoutés dans le sens inverse à l'heure de pointe du soir. Tous sont quasiment cadencés à la demi-heure par rapport au train L-01 (intervalle de 25'/35'), et ils ont un temps de parcours similaire à ce train cadencé⁷¹.
- Entre Statte et Liège, le Plan de Transport 2014 prévoit au total 4 trains « P lents », contre 2 actuellement ; un train est ainsi ajouté par sens. Le train du matin vers Statte et celui du soir vers Liège sont maintenus. Les horaires sont cependant légèrement modifiés. Le train du soir est couplé avec le train P Namur – Huy : après avoir desservi Statte, il fait un arrêt de 10' à Huy (permettant ainsi une correspondance avec l'IC-18 vers Liège-Palais), puis il poursuit vers Liège. Deux trains sont en outre ajoutés de sorte qu'il y a désormais un train P/sens à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir. Les quatre trains sont quasiment cadencés à la demi-heure par rapport au L-01. Tout comme le train cadencé, ces trains P sont limités à Liège-Guillemins (contre Liège-palais auparavant).

⁷¹ Remarque : à Namur, ils permettent une correspondance avec l'IC-25 de/vers Mons (moyennant un temps d'attente de 14' depuis Mons, ou 17' en direction de Mons). Les correspondances de/vers Bruxelles peuvent se faire avec l'IC-16, mais cela nécessite une attente de 18' à 21'.

2.1.3 Cadences les weekends et jours fériés

Par rapport à la situation précédente, l'offre sur cette ligne reste inchangée, à savoir : un IC/heure/sens et un L/2 heures/sens.

L'IC-25, qui parcourt la dorsale wallonne (alors qu'en semaine, il est limité à Mons) a pour destination Mouscron au lieu de Lille actuellement.

Notons encore que les horaires de l'IC-25 ainsi que ceux du train L-01 sont différents de ceux qui sont d'application en semaine, ce qui est assez peu lisible pour l'usager. Enfin, les temps de parcours augmentent de 2 à 3'.

L125 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Parcours modifié : Mouscron – Liers au lieu de Lille – Liège-Palais auparavant + 2' de temps de parcours		⇒ Rupture de charge vers Lille Horaire différent de l'horaire de semaine
Trains L		
+ 3' de temps de parcours		Horaire différent de l'horaire de semaine

2.2 L130 Namur – Charleroi

2.2.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Suite à l'application du Plan de Transport 12/2014, 2 trains IC et 1 train L /heure/sens empruntent cette ligne. **Les origines et destination de ces trains sont toutes modifiées** (cfr. tableau récapitulatif des modifications ci-dessous).

En termes de politique d'arrêt, on distingue un IC « rapide » (IC-19 Lille-Namur) n'effectuant qu'un arrêt intermédiaire à Tamines et un IC plus « lent » (IC-25 Mons-Liège) reprenant la politique d'arrêt de l'ancien train IR Tournai/Jambes, et effectuant donc des arrêts supplémentaires à Jemeppe-sur-Sambre, Auvélais et Châtelet. On comprend que la SNCB n'ait pas souhaité réduire l'offre dans les gares qui bénéficiaient jusqu'alors d'une desserte IR à cadence horaire. Mais on peut dès lors s'interroger sur la pertinence de supprimer l'appellation « IR » alors que dans les faits, certains IC continuent à effectuer plus d'arrêts intermédiaires que d'autres... D'autant que, comme mentionné précédemment, cette **politique d'arrêt non uniforme entraîne un « décadencement »** de ces deux trains au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Namur (où ils sont quasiment cadencés à la demi-heure) puisque l'IC-25 Mons-Liège est 6' plus lent que l'IC-19 Lille-Namur.

En ce qui concerne le train omnibus cadencé, on remarque qu'il effectue 13 arrêts intermédiaires alors qu'il existe 14 points d'arrêts sur la ligne. La différence s'explique par le fait que le **PANG de Ham-sur-Sambre n'est plus desservi que par des trains P**. Déjà dans le plan de transport précédent,

ce PANG était desservi, de manière très irrégulière, par 6 trains/jour/sens, uniquement en semaine. Lors de la conception du Plan de Transport 12/2014, la SNCB avait envisagé de supprimer définitivement cet arrêt⁷². Cependant, une desserte minimale aux heures de pointe a finalement été maintenue.

Enfin, sur cette ligne, les temps de parcours s'améliorent très légèrement (-1'). Or, **on aurait espérer à cette échéance une mise à fruit des travaux d'augmentation de vitesse** qui sont menés sur cette ligne depuis 2008 (sans compter la récupération des minutes de « tampons-travaux » ajoutées depuis lors).

L130 : Modifications		Impacts/Remarques
Trains IC		
Limitation de l'IC de/vers Lille et Tournai à Namur (au lieu de Herstal auparavant)	⇒ Rupture de charge de/vers Liège	
-1' de temps de parcours entre Namur et Charleroi		
Remplacement du train IR Tournai – Jambes par un IC Mons – Liège-G effectuant sur la L130 les mêmes arrêts intermédiaires	⇒ Pertinence de nommer « IC » deux trains aux politiques d'arrêt différentes ? Quelle lisibilité pour l'utilisateur ?	
-1' de temps de parcours		
Trains L		
Remplacement des trains L Ottignies – Tamines et Tamines – Huy par un train L Ottignies – Charleroi-Sud – Namur – Jambes	⇒ Desserte du PANG de Ham-sur-Sambre par des trains P uniquement	
13 arrêts intermédiaires alors qu'il existe sur ce tronçon 14 gares et PANGs		
-1' de temps de parcours par rapport au temps théorique actuel		

2.2.2 Trains P

Certains trains « **P rapides** » reliant Bruxelles à Charleroi étaient jusqu'à présent prolongés sur une partie de la ligne 130. Le Plan de Transport 12/2014 supprime 60% de ces parcours.

D'une part, quatre trains vers Schaerbeek partaient de **Châtelet** le matin, et quatre trains en provenance de Schaerbeek allaient jusque Châtelet le soir. Les usagers de cette gare bénéficiaient ainsi de huit liaisons directes par jour avec le Jonction Nord-Midi. Depuis décembre 2014, seuls deux trains P sont maintenus le matin au départ de Châtelet en direction de Bruxelles (le soir, deux trains P rapides sont maintenus mais ont leur terminus à Charleroi-Sud). D'autre part, trois trains vers

⁷² D'après la SNCB Mobilty, cette suppression résultait d'une demande d'Infrabel qui juge ce PANG superflu puisque trop proche de Jemeppe-sur-Sambre.

Schaerbeek partaient de **Jemeppe-sur-Sambre** à l'heure de pointe matinale et trois trains en provenance de Schaerbeek avaient leur terminus à Jemeppe-sur-Sambre à l'heure de pointe vespérale. Dans le Plan de Transport 12/2014, seuls deux trains par sens sont maintenus entre Jemeppe-sur-Sambre et Schaerbeek. Par rapport aux anciens trains P, ceux-ci partent plus tôt le matin et rentrent plus tard le soir. Les usagers de Châtelet et Jemeppe-sur-Sambre ont donc désormais moins de liaisons directes vers Bruxelles aux heures de pointe.

En ce qui concerne les trains « **P lents** », l'offre reste assez stable suite à l'application du nouveau Plan de Transport. On compte trois trains/sens et tous circulent désormais sur l'entièreté de la ligne. Au départ de Namur, il y en a un le matin et deux le soir (tel qu'auparavant) ; ces deux derniers sont parfaitement cadencés à la demi-heure par rapport au train L-14. Dans l'autre sens, au départ de Charleroi, il y en a deux le matin et un le soir (alors qu'avant, l'un des deux trains du matin partait de Taminés). Par rapport au L-14, le cadencement n'est pas parfait, mais l'espacement est tout de même proche de la demi-heure. Le train P qui reliait Taminés à Charleroi-Sud (départ à 7h53) est quant à lui supprimé. Notons que dans le sens Namur – Charleroi, le temps de parcours de ces « P lents » est 12' plus long que celui du train cadencé L-14, et ce en raison d'un stationnement d'une dizaine de minutes en gare de Taminés pour permettre le dépassement de l'IC-19 en direction de Tournai/Lille. Ces six trains P font arrêt dans le PANG de Ham-sur-Sambre, qui n'est pas desservi par les services cadencés.

2.2.3 Cadences les weekends et jours fériés

Par rapport à la situation précédente, l'offre sur cette ligne reste inchangée, à savoir : un train IC/heure/sens + un train L/2 heures/sens. L'IC-25, qui parcourt la dorsale wallonne (alors qu'en semaine, il est limité à Mons) a pour destination Mouscron au lieu de Lille actuellement. Son temps de parcours est réduit de 3' par rapport à la situation actuelle.

L130 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Parcours modifié : Mouscron – Liers au lieu de Lille – Liège-Palais auparavant - 3' de temps de parcours		⇒ Rupture de charge vers Lille Horaires correspondent à ceux de l'IC-19 en semaine
Trains L		
+ 3' de temps de parcours		

2.3 L112 et L118 Charleroi – Mons

2.3.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Depuis le 14 décembre 2014, 2 trains IC circulent entre Charleroi et Mons. Le train L qui reliait jusqu'alors ces deux villes est quant à lui scindé en un train L sur le tronçon Charleroi – La Louvière-

Sud et un autre train L sur le tronçon La Louvière-Sud – Mons⁷³. Selon la SNCB, la plupart des voyageurs qui empruntaient ces trains L avaient pour destination soit Charleroi, soit Mons ; ceux qui descendaient à La Louvière-Sud effectuaient majoritairement une correspondance avec le train rapide vers Bruxelles. Les flux de voyageurs de part et d'autre de La Louvière étant faibles, le choix a été fait de scinder la relation omnibus afin d'optimiser les correspondances avec la relation IC de/vers Bruxelles en gare de La Louvière-Sud⁷⁴.

En termes de politique d'arrêt, on distingue un IC « rapide » (Lille/Namur) n'effectuant qu'un arrêt intermédiaire à La Louvière-Sud et un IC plus « lent » (Mons/Liège) faisant un arrêt supplémentaire à Marchienne-au-Pont, tel que l'ancien IR Tournai/Jambes. On peut dès lors s'interroger sur la pertinence de supprimer l'appellation « IR » alors que dans les faits, certains IC continuent à effectuer plus d'arrêts intermédiaires que d'autres... En raison de cette politique d'arrêt non uniforme, on constate que **sur ce tronçon, ces deux IC ne sont pas cadencés à la demi-heure** ; l'intervalle de temps entre les deux s'approche plutôt de 20'/40'.

Sur ce tronçon, les temps de parcours s'allongent de 1 à 2', principalement sur la L112 entre Charleroi et La Louvière.

L112-L118 : Modifications		Impacts/Remarques
Trains IC		
Limitation de l'IC de/vers Lille et Tournai à Namur (au lieu de Herstal auparavant)		⇒ Rupture de charge de/vers Liège
+1' de temps de parcours		+2' entre Charleroi et La Louvière ; -1' entre La Louvière et Mons
Remplacement du train IR Tournai – Jambes par un IC Mons – Liège-G effectuant les mêmes arrêts intermédiaires		⇒ Pertinence de nommer « IC » deux trains aux politiques d'arrêt différentes ? Quelle lisibilité pour l'utilisateur ?
+2' de temps de parcours		+2' entre Charleroi et La Louvière
Trains L		
Remplacement du train L Charleroi – Mons par : - un L Charleroi – La Louvière(–Luttre) ; - un L La Louvière – Mons (–Quévy)		+1' de temps de parcours Temps de parcours stable mais pas de correspondance en gare de La Louvière

⁷³ Pour les usagers qui souhaiteraient effectuer une correspondance entre ces deux omnibus, on notera qu'en gare de La Louvière-Sud, la correspondance est possible moyennant une attente de 25'.

⁷⁴ Le maintien d'une relation continue aurait nécessité un stationnement de 10' à La Louvière-Sud pour assurer les correspondances sur l'IC-11 et aurait dès lors bloqué 2 voies (sur quatre).

2.3.2 Trains P

Seuls quelques trains « P lents » parcourent cette ligne. Le Plan de Transport 12/2014 apporte quelques améliorations mais l'offre de pointe reste faible.

Sur le tronçon Charleroi – La Louvière, à l'heure de pointe matinale, un train « P lent » relie Charleroi-Sud à La Louvière-Sud (il existait déjà auparavant, mais son heure de départ est avancée de 3' et il ne va plus jusqu'à La Louvière-Centre). Dans le sens inverse, un train « P lent » est ajouté entre La Louvière-Sud et Charleroi-Sud. Tous deux ont un temps de parcours équivalent à celui du train L-06, mais ils ne sont pas espacés de 30' par rapport à celui-ci (l'intervalle sera plutôt de 20'/40').

Sur la L118 La Louvière – Mons, un « P lent » circule le matin en direction de Mons ; il provient de Manage et ne dessert dès lors pas La Louvière-Sud (ce train existait déjà; son heure de départ est avancée de 8' => 6h56 à La Louvière-Centre). Environ une demi-heure plus tard, un second train « P lent » à vocation scolaire est ajouté entre La Louvière-Sud et Mons ; il part à 7h31 et arrive à 7h55 (il circule ainsi 13' avant le train cadencé de 7h44 avec un temps de parcours équivalent et permet une arrivée à Mons avant 8h).

2.3.3 Cadences les weekends et jours fériés

Le nouveau Plan de Transport modifie quelque peu l'offre sur ce tronçon de la dorsale wallonne. L'offre IC, à savoir un train/heure/sens est maintenue, bien que son parcours soit adapté tel que mentionné précédemment. En revanche, le train L qui reliait jusqu'alors Charleroi à Mons à fréquence bihoraire est scindé en deux trains L parcourant chacun une partie du tronçon : Charleroi-Sud – La Louvière-Sud et La Louvière-Sud – Mons⁷⁵.

L112-L118 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Parcours modifié : Mouscron – Liers au lieu de Lille – Liège-Palais auparavant +2' de temps de parcours	⇒ Rupture de charge vers Lille Horaire correspondant à ceux de l'IC-19 en semaine	
Trains L		
Scission du train L qui circulait sur l'ensemble du tronçon en :		
- un L « Charleroi – La Louvière (– Charleroi) » ;	+3' de temps de parcours	
- un L « La Louvière – Mons »	+1' de temps de parcours	

⁷⁵ Pour les usagers qui souhaiteraient effectuer une correspondance entre ces deux omnibus, on notera qu'en gare de La Louvière-Sud, la correspondance est possible en direction de Mons moyennant une attente de 25' en gare ; en direction de Charleroi par contre, la correspondance n'est pas prévue entre ces deux trains locaux (1h26 d'attente).

2.4 L97 et L78 Mons – Tournai

2.4.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Sur ce tronçon de la dorsale wallonne, le train IC de/vers Lille circule toujours à fréquence horaire mais il est désormais limité à Namur. Pour rejoindre Liège depuis Tournai, la SNCB conseille désormais de passer par Bruxelles, tel qu'expliqué ci-dessus. Sur le tronçon Mons – Tournai, le train IC effectue un arrêt supplémentaire à Saint-Ghislain ce qui allonge le temps de parcours total de 5'.

Le train IR est quant à lui remplacé par un train L effectuant les mêmes arrêts pour un temps de parcours similaire.

L97-L78 : Modifications		Impacts/Remarques
Trains IC		
Limitation de l'IC de/vers Lille et Tournai à Namur (au lieu de Herstal auparavant)	⇒	Rupture de charge de/vers Liège et temps de parcours plus attractif via Bxl
+5' de temps de parcours		
Arrêt supplémentaire à Saint-Ghislain	⇒	3 trains/heure/sens (1IC Tournai-Mons, 1 IC vers Quiévrain et 1L), sur le tronçon Mons – Saint-Ghislain (cfr. analyse de la L97)
Trains L		
Remplacement du train IR Tournai – Jambes par un train L Tournai – Mons – Geraardsbergen effectuant les mêmes arrêts intermédiaires	⇒	Rupture de charge à Mons de/vers Charleroi/Namur (10' de correspondance) + correspondance à Namur de/vers Jambes

2.4.2 Trains « P »

Sur la ligne 78 (Saint-Ghislain-Tournai), les seuls trains P qui circulent aux heures de pointe en supplément des services cadencés sont des trains omnibus. Ils ont notamment pour but de desservir certains **PANGs qui ne sont pas desservis par les trains cadencés** ; il s'agit des points d'arrêt de Ville-Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray. Les usagers de ces haltes bénéficient donc uniquement de trains de pointe. Cette situation prévalait déjà dans le plan de transport précédent, mais en décembre 2014, cette offre a été quelque peu étoffée par l'ajout de deux trains P vers Tournai.

- De Mons vers Tournai, on comptait auparavant un train P le matin et deux trains P le soir faisant arrêt dans les PANG's susmentionnés. Le nouveau Plan de Transport ajoute deux trains P : un le matin et un autre le soir. Les horaires sont adaptés de sorte que les trois trains de la pointe vespérale sont quasiment cadencés à la demi-heure par rapport au train L-29 (tandis que ceux

de la pointe matinale suivent l'omnibus cadencé de seulement 12 à 17')⁷⁶. Les temps de parcours (à savoir 51 à 52') sont semblables à ceux que l'on observait précédemment.

- De Tournai vers Mons, deux trains P circulaient le matin et un le soir ; cette offre est maintenue. Les horaires sont toutefois adaptés de façon à ce que le départ en gare de Tournai s'effectue toujours à la même minute ('58 soit 24' après le train omnibus cadencé)⁷⁷. Le temps de parcours (à savoir 54') est semblable à ceux que l'on observait précédemment.

En ce qui concerne les **trains « P particuliers »** du mercredi midi, celui qui circulait entre Mons et Tournai est maintenu, mais son départ est avancé de 20' (=> 12h19) ; tandis que celui qui circulait entre Tournai et Saint-Ghislain – Quiévrain est désormais à destination de Mons, et son départ est différé de 36' (=> 12h58). Tous deux desservent tous les points d'arrêts de la ligne (y compris les PANG's susmentionnés non desservis par les services cadencés).

2.4.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, un train/heure/sens relie Mons à Tournai. Précédemment, il s'agissait de l'IC D Lille – Herstal qui, étant donné l'absence de desserte locale les weekends et jours fériés, reprenait sur ce tronçon la politique d'arrêts du train IR, et effectuait six arrêts intermédiaires (à savoir Antoing, Péruwelz, Blaton, Saint-Ghislain, Quaregnon et Jemappes). Le Plan de Transport 12/2014, n'a pas modifié cette situation : l'IC-25 « Mouscron – Liers » assure la liaison Mons – Tournai à fréquence horaire et dessert également les six gares intermédiaires. Le temps de parcours augmente de 4' par rapport à la situation 12/2012. Tel que mentionné précédemment, les PANG's de Ville-Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray ne sont pas desservis les weekends et jours fériés.

Pour relier Lille, une correspondance est désormais nécessaire en gare de Tournai. On notera que les horaires de weekends et jours fériés pour les trains IC entre Tournai et Lille et entre Tournai et Mons sont différents des horaires de semaine.

L97-78 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Parcours modifié : Mouscron – Liers au lieu de Lille – Liège-Palais auparavant +4' de temps de parcours	⇒	Rupture de charge vers Lille : 6' de correspondance en gare de Tournai

2.5 Conclusions

La dorsale relie entre eux tous les pôles économiques majeurs wallons et constitue leur porte d'accès vers l'international (Lille, Maastricht et Aachen). Cet axe structurant pour la Wallonie a subi

⁷⁶ À Tournai, ils permettent une correspondance avec les IC-26 vers Bruxelles.

⁷⁷ Idem

d'importantes modifications suite à l'application du nouveau Plan de Transport de la SNCB. On notera ainsi :

- **La suppression en semaine du train IC direct** qui reliait Tournai (Lille) à Herstal. Le **nombre de trains/heure/sens sur chacun des tronçons reste cependant inchangé** : 1 IC et 1L entre Tournai et Mons ; 2 IC (aux politiques d'arrêt différentes) et 1L sur le tronçon Mons – Charleroi – Namur ; 2 IC (aux politiques d'arrêt différentes) et 1L entre Namur et Liège.
- **Le weekend, la relation parcourant l'entièreté de la dorsale est maintenue mais relie désormais Liers à Mouscron.** Il faut donc dorénavant faire correspondance à Tournai pour rejoindre Lille.
- Le **temps de parcours** entre Tournai et Liège, qui était déjà dissuasif pour les usagers, est dorénavant **encore plus long** (2h57 pour 185 km au lieu de 2h15). Il est à présent plus rapide de passer par Bruxelles pour relier ces deux villes !
- Certains IC effectuent désormais des **arrêts supplémentaires** ; cela concerne les gares d'Andenne, Flémalle-Haute, et Saint-Ghislain (tandis que Jemeppe-sur-Sambre, Auvelais, et Châtelet sont devenues des gares IC suite à la requalification de la relation IR en IC)
- Une correspondance médiocre en gare de Namur entre la dorsale wallonne et l'Axe 3 (Bruxelles-Luxembourg) dont 28 minutes d'attente en gare en venant du Luxembourg vers Mons, et inversement.
- Tournai est toujours reliée directement à Lille en semaine. En revanche, Liège n'est plus connectée directement ni à Lille, ni à Aachen.
- Les points d'arrêts de Ham-sur-Sambre, Ville-Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray ne sont desservis que par des trains P.

Sur le tronçon **Namur-Liège**, les temps de parcours s'allongent de 5 à 12 minutes. Les trains L parcourent l'entièreté de la ligne mais stationnent 10 minutes en gare de Flémalle-Haute pour assurer les correspondances avec les IC. Huy n'est plus directement connectée à Bruxelles. Les liaisons locales Liège-Statte sont renforcées par 2 trains P mais avec un arrêt de 10 minutes en gare de Huy vers Liège. Sur le tronçon **Namur-Charleroi** coexistent un IC lent et un IC rapide, conduisant à un décadencement des trains. Le temps de parcours s'améliore (-1'). Châtelet perd 6 trains P directs/jour vers/depuis Bruxelles (maintien de 2 P) tandis que Jemeppe-Sur-Sambre perd 4P directs/jour (maintien de 2 P). Sur le tronçon **Charleroi-Mons**, les temps de parcours s'allongent légèrement. Le train L est dorénavant scindé en 2 en gare de La Louvière-Sud. Sur le tronçon **Mons-Tournai**, le temps de parcours s'allonge de 5 minutes suite au nouvel arrêt en gare de Saint-Ghislain. 2 trains P locaux/jour sont ajoutés de Mons vers Tournai.

La Cellule Ferroviaire recommande dès lors :

- Une étude technique de la dorsale, externe à Infrabel, visant à évaluer les éventuelles modifications de l'infrastructure (rectification de courbe, ajout d'une 3^{ème} voie pour dépassement, signalisation...), et le coût de ces adaptations ; l'objectif étant d'améliorer la vitesse commerciale ;

- La réalisation d'enquêtes multimodales dans toutes les grandes gares de la dorsale afin d'identifier les origines/destinations des navetteurs, le mode de transport principal utilisé pour se rendre à la gare, les lignes les plus utilisées et mener finalement une analyse des atouts et faiblesses des gares de nos grandes villes ; ⁷⁸
- La réalisation d'une étude multimodale de l'accessibilité actuelle et prospective de Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai⁷⁹ tenant compte du développement économiques de ces villes et de l'aménagement du territoire ;
- Lors des prochaines révisions du Plan de Transport, concevoir la dorsale wallonne comme la base d'un cadencement en réseau, avec une optimisation des correspondances dans chacune des gares principales ;
- L'ajout, pendant une période-test, d'un IC/h/sens faisant exclusivement arrêt à Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai⁸⁰.

⁷⁸ Analyse en interne de la demande par la Cellule Ferroviaire. En outre, connaître la mobilité des wallons de/vers nos grandes villes constituera également un atout pour optimiser le plan de transport de la SNCB et pour préparer la libéralisation des transports intérieurs.

⁷⁹ Réalisée en interne par la Cellule Ferroviaire

⁸⁰ La réduction du nombre d'arrêt intermédiaires permettrait un gain de 11 min; la Cellule Ferroviaire préconise néanmoins des travaux d'infrastructures. Ce projet test pourrait, dans un premier temps, s'appliquer uniquement aux heures de pointes. Le succès du projet dépendra également de la communication réalisée auprès des usagers.

3 BRABANT WALLON

3.1 L161D : Ottignies – Louvain-la-Neuve

3.1.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Dans le plan de transport précédent, trois relations prenaient leur départ de Louvain-la-Neuve : une relation IR vers Binche, une relation omnibus vers Bruxelles-Midi et une relation omnibus vers Gembloux. À présent (et dans l'attente de l'introduction de l'appellation « S » pour le réseau suburbain de Bruxelles), **tous les trains qui empruntent la ligne Ottignies – Louvain-la-Neuve sont des trains L (3/h/sens)**. En termes d'horaires, cette ligne subit peu de modifications (les heures de départ des trains sont ajustées de 1 à 2 minutes tout au plus). En ce qui concerne la destination des trains, **un seul continue désormais sur la L161 entre Ottignies et Bruxelles**, tandis que les deux autres trains sont limités à Ottignies. Cette unique relation directe vers Bruxelles correspond à l'ancienne relation IR Louvain-La-Neuve – Binche. Son parcours est désormais limité à Bruxelles-Midi (une autre relation IC assurant désormais la liaison Bruxelles – Binche, cfr. analyse L108-116-117 ci-après), mais la politique d'arrêt sur la L161 reste la même, à savoir la desserte de toutes les gares et PANGs exceptés Profondsart, Hoeilaart et Watermael. Le temps de parcours total de ce train entre Louvain-la-Neuve et Bruxelles-Midi augmente de 1'. Pour la SNCB, l'objectif de cette « scission » de la relation IR est d'améliorer la robustesse sur la L161 car le train IR était structurellement en retard aux heures de pointe en provenance de Bruxelles (il était dès lors fréquemment limité à Ottignies afin de résorber son retard et cela avait des répercussions sur l'IC qui le suivait). On regrettera toutefois qu'une correspondance optimale n'ait pas été prévue à Bruxelles avec le train vers Binche ; les liaisons entre LLN et la région du Centre s'en trouvent ainsi fortement dégradées : 2h39 avec 2 ruptures de charge, dont 31' de correspondance à Bruxelles (au lieu d'une liaison directe en 2h04 auparavant).

Le choix qu'a fait la SNCB de privilégier la rupture de charge en gare d'Ottignies pour deux relations sur trois ne semble a priori pas trop pénalisant en termes de temps de parcours, dans la mesure où les trains L qui circulaient jusqu'alors stationnaient à quai en gare d'Ottignies pendant plus de dix minutes de façon à laisser passer devant eux les trains IC reliant Namur à Bruxelles. Cependant, il faut rappeler que **la construction d'un P+R de 2500 places est en cours à Louvain-la-Neuve**, gare terminus du futur RER. Ce parking devrait être opérationnel en 2016. Or, il est difficilement concevable qu'un nombre si important de navetteurs soient attirés par une offre aussi faible... d'autant plus que, parallèlement, à Ottignies, l'offre en trains directs vers Bruxelles et Namur est renforcée à l'heure de pointe du matin⁸¹.

Notons cependant que, chaque jour de la semaine, deux parcours supplémentaires relient Bruxelles-Midi et Louvain-la-Neuve sans correspondance à Ottignies. Ils partent respectivement à 6h48 et

⁸¹ Pour rappel, il y a désormais 9 trains rapides Ottignies – Bruxelles entre 7h et 9h, contre 7 trains auparavant. Vers Gembloux et Namur, le nombre de trains rapides est passé de 4 à 6 sur cette même période.

12h48 de Bruxelles-Midi et ont un temps de parcours total de 1h11, dont 9 minutes d'attente en gare d'Ottignies. Il s'agit en fait de deux parcours du train L-C Bruxelles-Midi – Ottignies, qui sont couplés à deux parcours du train L-P Ottignies – Louvain-la-Neuve, offrant ainsi exceptionnellement des liaisons sans rupture de charge⁸², tel que c'était le cas dans le plan de transport précédent.

Les liaisons locales entre Louvain-la-Neuve et Gembloux sont quant à elle rendues moins attractives en raison des longs temps de correspondance à Ottignies entre les trains L LLN-Ottignies et les trains L Ottignies-Gembloux-Namur (17' d'attente), ce qui pénalisent les usagers de Mont-St-Guibert, Blanmont, Chastre et Ernage.

L161D : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains L		
-1' de temps de parcours		
Remplacement du train « IR » LLN-Binche par un « L (semi-direct) » et limitation de son parcours à Bruxelles Midi	⇒	Rupture de charge et allongement du temps de parcours entre LLN et Binche
Limitation des autres trains L à Ottignies, au lieu de Bruxelles-Midi et Gembloux respectivement	⇒	Rupture de charge en gare d'Ottignies ⇒ Un seul train direct de/vers Bruxelles, contre 2 auparavant

3.1.2 Trains « P »

Depuis le 14 décembre 2014, un seul train P circule sur cette ligne au lieu de trois auparavant. Il quitte Louvain-la-Neuve à 16h17 pour atteindre Ottignies à 16h25. Ce train circulait déjà mais il quittait Louvain-la-Neuve à 16h11 pour arriver à 16h20. Les deux autres trains P qui circulaient entre Ottignies et Louvain-La-Neuve (à 16h25 et 17h22 respectivement) sont supprimés.

On notera également qu'aucun train « P particulier » n'est prévu le dimanche soir pour les nombreux étudiants devant rejoindre la cité universitaire. Les récurrents problèmes de « suroccupation » des trains ne sont pourtant pas inconnus de la SNCB. Lors de la session d'information en province du Brabant wallon, la SNCB a annoncé qu'elle effectuera après l'application du nouveau Plan de Transport, un suivi continu de la fréquentation et tentera de répondre aux besoins d'adaptation qui apparaîtraient sur cette ligne.

3.1.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, deux omnibus empruntent cette ligne par heure et par sens. Auparavant, ils avaient pour origine/destination Bruxelles Midi et Leuven respectivement, mais ils

⁸² Ces exceptions sont liées au schéma de roulement du matériel roulant : en fonction des dépôts qui assurent les prestations, du lieu et du moment de l'entretien du matériel et des combinaisons possibles entre les trains, des « couplages techniques » entre des trains portant des numéros différents sont prévus en vue d'optimiser l'utilisation de matériel.

stationnaient tous deux à quai en gare d'Ottignies (de 16 à 18' pour le premier ; 13' pour le second) avant de poursuivre leur route. Depuis le 14 décembre 2014, ces deux omnibus désormais limités à Ottignies, avec rupture de charge vers Bruxelles et Leuven. Les temps de correspondance sont respectivement de 10' avec le « L- C » Ottignies – Bruxelles Midi (5' avec l'IC-17 Dinant – Bruxelles Midi), et de 15' avec le « L- G » Ottignies – Leuven.

L161D : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains L		
Limitation des deux trains à Ottignies		Rupture de charge de/vers Bruxelles et Leuven
		+2' de temps de correspondance de/vers Leuven - 6 à 8' de temps de correspondance de/vers Bruxelles
-1' de temps de parcours		

3.2 L139 Ottignies – Leuven

3.2.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Deux trains L/heure/sens relient Ottignies à Leuven. Le 14 décembre 2014, leurs horaires ont été légèrement adaptés de sorte qu'ils ne sont plus parfaitement cadencés à la demi-heure, comme c'était le cas auparavant. Cela résulte de la volonté d'assurer certaines correspondances en gare de Leuven⁸³. En gare d'Ottignies, les temps de correspondance de/vers Bruxelles restent raisonnables (8 ou 11'), mais ils s'allongent sensiblement de/vers Namur (12 ou 15', soit + 5 à 8' par rapport au plan précédent). Le temps de parcours sur cette ligne a augmenté de 1'.

L139 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains L		
Adaptations des horaires des 2 trains L Ottignies – Leuven		Perte du cadencement à la demi-heure et augmentation du temps d'attente pour certaines correspondances en gare d'Ottignies
+1' de temps de parcours		

3.2.2 Trains P

Dans le plan de transport précédent, des trains P reliaient Wavre, Ottignies et Schaerbeek. Il en circulait trois vers Wavre (ou Basse-Basse dans le cas du premier train) à raison d'un train le matin et deux trains le soir ; tandis que vers Schaerbeek, on en comptait deux le matin et un le soir. Depuis le 14 décembre 2014, ces six trains sont supprimés, de sorte qu'il n'y a plus aucun train P sur la L139 entre Ottignies et Wavre. En effet, en gare d'Ottignies, ces trains devaient cisailer la quasi-totalité du faisceau de voies pour passer de la L139 à la L161. Or, dans son nouveau Plan de Transport, la SNCB

⁸³ Entre le train L-G et l'IC-14 de/vers Bruxelles, ainsi que les omnibus de/vers Landen, Haacht et Aarschot.

en concertation avec Infrabel, a pris pour principe d'établir des tracés évitant les cisaillements. En outre, en raison des travaux RER qui devraient démarrer en gare d'Ottignies, ce cisaillement deviendra techniquement impossible à réaliser⁸⁴. Suite au « roadshow » en province du Brabant wallon, il a été demandé à la SNCB de maintenir ces liaisons directes avec Bruxelles. Cependant, ce type de desserte particulière étant contraire aux principes d'homogénéisation que s'est fixée la SNCB pour son nouveau Plan de Transport, cette requête n'a pas reçu de suite favorable (cfr. annexe 9).

3.2.3 Cadences les weekends et jours fériés

Le train L qui relie Ottignies à Leuven à fréquence horaire est maintenu mais ne va plus jusque Louvain-la-Neuve, comme c'était le cas précédemment. Par ailleurs, son horaire est fortement modifié : au départ d'Ottignies, les trains partent désormais toutes les heures '24 au lieu de '52, soit 28 minutes plus tôt qu'avant ; inversement, au départ de Leuven, ils partent désormais toutes les heures '56 au lieu de '28, soit 28 minutes plus tard⁸⁵. Le temps de parcours total sur la ligne augmente de 1'.

3.3 L140 Ottignies – Charleroi

3.3.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Un train L/heure/sens circule actuellement sur cette ligne. Suite à l'application du nouveau Plan de Transport, cette offre est maintenue, mais le temps de parcours entre Ottignies et Charleroi-Sud augmente de 5'. Par ailleurs, ce train, qui était jusqu'alors limité à Taminés, circule désormais jusque Jambes. Cet omnibus effectue dès lors un parcours très long (1h58 au total), ce qui multiplie les risques en ce qui concerne le respect de l'horaire et la fiabilité des correspondances.

L140 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains L		
Train L Ottignies – Charleroi : +5' de temps de parcours entre Ottignies et Charleroi-Sud		Au-delà de Charleroi : prolongation jusque Jambes (au lieu de Taminés actuellement) ⇒ risque pour la robustesse

⁸⁴ Dans le cadre du projet RER, Infrabel a en effet prévu de réaménager le grill (faisceau de voies) de la gare d'Ottignies de sorte que les possibilités de passage d'une voie à l'autre seront réduites.

⁸⁵ En fait, des deux relations qui circulent en semaine (L-F et L-G), seule la relation L-F est conservée le weekend. Auparavant, les omnibus qui circulaient le weekend étaient l'équivalent des actuels L-G. C'est pourquoi la cadence est ainsi décalée de près d'une demi-heure.

3.3.2 Trains P

Dans le plan de transport précédent, trois trains P/jour/sens empruntaient la L140 : les trois trains du matin allaient vers Ottignies, tandis que les trois trains du soir étaient à destination de Charleroi. Parmi eux, deux trains étaient des trains directs vers Bruxelles-Midi le matin, et deux trains étaient en provenance directe de Bruxelles-Midi le soir. En gare d'Ottignies, ces trains devaient cisailer la quasi-totalité du faisceau de voies pour passer de la L140 à la L161. Or, dans son nouveau Plan de Transport, la SNCB, en concertation avec Infrabel, a pris pour principe d'établir des tracés évitant les cisaillements. En outre, en raison des travaux RER qui devraient démarrer en gare d'Ottignies, ce cisaillement deviendra techniquement impossible à réaliser. Par conséquent, **ces quatre trains P sont désormais limités à Ottignies**. Ils sont néanmoins en correspondance avec l'IC-18 de/vers Bruxelles (en 8').

Trois trains P/jour/sens circulent donc sur la L140 entre Ottignies et Charleroi. Ces trains sont tous espacés d'une demi-heure par rapport au train L cadencé circulant sur cette ligne. Ainsi, entre 5h20 et 7h51, les voyageurs ont un train toutes les demi-heures vers Ottignies ; de même, entre 15h23 et 18h23, il y a un train toutes les demi-heures vers Charleroi.

3.3.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, un train/sens circule toutes les deux heures sur cette ligne. Cette offre reste inchangée, mais le temps de parcours augmente de 5' entre Ottignies et Charleroi. L'horaire au départ de Charleroi-Sud est par conséquent légèrement avancé (toutes les heures impaires '51 au lieu de '57).

3.4 L96 Quévry – Mons – Bruxelles

Cette ligne ayant son terminus en province de Hainaut, l'analyse fine des modifications de desserte est faite au chapitre 6.1 ci-dessous. Néanmoins, nous souhaitons ici attirer l'attention sur les **modifications concernant la gare de Tubize**.

En ce qui concerne les relations cadencées, l'offre reste stable à Tubize. D'une part, cette gare est desservie par un train rapide par heure et par sens : il s'agit du train « IC-11 Binche – Bruxelles – Turnhout » qui remplace l'ancien train « IR I Binche – Bruxelles – Louvain-la-Neuve ». D'autre part, deux trains omnibus « Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven » desservent la gare de Tubize.

En revanche, le Plan de Transport 2014 réduit fortement l'offre de pointe en gare de Tubize. En effet, quatre trains P rapides vers Bruxelles (au départ de Binche, Quiévrain ou Quévry) desservaient auparavant la gare de Tubize à l'heure de pointe du matin (6h58, 7h27, 7h35 et 7h58), et quatre trains « P rapides » en provenance de Bruxelles faisaient arrêt à Tubize à l'heure de pointe du soir (dont un à destination de Binche, et trois autres ayant leur terminus à Quévry, Saint-Ghislain et

Quiévrain respectivement). Depuis le 14 décembre 2014, seul les deux trains « P rapides » en provenance/à destination de Binche font encore arrêt à Tubize (le matin, il quitte Tubize à 7h45⁸⁶ pour arriver à Bruxelles-Midi à 8h02 ; le soir il quitte Bruxelles-Midi à 16h49 et fait arrêt à Tubize à 17h04⁸⁷). Selon la SNCB, cette évolution est conséquente à l'harmonisation de la politique d'arrêt des différents trains rapides empruntant la L96 (à savoir, ne faire arrêt qu'à Mons, Jurbise, Soignies et Braine-le-Comte).

3.5 **L124 Charleroi – Bruxelles**

Cette ligne ayant son terminus en province de Hainaut, l'analyse fine des modifications de desserte est faite au chapitre 6.6 ci-dessous. Néanmoins, nous souhaitons ici attirer l'attention sur les **modifications concernant les gares de Nivelles, Braine-l'Alleud et Waterloo.**

En ce qui concerne les relations cadencées, **Nivelles gagne une relation semi-directe /heure/sens entre Charleroi-Sud et Bruxelles-Luxembourg** (IC-27). A Braine-l'Alleud et Waterloo, cette relation remplace le train L Braine-l'Alleud – Bruxelles-Luxembourg qui circulait auparavant. Les autres relations qui existaient sont maintenues. Pour Nivelles et Braine-l'Alleud : deux trains rapides/heure/sens entre Charleroi et Bruxelles, et deux trains lents/heure/sens de/vers Bruxelles ; pour Waterloo : deux trains lents/heure/sens de/vers Bruxelles.

En ce qui concerne l'offre de pointe, on observe une réduction suite à l'application du nouveau Plan de Transport. A **Waterloo**, on comptait précédemment trois trains « P rapides » et deux « P lents » vers Bruxelles à la pointe matinale. Le soir, quatre « P rapides » en provenance de Schaerbeek s'y arrêtaient. À présent, seul un train « P rapide » (Jemeppe-sur-Sambre – Schaerbeek) dessert Waterloo le matin. À celui-ci s'ajoutent néanmoins deux trains P/sens entre Braine-l'Alleud et Bruxelles-Luxembourg.

A **Braine-l'Alleud**, les quatre trains « P rapides » vers Bruxelles de la pointe matinale sont maintenus (moyennant des modifications au niveau des horaires et des origines) ; en revanche les deux « P lents » vers Bruxelles qui circulaient auparavant sont supprimés et remplacés par deux trains P vers Bruxelles-Luxembourg. A l'heure de pointe vespérale, on retrouve les six mêmes trains dans le sens inverse. L'offre de pointe est donc renforcée le soir puisqu'il n'existait dans le plan de transport précédent que trois trains P rapides desservant Braine-l'Alleud.

Enfin, à **Nivelles**, où passaient un « P lent »⁸⁸ et sept « P rapides » vers Bruxelles le matin, l'offre est réduite à quatre trains « P rapides » vers Bruxelles. Le soir, on passe de la même façon de sept « P rapides » en provenance de Bruxelles à seulement quatre.

⁸⁶ Cadencé à la demi-heure par rapport à l'IC-11

⁸⁷ Soit 20' après l'IC-11 de 16h30 et 40' avant le suivant.

⁸⁸ Un train « P lent » supplémentaire circule aujourd'hui entre Charleroi et Anvers (départ à 4h36) ; il sera maintenu dans le Plan de Transport 12/2014 sous l'appellation « RER-H ».

Ces suppressions de trains aux heures de pointe sont essentiellement liées à l'ajout de la troisième relation cadencée entre Charleroi et le quartier européen. Cependant, puisque cette liaison emprunte la ligne 26, **le nombre de trains en direction/en provenance de la Jonction Nord-Midi est effectivement réduit lors des périodes de pointes pour ces trois gares.**

3.6 Conclusions

La gare d'**Ottignies** est davantage organisée comme un pôle de correspondance. Les relations directes suivantes sont en effet supprimées : Wavre-Bruxelles, Villers-la-Ville-Bruxelles, Louvain-la-Neuve-Gembloux et Louvain-la-Neuve-Wavre-Leuven. Ce principe augmente le nombre de trains en terminus et donc les besoins de capacité de cette gare. Malgré l'ouverture d'un parking de 2.500 places à **Louvain-la-Neuve** en 2016, l'offre actuelle repose toujours exclusivement sur des omnibus et a diminué. En effet, sur les 3 trains/h/sens, il n'existe plus qu'un seul train direct vers Bruxelles en semaine (au lieu de deux auparavant). De plus, un seul train P (sur 3 auparavant) est maintenu. Le weekend, il n'existe plus aucun train direct de/vers Louvain-la-Neuve.

Sur la **L139** (Ottignies-Leuven), les 6 trains P Wavre-Bruxelles sont supprimés. Sur la **L140** (Ottignies-Charleroi), d'une part, le temps de parcours augmente de 5 minutes et, d'autre part, le trajet du train est allongé puisqu'il fait dorénavant terminus à Jambes (au lieu de Taminies). Malgré la faible densité de population autour de cette ligne, elle est le seul lien entre Charleroi et les bassins d'emploi de Louvain-la-Neuve et Wavre et n'est desservie que par 1 train/h/sens et 3 trains P/jour/sens.

L'offre cadencée en gare de **Tubize** est maintenue ; en revanche seul 6 trains P (sur 8) sont supprimés aux heures de pointe. Sur la L124 (Charleroi-Bruxelles) ; **Nivelles** gagne 1 relation IC vers Bruxelles-Luxembourg (via L26). Ce train remplace le train L entre **Braine-l'Alleud** et Bruxelles-Luxembourg ; l'offre dans les gares de Braine-l'Alleud et **Waterloo** reste dès lors stable. En revanche, Nivelles perd 4 trains P/jour (sur 8P) et voit donc son offre vers la jonction réduite.

4 NAMUR - LUXEMBOURG

4.1 L154 Namur – Dinant

4.1.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Sur cette ligne circulait auparavant le train IC-M Bruxelles-Midi – Namur – Liège/Dinant, dont les deux « branches » étaient (dé)couplées en gare de Namur. Depuis le 14 décembre 2014, **l'IC-17 relie Schaerbeek à Dinant et circule indépendamment de l'IC-18 Bruxelles-Midi – Liège**. Tel qu'expliqué ci-avant, cette modification permet de renforcer l'offre en trains rapides entre Namur et Bruxelles en la portant à 3 trains IC/heure/sens. Lors de la présentation du Plan de transport 12/2014 en province de Namur le 24/03/2014, les représentants des communes concernées ont salué la suppression des opérations de (dé)couplage à Namur, qui étaient très souvent génératrices de retards ; en revanche, ils ont critiqué le fait de ne plus bénéficier d'une relation directe de/vers la Jonction Nord-Midi. Aucun sillon supplémentaire n'étant disponible dans la Jonction Nord-Midi pour une relation supplémentaire, la SNCB a expliqué que le choix s'était opéré « en tenant compte des volumes de clientèle plus importants vers Bruxelles de la branche d'Andenne par rapport à la branche de Dinant ». Par ailleurs, elle a précisé que près de la moitié de leur clientèle vers Bruxelles au départ de la ligne 154 a pour destination les gares de Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman. Enfin, la SNCB a évoqué la possibilité, pour les usagers souhaitant relier les gares de la Jonction, d'effectuer des correspondances en gare de Namur : toutes les heures entre l'IC-17 et l'IC-18, moyennant 17' d'attente, ou toutes les deux heures en 7' entre le train L-11 et l'IC-16. En termes de temps de parcours, l'IC-M permettait d'effectuer la liaison Dinant – Bruxelles-Luxembourg en 1h22 et il fallait compter 1h44 jusque Bxl-Midi. Désormais, l'IC-17 permet de relier Bruxelles-Luxembourg en 1h24 (soit un allongement du parcours de 2'), et pour aller jusque Bruxelles-Midi, il faut 2h ou 1h47 selon que l'on emprunte les IC-17 et 18, ou le L-11 et l'IC-16 avec correspondance à Namur.

Sur la L154, entre Dinant et Namur, le train IC dessert toutes les gares et PANGs, comme il le faisait déjà auparavant. Le temps de parcours augmente de 2' par rapport à la situation 12/2012, et ce malgré l'utilisation d'un matériel roulant aux capacités cinétiques plus performantes (AM-08 – Desiro).

On soulignera encore que dans un premier temps, l'amplitude horaire de cet IC-17 Dinant – Schaerbeek sera réduite en fin de journée : en effet, le dernier départ de Dinant est prévu à 18h57 (arrivée à Bruxelles-Schuman à 20h25), tandis que le dernier départ de Schaerbeek est prévu à 19h30 (arrivée à Dinant à 21h03). Au total, il y aura ainsi 14 ou 15 relations/jour/sens (contre 18 pour la plupart des IC ; cfr. analyse de l'amplitude horaire ci-après). En décembre 2015, après mise en service du tunnel Schuman-Josaphat, la SNCB prévoit de lier le parcours de cet IC à celui de l'IC-27 Charleroi-Sud – Bruxelles-Luxembourg avec, entre ces deux parcours, une desserte de l'aéroport. L'amplitude horaire sera alors étendue par l'ajout de 2 parcours par sens en fin de journée. Par contre, qu'en sera-t-il de la robustesse sur un parcours aussi long ?... D'ici-là, l'offre sur la L154 est renforcée en fin de journée par des trains P (cfr. ci-dessous). Actuellement, sur les 3 IC qui empruntent la L161

de/vers Bruxelles, les trains Dinant-Schaerbeek affichent les meilleurs taux de ponctualité vu qu'il ne passe pas par la jonction.

Un train L circulant toutes les 2 heures est ajouté sur cette ligne (il s'agit du train L Libramont – Dinant dont le parcours est prolongé jusqu'à Namur ; cfr. analyse de la L166). Sur la L154, il effectue les mêmes arrêts que le train IC mais avec un temps de parcours 3' moins long que celui-ci. Idéalement, cette relation supplémentaire aurait dû être cadencée à la demi-heure par rapport à la relation IC-17. Malheureusement, les contraintes de capacités en gare de Namur ont obligé la SNCB à réduire l'espacement de ces deux relations à environ 20'/40'. À l'avenir (et notamment dans l'optique d'un éventuel doublement de la cadence de la relation L), il serait souhaitable que des solutions soient étudiées en vue d'atteindre un espacement régulier entre les différents trains empruntant cette ligne.

Suite à l'ajout de cette relation bihoraire, la SNCB aurait souhaité pouvoir disposer des trois voies existantes en **gare de Dinant**. Or, en l'état actuel, les voies 2 et 3 sont peu utilisées, notamment parce qu'il n'existe pas de passage sécurisé entre les différentes voies. Une demande expresse d'installation d'une passerelle a été introduite dès la conception des horaires provisoires afin de régulariser cette situation avant l'application du nouveau Plan de Transport. Infrabel a obtenu un permis et les travaux sont prévus, mais Dinant étant une gare accessible aux PMR, Infrabel estime que la passerelle doit être équipée d'un ascenseur. Cela nécessite des travaux plus importants qui ne pourront être achevés que d'ici fin 2015 (voire début 2016). Malheureusement, Infrabel a refusé de construire une passerelle provisoire. Par conséquent, seule la voie 1 est exploitable pour la première année d'application du nouveau Plan de Transport. En termes d'exploitation, cette contrainte de capacité en gare a empêché la SNCB de prévoir un croisement des trains L-13 en gare de Dinant aux alentours de la minute '30 (ce qui aurait permis un cadencement à la demi-heure entre ce train et l'IC-17 sur la L154).

Sur le tronçon Namur-Jambes, le train IR Tournai-Jambes est remplacé par un train L Ottignies-Charleroi-Jambes ; le temps de parcours et la fréquence restent inchangés.

L154 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains IC	
Découplage du train IC Schaerbeek-Dinant de l'IC Bruxelles-Liège	Cette relation n'emprunte pas la JNM ⇒ Rupture de charge pour les usagers de la L154 souhaitant rejoindre la JNM
Entre Namur et Dinant, ce train IC dessert toutes les gares (tel que l'IC M actuel)	⇒ A plutôt vocation de train L sur le tronçon Namur-Dinant
+ 2' de temps de parcours	
Trains L	
Ajout d'un train L toutes les 2 heures entre Dinant et Namur	2' plus rapide que l'IC Espacé de seulement 17' par rapport à l'IC-17

Remplacement du « IR Tournai – Jambes » circulant sur le tronçon Namur-Jambes par un train « L Ottignies – Charleroi – Jambes »	
---	--

4.1.2 **Trains P**

Sur cette ligne, la plupart des trains P qui circulaient auparavant sont remplacés par le train cadencé L-11 Libramont – Dinant – Namur. Le matin, entre Dinant et Namur, deux trains P sont tout de même ajoutés aux trains cadencés circulant sur cette ligne (départs : 5h08 et 7h32).

Par ailleurs, afin de répondre partiellement à la demande de liaisons directes de/vers la Jonction Nord-Midi exprimée lors des Roadshows, la SNCB a adapté son Plan en prolongeant un train P Bruxelles – Namur vers Dinant à l'heure de pointe du soir, en remplacement d'un train P local Namur – Dinant.

Enfin, l'amplitude horaire de l'IC-17 étant réduite, des trains P, cadencés à l'heure par rapport au L-11, sont ajoutés en fin de journée entre Namur et Dinant (2 trains vers Dinant à 18h57 et 22h51 ; et 2 vers Namur à 19h40 et 21h40).

4.1.3 **Cadences les weekends et jours fériés**

Les weekends et jours fériés, cette ligne était jusqu'alors empruntée par l'IC M Bruxelles-Midi – Namur – Dinant qui, contrairement à ce qui se passait en semaine, n'était pas jumelé à un train de/vers Liège-Liers. Cette offre IC reste inchangée suite à l'application du nouveau Plan de transport : l'IC-17 relie Dinant à Bruxelles-Midi à raison de un train/heure/sens. Il faut cependant souligner que les horaires de cette relation sont différents de ceux qui sont d'application en semaine. Ceci permet de maintenir un cadencement à la demi-heure des deux trains IC circulant entre Bruxelles et Namur, mais c'est évidemment moins lisible pour les usagers de la L154.

Par ailleurs, comme en semaine, un train à fréquence bihoraire est ajouté sur la L154 ; il s'agit du train L Libramont – Dinant qui est désormais prolongé jusqu'à Namur.

Les temps de parcours augmentent de 3 à 4' minutes par rapport au temps actuel.

4.2 **L166/L165 Dinant – Bertrix – Libramont**

4.2.1 **Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)**

Jusqu'en décembre 2014, un train omnibus reliant Dinant à Libramont empruntait ces lignes toutes les 2 heures. Dans le Plan de Transport 12/2014, **les trains empruntant ces lignes sont prolongés au-**

delà de Dinant, sur la L154, **jusque Namur**. Par ailleurs, leurs horaires sont fortement modifiés : de Dinant vers Libramont, le départ des trains est avancé d'environ 30 minutes, tandis que de Libramont vers Dinant, l'heure de départ est différée de près de 30 minutes (avec pour conséquence que les départs se font désormais toutes les heures impaires au lieu des heures paires).

Lors du Roadshow du 25/02/2014 à Libramont, la SNCB a expliqué que la décision de prolonger cette relation jusqu'à Namur avait été prise pour permettre aux usagers de la ligne 166 d'aller chercher à Namur une **correspondance avec les trains IC-16 de/vers Bruxelles-Midi**. Cela résulte essentiellement de contraintes d'ordre technique. Auparavant, les usagers des points d'arrêts intermédiaires pouvaient, en fonction leur gare d'origine, soit emprunter l'omnibus jusqu'à Libramont, où une correspondance en 8' était possible avec l'IC-J vers Bruxelles, soit prendre l'omnibus jusqu'à Dinant, où une correspondance en 5' était possible avec l'IC-M vers Bruxelles. Du fait de la réorganisation du schéma de desserte dans le nouveau Plan de Transport, ces deux liaisons n'étaient plus possibles. D'une part, en raison de l'allongement des temps de parcours sur l'axe Bruxelles – Luxembourg, une correspondance optimale ne pouvait plus être offerte en gare de Libramont (le temps de correspondance passant de 8' à 23') ; d'autre part, les modifications apportées à la relation IC reliant Dinant à Bruxelles rendaient également la correspondance entre cet IC et l'omnibus L-13 peu attractives en gare de Dinant (le temps de correspondance passant de 5' à 18'). En empruntant la relation L-13 jusqu'à Namur, les usagers peuvent désormais avoir une correspondance avec l'IC-16 moyennant une attente de 6'.

En termes de temps de parcours, le trajet entre Libramont et Dinant nécessite à présent 5 minutes de plus que dans le plan de transport précédent alors que le matériel affecté à cette relation est plus performant (AM-08 – Desiro).

Pour les usagers circulant entre Libramont et Bertrix, on peut regretter que les horaires de cette relation soient désormais différents de ceux de l'autre relation bihoraire desservant ce tronçon. En effet, dans le Plan de Transport précédent, les trains locaux « Libramont – Arlon » et « Libramont – Dinant » avaient, à quelques minutes près, les mêmes horaires de départ en gares de Libramont et Bertrix, ce qui créait de facto une relation à fréquence horaire entre ces deux gares. Désormais, les heures de départ des relations L-11 et L-13 diffèrent de 8 à 9', ce qui rend les horaires moins faciles à mémoriser pour les voyageurs. Ceci est lié aux contraintes de capacités sur la ligne (en particulier le viaduc d'Anseremme, à voie unique, constitue une contrainte d'exploitation importante) et en gare de Dinant. Tel qu'expliqué plus haut, l'absence de passerelle ou de couloir sous voies entre les différents quais de la gare a empêché la SNCB de prévoir un croisement des trains L-13 en gare de Dinant aux alentours de la minute '30 (ce qui aurait créé un cadencement à la demi-heure entre ce train et l'IC-17 sur la L154). Les horaires ont dès lors été décalés, dégradant ainsi les correspondances en gare de Libramont. Lorsque la passerelle sera utilisable (c'est-à-dire au mieux en décembre 2015), la SNCB espère rétablir les horaires qui avaient été prévus initialement.

L166/L165 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains L	
Prolongation du train L Libramont – Dinant jusqu'à Namur	Correspondance à Namur avec l'IC-16 de/vers Bruxelles-Midi
+5' de temps de parcours entre Dinant et Libramont	

4.2.2 **Trains P**

Dans le sens Dinant – Libramont, le matin, un train P entre Gedinne et Bertrix circule environ une heure avant le passage du premier L-11 (départ : 06h11) ; il remplace un train L qui circulait sur ce tronçon (départ : 06h27), stationnait 13' à Bertrix, puis continuait à destination d'Arlon. Ce train P est désormais limité à Bertrix (tandis qu'un autre train P relie Bertix à Arlon ; cfr. analyse de la L165/167 ci-dessous). À l'heure de point du soir, les deux trains P de 17h23 et 18h25 sont remplacés par un train P Dinant – Libramont à 17h08 et un train P Namur – Bertrix à 19h29. Au

Dans le sens Libramont – Dinant, 4 trains P sont prévus au départ de Bertrix. Le matin, on compte trois trains P (départs : 4h47, 6h26 et 6h47), dont un est prolongé sur la L154 à destination de Namur. Ces trains remplacent les deux trains P Bertrix – Dinant actuels (5h31 et 6h03). Le soir, un train P est maintenu à 16h07 à destination de Dinant.

Précisons que sur cette ligne, aucun des trains P n'est véritablement cadencé à l'heure par rapport à la relation bihoraire L-11.

4.2.3 **Cadences les weekends et jours fériés**

Depuis le 14 décembre 2014, le train L empruntant cette ligne à fréquence bihoraire est prolongé jusqu'à Namur. Son temps de parcours entre Libramont et Dinant augmente de 5'. Comme en semaine, les horaires sur cette ligne sont fortement modifiés : de Dinant vers Libramont, le départ des trains est avancé d'environ 30 minutes, tandis que de Libramont vers Dinant, l'heure de départ est différée de près de 30 minutes (avec pour conséquence que les départs se font désormais toutes les heures impaires au lieu des heures paires).

4.3 **L43 Liège – Marloie (– Jemelle)**

4.3.1 **Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)**

Cette ligne est empruntée par un train L/heure/sens. Le Plan de Transport 12/2014 a modifié les gares d'origine et de destination des trains circulant sur la ligne 43 : au lieu d'effectuer le trajet Herstal-Jemelle, **les trains circulent désormais entre Liers et Marloie**. Lors du Roadshow du 23/06/2014, cette limitation des trains à Marloie a été justifiée par le coût disproportionné

(€1.660.795/an) de la desserte de 6 km entre Marloie et Jemelle⁸⁹. En effet, en limitant cette relation à Marloie, les trains peuvent repartir en sens inverse 16' plus tard, ce qui permet à la SNCB de gagner une composition⁹⁰ et donc de réduire sensiblement ses coûts d'exploitation.

Entre Marloie et Liège-Guillemins, le nombre d'arrêts intermédiaires est inchangé mais le temps de parcours augmente de 1'. Les horaires sont adaptés de sorte que la gare de Marloie est désormais organisée comme un nœud de correspondance dans lequel les trains IC se croisent autour de la minute '30. Par conséquent, **les correspondances en gare de Marloie**, entre les omnibus de la L43 et les IC circulant sur la L162, **sont maintenant possibles dans les deux sens**, alors que dans le Plan de Transport précédent, les correspondances ne fonctionnaient qu'entre la L43 et la partie nord de la L162. Autrement dit, les liaisons de/vers Namur/Bruxelles étaient possibles (correspondance en 14'), mais celles de/vers Arlon/Luxembourg nécessitaient une attente de 50' à Marloie. Cette adaptation ouvre donc de nouvelles potentialités de liaisons pour le sud de la Wallonie. En effet, depuis les gares de Libramont, Marbehan et Arlon, il est désormais plus rapide de rejoindre Liège via la ligne 43 avec correspondance à Marloie que via la ligne 125 avec correspondance à Namur ; le temps de parcours est ainsi réduit de 23'. Cela devrait contribuer à améliorer l'attractivité de la ligne en facilitant les liaisons entre le bassin de l'Ourthe et le sud de la province jusqu'au pôle de Arlon/Luxembourg. Cela permet en outre au TEC d'optimiser les correspondances entre ses lignes de bus et les différents trains qui se croisent en gare de Marloie.

Les usagers de Jemelle conservent quant à eux une liaison à fréquence horaire de/vers Liège, moyennant néanmoins une rupture de charge à Marloie et un temps de parcours légèrement allongé (1h20 au lieu de 1h15 entre Jemelle et Liège-Guillemins).

Le choix de privilégier Marloie plutôt de Jemelle comme gare de correspondances⁹¹ semble a priori cohérent dans l'optique de la mise en place progressive d'un cadencement en réseau. Marloie se situe en effet au croisement des lignes 43 et 162, et moyennant de légères améliorations des temps de parcours pourrait être reliée à Liège en environ 1h et à Namur en 30'. Elle est donc idéalement placée pour fonctionner comme un nœud de correspondance de type 00/30. Cela constituera un atout indéniable à long terme si la fréquence est doublée, tant sur la L162 que sur la L43.

L43 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains L	
Modification du parcours : prolongation jusque Liers (au lieu de Herstal) et limitation à Marloie (au lieu de Jemelle actuellement)	⇒ Rupture de charge de/vers Jemelle mais correspondance désormais possible avec l'IC-16 de/vers Arlon/Luxembourg (en 7')

⁸⁹ D'autant que, toutes les heures, une correspondance est dorénavant possible à Marloie en 7 minutes avec la relation IC-16 permettant de rejoindre Jemelle – Arlon – Luxembourg (voir ci-après)

⁹⁰ Source : Roadshow du 24/03/2014 en province de Namur

⁹¹ Jemelle demeure néanmoins le « terminus technique » des différentes relations (IC, L, P) étant donné la plus importante capacité de stockage de matériel dans cette gare.

+1' de tps de parcours entre Marloie et Liège-Guillemins	
--	--

4.3.2 Trains P

Suite à l'application du nouveau Plan de Transport, l'offre en trains de pointe est restée stable sur la ligne 43. Deux trains « P lents » circulent de Liège vers Marloie, l'un le matin et l'autre le soir (tous deux quittent Liège-Palais à la minute '37 ; le premier a pour origine Liers, et le second a pour destination Jemelle). Dans le sens inverse, un train va de Jemelle vers Liège-Palais le matin. Les horaires de ces trains sont modifiés de quelques minutes par rapport à la situation précédente⁹², mais ils ne permettent pas tout à fait un cadencement à la demi-heure par rapport au train L cadencé. De plus, un train P est maintenu le mercredi midi entre Liège-Palais et Rivage⁹³.

4.3.3 Cadences les weekends et jours fériés

Sur cette ligne, les modifications du nouveau Plan de Transport sont identiques à celles apportées au service de semaine. En effet, le parcours des trains est modifié : les terminus sont Liers et Marloie, au lieu de Herstal et Jemelle. La fréquence de weekend reste de un train/sens toutes les deux heures. Le temps de parcours augmente de 1' entre Liège-Guillemins et Marloie. L'adaptation des horaires rend possible les correspondances entre les omnibus de cette ligne et les IC-16 de/vers Jemelle – Libramont – Arlon – Luxembourg⁹⁴. On notera que dans le sens Marloie – Liège, la cadence a été déplacée de sorte que les trains prennent désormais leur départ toutes les heures impaires alors qu'auparavant, les départs se faisaient toutes les heures paires.

4.4 L165/L167 Libramont – Virton – Arlon

4.4.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Un train L emprunte ces lignes toutes les 2 heures dans chaque sens. La principale adaptation du Plan de Transport 12/2014 par rapport à la situation 12/2012 est l'ajout d'un temps de **stationnement de 15' en gare de Virton**. La raison n'est pas évidente à première vue... Lors du Roadshow du 23/06/2014 à Libramont, la SNCB a expliqué que cela résulte de l'adaptation des horaires de la relation IC-16 circulant sur l'axe Bruxelles - Namur – Luxembourg. Les nouveaux horaires ne permettant pas d'assurer des correspondances à la fois à Libramont, Arlon et Athus, le choix a été effectué en fonction des flux de voyageurs pour pénaliser le moins possible la clientèle. La SNCB a donc choisi de privilégier les correspondances en gares de Libramont et Athus, au détriment d'Arlon.

⁹² +5', -17' et -26' respectivement par rapport aux heures de départ de ces trains P dans le Plan de Transport précédent.

⁹³ L'horaire de ce train est avancé de 10' et son origine est désormais Liège-Palais au lieu de Herstal.

⁹⁴ Ceci devrait notamment intéresser les étudiants de cette région qui fréquentent les établissements scolaires liégeois (itinéraire 23' plus rapide que celui via Namur).

En effet, selon les chiffres énoncés par la SNCB, le nombre de voyageurs en correspondance dans ces nœuds est de :

- Arlon : 31 personnes
- Athus : 165 personnes
- Libramont : 193 personnes⁹⁵

Par conséquent, les horaires de départ/d'arrivée du train omnibus L-13 ont été adaptés en gare de Libramont de façon à maintenir la possibilité de correspondance avec l'IC-16 (Bruxelles – Namur – Luxembourg). Par ailleurs, la SNCB a souhaité permettre les correspondances en gare d'Athus avec les trains CFL (lesquels relient Athus à Luxembourg à une fréquence de un train toutes les demi-heures). Pour ce faire, il était nécessaire d'atteindre cette gare autour de la minute 30. C'est ainsi que le temps d'attente a été prolongé à Virton, mais en conséquence les possibilités de correspondances en gare d'Arlon sont inexistantes. En effet, les nouveaux horaires de cet omnibus ne permettent pas de correspondance l'IC-16 en gare d'Arlon, pas plus qu'avec la relation omnibus Libramont – Luxembourg. En outre, cela allonge fortement le temps de parcours entre les gares et PANGs situés de part et d'autre de Virton. Ainsi, par exemple, le temps de parcours entre Florenville et Arlon est passé de 58' à 1h12.

De plus, sur cette ligne, la modification des horaires de départ des trains est non négligeable : de Libramont vers Arlon, le départ des trains est différé d'environ 15 minutes (avec pour conséquence que les départs se font désormais toutes les heures paires au lieu des heures impaires), tandis que de Arlon vers Libramont, l'heure de départ est avancée de 30 minutes. Ceci n'est pas sans conséquence pour les usagers, et en particulier pour le public scolaire, dans la mesure où ces horaires sont, dans certains cas, mal adaptés aux horaires des établissements scolaires⁹⁶. Suite aux réactions de certains d'entre eux, la SNCB a effectué **quelques adaptations horaires en juin 2015**. En gare de Virton, le train P 8615 de 17h05 vers Libramont a été avancé de 11' entre Virton et Bertrix, tandis que le train L5966 de 17h09 vers Arlon a été avancé de 15' entre Virton et Athus. Tous deux quittent donc désormais Virton à 16h54, ce qui permet de réduire le temps d'attente des élèves à Virton après les cours. En outre, à Bertrix, cette adaptation rend possible une correspondance en 10' avec le train L6089 vers Dinant-Namur. Cependant, l'horaire de ces trains n'est pas modifié sur l'entièreté de leur parcours : ils stationnent respectivement 11' à Bertrix et 15' à Athus, les horaires étant inchangés entre Bertrix et Libramont pour l'un et entre Athus et Arlon pour l'autre. Par conséquent cela constitue une adaptation intéressante pour les usagers de Virton vers Florenville, Bertrix, Halanzy, Aubange et Athus, mais cela pénalise les voyageurs au départ de Virton souhaitant rejoindre Libramont, Messancy ou Arlon.

⁹⁵ SNCB, Présentation du « Plan de transport 2014 adapté – Province du Luxembourg », 23/06/2014.

⁹⁶ Ce point a été soulevé dès la première présentation du Plan de transport 12/2014 à Libramont le 25/02/2014 par l'association « les Amis du Rail de Halanzy ». Le caractère problématique des nouveaux horaires a notamment été confirmé par les directions des cinq écoles secondaires d'Arlon qui ont adressé une lettre commune au Directeur de district Sud-Est de la SNCB en octobre 2014 et interpellé à ce sujet la Ministre fédérale de la Mobilité.

Par ailleurs, on notera que la relation omnibus Libramont – Virton – Arlon reste à quai pendant 1h20 en gare de Libramont et pendant 1h28 en gare d'Arlon entre deux courses. Cette immobilisation du matériel et du personnel coûte quasiment aussi cher qu'un doublement de fréquence. Ce problème est une conséquence structurelle des cadences bihoraires. Du point de vue de l'exploitant, il serait préférable de circuler toutes les heures afin d'optimiser les roulements, mais sur ces liaisons en zone rurale, la SNCB estime que la demande n'est pas assez élevée pour justifier un doublement de fréquence.

Enfin, pour rappel, le tronçon Bertrix – Libramont est commun à deux relations qui circulent à cadence bihoraire : la relation L-13 Libramont – Virton – Arlon d'une part et la relation L-11 Libramont – Dinant – Namur d'autre part (cfr. analyse de la L166/165 ci-dessus). Pour les usagers circulant entre Libramont et Bertrix, on peut regretter que les horaires de ces deux relations soient désormais différents en gares de Libramont et Bertrix. En effet, dans le Plan de Transport précédent, les trains locaux « Libramont – Arlon » et « Libramont – Dinant » avaient, à quelques minutes près, les mêmes horaires de départ en gares de Libramont et Bertrix, ce qui créait de facto une relation à fréquence horaire entre ces deux gares. Désormais, les heures de départ des relations L-11 et L-13 diffèrent de 8 à 9', ce qui rend les horaires moins faciles à mémoriser pour les voyageurs⁹⁷.

L165/L167 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains L	
+4' de temps de parcours entre Libramont et Virton +12' d'attente en gare de Virton -1' de temps de parcours entre Virton et Arlon	Correspondances assurées avec l'IC-16 à Libramont et avec les trains CFL de la ligne 70 à Athus, mais pas de correspondances à Arlon

4.4.2 Trains P

De manière générale, le nombre de trains P a augmenté dans toutes les gares et PANGs situés sur les lignes 165/167 suite à l'application du Plan de Transport 2014. Cela résulte de l'ajout d'un train P/sens et de la prolongation dans chaque sens d'un train P qui ne circulait jusqu'alors que sur une partie de la ligne. Au total, on compte désormais 4 trains P de plus qu'avant dans chaque gare/PANG. Cependant, certains d'entre eux se substituent en tout ou en partie à des trains omnibus cadencés, de sorte que le nombre total de trains circulant durant les heures de pointe augmente de 3 par jour dans la plupart des points d'arrêt (excepté Florenville et Bertrix où on ne compte que 2 trains supplémentaires).

Dans le sens Libramont – Virton – Arlon, on comptait auparavant, deux trains P : un train P circulait de Virton à Arlon le matin (D : 6h51 – A : 7h31) ; et à l'heure de pointe du soir, un train P reliait Athus à Arlon (D : 17h32 – A : 17h46). Dans le Plan de Transport 12/2014, un train P est maintenu entre

⁹⁷ Cette modification est conséquente aux contraintes de capacités sur la ligne 166 et en gare de Dinant (cfr. ci-avant).

Virton et Arlon mais il circule désormais plus tôt (D : 6h09 – A : 6h46) ; un train P est en outre ajouté à l'heure de pointe matinale sur l'entièreté de la ligne, c'est-à-dire de Libramont à Arlon (D : 6h58 – A : 8h16) ; à l'heure de pointe vespérale, le train P Athus-Arlon est remplacé par un train P Libramont-Virton-Arlon (D : 17h14 – A : 18h46). Notons que, contrairement aux trains cadencés, ces deux trains P ne stationnent pas en gare de Virton. Dans ce sens de circulation, tous types de trains confondus, Libramont, Virton, Halanzy et Aubange gagnent 2 trains durant les heures de pointe, tandis que Bertrix, Florenville, Athus, Messancy et Arlon en gagnent un.

Dans le sens Arlon – Virton – Libramont, on comptait jusqu'alors deux trains P entre Arlon et Virton à la pointe vespérale (D : 16h18 et 18h44). Dans le nouveau Plan de Transport, ces deux trains P sont maintenus : le premier est prolongé jusqu'à Libramont et son heure de départ est avancée de 3' ; le second partira désormais 30' plus tôt. Le matin, deux trains P supplémentaires sont ajoutés entre Arlon et Libramont (D : 6h13 – A : 7h46 et 6h45 – A : 8h02). Le premier circule à peu de chose près 1h avant le premier train cadencé, mais il ne stationne que 7' en gare de Virton ; le second quant à lui ne stationne pas à Virton. En outre, on notera que deux trains P circulent entre Bertrix et Libramont le matin (6h06 et 7h06). Dans ce sens de circulation, tous types de trains confondus, Libramont et Bertrix gagnent trois trains durant les heures de pointe, Florenville en gagne deux, et Virton, Halanzy, Aubange, Athus, Messancy et Arlon en gagnent un. Un train P est également maintenu entre Arlon et Virton le mercredi midi (D : 12h45 – A : 13h21).

Enfin, sur la ligne 167, deux trains P/jour/sens, affrétés par les CFL, relient directement Virton à Luxembourg. À l'heure de pointe du soir, un train P supplémentaire relie en outre Rodange à Virton. Ces cinq trains ont été maintenus dans le Plan de transport 2014 et leurs horaires (cadencés à la demi-heure) sont inchangés : le matin, ces trains quittent Virton à 6h30 et 6h56 et permettent une arrivée à Luxembourg à respectivement 7h19 et 7h48 ; le soir, les trains directs quittent Luxembourg à 17h13, et 18h13 respectivement ; au départ de Luxembourg, le train de 17h43 permet quant à lui une correspondance à Rodange avec le train P 8618 qui circule vers Virton.

4.4.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, les trains circulant sur cette ligne sont limités à Virton (i.e. contrairement au service de semaine, ils ne poursuivent pas sur la L167 vers Athus et Arlon). Dans le Plan de Transport 12/2014, cette situation est restée inchangée. Néanmoins, comme en semaine, les horaires sont fortement modifiés sur cette ligne : de Libramont vers Virton, le départ des trains est différé d'environ 15 minutes (avec pour conséquence que les départs se font désormais toutes les heures paires au lieu des heures impaires), tandis que de Virton vers Libramont, l'heure de départ est avancée de près de 20 minutes. Le temps de parcours quant à lui augmente de 3'.

4.5 L144 Jemeppe s/Sambre – Gembloux

4.5.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Cette ligne n'est pas desservie par un service cadencé.

4.5.2 Trains P

Quatre trains P/sens empruntent quotidiennement cette ligne, à raison de deux trains/sens le matin et deux trains/sens le soir. Cette maigre offre existait déjà dans le Plan de transport précédent, mais depuis le 14 décembre 2014, les horaires des trains sont modifiés. Contrairement à la situation précédente, où l'heure de départ de chaque train était différente, **le nouveau Plan de Transport semble poser les bases d'un « cadencement »** de l'offre sur cette ligne (bien que l'horaire ne soit pas symétrique). Au départ de Gembloux, les quatre trains prennent désormais leur départ à la minute '07 ; au départ de Jemeppe s/Sambre en revanche, les deux trains du matin partent à la minute '34 tandis que les deux du soir partent la minute '29⁹⁸. Précisons que le premier train du matin vers Gembloux part en fait de Tamines (à 6h22) et que le dernier train vers Jemeppe-sur-Sambre est également prolongé jusque Tamines (arrivée à 18h37).

En gare de Gembloux, ces trains P donnent correspondance avec l'IC-18 Bruxelles – Namur – Liège, dans les deux sens de circulation (en 6' depuis Bruxelles ; vers Bruxelles en 6' le matin et 11' le soir ; de/vers Namur en 10'). Par contre, la SNCB n'a pas cherché à offrir de correspondances avec ces trains P en gare de Jemeppe s/Sambre. Les horaires sont tels qu'une correspondance est possible avec l'IC-25 vers Namur – Liège (12' d'attente) ; dans le sens inverse depuis Namur – Liège, la correspondance peut se faire en 10' pour les deux trains vers Gembloux du matin, et en 5' pour les trains du soir. En revanche, la correspondance vers Charleroi/Mons est rendue impossible par un temps de correspondance très court (2' seulement). Depuis Charleroi/Mons, la correspondance n'est pas faisable non plus puisque l'IC entre en gare de Jemeppe au moment où le train P vers Gembloux prend son départ⁹⁹.

Le temps de parcours sur cette ligne augmente de 1 minute de Gembloux vers Jemeppe s/Sambre et de 4' de Jemeppe vers Gembloux. De fait, **une des deux voies n'étant plus entretenue par Infrabel**, les trains peuvent circuler à 90km/h vers Jemeppe (ce qui correspond la vitesse de référence de cette ligne), mais doivent limiter leur vitesse à 60km/h sur la voie vers Gembloux. De réelles menaces existent donc quant au maintien de cette ligne en l'état. Les décisions prises par le gestionnaire de réseau indiquent clairement sa volonté de mettre cette ligne à voie unique dans un avenir assez proche.

⁹⁸ Dans la première version du Plan de transport 12/2014, tous les trains vers Gembloux partaient de Jemeppe-sur-Sambre à la minute '35 mais cela a été modifié par Infrabel lors de l'attribution des sillons définitifs. La raison de cette modification nous est inconnue.

⁹⁹ Notons qu'à l'origine, ces trains P n'étaient à charge que vers Gembloux le matin et depuis Gembloux le soir. Ce n'est que dans un second temps que les parcours à vide de/vers Jemeppe s/Sambre ont également été mis à charge.

4.5.3 Cadences les weekends et jours fériés

Cette ligne n'est pas desservie les weekends et jours fériés.

4.6 Conclusions

Depuis le 14/12/2014, les trains reliant Dinant à Bruxelles ne sont plus (dé)couplés en gare de Namur avec ceux de Liège. Cependant, ces trains ne passent plus par la jonction et ont une amplitude réduite. A partir de décembre 2015, ces trains relieront Brussels Airport et poursuivront ensuite à destination de Charleroi, ce qui pourrait affecter la ponctualité de la ligne. Dinant possèdera ainsi une relation directe avec l'aéroport en semaine et l'amplitude horaire sera étendue.

La relation circulant toutes les deux heures entre Libramont et Dinant est prolongée jusqu'à Namur, augmentant ainsi l'offre sur la L154, où elle remplace en partie les trains P reliant Dinant à Namur.

Sur les lignes L165/L167, un train L est maintenu toutes les 2 heures. Les correspondances sont préservées en gare de Libramont et sont désormais possibles tant vers Bruxelles que vers Arlon. À Athus, les correspondances avec les trains CFL sont également maintenues. En revanche, aucune possibilité de correspondance n'est offerte en gare d'Arlon et un stationnement de 15 minutes est instauré en gare de Virton. L'offre en trains P augmente mais les horaires ne sont pas toujours adaptés à ceux des établissements scolaires.

La L43 reste desservie par 1 train/h/sens. Le terminus s'effectue désormais à Marloie au lieu de Jemelle. L'optimisation des correspondances en gare de Marloie permet dorénavant des trajets plus rapides vers Liège depuis le sud de la Province (auparavant, il était plus rapide de passer par la dorsale wallonne via Namur).

Jemelle n'a plus de relation directe de/vers Liège et perd un train international Bruxelles-Luxembourg/sens.

La desserte de la L144 reste très faible (2 trains P/sens/jour) et est menacée par le mauvais état de l'infrastructure.

La Cellule Ferroviaire plaide pour qu'une attention particulière soit accordée aux correspondances dans les gares où la fréquence de service est moindre (en particulier lorsqu'il s'agit de relations à cadence bihoraire), dans la mesure où l'impact d'une correspondance non assurée est relativement plus pénalisant pour les usagers de ces gares. La Cellule Ferroviaire invite en outre à mener une réflexion approfondie sur :

- la desserte locale à fréquence bihoraire
- valorisation des petites gares et points d'arrêt

5 LIEGE

5.1 L36/LGV2 Liège – Bruxelles

5.1.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Auparavant, trois trains IC reliaient Liège à Bruxelles avec des temps de parcours et des politiques d'arrêt différents. Le train IC Bruxelles Midi – Visé était le plus rapide car c'était un train direct empruntant la LGV2 sans faire arrêt à Leuven ; le train IC Oostende – Eupen empruntait également la LGV2, mais il s'arrêtait en gare de Leuven ; enfin, le train Quiévrain – Liège circulait sur la L36 effectuait 5 arrêts intermédiaires (à savoir Ans, Waremme, Landen, Tienen, et Leuven). Dans le Plan de Transport 12/2014, on compte toujours **trois trains IC Liège – Bruxelles**, mais ils ont subi quelques modifications détaillées ci-dessous. L'IC Oostende – Eupen est maintenu tandis que l'IC Bruxelles-Midi – Visé est remplacé par un IC Kortrijk – Welkenraedt. Ces deux relations empruntent la LGV2 et leurs horaires sont adaptés de sorte qu'ils soient cadencés à la demi-heure. L'IC empruntant la ligne classique, quant à lui, quitte Liège-Guillemins 7' avant l'IC-01 (Eupen – Oostende) pour arriver à Bruxelles-Nord 21' après ce dernier. Il faut également souligner que d'une part, l'**amplitude horaire** de la relation IC-12 Kortrijk – Welkenraedt est **réduite sur le tronçon Bruxelles – Welkenraedt** (cfr. analyse ci-après) et d'autre part, deux parcours par sens sont limités à Leuven en heures creuses¹⁰⁰.

On peut remarquer que les trains qui circulent sur la LGV2 présentent des **temps de parcours différents d'un sens à l'autre** : ils sont 3 à 4 minutes plus rapides en direction de Bruxelles. Cela est dû au fait que les trains roulent plus vite en montée qu'en descente. Étant donné la longueur et la déclivité du parcours, cela crée au total une différence de quelques minutes. En outre, selon qu'ils entrent ou sortent de Bruxelles, les trains n'empruntent pas le même itinéraire¹⁰¹ ; l'itinéraire de sortie étant plus long et pénalisés par deux minutes-travaux entre Bruxelles Nord et Leuven.

Entre Waremme et Liège-Guillemins, un train L circule à cadence horaire. Dans le Plan de Transport 12/2014, son horaire a été légèrement adapté afin d'optimiser les correspondances avec l'IC-14 en gare de Waremme. Cependant, ce tronçon fait partie de ceux qui ont été identifiés par la SNCB comme trop peu fréquenté en heures creuses. Par conséquent, **il était initialement prévu de réduire la fréquence à un train toutes les deux heures entre Liège et Waremme, de 9h à 15h environ**¹⁰². Cette adaptation, non conforme aux prescrits du Contrat de Gestion qui lie l'Etat et la SNCB, n'a pas reçu l'accord du Gouvernement. C'est pourquoi, dans sa version adaptée, la SNCB a rétabli une cadence horaire tout au long de la journée sur cette relation.

¹⁰⁰ Cela est dû aux blanc-travaux sur la LGV2, qui empêchent toute circulation ferroviaire sur cette ligne pendant une période d'environ une heure, destinée à l'exécution des travaux d'entretien courant à l'infrastructure. Dans le Plan de Transport précédent, cette même contrainte existait pour la relation IC-O, dont quatre parcours étaient alors supprimés.

¹⁰¹ Vers Bruxelles, ils empruntent la L36N à partir de Leuven, tandis que vers Liège, ils prennent la L36 dans le pertuis central (ligne sur laquelle on compte 2 minutes-travaux à Schaerbeek pour le renouvellement des aiguillages)

¹⁰² Ce point est abordé plus en détails dans les remarques et conclusions préliminaires en fin de chapitre.

L36/LGV2 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains IC	
1. Train IC Oostende – Eupen : - 1' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Midi ; +2' vers Liège	Ce train emprunte toujours la LGV et fait arrêt à Leuven
2. Remplacement du train IC Bruxelles Midi – Visé par un train IC Kortrijk – Welkenraedt ; Arrêt supplémentaire à Leuven ⇒ + 4' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Midi ; +5' vers Liège Amplitude réduite et plusieurs parcours limités à Bruxelles ou Leuven	⇒ Rupture de charge pour les usagers de la ligne 40 (cfr. analyse ci-dessous) Ce train emprunte toujours la LGV ⇒ Liaison Bruxelles – Liège – Welkenraedt non assurée à certaines heures
3. Train IC Quiévrain – Liège G : + 6' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Midi ; +4' vers Liège	
Entre Liège et Bruxelles-Midi : +2 à 6' de temps de parcours	
Train L	
Train L Liège – Waremme : horaires modifiés mais temps de parcours inchangé	Initialement : volonté de réduire la fréquence à 1 train/2 heures en HC

5.1.2 Trains P

Sur le tronçon Liège – Waremme, les trains « **P lents** » qui circulaient dans le plan de transport précédent sont maintenus. Vers Liège, on compte toujours deux trains P le matin¹⁰³ et un le soir¹⁰⁴ ; vers Waremme, il en circule toujours un le matin¹⁰⁵. Ces trains P sont désormais tous cadencés à la demi-heure par rapport au L-21. Par contre, le train P qui reliait Waremme à Liège vers midi circule désormais uniquement le mercredi.

De Liège vers Bruxelles, deux trains « **P rapides** » circulaient auparavant le matin en provenance de Welkenraedt à environ une heure d'intervalle. Dans le Plan de Transport 12/2014, ces deux trains

¹⁰³ Au départ de Landen à 7h02 et 8h05 (au lieu de 7h07 et 8h06 précédemment).

¹⁰⁴ Il quitte Waremme à 16h17 et circule désormais jusque Liège-Guillemins, alors qu'il était limité à Ans dans le précédent plan de transport.

¹⁰⁵ Désormais limité à Waremme au lieu de Landen, il quitte Liège-Guillemins à 7h05 contre 7h10 précédemment.

sont maintenus mais leur parcours est limité à la L36¹⁰⁶. Ils partent donc désormais de Liège-Guillemins selon un horaire quasiment inchangé, font arrêt à Ans et Waremme, mais ont un temps de parcours allongé (1h30 contre 1h22 ou 1h25 auparavant)¹⁰⁷. En outre, à l'heure de pointe du matin, deux trains « P rapides » vers Bruxelles sont ajoutés depuis le 14 décembre 2014 (départ de Liège-Guillemins à 6h40 et 7h10 respectivement) ; ils sont tous deux en provenance de Visé (cfr. chapitre 5.4.2 ci-dessous) et font arrêt à Ans avant de rejoindre Bruxelles directement via la LGV2. Par contre, le train P qui partait de Ans à 6h51 vers Bruxelles-Midi et desservait Waremme a quant à lui été supprimé.

De Bruxelles vers Liège, à l'heure de pointe du soir, on retrouve également deux trains P faisant arrêts à Waremme et Ans ; ils sont désormais limités à Liège-Guillemins au lieu de poursuivre vers Welkenraedt comme c'était le cas jusqu'alors. Ils restent espacés d'environ une heure, mais leurs horaires et leurs temps de parcours sont légèrement modifiés¹⁰⁸. Deux trains « P rapides » Bruxelles-Midi – Visé sont également ajoutés à l'heure de pointe du soir (départ de Bruxelles-Midi à 16h20 et 16h48 respectivement) et desservent la gare de Ans (cfr. chapitre 5.4.2 ci-dessous). Le train P qui partait de Bruxelles-Midi à 16h54 à destination de Ans (arrivée : 18h13 avec arrêt à Waremme) a quant à lui été supprimé en décembre 2014.

Grâce à ces renforts de pointe, on compte désormais 10 trains rapides vers Bruxelles entre 6h et 8h, et 10 trains rapides vers Liège entre 16h et 18h (parmi lesquels 5 trains/sens desservent la gare de Ans, et 4 trains/sens desservent la gare de Waremme). **Par rapport au plan de transport précédent, l'offre en trains rapides s'est ainsi accrue de deux trains/sens pour les usagers de Liège, et d'un train/sens pour les usagers d'Ans, mais a été réduite d'un train/sens pour les usagers de Waremme.**

5.1.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, entre Liège et Bruxelles, circulaient auparavant deux trains IC. L'un d'eux empruntait la LGV2 et n'effectuait qu'un arrêt intermédiaire à Leuven (il s'agissait de l'IC Oostende – Eupen) ; l'autre empruntait la L36, effectuait des arrêts intermédiaires à Ans, Waremme, et Landen où il était jumelé avec le train IC en provenance de Genk avant de poursuivre vers Bruxelles et Knokke/Blankenberge (il s'agissait de l'IC E).

Dans le Plan de Transport 12/2014, l'IC Oostende - Eupen est maintenu (et renommé IC-01) sans subir de modifications : son horaire est stable mais son temps de parcours augmente de 3' de

¹⁰⁶ Les usagers de la ligne 37 bénéficiant désormais d'une relation IC cadencée de/vers Bruxelles (cfr. ci-dessous).

¹⁰⁷ P 7400 : + 5' sans modification de la politique d'arrêt ;

P 7402 devient P 7401 : + 8' avec arrêts supplémentaires à Tienen et Landen.

¹⁰⁸ P 8400 : quitte Bruxelles-Midi à 16h03 au lieu de 16h08 ; -4' de temps de parcours entre Bruxelles-midi et Liège-Guillemins ;

P 8402 devient P 8401 : quitte Bruxelles-Midi à 17h06 au lieu de 17h14 ; +9' de temps de parcours car il effectue des arrêts supplémentaires à Tienen et Landen.

Bruxelles vers Liège-Guillemins. En revanche, **le second IC en provenance/à destination de Knokke/Blankenberge a été supprimé**. Désormais les usagers de Ans et Waremme n'ont donc plus de liaison directe avec Bruxelles et la Flandre ; ils doivent se rendre en train omnibus à Landen, où ils trouvent une correspondance avec l'IC-03 Knokke/Blankenberge – Genk (5' de temps de correspondance). Moyennant cette rupture de charge, il est possible de relier Bruxelles-Nord en 1h30 (contre 1h20 avec l'ancien IC-E) et Knokke en 3h21 (contre 3h00 avec l'ancien IC-E)¹⁰⁹.

Afin de permettre cette alternative, **les weekends et jours fériés, le parcours de l'omnibus L-21 Liège-Waremme a été prolongé jusqu'à Landen et sa fréquence a été doublée**. Cette relation circule donc désormais toutes les heures entre Liège-Guillemins et Landen. Au départ de Liège, l'horaire de ce train L est avancé de 32' par rapport à la situation 12/2012 (départ aux heures '08 au lieu de '40). Le temps de parcours entre Liège-Guillemins et Waremme est stable ; le temps de parcours entre Waremme et Landen correspond à celui de l'IC-14 qui relie ces deux villes les jours de semaine, soit 11' (au lieu de 8' avec l'ancien IC-E).

L36/LGV2 : Modifications le we	Impacts/Remarques
Train IC	
Train IC Oostende - Eupen : +3' de temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins	Temps de parcours inchangé vers Bruxelles
Suppression du train IC Liège/Genk – Knokke/Blankenberge	⇒ Rupture de charge ⇒ + 10' de temps de parcours
Train L	
Prolongation du train L Liège-Guillemins – Waremme jusqu'à Landen et doublement de sa fréquence	⇒ En gare de Landen : correspondance avec l'IC-03 Knokke/Blankenberge – Genk

5.2 L34 Hasselt – Liège

5.2.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Cette ligne jouit d'une desserte relativement importante. Cela est lié à la localisation du dépôt de matériel roulant à Liers, qui a conduit la SNCB à « tirer » plusieurs relations au-delà de Liège-Guillemins/Palais pour des raisons purement techniques. Afin de réduire ses coûts d'exploitation, et dans l'optique du futur déménagement du dépôt de Liers vers le site de Kinkempois, la SNCB tente désormais de limiter ces mises à charge (partielles) sur la ligne 34. Par conséquent, **l'offre sur cette ligne est légèrement réduite** depuis l'application du nouveau Plan de Transport suite à la modification des gares terminus de la plupart des relations qui empruntent tout ou une partie de la

¹⁰⁹ Au départ de Liège, les voyageurs à destination de Knokke peuvent également emprunter l'IC-01 jusqu'à Bruges où une correspondance est possible en 4' avec un train IC circulant entre Bruges et Knokke.

L34¹¹⁰. En particulier, les relations IC circulant sur la dorsale wallonne sont désormais limitées à Liège-Palais, au lieu de Herstal et Liers. Il avait dans un premier temps été prévu de les limiter à Liège-Guillemins, mais cette option a finalement été écartée pour des raisons probablement techniques (manque de capacité en gare) et financières¹¹¹. En raison de cette réorganisation des dessertes, davantage de liaisons doivent désormais s'effectuer avec correspondance en gare de Liège-Guillemins. En outre, **les temps de parcours sur la L34 s'allongent presque tous de 2'**.

On soulignera également que la relation IR qui reliait directement Liège à Antwerpen a fait place, les jours de semaine, à une relation IC limitée à Hasselt. L'ancienne relation IR a en fait été « scindée » : la partie Hasselt – Liège a été couplée avec la relation Liège – Maastricht, tandis qu'entre Aarschot et Antwerpen la relation a été déviée via Leuven, Brussels Airport et Mechelen. Bien que peu attractive en termes de temps de parcours pour les voyageurs liégeois (il fallait compter 2h11 entre Liège-Guillemins et Antwerpen, alors que la liaison était possible en 1h32 avec correspondance à Bruxelles), cette relation permettait néanmoins des liaisons à fréquence horaire sans rupture de charge entre les agglomérations liégeoise et anversoise. Elle était en revanche particulièrement intéressante pour les voyageurs au départ de Liers, qui pouvaient alors relier Antwerpen en 1h48. Ceux-ci doivent désormais compter 2h30 de trajet avec correspondance à Hasselt, 2h18 avec correspondances à Hasselt et Aarschot, ou 2h13 avec correspondances à Liège et Leuven.

La relation IR reliant toutes les 2 heures Liers à Luxembourg via Gouvy a été requalifiée IC (cfr. analyse de la L42 ci-dessous) mais ne subit pas de modification majeure sur la L34.

Enfin, en ce qui concerne les relations omnibus, le train L provenant de la L43 (Marloie au lieu de Jemelle) est prolongé de Herstal jusqu'à Liers, tandis que le train L provenant de Verviers est prolongé de Liège-Palais jusqu'à Herstal. La relation omnibus circulant sur la L125 étant désormais limitée à Liège-Guillemins (cfr. analyse de la L125 ci-dessus), elle ne dessert plus la L34.

L34 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains IC		
Remplacement du train IR Antwerpen – Liège par un train IC Hasselt – Liège – Maastricht ;	+ 2' de temps de parcours entre Hasselt et Liège-Guillemins	⇒ Pour les usagers de Liers : rupture de charge et allongement du temps de parcours de/vers Antwerpen Politique d'arrêt inchangée entre Hasselt et Liège
Limitation du train IC Bruxelles – Namur – Liège à Liège-Palais, au lieu de Liers actuellement		
Remplacement du train IC Lille – Herstal par un		⇒ Pour les usagers d'Herstal : rupture de

¹¹⁰ Entre Liège-Guillemins et Liège-Palais, l'offre est passée de 6½ à 5½ trains/heure/sens ; à Herstal, l'offre est passée de 4½ trains/heure/sens à 3½ trains/heure/sens ; à Liers l'offre est restée de 2½ trains/heure/sens.

¹¹¹ Redevance d'arrêt en gare de Liège-Guillemins très élevée, à savoir : 87,45 € si c'est la gare de départ ; 76,52 € si c'est la gare de destination ; 65,58 € si c'est une gare intermédiaire + supplément en cas d'arrêts de plus de 30 minutes.

train IC Mons – Liège-Palais ;	charge de/vers la dorsale wallonne
+ 2' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Liège-Palais	
Requalification de la relation bihoraire Liers – Gouvy – Luxembourg en « IC »	
Trains L	
Modification du parcours du train L Herstal – Jemelle : prolongation jusqu'à Liers d'une part, et limitation à Marloie d'autre part ;	
+ 2' de temps de parcours entre Liers et Liège-G	
Remplacement du train L Liège-Palais – Statte par un train L Liège-Guillemins – Namur	⇒ Ne dessert plus la L34 ⇒ Rupture de charge de/vers les PANGs de la dorsale wallonne
Remplacement du train L Liège-Palais – Verviers par un train L Herstal – Verviers ;	
+ 2' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Liège-Palais	

5.2.2 Trains P

Sur la ligne 34, aucun train P n'est spécifiquement dédié à un renforcement de la desserte des gares/haltes qui sont situées sur cette ligne. Tous les trains P qui empruntent la L34 sont en fait des trains à l'origine ou à destination d'autres lignes.

Sur la partie wallonne, ces trains supplémentaires se concentrent quasi exclusivement sur le tronçon Liège-Guillemins – Liège-Palais. Le matin, trois trains P relient Liège-Guillemins à Liège-Palais entre 7h et 9h (deux d'entre eux provenant de Gouvy et un autre provenant de Jemelle), et un train P circule entre Liège-Guillemins et Herstal (en provenance de Verviers) ; dans le sens inverse, un train P relie Liège-Palais à Liège-Guillemins (avant de poursuivre vers Marloie). Le soir, entre environ 16h et 19h, cinq trains P s'ajoutent à l'offre cadencée entre Liège-Palais et Liège-Guillemins¹¹². Enfin, un train P particulier à destination de Rivage part de Liège-Palais le mercredi midi.

Par rapport au Plan de Transport précédent, l'offre en trains de pointe augmente sur cette ligne. En effet, hormis les deux trains P de/vers la ligne 43 (Liège-Marloie) et le train du mercredi midi (qui existait déjà mais circulait alors entre Herstal et Rivage), tous les autres trains P sont des ajouts. Par contre deux trains P qui reliaient Statte à Liège-Palais ont été supprimés¹¹³.

¹¹² 3 trains vers Gouvy, un vers Jemelle et un vers Verviers-Central

¹¹³ Il s'agissait d'un train vers Statte le matin et un train vers Liège-Palais le soir. La relation omnibus circulant sur la L125 étant désormais limitée à Liège-Guillemins, le parcours des trains P qui renforcent cette offre a également été limité à cette gare.

5.2.3 Cadences les weekends et jours fériés

Le nouveau Plan de Transport a modifié les gares terminus de la plupart des relations qui empruntent (tout ou une partie de) la L34. L'offre sur cette ligne s'en trouve donc modifiée. On soulignera l'allongement généralisé des temps de parcours et l'augmentation de fréquence du train L de/vers Verviers, qui circule désormais toutes les heures, en semaine comme le weekend. Notons encore que la relation directe entre Liège et Antwerpen a été maintenue les weekends et jours fériés alors qu'elle a été scindée les jours de semaine ouvrables (cfr. ci-dessus).

L34 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Requalification de la relation IR Antwerpen – Liège en « IC »;		Horaire différent de celui de l'IC Hasselt – Liège – Maastricht qui circule en semaine.
+ 4' de temps de parcours entre Hasselt et Liège-Guillemins		Maintien d'une relation directe avec Antwerpen alors qu'elle n'existe plus en semaine.
Remplacement du train IC Lille – Liège-Palais par un train IC Mouscron – Liers ;		Horaire différent de celui de l'IC-25 (Mons – Liège-Palais) en semaine
+ 1' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Liers		⇒ Rupture de charge de/vers Lille
Requalification de la relation bihoraire Liers – Guvy – Luxembourg en « IC »		
Trains L		
Prolongation du train L Herstal – Jemelle jusqu'à Liers d'une part, et limitation à Marloie d'autre part ;		
+ 3' de temps de parcours entre Liers et Liège-G		
Prolongation du train L Verviers– Liège-Palais jusqu'à Herstal ;		
+ 2' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Liège-Palais		
Doublement de fréquence : ce train passe d'une fréquence bihoraire à une fréquence horaire		

5.3 L37 Liège – Welkenraedt – Aachen

5.3.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Suite à l'application du Plan de Transport 12/2014, l'offre sur la L37 a sensiblement augmenté. La relation IC Oostende – Eupen qui existait déjà auparavant, est maintenue et **une seconde relation IC est ajoutée**. Il s'agit de la relation IC-12 Kortrijk – Bruxelles – Welkenraedt, qui est cadencée à la demi-heure par rapport à l'IC-01 Oostende – Eupen et circule en remplacement de l'ancien IC-0

Bruxelles-Midi – Visé. Sur la L37, son temps de parcours est plus long de 7' car elle effectue des arrêts intermédiaires en gares de Pepinster et Angleur (tandis que l'IC 01 ne s'arrête qu'à Verviers-Central). Il faut également souligner que d'une part, l'**amplitude horaire** de cette relation est **réduite sur le tronçon Bruxelles – Welkenraedt** (cfr. analyse ci-après) et d'autre part, deux parcours par sens sont limités à Leuven en heures creuses¹¹⁴. Lorsque c'est le cas, la liaison avec Liège et Welkenraedt n'est pas assurée et par conséquent, la ligne 37 n'est à certaines heures desservie que par la relation IC-01 de/vers Bruxelles.

On notera également la **suppression du train IR bihoraire entre Liège-Guillemins et Aachen**. En revanche, le train L Spa – Welkenraedt est désormais prolongé jusqu'Aachen, offrant ainsi une **relation à cadence horaire entre le « bassin verviétois » et la région d'Aachen**. Ce train stationne 7 ou 8' à quai en gare de Verviers-Central afin de laisser passer l'IC 01 en provenance/à destination de Liège – Oostende. Une correspondance est donc théoriquement possible entre ces deux trains, bien que le temps de correspondance prévu, à savoir 4 minutes, semble trop court pour permettre des correspondances aisées et fiables (cfr. analyse des correspondances en gares ci-après)¹¹⁵. La SNCB recommande dès lors aux usagers souhaitant effectuer cette correspondance de changer de train à Welkenraedt, où le temps de correspondance est de 7 ou 8 minutes. Ainsi, en empruntant l'IC-01 de Liège, jusque Welkenraedt, puis le L-09 vers Aachen, il est donc désormais possible de relier cette ville toutes les heures avec un temps de parcours inchangé de 52' (malgré un arrêt intermédiaire supplémentaire à Hergenrath).

L37 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains IC	
Train IC Oostende – Eupen : - 1' de temps parcours entre Liège-G et Welkenraedt	
Ajout d'un IC Kortrijk – Welkenraedt (IC-12) avec arrêts à Angleur et Pepinster	⇒ Liaison directe de/vers Bruxelles pour les usagers d'Angleur et Pepinster
Suppression du train IR Liège – Aachen	⇒ Liaisons de/vers Aachen doivent s'effectuer avec rupture de charge à Welkenraedt (ou Verviers)
Trains L	
Prolongation du train L Liège-Palais – Verviers-Central jusque Herstal	
+ 1' de temps de parcours entre Liège-Guillemins	

¹¹⁴ Cela est dû aux blanc-travaux sur la LGV2, qui empêchent toute circulation ferroviaire sur cette ligne pendant une période d'environ une heure, destinée à l'exécution des travaux d'entretien courant à l'infrastructure. Dans le Plan de Transport précédent, cette même contrainte existait pour la relation IC-O, dont quatre parcours étaient alors supprimés.

¹¹⁵ Dans la première version des horaires 12/2014, le temps de correspondance prévu à Verviers-Central était de 5' mais il a été réduit d'une minute lors de l'attribution des sillons définitifs par Infrabel.

et Verviers-Central	
Prolongation du train L Spa – Welkenraedt jusqu'Aachen	⇒ Correspondance avec l'IC 01 de/vers Liège en gare de Verviers (4') ou Welkenraedt (7')
+ 10' de temps de parcours entre Pepinster et Aachen (dont 8' d'attente en gare de Verviers-Central) ; +2' entre Verviers et Aachen	⇒ Temps de parcours stable entre Liège et Aachen (52')

5.3.2 Trains P

Auparavant, deux trains P reliaient Welkenraedt à Bruxelles-Midi le matin, et deux trains P circulaient de Bruxelles-Midi à Welkenraedt le soir. Suite à la mise en service en décembre 2014 du nouvel IC-12 Kortrijk-Bruxelles-Welkenraedt, ces trains P ne circulent plus sur la L37¹¹⁶.

Dans le Plan de Transport 12/2014, seuls deux trains P sont prévus sur la L37 : il s'agit d'un « P lent » reliant Verviers-Central à Herstal le matin (départ à 7h24¹¹⁷), et d'un « P lent » de Liège-Palais à Verviers-Central le soir (départ à 15h58¹¹⁸). Le temps de parcours de ces trains P est identique à celui du L-17 Verviers-Central – Herstal.

5.3.3 Cadences les weekends et jours fériés

Tout comme les jours de semaine, le train IR qui circulait entre Liège et Aachen à raison de un train/sens toutes les deux heures a été supprimé en décembre 2014. En revanche, un train L relie désormais Spa/Verviers et Aachen à fréquence horaire. En gare de Verviers-Central, ce train stationne 7 à 8' de sorte qu'une correspondance est théoriquement possible avec l'IC-01 Oostende – Eupen. Cependant, les temps de correspondances étant limités (4' seulement), il est recommandé d'effectuer cette correspondance en gare de Welkenraedt.

Une autre modification notable est le doublement de fréquence du train L reliant Liège (Herstal) à Verviers-Central. Il circule désormais toutes les heures, en semaine comme le weekend.

L37 : Modifications le we	Impacts/Remarques
Trains L	
Prolongation du train L Liège-Palais – Verviers jusque Herstal ;	Ce train passe d'une fréquence bihoraire à une fréquence horaire
+ 1' de temps de parcours entre Liège-Guillemins et Verviers-Central	
Prolongation du train L Spa – Welkenraedt	Correspondance avec l'IC 01 en gare de Verviers (4') ou Welkenraedt (7')
+ 10' de temps de parcours entre Pepinster et Aachen (dont 8' d'attente en gare de Verviers-	

¹¹⁶ Ils sont maintenus sur le tronçon Bruxelles – Liège-Guillemins (cfr. chapitre 5.1.2)

¹¹⁷ Soit 19' après le train L cadencé – arrivée à Liège-Guillemins à 7h55.

¹¹⁸ Soit 43' après le train L cadencé – arrivée à Verviers-Central à 16h38.

Central) ; +2' entre Verviers et Aachen

5.4 L40 Liège – Maastricht

5.4.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Sur cette ligne, **l'offre a été réduite de 2 trains/h/sens à 1 train/h/sens** depuis le 14 décembre 2014. En effet, la relation IC-O Bruxelles Midi – Visé a été supprimée (remplacée par une nouvelle relation Kortrijk – Welkenraedt, cfr. ci-dessus), tandis que la relation omnibus Liège – Maastricht a été renommée « IC » et couplée à la relation IC reliant Liège à Hasselt (cfr. analyse de la L34 ci-dessus). La L40 est donc désormais desservie en semaine par la relation IC-13 Hasselt – Liège – Maastricht. Celle-ci effectue tous les arrêts intermédiaires (Bressoux et Visé en Belgique ; Eijsden et Maastricht-Randwijck aux Pays-Bas) pour un temps de parcours équivalent au train L qui circulait auparavant.

L40 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Train IC	
Suppression du train IC Bruxelles Midi – Visé	⇒ Rupture de charge de/vers Bruxelles (10' de correspondance à Liège-Guillemins ⇒ + 12' de Visé vers Bruxelles-Midi ; +10' de Bruxelles-Midi vers Visé
Train L	
Requalification du train L Liège-Guillemins – Maastricht en « IC » et couplage avec l'IC Hasselt – Liège	⇒ Relation IC Hasselt – Liège – Maastricht ⇒ Temps de parcours équivalent à l'ancien train L Liège – Maastricht

5.4.2 Trains P

Comme expliqué ci-dessus, suite à la suppression de l'IC-O, les liaisons de/vers Bruxelles s'effectuent désormais avec correspondance à Liège. Cependant, aux heures de pointe, deux trains P directs par sens ont été ajoutés entre Bruxelles-Midi et Visé. Le matin, ils quittent Visé à 6h15 et 6h46 respectivement ; le soir ils partent de Bruxelles-Midi à 16h20 et 16h48. En termes de temps de parcours, ces trains directs sont moins performants que l'ancien IC-O. Il faut à présent compter entre 1h19 et 1h29 de trajet alors que l'IC O reliait Visé à Bruxelles-Midi en 1h14 à 1h19¹¹⁹. Le temps de parcours augmente principalement entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Nord (de 46-49' précédemment à 49-55' depuis décembre 2014). Cette augmentation s'explique par le fait que ces trains P doivent changer de pertuis entre Diegem et Schaerbeek et par l'ajout de minutes travaux en gare de Schaerbeek ; un arrêt supplémentaire est par ailleurs effectué en gare de Ans (2' d'arrêt). Le temps de parcours a en outre été allongé dans la Jonction Nord-Midi.

¹¹⁹ Cette différence de temps de parcours dans un sens par rapport à l'autre s'explique par le fait que les trains roulent plus vite en montée qu'en descente sur les lignes à forte déclivité.

Deux autres trains P circulent sur la L40 : l'un circule de Visé à Liège-Guillemins le matin (départ : 7h27) et l'autre circule dans le sens inverse le soir (départ : 16h20). Dans le Plan de Transport précédent, seul un train P circulait sur la L40 entre Liège et Visé le soir (départ : 18h34) ; ce dernier a été supprimé.

5.4.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, sur cette ligne, la principale modification par rapport au plan de transport précédent concerne la dénomination du train : le **train L à fréquence horaire** reliant Liège-Guillemins à Maastricht est en effet **renommé « IC »** depuis le 14 décembre 2014. Son temps de parcours reste stable, et son horaire est légèrement décalé par rapport à la situation 12/2012 (départs 7' plus tôt de Liège-Guillemins et 7' plus tard de Maastricht). Sur la L40, **l'offre de weekend est donc différente de celle de la semaine** : les trains sont limités à Liège-Guillemins (alors qu'ils sont prolongés jusqu'à Hasselt durant la semaine) et les horaires de weekend de cette relation IC sont différents de ceux qui sont d'application en semaine. En effet, par rapport à l'horaire de semaine, la cadence de l'IC-13 a été décalée d'une demi-heure, et ce dans le but de permettre une correspondance sur l'IC-01 Oostende – Bruxelles – Eupen en gare de Liège-Guillemins¹²⁰.

5.5 L42 Liège – Gouvy – Luxembourg

5.5.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Sur la ligne 42, le **train reliant Liège à Luxembourg à raison de un train toutes les 2 heures** est **renommé « IC »** (au lieu de « IR » précédemment). Le terminus de cette relation avait dans un premier temps été déplacé à Liège-Guillemins, mais il est finalement maintenu à Liers (notamment parce que les correspondances avec la ligne 34 étaient médiocres). Le nombre d'arrêt entre Liège-Guillemins et Luxembourg reste inchangé, à savoir 7 arrêts intermédiaires sur la L42 et 7 arrêts supplémentaires sur le territoire luxembourgeois. En revanche, **le temps de parcours augmente** de 8' vers Luxembourg et de 10' vers Liège (cet allongement du temps de parcours étant concentré sur le tronçon Gouvy – Luxembourg).

Suite à la demande des CFL pour que le premier train en provenance de Liège arrive plus tôt à Luxembourg¹²¹, la SNCB a « décalé » d'une heure les horaires de circulation de ce train. Autrement dit, au lieu de quitter Liège toutes les heures impaires à partir de 7h, il part toutes les heures paires à partir de 6h (pour une première arrivée à Luxembourg à 8h42)¹²². Lors du Roadshow en province de

¹²⁰ Tandis qu'en semaine, la correspondance se fait sur l'IC-12 Kortrijk – Bruxelles – Welkenraedt.

¹²¹ Actuellement, le premier train IR arrive à 9h45 en gare de Luxembourg !

¹²² La conséquence de ce décalage des horaires est que les écoliers de Trois-Ponts et Vielsalm résidant à Gouvy n'avaient plus leur train de retour directement à la sortie de l'école (16h12 et 16h24 actuellement), mais à 17h01 et 17h13 respectivement. Suite aux plaintes reçues de la part des élus de ces communes, la SNCB a ajouté un train P entre Trois-Ponts et Gouvy à 16h12 (cfr. ci-dessous).

Luxembourg, plusieurs travailleurs frontaliers ont expliqué qu'il aurait été préférable, selon eux, de maintenir la cadence telle qu'elle était mais d'ajouter un train au départ de Liège (ou Gouvy) en début de journée afin de pouvoir arriver à Luxembourg avant 8h¹²³. Cette amélioration est donc jugée insuffisante par les usagers.

L42 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Train IC	
Requalification du train « IR » Liers-Luxembourg en « IC »	
« Décalage » de la cadence au départ de Liège (toutes les heures paires au lieu des heures impaires)	⇒ 1 ^{ère} arrivée Luxembourg à 8h42 au lieu de 9h45

5.5.2 Trains P

Dans le Plan de Transport précédent, le train IC-O (Bruxelles-Midi – Visé) empruntait exceptionnellement la ligne 42 une fois par jour et par sens¹²⁴ et offrait ainsi une relation directe vers/depuis Bruxelles aux usagers de cette ligne. Le Plan de Transport ayant supprimé la relation IC-O, les liaisons avec Bruxelles s'effectuent désormais toutes via une correspondance à Liège-Guillemins (en 7' avec l'IC-01).

Par contre, le **Plan de Transport 12/2014 a ajouté plusieurs trains P sur la L42 entre Liège-Palais et Gouvy**. En direction de Gouvy, un train P est ajouté le matin et trois trains P sont ajoutés le soir. En direction de Liège, trois trains P sont également ajoutés le matin¹²⁵. Ces trains P ont la même politique d'arrêt que l'IC-33 Liège – Luxembourg et un temps de parcours similaire, mais ils ne sont pas tous cadencés à l'heure par rapport à ce dernier. Le matin, deux des trains P permettent une correspondance avec l'IC-12 vers Bruxelles (en 9') ; le soir, deux sont cadencés à l'heure par rapport à l'IC-33 et permettent donc une correspondance avec l'IC-01 en provenance de Bruxelles.

Un train P (dit « des écoliers ») est également maintenu entre Gouvy et Trois-Ponts le matin (son départ étant néanmoins avancé de 6'). Dans le sens inverse, suite aux demandes exprimées par les communes dans la cadre des Roadshows, un train a été ajouté entre Trois-Ponts et Gouvy pour le retour des écoliers (départ à 16h12). Enfin, un train P particulier circulant uniquement le mercredi midi est maintenu entre Liège-Palais et Rivage.

¹²³ Précisons que depuis la gare de Trois-Vierges, située à moins de 20 km de Gouvy, les trains CFL circulent au minimum à cadence horaire de/vers Luxembourg à partir de 4h15. Si l'on ajoute à cela le différentiel de prix des abonnements, on comprend aisément que de nombreux travailleurs frontaliers préfèrent se rendre à Trois-Vierges en voiture pour prendre les trains CFL plutôt que d'emprunter les trains SNCB sur la L42.

¹²⁴ Départ de Gouvy vers Liège/Bruxelles à 5h07 ; départ de Liège vers Gouvy à 18h30.

¹²⁵ Dont un reprend le sillon de l'ancien IC-O à destination de Bruxelles-Midi.

On soulignera enfin le maintien de **quatre trains CFL reliant Gouvy à Luxembourg** aux heures de pointe. Le matin, ils partent désormais de Gouvy à 5h25 et 6h25, soit 14' plus tôt qu'avant (arrivée à 6h42 et 7h42). Ils sont ainsi cadencés à l'heure par rapport à la relation IC-33, dont le premier parcours dessert la gare de Gouvy à 7h26. Le soir, ils quittent Luxembourg à 16h45 et 17h45 (contre 16h15 et 18h15 auparavant). Ces derniers ne sont dès lors plus cadencés à l'heure par rapport à la relation régulière Liège – Luxembourg puisque ceux-ci quittent Luxembourg aux heures '18.

5.5.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les modifications sont identiques à celles apportées au service de semaine. Le train « IR » Liers-Luxembourg est renommé « IC ». La fréquence reste de un train toutes les deux heures, et les horaires sont « décalés » d'une heure (départ de Liège toutes les heures paires à partir de 6h).

5.6 L44 Spa – Pepinster

5.6.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Tel que mentionné dans l'analyse de la ligne 37 ci-avant, **le train L Spa – Welkenraedt est prolongé jusque Aachen** depuis décembre 2014. Sur la L44, le temps de parcours est stable et les heures de départ/arrivée sont quasiment inchangées (+/- 1').

On regrettera néanmoins que cet horaire ne permette **pas de correspondance avec l'IC-12 de/vers Liège – Bruxelles en gare de Pepinster**. Le choix de la SNCB a ici encore été dicté par la fréquentation observée. En effet, la ligne 44 étant à voie unique, il faudrait avancer l'horaire de l'omnibus de 10' pour permettre cette correspondance tout en respectant les contraintes d'infrastructure. Or, selon la SNCB, cela pénaliserait les écoliers de Theux et Spa, qui sont les principaux usagers de ces trains, tandis que les voyageurs qui effectuent une correspondance à Pepinster vers Liège/Bruxelles ne représenteraient que 4% des ventes. Dès lors, si l'on voulait permettre cette correspondance, il faudrait d'abord négocier avec les écoles pour qu'elles adaptent leurs horaires de cours. Un second argument est que l'IC-12 ne circule pas toute la journée (quelques parcours sont en effet limités à Bruxelles en heures creuses) ; par conséquent, la correspondance n'aurait pas été offerte toutes les heures. Tel que le Plan de Transport a été conçu, le trajet Liège – Spa doit s'effectuer en empruntant l'omnibus L-17 Herstal – Verviers¹²⁶ jusque Pepinster où une correspondance en 4' est possible avec l'omnibus L-09 vers Spa. Ce temps de correspondance étant relativement court, un délai d'attente de 2' supplémentaire est prévu en cas de retard d'un des deux trains.

¹²⁶ Dont le trajet n'est que 5' plus long que celui de l'IC-12.

L44 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Train L	
Prolongation du train L Spa – Welkenraedt jusqu'Aachen	+2' Entre Spa et Verviers Correspondance en 4' avec l'omnibus de/vers Liège

5.6.2 Trains P

Sur cette ligne, aucun train P ne roule en direction de Spa (une situation inchangée par rapport au Plan de Transport précédent). En revanche, deux trains P circulent le matin au départ de Spa. Le premier quitte Spa-Géronstère à 6h05 (au lieu de 6h31 auparavant) à destination de Verviers ; son temps de parcours est allongé de 2'. Le second quitte Spa-Géronstère à 7h27 (au lieu de 7h31) ; il a pour destination Pepinster (au lieu de Eupen) ; son temps de parcours sur la L44 est réduit de 5'.

Par ailleurs, un train P particulier circulant entre Spa et Verviers a été ajouté le mercredi midi¹²⁷.

5.6.3 Cadences les weekends et jours fériés

Comme évoqué ci-dessus, depuis décembre 2014, le train L Spa – Welkenraedt est prolongé jusqu'Aachen. Son horaire ainsi que son temps de parcours entre Spa-Géronstère et Pepinster restent inchangés.

5.7 L49 Welkenraedt – Eupen

5.7.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Le Plan de Transport 12/2014 laisse **la situation sur cette ligne inchangée**. Un IC/heure/sens y circule pour un temps de parcours de 7'. Il s'agit de la relation IC-01 Oostende – Bruxelles – Eupen (cfr. analyses des lignes 36 et 37 ci-dessus).

5.7.2 Trains P

Aucun train P ne circule entre Welkenraedt et Eupen.

5.7.3 Cadences les weekends et jours fériés

L'offre sur cette ligne n'a subi aucune modification suite à l'application du nouveau Plan de Transport, à savoir : un IC Oostende – Eupen/heure/sens.

¹²⁷ Tandis qu'auparavant, l'horaire du train L cadencé qui circulait sur la L44 était exceptionnellement modifié le mercredi midi pour répondre à la demande des étudiants.

5.8 Conclusions

On assiste de manière généralisée à une augmentation des temps de parcours.

Ainsi, les trois relations IC entre Liège et Bruxelles sont maintenues mais le temps de parcours augmente de 2 à 6' et le train IC Bruxelles-Midi-Visé est remplacé par un train IC Kortrijk-Welkenraedt. Les weekends et jours fériés, Liège est relié à Bruxelles par 1 IC/h/sens au lieu de 2 IC/h/sens auparavant.

Les liaisons directes Liège – Aachen, Liège – Antwerpen, et Liège – Tournai/Lille sont supprimées.

Sur la L37 (Liège-Welkenraedt-Aachen), l'offre augmente suite à deux modifications majeures. D'une part, une nouvelle relation IC est ajoutée entre Welkenraedt et Bruxelles-Kortrijk. Cette relation a cependant une amplitude réduite et 2 parcours/sens sont actuellement limités au tronçon Leuven-Kortrijk en raison des travaux d'entretien de la LGV2. D'autre part, l'omnibus circulant sur la L44 (Spa-Pepinster) est prolongé jusqu'Aachen, doublant ainsi la fréquence des trains entre Pepinster et Aachen.

Sur la L34 (Hasselt-Liège), l'offre diminue sensiblement mais reste attractive. Le train direct vers Antwerpen est cependant supprimé et remplacé par un IC Hasselt – Liège – Maastricht.

Sur la L40, l'offre a été réduite de 2 trains/h/sens à 1 train/h/sens. Aux heures de pointe, 5 trains P de/vers Liège – Bruxelles ont toutefois été ajoutés.

Comme précédemment, la L42 (Liège-Gouvy-Luxembourg) dispose d'un train toute les 2 heures, mais la cadence a été décalée d'une heure pour permettre une première arrivée à Luxembourg à 8h30. Les 2 trains directs de/vers Bruxelles sont supprimés, mais 7 trains P sont ajoutés et cadencés à l'heure permettant une correspondance vers/de Bruxelles.

Sur la L49 (Eupen-Welkenraedt), la situation est inchangée.

Le schéma de desserte appliqué en province de Liège est cohérent avec les propositions de l'« Etude de potentiel et de faisabilité d'offre ferroviaire urbaine dans l'agglomération de Liège » (Aménagement s.c., 2013). La mise en place d'un nœud de correspondance à Flémalle-Haute permet même d'envisager des correspondances avec la L125A, dans l'hypothèse de sa réouverture aux services voyageurs. La Cellule Ferroviaire recommande néanmoins une optimisation du nœud de correspondance de Liège-Guillemins afin de permettre des liaisons optimales entre les différentes lignes qui s'y rabattent.

6 HAINAUT

6.1 L96 Quévy – Mons – Bruxelles

6.1.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Cette ligne se compose de plusieurs tronçons qu'il convient d'analyser séparément pour une meilleure compréhension.

Deux trains/heure/sens circulaient sur l'entière de la ligne 96 **entre Mons et Bruxelles** : l'IC-F Quiévrain – Liège et l'IR-j Quévy - Aéroport. Depuis décembre 2014, le premier est maintenu, mais le second est supprimé et remplacé par un nouvel IC Tournai – Aéroport – Mons. La politique d'arrêts de ces deux trains est modifiée : l'IC Quiévrain – Liège effectue deux arrêts supplémentaires (Jurbise et Halle) ; par conséquent, son temps de parcours augmente de 3'. L'IC Tournai – Aéroport – Mons effectue quant à lui un arrêt de moins que l'ancien IR-j (Halle) et gagne dès lors 1' de temps de parcours.

Suite à la suppression du train IR-j, **Quévy, Genly et Frameries ont perdu leur relation directe vers Bruxelles**. Ces gares sont désormais desservies par un train L Quévy – Mons – La Louvière, circulant à cadence horaire, et donnant correspondance en gare de Mons sur l'IC-14 Quiévrain – Liège. Cependant, ce tronçon fait partie de ceux qui ont été identifiés par la SNCB comme trop peu fréquenté en heures creuses. Par conséquent, **il était initialement prévu de réduire la fréquence à un train toutes les deux heures entre Quévy et Mons, de 9h à 15h environ**¹²⁸. Cette adaptation, non conforme aux prescrits du Contrat de Gestion qui lie l'Etat et la SNCB, n'a pas reçu l'accord du Gouvernement. C'est pourquoi, dans sa version adaptée, la SNCB a rétabli une cadence horaire tout au long de la journée sur cette relation.

Sur le tronçon Mons-Jurbise, on comptait auparavant deux trains L/heure/sens. L'un d'eux effectuait des arrêts intermédiaires dans les PANGs de Ghlin et Erbisoeul et terminait sa course à Soignies, tandis que le second reliait directement Jurbise, avant de poursuivre sur la L90 vers Ath. Un seul train omnibus a été maintenu dans le nouveau Plan de Transport. Cependant, les deux IC de la L96 font désormais arrêts à Jurbise, ce qui maintient une offre de **3 trains/heure/sens entre Mons et Jurbise**. La relation omnibus maintenue est un train L en provenance de Tournai qui poursuit ensuite vers Ath et Geraardsbergen, après une attente de 12' en gare de Jurbise. Ce stationnement a pour but d'assurer les correspondances à Jurbise avec les trains IC-06 Mons – Bruxelles – Aéroport (cfr. analyse de la L90 ci-dessous). En outre, le train L Mons-Soignies ayant été supprimé, c'est désormais cette relation qui effectue les deux arrêts intermédiaires (Ghlin et Erbisoeul). Par conséquent, le temps de parcours entre Mons et Ath est passé de 32' à 49' depuis l'application du nouveau Plan de Transport.

¹²⁸ Ce point est abordé plus en détails dans les remarques et conclusions préliminaires en fin de chapitre.

Suite à la **suppression en décembre 2014 du train L Mons – Soignies**, le nombre de trains directs entre Mons et Soignies est réduit à deux. Il s'agit désormais de deux relations IC/heure/sens (avec arrêt intermédiaire à Jurbise) qui relient ces deux villes, avec un cadencement proche de la demi-heure¹²⁹. Les liaisons directes entre Soignies et les PANGs de Glin et Erbisoeul ne sont en revanche plus possibles ; ces trajets doivent désormais s'effectuer avec une rupture de charge à Jurbise (+1 à 2' de temps de parcours).

Afin de desservir les PANGs intermédiaires de Masnuy-St-Pierre et Neufvilles le nouveau Plan de Transport a prévu l'**ajout d'un train L entre Jurbise et Braine-le-Comte**. Il circule à cadence horaire et effectue donc 3 arrêts intermédiaires (Masnuy-St-Pierre, Neufvilles et Soignies). Cependant, ce tronçon fait lui aussi partie de ceux qui ont été identifiés par la SNCB comme trop peu fréquenté en heures creuses. **Il était donc initialement prévu de réduire la fréquence à un train toutes les deux heures entre Jurbise et Braine-le-Comte, de 10h à 15h environ**¹³⁰. Cette adaptation, non conforme aux prescrits du Contrat de Gestion qui lie l'Etat et la SNCB, n'a pas reçu l'accord du Gouvernement. C'est pourquoi, dans sa version adaptée, la SNCB a rétabli une cadence horaire tout au long de la journée sur cette relation.

Enfin, **sur le tronçon reliant Braine-le-Comte à Bruxelles**, un IC et deux omnibus s'ajoutent aux deux IC susmentionnés. Ainsi, **l'offre de 5 trains/heure/sens a été maintenue**. L'IC Binche – Turnhout remplace le train IR Binche – LLN. La politique d'arrêt de ces trains reste inchangée mais les temps de parcours varient quelque peu (+2' pour l'IC ; -2' pour les omnibus).

L96 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains IC	
Train IC Liège-Guillemins – Bruxelles – Quiévrain : +3' de temps de parcours	arrêts supplémentaires à Jurbise et Halle
Remplacement du train IR Quévy – Bruxelles Aéroport par un IC Tournai – Aéroport – Mons	Ne fait plus arrêt à Halle ⇒ -1' de temps de parcours ⇒ Rupture de charge en gare de Mons pour les usagers de Quévy, Genly et Frameries
Remplacement du train IR Binche – LLN par un IC Binche – Turnhout	
+ 2' de temps de parcours	
Trains L	
Ajout d'un train L Quévy – Mons – La Louvière	Correspondance de/vers Bruxelles en gare de Mons Initialement : volonté de réduire la fréquence à 1 train/2 heures en HC
Suppression du train L Mons – Soignies	⇒ 2 trains/heure/sens entre Mons et Soignies

¹²⁹ L'espacement est de 27'/33', au lieu de 24'/36' dans les horaires 12/2012.

¹³⁰ Ce point est abordé plus en détails dans les remarques et conclusions préliminaires en fin de chapitre.

	contre 3 actuellement
Train L Tournai – Mons – Jurbise – Geraardsbergen : arrêts intermédiaires à Ghlin et Erbisoeul ; + 12' d'attente en gare de Jurbise	⇒ Ath – Mons : + 17'
Ajout d'un train L Jurbise – Braine-le-Comte : arrêts intermédiaires à Masnuy-St-Pierre, Neufvilles et Soignies	⇒ Rupture de charge de/vers Mons pour les usagers de ces PANGS Initialement : volonté de réduire la fréquence à 1 train/2 heures en HC
Trains L BLC – Leuven : - 2' de temps de parcours	

6.1.2 Trains P

Abordons tout d'abord le cas de **Quévy**. Auparavant, au départ de Quévy, on trouvait, en plus des trains IR-j cadencés, deux trains P à destination de Schaerbeek (6h31 et 6h56) et un train P à destination de Mons (7h21). Le soir, trois trains P reliaient Schaerbeek à Quévy (départ de Bruxelles-Midi à 16h20, 16h47 et 17h47).

Le nouveau Plan de Transport prévoit quant à lui trois P au départ de Quévy le matin, dont un seul est à destination de Bruxelles-Schaerbeek (6h19), tandis que les deux autres sont limités à Mons (6h55 et 7h55). Ces deux derniers sont cadencés à la demi-heure par rapport au L-26 Quévy – Mons – La Louvière. Néanmoins, un second train permet de relier directement Quévy à Bruxelles le matin : en effet, l'IC-06 n°3706 part exceptionnellement de Quévy au lieu de Mons. **Les deux trains directs vers Bruxelles au départ de Quévy sont ainsi à 6h01 et 6h19.** En termes de temps de parcours, ces trains sont tous deux meilleurs que les trains P qui circulaient précédemment (- 5 à 10'), leur espacement en revanche est loin d'être optimal pour les usagers puisqu'ils arrivent à Bruxelles-Midi à 7h04 et 7h19 respectivement (le train suivant étant celui qui arrive à 8h04). Face aux demandes émises suite aux Roadshow, la SNCB a expliqué qu'il n'était pas possible d'augmenter le nombre de trains directs vers Bruxelles à l'heure de pointe, faute de sillons disponibles entre Hal et Bruxelles.

À la pointe du soir, dans la première version des horaires 12/2014, un seul train P à destination de Quévy était maintenu, à 16h16 au départ de Bruxelles-Midi. Suite aux critiques émises lors des Roadshows, l'horaire de ce train a été modifié et un second train direct a été ajouté¹³¹. On compte donc désormais deux trains P Schaerbeek – Quévy ; ils partent de Bruxelles-Midi à 16h36 et 17h15¹³² pour arriver à Quévy à 17h43 et 18h26 respectivement. Par ailleurs, deux trains P sont ajoutés entre Mons et Quévy à 16h50, et 18h50 ; ils sont cadencés à la demi-heure par rapport au L-26 La Louvière – Mons – Quévy.

Un train P particulier est également ajouté entre Mons et Quévy le mercredi midi (départ 12h50).

D'autres trains « **P rapides** » parcourent la ligne 96.

¹³¹ Au détriment de Saint-Ghislain, dont un des trois trains P initialement prévus a donc été détourné vers Quévy.

¹³² Le train P 8802 de 17h15 fait un arrêt supplémentaire à Halle.

Le matin, trois trains P en provenance de La ligne 97 (Quiévrain ou Saint-Ghislain) empruntent la L96 de Mons vers Bruxelles. L'un d'eux existait déjà dans le plan de transport précédent et deux autres ont été ajoutés. Outre la gare de Mons, ces trains desservent Jurbise, Soignies et Braine-le-Comte. Ils ne sont pas cadencés à la demi-heure par rapport à l'IC-14 Quiévrain – Bruxelles – Liège mais en termes de temps de parcours, ils sont un peu plus rapides que cette relation cadencée.

Le soir, deux trains P partent de Schaerbeek, empruntent la L96 jusqu'à Mons, puis poursuivent vers la L97, soit jusqu'à Saint-Ghislain, soit jusqu'à Quiévrain (cfr. chapitre 6.2.2 ci-dessous)¹³³. Ils ne sont pas espacés de manière homogène (16h07 et 17h38).

En outre, un train P circule une fois par jour et par sens entre Schaerbeek, Braine-le-Comte et Binche (cfr. analyse de la L108-116-117 ci-après). Par rapport à la situation 12/2012, ce train fait désormais un arrêt supplémentaire en gare Halle, mais son temps de parcours est inchangé.

Par contre, les trains P 7520 et 8520 ont été supprimés en décembre 2014. Il s'agissait de trains P particuliers qui circulaient entre Bruxelles, Mons et Tournai (le matin vers Bruxelles, le soir vers Tournai). Sur la ligne 78 entre Mons et Tournai, ils desservaient tous les arrêts intermédiaires, mais sur la ligne 96, ils reliaient directement, c'est-à-dire sans aucun arrêt intermédiaire, Mons et Bruxelles (avec un temps de parcours de 41', soit 2' de moins que l'IC-F)¹³⁴. Ces deux parcours directs entre Mons et Bruxelles ont été remplacés par les deux trains P Saint-Ghislain – Schaerbeek évoqués ci-dessus, lesquels desservent toutes les gares IC de la L96.

Au total, le nombre de trains « P rapides » entre Mons et Bruxelles est resté de 4/jour/sens ; tandis que les gares de Jurbise, Soignies et Braine-le-Comte, ont toutes les trois gagné un train/jour/sens (l'offre de pointe passant de 4 à 5 trains/sens à Braine-le-Comte et de 3 à 4 trains/sens à Jurbise et Soignies).

Enfin, plusieurs trains « P lents » en provenance/à destination de Ath circulent sur la L96 entre Mons et Jurbise. Tant en direction de Mons qu'en direction de Jurbise, on en compte un le matin et deux le soir. Ces trois trains/jour/sens existaient déjà mais avec une politique d'arrêt et des horaires différents. Désormais, tous desservent les PANGs de Ghlin et Erbisoeul, contre un seul auparavant. Par ailleurs, excepté le train du matin vers Jurbise¹³⁵, tous sont cadencés à la demi-heure par rapport au train L-29 Grammont – Ath – Mons – Tournai.

6.1.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, la desserte de la ligne 96 est limitée à Mons ; autrement dit, le tronçon Mons – Quévy n'est pas desservi. Les PANGs de Masnuy-St-Pierre, Neufvilles et Ghlin ne sont pas non plus desservis en-dehors des jours de semaine.

¹³³ L'un d'entre eux vient en remplacement d'un ancien train P Schaerbeek – Quévy, l'autre est un ajout. Initialement, le train P quittant Bruxelles-Midi à 17h15 devait avoir pour destination Saint-Ghislain, mais suite aux Roadshows, ce train a été détourné vers Quévy.

¹³⁴ À Bruxelles-Midi, ces trains changeaient de numéro et circulaient en tant qu'IC-M (n°2408 et 2436) entre Bruxelles-Midi et Liers.

¹³⁵ Qui partira 15' après le départ du L-29 de 6h10.

Le Plan de Transport 12/2014 modifie peu l'offre de weekend sur cette ligne. La nouvelle relation IC-06 relie directement Mons à Brussels Airport en passant par la Jonction Nord-Midi, tel que le faisait auparavant la relation IR-j. Hormis la relation locale Braine-le-Comte – Leuven, toutes les relations empruntant la L96 ont un itinéraire et un temps de parcours allongés. Soulignons également que, contrairement à ce qui se passe les jours de semaine, la relation omnibus reliant Mons à Ath ne stationne pas à quai en gare de Jurbise les weekends et jours fériés.

L96 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Remplacement du train IR Saint-Ghislain – Leuven par un IC Tournai – Aéroport – Mons	+1' de temps de parcours	⇒ Rupture de charge en gare de Mons pour les usagers de Saint-Ghislain, Quaregnon et Jemappes
Suppression de l'arrêt intermédiaire à Halle		
Remplacement du train IR Binche – Bruxelles Nord par un IC Binche – Bruxelles – Antwerpen		
+1' de temps de parcours		
Ajout d'un arrêt intermédiaire à Halle		
Trains L		
Prolongation du train L Mons – Ath jusqu'à Geraardsbergen (relation L-29)	+1' de temps de parcours	Pas de stationnement à Jurbise ⇒ Sur le tronçon Mons – Jurbise : horaires différents de ceux de la relation L-29 en semaine
Train L BLC – Bruxelles – Leuven : - 3' de temps de parcours		

6.2 L97 Mons – Quiévrain

6.2.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Sur cette ligne, en heures creuses, l'IC Liège-Guillemins – Bruxelles – Quiévrain était jusqu'alors limité à Saint-Ghislain et remplacé par un train L entre Saint-Ghislain et Quiévrain. Depuis l'application du Plan de Transport 12/2014, il **circule tout au long de la journée** sur l'entièreté de la L97 à raison de un train/heure/sens. Son temps de parcours sur cette ligne augmente d'1'.

En gare de Saint-Ghislain, l'offre de train est renforcée puisque le train IC Lille – Tournai – Namur y effectue à présent un arrêt supplémentaire. Ainsi, cette gare est desservie par trois relations cadencées par heure, au lieu de deux auparavant.

L97 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains IC		
Circulation du train IC Liège-Guillemins –		Plan de Transport précédent : remplacé par un L

Bruxelles – Quiévrain en HP et en HC	en HC
+ 1' de temps de parcours	
Train IC Lille – Tournai – Namur : arrêt supplémentaire à Saint-Ghislain	⇒ 3 trains/heure/sens entre Mons et Saint-Ghislain
Train L	
Remplacement du train IR Tournai – Jambes par un train L Tournai – Mons – Geraardsbergen	Arrêts intermédiaires inchangés

6.2.2 Trains P

Au départ de Quiévrain, on comptait précédemment trois trains P à l'heure de pointe du matin, à savoir : un à destination de Schaerbeek, un à destination et Saint-Ghislain, et un à destination de Mons. Cette offre a été maintenue, mais il s'agit désormais de deux trains vers Schaerbeek et un vers Saint-Ghislain. Leurs heures de départ sont avancées de respectivement 15', 7' et 3' de sorte qu'ils quittent Quiévrain à respectivement : 5h34, 6h34 et 7h48.

A destination de Quiévrain, les trains P de 8h08 et 17h41 à Mons ont été supprimés, de même que le train « P particulier » du mercredi midi qui circulait entre Tournai et Quiévrain. Il subsiste donc un train P Mons – Quiévrain à 16h36 (contre 16h41 actuellement), auquel est venu s'ajouter un train P en provenance de Schaerbeek (départ de Bruxelles-Midi : 17h38 – arrivée : 18h59).

Sur le tronçon Mons – Saint-Ghislain l'offre de pointe est plus importante. En effet, outre les trains P de/vers Quiévrain, circulent sur ce tronçon 5 trains P/jour vers Tournai (2 le matin et 3 le soir) et 3 trains P/jour en provenance de Tournai (2 le matin et un le soir), ainsi que un train P/sens le mercredi midi (cfr. chapitre 3.4 ci-dessus). De plus, un train P vers Schaerbeek part de Saint-Ghislain le matin et un train P en provenance de Schaerbeek a son terminus à Saint-Ghislain le soir¹³⁶.

6.2.3 Cadences les weekends et jours fériés

Sur cette ligne, le nouveau Plan de Transport a apporté quelques modifications les weekends et jours fériés : le train reliant Mons à Bruxelles (il s'agissait auparavant d'un IR mais il est désormais remplacé par un IC desservant l'aéroport) ne va plus jusqu'à Saint-Ghislain. Les usagers de cette gare (ainsi que ceux des gares intermédiaires de Jemappes et Quaregnon) doivent dès lors emprunter l'IC-25 (circulant sur la dorsale wallonne) et changer de train en gare de Mons où une correspondance est assurée avec l'IC-06.

En revanche, le train L qui reliait Saint-Ghislain à Quiévrain toutes les heures est à présent prolongé jusque Mons, ce qui offre une liaison directe entre ces deux villes les weekends comme en semaine.

¹³⁶ Deux trains P directs depuis Schaerbeek étaient initialement prévus à la pointe vespérale, mais l'un d'eux a finalement été envoyé vers Quévy pour répondre partiellement à la demande de mettre en service davantage de trains directs de/vers Bruxelles (cfr. analyse de la L96 ci-dessus).

L97 : Modifications le we	Impacts/Remarques
Train IC	
L'IC circulant sur la DW emprunte le tronçon Mons – Saint-Ghislain : parcours modifié : Mouscron – Liers au lieu de Lille – Liège-Palais actuellement	⇒ Rupture de charge vers Lille Horaire correspondant à ceux de l'IC-19 en semaine À Mons correspondance de/vers Bruxelles (IC-06)
Train L	
Prolongation du train Quiévrain – Saint-Ghislain jusqu'à Mons	

6.3 L90 Geraardsbergen – Ath – Jurbise

6.3.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

À l'application de Plan de Transport 2014, le train IR Grammont – Ath – Bruxelles et le train L Ath – Jurbise – Mons ont été supprimés et remplacés par un train L qui circule à fréquence horaire sur toute la ligne entre Grammont et Jurbise. Les temps de parcours augmentent entre Geraardsbergen et Ath ainsi qu'entre Ath et Jurbise, de respectivement 2 et 3 minutes.

Ce train L poursuit ensuite vers Mons et Tournai (et il est même prolongé jusqu'à Mouscron en heures de pointe) après un **stationnement de 12' en gare de Jurbise**. Cet arrêt prolongé engendre d'importantes augmentations des temps de parcours entre Ath et Mons, Charleroi, ou Namur. En effet, pour aller de Ath à Mons, il faut désormais 49 minutes au lieu de 32 minutes auparavant ; tandis que pour relier Namur, le temps de parcours est passé de 1h41 à 2h21. Le 26/06/2014, lors du second Roadshow à Mons, la SNCB a expliqué que lors de la conception des horaires de la L90, elle avait voulu, en priorité, assurer les correspondances avec les trains de/vers Bruxelles en gares de Ath et Jurbise. Elle a précisé qu'il n'est pas possible de solutionner ce problème sans revoir la structure de base du Plan de Transport et que le nombre de voyageurs entre Ath et Namur (à savoir, 15/jour) ne justifiait pas que l'on fasse ces lourdes adaptations.

Une autre adaptation a été vivement critiquée lors de la présentation du Plan. Pour relier Bruxelles depuis les gares de la ligne 90 situées entre Geraardsbergen et Ath, une **rupture de charge à Ath** est désormais nécessaire. Pour rappel, auparavant, le train IR circulant entre Geraardsbergen et Ath continuait vers Bruxelles, après avoir été jumelé avec le train IR en provenance de Mouscron. Ces usagers doivent maintenant changer de train à Ath pour emprunter l'IC-06 Tournai – Bruxelles – Aéroport. Malgré cette correspondance (prévue en 8'), **le temps de parcours total entre la L90 et Bruxelles est réduit de 2 minutes**¹³⁷. Néanmoins, suite aux Roadshows, la commune de Lessines a

¹³⁷ L'ancienne liaison directe était moins rapide puisqu'elle impliquait une attente de 10' en gare de Ath, le temps d'effectuer les manœuvres de (dé)couplage.

formellement demandé le maintien de trains directs de/vers Bruxelles¹³⁸. La SNCB a étudié les diverses alternatives mais aucune ne s'est avérée techniquement possible et intéressante point de vue temps de parcours.

On soulignera encore que cette relation omnibus L-29 effectue un parcours très long (1h59 au total), ce qui multiplie les risques en ce qui concerne le respect de l'horaire et la fiabilité des correspondances.

L90 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Train L	
Remplacement des trains IR Geraardsbergen – Ath – Bruxelles et L Ath – Mons par un unique train L Geraardsbergen – Mons – Tournai	Train L au parcours très long => risques point de vue fiabilité ⇒ Rupture de charge vers Bruxelles depuis Geraardsbergen
+ 6' de temps de parcours 12' d'attente en gare de Jurbise	⇒ Ath – Mons : + 17'

6.3.2 Trains P

En ce qui concerne les trains de pointe, la situation reste assez stable sur cette ligne suite à l'application du nouveau Plan de Transport. Contrairement aux trains cadencés qui circulent désormais sur l'entièreté de la ligne, les trains P circulent soit entre Grammont et Ath, soit entre Ath et Mons, comme c'était le cas précédemment.

Sur le **tronçon Grammont – Ath**, on retrouve le matin trois trains en direction de Ath. Ils sont à présent mieux répartis (départs à 6h02, 7h02 et 8h02), et espacés de 25'/35' par rapport au L-29. En revanche, les trains P « Lessines – Ath » de 6h54 et « Ath – Grammont » de 6h52 sont supprimés. Le soir, deux trains P sont maintenus de Ath vers Grammont, mais leur heure de départ est avancée d'environ 20 minutes (16h35 et 17h35 au lieu de 16h53 et 17h53). Ainsi, ils sont eux aussi espacés de 25'/35' par rapport au L-29. Un train « P particulier » est en outre ajouté le mercredi midi entre Ath et Grammont (départ à 12h35). Le temps de parcours est identique à celui des P actuels.

Sur le **tronçon Ath – Mons**, on compte un train P/sens le matin et deux trains P/sens le soir. Cette offre correspond à peu de chose près à l'offre de pointe qui existait auparavant. Seul le train P « Jurbise – Ath » de 6h18 a été supprimé. Les horaires de tous les autres trains ont cependant été modifiés : depuis Ath, les heures de départ sont retardées de 25 minutes le matin et 10 minutes le

¹³⁸ À ce titre, un groupe de travail avait été constitué pour étudier des solutions alternatives, parmi lesquelles une liaison directe vers Bruxelles via Denderleeuw. Le 10/03/2014 à Mons, la SNCB s'était engagé à analyser cette proposition mais avait souligné que les trains L Geraardsbergen – Denderleeuw – Bruxelles (NLDR : ceux que le groupe de travail entendait prolonger jusque Lessines) étaient supprimés dans le Plan de Transport 12/2014, faute de sillon disponible sur le tronçon Denderleeuw – Bruxelles-Midi (désormais parcouru par 3 IC et L, contre 2 IC et 1L auparavant).

soir ; depuis Mons, les heures de départ sont avancées d'une trentaine de minutes. Sur ce tronçon, l'espacement entre ces trains P et la relation cadencée est irrégulière et moins proche de la demi-heure. Par rapport aux trains P du Plan précédent, les temps de parcours s'allongent, pour la plupart, de quelques minutes car ces trains font désormais tous arrêts à Ghlin et Erbisoeul¹³⁹. Enfin, le train « P particulier » circulant le mercredi midi de Ath à Jurbise est maintenu mais son heure de départ est différée de 12h20 à 12h35.

6.3.3 Cadences les weekends et jours fériés

Sur cette ligne, suite à l'application du Plan de Transport 12/2014, un seul train L effectue dorénavant le trajet Geraardsbergen – Mons à raison de un train/sens toutes les deux heures. Il remplace ainsi les deux trains L bihoraires « Geraardsbergen – Ath » et « Ath – Mons » qui circulaient auparavant. Le temps de parcours augmente légèrement sur le tronçon Ath – Jurbise.

Notons que, **contrairement à ce qui se passe les jours de semaines, les trains ne stationnent pas à quai en gare de Jurbise les weekends et jours fériés**...alors que c'était le cas dans le Plan de Transport précédent. Ainsi, le temps de parcours entre Ath et Mons est réduit de 6 minutes par rapport à la situation 12/2012. En revanche, les correspondances avec l'IC circulant sur la dorsale wallonne se détériorent (le temps de correspondance à Mons passant de 22 à 39 minutes).

Enfin, on peut souligner que des **trains touristiques** ont été ajoutés les weekends afin de desservir le parc Pairi Daiza¹⁴⁰. Quatre trains (deux par sens), cadencés à l'heure par rapport à la relation L-29, renforcent donc l'offre entre Ath et Mons pendant la période d'ouverture de parc (un train le matin et un autre le soir dans chaque sens).

L90 : Modifications le we	Impacts/Remarques
Train L	
Remplacement des deux trains L Geraardsbergen – Ath et Ath – Mons par un seul train Mons – Geraardsbergen +3' de temps de parcours	Suppression du stationnement en gare de Jurbise ⇒ Ath – Mons : - 6'
Ajout de trains touristique entre Ath et Mons	Cadencés à l'heure par rapport au L-29

¹³⁹ Auparavant, le P de 6h58 vers Ath faisait arrêt à Erbisoeul, et le P de 17h28 vers Mons faisait arrêt dans les deux PANGs ; tous les autres allaient directement de Mons à Jurbise.

¹⁴⁰ Une demande en ce sens avait été formulée lors de la séance de présentation du Plan de Transport à Mons le 10/03/2014.

6.4 L94 Tournai – Bruxelles

6.4.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Si l'offre de deux trains/heure/sens entre Tournai et Bruxelles est maintenue, cette ligne a fait l'objet de plusieurs modifications en ce qui concerne le type de desserte et les origines/destinations des trains.

D'une part, on notera que l'IC-06 Tournai – Bruxelles – Mons remplace l'IC-H Mouscron – Schaerbeek et relie dorénavant Tournai à Brussels Airport en passant par la Jonction Nord-Midi. D'autre part, **le train IR est supprimé et remplacé par un second IC**. Tous deux ont désormais la même politique d'arrêt, à savoir qu'ils desservent toutes les gares intermédiaires entre Tournai et Bruxelles (Leuze, Ath, Silly, Enghien et Hal). L'espacement entre ces deux relations est proche de la demi-heure (25'/35' au départ de Tournai ; 27'/33' au départ de Bruxelles-Midi).

A partir d'**Enghien**, un train L s'ajoute à cette offre IC. L'offre reste donc de trois trains/heure/sens. En outre, aux heures de pointe, le train L qui relie Halle à Bruxelles-Luxembourg (via la L26) est prolongé vers Grammont via Enghien (comme c'était déjà le cas auparavant). Si l'offre en gare d'Enghien reste quantitativement intéressante, la qualité n'est pas encore optimale. En effet, une meilleure répartition serait souhaitable car les trois relations cadencées reliant Enghien à Bruxelles sont concentrées sur environ 25 minutes après quoi, il faut attendre plus d'une demi-heure avant le prochain train. Cette **forte concentration des dessertes**, bien que déjà observée dans le Plan de Transport précédent, s'est encore légèrement renforcée depuis décembre 2014.

L94 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains IC		
Remplacement du train IC Mouscron – Schaerbeek par un train IC Tournai – Aéroport – Mons	⇒ 2 trains/heure/sens en gare de Silly	
Arrêts supplémentaires à Silly et Halle		
+ 7' de temps de parcours entre Tournai et Bruxelles		
Remplacement du train IR Kortrijk – Antwerpen par un train IC Kortrijk – St Niklaas	Suppression des opérations de (dé)couplage en gare de Ath	
- 2' de temps de parcours entre Tournai et Bruxelles		
Train L		
Remplacement du train L Geraardsbergen – Dendermonde par un L Denderleeuw – Enghien – Schaerbeek		
+ 2' de temps de parcours entre Enghien et Bruxelles		

6.4.2 Trains P

Sur la ligne 94, l'offre en trains P du Plan de Transport précédent présentait peu de régularité : certains empruntaient l'entièreté de la ligne tandis que d'autres ne roulaient que sur des tronçons de celle-ci ; les horaires et l'espacement des différents trains P n'étaient pas homogènes. L'**offre de pointe** prévue dans le Plan de Transport 12/2014 s'avère **plus claire**.

Trois trains P qui circulaient uniquement sur des parties de ligne¹⁴¹ ont été supprimés, de même que deux trains « P particuliers » du mercredi midi¹⁴². Il reste ainsi six trains P/jour/sens, à savoir : six trains en direction de Bruxelles à l'heure de pointe matinale ; et de manière symétrique, six trains en provenance de Bruxelles à l'heure de pointe vespérale. On compte désormais deux trains/sens « Tournai – Bruxelles-Midi » ; deux trains/sens « Mouscron – Schaerbeek » ; et deux trains/sens « (Geraardsbergen –) Enghien – Bruxelles-Midi/Schaerbeek ».

Les horaires de chaque couple de trains ont été adaptés afin d'obtenir un espacement homogène entre eux, ainsi que par rapport aux trains cadencés empruntant cette ligne. Ainsi, les trains P « (Geraardsbergen –) Enghien – Bruxelles-Midi/Schaerbeek » sont quasiment cadencés à la demi-heure par rapport à la relation L- M ; tandis que les trains P « Mouscron – Schaerbeek » et « Tournai – Bruxelles-Midi » sont quasiment cadencés au quart d'heure par rapport aux IC-06 et 26. On obtient par conséquent une offre de **un train à peu près tous les quarts d'heure sur la L94 aux heures de pointe**.

De plus, en gare d'Enghien, l'offre est renforcée aux heures de pointe par le **prolongement jusque Geraardsbergen des trains circulant sur la ligne 26 entre Hal et Bruxelles-Luxembourg**. Ainsi, 3 trains P relient directement Enghien à Bruxelles-Luxembourg le matin (départs d'Enghien : 6h33, 7h33 et 8h33), et trois trains P offrent la liaison inverse le soir (départs de Bruxelles-Luxembourg : 15h46, 16h46 et 17h46).

6.4.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, comme auparavant, un train IC relie Tournai à Bruxelles avec une fréquence horaire et en desservant les cinq gares intermédiaires. Ce train a désormais son terminus en gare de Tournai au lieu de Mouscron et il dessert directement Brussels Airport. Son temps de parcours augmente de 7' par rapport à la situation 12/2012.

Suite à l'application du Plan de Transport 2014 on constate, en revanche, une **augmentation de l'offre sur le tronçon Enghien – Bruxelles**, puisque un train omnibus/heure/sens est ajouté. Il s'agit de la relation L- M reliant Denderleeuw à Schaerbeek, qui circule désormais le weekend comme en semaine. À Enghien, elle est espacée de 20/40 minutes par rapport à la relation IC-06.

¹⁴¹ Enghien – Tournai (D: 7h32), Ath – Enghien (D: 7h09) et Schaerbeek – Ath (D: 15h44)

¹⁴² Schaerbeek – Ath et Ath – Enghien

L94 : Modifications le we	Impacts/Remarques
Train IC	
Remplacement de l'IC Mouscron - Schaerbeek par un IC Tournai – Aéroport – Mons +7' de temps de parcours	
Train L	
Ajout d'un train L sur le tronçon Enghien - Bruxelles	temps de parcours équivalent à celui de l'IC (càd +2' par rapport à l'ancien IC-H sur ce tronçon)

6.5 L75(A) Kortrijk – Mouscron – Tournai

6.5.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Sur la L75A reliant Mouscron à Tournai, le Plan de Transport 12/2014 marque une **diminution de l'offre cadencée**. En effet, seul un train IC/heure/sens circule dorénavant entre ces deux gares, contre un IC et un IR dans le plan précédent. La relation maintenue (IC-26) relie Kortrijk à Sint-Niklaas via Tournai (cfr. analyse de la L94 ci-dessus). Le temps de parcours de ces trains IC sur le tronçon Mouscron – Tournai augmente de 2'. Pour rejoindre Bruxelles depuis Mouscron, cette relation reste la meilleure solution bien que le temps de parcours ait augmenté de 11' au total (1h26 au lieu de 1h15). L'alternative consiste à emprunter l'IC-04 vers Kortrijk et Gent-Sint-Pieters, où une correspondance est possible (en 14') avec l'IC-03 vers Bruxelles et Genk ; cette solution permet d'atteindre Bruxelles-Midi en 1h30 (au lieu de 1h22 dans le Plan de Transport précédent).

Aux heures de pointe, deux autres relations sont prolongées sur le tronçon Tournai – Mouscron afin d'y renforcer l'offre (voir ci-dessous).

On soulignera que les usagers qui effectuent des liaisons entre Mouscron et la dorsale wallonne sont particulièrement pénalisés par la réorganisation des dessertes. En effet, une liaison était auparavant possible, toute la journée, moyennant une correspondance en 7 minutes à Tournai entre l'IC-H Mouscron – Schaerbeek et l'IC-D Lille – Herstal. Désormais, le temps de correspondance en gare de Tournai est de 37 minutes entre les IC-26 (Kortrijk – Sint-Niklaas) et les IC-19 (Lille – Namur). Quelques liaisons directes sont toutefois possibles (grâce à la prolongation de l'IC-19 sur la L75A), mais uniquement aux heures de pointe et uniquement dans un sens (voir ci-dessous).

Sur la L75 reliant Kortrijk à Mouscron, l'offre reste inchangée, à savoir 2 trains/heure/sens, mais le train IR est remplacé par un second IC.

L75-75A : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains IC	
Remplacement du train IC Mouscron – Schaerbeek par un train IC Tournai – Aéroport –	⇒ 1 train/heure/sens entre Mouscron et Tournai (contre 2 auparavant)

Mons	⇒ 1 seule liaison directe Mouscron – Bruxelles/heure (contre 1IC +1IR auparavant)
Remplacement du train IR Kortrijk/Geraardsbergen – Bruxelles – Antwerpen par un train IC Kortijk – Bruxelles – St Niklaas	+ 2' entre Mouscron et Tournai - 1' en gare de Mouscron ⇒ + 1' entre Kortrijk et Tournai
<i>Prolongation du train IC-19 Lille – Namur entre Tournai et Mouscron en HP</i>	<i>Cfr. ci-dessous</i>
Train L	
<i>Prolongation du train L-29 Geraardsbergen – Tournai jusque Mouscron en HP</i>	<i>Cfr. ci-dessous</i>

6.5.2 Trains P

Dans le Plan de Transport précédent, quatre trains P/jour/sens reliaient Mouscron et Tournai en supplément des trains cadencés de la L75A. Parmi ces huit trains P, trois circulaient uniquement sur le tronçon Mouscron – Tournai, à savoir un/sens le matin et un le soir vers Tournai. Les cinq autres trains P empruntaient la ligne 94 à destination/en provenance de Schaerbeek et étaient prolongés sur la ligne 75A ; on en trouvait deux à l'heure de pointe matinale au départ de Mouscron, et trois le soir au départ de Schaerbeek vers Mouscron. Un train « P particulier » reliait également Tournai à Mouscron le mercredi midi.

Dans le Plan de Transport 12/2014, la plupart de ces trains sont supprimés. Un train est ajouté à l'heure de pointe vespérale entre Tournai et Mouscron à l'heure de sortie des écoles (D : 16h10 – A : 16h30) et deux trains/sens sont maintenus entre Mouscron et Schaerbeek. Les horaires de ceux-ci ont été adaptés de sorte qu'ils sont à peu près cadencés à la demi-heure par rapport à l'IC-26 Kortijk – Bruxelles – St Niklaas. Contrairement à cette relation cadencée (et aux anciens trains P Mouscron-Schaerbeek), ils ne font pas arrêt à Halle ; leur temps de parcours entre Mouscron et Bruxelles-Midi est inférieur (- 8' vers Bruxelles ; -5' vers Mouscron).

En plus de cette offre en trains « P », des renforts sont prévus sur la ligne 75 aux heures de pointe du matin et du soir en contrepartie de la suppression d'un train cadencé par heure sur ce tronçon (cfr. ci-dessus). Ainsi, les deux trains cadencés circulant entre Mons et Tournai, à savoir le L-29 Geraardsbergen – Mons – Tournai d'une part, et l'IC-19 Lille – Namur d'autre part, sont prolongés sur le tronçon Tournai – Mouscron en heure de pointe. Tous effectuent des arrêts intermédiaires à Froyennes et Herseaux, et ont des temps de parcours comparables à ceux de l'IC-26 Kortijk – Bruxelles – St Niklaas sur le tronçon Tournai – Mouscron (17 à 18 minutes).

Le matin, trois trains IC-19 à destination de Namur prennent ainsi leur départ de Mouscron : à 5h26, 6h26 et 7h18. Ce dernier est jumelé à Tournai avec le train 19903 en provenance de Lille ; pour ce

faire, il fait un arrêt de 9' en gare de Tournai avant de poursuivre sur la dorsale ; les deux trains précédents ne s'arrêtent que pendant 1' à Tournai car aucune opération de jumelage n'est nécessaire¹⁴³. Le soir, deux trains IC-19 en provenance de Namur sont prolongés jusqu'à Mouscron. En gare de Tournai, 5 minutes d'arrêt sont prévues afin d'effectuer les manœuvres de découplage avec la partie qui continue vers Lille. Les horaires ont été conçus de façon à ce qu'en heure de pointe, les deux trains IC sur le tronçon Tournai – Mouscron soient quasiment cadencés à la demi-heure¹⁴⁴. En revanche, pour les voyageurs qui souhaiteraient faire les trajets inverses, c'est-à-dire aller de la dorsale wallonne (Namur, Charleroi, Mons, Saint-Ghislain) vers Mouscron le matin, et de Mouscron vers la dorsale le soir, aucune solution attractive n'est offerte, puisqu'aucun train P rapide n'est prévu et que les correspondances entre les trains cadencés en gare de Tournai ne fonctionnent pas (cfr. analyse des correspondances en gares).

Le train L-29, est quant à lui prolongé sur le tronçon Tournai – Mouscron à raison de un train /sens le matin et deux trains/sens le soir : les heures d'arrivée et de départ en gare de Mouscron sont les suivantes : le matin, arrivée à 7h56 – départ à 8h04 ; le soir arrivées à 15h56 et 16h56 – départs à 16h04 et 17h04. On constate que la réutilisation se fait en 8' en gare de Mouscron avant de repartir dans l'autre sens. Si des problèmes de régularités devaient apparaître sur cette relation (ce qui n'est pas improbable étant donné le long trajet effectué par cette relation, les correspondances qu'elle doit assurer en gares de Ath, Jurbise et Mons, et le matériel roulant relativement âgé qui lui est affecté), il est donc possible que cette prolongation ne soit pas assurée.

Au total, s'ajoutent à l'offre cadencée à l'heure de pointe du matin, sept trains vers Tournai et un train vers Mouscron ; à l'heure de pointe du soir, ce sont sept trains vers Mouscron, et deux vers Tournai qui viennent renforcer l'offre de base.

6.5.3 Cadences les weekends et jours fériés

L'offre de weekend sur la L75(A) est restée stable suite à l'application du nouveau Plan de Transport. Néanmoins, les origines/destinations des trains sont modifiées, de sorte que Mouscron n'est plus reliée directement à Bruxelles via Tournai (où les usagers doivent désormais effectuer une correspondance en 15 minutes) ; en revanche, Mouscron est désormais le terminus de la relation IC parcourant la dorsale wallonne les weekends et jours fériés.

L75(A) : Modifications le we	Impacts/Remarques
Train IC	
Remplacement de l'IC Mouscron – Schaerbeek un IC Mouscron – Liers	⇒ Rupture de/vers Bruxelles : 15' de temps de correspondance en gare de Tournai
+1' de temps de parcours entre Mouscron et	⇒ Liaison directe entre Mouscron et Mons, La

¹⁴³ Le second permet toutefois une correspondance vers Namur pour les usagers en provenance de Lille ayant emprunté le train de 6h08.

¹⁴⁴ Le matin, l'espacement au départ de Mouscron varie de 23 à 31' ; le soir l'espacement au départ de Tournai est de 24'/36'.

Tournai	Louvière, Charleroi, Namur et Liège
Remplacement de l'IC Antwerpen/Oostende – Lille par un IC Antwerpen/Poperinge – Lille	Temps de parcours inchangé entre Mouscron et Kortrijk ; -2' entre Mouscron et Lille Ajout d'un stationnement de $\pm 10'$ à Mouscron

6.6 L124 Charleroi – Bruxelles

6.6.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Le Plan de Transport 12/2014 a renforcé l'offre cadencée sur la ligne 124. En plus des deux IC/heure/sens circulant entre Charleroi-Sud et Antwerpen-Centraal via la Jonction Nord-Midi, **un nouvel « IC Charleroi – Bruxelles Luxembourg »** via la L26 a été ajouté (il s'agit de la relation IC-27). S'il porte l'appellation « IC » **ce train est en réalité un omnibus** puisqu'il dessert toutes les gares et haltes de la L124 jusqu'à la bifurcation avec la L26¹⁴⁵. Il offre ainsi une relation directe à fréquence horaire vers le quartier européen aux usagers de Charleroi, Luttre et Nivelles, mais également aux usagers des PANGs situés sur la L124 pour qui il s'agit d'une nette amélioration du service ; cela concerne Roux et Courcelles-Motte (autrefois desservis par des trains L Charleroi – Manage – Braine-le-Comte), et Obaix-Buzet (jusqu'alors desservis par des trains P uniquement). Cette relation IC-27 avait initialement été conçue pour desservir Brussels Airport (après un tête-à-queue en gare de Bruxelles Luxembourg) ; cependant, suite à l'échec du Fyra, l'opérateur de transport hollandais a demandé la remise en circulation d'un train « Benelux » en passant par l'aéroport. Le sillon du nouvel IC-27 a ainsi été réaffecté à ce train « Amsterdam – Antwerpen – Aéroport – Bruxelles Midi » (via la Jonction Nord-Midi). Néanmoins, **après la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat** (prévue pour décembre 2015), l'IC Charleroi-Sud – Bruxelles Luxembourg continuera vers la L26 via ce tunnel, **il desservira l'aéroport** et poursuivra ensuite son trajet vers Namur – Dinant (relation IC-17, cfr. analyse de la L161).

Entre Nivelles et Bruxelles, 2 omnibus/heure/sens circulent en plus des 3 IC/h/sens, mais **avec des politiques d'arrêt et des amplitudes différentes**. La situation s'apparente en fait à l'offre précédente où un IR était renforcé aux heures de pointe par un train L faisant moins d'arrêts intermédiaires. Ainsi, la relation L-E n'effectue que 9 parcours/jour de Nivelles vers Bruxelles (5 le matin et 4 le soir), et 11 parcours/jour de Bruxelles vers Nivelles (5 le matin et 6 le soir). Entre environ 10h30 et 15h30, seule la relation L-H circule sur ce tronçon de ligne (alors qu'entre Bruxelles et Antwerpen, les deux relations circulent toute la journée sans exception). Par ailleurs, alors que la relation L-H dessert les dix points d'arrêt entre Nivelles et Bruxelles-Midi, la relation L-E n'en dessert que six (elle ne fait pas arrêt à De Hoek, Holleken, Uccle-Stalle et Forest-Est)¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Contrairement aux autres IC, ce train fait donc des arrêts supplémentaires à Roux, Courcelles-Motte, Obaix-Buzet, Lillois, Waterloo et Rhodes-Saint-Genèse.

¹⁴⁶ Tant que les quatre voies entre Nivelles et Bruxelles ne sont pas exploitables, il n'est pas possible de faire arrêter les deux trains L (futurs RER ou « S ») dans toutes les gares ou haltes.

Le train L Braine-l'Alleud – Alost a quant à lui été supprimé, mais il est remplacé jusque Bruxelles-Luxembourg par la nouvelle relation « IC-27 » de/vers Bruxelles-Luxembourg.

Les temps de parcours sur la L124 se sont allongés avec le Plan de Transport 2014. Entre Charleroi-Sud et Bruxelles-Midi, les trains IC mettent désormais 5 à 7 minutes supplémentaires. Pour l'un d'entre eux, cette hausse est en partie due à un arrêt intermédiaire supplémentaire en gare de Marchienne-au-Pont, où s'arrêtent désormais tous les IC. Les temps de parcours des trains omnibus sont stables ou en légère hausse.

L124 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Trains IC	
Limitation des 2 trains IC empruntant la JNM à Antwerpen-Centraal	Auparavant, 1 IC avait pour destination Essen
+ 5 à 7' de temps de parcours entre Charleroi-Sud et Bruxelles-Midi	Tous deux font arrêt à Marchienne-au-Pont (contre un seul auparavant)
Ajout d'un 3 ^{ème} IC Charleroi – Bruxelles-Luxembourg : il emprunte la L26 (desserte de l'aéroport prévue pour 12/2015)	14 arrêts intermédiaires entre Charleroi et Bruxelles-Luxembourg (1h12 de trajet) ⇒ a plutôt vocation de train omnibus
Trains L	
Suppression du train L Charleroi-Luttre-Manage-BLC ¹⁴⁷	Remplacé entre Charleroi et Luttre par le nouvel IC semi-direct
+ 1 à 2' de temps de parcours sur ce tronçon	
Suppression du train L Braine-l'Alleud – Bruxelles-Luxembourg – Alost	Remplacé entre Braine-l'Alleud et Bruxelles-Luxembourg par le nouvel IC semi-direct
Requalification du train IR-b Nivelles-Bruxelles-Antwerpen en L ; politique d'arrêts et amplitude inchangées	⇒ Deux relations L entre Nivelles, Bruxelles et Antwerpen, mais ⇒ L-H : 10 arrêts intermédiaires ; L-E : 6 arrêts intermédiaires
+ 1' de temps de parcours	⇒ L-E : ne circule pas entre environ 10h et 15h

6.6.2 Trains P

Avec la mise en application du Plan de Transport 12/2014, le nombre de trains « **P rapides** »/jour/sens empruntant la ligne 124 en direction/à l'origine de Schaerbeek est passé de sept à quatre. Les suppressions sont en partie compensées par l'ajout d'une relation « IC » cadencée supplémentaire (la relation IC-27 Charleroi-Sud – Bruxelles-Luxembourg ; voir ci-dessus). Cependant, contrairement aux trains P du plan de transport précédent, cette relation n'emprunte pas la Jonction

¹⁴⁷ Dans une précédente version du Plan de Transport 12/2014, il était prévu de prolongé en HP, le train L Charleroi-La Louvière-Luttre sur le tronçon Luttre-Charleroi. Ce renforcement de l'offre n'a pas été retenu dans la version définitive du Plan.

Nord-Midi. En outre, cela impose une rupture de charge en gare de Charleroi-Sud à certains voyageurs qui bénéficiaient auparavant de trains directs de/vers Bruxelles.

Ainsi, depuis décembre 2014, il subsiste deux trains « P rapides » au départ de Jemeppe-sur-Sambre à l'heure de pointe du matin, et deux trains « P rapides » à destination de Jemeppe-sur-Sambre à l'heure de pointe du soir. À la pointe matinale, deux autres trains « P rapides » vers Schaerbeek partent de Châtelet ; dans le sens inverse à la pointe vespérale, ces deux trains P sont limités à Charleroi-Sud. Les horaires ont été conçus de façon à ce que, pour chaque paire de trains, l'espacement soit exactement égal à une heure. Sur la L124, ces trains viennent s'insérer entre les IC-05 et 07 pour offrir quatre trains rapides par heure, mais le cadencement au quart d'heure n'est pas tout à fait appliqué¹⁴⁸.

En ce qui concerne les trains « **P lents** », l'offre a été totalement remaniée. Tous les trains du plan de transport précédent ont été supprimés et remplacés par d'autres. Auparavant, on trouvait, sur le tronçon Charleroi – Nivelles, quatre trains/jour/sens et un train le mercredi midi ; il existait également un train omnibus Charleroi – Antwerpen tôt le matin, et un train semi-direct entre Luttre et Bruxelles. Tous ces trains sont donc désormais supprimés. La nouvelle offre prévoit trois trains P/jour/sens entre Charleroi-Sud et Luttre : vers Charleroi-Sud, on en compte un le matin et deux le soir ; vers Luttre, il en circule deux le matin et un le soir. À Luttre, ils donnent correspondance sur le L-06 de/vers Manage – La Louvière. En outre, deux trains P « semi-directs »/jour/sens (arrêts à Waterloo, Rhodes-Saint-Genèse et Linkebeek) circulent désormais entre Braine-l'Alleud et Bruxelles-Luxembourg (via le L26) : le matin, les deux trains sont à destination de Bruxelles et le soir, dans le sens inverse, deux trains relient Bruxelles-Luxembourg à Braine-l'Alleud. Ces quatre trains préfigurent une future relation du réseau suburbain de Bruxelles, qui devrait officiellement voir le jour en décembre 2015¹⁴⁹.

6.6.3 Cadences les weekends et jours fériés

En décembre 2014, les horaires des trains empruntant cette ligne ont été adaptés mais l'offre est restée stable, à savoir : un IC/heure/sens entre Charleroi-Sud et Antwerpen ; un L/heure/sens entre Nivelles et Bruxelles-Nord ; et un L/2 heures/sens entre Charleroi et Luttre (vers Manage et La-Louvière).

On notera toutefois la prolongation du train L bihoraire sur le tronçon La Louvière-Sud – Charleroi-Sud de sorte qu'il effectue désormais une boucle en passant par Luttre et Manage. On soulignera également que les deux relations cadencées horaires (IC-31 et L-H) ont des horaires différents de ceux des relations qui circulent sur ces mêmes tronçons les jours de semaine, ce qui nuit à la clarté de l'horaire et le rend plus difficilement « appropriable » par les usagers.

¹⁴⁸ Par exemple, au départ de Charleroi-Sud le matin, la succession des trains sera la suivante : '07 – '24 – '47 – '54, soit des espacements de respectivement 13', 23', 7' et 17'.

¹⁴⁹ En effet, le schéma de desserte suburbaine prévoit une relation S9 « Braine-l'Alleud – Bruxelles-Schuman – Leuven qui circulera aux heures de pointe à raison de 2 trains/sens le matin et le soir.

L124 : Modifications le we		Impacts/Remarques
Train IC		
IC Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal : +1' de temps de parcours entre Charleroi-Sud et Bruxelles-Midi	Horaire différent de l'horaire de semaine (départ de Charleroi à '03 au lieu de '24 et '54 en semaine)	
Trains L		
Prolongation du train L Charleroi – Luttre – La Louvière jusque Charleroi	⇒ Boucle (36' en gare de Charleroi entre 2 parcours)	
+2' de temps de parcours entre Charleroi-Sud et Luttre		
Train L Nivelles – Bruxelles-Nord : -1 à 4' de temps de parcours entre Nivelles et Bruxelles-Midi	Horaire différent de l'horaire de semaine (départ de Nivelles à '04 au lieu de '56 en semaine)	

6.7 L132 Charleroi Sud – Couvin

6.7.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Cette ligne est une des rares sur le réseau belge à être non-électrifiée. Elle est en outre à voie unique entre Walcourt et Couvin (soit 27 km sur une longueur totale de 46,3km). L'exploitation de cette ligne est par conséquent très contrainte.

Dans le Plan de Transport précédent, **l'offre manquait de régularité et de clarté**. Une relation IR parcourait la L132 toutes les heures, avec toutefois quelques exceptions¹⁵⁰. Cette relation desservait les gares principales, à savoir Couvin, Mariembourg, Philippeville, Walcourt et Berzée. Cependant, deux fois par sens et par jour, elle effectuait un arrêt supplémentaire à Yves-Gomezée. L'horaire de ces trains IR différait d'heure en heure, ce qui était peu lisible pour l'utilisateur. À cette offre de base s'ajoutaient des trains L et P qui desservaient, selon les cas, tous les points d'arrêt de la ligne (c'est-à-dire, outre les cinq gares principales, Yves-Gomezée, Pry, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Beignée et Jamioulx), ou bien uniquement le tronçon Charleroi – Walcourt. Cette desserte omnibus était non cadencée et très irrégulière. Les PANGs de la L132 étaient ainsi desservis par environ 10 trains/jour/sens, dont 3 trains/sens étaient limités au tronçon Charleroi – Walcourt. Enfin, d'autres trains P, plutôt similaires aux IR, circulaient également sur la ligne aux heures de pointe, et certains faisaient un arrêt supplémentaire à Yves-Gomezée. Bref, l'offre sur la L132 était jusqu'à présent très peu lisible... Elle apparaissait un peu comme une offre « bricolée », destinée à répondre à une demande quasi exclusivement pendulaire, et sans doute à forte composante scolaire. On imagine en revanche les difficultés que devaient rencontrer les voyageurs occasionnels face à ces horaires confus.

¹⁵⁰ Selon le sens de circulation, deux à trois parcours manquants, remplacés par des trains L et/ou P.

Dans son nouveau Plan de Transport, la SNCB a souhaité clarifier l'offre en introduisant plus de régularité. La majorité de la demande observée au cours des dernières années étant concentrée dans les gares principales de la ligne (lesquelles bénéficiaient d'une offre plus attractive, tel qu'expliqué ci-avant), la SNCB a fait le choix de privilégier les relations semi-directes au détriment des relations omnibus. Ainsi, en décembre 2014, **le train IR a fait place à une relation IC à cadence horaire**. Cette relation effectue, en théorie¹⁵¹, les quatre mêmes arrêts intermédiaires que l'ancien IR, pour un temps de parcours allongé de 4 minutes par rapport à la situation 12/2012. Elle circule désormais suivant une cadence fixe tout au long de la journée. En termes d'horaires, les heures d'arrivée/départ en gare de Charleroi-Sud ont été conçues de façon à donner correspondance sur l'IC-07 de/vers Bruxelles – Antwerpen (7' de temps de correspondance).

Les trains L ont quant à eux été supprimés et remplacés, en partie, par des trains P. Par conséquent, les points d'arrêt non desservis par la relation IC cadencée ne bénéficient désormais plus d'aucun service ferroviaire en dehors des heures de pointe. Lorsque les nouveaux horaires provisoires ont été dévoilés, cette modification a suscité l'inquiétude et le mécontentement des autorités et acteurs locaux. Ces réactions ont donné lieu à plusieurs adaptations du Plan de Transport visant à limiter la réduction de l'offre dans les différents points d'arrêt (voir ci-dessous).

L132 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques	
Trains IC			
Remplacement du train IR par un IC à cadence horaire		Horaire fixe tout au long de la journée ⇒ plus de lisibilité pour les usagers	
+ 4' de temps de parcours			
Train L			
Suppression des trains L qui complétaient l'offre IR		⇒ Remplacement partiel par des trains P ⇒ Réduction de l'offre de 20 à 45% selon les points d'arrêt (voir tableau ci-dessous)	

6.7.2 Trains P

Jusqu'à présent, l'offre de pointe sur la L132 était, à l'instar de l'offre cadencée, fort peu lisible. Chaque train avait en somme ses spécificités, ce qui rendait l'offre difficile à appréhender pour les usagers non avertis, et peu fiable.

Le Plan de Transport 12/2014 prévoit différents trains P sur la ligne 132. La plupart sont des trains « P lents » qui desservent, outre les quatre gares principales, les six points d'arrêts non desservis par l'IC,

¹⁵¹ Sur certains parcours, des arrêts intermédiaires ont été ajoutés afin de renforcer l'offre dans les PANGs de la ligne (cfr. analyse des trains P).

mais certains d'entre eux sont limités à Walcourt¹⁵². En outre, à l'heure de pointe du matin, un train « P rapide » supplémentaire circule de Couvin vers Charleroi (en effectuant les 4 arrêts principaux + Yves-Gomezée, avec un temps de parcours 10' plus long que la relation IC).

Pour les usagers des PANGs¹⁵³, l'offre prévue dans la version initiale du Plan de Transport 2014 était fortement réduite, le nombre de trains/jour/sens diminuant, selon les cas, de 35% à 65% par rapport à l'offre 12/2012. Suite aux Roadshows, la SNCB a apporté quelques adaptations à son Plan. En particulier, les modifications suivantes ont permis d'augmenter légèrement l'offre globale :

- Charleroi → Couvin : remplacement d'un train P omnibus Charleroi – Walcourt par un P omnibus Charleroi – Couvin à l'heure de pointe du soir (18h25) => desserte de Yves-Gomezée + Philippeville, Mariembourg, Couvin ; ajout d'un premier et d'un dernier parcours du train IC avec desserte omnibus => amplitude horaire élargie dans tous les points d'arrêt ;
- Couvin → Charleroi : le train P de 6h24 fait un arrêt supplémentaire à Yves-Gomezée ; le train IC de 15h52 est transformé en omnibus ; ajout d'un dernier parcours du train IC avec desserte omnibus => amplitude horaire élargie dans tous les points d'arrêt.

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de l'offre dans les différentes gares et points d'arrêt non gardés (PANGs) de la L132.

Évolution du nombre de trains par jour dans les différents arrêts de la ligne 132 Charleroi – Couvin

Evolution du nombre de trains par jour dans les différents arrêts de l'axe Les Charleroi - Couvin								
	Arrêts	Nombre trains par jour						Evolution de l'offre globale 12/2012 → 12/2014
		Charleroi - Couvin			Couvin - Charleroi			
		12/2012	PT provisoire	12/2014	12/2012	PT provisoire	12/2014	
PANGS	Yves-Gomezée	10	3	6	12	4	7	-41%
	Jamioulx, Beignée, Ham s/Heure, Cours/Heure, Pry	9	5	7	10	6	8	-21%
GARES	Berzée et Walcourt	26	19	20	27	20	21	-23%
	Philippeville, Mariembourg, Couvin	23	17	19	25	18	19	-21%

Rappelons encore que dans les **PANGs**, cette offre est concentrée uniquement aux heures de pointe, de sorte que **plus aucun service ferroviaire ne dessert ces arrêts entre 8h et 16h**. ! D'un point de vue contractuel, la SNCB n'est effectivement pas tenue d'offrir une desserte régulière de ces arrêts, car

¹⁵² Ils ne desservent dès lors pas Yves-Gomezée, Philippeville, Mariembourg et Couvin. C'est le cas des trains du mercredi midi (un par sens), de deux trains vers Charleroi à l'heure de pointe du matin et d'un train depuis Charleroi à 15h44.

¹⁵³ N.B. : nous accordons ici la dénomination « gare » à tous les points d'arrêt desservis par les trains semi-directs par opposition aux points d'arrêts desservis uniquement par des trains P omnibus, que nous nommons « PANGs ». Cependant, suite aux décisions successives de fermeture des guichets, tous les points d'arrêt de la L132 seront à terme « non-gardés ».

dans le Contrat de Gestion actuellement en vigueur¹⁵⁴, ils sont repris parmi les « arrêts secondaires » avec « desserte non cadencée en semaine ».

Dans leur avis commun sur le Plan de Transport 2014, soumis à la SNCB dans le cadre du Comité Consultatif des Usagers (CCU), les associations Navetteurs.be, Inter-Environnement Wallonie et l'ACTP ont suggéré « d'assurer la desserte à cadence horaire avec un L complété par des P rapides aux heures de pointe. » Cette solution visait à assurer une desserte horaire de tous les points d'arrêt sans augmenter le nombre de trains-km. Néanmoins, la SNCB a expliqué que la voie unique au sud de Walcourt était très contraignante pour la confection des horaires et que, de ce fait, les horaires des trains cadencés sont fixés en gare de Walcourt et Couvin. Par conséquent, si elle faisait le choix d'assurer la relation cadencée horaire avec le train omnibus, dont le temps de parcours est environ 10 minutes plus long que celui des trains IC/IR, il était impossible d'assurer les correspondances en gare de Charleroi-Sud avec les trains de/vers Bruxelles et Namur.

6.7.3 Cadences les weekends et jours fériés

Auparavant, un train L reliait Charleroi à Couvin à raison de un train/sens toutes les deux heures les weekends et jours fériés. Il effectuait 8 arrêts intermédiaires (c'est-à-dire tous les arrêts excepté Beignée et Pry, qui ne sont pas desservis les weekends et jours fériés). Depuis décembre 2014, ce train est renommé IC. Par rapport à la situation 12/2012, sa fréquence et sa politique d'arrêt sont inchangés, et son temps de parcours est allongé de 3 minutes. En gare de Charleroi-Sud, les horaires sont décalés de 12' par rapport à la situation 12/2012, de sorte que les départs se font désormais toutes les heures paires à partir de 8h06 (au lieu de toutes les heures impaires à partir de 7h54). À Couvin, les départs se font maintenant toutes les heures paires à partir de 6h52 (au lieu de toutes les heures impaires à partir de 5h07).

Précisons que, ces horaires sont différents de ceux de la relation IC en semaine : en gare de Couvin, les heures de départ/d'arrivée sont identiques, mais puisque l'IC effectue 4 arrêts intermédiaires de plus qu'en semaine, pour un temps de parcours allongé de 8 minutes, les horaires en gare de Charleroi-Sud diffèrent de ceux qui sont d'application en semaine. Cette adaptation permet de maintenir les correspondances sur l'IC de/vers Bruxelles.

L132 : Modifications en le we		Impacts/Remarques
Trains IC		
Requalification du train L à cadence bihoraire en IC		Horaire différent de l'horaire de semaine ⇒ Correspondance avec l'IC-31 de/vers Bruxelles en gare de Charleroi-Sud
+ 3' de temps de parcours		

¹⁵⁴ À savoir le Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant : Art. 8 Définition de l'offre minimale + Annexe 11 – Statut des gares.

6.8 L130A Charleroi-Sud – Erquelinnes

6.8.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Cette ligne est desservie par un train L/heure/sens. Le Plan de Transport 12/2014 n'a pas modifié cette offre, mais le temps de parcours est désormais de 39 minutes dans les deux sens (il est dès lors allongé de 2' dans le sens Charleroi-Erquelinnes et réduit de 1' dans le sens inverse).

Précisons également que sur cette ligne, **les horaires ne sont pas symétriques**¹⁵⁵. Par conséquent, les voyageurs qui doivent prendre une correspondance à Charleroi-Sud, ont des temps de correspondances différents à l'aller et au retour (cfr. analyse des correspondance en gares ci-après).

L130A : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Train L		
+ 2' de temps de parcours vers Erquelinnes -1' vers Charleroi		
Horaire non symétrique		⇒ Temps de correspondance différents d'un sens à l'autre

6.8.2 Trains P

Sur la L130A, l'offre en trains de pointe est restée stable suite à l'application du nouveau Plan de Transport, à savoir 3 trains P/jour/sens. Dans le sens Erquelinnes – Charleroi-Sud, deux trains P circulent le matin et un le soir ; dans le sens inverse, on compte un train le matin et deux le soir. Ces trains ont le même temps de parcours (39') et la même politique d'arrêt (9 haltes intermédiaires) que la relation cadencée L-07. Les horaires des trains P ont été adaptés afin d'instaurer un espacement d'environ une demi-heure par rapport aux trains cadencés.

6.8.3 Cadences les weekends et jours fériés

Une relation omnibus relie Charleroi à Erquelinnes à raison de un train/sens toutes les deux heures les weekends et jours fériés. Le Plan de Transport 12/2014 n'a pas modifié la fréquence ni la politique d'arrêt de cette relation (pour rappel, la gare de Hourpes n'est pas desservie les weekends), mais son temps de parcours a augmenté de 2 minutes. Par rapport à la situation 12/2012, les horaires sont décalés d'environ 30 minutes. Précisons que ces horaires de weekends, contrairement à ceux de la relation L en semaine, sont symétriques : en gare de Erquelinnes, l'heure de départ est la même qu'en semaine, mais en gare de Charleroi-Sud, l'heure de départ est décalée d'environ 20 minutes. Ainsi, les correspondances avec les trains IC (de/vers Bruxelles ou Namur – Liège) fonctionnent de manière symétriques.

¹⁵⁵ Il existait auparavant un décalage de 1 à 2 minutes, mais on constate désormais plus de 20 minutes de différence par rapport à l'horaire symétrique théorique.

6.9 L108-116-117 Binche – La Louvière – Braine-le-Comte

6.9.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Dans le Plan de Transport précédent, un train IR à destination de Bruxelles et Louvain-la-Neuve Université reliait Binche à Braine-le-Comte à cadence horaire. Depuis décembre 2014, cette relation a fait place à la relation IC-11 « Binche – Turnhout ». Sur le tronçon Binche – Braine-le-Comte, le temps de parcours a augmenté de 5'.

La liaison directe entre Binche et Louvain-la-Neuve, certes très longue (2h04 de temps de parcours total), présentait un intérêt pour les étudiants de la région du Centre souhaitant se rendre dans la ville universitaire. Sa suppression est à ce titre regrettable, d'autant plus que, dans les nouveaux horaires, aucune correspondance optimale n'a été prévue à Bruxelles entre l'IC-11 et les trains reliant Ottignies/LLN. Le meilleur temps de parcours entre Binche et Louvain-la-Neuve est désormais de 2h39 avec deux ruptures de charge (à Bruxelles et à Ottignies), ou 3h avec un seul changement. La SNCB justifie ce choix par le très faible nombre d'abonnés sur ce parcours : d'après les chiffres de ventes, il semblerait que seules 9 personnes par jour empruntaient la relation IR Binche – LLN¹⁵⁶.

L108-116-117 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Train IC	
Remplacement du train IR Binche – LLN par un train IC Binche - Turnhout	⇒ Suppression de la liaison directe avec Ottignies/LLN
+ 5' de temps de parcours entre Binche et BLC	

6.9.2 Trains P

Deux trains P par jour relient Binche et Braine-le-Comte : il s'agit de trains « P rapides » à destination/en provenance de Schaerbeek. Ces deux « P rapides » ont été maintenus dans le Plan de Transport 12/2014, moyennant de légères modifications horaires : le matin, départ de Binche à 7h00 au lieu de 6h50 ; le soir, départ de Bruxelles-Midi à 16h49 au lieu de 17h08. Leur temps de parcours est légèrement inférieur à celui du train IC-11 Binche – Bruxelles – Turnhout (1h04 ou 1h06 au lieu de 1h10). Par rapport à cet IC, les trains P ne sont pas cadencés à la demi-heure (l'espacement est plus proche du 20'/40').

Lors de l'adaptation horaire de décembre 2015, la SNCB prévoit d'ajouter deux trains P locaux entre Binche et Braine-le-Comte avec correspondances vers/depuis Bruxelles-Midi. Il s'agirait de mettre en service un train P vers Braine-le-Comte le matin permettant une arrivée à Bruxelles-Midi vers 7h00 et

¹⁵⁶ Source : Comité de Concertation SPW – Infrabel – SNCB du 09/12/2014, Présentation des principales modifications du nouveau Plan de Transport en Wallonie.

un train P vers Binche le soir (permettant de une correspondance avec un train quittant Bruxelles-Midi vers 18h00). L'horaire précis de ces trains n'est pas encore connu¹⁵⁷.

6.9.3 Cadences les weekends et jours fériés

Un train/heure/sens relie Binche et Braine-le-Comte les weekends et jours fériés. Lors de la mise en œuvre du nouveau Plan de Transport, la relation IR qui circulait entre Binche et Bruxelles-Nord a été renommée IC et son parcours a été prolongé jusqu'à Antwerpen.

Le temps de parcours observé entre Binche et Braine-le-Comte a augmenté de 12 minutes par rapport à la situation 12/2012. Cet allongement est dû à un **stationnement de 9 minutes en gare de La Louvière-Sud**. Au-delà de cette gare, les horaires sont identiques à ceux de la relation IC-11 Binche – Turnhout qui circule en semaine, mais entre Binche et La Louvière-Sud, les horaires sont décalés de 6 à 7 minutes en raison de ce stationnement. Cet arrêt prolongé a pour but de « laisser passer » l'IC-25 qui circule sur la dorsale wallonne. En effet, les relations IC-11 « Binche – Antwerpen » et IC-25 « Mouscron – Liers » doivent emprunter des tronçons communs de la L112¹⁵⁸. Un intervalle de temps minimum doit donc être prévu entre le passage de ces deux trains sur les tronçons concernés. Or, les horaires de weekends de la relation IC-25 sont tels qu'elle entre en gare de La Louvière 3 à 4 minutes après l'IC-11. Ce dernier doit donc attendre que l'IC-25 ai repris sa route et dégagé le tronçon de voie commun à leurs parcours avant de poursuivre¹⁵⁹. Ce stationnement est certes pénalisant pour les usagers de Binche qui souhaitent relier Braine-le-Comte ou Bruxelles ; en revanche, il permet d'offrir en gare de La Louvière-Sud des correspondances attractives (en 5 ou 6 minutes et dans les deux sens de circulation) avec la relation qui dessert l'entière de la dorsale wallonne (ce qui n'est pas le cas les jours de semaine).

L108-116-117 : Modifications le we	Impacts/Remarques
Train IC	
Remplacement du train IR Binche – Bruxelles Nord par un train IC Binche – Antwerpen-Centraal	Tronçon La Louvière-Sud – BLC : les horaires correspondent à ceux de l'IC-11 en semaine (Binche – Bruxelles – Turnhout) ; tronçon Binche – La Louvière : ils diffèrent de 6 à 7'
+12' de temps de parcours entre Binche et BLC	Dont 9' de stationnement à La Louvière-Sud ⇒ Correspondance possible avec l'IC-25

¹⁵⁷ Source : « La SNCB modifie son offre de trains en juin et décembre prochain » - Communiqué de presse du 4 mai 2015 (http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/Presse-releases/04_05_2015.aspx).

¹⁵⁸ Vers l'est, la jonction entre les lignes 112 et 108 se fait à la Y Mariemont, située à 1,5 km de La Louvière-Sud ; les trains vers Charleroi tout comme ceux vers Binche doivent dès lors emprunter ce tronçon commun. Vers l'ouest, la jonction entre les lignes 112 et 118 se fait à la Y Saint-Vaast, située à 1,3 km de La Louvière-Sud ; les trains vers Braine-le-Comte tout comme ceux vers Mons doivent dès lors emprunter ce tronçon commun.

¹⁵⁹ Ce problème ne se pose pas en semaine car les horaires de l'IC-19 Lille – Namur (pour rappel, remplacé le weekend par l'IC-25 Mouscron – Liers) sont tels que cette relation croise l'IC-11 exactement en gare de La Louvière-Sud, évitant ainsi les conflits sur les tronçons communs.

6.10 L116 La Louvière – Manage

6.10.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Un train L/heure/sens circule sur cette ligne. Auparavant, il reliait La Louvière-Sud à Luttre ; depuis 12/2014, il a été couplé à la « branche est » l'ancien omnibus Charleroi – La Louvière – Mons. Cette relation (L-06) prend donc désormais son départ à Charleroi-Sud et relie Luttre via La Louvière et Manage. Elle circule toujours à cadence horaire et son temps de parcours sur la L116 est réduit de 1'.

L116 : Modifications en semaine	Impacts/Remarques
Train L	
Modification du parcours : fusion du train L La Louvière – Luttre avec le train L Charleroi – La Louvière	⇒ Nouvelle relation L-06 Charleroi – La Louvière – Manage – Luttre
- 1' de temps de parcours entre La Louvière-Sud et Luttre	

6.10.2 Trains P

Auparavant, quatre trains P reliaient La Louvière et Manage à l'heure de pointe matinale ; le Plan de Transport 12/2014 n'en a conservé que deux. Les deux trains P qui circulaient de La Louvière-Sud vers Luttre ont été supprimés. Dans le sens inverse, un train part de Manage, dessert La Louvière-Centre puis continue sur la L118 à destination de Mons ; ce train est maintenu mais part désormais 10 minutes plus tôt (6h45 au lieu de 6h56). Enfin, le train P Luttre – Mons a été remplacé en décembre par un train P Luttre – La Louvière-Sud (quitte Manage à 7h52 au lieu de 7h47 précédemment).

6.10.3 Cadences les weekends et jours fériés

Sur cette ligne, un train L circule à fréquence bihoraire les weekends et jours fériés. Auparavant, il reliait La Louvière-Sud à Manage, puis poursuivait vers Luttre et reprenait la ligne 124 vers le sud pour terminer sa course à Charleroi-Sud. Depuis la 14/12/2014, cette relation prend son départ à Charleroi-Sud, formant ainsi une liaison en boucle (Charleroi – La Louvière – Manage – Luttre – Charleroi). Sur la L116, son temps de parcours est stable mais les horaires ont été décalés d'une dizaine de minutes par rapport à la situation 12/2012.

6.11 L117 Braine-le-Comte – Luttre

6.11.1 Cadences du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Auparavant, un train L/heure/sens empruntait cette ligne. Il reliait Braine-le-Comte à Charleroi-Sud et il était renforcé sur le tronçon Manage – Luttre par un second train L à cadence horaire (La Louvière – Luttre), circulant avec seulement 4 minutes d'écart par rapport au premier, ce qui présentait peu d'intérêt ! Suite à l'application du nouveau Plan de Transport, le train L de/vers Braine-le-Comte est limité à Manage (= relation L-19) et c'est la relation L-06 Charleroi – La Louvière – Manage – Luttre qui dessert le second tronçon (Manage – Luttre) à raison de un train L/heure/sens. Les PANGs de Godarville, Gouy-lez-Piéton et Pont-à-Celles perdent donc un train/heure/sens (bien que les deux trains se suivaient de quelques minutes à peine) et ne sont plus reliées directement ni à Charleroi (correspondance en 5' à Luttre), ni à Braine-le-Comte (correspondance en 8' à Manage). L'horaire de la relation L-06 a cependant été adapté en vue d'établir une bonne correspondance avec l'IC-07 Charleroi – Bruxelles – Antwerpen en gare de Luttre. En gare de Braine-le-Comte, le train L-19 permet quant à lui une correspondance avec l'IC-06 Mons – Bruxelles – Aéroport – Tournai. Sur les deux tronçons de cette ligne, les temps de parcours augmentent, de 2 ou 3 minutes.

L117 : Modifications en semaine		Impacts/Remarques
Trains L		
Remplacement du train L BLC – Luttre par un train L BLC – Manage	+ 3' de temps de parcours entre BLC et Manage	⇒ Un seul train L/heure/sens entre Manage et Luttre
Sur le tronçon Manage – Luttre : remplacement du train L La Louvière – Luttre par un train L Charleroi-Sud – Luttre	+ 2' de temps de parcours entre Manage et Luttre	À Manage, 8' de correspondance entre ces deux trains
		⇒ BLC – Luttre : + 11' de temps de parcours (32' → 43')

6.11.2 Trains P

Sur cette ligne, le Plan de Transport 2014 a légèrement réduit l'offre de pointe sur le tronçon Braine-le-Comte – Manage (de 5 à 3 trains/jour), tandis qu'elle est légèrement renforcée sur le tronçon Manage – Luttre (de 3 à 5 trains/jour).

De Manage vers Braine-le-Comte, un seul train P est maintenu à la pointe matinale (contre deux actuellement), et deux trains P sont maintenus à la pointe vespérale (contre trois actuellement). Les horaires sont adaptés de façon à s'approcher d'un cadencement à la demi-heure par rapport à la relation L-19¹⁶⁰.

¹⁶⁰ L'espacement varie de 29 à 33' en gare de Braine-le-Comte, mais au départ de Manage il est 23 ou 45'.

De Manage vers Luttre, on retrouve deux trains P le matin. Ils n'ont plus pour origine La Louvière-Sud, mais partent désormais de Manage avec un horaire avancé d'environ 20 minutes (de sorte qu'ils sont espacés de 25'/35' par rapport à la relation L-06). De Luttre vers Manage, le train P de 7h35 (au lieu de 7h31) a pour destination La Louvière-Sud (au lieu de Mons). Le soir, deux trains P sont ajoutés à 16h33 et 17h33 ; ils sont espacés de 25'/35' par rapport aux trains cadencés.

6.11.3 Cadences les weekends et jours fériés

Les weekends et jours fériés, seul le tronçon Manage – Luttre est desservi, à raison de un train/sens toutes les deux heures. Auparavant, il s'agissait d'une relation omnibus La Louvière-Sud – Manage – Luttre qui poursuivait ensuite sa course sur la ligne 124 vers Charleroi-Sud ; depuis 12/2014, cette relation prend son départ à Charleroi-Sud, formant ainsi une liaison en boucle. Sur la L117, son temps de parcours augmente de 2 minutes vers Luttre. Par rapport à la situation 12/2012, les horaires ont été décalés de 20 minutes au départ de Manage et avancés de 23 minutes au départ de Luttre.

6.12 Conclusions

Sur la L96 Quévry-Mons-Bruxelles, l'offre est globalement stable à savoir 1L/h entre Quévry et Mons, 2IC/h entre Mons et Braine-le-Comte (à destination de Bruxelles) et 5 trains/h entre Braine-le-Comte et Bruxelles. Cependant, Quévry n'est plus connecté directement à Bruxelles, excepté par 2 trains matin et soir. Les PANGs de Ghlin et Erbisoeul sont désormais desservis par la relation Geraardsbergen – Ath – Mons – Tournai, laquelle fait un arrêt de 12 minutes en gare de Jurbise ; par conséquent, le temps de parcours entre Mons et Ath passe de 32' à 49'. Le train L Mons – Soignies est dorénavant remplacé par un train L Jurbise – Braine-le-Comte ; les usagers des PANGs de Masnuy-Saint-Pierre et Neufvilles peuvent donc maintenant rejoindre directement Braine-le-Comte où l'offre est de 5 trains/h vers Bruxelles, mais ils n'ont plus de liaison directe vers Mons.

Les usagers de Quiévrain bénéficient dorénavant d'un train direct tout au long de la journée vers Bruxelles – Liège-Guillemins. L'offre en gare de Saint-Ghislain est également renforcée (3 trains/h/sens au lieu de 2) grâce à l'arrêt supplémentaire des IC Lille-Tournai-Namur.

Les usagers de la ligne 90 entre Geraardsbergen et Ath doivent dorénavant faire correspondance à Ath pour rejoindre Bruxelles ; le temps de parcours est cependant réduit de 2'.

Entre Tournai et Mouscron, l'offre a été réduite à 1 train/h/sens et seulement 2 trains P/jour/sens sont maintenus.

Charleroi jouit d'une nouvelle relation vers Bruxelles-Luxembourg (qui sera prolongée vers l'aéroport en décembre 2015) mais ce train est en réalité un omnibus qui dessert toutes les gares intermédiaires de la ligne jusqu'à Bruxelles. Les temps de parcours Charleroi - Bruxelles-Midi se sont allongés de 5' à 7'.

Afin d'assurer une meilleure robustesse à la ligne Binche – Louvain-la-Neuve, la ligne a été coupée à Bruxelles-Midi. Pour relier ces deux gares, les usagers doivent dorénavant faire correspondance à Bruxelles-Midi et Ottignies, faisant passer le temps de parcours de 2h04 à 2h39.

Sur l'ensemble du Plan de Transport, c'est la ligne L132 Charleroi-Sud – Couvin qui a subi les plus importantes diminutions de l'offre dans toutes les gares et PANGS (de -21% à -41%). Néanmoins, l'offre est désormais plus lisible pour les usagers grâce à l'application d'un horaire fixe toute la journée.

Enfin, l'offre est restée stable (1 train L/h/sens) entre Charleroi-Sud et Erquennes. Le train L reliant La Louvière à Luttre prend désormais son départ de Charleroi-Sud et il est désormais le seul à circuler entre Manage et Luttre (le train L Braine-le-Comte – Luttre étant désormais limité à Manage).

La Cellule Ferroviaire attire l'attention sur le besoin prégnant de favoriser la densification autour des gares/PANGs de Quévy, Genly, Frameries, Erbisoeul, Ghlin, Neufvilles et Masnuy –Saint-Pierre et d'améliorer leur accessibilité sous peine de voir leur fréquentation et donc leur offre diminuer en 2017.

La situation de la L132 est également préoccupante. La Cellule Ferroviaire a ainsi lancé un groupe de travail pour cette ligne rurale (projet pilote, dont les résultats pourraient également être utiles pour les autres lignes rurales en Wallonie).

7 REMARQUES ET CONCLUSIONS PRELIMINAIRES

Au terme de l'analyse des modifications apportées à l'offre ferroviaire pour l'ensemble des lignes wallonnes, et avant d'aborder en détails la problématique des correspondances en gares, certains éléments méritent d'être mis en évidence. Nous aborderons ici la suppression de points d'arrêt, la problématique de la réduction de la fréquence aux heures creuses, et le cas des nouveaux arrêts IC.

7.1 Suppression de points d'arrêts

Dans sa version initiale, le Plan de Transport 2014 prévoyait la suppression de trois points d'arrêts non gardés (PANG), dont deux se situent en Wallonie, et un en Flandre. Finalement, **seul le PANG de Zwankendamme a cessé d'être desservi le 14 décembre 2014.**

En Wallonie, le premier PANG concerné par ces décisions de fermeture était Florée, situé sur la ligne 162 dans la commune d'Assesse. Il était jusqu'alors desservi par un train L/heure/sens, uniquement en semaine. Sa suppression, déjà envisagée pour juin 2013, devait devenir effective en décembre 2014. Cela avait d'ailleurs été annoncé lors de la session d'information du 24 mars 2014 sur le Plan de Transport 2014 dans la province de Namur.

Cette suppression était liée aux travaux de modernisation menés par Infrabel sur le tronçon Courrière – Ciney, lesquels rendent impossible le maintien du train L Namur – Ciney sur cette partie de la L162 pendant une durée de un an minimum. Des bus de substitution ont donc été mis en place entre Ciney et Assesse (et seront prolongés jusque Courrière dans un second temps).

Initialement, il n'était pas prévu de desservir avec ces bus de remplacement le PANG de Florée ; seul le PANG intermédiaire de Natoye devait être desservi. L'**avis négatif émis par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité**, M. Wathelet, concernant la fermeture du point d'arrêt de Florée est venu modifier cette situation. Dans son courrier adressé à l'Administrateur délégué de la SNCB le 15 mai 2014, il a rappelé que les conditions nécessaires à la fermeture de ce point d'arrêt sont, d'une part, la réalisation d'aménagements en accueil à la clientèle et la modernisation des PANGs de Assesse et Natoye, et d'autre part, la garantie d'une desserte en transport en commun à proximité du PANG de Florée et avec la même fréquence que la desserte par train dont il bénéficiait. Ces conditions n'étant pas remplies, il conclut que l'article 8, point 6, du Contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB devait être respecté. Par conséquent, depuis le 14 décembre 2014, les bus de substitution font effectivement arrêt à Florée. Cela étant dit, **il est très probable que cet arrêt sera à terme définitivement fermé**, dans la mesure où le dossier relatif à sa suppression est porté par la SNCB depuis 2008.

Le nombre de montées par jour à Florée, certes très faible, a connu une légère augmentation de 2005 à 2012 avant de baisser à nouveau (16 voy/jour en 2005, 18 voy/jour en 2007, 24 voy/jour en 2009, 26 voy/jour en 2011, 34 voy/jour en 2012, 29 voy/jour en 2013, 17 voy/jour en 2014). En ce qui concerne les abonnements, on a également constaté une hausse entre 2008 et 2011. En effet, le

nombre de voyages par an effectués par des abonnés (au départ ou à destination de Florée) est passé de 6.444 à 7.155, soit une hausse de 11%. En 2008, 69% de ces déplacements étaient liés à des abonnements scolaires ; en 2011, la part des scolaires est montée à 74%¹⁶¹.

Étant donné le détour que la desserte de cet arrêt impose aux bus de remplacement, la fréquentation risque malheureusement de chuter assez rapidement ; les rares usagers préféreront certainement se rendre par leurs propres moyens jusqu'à Assesse. Notons que dans le « Cadastre des PANG en Wallonie » établi par l'asbl Navetteurs.be, ce PANG a obtenu des scores médiocres dans quatre des six critères évalués (à savoir insalubrité, éclairage, fonctionnement des haut-parleurs et hauteur des quais). En termes d'accessibilité, ce PANG est également assez peu attractif.

Dans la première version du Plan de Transport 2014, le PANG de **Ham-sur-Sambre**, situé sur la L130 entre Namur et Jemeppe-sur-Sambre, était lui aussi supprimé. D'après la SNCB, cette suppression résultait d'une demande d'Infrabel, qui juge le maintien de ce PANG peu intéressant en raison de sa proximité avec la gare de Jemeppe-sur-Sambre¹⁶². Précédemment, ce PANG était desservi par 6 trains L/jour/sens, uniquement en semaine. Cet arrêt est **finalement maintenu, mais l'offre y est réduite**. Depuis décembre 2014, seuls 3 trains P/jour/sens feront encore arrêt dans ce PANG.

En termes de fréquentation, le nombre de voyageurs montés/jour a connu une légère croissance ces dernières années (23 voy/jour en 2007, 25 voy/jour en 2009, 31 voy/jour en 2011, 38 voy/jour en 2012, 28 voy/jour en 2013, 35 voy/jour en 2014). En ce qui concerne les abonnements, on a là aussi constaté une hausse entre 2008 et 2011. En effet, le nombre de voyages par an effectués par des abonnés est passé de 4.873 à 7.211, soit une hausse de 48%. Environ ¾ de ces déplacements concernent des scolaires¹⁶³. Ce chiffre est loin d'être négligeable étant donné l'offre très faible dont bénéficiaient les usagers de ce PANG. Précisons encore que, dans le « Cadastre des PANG en Wallonie » établi par l'asbl Navetteurs.be, ce PANG avait été identifié comme nécessitant une réhabilitation complète et urgente.

En Flandre, le poing d'arrêt de **Zwankendamme**, situé sur la L51A entre Brugge et Zeebrugge, a été supprimé suite à l'application du Plan de Transport 2014. Le nombre de voyageurs montés par jour a diminué de moitié entre 2009 et 2014 (52 voy/jour en 2009, 35 en 2011, 48 en 2012, 39 en 2013, 26 en 2014), mais était supérieur aux fréquentations observées à Florée.

De manière générale, étant donné les économies attendues de la part de SNCB au cours des prochaines années, la Wallonie doit dès aujourd'hui prendre conscience du rôle que peuvent jouer les points d'arrêt par rapport aux gares situées dans des centres urbains de plus en plus engorgés. Dans ce contexte, il est important de densifier les quartiers situés autour des PANGs, d'améliorer leur accessibilité et leur confort, et de s'assurer de l'optimisation des correspondances avec les services des TEC et entre les différents services de trains dans les gares.

¹⁶¹ Source : comptages voyageurs et base de données abonnements – SNCB Mobility

¹⁶² Source : présentation du Plan de Transport 2014 à la Région wallonne – 20/02/2014

¹⁶³ Source : comptages voyageurs et base de données abonnements – SNCB Mobility

7.2 Réduction de fréquence en heures creuses

Le Plan de Transport 12/2014 prévoyait initialement de réduire la fréquence des trains sur certaines lignes du réseau en heures creuses. Concrètement, cela signifie que, entre 10h et 15h environ, la fréquence passait de un train/heure/sens à seulement un train/sens toutes les deux heures. Quatre tronçons de lignes étaient concernés par cette mesure, dont trois se situent en Wallonie ; il s'agit de :

- Brugge – Zeebrugge (L51)
- Mons – Quévy (L96)
- Jurbise – Braine-le-Comte (L96)
- Waremme – Liège (L36)

Cette décision était essentiellement liée à la politique de rationalisation mise en place par la SNCB-Mobility sous la direction du précédent CEO, M. Descheemaeker. Pour rappel, cette politique, consistant à supprimer les trains comptabilisant un nombre de voyageurs inférieurs à 40, avait notamment conduit à la suppression de 193 trains en décembre 2012. Cette année-là, des négociations avaient d'ailleurs été entamées avec les TEC, afin qu'ils reprennent à terme, en tout ou en partie, les services sur les trois tronçons de lignes wallonnes mentionnés ci-dessus. Depuis la réforme des structures du Groupe SNCB et la nomination d'un nouveau CEO à la tête de la SNCB, la volonté d'optimiser l'utilisation des moyens a été confirmée. En effet, un des objectifs annoncé du nouveau Plan de Transport était de **réajuster l'offre au regard de la demande**, pour ainsi contribuer à l'équilibre financier de la société. Le principe retenu fut donc de renforcer l'offre là où la demande est importante et d'adapter l'offre là où la demande est plus faible. Lors des séances de présentation de Plan de Transport 12/2014 dans les différentes provinces, la SNCB a d'ailleurs confirmé que **le critère principal ayant dicté la suppression de trains est la fréquentation observée** de ceux-ci.

Sans surprise, **ces réductions de fréquence en heures creuses ont été lourdement critiquées** lors des consultations par province. Les acteurs locaux ont perçu cette mesure comme une menace au maintien pur et simple de ces relations, et ce à juste titre car cette offre peu régulière aurait certainement nuit à l'attractivité et, par conséquent, à la fréquentation des gares et points d'arrêt. À la suite des « roadshows », toutes les communes concernées ont adressé une demande officielle à la SNCB afin qu'une cadence horaire soit maintenue tout au long de la journée. Il faut en outre préciser que ce projet de réduction de la desserte ne respectait pas le Contrat de Gestion actuellement en vigueur¹⁶⁴. En effet, il stipule que les arrêts secondaires situés sur les lignes 36, 51 et 96 doivent bénéficier d'une desserte cadencée horaire¹⁶⁵. En février 2014, lorsque que le Plan de Transport a été présenté au Gouvernement fédéral, celui-ci a sommé la SNCB de revoir sa copie de façon à ce qu'elle soit conforme aux exigences du Contrat de Gestion. Afin de respecter cette demande, **la SNCB est dès lors revenue sur sa décision et a rétabli une fréquence horaire sur toutes ces lignes**.

¹⁶⁴ À savoir le Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant : Art. 8 Définition de l'offre minimale (+ Annexe 11 – Statut des gares).

¹⁶⁵ Statut des arrêts secondaires, défini dans l'Annexe 11 au Contrat de Gestion 2008-2012.

Concrètement, 3 ou 4 parcours par sens ont été ajoutés sur les différents tronçons de lignes pendant les heures creuses de la journée. En Wallonie, ces renforcements de la desserte ont occasionné des **coûts d'exploitation supplémentaires d'environ 255.000€/an pour chacune des relations omnibus** concernées (L-04 Jurbise – Braine-le-Comte ; L-21 Liège – Waremme ; L-26 Quévy – Mons). Ce montant très élevé comprend essentiellement des coûts de personnel, car dans les trois cas, le rétablissement d'une cadence horaire a nécessité une prestation supplémentaire. En Flandre, la mesure a coûté moins cher car elle ne requerrait pas de personnel supplémentaire.

Ces événements doivent nous inviter à la méfiance concernant le nouveau Contrat de Gestion, qui est en cours de discussion entre le SPF Mobilité&Transports, Infrabel et la SNCB. Si la définition de l'offre minimale devait être allégée, la SNCB ne manquera pas d'adapter ses services à la baisse sur toutes les lignes dont la fréquentation est jugée insuffisante, a fortiori dans un contexte de restrictions budgétaires tel que celui annoncé pour la législature 2015-2019. La Wallonie devra donc être particulièrement attentive au **maintien du concept de service public** dans les contrats de gestion définissant les obligations des sociétés ferroviaires.

7.3 Nouveaux arrêts IC

Avec la suppression de l'appellation « IR », le Plan de Transport 2014 a créé un nombre important de nouveaux « points d'arrêt IC ». Au total, **77 arrêts supplémentaires sont désormais desservis par des trains IC**. En Wallonie, on compte 25 nouveaux arrêts IC (listés dans le tableau ci-dessous). En Flandre, 47 gares supplémentaires sont devenues des points d'arrêts IC¹⁶⁶ et à Bruxelles, on dénombre 5 gares IC supplémentaires¹⁶⁷. Par ailleurs, plusieurs gares qui bénéficiaient déjà d'une desserte IC ont vu leur offre augmenter suite à l'application du Plan de Transport 2014. En Wallonie, les gares de Andenne, Flémalle-Haute, Marchienne-au-Pont et Saint-Ghislain sont concernées.

Parmi les nouveaux arrêts IC, certains le sont devenus du fait de la **requalification** des relations qui les desservent, sans pour autant que l'offre ferroviaire n'y ait été améliorée et/ou augmentée. En Wallonie, on peut citer, par exemple, les relations Liège – Gouvy – Luxembourg, Binche – La Louvière – Bruxelles, ou Charleroi-Sud – Couvin. La fréquence et la politique d'arrêt de ces relations n'ont subi aucune modification, et le temps de parcours n'a pas été amélioré (au contraire, il s'est allongé de respectivement 8, 5 et 4 minutes) ; la modification est donc purement terminologique.

Dans d'autres cas, c'est la création de **nouvelles relations** qui a permis à de nouveaux arrêts de bénéficier d'une desserte IC. Sur la ligne 37, Pepinster et Angleur ont ainsi profité de la création de la

¹⁶⁶ Antwerpen-Luchtbal, Geel, Heist-op-den-Berg, Lier, Mechelen-Nekkerspoel, Mol, Mortsel-Oude-God, Noorderkempen, Olen, Balen, Beringen, Beverlo, Hamont, Heusden, Leopoldsborg, Lommel, Neerpelt, Overpelt, Zolder, Zonhoven, Deinze, De Pinte, Erembodegem, Melle, Merelbeke, Schellebelle, Serskamp, Boortmeerbeek, Haacht, Hambos, Hever, Londerzeel, Muizen, Vilvoorde, Wespelaar-Tildonk, Wijgmaal, Zaventem, De Panne, Diksmuide, Harelbeke, Ingelmunster, Koksijde, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Veurne et Zedelgem

¹⁶⁷ Boondael, Vivier d'Oie, Etterbeek, Jette, et St.-Job.

relation IC-12 Welkenraedt – Bruxelles – Kortrijk. Ces deux gares sont à présent desservies par une relation IC à cadence horaire qui les relie directement à Bruxelles, alors qu'elles n'étaient jusqu'alors desservies que par des trains omnibus et des trains IR à fréquence bi-horaire. Sur la ligne 124, la nouvelle relation IC-27 Charleroi-Sud – Bruxelles-Luxembourg n'a d'IC que le nom puisque, pour rappel, elle fait arrêt dans toutes les gares et points d'arrêt de la ligne. Cinq d'entre eux sont par conséquent devenus des arrêts IC, et bénéficient désormais d'une relation cadencée directe vers le quartier européen. Il sera intéressant de suivre l'évolution de la fréquentation suite à cette amélioration de l'offre, en particulier dans les PANGs de Roux, Courcelles-Motte, Obaix-Buzet et Lillois.

Enfin, certains points d'arrêt ont bénéficié d'une **modification de la politique d'arrêt** des relations circulant sur leurs lignes. En effet, plusieurs relations IC effectuent désormais un ou plusieurs arrêts supplémentaires. Cela résulte de la volonté de la SNCB de rendre la politique d'arrêt de trains du même type la plus homogène possible. En effet, plusieurs axes étaient parcourus par des trains aux politiques d'arrêt différentes. Il s'agissait dans certains cas de trains IC et IR, les premiers étant plus directs que les seconds et faisant dès lors moins d'arrêts intermédiaires (ex. : IC-H et IR-d sur la ligne 94) ; mais dans d'autres cas, des trains qui portaient la même appellation avaient des politiques d'arrêt différentes (ex. : IC-M et IC-D sur la ligne 125). Sans toutefois parvenir à une harmonisation totale¹⁶⁸, la SNCB a ainsi choisi d'ajouter des arrêts sur plusieurs relations IC du nouveau Plan de Transport. **Si cette mesure accroît l'offre dans les gares concernées, elle pénalise les usagers des autres gares de la ligne puisque le temps de parcours de ces relations est dès lors allongé.** En moyenne, l'accroissement de temps de parcours résultant d'un arrêt supplémentaire est de 2 à 3 minutes.

¹⁶⁸ Cfr. « Quels sont les grands principes du Plan de Transport 2014 ? – les Appellations », page 12.

Nouveaux points d'arrêt IC en Wallonie				
Ligne	Arrêts	Type de desserte		Remarque
		Avt. 12/2014	Après 12/2014	
37	Pepinster	L - IR q	IC-12	nouvelle relation
37	Angleur	L - IR q	IC-12	nouvelle relation
		IR m	IC-33	requalification
42	Aywaille	IR m	IC-33	requalification
42	Coo	IR m	IC-33	requalification
42	Trois-Ponts	IR m	IC-33	requalification
42	Vielsalm	IR m	IC-33	requalification
42	Gouvy	IR m	IC-33	requalification
94	Silly	IR d	IC-06 - IC-26	arrêt supplémentaire
96	Jurbise	L - IR j	L - IC-06	requalification
			IC-14	arrêt supplémentaire
96	Tubize	L - IR l	IC-11	requalification
108	Binche	IR l	IC-11	requalification
108	Leval	IR l	IC-11	requalification
116	Ecaussinnes	L - IR l	IC-11	requalification
124	Roux	L	IC-27	nouvelle relation
124	Courcelles-Motte	L	IC-27	nouvelle relation
124	Obaix-Buzet	P	IC-27	nouvelle relation
124	Lillois	L - IR b	L - IC-27	nouvelle relation
124	Waterloo	L - IR b	L - IC-27	nouvelle relation
130	Auvelais	L - IR k	IC-25	requalification
130	Châtelet	L - IR k	IC-25	requalification
132	Berzée	IR r	IC-24	requalification
132	Walcourt	IR r	IC-24	requalification
132	Philippeville	IR r	IC-24	requalification
132	Mariembourg	IR r	IC-24	requalification
132	Couvin	IR r	IC-24	requalification
Point d'arrêt IC ayant vu leur desserte augmentée				
125	Andenne	IC-M	IC-18 - IC-25	arrêt supplémentaire
125	Flémalle-Haute	IC-M	IC-18 - IC-25	arrêt supplémentaire
124	Marchienne-au-Pont	IR k - IC-N	IC-05 - IC-07 IC-25 - IC-27	arrêt supplémentaire
97	Saint-Ghislain	IR k - IC-F	IC-14 - IC-19	arrêt supplémentaire

Les six gares faisant l'objet d'un arrêt supplémentaire par des trains IC sont analysées plus en détails ci-dessous (voir également l'évolution des abonnements à l'annexe 5). Le suivi de leur fréquentation sera intéressant afin d'identifier si une augmentation, quantitative et/ou qualitative, de l'offre ferroviaire conduit nécessairement à une augmentation de la demande.

7.3.1 Andenne

Offre

Auparavant, un seul des deux IC reliant Liège à Namur faisait arrêt à Andenne. Désormais, les IC-18 et 25 s'y arrêtent tous les deux, offrant ainsi aux usagers d'Andenne une nouvelle liaison directe de/vers Charleroi et Mons, en plus de la liaison vers Bruxelles dont ils bénéficiaient déjà.

Entre Namur et Huy, cet arrêt supplémentaire engendre une augmentation du temps de parcours total de 3 minutes (auxquelles s'ajoutent les minutes-travaux, marges et autres « recalculs » des temps de parcours évoqués plus haut).

Demande

Selon les chiffres diffusés par la SNCB, plus de 1.300 personnes embarquent dans un train au départ d'Andenne un jour de semaine moyen. On observe, au cours des 20 dernières années, une augmentation du nombre de voyageurs montés en gare d'Andenne les jours de semaine. De 1991 à 2013, ce chiffre a ainsi augmenté de 23%. Néanmoins, les statistiques les plus récentes indiquent un léger renversement de la tendance. Le nombre de voyageurs montés a en effet baissé de 5% entre 2009 et 2013 (alors qu'il était toujours en hausse en 2011, avec 1419 voyageurs montés).

Le nombre de voyages effectués par des abonnés SNCB depuis/vers la gare d'Andenne semble également avoir baissé entre 2008 et 2011 (-3%), la diminution étant due à une réduction du nombre d'abonnés non-scolaire (-7%), tandis que le nombre de scolaires a légèrement augmenté (+2%).

En termes de potentiel, les statistiques de population montrent une tendance continue à la hausse dans la commune d'Andenne. La population a ainsi cru d'environ 12% de 1991 à 2013, et une augmentation similaire est attendue d'ici 2026.

7.3.2 Flémalle-Haute

Offre

Auparavant, un seul des deux IC reliant Liège à Namur faisait arrêt à Flémalle-Haute. Désormais, les IC-18 et 25 s'y arrêtent tous les deux, offrant ainsi aux usagers de Flémalle-Haute une nouvelle liaison directe de/vers Charleroi et Mons, en plus de la liaison vers Bruxelles dont ils bénéficiaient déjà.

Entre Liège et Huy, cet arrêt supplémentaire engendre une augmentation du temps de parcours total de 2 minutes (auxquelles s'ajoutent les minutes-travaux, marges et autres « recalculs » des temps de parcours évoqués plus haut).

Demande

Selon les chiffres diffusés par la SNCB, près de 500 personnes embarquent dans un train au départ de Flémalle-Haute un jour de semaine moyen. On observe, au cours des 20 dernières années, une forte diminution du nombre de voyageurs montés en gare de Flémalle-Haute les jours de semaine. De 1991 à 2013, ce chiffre a ainsi diminué d'environ 50%. Néanmoins, les statistiques les plus récentes indiquent un léger renversement de la tendance. Le nombre de voyageurs montés a en effet augmenté de 4% entre 2009 et 2013 (de 2009 à 2011, la croissance avait même été plus forte, portant le nombre de voyageurs montés à 533/jour de semaine).

En ce qui concerne le nombre de voyages effectués par des abonnés SNCB depuis/vers la gare de Flémalle-Haute, on observe entre 2008 et 2011, une diminution tant au niveau des abonnés non-scolaire (-8%), que des abonnés scolaires (-6%).

En termes de potentiel, les statistiques de population montrent une légère tendance à la baisse dans la commune de Flémalle-Haute. La population a ainsi diminué de près de 3% de 1991 à 2013, et une baisse similaire est attendue d'ici 2026.

7.3.3 Jurbise

Offre

Auparavant, seul le train IR-j Quévy – Mons – Bruxelles – Aéroport faisait arrêt à Jurbise. Désormais, les IC-06 et 14 s'y arrêtent tous les deux, offrant ainsi aux usagers de Jurbise une deuxième liaison directe de/vers Bruxelles et Mons.

Entre Mons et Bruxelles, cet arrêt supplémentaire engendre une augmentation du temps de parcours total de 2 minutes (auxquelles s'ajoutent les minutes-travaux, marges et autres « recalculs » des temps de parcours évoqués plus haut).

Demande

Selon les chiffres diffusés par la SNCB, plus de 1.100 personnes embarquent dans un train au départ de Jurbise un jour de semaine moyen. On observe, au cours des 20 dernières années, une forte augmentation du nombre de voyageurs montés en gare de Jurbise les jours de semaine. De 1991 à 2013, ce chiffre a ainsi augmenté de 68%. La croissance a été particulièrement élevée (+76%) entre 1991 et 2005. La fréquentation a ensuite légèrement baissé, avant de reprendre une tendance à la hausse depuis 2011.

Entre 2008 et 2011, tout comme le nombre de voyageurs montés, le nombre de voyages effectués par des abonnés SNCB depuis/vers la gare de Jurbise semble avoir baissé, tant au niveau des abonnés non-scolaire (-9%), que des abonnés scolaires (-6%).

En termes de potentiel, les statistiques de population montrent une tendance continue à la hausse dans la commune de Jurbise. La population a ainsi cru d'environ 22% de 1991 à 2013, et une augmentation similaire est attendue d'ici 2026.

7.3.4 Marchienne-au-Pont

Offre

Cette gare est desservie tant par les trains circulant sur la ligne 124 Charleroi – Bruxelles que par les trains empruntant la dorsale wallonne.

Auparavant, un seul des deux IC reliant Charleroi à Bruxelles et Antwerpen faisait arrêt à Marchienne-au-Pont. Désormais, non seulement les IC-05 et 07 s'y arrêtent tous les deux, mais en outre, le nouvel IC-27 reliant Charleroi au quartier européen y fait également arrêt (cet IC étant de facto un train omnibus sur la ligne 124).

Entre Charleroi et Bruxelles, cet arrêt supplémentaire engendre une augmentation du temps de parcours total de 3 minutes (auxquelles s'ajoutent les minutes-travaux, marges et autres « recalculs » des temps de parcours évoqués plus haut).

Sur la dorsale wallonne, un seul des deux IC fait arrêt à Marchienne-au-Pont. Il s'agit de l'IC-25 Mons – Liège, ayant repris la politique d'arrêts de l'ancien IR-k. L'IC-19 Lille – Namur en revanche ne fait pas arrêt à Marchienne-au-Pont.

Demande

Selon les chiffres diffusés par la SNCB, plus de 1.200 personnes embarquent dans un train au départ de Marchienne-au-Pont un jour de semaine moyen. On observe, au cours des 20 dernières années, une diminution du nombre de voyageurs montés en gare de Marchienne-au-Pont les jours de semaine. De 1991 à 2013, ce chiffre a ainsi diminué d'environ 35%. Néanmoins, les statistiques les plus récentes indiquent un léger renversement de la tendance. Le nombre de voyageurs montés a en effet augmenté de plus de 6% entre 2009 et 2013 (de 2009 à 2011, la croissance avait même été plus forte, portant le nombre de voyageurs montés à 1.282/jour de semaine).

La gare de Marchienne-au-Pont étant située dans la zone tarifaire SNCB, nous ne disposons pas de statistiques précises concernant le nombre de voyages effectués par des abonnés depuis/vers la gare de Marchienne-au-Pont. Par ailleurs, les statistiques de population concernant l'entière de la commune de Charleroi, elles ne sont pas pertinentes pour identifier le potentiel de cette gare.

7.3.5 Saint-Ghislain

Offre

Auparavant, seul le train IR-k Tournai – Jambes faisait arrêt à Saint-Ghislain, tandis que l'IC-D parcourant la dorsale wallonne n'effectuait aucun arrêt intermédiaire entre Tournai et Mons. Désormais, l'IC-19 Lille – Namur (qui remplace l'IC-D) fait arrêt à Saint-Ghislain, offrant ainsi aux usagers de cette gare une liaison directe de/vers Lille. Le train L-29 (qui circule en remplacement du train IR-k sur le tronçon Tournai – Mons) dessert également cette gare.

Entre Mons et Tournai, cet arrêt supplémentaire engendre une augmentation du temps de parcours total de 2 minutes (auxquelles s'ajoutent les minutes-travaux, marges et autres « recalculs » des temps de parcours évoqués plus haut).

Demande

Selon les chiffres diffusés par la SNCB, plus de 2.300 personnes embarquent dans un train au départ de Saint-Ghislain un jour de semaine moyen. On observe, au cours des 20 dernières années, une diminution du nombre de voyageurs montés en gare de Saint-Ghislain les jours de semaine. De 1991 à 2013, ce chiffre a ainsi diminué d'environ 40%. La baisse de fréquentation a été particulièrement marquée entre 1991 et 2005, le nombre de voyageurs ayant été réduit de moitié sur cette période (passant de 4.000 à 2.000 voyageurs montés/jour de semaine). En revanche, les statistiques plus récentes indiquent un renversement progressif de la tendance. Le nombre de voyageurs montés a en effet augmenté de plus de 2% entre 2005 et 2009 et de plus de 12% entre 2009 et 2013.

En ce qui concerne le nombre de voyages effectués par des abonnés SNCB depuis/vers la gare de Saint-Ghislain, on observe au contraire, entre 2008 et 2011, une diminution tant au niveau des abonnés non-scolaire (-9,5%), que des abonnés scolaires (-9%).

En termes de potentiel, les statistiques de population montrent une tendance continue à la hausse dans la commune de Saint-Ghislain. La population a ainsi cru d'environ 4% de 1991 à 2013, et une augmentation de l'ordre de 9% est attendue d'ici 2026.

7.3.6 Silly

Offre

Auparavant, seul le train IR-d Kortrijk – Bruxelles – Antwerpen faisait arrêt à Silly. Désormais, les IC-06 et 26 s'y arrêtent tous les deux, offrant ainsi aux usagers de Silly une deuxième liaison directe de/vers Bruxelles et Tournai.

Entre Tournai et Bruxelles, cet arrêt supplémentaire engendre une augmentation du temps de parcours total de 2 minutes (auxquelles s'ajoutent les minutes-travaux, marges et autres « recalculs » des temps de parcours évoqués plus haut).

Demande

Selon les chiffres diffusés par la SNCB, près de 1.100 personnes embarquent dans un train au départ de Silly un jour de semaine moyen. On observe, au cours des 20 dernières années, une augmentation progressive du nombre de voyageurs montés en gare de Silly les jours de semaine. De 1991 à 2013, ce chiffre a ainsi augmenté de 56%.

Le nombre de voyages effectués par des abonnés SNCB depuis/vers la gare de Silly semble également avoir augmenté entre 2008 et 2011, tant au niveau du nombre d'abonnés non-scolaire (+6%), que du nombre d'abonnés scolaires (+15%).

En termes de potentiel, les statistiques de population montrent une tendance continue à la hausse dans la commune de Silly. La population a ainsi cru d'environ 29% de 1991 à 2013, et une augmentation de 15% est attendue d'ici 2026.

7.3.7 Tableau récapitulatif

Le tableau suivant présente une synthèse de l'évolution de l'offre et de la demande ferroviaires dans les gares IC évoquées ci-dessus, ainsi que dans les gares d'Angleur et Pepinster qui bénéficient depuis décembre 2014 d'une desserte IC suite à la mise en service de la nouvelle relation IC-12 Kortrijk – Welkenraedt.

	OFFRE			DEMANDE						
Gares IC	# trains IC/heure/sens			# voy montés en semaine						
	PT 1984	PT 1998	PT 2014	1991	→	2005	→	2009	→	2013
Andenne	1	1	2	1056	12,59%	1189	15,22%	1370	-4,89%	1303
Flémalle-Haute	1	1	2	1013	20,43%	1220	-61,56%	469	4,26%	489
Marchienne-au-Pont	1	1	4	1861	-35,73%	1196	-3,34%	1156	6,06%	1226
Saint-Ghislain	1	1	2	4076	-49,19%	2071	2,17%	2116	12,38%	2378
Nouvelles gares IC	# trains IC-IR/heure/sens			# voy montés en semaine						
	PT 1984	PT 1998	PT 2014	1991	→	2005	→	2009	→	2013
Jurbise	0	1	2	668	76,05%	1176	-14,71%	1003	11,57%	1119
Silly	1	1	2	701	19,26%	836	14,35%	956	14,44%	1094
Angleur	?	2 x ½	1 + ½	441	8,39%	478	16,74%	558	-12,90%	486
Pepinster	?	½	1	1237	-22,23%	962	9,88%	1057	0,09%	1058

CORRESPONDANCES EN GARE

1 DE LA THEORIE A LA PRATIQUE

1.1 Intérêt des nœuds de correspondance

Le cadencement des horaires permet non seulement une mémorisation aisée par les voyageurs, mais il sert aussi à assurer systématiquement des correspondances dans les gares, c'est-à-dire à permettre aux voyageurs le passage d'un train à un autre. Le principe du cadencement en réseau a fait ses preuves en Suisse et est souvent cité en exemple. Selon ce principe, les principales gares sont envisagées comme des **nœuds de correspondance** où les trains se croisent. Le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025 a montré que, si le cadencement en réseau ne peut pas être appliqué chez nous systématiquement à grande échelle, plusieurs axes wallons pourraient néanmoins se prêter à cette organisation, moyennant certains investissements bien ciblés¹⁶⁹. L'application du principe des nœuds de correspondance sur la dorsale wallonne constitue d'ailleurs l'un des 18 projets prioritaires identifiés par le Gouvernement wallon dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissement 2013-2025 du Groupe SNCB. L'axe Bruxelles – Luxembourg pourrait lui aussi se voir appliquer ce principe relativement aisément.

Dans une chaîne de déplacements incluant le mode ferroviaire, ce dernier est généralement considéré comme étant le mode structurant. Les autres modes sont dès lors organisés en « rabattement » vers les gares ferroviaires, qui doivent être conçues comme de véritables pôles d'échanges entre les différents moyens de transport. En outre, parmi les différents types de trains, les omnibus qui assurent les relations locales doivent permettre un rabattement vers les trains plus rapides (IC ou P).

En pratique, cela suppose d'une part, la création ou l'aménagement d'espaces et/ou d'infrastructures permettant d'effectuer ces échanges intermodaux dans des conditions optimales (ex. : cheminement vers les quais directs et sécurisés, aménagement de places de stationnement pour les vélos à proximité directe des quais, localisation des arrêts de bus à une distance minimale de la gare, etc.). D'autre part, cela suppose que les horaires des trains et des bus (ou autres moyens de transport en commun organisés) soient conçus de manière à permettre une correspondance aisée entre ceux-ci.

Lorsque les gares sont ainsi pensées comme des nœuds d'échanges multimodaux, il devient aisé de concevoir des chaînes de déplacements combinant plusieurs modes. Si en outre, les horaires des différents modes de transport public sont cadencés, les usagers savent que leur solution de mobilité multimodale existera à intervalle régulier pendant une période donnée, voire toute la journée. Ils peuvent alors planifier leurs déplacements avec plus de certitude et avec une plus grande flexibilité.

¹⁶⁹ Cfr. « Le transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie », Tritel, 2012, pp. 69-74.

Actuellement, la SNCB estime que 80% des voyageurs embarquent dans les 80 gares les plus importantes (qui correspondent $\pm$ aux gares principales du Contrat de Gestion) ; la majorité d'entre eux effectuent des trajets directs jusqu'à leur destination. Parmi les 20% des usagers qui embarquent dans des gares et arrêts secondaires, moins de la moitié effectuent des trajets avec une (ou plusieurs) correspondance(s). Globalement, les voyageurs en correspondance représentent donc actuellement une faible part de la clientèle SNCB.

1.2 Des correspondances optimales...

L'estimation de la qualité d'une correspondance est hautement subjective puisqu'elle dépend de la situation de chaque individu (jeune ou PMR, avec ou sans bagages, ...). Elle est en outre fortement dépendante de la configuration de la gare dans laquelle s'effectue cette correspondance (nombre de quais et occupation de ceux-ci, qualité du cheminement permettant de passer d'un quai à l'autre,...). À titre d'exemple, l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne considère que dans une grande gare, un temps de correspondance optimal peut être compris entre 6 et 12 minutes ; si la correspondance s'effectue sur le même quai, un temps de correspondance de 4 à 6 minutes est cependant envisageable ; au-delà de 20 minutes, le temps de correspondance est jugé excessif. Dans une petite gare en revanche, un temps de correspondance de 2 à 5 minutes est considéré comme optimal, et au-delà de 10 minutes comme excessif¹⁷⁰.

Lorsqu'il conçoit ses horaires, le planificateur doit tenir compte des correspondances qu'il souhaite assurer dans les gares entre les différents trains de voyageurs. Pour chaque gare de croisement, il doit donc déterminer le temps minimum nécessaire pour pouvoir proposer une correspondance aux usagers et ajuster en fonction de cette contrainte les horaires des différents trains. Pour estimer ce temps minimum nécessaire, il se basera sur sa connaissance de la gare, tiendra compte de l'éloignement des trains concernés ainsi que du taux de ponctualité attendu.

En Belgique, c'est la SNCB qui est actuellement chargée de la planification des horaires. En théorie, **le principe de la SNCB pour une correspondance optimale en gare est de prévoir un intervalle de 7'** entre l'arrivée d'un train et le départ de l'autre. Ce temps de correspondance « idéal » a été prévu dès que possible lors de la confection des horaires du Plan de Transport 2014. Cependant, en pratique, ce temps de correspondance a le plus souvent été allongé ou réduit selon les cas. Lorsque l'on effectue une recherche via le planificateur de voyages de la SNCB, on constate que des trajets avec correspondance sont proposés à partir de 4' de temps de correspondance. Dans les plus petites gares, la SNCB considère en effet qu'un temps de correspondance de 5' reste confortable (dans les plus grandes gares, cela reste acceptable pour les voyageurs réguliers qui connaissent leur trajet). Dans certains cas, des correspondances en 4' ont été tolérées mais à la seule condition qu'elles s'effectuent de « quai à quai ». Il faut également préciser que la SNCB prévoit pour la plupart des gares de correspondance des **délais d'attente éventuels** entre certains trains. Pour les cas ainsi

¹⁷⁰ Source : D. Emery, L'organisation des circulations ferroviaires, 2011, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne – ENAC – IIC Conception des infrastructures de transport.

identifiés, l'heure de départ d'un train peut dès lors être différée de quelques minutes afin d'assurer la correspondance avec l'autre train en cas de retard de ce dernier. Le cas échéant, des affiches détaillant les correspondances concernées et les délais d'attente établis sont généralement disposées dans les gares et/ou sur les quais¹⁷¹. Enfin, on soulignera que les usagers ne peuvent théoriquement pas « revenir en arrière » lorsqu'ils effectuent des trajets avec correspondance¹⁷². En effet, les conditions de vente détaillée sur le site web de la SNCB stipule que « vous ne pouvez jamais vous éloigner de votre point de départ, ni dépasser votre point de destination pour y revenir ensuite en rebroussant chemin, sauf si vous avez payé pour ces trajets (billet "Via") ». Lors de la confection des horaires, la SNCB n'a donc généralement pas accordé une attention particulière à ce type de correspondances.

1.3 Organisation des correspondances dans le Plan de Transport 2014

Notre analyse présente sous forme de **tableaux à double entrée** les temps de correspondance en gares. Elle est basée sur les mêmes graphiques horaires réticulaires que ceux utilisés pour l'analyse des services cadencés au chapitre « Analyse des modifications par ligne » ; **les temps de correspondances mentionnés sont donc valables uniquement du lundi au vendredi, hors jours fériés et ne tiennent pas compte des trains P**. Ces tableaux sont repris à l'annexe 6 et il convient de les lire en parallèle du présent rapport pour une parfaite compréhension.

Dans l'analyse menée ici, nous avons estimé qu'un **temps de correspondance supérieur à 16' est trop long** pour être considéré comme une solution attrayante pour l'utilisateur ; inversement, nous avons jugé qu'un **temps de correspondance minimum de 5' est nécessaire** pour que le passage d'un train à l'autre s'effectue sereinement (dans certaines petites gares, des correspondances quai à quai en 4' sont néanmoins acceptées). Dans les tableaux synthétiques, ces temps de correspondance jugés problématiques sont signalés par une case noire.

Notons, par ailleurs, que le hasard des horaires crée parfois des situations où les heures d'arrivée et de départ de deux trains sont proches sans pour autant que la SNCB ait cherché à assurer une correspondance entre ces trains. On parle alors de « **fausse correspondance** ». N'étant pas en mesure de distinguer avec suffisamment de certitude ces cas particuliers, ceux-ci sont par défaut identifiés comme des correspondances problématiques.

Les résultats de cette analyse des possibilités de correspondances en gares sont commentés ci-dessous. Dans un premier temps, nous nous attardons sur les cinq principales gares de correspondance wallonnes, à savoir Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Mons, Namur et Ottignies. Dans

¹⁷¹ Par exemple, un délai d'attente est souvent prévu lorsqu'il s'agit de la dernière correspondance possible de la journée.

¹⁷² Autrement dit, si un train IC relie les gares A et D, et qu'un train L circule sur le même tronçon mais effectue des arrêts supplémentaires dans les gares B et C, les voyageurs à destination de ces gares intermédiaires sont censés descendre en A pour prendre l'omnibus et non aller jusqu'à la gare D puis prendre l'omnibus qui repart en sens inverse vers les gares C et B.

un second temps, nous analysons la situation des autres gares de correspondances situées au croisement de plusieurs lignes ferroviaires. Pour terminer, nous évoquons les gares permettant des correspondances sur une même ligne.

2 LES GRANDES GARES DE CORRESPONDANCES

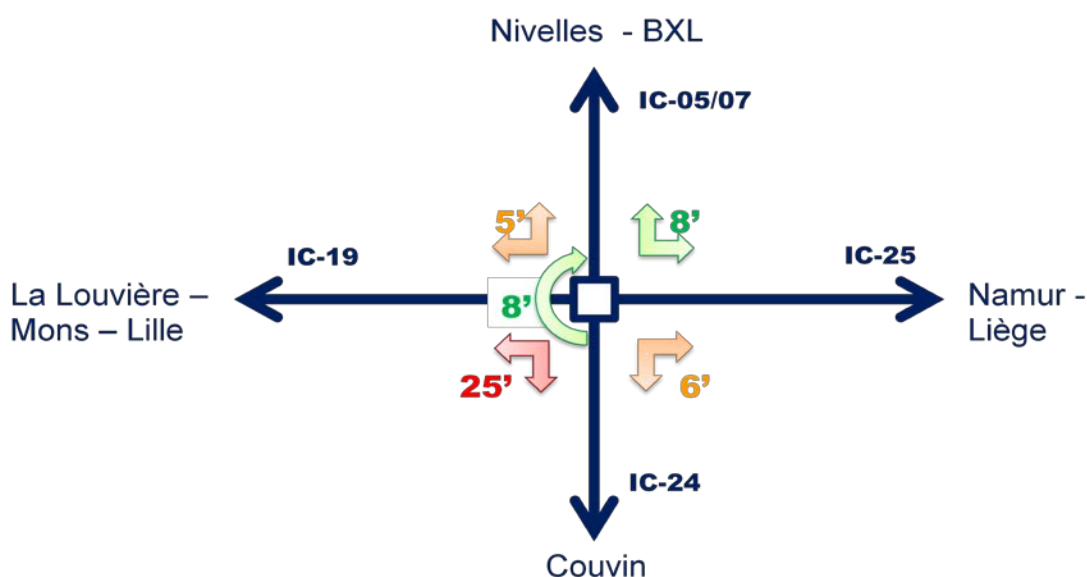
Il existe en Wallonie cinq grandes gares de correspondance, qui se situent au croisement de plusieurs lignes ferroviaires. Dans ces gares, les possibilités de correspondances sont nombreuses et concernent à la fois les liaisons entre trains rapides et trains lents (IC – L/RER), et des correspondances entre deux trains de même type. Elles sont analysées ci-dessous.

2.1 Charleroi-Sud

Cette gare se situe au croisement des lignes

- L130 Namur – Charleroi
- L132 Charleroi – Couvin
- L130A Charleroi – Erquennes
- L112 Charleroi – La Louvière
- L124 Charleroi – Bruxelles
- L140 Charleroi – Ottignies

En ce qui concerne les correspondances entre les différentes relations IC en gare de Charleroi-Sud, on constate que la plupart des liaisons sont en théorie possibles. Seule la correspondance entre l'IC-24 de/vers Couvin et l'IC-19 qui dessert La Louvière, Mons, Saint-Ghislain, Tournai et Lille nécessite un temps d'attente trop pénalisant (tandis que la correspondance avec l'IC-25 de/vers Mons est rendue impossible par un temps de correspondance de seulement 2'). On notera encore que l'IC-27 (semi-direct) vers Bruxelles-Luxembourg (qui reliera Charleroi à Brussels Airport dès décembre 2015) n'offre aucune possibilité de correspondance attrayante en gare de Charleroi-Sud.

Charleroi-Sud : Correspondances IC les jours de semaines ouvrables (horaires 14/12/2014)


Les possibilités de correspondances avec/entre les autres relations sont commentées ci-dessous.

N° relation Origine	Commentaires
L-07 Erquelinnes	Attention, les horaires de cet omnibus ne sont pas symétriques ! Par conséquent, les temps de correspondance sont différents à l'aller et au retour, ce qui est peu lisible et peu encourageant pour l'usager qui souhaite effectuer des trajets avec rupture de charge. Les correspondances fonctionnent toutefois dans les deux sens avec la dorsale wallonne à condition d'emprunter des relations différentes à l'aller et au retour. <u>Au départ d'Erquelinnes</u> , la relation L-07 permet des correspondances avec l'IC-19 vers Namur (9') et l'IC-25 vers Mons (5'). Une correspondance est également possible avec les trains L-14 vers Ottignies (8'), et L-06 vers La Louvière-Manage-Luttre (10'). Pour rejoindre Bruxelles, une correspondance en 11' est possible avec l'IC-07. <u>A destination d'Erquelinnes</u> , ce train permet des correspondances avec les trains IC-25 venant de Namur-Liège (9') et IC-19 venant de Tournai-Lille (6'). Une correspondance est également possible avec les trains L-14 venant de Tamines-Jambes (13') et IC-24 venant de Couvin (8'). En provenance de Bruxelles, les usagers doivent emprunter l'IC-05 et ont un temps de correspondance de 19' en gare de Charleroi.
L-14 Tamines Jambes	Pour les usagers des PANGs situées sur la ligne 130 entre Charleroi et Namur, le train omnibus L-14 permettra des correspondances correctes avec l'IC-25 de/vers Mons (en 6'), avec l'IC-19 de/vers Namur (10'), avec l'IC-07 de/vers Bruxelles-Antwerpen (12'), ainsi qu'avec les trains L de/vers La Louvière-Manage-Luttre (11') et vers Erquelinnes (12'). Les temps de correspondances de/vers Couvin, avec le train L en provenance

	d'Erquelinnes, et avec les PANG de Roux et Courcelles-Motte (desservis par l'IC-27), en revanche, ne seront pas attractifs (33', 35', et 55').
L-14 Ottignies	Les usagers de la ligne 140 trouveront en gare de Charleroi-Sud une correspondance avec l'IC-05 de/vers Bruxelles-Antwerpen, ainsi qu'avec l'IC-25 de/vers Namur-Liège. Par contre, le temps de correspondance avec l'IC-19 de/vers Tournai sera trop court (2') pour permettre une liaison avec l'ouest de la dorsale wallonne. Enfin, une correspondance sera possible avec l'omnibus de/vers Erquelinnes.
L-06 La Louvière Luttre	Cet omnibus permettra des correspondances avec les trains IC-25 de/vers Namur-Liège et IC-19 de/vers Tournai-Lille. Une correspondance sera également possible avec les trains L-14 de/vers Tamines-Jambes, L-07 de/vers Erquelinnes et IC-24 de/vers Couvin. Le meilleur temps de correspondance avec les IC de/vers Bruxelles est de 21'.
IC-24 Couvin	Pour les usagers de la ligne 132, la correspondance de/vers Bruxelles-Antwerpen se fait avec la relation IC-07 (en 8'). Une correspondance est également possible avec le L-06 de/vers La Louvière-Luttre (7') ainsi qu'avec le L-07 vers Erquelinnes (mais la correspondance pour le retour vers Couvin ne fonctionne pas puisqu'elle implique un temps d'attente de 32' en gare de Charleroi-Sud). Les temps de correspondance avec les trains L-14 de/vers Ottignies et IC-19 de/vers Namur, étant de respectivement 5' et 6', la fiabilité de ces liaisons dépendra de la régularité des trains sur ces lignes. Les temps de correspondances de/vers Liège et Mons-Tournai-Lille sont quant à eux trop longs pour constituer une solution attractive (28' et 25' de temps de correspondance respectivement).

En conclusion, on constate que **toutes relations qui passent par Charleroi-Sud sont organisées en correspondances avec les trains IC reliant Charleroi à Bruxelles et Antwerpen**, avec des temps de correspondance compris entre 5 et 17 minutes. La plupart permettent également des correspondances avec les relations IC de/vers Namur (correspondances entre 5 et 16 minutes ; cela concerne toutes les relations excepté l'IC-27). Les correspondances de/vers Mons sont en revanche moins systématiques. **Les liaisons entre les différents trains omnibus mériteraient d'être optimisées, car dans la majorité des cas, elles de font actuellement au prix de temps de correspondance pénalisants, ce qui n'encourage pas l'usage du rail pour les trajets locaux au sein et autour de l'agglomération carolorégienne.**

2.2 Liège-Guillemins

Cette gare se situe au croisement des lignes

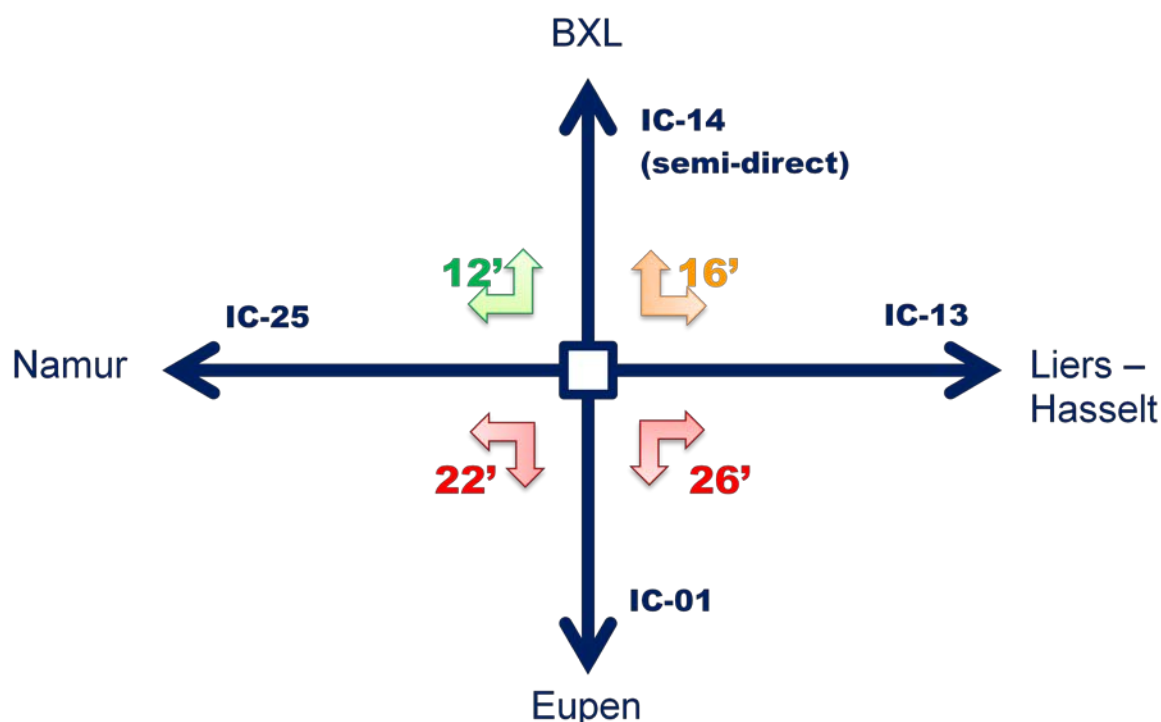
- L36 Liège – Bruxelles
- L34 Liège – Hasselt
- L37 Liège – Welkenraedt – Aachen
- L42 Liège – Gouvry – Luxembourg

- L43 Liège – Marloie
- L125 Namur – Liège

Deux axes IC principaux se croisent ainsi en gare de Liège-Guillemins : il s'agit de la dorsale wallonne d'une part (L125) et de l'axe Bruxelles – Liège – Verviers/Eupen d'autre part (L36-37). Concernant ces liaisons IC, on soulignera qu'**aucune correspondance optimale n'a été prévue entre les IC circulant sur la dorsale wallonne et ceux reliant Bruxelles à Liège et Verviers/Eupen** (22 à 26' de correspondance à Liège-Guillemins). A fortiori, les correspondances entre la dorsale wallonne et Aachen sont donc très peu attractives¹⁷³. Auparavant, une correspondance en 5' était possible entre l'IC-A et l'IC-D en gare de Liège-Guillemins, permettant ainsi des liaisons entre la Verviers/Eupen et la dorsale wallonne (liaisons néanmoins fragiles étant donné les problèmes de régularité récurrents sur la dorsale wallonne). Lors de la seconde session d'information en province de Liège, la SNCB a expliqué qu'il n'était plus possible d'offrir cette correspondance parce que les horaires des relations IC sur la ligne 37 Liège - Welkenraedt sont conditionnés par l'offre de trains IC cadencés à la demi-heure entre Bruxelles et Liège (qui se croisent à Liège-Guillemins autour de l'axe 00-30) ; sur la ligne 125 entre Namur et Liège par contre, les trains IC ont plutôt été positionnés à la demi-heure autour de l'axe 15-45. L'incompatibilité des horaires est donc liée à la structure des lignes et au fait que la gare de Liège-Guillemins ne constitue pas un « nœud » de même type sur ces deux axes, ce qui rend impossible les correspondances entre ceux-ci. Le nombre de voyageurs comptabilisés par la SNCB entre Verviers et Namur, à savoir 67/jour, étant relativement faible, la priorité a été donnée à un bon espacement des trains pour les deux relations vers Namur (900 voyageurs/jour) et Verviers (2.600 voyageurs/jour)¹⁷⁴.

¹⁷³ Ex. : meilleur temps de parcours Namur – Aachen = 2h04. Pour rappel, les liaisons entre Liège et Aachen doivent désormais s'effectuer via une correspondance à Walkenraedt.

¹⁷⁴ Source : présentation du Plan de Transport 2014 adapté en province de Liège, 25/06/2014.

Liège-Guillemins : Correspondances IC les jours de semaines ouvrables (horaires 14/12/2014)


Les possibilités de correspondances avec/entre les autres relations sont commentées ci-dessous.

N° relation Origine	Commentaires
L-21 Waremme	Le train omnibus reliant Waremme à Liège-Guillemins est en correspondance à Liège avec l'IC-12 de/vers Welkenraedt (en 9') et l'IC-13 de/vers Maastricht (16'), ainsi qu'avec le train L-17 de/vers Herstal (14'). Une correspondance sera également possible avec l'IC-12 de/vers Bruxelles avec un temps de correspondance de 6' (attention : correspondance avec retour en arrière => billet « via »). Il n'y a en revanche aucune possibilité de correspondance attrayante de/vers la dorsale wallonne, ni en IC, ni en omnibus (27 à 54' de correspondance).
IC-14 Bruxelles	Cet IC faisant arrêt à Ans et Waremme permet une correspondance à Liège avec l'IC-25 de/vers Mons (en 12'), ainsi qu'avec l'IC-13 de/vers Hasselt (en 16'). Une liaison est également possible avec l'IC-18 de/vers Liège-Palais (5') et le train L-15 de/vers Marloie (8').
IC-13 Hasselt	Le train en provenance/à destination de Hasselt est en correspondance en gare de Liège-Guillemins avec l'IC-14 de/vers Bruxelles (en 16') et avec l'IC-18 de/vers Namur-Bruxelles (13').
L-15	Les usagers de la ligne 34 qui empruntent la relation omnibus Liers – Marloie trouvent

Liers	en gare de Liège-Guillemins une correspondance avec l'IC-25 de/vers Mons (en 8'). Les usagers des gares de Milmort et Liers ont également la possibilité de changer à Liège-Guillemins pour emprunter le train L-17 de/vers Verviers-Central (14' de correspondance) ¹⁷⁵ .
L-17 Herstal	Pour les usagers de Liège-Jonfosse, Liège-Palais et Herstal, le train L-17 permet des correspondances avec l'IC-12, tant de/vers Bruxelles (en 8'), que de/vers Welkenraedt (11'). Une liaison est également possible avec le L-21 de/vers Waremme (12' de correspondance).
IC-13 Maastricht	Les usagers de la ligne 40 ont correspondance à Liège-Guillemins avec l'IC-12, tant de/vers Bruxelles (en 10'), que de/vers Welkenraedt (en 13'). Une liaison est également possible avec le L-21 de/vers Waremme (en 14'). Une correspondance serait envisageable avec l'omnibus L-17 de/vers Verviers mais le temps de correspondance limité (4' seulement) rend cette correspondance fragile, voire impossible.
L-17 Verviers	Le train omnibus desservant les gares et PANGs de la ligne 37 est en correspondance avec l'IC-18 de/vers Namur-Bruxelles (en 15'). Les usagers de ces gares n'ont en revanche aucune possibilité de correspondance attractive de/vers Bruxelles. Tel que mentionné ci-dessus, une correspondance serait également envisageable avec l'IC-13 de/vers Maastricht mais le temps de correspondance est limité (4' seulement).
L-15 Marloie	L'omnibus reliant Liège à Marloie et desservant ainsi tous les PANGs de la ligne 43 est en correspondance à Liège-Guillemins avec deux trains IC de/vers Bruxelles (IC-14 : 8', et IC-01 : 13'), ainsi qu'avec l'IC-18 de/vers Namur-Bruxelles (en 5'). Par contre, les liaisons avec l'IC-01 de/vers Verviers et Eupen nécessitent 18' d'attente.
IC-33 Luxembourg	Le train en provenance/à destination de Luxembourg permet des correspondances à Liège-Guillemins avec l'IC-01, tant de/vers Bruxelles-Oostende (en 7'), que de/vers Eupen (en 10'). Une liaison est également possible avec le train omnibus de/vers Namur (en 12 à 15').
L-01 Namur	Le train omnibus reliant Liège à Namur permet des correspondances avec l'IC-01, tant de/vers Bruxelles-Oostende (en 8'), que de/vers Eupen (en 11'). Une liaison est également possible avec le train IC-33 de/vers Luxembourg (en 12 à 15').

En conclusion, on constate que **la plupart des relations qui passent par Liège-Guillemins sont organisées en correspondances avec les trains IC reliant Liège à Bruxelles¹⁷⁶. Les correspondances de/vers la dorsale wallonne sont moins systématiquement offertes aux voyageurs (seules 5 liaisons attractives sur les 14 théoriquement possibles)**. La gare de Liège-Guillemins n'étant pas organisée comme un nœud symétrique, les rares possibilités de correspondances attractives entre

¹⁷⁵ Cette correspondance est cependant possible directement en gare de Herstal (terminus du train L-17), ainsi qu'à Liège-Palais (ou Jonfosse).

¹⁷⁶ Seuls les trains reliant Liège à Hasselt, les omnibus de la ligne 37 et les IC de/vers Namur ne permettent pas de correspondance de/vers Bruxelles.

les différentes relations locales sont fortuites et ne semblent pas répondre à une logique de desserte d'agglomération.

A L'avenir, il conviendrait de faire de Liège un véritable nœud de correspondance reliant entre eux de façon efficace les différents axes ferroviaires qui s'y embranchent. La Wallonie doit ainsi soutenir tout projet permettant à terme d'améliorer cette situation. Le développement d'une véritable offre ferroviaire suburbaine au sein de l'agglomération liégeoise (projet de Réseau Express Liégeois, ou REL, identifié comme prioritaire par le Gouvernement wallon dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissements 2013-2025) devrait en l'occurrence s'articuler autour d'un ensemble de « hubs » terminus ou de correspondance, parmi lesquels Liège-Guillemins jouerait évidemment un rôle structurant¹⁷⁷.

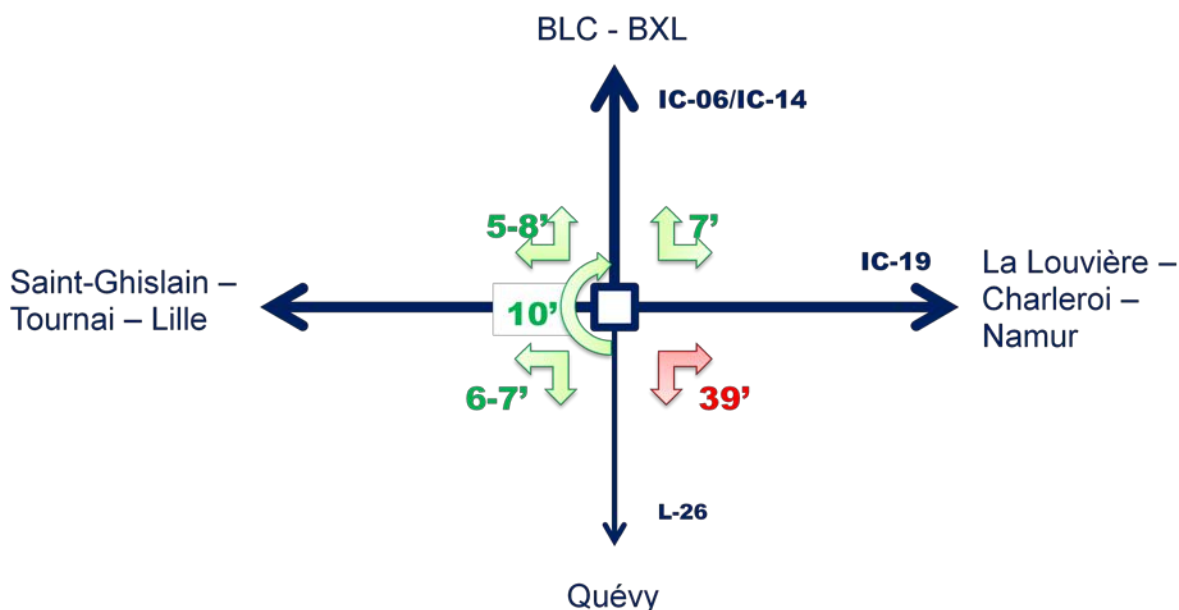
2.3 Mons

Cette gare se situe au croisement des lignes

- L96 Mons – Bruxelles – Quévy
- L118 Mons – La Louvière
- L97 Mons – Quiévrain

Notons avant tout que l'IC-25 de/vers Liège, qui est en terminus à Mons, n'offre aucune possibilité de correspondance attrayante. La meilleure possibilité concerne l'IC-19 de/vers Tournai-Lille, mais elle nécessite tout de même une attente de 23' en gare de Mons. Bien que le cadencement des horaires ne soit pas parfaitement symétrique, les autres correspondances entre trains IC sont relativement attractives.

¹⁷⁷ Voir à ce sujet l'Etude du potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège et Charleroi, Aménagement S.C., 2013, disponible via <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-ferroviaire/les-rapports.html>

Mons : Correspondances IC les jours de semaines ouvrables (horaires 14/12/2014)


Les possibilités de correspondances avec/entre les autres relations sont commentées ci-dessous.

N°relation Origine	Commentaires
L-26 Quévy	Les usagers de Quévy, Genly et Frameries ne sont plus connectés directement à Bruxelles, mais ils ont en gare de Mons une correspondance en 10' avec l'IC-14 de/vers Bruxelles-Liège. Il leur est également possible de relier Saint-Ghislain et Tournai via le train omnibus L-29 (13' de correspondance), ou via l'IC-19 à destination de Lille (6 ou 7' de correspondance). Il n'y a par ailleurs aucune possibilité de correspondance avec les IC circulant sur la partie est de la dorsale wallonne (meilleure correspondance en 39'). Pour les usagers souhaitant poursuivre leur trajet au-delà de Mons vers La Louvière et les PANGs de la ligne 118, bien que la relation soit directe, il faut attendre 13' en gare de Mons.
L-26 La Louvière	Cet omnibus permet des correspondances avec 3 trains IC, à savoir : l'IC-06 de/vers Bruxelles (14'), l'IC-14 de/vers Quiévrain (6'), et l'IC-19 de/vers Charleroi-Namur (10', attention : correspondance avec retour en arrière => billet « via »). Ce train poursuit vers Quévy après un stationnement de 13' en gare de Mons.
L-29 Jurbise- Ath	Ce train omnibus n'est en correspondance avec aucun autre train en gare de Mons. Cela s'explique par le fait que cette relation a été conçue de façon à permettre des correspondances avec les trains IC de/vers Bruxelles en gares d'Ath et de Jurbise. Par conséquent, les liaisons entre Ath et la partie est de la dorsale wallonne (auparavant possible avec un temps de correspondance de 5' à Mons) sont rendues très peu

	attractives (minimum 28' d'attente à Mons).
L-29 Tournai	Outre la possibilité de correspondance de/vers Quévy déjà évoquée ci-dessus, cet omnibus offre des correspondances avec l'IC-06 de/vers Bruxelles (14') et l'IC-19 de/vers Charleroi-Namur (10').
IC-14 Quiévrain	La seule correspondance attractive qui s'offre aux usagers de Quiévrain est la liaison avec le train L reliant Mons à La Louvière (correspondance en 6'). Les délais de correspondance avec les trains IC circulant sur la dorsale wallonne sont de 32' (IC-19 de/vers Namur) et 52' (IC-25 de/vers Liège), ce qui rend ces liaisons très peu attractives.

En conclusion, hormis les relations IC-25 de/vers Liège et L-29 de/vers Ath-Geraardsbergen, tous les trains passant par Mons permettent des correspondances attractives avec les relations IC reliant Mons à Bruxelles (temps de correspondance compris entre 7 et 14 minutes). En revanche, **les liaisons avec la dorsale wallonne ne fonctionnent généralement que dans un sens, c'est-à-dire soit de/vers Tournai, soit de/vers Namur**. Enfin, les possibilités de correspondances entre relations locales sont pour la plupart pénalisantes.

2.4 Namur

Cette gare se situe au croisement des lignes

- L161 Namur – Bruxelles
- L162 Namur – Arlon - Luxembourg
- L125 Namur – Liège
- L130 Namur – Charleroi
- L154 Namur – Dinant

La gare de Namur occupe une position particulière puisqu'**elle se situe au croisement des deux axes ferroviaires stratégiques de la Wallonie**, à savoir, l'axe Bruxelles – Luxembourg et la dorsale wallonne. Elle est ainsi potentiellement reliée par le chemin de fer à toutes les grandes villes wallonnes, à Bruxelles, mais également aux pays étrangers limitrophes (Allemagne, Grand-Duché de Luxembourg, France, Pays-Bas). Afin d'exploiter au mieux ce potentiel, la gare de Namur devrait être conçue comme un nœud de correspondance complet¹⁷⁸, à partir duquel un cadencement en réseau pourrait être organisé au sein de la Wallonie et vers toutes les régions voisines. Avant l'application du Plan de Transport 2014, les correspondances en gare de Namur n'étaient pas organisées conformément à un cadencement en réseau, et malheureusement, la situation ne s'est pas

¹⁷⁸ Un nœud ferroviaire complet est un nœud, formé d'au moins trois branches, dans lequel sont systématiquement assurées une liaison directe ou une correspondance de quelques minutes de chaque branche vers chaque branche. Par opposition, un nœud est dit « orienté » si les correspondances ne sont assurées que dans une direction (c'est notamment le cas pour un nœud de type 15/45 dont toutes les branches ne sont desservies qu'à la cadence horaire). Source : D. Emery, L'organisation des circulations ferroviaires, 2011, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne – ENAC – IIC Conception des infrastructures de transport.

fondamentalement améliorée en décembre 2014. Bien qu'il y ait eu des améliorations, on peut considérer que, sous certains aspects, la situation s'est détériorée.

Il est vrai que, dans son nouveau Plan de Transport, la SNCB a souhaité améliorer le cadencement sur les différents axes desservant la gare de Namur. Elle a ainsi tenté d'appliquer un **espacement homogène de trains du même type sur chacune des lignes, prise indépendamment**. Concrètement, à Namur, la volonté a été de cadencer les trois trains rapides de la L161 au quart d'heure (avec un espacement de 30 minutes entre deux d'entre eux, qui est comblé aux heures de pointe par des trains P rapides) ; cette mesure a pu être efficacement mise en place. Sur la dorsale wallonne, tant vers Liège que vers Charleroi, le Plan de Transport 2014 tente d'instaurer un cadencement à la demi-heure ; l'espacement obtenu n'est pas parfaitement égal à 30 minutes¹⁷⁹, mais la répartition est effectivement plus homogène qu'elle ne l'était jusqu'à présent¹⁸⁰. De même, sur la L154 (Namur-Dinant), l'idée était d'espacer d'une demi-heure l'IC-17 Schaerbeek – Dinant et la nouvelle relation L bihoraire (Namur – Libramont) ; malheureusement, en raison d'une contrainte d'infrastructure en amont de Dinant, l'heure de départ du train L en gare de Namur a dû être avancé, réduisant ainsi l'écart entre ce train et l'IC-17 à 20'. Sur la L162 (Namur-Luxembourg), un cadencement à l'heure est maintenu.

Cependant, les horaires sont tels que, bien qu'elle en prenne un peu plus les contours, **la gare de Namur ne correspond pas parfaitement à un nœud 15/45**. En effet, les différents trains rapides cadencés se croisent en gare de Namur autour des axes suivants :

Train	Parcours	Passage en gare de Namur
IC-16	Bruxelles – Namur – Luxembourg	'12 – '48
IC-18	Bruxelles – Namur – Liège	'16 – '44
IC-19	Lille – Tournai – Namur	'23 – '37
IC-25	Mons – Namur – Liège	'08 – '52
IC-17	Schaerbeek – Namur – Dinant	'30

Les horaires des trains omnibus sont quant à eux plutôt organisés autour du nœud 00/30 (excepté le train L-14). La conséquence de ce cadencement imprécis est que les correspondances entre les trains circulant sur les différentes branches des axes stratégiques ne sont pas systématiquement possibles.

En termes de correspondances entre trains IC, le principal défaut du Plan de Transport 2014 est la **perte de correspondance entre la ligne 162 de/vers Arlon et Luxembourg et la partie ouest de la dorsale wallonne**¹⁸¹. Alors que ces liaisons étaient auparavant possibles moyennant un temps de

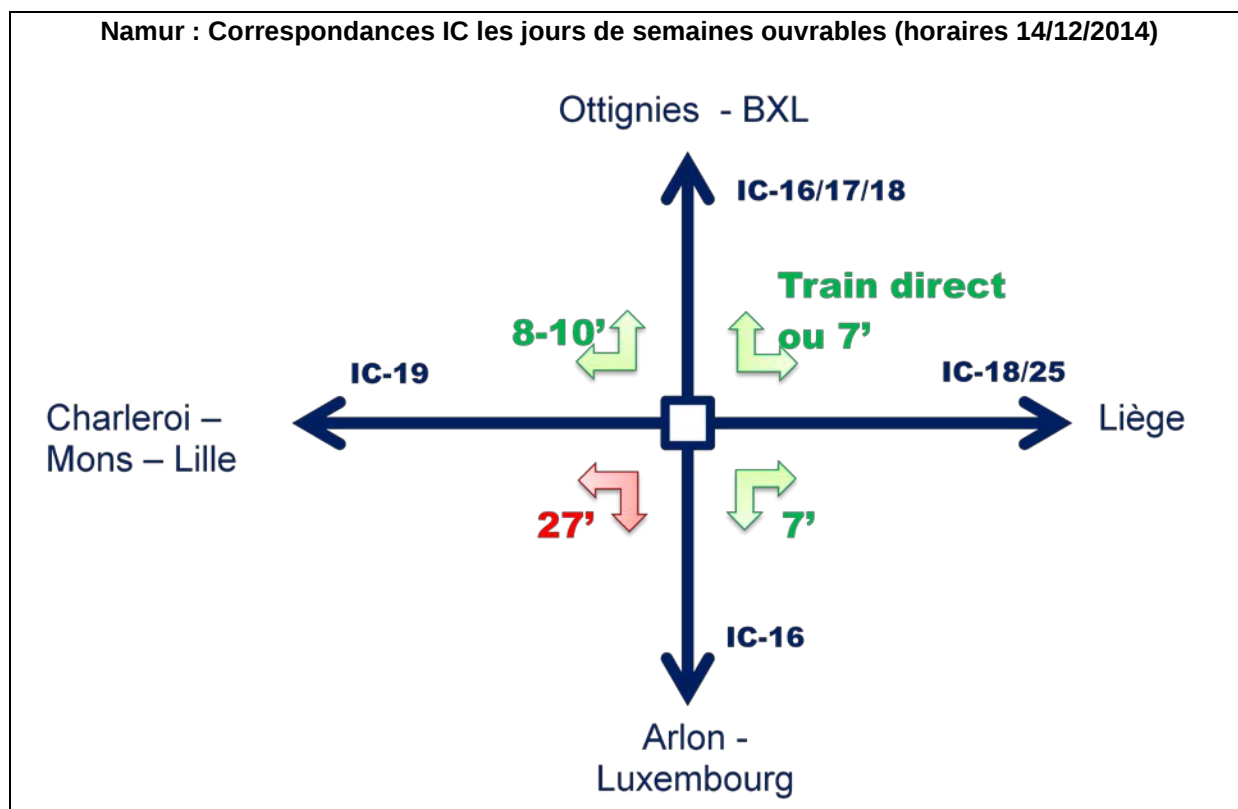
¹⁷⁹ L'écart entre les deux IC est de 25'-35' vers Liège, et il est de 28'-32' vers Charleroi.

¹⁸⁰ Actuellement, l'écart entre les deux IC est de 19'-41' vers Liège, et il est de 20'-40' vers Charleroi.

¹⁸¹ Le train IC-25 de/vers Charleroi-Mons quittera la gare de Namur 1 minute avant que l'IC-16 n'entre en gare, et inversement. Auparavant, les relations IC-J et IC-D permettaient des correspondances dans les deux sens.

correspondance de 10' à Namur, il faut désormais compter 27' d'attente pour passer des trains IC-16 aux IC-19. Lors des roadshows, la SNCB a expliqué que cette situation était conséquente aux travaux d'infrastructure en cours sur l'Axe 3, qui contraignent les horaires et impliquent des temps de parcours allongés. Dès que les minutes-travaux pourront être récupérées et les horaires adaptés, la SNCB entend restaurer cette correspondance. La Wallonie doit évidemment soutenir fermement cette adaptation des horaires, afin que sa capitale puisse jouer le rôle central que sa situation au sein du réseau ferroviaire lui confère.

On soulignera encore que l'IC-19 en provenance/à destination de Lille, qui est en terminus à Namur, permet des correspondances avec les trains IC-17 Schaerbeek – Dinant (en 8 à 10'). Pour rappel, cette relation a pour terminus actuel la gare de Schaerbeek, et sera en décembre 2015 envoyée vers l'aéroport via le tunnel Schuman-Josaphat ; elle ne dessert donc pas les gares de la Jonction Nord-Midi. Les meilleures correspondances entre les trains circulant sur la partie ouest de la dorsale wallonne et la jonction nécessitent une attente de 22 à 23' en gare de Namur. Par conséquent, les usagers des gares IC de la ligne 130 ont plutôt intérêt à passer par Charleroi-Sud pour rejoindre les gares de la jonction. Enfin, on rappellera que **pour relier Liège depuis Tournai/Lille en train IC, un temps d'attente de 30' est nécessaire en gare de Namur.**



Ainsi, pour les usagers de la ligne 162 souhaitant relier Lille et Liège les temps de correspondance étaient de respectivement 10' et 14').

Les correspondances offertes aux usagers des différents trains omnibus sont détaillées ci-dessous.

N°relation Origine	Commentaires
L-08 Gembloux- Ottignies	La seule correspondance relativement attractive pour les usagers de cet omnibus est la correspondance en 14' avec le train IC-25 en provenance/à destination de Charleroi-Mons. On constate que cette relation « rate de peu » plusieurs correspondances en gare de Namur : en effet, dans les 5 minutes précédant son arrivée en gare, quatre relations quittent Namur à destination des quatre autres lignes qui desservent la gare (IC-25 vers Liège sur la L125, L-11 vers Dinant/Libramont sur la L154, IC-16 vers Arlon/Luxembourg sur la L162, L-14 vers Charleroi sur la L130). Ceci est conséquent au fait que les horaires de cette relation ont été conçus pour permettre des correspondances en gare de Gembloux (où elle stationne pendant 12' à 13' minutes à cet effet, cfr. analyse des correspondances à Gembloux ci-dessous).
L-16 Courrière	Pour rappel, le train omnibus circulant sur la ligne 162 ne dessert plus le tronçon Courrière – Ciney en raison des travaux d'infrastructure en cours. Les usagers des PANGs intermédiaires de Jambes-Est, Dave-Saint-Martin, Naninne et Sart-Bernard trouvent en gare de Namur des correspondances avec l'IC-18 de/vers Bruxelles-Midi (en 8'). Des liaisons sont également possibles avec les relations L-14 de/vers Charleroi, L-11 de/vers Dinant/Libramont et IC-25 de/vers Liège, moyennant des temps de correspondance de respectivement 14, 15 et 16 minutes. Une correspondance en 13' est par ailleurs envisageable avec l'IC-16 de/vers Arlon-Luxembourg (attention : correspondance avec retour en arrière => billet « via »). La correspondance avec l'IC-19 de/vers Charleroi-Mons-Lille est quant à elle rendue impossible par un temps de correspondance trop court (1').
L-01 Liège	Les usagers de l'omnibus circulant sur la ligne 125 entre Namur et Liège-Guillemins ont correspondances en gare de Namur avec l'IC-18 de/vers Bruxelles-Midi (en 14') ainsi qu'avec l'IC-19 de/vers Charleroi-Mons-Lille (en 7'). En revanche, le temps de correspondance est trop court (1') pour assurer une liaison avec l'IC-17 de/vers Dinant.
IC-17 & L-11 Dinant	Les usagers de la ligne 154 ont plusieurs possibilités de correspondances en gare de Namur. L'IC-17 permet une correspondance avec l'IC-19 de/vers Charleroi-Mons-Lille (en 10'). L'omnibus reliant Dinant à Namur à fréquence bihoraire permet quant à lui des correspondances avec les trains IC-16 de/vers Bruxelles-Midi (en 6'), IC-18 de/vers Liège (en 9'), et L-16 de/vers Courrière. En raison d'un temps de correspondance trop court (1'), les correspondances IC-17/L-01 et L-11/IC-25 de/vers Mons sont en revanche impossibles.
L-14 Jambes	Pour les usagers de la gare de Jambes, le train omnibus à destination de Charleroi offre des possibilités de correspondances à Namur avec l'IC-16 de/vers Arlon-

	Luxembourg (en 5') et avec l'IC-25 de/vers Liège (en 8').
L-14 Charleroi	Le train L circulant sur la ligne 130 entre Charleroi et Namur permet des correspondances en gare de Namur avec l'omnibus de/vers Courrière (en 13'), avec l'IC-18 de/vers Liège (en 7'), et avec l'IC-16 de/vers Bruxelles-Midi (en 4' seulement).

En conclusion, **plusieurs liaisons devraient être optimisées pour faire de Namur un nœud de correspondance complet**. Il s'agit des correspondances entre les lignes :

- 162 (Namur-Luxembourg) et 130 (Namur-Charleroi) : actuellement, 27' de correspondance ;
- 162 (Namur-Luxembourg) et 154 (Namur-Dinant) : 22' ;
- 154 (Namur-Dinant) et 125 (Namur-Liège) : possible une heure sur deux via les relations L-11 et IC-18.

Par ailleurs, le rabattement des différentes relations omnibus pourrait être amélioré afin de permettre des correspondances optimales dans chacune des directions et pas prioritairement vers Bruxelles, comme c'est le cas actuellement. Les liaisons entre les relations locales pourraient simultanément être rendues plus attractives, favorisant ainsi la mobilité ferroviaire entre les PANGs situés à proximité de Namur.

2.5 Ottignies

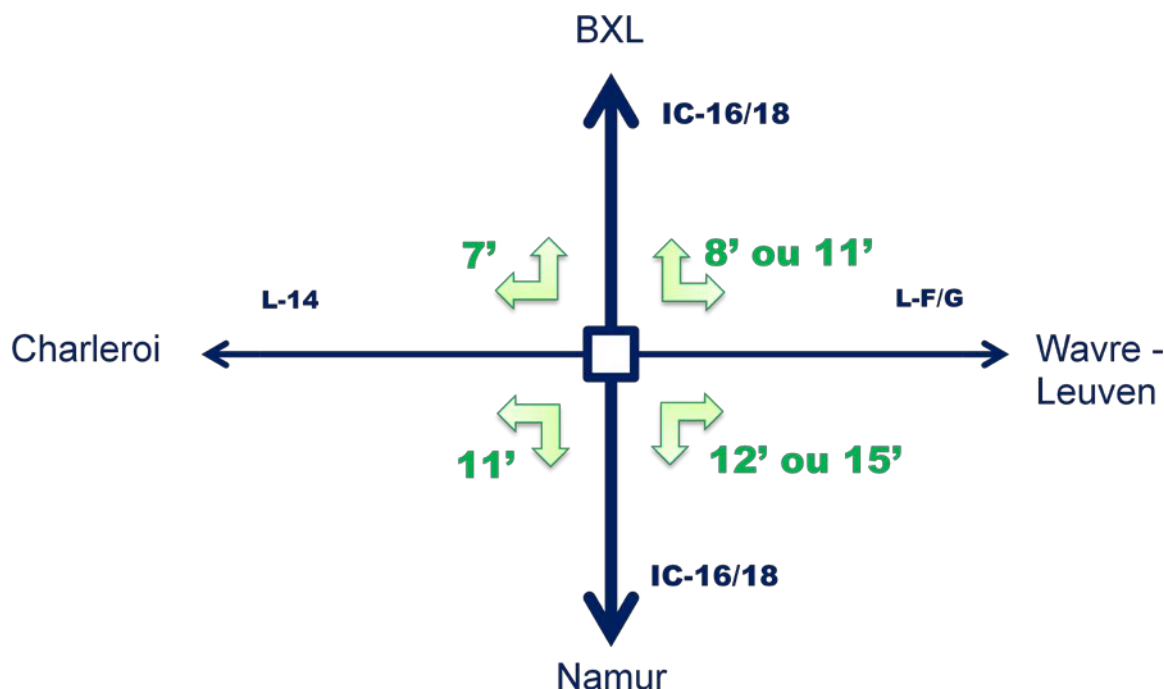
Cette gare se situe au croisement des lignes :

- L161 Namur – Bruxelles
- L161D Ottignies – Louvain-la-Neuve
- L140 Ottignies – Charleroi-Sud
- L139 Ottignies – Leuven

De par sa position centrale, Ottignies constitue un nœud ferroviaire « naturel », permettant de relier entre eux les différents axes qui desservent le Brabant wallon et le relie aux provinces et régions voisines. Pour rappel, un certain nombre de liaisons directes circulant aux heures de pointe entre Bruxelles et les lignes 139, 140 et 161D ont été supprimées en décembre 2014. Elles sont remplacées par des relations avec correspondance en gare d'Ottignies, ce qui renforce encore davantage le rôle de cette gare comme pôle d'échange. Une attention particulière doit donc être portée à la qualité des correspondances à Ottignies.

Le schéma ci-dessous présente les temps de correspondances entre les trains IC de la ligne 161 et les omnibus circulant sur les lignes 139 et 140 (axe Leuven-Charleroi). Les autres possibilités de correspondances en gare d'Ottignies sont détaillées dans le tableau.

Ottignies : Correspondances L139/L140/L161 les jours de semaines ouvrables (horaires 14/12/2014)



N°relation Origine	Commentaires
L-08 Gembloux	Les trains omnibus circulant entre Ottignies et Gembloux permettent des correspondances en gare d'Ottignies avec la relation IC-17 Dinant – Schaerbeek (5' de correspondance). En revanche, aucune correspondance n'est prévue de/vers Bruxelles-Midi (tant en IC qu'en omnibus). Il n'y a pas non plus de liaison possible de/vers Charleroi, ni de/vers Leuven (temps de correspondance de seulement 1' avec la relation L-G). Seule une correspondance avec la relation L-J de/vers Louvain-la-Neuve est envisageable, mais elle implique tout de même une attente de 16' à Ottignies. Tout comme en gare de Namur, les horaires de la relation L-08, articulés autour des correspondances à Gembloux, ne permettent donc quasiment aucune liaison avec les autres relations cadencées à Ottignies.
L-J, L-P et L-Q LLN	Les correspondances à destination/en provenance de Louvain-la-Neuve sont restées attractives suite à l'application du Plan de Transport 2014. L'ajout d'une relation IC entre Namur et Bruxelles a même permis d'offrir des possibilités de correspondance supplémentaires aux voyageurs de Louvain-la-Neuve. En effet, chaque relation omnibus desservant Louvain-la-Neuve permet une correspondance avec un IC de/vers Bruxelles (en 5 à 13') et un IC de/vers Namur (en 9 à 13'). Par ailleurs, le L-Q (LLN-

	Ottignies) donne correspondance avec le L-C (Ottignies-Bruxelles-Midi) de/vers Bruxelles-Midi (en 8'), tandis que le L-J circule au-delà d'Ottignies vers Bruxelles-Midi (relation semi-directe). Les relations J (LLN-Bruxelles-Midi) et P (LLN-Ottignies) permettent également des correspondances avec les omnibus Ottignies-Leuven (en 9 et 15'). Enfin, des liaisons sont possibles entre le L-P (LLN-Ottignies) et le L-14 de/vers Charleroi-Sud (en 14'), ainsi qu'entre le L-J (LLN-Bruxelles-Midi) et le L-08 de/vers Gembloux (en 16').
L-F et L-G Leuven	Outre les deux connexions avec les trains desservant LLN décrites ci-dessus, les omnibus de/vers Leuven permettent chacun une correspondance avec un IC de/vers Bruxelles-Midi (en 8 et 11') ainsi qu'avec un IC de/vers Namur (en 12 et 15'). Une correspondance est également possible entre le L-F et le L-J (semi-direct) de/vers Bruxelles-Midi (en 14'). Les temps de correspondance sont en revanche trop court (1') de/vers Gembloux et trop longs (20') de/vers Charleroi.
L-14 Charleroi	L'omnibus reliant Ottignies à Charleroi-Sud est en correspondance avec le L-J (semi-direct) de/vers Bruxelles-Midi (en 13'), et l'IC-16 de/vers Bruxelles-Midi (7') d'une part et avec l'IC-18 de/vers Namur-Liège (11') d'autre part. Une liaison est également possible avec le L-P de/vers LLN (en 14'). En revanche, aucune correspondance n'est prévue avec les omnibus de/vers Gembloux ou Leuven.

En conclusion, en gare d'Ottignies, **le rabattement des omnibus circulant sur les différentes lignes vers les trains IC qui relient Ottignies à Bruxelles d'une part et Namur d'autre part fonctionne relativement bien**, avec des temps de correspondance compris entre 5 et 13' selon les cas. **Par contre, les liaisons entre les différentes relations omnibus mériteraient d'être optimisées.** En effet, certaines correspondances sont particulièrement pénalisantes (temps de correspondance allant de 8 à 40'), et ne permettent pas de valoriser la position stratégique de la gare d'Ottignies pour les liaisons locales au sein de son territoire d'attractivité.

3 LES AUTRES GARES DE CORRESPONDANCES

Outre les cinq principales gares de correspondances, plusieurs gares wallonnes se situent au croisement de deux ou plusieurs lignes ferroviaires. Elles offrent par conséquent des possibilités de correspondances entre certains trains. Elles sont analysées ci-dessous.

3.1 Dorsale wallonne

Tournai : cette gare se situe au croisement des lignes 75A (Mouscron – Tournai), 94 (Lille – Bruxelles) et 78 (Tournai – Saint-Ghislain). Une correspondance attractive a été prévue entre l'IC-19 de/vers Lille et l'IC-06 de/vers Bruxelles. Ainsi, la liaison Lille – Bruxelles-Midi peut être effectuée en 1h41, alors qu'il faut compter 2h01 via Kortrijk avec correspondance à Gand-Saint-Pierre. Par ailleurs, le train omnibus circulant entre Mons et Tournai permet des correspondances avec l'IC-06 de/vers Bruxelles, ainsi qu'avec l'IC-19 de/vers Namur (trajet avec retour en arrière nécessitant un titre de

transport « via »). Par contre, la principale détérioration concerne les liaisons entre Mouscron et la dorsale wallonne. Alors qu'une correspondance était auparavant possible en 7 minutes, il faut désormais compter 37 à 38' d'attente en gare de Tournai les jours de semaine¹⁸². Seules quelques liaisons directes existent aux heures de pointe, mais elles ne circulent pas dans les deux sens¹⁸³.

La Louvière-Sud : cette gare se situe au croisement des lignes 108 (La Louvière – Binche), 112 (Charleroi – La Louvière), 116 (La Louvière – Manage) et 118 (Mons – La Louvière). Le train IC en provenance/à destination de Binche permet des correspondances avec les omnibus de/vers Mons et de/vers Charleroi, mais pas avec les IC de la dorsale wallonne. Ensuite, en ce qui concerne le train omnibus de/vers Manage-Luttre, une seule correspondance sera possible en gare de La Louvière-Sud : il s'agit du train L-26 de/vers Mons-Quévy. Ce dernier permettra en outre une correspondance en gare de La Louvière-Sud avec l'IC-19 de/vers Tournai-Lille. Enfin, des correspondances seront possibles entre le train L-06 de/vers Charleroi-Sud et, l'IC-11 de/vers Bruxelles d'une part, et l'IC-19 dans les deux sens d'autre part.

3.2 Namur-Luxembourg

Marloie : en décembre 2014, cette gare a pris le profil d'un « nœud '30 » ; en effet, les différents trains s'y croisent autour de la minute 30. Les conditions de correspondance y sont assez bonnes, la principale amélioration étant que les trains omnibus de la ligne 43 (Marloie – Liège) sont désormais en correspondance avec les trains IC de la ligne 162 tant vers Namur/Bruxelles que vers Arlon/Luxembourg. Cependant, certaines liaisons restent impossibles à offrir. Ainsi, la relation L-10 en provenance/à destination de Ciney ne permet aucune correspondance, ni avec les trains IC, ni avec les omnibus L-15 de/vers Liège. La raison est que les horaires de cette relation ont été conçus de façon à permettre la correspondance avec les trains IC de/vers Bruxelles en gare de Ciney (cfr. ci-dessous).

Libramont : les correspondances avec les IC-16 Bruxelles-Luxembourg fonctionnent assez bien pour les omnibus des lignes 165 (Virton) et 166 (Dinant) ; en revanche, sur la ligne 162, aucune possibilité de correspondance crédible vers les autres lignes ne sera offerte aux usagers des PANGS intermédiaires (L-10 et L-12). Les liaisons entre les trains omnibus souffrent non seulement de temps de correspondance très longs (de 20 minutes à quasiment 2h), mais aussi du fait que les correspondances ne sont pas symétriques. Cela est la conséquence de la fréquence bi-horaire selon laquelle circulent les relations omnibus dans la province de Luxembourg. Par exemple, un usager qui souhaite effectuer un trajet aller/retour entre Paliseul et Neufchâteau a un temps de correspondance à Libramont de 42' à l'aller, mais de 112' au retour.

¹⁸² Pour rappel, les weekends et jours fériés, l'IC qui parcourt chaque heure la dorsale wallonne relie Mouscron à Liers.

¹⁸³ Pour rappel, trois trains IC à destination de Namur partent de Mouscron à l'heure de pointe matinale, et deux trains IC au départ de Namur sont prolongés jusqu'à Mouscron à l'heure de pointe vespérale. Mais les liaisons inverses ne sont pas possibles.

Arlon : en termes de correspondances, la situation en gare d'Arlon suite à l'application du nouveau Plan de Transport est plutôt médiocre. Depuis décembre 2014, les trains IC Bruxelles – Luxembourg s'y croisent autour de la minute 30. Cependant, les horaires des différents trains L qui desservent la gare d'Arlon sont tels qu'aucun d'entre eux ne permet de correspondance avec les trains IC. Les correspondances entre omnibus ne seront pas plus attrayantes puisqu'elles impliqueront des temps d'attente allant de 21 minutes à 1h13. Il est particulièrement regrettable que les omnibus de/vers Virton n'aient pas de correspondance avec les trains IC de/vers Namur/Bruxelles. Précisons encore que la relation L-12 Libramont – Luxembourg étant scindée à Arlon dans l'attente de l'homologation des automotrices Desiro pour le réseau CFL, un temps de correspondance de 6 minutes a été prévu.

3.3 Liège

Rivage : les trois possibilités de correspondances crédibles dans cette gare se font moyennant un temps d'attente acceptable (10 à 12'). Cela constitue une amélioration par rapport à l'ancien Plan de Transport. En effet, les temps de correspondance entre les lignes 42 et 43 à Rivage étaient jusqu'alors de 31 minutes dans un sens et de 50 minutes dans l'autre. Les liaisons entre les PANGs de ces lignes s'en trouvent dès lors facilitées¹⁸⁴.

Angleur : seule la correspondance entre le L-17 et l'IC-12 de/vers Welkenraedt est attrayante. Notons que les temps de correspondances sont différents à l'aller et au retour en raison de l'horaire non-symétrique de la relation IC-12 en gare d'Angleur. Il est par ailleurs regrettable qu'aucune liaison ne soit prévue entre la ligne 37 et les lignes 42/43 alors que la gare d'Angleur se situe à l'intersection de ces axes.

Pepinster : cette gare se situe à l'intersection de la ligne 37 Liège – Aachen et de la ligne 44 vers Spa ; pourtant, la seule correspondance potentielle pour l'omnibus de la ligne 44 est avec le train L-17 de/vers Liège-Herstal, moyennant un temps de correspondance limité à 4' (qui peut donc s'avérer insuffisant lorsque des problèmes de régularité surviennent). En revanche, aucune correspondance attrayante n'est prévue entre l'omnibus de la ligne 44 et le nouvel IC-12 qui fera arrêt à Pepinster, ce qui est regrettable. Par ailleurs, en gare de Pepinster, il est possible de passer du L-17 à l'IC-12 de/vers Welkenraedt, mais pas de/vers Bruxelles.

Welkenraedt : c'est dans cette gare que sont organisées les correspondances entre les omnibus en provenance/en direction de Aachen et les trains IC-01 Bruxelles – Liège – Eupen. Les temps de correspondances sont bons avec les IC de/vers Liège-Bruxelles (7-8'), mais ils sont un peu longs de/vers Eupen (17-18'). En gare de Welkenraedt, il est également possible de passer de l'IC-12 de/vers Bruxelles au train L-09 desservant les PANG de Dolhain-Gileppe et Verviers-Palais.

¹⁸⁴ Ceci est potentiellement intéressant pour les pôles touristiques de Aywaille et Cox. Néanmoins, les jours de weekends et les jours fériés, la correspondance de ces gares vers celles de la ligne 43 se fait en 70' (au lieu de 10' en semaine) en raison de la fréquence réduite à un train/2 heures de la relation L-15.

3.4 Hainaut

Luttre : cette gare se situe à l'intersection des lignes 124 (Bruxelles – Charleroi) et 117 (Luttre – Braine-le-Comte). Les usagers du train omnibus circulant sur la ligne 117 trouvent en gare de Luttre une correspondance avec l'IC-07 de/vers Bruxelles-Antwerpen ; une correspondance est également possible de/vers Charleroi via l'IC-27 (semi-direct), mais le temps de correspondance n'est que de 4-5' ce qui peut s'avérer insuffisant si la correspondance ne s'effectue pas quai à quai et/ou si des problèmes de régularité surviennent.

Manage : dans cette gare, une correspondance est possible entre le L-19 de/vers Braine-le-Comte et le L-06 de/vers Luttre. En revanche, la liaison entre Braine-le-Comte et La Louvière via Manage n'est plus possible. Il faut dès lors près de 60' aux usagers des PANG de Familleureux et Marche-lez-Ecaussinnes pour rejoindre La Louvière-Sud (en passant par Ecaussinnes où ils devront attendre 32'), alors que c'était auparavant possible en à peu près 30' via Manage.

Saint-Ghislain : cette gare se situe à l'intersection des lignes 96 (Bruxelles – Mons) et 97 (Mons – Quiévrain). Les deux trains IC passant par Mons (IC-14 Quiévrain – Bruxelles – Liège et IC-19 Lille – Tournai – Namur) font désormais arrêt à Saint-Ghislain. Sur le tronçon Mons – Saint-Ghislain, ils sont quasiment cadencés à la demi-heure. Par conséquent, il n'existe aucune possibilité de correspondance entre les gares de la ligne 97 et la dorsale wallonne. La seule correspondance possible dans cette gare est la liaison entre le train L-29 de/vers Tournai et l'IC-19 de/vers Namur, ce qui offre peu d'intérêt puisque cette correspondance est également possible en gare de Mons.

Ath : cette gare se situe à l'intersection des lignes 94 (Bruxelles – Tournai) et 90 (Jurbise – Geraardsbergen - Denderleeuw). La relation omnibus L-29 Tournai – Mons – Ath – Geraardsbergen passe par Ath sans y stationner. Par conséquent, elle permet aux usagers des PANGs situés de part et d'autre d'Ath des correspondances avec les trains IC-06 de/vers Bruxelles¹⁸⁵, alors que les correspondances ne fonctionnent pas avec les IC de/vers Tournai. Ce choix a sans doute été dicté par le nombre de voyageurs important ayant pour destination Bruxelles. Afin d'améliorer la situation, il faudrait adapter les horaires des trains IC et L de façon à créer à Ath un véritable nœud '00-'30¹⁸⁶.

Enghien : cette gare se situe à l'intersection des lignes 94 (Bruxelles – Tournai) et 123 (Enghien – Geraardsbergen). La seule correspondance possible dans cette gare est celle entre l'IC-26 de/vers Bruxelles et le train omnibus L-M Denderleeuw-Geraardsbergen-Bruxelles-Schaerbeek. Elle offre par conséquent peu d'intérêt pour les usagers wallons.

Jurbise : cette gare se situe à l'intersection des lignes 96 (Bruxelles – Mons) et 90 (Jurbise – Geraardsbergen - Denderleeuw). Des correspondances seront possibles entre l'omnibus circulant sur la ligne 90 et l'IC-06, tant de/vers Bruxelles que de/vers Mons. En ce qui concerne le train omnibus

¹⁸⁵ Rappelons qu'auparavant, un train IR reliait directement Geraardsbergen à Bruxelles après jumelage en gare de Ath.

¹⁸⁶ Ce qui serait potentiellement intéressant pour les liaisons entre Tournai/Leuze et la partie sud de la ligne 90, sur laquelle se situe notamment le parc Pairi Daiza.

reliant Jurbise à Braine-le-Comte (L-04), une correspondance sera offerte avec l'IC-14 de/vers Mons-Quévrain ; en revanche, les temps de correspondances avec cet IC de/vers Bruxelles sont très courts et risquent dès lors de ne pas permettre le passage d'un train à l'autre.

Braine-le-Comte : cette gare se situe à l'intersection des lignes 96 (Bruxelles – Mons) et 117 (Luttre – Braine-le-Comte). Tout d'abord, des correspondances sont possibles entre les deux trains L de/vers Bruxelles – Leuven et les deux IC de/vers Mons¹⁸⁷. Ensuite, une correspondance est possible entre l'IC-11 de/vers La Louvière-Binche et l'IC-06 de/vers Mons, ainsi qu'avec l'IC-14 de/vers Bruxelles-Liège (uniquement intéressant pour les voyageurs au-delà de Bruxelles-Nord, c'est-à-dire pour ceux qui souhaitent relier Leuven, Landen, Waremmes ou Liège). Enfin, l'omnibus circulant entre Braine-le-Comte et Manage offre des possibilités de correspondances avec l'IC-06 de/vers Bruxelles, l'IC-14 de/vers Mons-Quévrain et le L-B de/vers Bruxelles-Leuven. En revanche, aucune correspondance attrayante n'est offerte aux usagers du train L-04 reliant Jurbise à Braine-le-Comte (lequel était, pour rappel, menacé d'une réduction de fréquence en heures creuses).

4 LES GARES DE CORRESPONDANCE EN LIGNE

Enfin, certaines gares wallonnes qui ne se situent pas au croisement de deux lignes ferroviaires sont néanmoins utilisées comme pôles de rabattement. Les usagers de petites gares ou PANGs¹⁸⁸ situés à proximité et moins bien desservis, y trouvent ainsi des correspondances avec des trains plus rapides ou d'autres relations. Elles sont analysées ci-dessous.

4.1 Brabant wallon

Tubize : des correspondances sont possibles, d'une part entre l'omnibus L-A et l'IC-11 de/vers La Louvière-Binche, et d'autre part entre l'omnibus L-B et l'IC-11 de/vers Bruxelles, ce qui est intéressant pour les usagers de Hennuyères.

Braine l'Alleud : des correspondances sont possibles entre les deux trains omnibus et les deux IC de/vers Charleroi¹⁸⁹. Pour les usagers de Lillois, il est également possible de passer de l'IC-27 à l'IC-07, ce qui leur offre une troisième liaison par heure vers la Jonction Nord-Midi.

¹⁸⁷ Les correspondances sont également possibles avec ces IC de/vers Bruxelles, mais elles ne sont pas pertinentes en termes de temps de parcours ; pour les usagers des gares intermédiaires (en particulier Hennuyères), mieux vaut en effet emprunter directement les omnibus (RER).

¹⁸⁸ Points d'Arrêt Non Gardés = haltes ferroviaires sans guichet ni personnel.

¹⁸⁹ Les correspondances sont également possibles avec ces IC de/vers Bruxelles, mais elles ne sont pas pertinentes en termes de temps de parcours ; pour les usagers des gares intermédiaires, mieux vaut en effet emprunter directement les omnibus (RER).

4.2 Namur – Luxembourg

Gembloux : le train omnibus L-08 Ottignies – Namur a été conçu pour permettre des correspondances en gare de Gembloux avec l'IC-16 Bruxelles – Luxembourg. En fait, cet omnibus stationne à quai pendant 12 à 13' afin d'assurer ces correspondances. Ainsi, pour les usagers des PANGs situés entre Namur et Gembloux, des correspondances sont possibles de/vers Bruxelles (en 5 ou 6') et de/vers Arlon-Luxembourg (en 9 ou 10'). De même, pour les usagers des PANGs situés entre Gembloux et Ottignies, les correspondances sont possibles de/vers Bruxelles (en 5') et de/vers Arlon-Luxembourg (en 9'). Rappelons toutefois que les usagers de Ernage, Chastre, Blanmont et Mont-Saint-Guibert qui changent de train à Gembloux pour se rendre à Bruxelles-Midi, de même que les usagers de Lonzée, Beuzet, Saint-Denis-Bovesse et Rhisnes qui changent à Gembloux pour emprunter l'IC de/vers Arlon doivent disposer d'un titre de transport « via » puisqu'il s'agit d'itinéraires avec « retour en arrière ».

Jambes : aucune correspondance attrayante

Dinant : aucune correspondance attrayante. Les correspondances entre la relation omnibus à fréquence bi-horaire Libramont – Gembloux et la relation IC Gembloux – Namur – Bruxelles pouvaient auparavant s'effectuer en gare de Dinant en 5 à 6 minutes. En raison de la modification des horaires sur les lignes 154 et 166, la SNCB n'était plus en mesure d'offrir ces correspondances. C'est la raison pour laquelle la relation omnibus L-11 a été prolongée jusqu'à Namur.

Bertrix : aucune correspondance attrayante.

Ciney : le train L-10 en provenance/à destination de Libramont offre une correspondance avec le train IC-16 de/vers Namur-Bruxelles. Sur le tronçon Namur – Ciney, les omnibus sont en partie remplacés par des bus mais ils ne sont destinés qu'à relier Assesse et Ciney et ne permettent pas d'autres correspondances aux usagers de Natoye et Florée. Auparavant, ils pouvaient effectuer en gare de Ciney une correspondance avec le train IC de/vers Arlon/Luxembourg. Les horaires des bus de substitution n'offrent plus cette possibilité.

4.3 Liège

Verviers-Central : tel qu'annoncé lors des Roadshows, les correspondances pour les liaisons Bruxelles/Liège – Aachen devaient s'effectuer en gare de Verviers-Central (avec un temps de correspondance de 5 minutes). Cependant, les horaires définitifs validés par Infrabel lors de l'attribution des sillons ont réduit le temps de correspondance à 4 minutes. Ce laps de temps peut s'avérer insuffisant, surtout lorsqu'il faut changer de quai, et risque dès lors de décourager les voyageurs. De la même façon, les correspondances entre l'IC-01 de/vers Eupen et le train omnibus de/vers Spa souffrent de temps de correspondance légèrement insuffisants (4 ou 5 minutes). Enfin, il

est possible de passer de l'IC-12 en provenance de Welkenraedt au train L-17 vers Liège-Herstal desservant tous les PANG de la ligne 37¹⁹⁰ moyennant une attente de 7 minutes.

Waremmé : en gare de Waremmé, une bonne correspondance existe entre le train L-21 desservant les PANGs de la ligne 36 et l'IC-14 en provenance/à destination de Bruxelles ; en revanche, de/vers Liège, mieux vaudra emprunter directement l'omnibus.

Ans : aucune correspondance attrayante

Liers : aucune correspondance attrayante

Huy : pour les usagers des PANGs situés sur le tronçon Liège-Huy, les horaires du train omnibus (L-01) ne permettent aucune correspondance avec les trains IC en gare de Huy. Ces voyageurs bénéficiaient auparavant d'une correspondance en 5 minutes entre le train omnibus et l'IC de/vers Namur. Leur meilleure alternative est désormais d'effectuer l'entièreté du trajet en train omnibus, ce qui allonge leur temps de parcours de 10 à 15 minutes. Pour les PANG situés sur le tronçon Huy-Namur par contre, des correspondances sont possibles de/vers Liège avec l'IC-25 moyennant un temps d'attente de 15 à 16 minutes.

Flémalle-Haute : l'IC-25 Liège – Mons (qui a remplacé l'IC-D Lille – Herstal) faisant désormais arrêt à Flémalle-Haute, les usagers des PANGs situés entre cette gare et Liège-Guillemins peuvent effectuer des correspondances entre les trains omnibus et les IC de/vers Namur – Mons (au lieu d'aller jusque Huy). Le temps de parcours est stable ou légèrement réduit.

4.4 **Hainaut**

Tamines : les correspondances entre les trains omnibus et les trains IC en gare de Tamines présentent assez peu d'intérêt. Les horaires de la relation L-14 ont plutôt été conçus de façon à permettre des correspondances en gare de Charleroi-Sud d'une part et Namur d'autre part. Pour les PANGs situés sur le tronçon Charleroi-Tamines, les horaires du train omnibus (L-14) ne permettent aucune correspondance avec les trains IC en gare de Tamines. Pour les PANG situés sur le tronçon Tamines-Namur par contre, des correspondances sont possibles avec l'IC-25, et de/vers Namur-Liège (pas intéressant car l'IC-25 fait également arrêt à Auvelais et nécessite un trajet via) ou Charleroi-Mons (pas très intéressant car correspondance également possible Jemeppe-s-Sambre ou Auvelais et à Charleroi).

Marchienne-au-Pont : cette gare se situe à l'intersection des lignes 124 (Bruxelles – Charleroi) et 112 (Charleroi – La Louvière). Les trois trains IC reliant Charleroi à Bruxelles font désormais arrêt à Marchienne-au-Pont. Cependant, aucun de ces trains ne permet de correspondance avec l'omnibus circulant entre Charleroi et La Louvière (L-06).

¹⁹⁰ Cependant, cette correspondance est également possible en gare de Pepinster tel que mentionné plus haut. C'est également vrai dans le sens inverse (le temps de correspondance étant dans ce cas de 6 minutes).

AMPLITUDE HORAIRE

Afin de maintenir sa production en trains-km constante, la SNCB a dû faire des arbitrages lors de l'élaboration de ce nouveau Plan de Transport. Ainsi, pour renforcer l'offre à certains endroits (que ce soit là où la demande était excédentaire ou bien conformément aux exigences du contrat « PPP – Diabolo »), le principe retenu a été de réduire l'amplitude horaire des relations cadencées, en ciblant particulièrement les relations locales.

Dans la version initiale du Plan de Transport 2014, tous les trains L circulant en début et/ou en fin de journée dont la fréquentation moyenne était inférieure à 40 voyageurs avaient été supprimés sur l'ensemble du réseau. Quelques exceptions avaient cependant été faites pour certaines lignes desservies uniquement toutes les deux heures et pour lesquelles l'application stricte de cette règle signifiait un arrêt du service dès 18h, voire même plus tôt.

Suite aux réactions reçues lors des premiers Roadshows et à la demande du Gouvernement fédéral, la SNCB a, dans un second temps, ajouté plusieurs parcours sur différentes relations, de façon à se conformer aux prescrits du Contrat de Gestion actuellement en vigueur. Lors du second tour des provinces en juin 2014, la SNCB a abordé systématiquement la problématique des **trains tôt et tard**, en présentant les principes de desserte qui ont dicté les choix en termes d'amplitudes horaires. Ils sont repris ci-dessous.

Principes

1. Adapter le plan de transport à la demande de transport (flux de voyageurs) → mise en place de trains avec une vraie valeur sociale ajoutée
2. Limites budgétaires → maintien de l'offre de train globale (en train/km), pas de diminution de cette offre !
3. Respect des normes du contrat de gestion avec les amplitudes (par ex. 16 liaisons fixes vers les arrêts principaux par sens, avec un premier départ avant 7h et un dernier départ après 21h)
4. Sur les lignes avec plus de relations → maintien d'une relation très tôt/tard

Source : SNCB, présentations du Plan de transport 2014 adapté, juin 2014

1 METHOLOGIE

Sur base des horaires définitifs tels qu'ils sont appliqués depuis le 14 décembre 2014, nous avons analysé **l'évolution de l'amplitude horaire** par rapport à la situation qui prévalait auparavant. Cette analyse a été menée **pour les relations cadencées circulant du lundi au vendredi** (hors jours fériés), d'une part pour les relations omnibus et d'autre part pour les relations IC. Cette analyse tient compte des adaptations horaires du 14 juin 2015, date à partir de laquelle la SNCB a mis en service certains parcours à vide afin d'augmenter l'amplitude horaire et/ou éviter des ruptures de charge¹⁹¹. Un tableau détaillé reprenant tous les résultats est joint à l'annexe 7. Pour chaque tronçon desservi, les heures de départ des premiers et derniers trains de la journée avant et après le 14/12/2014 ont été comparées afin de mettre en évidence la variation d'amplitude de circulation des trains (exprimée en heures-minutes). Le cas échéant, le nombre de trains supprimés/ajoutés en début et fin de journée a été précisé.

Lorsque l'on observe les premiers et derniers trajets de chacune des relations du Plan de Transport, on constate que **les parcours sont très souvent réduits en début et fin de journée**. Par exemple, **seules 12 relations IC sur les 33 du Plan de Transport 2014 sont effectuées de bout en bout pendant toute la journée, du premier au dernier trajet**. Dans les autres cas, les premiers trains de la journée prennent leur départ d'une gare intermédiaire et ne desservent donc que la fin de la relation ; à l'inverse, les derniers trains de la journée ont généralement un parcours limité avec un terminus dans une gare intermédiaire de la ligne. Selon la longueur de la relation, plusieurs parcours peuvent être concernés par ces limitations et plusieurs origines/destinations intermédiaires différentes peuvent être définies. Ces mesures sont le plus souvent liées à la localisation des dépôts SNCB, dans lesquels le matériel roulant doit être rangé et/ou entretenu durant la nuit. En effet, le volume de places de garage disponibles dans les dépôts situés aux terminus des différentes relations conditionne le nombre de trains qui peuvent y terminer leur course¹⁹². De plus, certains types de matériel roulant ne peuvent être entretenus qu'à certains endroits bien déterminés¹⁹³. Dans certains cas, cela contraint les planificateurs horaires de la SNCB à adapter des parcours ou à ajouter des parcours à vide afin d'acheminer le matériel jusqu'au dépôt correspondant. De la même façon, l'affectation du personnel (conducteurs ou accompagnateurs) peut également influencer l'origine/destination des premiers et derniers parcours.

En raison de ces nombreux parcours partiels, il est fréquent que, sur une même relation, l'amplitude varie selon le tronçon de ligne et/ou selon le sens de circulation considérés (ex. : sur la relation IC-01, l'amplitude est plus élevée entre Bruxelles et Liège qu'entre Liège et Eupen ; en outre, l'amplitude

¹⁹¹ Cfr. communiqué de presse SNCB du 4 mai 2015 (http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/Presse-releases/04_05_2015.aspx)

¹⁹² Si de lourds travaux sont entrepris pour accroître la capacité de l'infrastructure en ligne, la tendance chez Infrabel est plutôt de rationaliser ses infrastructures secondaires (voies de garage et d'évitement).

¹⁹³ Par exemple, le matériel permettant de rouler à 200km/h (I11 et certaines voitures M6) ne peut actuellement être entretenu qu'au dépôt Oostende. A l'avenir, les agents du dépôt de Kortrijk seront également formés pour l'entretien de ce matériel à grande vitesse.

est plus élevée dans le sens Eupen – Bruxelles que dans le sens Bruxelles – Eupen). Afin de tenir compte de cette réalité, **l'évolution de l'amplitude horaire a été analysée par tronçon**. Au total, **177 tronçons** ont ainsi été **analysés**. Suite à l'application du nouveau Plan de Transport, **on constate que l'amplitude a augmenté sur 26 tronçons, est restée stable sur 32 tronçons et a été réduite sur 119 tronçons**. Sur 67% des tronçons analysés, l'amplitude horaire a donc diminué suite à l'entrée en vigueur du Plan de Transport 2014, la réduction moyenne étant d'environ 1h30.

Type de desserte	Evolution de l'amplitude horaire en Wallonie				
	Amplitude $\nearrow$		Amplitude =	Amplitude $\searrow$	
	# tronçons	Δ moyenne	# tronçons	# tronçons	Δ moyenne
L (hors zone RER)	7	+42'	7	52	- 1h52
L dans zone RER	3	+40'	8	17	- 1h17
IC	16	+41'	17	50	- 1h06
TOTAL	26	+ 41'	32	119	- 1h28
	15%		18%	67%	

Les résultats sont détaillés ci-dessous en abordant dans un premier temps les relations locales, hors et dans la zone RER, puis, dans un second temps, les relations IC.

2. AMPLITUDE HORAIRE DES RELATIONS LOCALES PAR TRONCON

Tel qu'illustré dans le tableau ci-dessus, les relations de desserte locales ont été les plus touchées par les réductions d'amplitude dans le nouveau Plan de Transport. Au total, si l'on considère tant les trains L circulant hors de la zone « RER » que les futurs « S » dans la zone suburbaine de Bruxelles, 73% des tronçons desservis par des trains omnibus en Wallonie ont vu leur amplitude de desserte réduite, de 1h35 en moyenne.

2.2 Hors zone « RER »

Pour rappel, l'Article 8 du Contrat de Gestion actuellement en vigueur¹⁹⁴ stipule que *la SNCB doit garantir « au minimum par jour de semaine ouvrable, la desserte des arrêts secondaires desservis toute la journée par 14 relations cadencées horaires ou 8 relations cadencées toutes les deux heures par sens de trafic, avec un premier train à 7h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal »*. Étant donné les réductions d'amplitude initialement prévues, la SNCB n'assurait plus cette offre minimale sur plusieurs lignes du réseau, parmi lesquelles les lignes 36 (Liège – Waremme), 96 (Quévy – Mons et Jurbise – Braine-le-Comte), 112-117 (Charleroi – La Louvière – Luttre), et 165-167 Libramont – Virton – Arlon en Wallonie.

¹⁹⁴ À savoir le Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant – Art. 8 Définition de l'offre minimale (+ Annexe 11 – Statut des gares).

De façon générale, l'amplitude horaire des relations locales a ensuite été revue à la hausse. Ainsi, sur les relations suivantes, **la SNCB a ajouté dans la version définitive des horaires un ou plusieurs parcours par rapport à la version initiale du Plan**. Les adaptations sont détaillées ci-dessous par relation.

Relation	Version initiale	Modifications
L-04 Jurbise – Braine-le-Comte	Derniers trains à 19h05 vers BLC et 18h35 vers Jurbise	+ 1 train par sens en fin de journée
L-06 Charleroi-Sud – La Louvière – Luttre	Derniers trains à 17h53 jusque Luttre, 18h53 jusque La Louvière ; 18h58 jusque Charleroi-Sud, et 19h58 jusque La Louvière	Prolongation du train de 18h53 jusque Luttre + 1 train Charleroi-Luttre à 19h53 ; + 1 train Luttre-La Louvière
L-07 Charleroi-Sud – Erquennes	Derniers trains à 18h55 vers Erquennes et 19h04 vers Charleroi	+ 1 train par sens en fin de journée
L-08 Namur – Ottignies	Derniers trains à 20h05 vers Ottignies et 20h05 vers Namur	+ 1 train à 21h05 vers Ottignies et + 2 trains à 21h05 et 22h05 vers Namur
L-09 Spa – Verviers – Aachen	Dernier train vers Aachen à 18h46 ; vers Spa 1 ^{er} train à 8h04 et dernier train à 19h04	Prolongation du train de 19h46 jusque Aachen ; 1 ^{er} départ de Aachen vers Spa à 7h04 + prolongation du train de 20h04 jusque Spa (au lieu de Welkenraedt)
L-10 Ciney – Libramont	1 ^{er} départ de Ciney vers Libramont à 8h17 ; 1 ^{er} départ de Libramont vers Ciney à 6h50	Amorce du train n°6156 à Ciney (6h17) au lieu de Marloie ; amorce du train P 6176 à Libramont (5h50) au lieu de Jemelle ; 14/06/2015 : mise à charge du parcours Jemelle (4h46) – Libramont (5h12)
L-13 Libramont – Virton – Arlon	Dernier train Virton – Libramont à 17h09 (18h10 au départ d'Arlon) ; 1 ^{er} train Arlon – Virton à 9h14 et dernier train Arlon – Libramont à 17h14	Vers Arlon : prolongation des trains de 18h10 et 20h10 jusqu'Arlon (au lieu de Virton) ; vers Libramont : amorce du train n°5978 à Arlon (7h11) au lieu de Virton, et + 2 train à 19h14 et 21h12 ; 14/06/2015 : mise à charge du L Bertrix (4h50) – Libramont (4h59)
L-14 Ottignies – Charleroi-Sud – Jambes	Dernier train Ottignies – Charleroi à 21h23	+ 1 train Ottignies – Charleroi à 22h23
L-16 Namur – Assesse/Sart-Bernard	Derniers trains à 19h37 vers Assesse et 20h05 vers Namur	+ 1 train par sens en fin de journée

L-21 Waremme – Liège	Dernier train vers Waremme à 18h36	+ 1 train vers Waremme à 19h34
L-26 Quévy – Mons – La Louvière-Sud	Dernier train depuis Quévy – à 17h27 ; dernier train vers Quévy à 18h44	Amorce du train n°4468 à Quévy (18h24) au lieu de Mons + 1 train Quévy – La Louvière à 19h24 ; prolongation du train n°4490 de 19h44 jusque Quévy (au lieu de Mons) + 1 train La Louvière – Mons à 20h44

Malgré ces adaptations, on constate que l’amplitude de circulation des trains omnibus a été réduite par rapport au Plan de Transport précédent sur la quasi-totalité des tronçons de lignes desservis par des relations locales en dehors de la zone suburbaine de Bruxelles (« zone RER »). En effet, les seuls tronçons où l’amplitude des relations omnibus a augmenté significativement sont :

- L-01 Huy – Liège : + 1h18
- L-13 Arlon – Virton : + 46’
- L-13 Virton – Libramont : + 56’
- L-21 Liège – Waremme : + 1h00

Néanmoins, dans le cas de la relation L-13, il ne s’agit pas d’une véritable extension du service puisqu’aucun train n’a été ajouté par rapport au Plan précédent ; l’augmentation de l’amplitude de circulation est la simple conséquence de la modification des horaires des trains cadencés (qui, pour rappel, circulent à fréquence bihoraire sur cette ligne). En revanche, sur les relations L-01 et L-21, un parcours a été ajouté en fin de journée par rapport au Plan de Transport précédent.

L’amplitude est restée stable ou a été légèrement modifiée (du fait de l’adaptation des horaires), avec un nombre de parcours inchangé sur les tronçons suivants :

- L-04 Braine-le-Comte – Jurbise
- L-13 Virton – Arlon
- L-01 Liège – Huy (- 1’)
- L-07 Erquelinnes – Charleroi-Sud (+ 5’)
- L-11 Namur – Dinant (- 9’)
- L-14 Ottignies – Charleroi-Sud (-13’)
- L-29 Tournai – Mons (-7’)
- L-29 Ath – Grammont (+ 5’)

Dans d’autres cas, l’amplitude est restée stable mais la période de circulation a été décalée. Il s’agit de relations pour lesquelles un parcours a été supprimé en début de journée tandis qu’un parcours a été ajouté en fin de journée, laissant ainsi l’amplitude journalière totale inchangée. Cela concerne les relations :

- L-17 Verviers – Liège
- L-19 Manage – Braine-le-Comte
- L-29 Ath – Mons

En Wallonie, sur les 53 autres tronçons desservis par des trains omnibus en dehors de la zone suburbaine de Bruxelles, l'amplitude de circulation des trains L a été réduite suite à la suppression d'un ou de plusieurs parcours en début et/ou fin de journée. En moyenne, l'amplitude a ainsi diminué de près de 2h00. Les lignes et tronçons de ligne les plus sévèrement touchés (suppression de 2 à 4 trains par jour) sont les suivantes :

- L162 : Namur – Assesse ; Ciney – Jemelle ; Jemelle – Libramont, Libramont – Arlon
- L165 : Libramont – Bertrix
- L118 : Mons – La Louvière
- L112 : La Louvière – Charleroi-Sud
- L161 : Namur – Ottignies
- L125 : Namur – Huy
- L96 : Quévy – Mons
- L116 : Braine-le-Comte – Manage

Sur les lignes 162 et 165, où les relations omnibus ne circulent qu'une heure sur deux, la suppression d'un parcours a un impact particulièrement fort sur l'amplitude de circulation. Il est dès lors important d'insister pour qu'une amplitude minimum soit maintenue.

2.2 Zone RER

Observons à présent les relations omnibus circulant autour de Bruxelles. Ces relations correspondent pour la plupart aux futures relations « S », appellation qui fera son apparition officielle en décembre 2015.

De manière générale, on observe là aussi une tendance à la baisse de l'amplitude de circulation des trains omnibus. En effet, si l'on observe l'évolution de l'amplitude de chacune des relations prise isolément, on constate que **17 des 28 tronçons analysés dans la « zone RER » affichent une réduction de l'amplitude comprise entre 19 minutes et 3h (la moyenne étant d'environ 1h20).**

Néanmoins, il faut souligner que, sur la plupart des lignes situées dans la zone suburbaine de Bruxelles, le Plan de Transport prévoit (comme c'était déjà le cas auparavant) deux relations cadencées par heure¹⁹⁵. Celles-ci peuvent avoir, selon les cas, une politique d'arrêt et un temps de parcours identique (ex. : L96 – relations L-A et L-B entre Braine-le-Comte et Leuven ; L139 – relations L-F et L-G entre Ottignies et Leuven), ou des politiques d'arrêt et des temps de parcours différents (ex. : L162 – relations L-C et L-J entre Ottignies et Bruxelles-Midi ; L124 – relations L-E et L-H entre Nivelles et Bruxelles-Midi)¹⁹⁶. Pour avoir une vue complète de l'évolution de l'amplitude horaire sur ces tronçons de lignes, il convient dès lors de « combiner » les amplitudes des deux relations qui les desservent. Ce faisant, on peut conclure que toutes les relations omnibus circulant autour de

¹⁹⁵ En Wallonie, la seule exception concerne la relation Grammont – Enghien – Bruxelles, qui est cependant renforcée par des trains P aux heures de pointe.

¹⁹⁶ Par conséquent, sur les lignes 161 et 124, bien que deux relations cadencées circulent chaque heure, tous les points d'arrêt ne bénéficient pas de deux trains/heure/sens.

Bruxelles ont vu leur amplitude de desserte réduite, excepté la relation L-M entre Enghien et Grammont (où le 1^{er} départ d'Enghien vers Grammont s'effectue désormais à 5h17 au lieu de 6h49).

Par ailleurs, sur les lignes où il existe deux relations cadencées par heure, on constate dans la plupart des cas que l'une des deux relations a une amplitude moins étendue que l'autre. Concrètement, cela signifie qu'en début et fin de journée (c'est-à-dire généralement avant 6h et après 19h), une seule des deux relations circule. Ce phénomène, déjà observable avant l'application du Plan de Transport 2014, s'est accentué suite à la suppression d'un ou plusieurs parcours tôt ou tard. En conséquence, **non seulement l'amplitude globale de desserte omnibus dans la « zone RER » a diminué sur la majorité des lignes, mais en outre la plage horaire durant laquelle les points d'arrêts sont desservis par deux trains/heure/sens a été réduite** en décembre 2014 (et ce même dans les cas où l'amplitude globale de desserte est restée stable). Le tableau ci-dessous détaille les évolutions observées sur ces relations.

	Avant 12/214		Après 12/2014		Δ amplitude globale		
	1train/h matin	1train/h soir	1train/h matin	1train/h soir	matin	soir	Total
Braine-le-Comte - Bruxelles-Midi	/	18h-22h	/	18h-22h	-11 min	-46 min	- 57 min
Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte	5h-6h	19h-22h	5h-7h	19h-22h	+ 11 min	-11 min	0
Ottignies - Bruxelles-Midi	4h-5h	/	4h-5h	21h-23h	+ 2 min	- 35 min	- 33 min
Bruxelles-Midi - Ottignies	5h-6h	/	5h-6h	21h-22h	-6 min	+ 6 min	0
Ottignies - Leuven	5h-6h	20h-22h	/	20h-21h	+ 29 min	- 55 min	- 26 min
Leuven - Ottignies	/	19h-22h	/	19h-21h	-28 min	- 1h	- 1h28
Nivelles - Bruxelles-Midi	/	21h-23h	5h-6h	19h-22h	+ 11 min	- 40 min	- 29 min
Bruxelles-Midi - Nivelles	5h-6h	20h-24h	/	20h-24h	-13 min	+ 19min	+ 6 min
Ottignies - Louvain-la-Neuve	/	/	/	23h-24h	- 1h	+ 13 min	- 47 min
Louvain-la-Neuve - Ottignies	/	/	/	/	- 31 min	+ 5 min	- 26 min

On constate notamment qu'entre Braine-le-Comte et Bruxelles-Midi, si l'on considère les deux relations omnibus qui circulent sur cette ligne, l'amplitude de desserte « à la demi-heure » a été réduite d'1h par sens de circulation, suite à la suppression d'un parcours Leuven – Braine-le-Comte en début de journée et d'un parcours Braine-le-Comte – Leuven en fin de journée. De même, entre Ottignies et Bruxelles-Midi, l'amplitude de desserte « à la demi-heure » a été réduite d'1h dans le sens Bruxelles – Ottignies et de 2h dans le sens Ottignies – Bruxelles suite à la suppression de 3 parcours de la relation semi-directe (L-J) en fin de journée.

Deux cas particulièrement problématiques méritent néanmoins d'être commentés plus en détails.

Premièrement, sur le tronçon **Ottignies – Wavre**, la réduction d'amplitude de service est plus forte que sur le reste de la ligne 139. En effet, dans le plan de transport précédent, alors que le service était déjà réduit à une fréquence d'un train/heure/sens entre Ottignies et Leuven à partir de 19h environ, des parcours supplémentaires circulaient entre Ottignies et Wavre¹⁹⁷ de sorte qu'une offre

¹⁹⁷ À savoir 3 trains de Wavre vers Ottignies à 20h32, 21h32 et 22h32 ; et 4 trains de Ottignies vers Wavre à 20h20, 21h20, 22h20 et 23h20.

ferroviaire plus importante était maintenue sur cette partie de la ligne jusque 22h. Ces parcours ayant été supprimés (7 trains ont ainsi été supprimés), l'offre est désormais réduite à un train par heure entre Ottignies et Wavre dès 19h¹⁹⁸.

Deuxièmement, depuis le 14/12/2014, l'amplitude de desserte « à la demi-heure » sur le tronçon Nivelles – Bruxelles a été fortement réduite. En effet, alors que circulaient auparavant 2 trains/heure/sens de 6h à 9h et de 16h à 21h, la fréquence est désormais réduite à un train/heure/sens dès 19h. Il faut en outre rappeler que la relation **L-E Nivelles – Antwerpen-Centraal est limitée pendant les heures creuses au « tronçon flamand » de la relation**. En effet, dans le sens Nivelles – Antwerpen, seuls neuf trains sur quinze prennent leur départ de Nivelles (5 à l'heure de pointe matinale et 4 à l'heure de pointe vespérale), tandis que les six autres trains (circulant entre 5h03 et 6h03 le matin et entre 12h03 et 15h03 en milieu de journée) sont limités au tronçon Bruxelles-Midi – Antwerpen ; dans le sens inverse, seuls onze trains sur quinze vont jusque Nivelles (5 le matin et 6 le soir), tandis que les parcours prévus entre 9h36 et 12h36 sont limités au tronçon Antwerpen – Bruxelles-Midi. Sur cette liaison, les derniers départs sont en outre programmés relativement tôt par rapport aux autres relations circulant dans la zone RER (18h26 et 18h36 respectivement). On est donc bien loin de la fréquence prévue par l'étude dite « Article 13 » qui définit les scénarii de desserte de la zone RER. Dans le scénario appelé « intermédiaire 2015 », que la SNCB entend réaliser pour 2018¹⁹⁹, un service de base de deux RER/heure est prévu sur la ligne 124 Nivelles – Bruxelles, tandis qu'aux heures de pointe, la fréquence passera à quatre RER/heure. Lors des présentations du Plan de Transport 2014, la SNCB annonçait pour décembre 2014 une offre RER correspondant à 65% du scénario intermédiaire 2015 et elle présentait les fréquences par ligne (en nombre de trains par heure) comme suit :

Plan de transport de décembre 2014	RER base	RER pointe
L25 Mechelen-JNM	2	3
L36 Leuven-JNM	2	2
L161 LLN-Ottignies-JNM (Schaerbeek)	2	4
L124 Nivelles-JNM	2	2
L124-L26-L161	1	2

Source : Roadshow provincial – Bruxelles le 27/03/2014

Ce même tableau est également repris en annexe du PPI 2013-2025²⁰⁰ du Groupe SNCB, dans la fiche détaillant les étapes intermédiaires de développement du RER (la SNCB parlait encore à l'époque du Plan de Transport 12/2013).

Lors de la réunion du Comité de Concertation SPW – Infrabel – SNCB du 30 avril 2015, la desserte suburbaine prévue à l'horizon 12/2015 a été présentée comme suit :

¹⁹⁸ NB : cela ne tient pas compte des renforts de service prévus pendant la période estivale pour la desserte du parc d'attractions de Walibi.

¹⁹⁹ Source : roadshow provincial – présentation du Plan de Transport 2014 à Bruxelles (27/03/2014)

²⁰⁰ Fiches d'information V2.0.2 – p.23 - Tableau 2 : Offre RER possiblement renforcée à partir de 12/2013

Décembre 2015											
Ligne	Relation	Service Standard							Service de congés scolaires		Service férié
		Jour de semaine					Jour de week-end		Jour de semaine		
		Matin	Pointe matin	Journée	Pointe soir	Soirée	Samedi	Dimanche	Pointe	Journée	
S1	Nivelles - Bruxelles - Mechelen	1	2	(1) 2	2	1	1	1	2	1	1
S2	Braine-le-Comte - Leuven	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1
S3	Zottegem - B-Midi - Dendermonde	2	3 (2)	1	3 (2)	1	-	-	2	1	-
S4	Aalst - B-Luxembourg - (Merode-Vilvoorde)	1	1 (1)	1	1 (1)	1	-	-	1 (1)	1	-
S5	(Geraardsbergen) - Halle - Germeir - B-Schuman - Mechelen	(1) 2	(1) 2	(0) 2	(1) 2	2	-	-	1	1	-
S6	Schaerbeek - (Geraardsbergen) - Denderleeuw	1	2 (4)	1	2 (4)	1	1	1	2 (3)	1	1
S7	Halle - Merode - Muizen - Mechelen	1	1	1	1	1	-	-	1	1	-
S8	B-Midi - Ottignies - (Louvain-la-Neuve)	2	2 (3)	2 (3)	2	1	1 (2)	1 (2)	1 (3)	1 (3)	1 (2)
S81	Ottignies - B-Schuman - Schaerbeek	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-
S9	Braine-l'Alleud - Germeir - B-Schuman - Leuven	-	1	-	1	-	-	-	1	1	-
S16	Aalst - (B-Midi) - Tour&Taxis - Dendermonde	1	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1
S27	Nivelles - B-Schuman - Brussels Nat. Airport - IC27	1	1	1	1	1	-	-	1	1	-
S20	Ottignies - Leuven	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
S21	Ottignies - Villers-la-Ville	1	1	1	1	1	0.5	0.5	1	1	0.5
S22	Dendermonde - Mechelen	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1
S23	Mechelen - Leuven	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1

Dans la colonne correspondant au service de semaine en cours de journée pour la relation S1 Nivelles – Bruxelles – Mechelen, le chiffre (1) concerne la partie wallonne de la relation. En conclusion, **l'offre suburbaine de base sur la L124 est et restera de un train/heure/sens, la fréquence étant portée à 2 trains/heure/sens uniquement aux heures de pointe.**

3. AMPLITUDE HORAIRE DES RELATIONS IC PAR TRONCON

Pour rappel, l'Article 8 du Contrat de Gestion actuellement en vigueur²⁰¹ stipule que *la SNCB doit garantir « au minimum par jour de semaine ouvrable, sur tous les tronçons du réseau [...] reliant des arrêts principaux la mise en œuvre de 16 relations cadencées par sens de trafic, avec un premier train à 7h00 au plus tard et un dernier train à 21h00 au plus tôt, par sens de trafic²⁰² »*. Jusqu'à présent, la SNCB offrait un service qui couvrait largement cette obligation de desserte minimale.

Bien que les critiques émises à l'encontre des nouveaux horaires aient principalement concerné l'amplitude horaire des relations locales, les amplitudes de circulation de certaines relations IC ont également été modifiées en décembre 2014. Si l'on note quelques améliorations, force est de constater que **plusieurs gares desservies par des relations IC ont subi une diminution de l'amplitude de service** suite à l'application du Plan de Transport 2014. Le détail des évolutions par tronçon se trouve à l'annexe 7. Les changements les plus notables sont commentés ci-dessous.

²⁰¹ À savoir le Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant – Art. 8 Définition de l'offre minimale (+ Annexe 11 – Statut des gares).

²⁰² Soulignons également que le nombre de trains/jour varie très souvent selon le sens considéré. En effet, parmi les 17 relations IC parcourant la Wallonie, 8 présentent un nombre différent de trajets à l'aller et au retour. En Flandres, cela concerne seulement 4 relations IC sur 16

Amplitude IC ↗	
Liège – Maastricht	Ajout d'un train vers Maastricht en fin de journée
Namur – Lille	Prolongation du 1 ^{er} train IC Namur-Tournai jusqu'à Lille
Braine-l'Alleud – Bruxelles-Luxembourg	Ajout de 2 trains par sens
Tournai – Bruxelles	Prolongation des 3 derniers trains jusqu'à Tournai au lieu d'Ath
Amplitude IC ↘	
Bruxelles – Welkenraedt	Suppressions des 1 ^{er} et dernier trains sur le tronçon Liège – Welkenraedt - 1^{er} train vers Bxl : départ de Liège au lieu de Welkenraedt - dernier train depuis Bxl : limité à Liège au lieu de Welkenraedt
Mouscron – Bruxelles	Suppressions des 1 ^{er} et derniers trains dans chaque sens sur le tronçon Mouscron – Tournai (parcours limités à Tournai – Bruxelles)
Binche – Bruxelles	Suppression du 1 ^{er} train vers Binche et limitation des 2 derniers trains à La Louvière au lieu de Binche
Quiévrain – Bruxelles – Liège	Suppression des derniers trains dans chaque sens sur l'entièreté du parcours
Dinant – Bruxelles	Remplacement des 3 derniers trains/sens par des liaisons avec correspondance à Namur
Namur – Liège	Suppression 1 ^{er} et du dernier train vers Liège (23h40 => 23h17)
Charleroi – Liège	Suppression du dernier train vers Liège (23h00 => 21h14)
Mons – Liège	Suppression des 2 derniers trains vers Liège (22h26 => 20h38)
Charleroi – Mons	Suppression du dernier train vers Mons (23h02 => 22h48)
Charleroi – Couvin	Suppression du dernier train vers Couvin (22h30 => 21h23)

Par ailleurs, parmi les **nouvelles relations IC** introduites en décembre 2014, la plupart ont une amplitude de circulation réduite. En effet, alors que la majorité des relations IC à fréquence horaire circulent en moyenne 18 à 19 fois par jour dans chaque sens, les relations suivantes présentent un nombre limité de parcours/jour :

Relation	# de parcours/jour	
IC-17 « Dinant – Schaerbeek »	14 parcours vers Schaerbeek	15 parcours vers Dinant
IC-24 « Charleroi – Couvin »	15 parcours vers Couvin	14 parcours vers Charleroi-Sud
IC-27 « Charleroi – Bruxelles-Luxembourg »	15 parcours vers Bruxelles-Luxembourg	15 parcours vers Charleroi-Sud
IC-12 sur le tronçon « Bruxelles – Welkenraedt »	11 parcours vers Welkenraedt	11 parcours vers Bruxelles

Dans le cas des relations IC-17 et IC-27, la SNCB a prévu d'étendre l'amplitude de circulation en décembre 2015 suite à la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat.

MATERIEL ROULANT

Dans ce nouveau Plan de Transport, la SNCB a souhaité uniformiser autant que possible le matériel affecté à chaque relation. Auparavant, on pouvait en effet trouver sur une même relation jusqu'à quatre ou cinq types de matériel roulant différent. Or, cela renforce l'hétérogénéité des temps de parcours puisque chaque matériel a des propriétés (tailles, poids, capacité cinétique,...) qui affectent la vitesse commerciale des convois. La SNCB estime que cette hétérogénéité était une cause non négligeable du manque de régularité et de ponctualité, puisque tous les trains circulant sur une même relation, quels que soient le type de matériel et le nombre de voitures, devaient néanmoins respecter le même horaire.

Depuis le 14 décembre 2014, maximum deux types de matériel roulant différents sont en principe affectés à chaque relation. Le tableau repris à l'annexe 8 présente de manière synthétique l'affectation du matériel roulant sur les différentes relations cadencées, par type de matériel, pour les jours de semaine ouvrables²⁰³. La composition des trains P circulant sur les différentes lignes du réseau n'y est pas reprise. Précisons que si le(s) type(s) de matériel est(sont) défini(s), la composition des trains varie quant à elle en fonction du moment de la journée. Cette distinction entre heures de pointe et heures creuses est principalement faite pour les relations IC. Ainsi, aux heures de pointe, une composition maximale est prévue, tandis qu'aux heures creuses, le nombre de voitures est réduit.

L'analyse de l'affectation du matériel roulant dans le Plan de Transport 2014 appelle les commentaires suivants :

- Bien que, dans la plupart des cas, on constate la volonté de spécialisation du matériel, de nombreuses « exceptions » existent. Sur plusieurs relations, on observe en effet que quelques parcours, généralement en heures creuses, sont effectués avec un matériel alternatif, voire avec des combinaisons de différents matériels (en l'occurrence une combinaison d'AM66 et AM75). Ainsi, **sur certaines relations, jusqu'à quatre voire cinq types de matériel différents subsistent**. Tous comme les limitations de parcours évoquées plus haut (cfr. analyse de l'amplitude horaire), ces mesures sont le plus souvent liées à la localisation des dépôts SNCB, dans lesquels le matériel roulant doit être rangé et/ou entretenu. Pour ces mêmes raisons, il est fréquent que des parcours de fin de journée soient effectués avec une composition trop capacitaire²⁰⁴. Ces choix ne sont pas dictés par la demande observée ou potentielle mais par les **contraintes de roulement du matériel**, visant à assurer sa disponibilité pour les premiers parcours du lendemain.

²⁰³ Source : Indicateur des Chemins de Fer Belges – Projet, Update : 20/09/2014

²⁰⁴ Par exemple, les derniers parcours de la relation IC-06 Tournai-Aéroport-Mons – départs à respectivement 21h44 de Tournai et 22h20 de Mons – sont effectués avec 9 voitures à double étage, ce qui semble évidemment inadapté à la clientèle potentielle sur ces trajets de fin de journée. De même, le dernier parcours de la relation IC-11 Binche-Turnhout est effectué avec 10 voitures M4.

- **Les AM 08 (Desiro) sont affectées à la quasi-totalité des relations locales dans la zone RER** (excepté les L-I, K et L circulant sur la ligne 26), **mais également** sur plusieurs relations omnibus ainsi que **sur certaines relations IC** (les Desiros sont en outre affectés à bon nombre de trains P). Ainsi, en Wallonie, la relation IC-27 Charleroi – Bruxelles-Luxembourg (qui s'apparente en fait une relation omnibus puisqu'elle effectue 14 arrêts intermédiaires entre Charleroi et Bruxelles) est assurée par des Desiros ; il en est de même pour l'IC-17 Dinant – Schaerbeek. Or ce matériel est mal adapté à de si longs trajets (respectivement 1h12 et 1h24 jusque Bruxelles-Luxembourg). En Flandre, cinq relations IC sont concernées, dont deux ont également des temps de parcours totaux supérieurs à une heure (IC-02 et 28).
- On soulignera qu'une partie de la flotte des AM08, à savoir 95 automotrices sur les 305 qui ont été commandées par la SNCB²⁰⁵, ont la particularité d'être « bicourant », c'est-à-dire de pouvoir circuler tant sur un réseau électrifié en 3kV (tel que c'est le cas sur la majorité du réseau belge) que sur un réseau électrifié en 25kV (tel que c'est le cas au Luxembourg ainsi que sur l'axe Athus-Meuse, et à l'avenir sur la L162). Ces **automotrices « bicourant »** étaient destinées à assurer les relations omnibus circulant dans la province de Luxembourg (L162 et 165-167), dont certaines devaient être prolongées sur le réseau CFL. Cependant, ce matériel n'étant **pas encore homologué à circuler sur le réseau CFL**, la relation L-12 Libramont – Luxembourg a dû être scindée à Arlon, où les usagers doivent dès lors changer de train. Il est évidemment urgent d'obtenir l'homologation de ce matériel car cela permettra de mettre en circulation la relation L-12 telle qu'elle avait été conçue et cela ouvrira de nouvelles possibilités de relations transfrontalières.
- **Les AM 66 (automotrices doubles) sont le matériel le plus ancien encore utilisé par la SNCB.** Dans le Plan de Transport 2014, ce matériel avait été **affecté à 13 relations omnibus sur les 18 qui circulent en Wallonie**. Cependant, suite à la réception par la SNCB des dernières rames « Désiro », ce matériel plus récent a été déployé sur davantage de relations que ce que prévoyait initialement le plan d'affectation. Ainsi, **6 relations L en Wallonie sont désormais exploitées en partie par des AM66 et en partie par des AM08**. En Flandre, des AM08 ont été réaffectées à deux relations, en alternance avec des AM80. À terme, les AM66 seront radiées car ce matériel est trop ancien pour pouvoir être équipé du système ETCS, qui doit être déployé sur l'ensemble de la flotte d'ici 2023. Précisons que, dans un premier temps, il était prévu de radier ce matériel dès décembre 2014. Cependant, les travaux de grand entretien et de modernisation des AM75 (quadruples) ont été retardés, (pour des raisons essentiellement budgétaires), avec pour conséquence l'immobilisation d'une partie de cette flotte. La SNCB est dès lors contrainte de maintenir les AM66 en service jusqu'à ce que les AM75 modernisées soient disponibles. Or, il y a fort à craindre que les restrictions budgétaires supplémentaires adoptées par le nouveau Gouvernement mettront purement et

²⁰⁵ Parmi les 210 automotrices « classiques » (3kV), 95 sont expressément dédiées au futur RER bruxellois.

simplement à l'arrêt les projets de modernisation du matériel roulant. En Flandre, ce matériel n'est utilisé que sur la relation IC-31 en partie, ainsi que sur la relation IC-30 pour quelques allers-retours. Les relations omnibus en Flandre sont quant à elles assurées principalement par des AM80 et des AM08, mais également par des AM86 et AM75 (chacune sur une relation), ainsi que par des AR41 sur trois lignes non-électrifiées.

- En termes de capacité, les AM66 sont actuellement mieux adaptés aux relations locales en Wallonie (hors zone RER). En effet, une AM66 correspond à 180 places assises, tandis qu'une AM08 (Desiro) contient 280 places assises. L'idéal pour les relations L eut été de pouvoir faire circuler les Desiros avec seulement 2 caisses au lieu de 3 (offrant ainsi environ 180 places assises), mais leur de la commande de ce matériel en 2008, cette possibilité n'a malheureusement pas été prévue. À l'avenir, si des commandes devaient encore être passées pour un matériel de ce type, cette option devrait être envisagée.
- En Wallonie comme en Flandre, **les voitures à double étage sont prioritairement affectées aux relations entre les villes principales et Bruxelles**. On trouve ainsi des voitures M6 sur les relations Liège-Bruxelles (IC-12), Charleroi-Bruxelles (IC-05 et 07), Mons-Bruxelles (IC-06), Tournai-Bruxelles (IC-06 et 26), et (Luxembourg-)Namur-Bruxelles (IC-16 et 18), ainsi que sur quelques parcours Binche/La Louvière-Bruxelles (IC-11). En Flandre, les voitures M6 circulent principalement sur les lignes 25, 35 et 50A vers Bruxelles, ainsi qu'entre Oostende et Antwerpen (IC-02). Deux relations entre Antwerpen et Bruxelles sont en outre assurées par des voitures M5, également à double étage.
- Le matériel affecté aux **IC internationaux** Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg – Bâle consiste, comme par le passé, en des voitures I6 ou I10 climatisées. Neuf voitures circulent sur le réseau belge, puis trois sont détachées à Luxembourg. La locomotive T13 qui circule sur le réseau belge est remplacée à Luxembourg par du matériel français.

Il est toutefois important de noter que, depuis l'entrée en vigueur du Plan de Transport 2014, le plan théorique d'affectation du matériel présenté à l'annexe 8 est susceptible d'avoir subi des adaptations. En effet, après les premières semaines d'application du Plan de Transport 2014, la SNCB a effectué des **renforcements de composition** sur certains trains dans lesquels un phénomène de suroccupation récurrent avait été observé. Tel que mentionné ci-dessus, des AM08 ont en outre été déployées sur un certain nombre de relations locales en remplacement de matériel plus ancien. Par ailleurs, la composition des convois est sujette à de fréquentes adaptations liées aux contraintes de disponibilité, d'entretien, et de rotation des différents types de matériel. Les plans de roulement du matériel étant mis à jour tous les deux mois, une analyse précise et actualisée de l'affectation du matériel et de la capacité des trains n'a pas pu être menée dans le cadre de ce rapport.

ROADSHOWS

Le Plan de Transport appliqué depuis le 14 décembre 2014 est légèrement différent de la version qui avait initialement été proposée au gouvernement. En effet, entre les mois de février et de juillet 2014, le Plan de Transport a été adapté suite aux séances de présentations du plan dans les différentes provinces du pays. Ce premier « Roadshow » fut l'occasion pour la SNCB de récolter les questions et les demandes des acteurs locaux. Au total, environ 500 réactions ont été reçues (dont environ 300 portaient sur l'offre de transport). Après évaluation, et conformément à la demande du Conseil des Ministres, les adaptations pertinentes ont été intégrées. Pour rappel, ces adaptations ont donné lieu à une augmentation de la production journalière, le nombre de trains-km étant passé de 107,6% à 109,5% du minimum requis par le Contrat de Gestion (220.000 trains-km par jour de semaine ouvrable), pour un surcoût de 7,3 millions €.

Les résultats de l'analyse menée par la SNCB ont été présentés dans chaque province à la fin du mois de juin lors d'un second « Roadshow ». Le tableau ci-dessous présente une synthèse des demandes analysées. Sur l'ensemble du pays, 64 demandes ont fait l'objet d'une analyse et ont été confrontées à une série de critères : faisabilité technique (en lien notamment avec les contraintes de disponibilité des sillons et du matériel roulant), implications financières, potentiel de voyageurs, impact sur d'autres voyageurs et existence d'alternatives pertinentes pour les usagers. On constate que près de 40% des demandes d'adaptation analysées ont reçu une suite favorable, tandis que 55% n'ont pas pu être rencontrées. Le détail des demandes analysées par province et des réponses apportées par la SNCB est fourni à l'annexe 9.

Analyse des demandes formulées dans le cadre des « Roadshows »

	# de demandes	😊		😞		😐	
Wallonie	39	15	38%	20	51%	4	10%
<i>Luxembourg</i>	9	3	33%	6	67%		0%
<i>Liège</i>	6	2	33%	4	67%		0%
<i>Hainaut</i>	17	10	59%	5	29%	2	12%
<i>Brabant wallon</i>	4	0	0%	4	100%		0%
<i>Namur</i>	3	0	0%	1	33%	2	67%
Flandres	25	10	40%	15	60%		
<i>Vlaams brabant</i>	4	2	50%	2	50%		
<i>Limburg</i>	4	1	25%	3	75%		
<i>West vlaanderen</i>	7	3	43%	4	57%		
<i>Antwerpen</i>	5	2	40%	3	60%		
<i>Oost vlaanderen</i>	5	2	40%	3	60%		
TOTAL	64	25	39%	35	55%	4	6%

En Wallonie, les demandes analysées concernaient principalement :

- Le maintien d'une amplitude horaire plus large (lignes 165/167, 162, 36, 96, 118, 117, 112, 130A, 132) ;
- Le maintien de relations directes de/vers Bruxelles-Midi (Gouvy, Quévy, Charleroi via L140, Wavre, Louvain-la-Neuve, Dinant, Mouscron, Lessines) ;
- L'amélioration des correspondances (Arlon, Ottignies, Mons, Liège-Guillemins).

Les douze demandes relatives au maintien d'une cadence horaire et/ou d'une amplitude horaire plus large ont reçu une suite favorable. Cela s'explique par le fait que, sous ces aspects, la version initiale du Plan de Transport 2014 ne respectait pas le Contrat de Gestion actuellement en vigueur. Suite au rappel à l'ordre du gouvernement, la SNCB a donc été tenue de renforcer l'offre sur certaines lignes, tel qu'évoqué précédemment.

Par contre, les demandes de maintien de liaisons directes de/vers Bruxelles n'ont pas été rencontrées au motif que cela nécessitait une révision complète de la structure du plan ou s'avérait techniquement irréalisable. Par ailleurs, la SNCB a souligné l'existence de bonnes alternatives (liaisons avec correspondances) dans la plupart des cas. Seuls deux trains P directs (l'un vers Quévy et l'autre vers Dinant) ont pu être ajoutés à l'heure de pointe du soir.

Les présentations données par la SNCB à l'occasion des différentes sessions d'informations (février/mars et juin 2014) dans les provinces sont disponibles en ligne à l'adresse suivante : http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/Plan_de_transport_2014.aspx

CONCLUSIONS

Il est extrêmement complexe de présenter l'analyse d'un plan de transport de manière partielle. En effet, un tel plan présentera toujours des avantages pour certains et des inconvénients pour d'autres. Parmi les points positifs du Plan de Transport 2014, on citera l'harmonisation des parcours et des horaires (notamment par l'intégration des trains P dans la trame), le renforcement de certains nœuds de correspondance, l'attention accordée à la fiabilité des correspondances, et encore l'ajout de relations cadencées sur les liaisons très fréquentées ainsi que dans certaines gares. On regrettera en revanche l'allongement généralisé des temps de parcours (parfois non justifié par des travaux), l'ambiguïté des appellations, la réduction moyenne de l'amplitude horaire, la réduction de l'offre sur certains tronçons, l'absence de correspondances en certains endroits stratégiques et le manque de valorisation des axes structurants.

Lors de l'élaboration du Plan de Transport 2014, la SNCB s'est attachée à renforcer l'offre là où la demande est importante et à adapter l'offre là où la demande est plus faible. Ainsi, le plan est basé sur un suivi du nombre de voyageurs (c'est-à-dire, en pratique, sur les statistiques de vente de titres de transport et de fréquentation des trains). Il correspond donc vraisemblablement à la situation actuelle et aux tendances observées ces dernières années²⁰⁶. En revanche, il ne prend pas en compte le potentiel de développement des zones desservies par le chemin de fer. La logique de l'exercice semble donc plus économique que stratégique. L'approche mériterait dès lors d'être complétée par une analyse plus large des enjeux en termes de mobilité à l'échelle du territoire considéré.

Le plan de Transport 2014 nous semble également être le témoin d'un système qui s'essouffle. L'évolution des temps de parcours est à ce titre emblématique puisqu'elle est le reflet de l'évolution du réseau et des pratiques ferroviaires. En effet, les réductions de vitesse sont le premier signal d'une infrastructure en mauvais état ; l'ajout de tampons-travaux sur la majorité des lignes pose question quant à la gestion et la priorisation des chantiers ; les temps d'arrêt prolongés en gare résultent de procédures de sécurité potentiellement inadaptées, d'un matériel à l'accessibilité insuffisante, de quais trop bas, de correspondances mal adaptées... Bref, le tout révèle un système en de nombreux points perfectibles.

Dans sa note de politique générale, présentée à la Chambre des Représentants le 24 novembre 2014, la Ministre fédérale de la Mobilité, Mme Galant, a annoncé qu'un « nouveau plan de transport intégré à long terme entrera en application en décembre 2017 ». On peut dès lors s'interroger sur les perspectives d'évolution de l'offre ferroviaire à plus long terme... Ce plan s'inscrit-il dans une stratégie prospective plus ambitieuse ? Aujourd'hui, la logique de la SNCB est de servir au mieux les usagers actuels, en favorisant les axes actuellement les plus fréquentés ; en revanche, elle ne semble pas (pouvoir) développer une stratégie visant à inciter davantage d'usagers potentiels à utiliser le

²⁰⁶ Ce qu'il est difficile pour la Cellule Ferroviaire de vérifier vu l'absence de récolte de données indépendantes à la SNCB, la diffusion très parcimonieuse des statistiques dont dispose celle-ci et le manque d'information concernant la manière dont ces données sont récoltées et sur leur degré de pertinence (biais d'échantillonnage, marge d'erreur, hypothèses d'extrapolation, etc.).

rail. Étant donné l'environnement budgétaire contraint auquel fait face la SNCB, la Cellule Ferroviaire est d'avis qu'une réflexion objective et éclairée doit avoir lieu afin d'adopter une approche qui soit à la fois pragmatique et volontariste.

La définition d'une stratégie ambitieuse de desserte à long terme est d'autant plus cruciale qu'elle est intimement liée à d'autres dossiers déterminants pour l'avenir du rail belge, à savoir : la définition des nouveaux contrats de gestion entre l'Etat fédéral et les sociétés ferroviaires, la révision du Plan Pluriannuel d'Investissements de ces mêmes sociétés, la mise en œuvre de la « vision stratégique » de la Ministre fédérale et plus largement, le projet de libéralisation du transport national de voyageurs à l'échelle de l'Union Européenne. La Cellule Ferroviaire rappelle à ce titre que, selon elle, ce sont les objectifs en termes d'offre ferroviaire qui doivent permettre de définir les infrastructures et le matériel roulant nécessaires. C'est en effet la stratégie en termes de desserte qui doit orienter les choix en matière d'investissements, et non l'inverse.

Afin d'optimiser le processus de conception de l'offre ferroviaire, la Cellule Ferroviaire plaide pour une inclusion plus en amont de la réflexion des autres parties prenantes et autorités organisatrices de la mobilité, tous modes confondus. Elle appelle dès lors à une meilleure coordination des acteurs du rail entre eux ainsi qu'avec les autres opérateurs de transport et acteurs de la mobilité pour le développement d'une offre multimodale. En effet, bien que le rail constitue un mode de transport structurant le territoire, la mobilité du pays doit être pensée et organisée de manière multimodale, de façon à mieux intégrer chaque mode à juste place. La Cellule Ferroviaire souhaite insister sur la nécessité pour elle d'être associée à cette réflexion et espère que la présente analyse permettra d'alimenter pertinemment les discussions à ce sujet.

ANNEXES

Annexe 1 – Liste des relations du Plan de Transport 12/2014

1 Relations IC

	N°	Période de circulation	Itinéraire		
			Origine		Destination
	IC-01	tlj	Oostende	Bruxelles	Eupen
	IC-02	tlj	Oostende	Gent	Antwerpen-Centraal
Couplés	IC-03	tlj	Knokke	Bruxelles	Genk
	IC-03	tlj	Blankenberge		Brugge
Couplés	IC-04	tlj	Antwerpen-Centraal	Gent	Poperinge
	IC-04	tlj	Kortrijk		Lille Flandres
	IC-05	semaine	Charleroi-Sud	Bruxelles	Antwerpen-Centraal
Couplés	IC-06	tlj	Tournai	Bruxelles	Bruss-Nat-Luchthaven
	IC-06	tlj	Bruss-Nat-Luchthaven	Bruxelles	Mons
	IC-07	semaine	Charleroi-Sud	Bruxelles	Antwerpen-Centraal
	IC-08	tlj	Antwerpen-Centraal	Bruss-Nat-Luchthaven	Hasselt
	IC-09	semaine	Antwerpen-Centraal	Lier - Aarschot -	Leuven
	IC-09	we	Antwerpen-Centraal	Leuven	Liège-Guillemins
Couplés	IC-10	tlj	Antwerpen-Centraal	Lier - Herentals - Mol -	Hamont
	IC-10	tlj	Mol		Hasselt
	IC-11	semaine	Binche	Bruxelles	Turnhout
	IC-12	semaine	Kortrijk	Bruxelles	Welkenraedt
	IC-12	we	Kortrijk		Gent-Sint-Pieters
	IC-13	semaine	Hasselt	Liège-Guillemins	Maastricht
	IC-13	we	Liège-Guillemins		Maastricht
	IC-14	semaine	Quiévrain	Bruxelles	Liège-Guillemins
	IC-15	tlj	Antwerpen-Centraal		Noorderkempen
	IC-16	tlj	Bruxelles-Midi	Namur	Luxembourg
	IC-17	semaine	Schaarbeek	Namur	Dinant
	IC-17	we	Bruxelles-Midi	Namur	Dinant
	IC-18	semaine	Bruxelles-Midi	Namur	Liège-Palais
Couplés	IC-19	semaine	Tournai		Namur
	IC-19	tlj	Lille		Tournai
	IC-20	semaine	Gent-Sint-Pieters	Bruxelles	Tongeren
	IC-20	we	Gent-Sint-Pieters	Bruxelles	Lokeren
	IC-21	semaine	Gent-Sint-Pieters	Mechelen	Leuven
	IC-22	semaine	Brussel-Zuid	Antwerpen-Centraal	Essen
	IC-22	we	Binche	Bruxelles	Antwerpen-Centraal

Couplés	IC-23	semaine	Brugge	Bruxelles	Bruss-Nat-Luchthaven
	IC-23	tlj	Bruss-Nat-Luchthaven	Bruxelles	Oostende
	IC-23	we	Gent-Sint-Pieters	Bruxelles	Bruss-Nat-Luchthaven
	IC-24	tlj	Charleroi-Sud		Couvin
	IC-25	semaine	Mons		Liège-Palais
	IC-25	we	Mouscron		Liers
	IC-26	semaine	Kortrijk	Bruxelles	Sint-Niklaas
	IC-27	semaine	Charleroi-Sud		Bruxelles-Luxembourg
	IC-28	semaine	Antwerpen-Centraal		Gent-Sint-Pieters
	IC-29	tlj	De Panne	Bruss-Nat-Luchthaven	Landen
	IC-30	tlj	Antwerpen-Centraal		Turnhout
	IC-31	semaine	Brussel-Zuid		Antwerpen-Centraal
	IC-31	we	Charleroi-Sud		Antwerpen-Centraal
	IC-32	tlj	Brugge		Kortrijk
	IC-33	tlj	Liège-Guillemins	Gouvy	Luxembourg
International	IC-34	semaine	Bruxelles-Midi		Luxembourg
International	IC-35	tlj	Bruxelles-Midi		Amsterdam

2 Relations L

	N°	Période de circulation	Itinéraire		
			Origine		Destination
	L-01	tlj	Namur	Huy	Liège-Guillemins
	L-02	semaine	Zeebrugge	Gent-Sint-Pieters	Mechelen
	L-02	we	Zeebrugge		Gent-Sint-Pieters
	L-03	semaine	Leuven		Hasselt
	L-04	semaine	Jurbise		Braine-le-Comte
Couplés	L-05	tlj	Ronse		Eeklo
	L-05	semaine	Kortrijk		Oudenaarde
	L-06	semaine	Charleroi-Sud	La Louvière	Luttre
Couplés	L-06	we	Charleroi-Sud	La Louvière	Manage
	L-06	we	Manage	Luttre	Charleroi-Sud
	L-07	tlj	Charleroi-Sud		Erquelinnes
	L-08	tlj	Namur	Gembloux	Ottignies
	L-09	tlj	Spa-Géronstère	Verviers	Aachen
	L-10	tlj	Ciney	Marloie	Libramont
	L-11	tlj	Namur	Dinant - Bertrix	Libramont
Couplés	L-12	tlj	Libramont	Marbehan	Arlon
	L-12	tlj	Arlon		Luxembourg
	L-13	tlj	Libramont	Virton	Arlon
	L-14	semaine	Ottignies	Charleroi - Namur	Jambes
	L-14	we	Ottignies	Charleroi	Namur
	L-15	tlj	Liers		Marloie
	L-16	semaine	Namur		Assesse
	L-16	we	Namur		Ciney
	L-17	tlj	Herstal	Liège	Verviers-Central
	L-18	we	Quiévrain		Mons
	L-19	semaine	Braine-le-Comte		Manage
	L-20	we	Mechelen		Leuven
	L-21	semaine	Waremmes		Liège-Guillemins
	L-21	we	Landen	Waremmes	Liège-Guillemins
	L-22	semaine	Puurs	Antwerpen	Roosendaal
	L-22	we	Antwerpen-Zuid		Roosendaal
	L-23	tlj	Antwerpen-Centraal		Leuven
	L-24	semaine	Antwerpen-Centraal	Herentals	Mol
	L-25	tlj	Gent-Sint-Pieters		Geraardsbergen
	L-26	semaine	Quévy	Mons	La Louvière-Sud
	L-26	we	Mons		La Louvière-Sud

	L-27	semaine	Leuven	Mechelen	Sint-Niklaas
	L-27	we	Mechelen		Sint-Niklaas
	L-28	we	Gent-Sint-Pieters		Mechelen
	L-29	semaine	Geraardsbergen	Ath - Mons	Tournai
	L-29	we	Geraardsbergen	Ath - Mons	Mons
	L-30	tlj	Antwerpen-Centraal		Lokeren
Relations locales dans la zone suburbaine de Bruxelles (RER)					
	L-A	tlj	Braine-le-Comte	Bruxelles	Leuven
	L-B	semaine	Braine-le-Comte	Bruxelles	Leuven
	L-C	tlj	Bruxelles-Midi		Ottignies
	L-D	tlj	Brussel-Zuid	Jette	Aalst
	L-D	tlj	Dendermonde	Jette - Bruxelles-Ouest	Bruxelles-Midi
	L-E	semaine	Nivelles	Bruxelles	Antwerpen-Centraal
	L-E	we	Brussel-Zuid	Mechelen	Antwerpen-Centraal
	L-F	tlj	Ottignies		Leuven
	L-G	semaine	Ottignies		Leuven
	L-H	semaine	Nivelles	Bruxelles - Mechelen	Antwerpen-Centraal
	L-H	we	Nivelles	Bruxelles - Mechelen	Schaarbeek
	L-I	semaine	Halle	Boondael - Vilvoorde	Mechelen
	L-J	semaine	Bruxelles-Midi	Ottignies	Louvain-la-Neuve
	L-K	semaine	Halle	Boondael	Brussel-Luxembourg
	L-L	semaine	Bruxelles-Luxembourg	Delta - Vilvoorde	Mechelen
	L-M	tlj	Denderleeuw	Enghien - Bruxelles	Schaarbeek
	L-N	semaine	Halle	Bruxelles-Luxembourg	Aalst
	L-O	semaine	Oudenaarde	Bruxelles	Dendermonde
	L-P	tlj	Ottignies		Louvain-la-Neuve
	L-Q	tlj	Ottignies		Louvain-la-Neuve

Annexe 2 – Tableaux comparatifs par ligne

Légende : les tableaux synthétiques se présentent comme suit :

N° et dénomination de la ligne		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
Tronçon	Lorsque des trains ne circulent que sur une partie de la ligne	Amélioration
# trains/heure/sens	Nombre total de trains sur la ligne ou le tronçon de ligne considéré	Détérioration
Types de desserte	IC – IR – L - RER	Modification dont il n'est pas clairement établi si elle est positive ou négative
Temps de parcours	Sur la ligne ou le tronçon de ligne considéré	
Origine/Destination	Gares terminus de la relation considérée	
<i>A → B</i>		
Horaires	Minute de départ dans la première gare de la ligne ou du tronçon de ligne considéré	
<i>B → A</i>		
Horaires	Minute de départ dans la première gare de la ligne ou du tronçon de ligne considéré	

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

	L161 : Bruxelles Midi – Ottignies					
	Situation 12/2012			Situation 12/2014		
# trains/heure/sens	4			5		
Types de desserte	2 IC	1 IR	1 L	3 IC	1 L (SD)	1 L
Temps de parcours	40'	47'	54'	43'	51'	55'
Origine/ Destination	Bxl Midi/Liers-Dinant	Binche/LLN	Bxl Midi/LLN	Bxl Midi/Liège G	Bxl Midi/LLN	Bxl Midi/Ottignies
	Bxl Midi/Lxb			Bxl Midi/Lxb		
				Schaerbeek/ Dinant		
Bxl → Ottignies						
Horaire au départ	'03	'21	'42	'03	'19	'48
	'33			'33		
				'25		
Ottignies → Bxl						
Horaire au départ	'17	'52	'20	'14	'50	'17
	'47			'44		
				'01		

	L161 : Ottignies – Namur			
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
# trains/heure/sens	3		4	
Types de desserte	2 IC	1 L	3 IC	1 L
Temps de parcours	24'	21' Ott.-Gembloux 21' Gembloux-Nam.	28'	51'
Origine/ Destination	Bxl Midi/Liers-Dinant	Ottignies/Gembloux	Bxl Midi/Liège G	Ottignies/Namur
	Bxl Midi/Lxb	Gembloux/Namur	Bxl Midi/Lxb	
			Schaerbeek/ Dinant	
Ottignies → Namur				
Horaire au départ	'45	'48 (à Ottignies)	'48	'04 (à Ottignies)
	'15	'30 (à Gembloux)	'18	'36 (à Gembloux)
			'01	
Namur → Ottignies				
Horaire au départ	'51	'04 (à Namur)	'45	'05 (à Namur)
	'21	'51 (à Gembloux)	'14	'36 (à Gembloux)
			'31	

L162 Namur – Luxembourg									
Situation 12/2012					Situation 12/2014				
Tronçon	Namur-Lxb	Namur-Ciney	Ciney-Libramont	Libramont-Arlon	Namur-Lxb	Namur-Assesse	Assesse-Ciney	Ciney-Libramont	Libramont-Arlon
# trains/heure/sens	1	1	½	½	1	1		½	½
Types de desserte	IC	L	L	L	IC	L	bus de remplacement	L	L
Temps de parcours	1h59	39'	59'	38'	2h	25'	26'	53'	38'
Namur → Arlon/Luxembourg									
Horaire au départ	'41	'19	'07	'16	'50	'23	'00	'17	'23
Arlon/Luxembourg → Namur									
Horaire au départ	'20	'32	'55	'03	'10	'12	'32	'50	'59

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

L125 : Namur – Liège					
Tronçon	Situation 12/2012			Situation 12/2014	
	Namur-Liège	Namur-Huy	Statte-Liège	Namur-Liège	
# trains/heure/sens	2	1	1	3	
Types de desserte	IC	L	L	2 IC	1 L
Origine/Destination	Bxl/Namur/Liers Lille/Tournai/Herstal	Tamines/Huy	Statte/Liège Palais	Bxl/Liège-Palais Mons/Liège-Palais	Namur/Liège G
Temps de parcours	47' 40'	34'	40'	52' 49'	1h24
# arrêts intermédiaires	4 1	7	11	4 3	18
Namur → Liège					
Horaire au départ	'14 '33	'49	'54	'17 '53	'29
Liège → Namur					
Horaire au départ	'59 '47	'38	'25	'51 '18	'06

L130 : Namur – Charleroi Sud					
Tronçon	Situation 12/2012			Situation 12/2014	
	Namur-Charleroi	Namur-Tamines	Tamines-Charleroi	Namur-Charleroi	
# trains/heure/sens	2	1	1	3	
Types de desserte	IC	IR	L	2 IC	1 L
Origine/Destination	Lille/Tournai/Herstal	Tournai/Jambes	Tamines/Huy	Lille/Tournai/Namur Mons/Liège G	Ottignies/Charleroi Sud/Jambes
Temps de parcours	31'	37'	32'	19'	51'
# arrêts intermédiaires	1	4	7 ou 8	5	13
Namur → Charleroi					
Horaire au départ	'29	'49	'13	'36	'38 '10
Charleroi → Namur					
Horaire au départ	'00	'34	'15	'05	'52 '14

Charleroi Sud - Mons (L112-118)					
Tronçon	Situation 12/2012			Situation 12/2014	
	Charleroi - Mons			Charleroi - Mons	Charleroi - La Louvière Sud
# trains/heure/sens	3			2	1
Types de desserte	1 IC	1 IR	1 L	IC	L
Origine/Destination	Lille/Tournai/Herstal	Tournai/Jambes	Mons/Charleroi Sud	Lille/Tournai/Namur Mons/Liège G	Charleroi Sud/Luttre
Temps de parcours	31'	33'	50'	31' 34'	26'
# arrêts intermédiaires	1	2	11	1 2	5
Charleroi → Mons					
Horaire au départ	'02	'28	'06	'11 '48	'53
Mons → Charleroi					
Horaire au départ	'26	'58	'04	'18 '38	'41

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

Mons - Tournai (L97-78)				
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
# trains/heure/sens	2		2	
Types de desserte	1 IC	1 IR	1 IC	1 L
Temps de parcours	25'	45'	30'	44'
# arrêts intermédiaires	0	6	1	6
Origine/Destination	Lille/Tournai/Herstal	Tournai/Jambes	Lille/Tournai/Namur	Tournai/Geraardsberg en
Mons → Tournai				
Horaire au départ	'35	'03	'45	'52
Tournai → Mons				
Horaire au départ	'00	'12	'44	'24

L161D : Ottignies – Louvain-la-Neuve						
	Situation 12/2012			Situation 12/2014		
# trains/heure/sens	3			3		
Temps de parcours	9'			8'		
Types de desserte	1 L	1 L	1 IR	L		
Destination	Bxl Midi	Ottignies	Binche	Ottignies	Ottignies	Bxl Midi
LLN → Ottignies						
Horaire au départ	'00	'30	'41	'01	'31	'40
Ottignies → LLN						
Horaire au départ	'51	'21	'10	'51	'21	'12

L139 : Ottignies - Leuven		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	2	2
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	Ottignies/Leuven	Ottignies/Leuven
Temps de parcours	40'	40'
Ottignies → Leuven		
Horaire au départ	'22	'24
	'52	'57
Leuven → Ottignies		
Horaire au départ	'58	'56
	'28	'23

L140 : Ottignies - Charleroi		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	Ottignies/Charleroi/Ta mines	Ottignies/Charleroi/Jambes
Temps de parcours	41'	46'
Ottignies → Charleroi		
Horaire au départ	'22	'23
Charleroi → Ottignies		
Horaire au départ	'57	'51

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

Tronçon	L154 : Namur – Dinant				
	Situation 12/2012		Situation 12/2014		
	Namur-Dinant	Namur-Jambes	Namur-Dinant		Namur-Jambes
# trains/heure/sens	1	1	1 ½		1
Types de desserte	IC	IR	1 IC	½ L	L
Temps de parcours	29'	4'	31'	28'	4'
Origine/Destination	Bxl/Namur/Dinant	Tournai/Jambes	Schaerbeek/Dinant	Namur/Libramont	Ottignies/Charleroi-Sud/Jambes
Namur → Dinant					
Horaire au départ	'17	'20	'32	'52	'15
Dinant-Jambes → Namur					
Horaire au départ	'13	'42	'57	'40	'41

L166/L165 : Dinant – Bertrix – Libramont		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Temps de parcours	1h15	1h20
Origine/Destination	Dinant/Libramont	Namur/Libramont
Dinant → Libramont		
Horaire au départ	'52	'21
Libramont → Dinant		
Horaire au départ	'53	'19

L43 Liège – Marloie (Jemelle)		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	L
Temps de parcours	1h07	1h08
Origine/Destination	Herstal/Jemelle	Liers/Marloie
Liège → Marloie		
Horaire au départ	'22	'14
Marloie → Liège		
Horaire au départ	'30	'38

L165/L167 : Libramont – Virton – Arlon		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Temps de parcours	1h21	1h36
Libramont → Arlon		
Horaire au départ	'55	'10
Arlon → Libramont		
Horaire au départ	'44	'14

TRAINS P UNIQUEMENT	L144 : Jemeppe/Sambre - Gembloux	
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/sens	4/jour	4/jour
Types de desserte	P	P
Origine/Destination	Tamines/Gembloux ou Jemeppe/Gembloux	Jemeppe/Gembloux
Temps de parcours	15'	19'
Jemeppe → Gembloux		
Horaire au départ	n/a	'34
Gembloux → Jemeppe		
Horaire au départ	n/a	'07

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

	L36/LGV2 : Bruxelles - Liège Guillemains			
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
Tronçon	Bxl-Liège	Waremmes-Liège	Bxl-Liège	Waremmes-Liège
# trains/heure/sens	3	1	3	1
Types de desserte	IC	L	IC	L
Origine/Destination	Ostende/Bxl/Eupen	Liège G/Waremmes	Ostende/Bxl/Eupen	Liège G/Waremmes
	Bxl Midi/Visé		Kortrijk/Bxl/ Welkenraedt	
	Quiévrain/Bxl/Liège		Quiévrain/Bxl/Liège	
Temps de parcours	1h03	32'	1h05	32'
	58'		1h03	
	1h23		1h27	
# arrêts intermédiaires	1	7	1	7
	0		1	
	5		5	
Bxl→ Liège				
Horaire au départ	'57	'43	'56	'52
	'24		'27	
	'31		'39	
Liège → Bxl				
Horaire au départ	'00	'45	'01	'34
	'41		'30	
	'08		'54	

	L34 : Hasselt - Liège							
	Situation 12/2012				Situation 12/2014			
Tronçon	Hasselt -Liège G	Liers-Liège G	Herstal-Liège G	Liège Palais -Liège G	Hasselt -Liège G	Liers-Liège G	Herstal-Liège G	Liège Palais -Liège G
# trains/heure/sens	1	1 + ½	2	2	1	1	1	2
Types de desserte	IR	IC + IR	L + IC	L	IC	L	L	IC
Origine/Destination	Anvers/Liège G	Liers-Bxl Midi	Herstal-Jemelle	Liège P/Statte	Hasselt/Maastricht	Liers/Marloeie	Herstal/Verviers C	Bxl/Namur/Liège-P
		Liers-Lxb	Herstal/Tournai/Lille	Liège P/Verviers C				Mons/Namur/Liège-P
Temps de parcours	58'	23'	12'	6'	60'	24'	13'	7'
		22'	12'					7'
Hasselt → Liège								
Horaire au départ	'44	'34	'08	'18	'38	'46	'09	'42
			'54	'28				'06
Liège → Hasselt								
Horaire au départ	'18	'02	'40	'36	'22	'50	'38	'11
			'47	'15				'44

	L37 Liège - Welkenraedt - Aachen						
	Situation 12/2012				Situation 12/2014		
Tronçon	Liège - Verviers	Liège - Welkenraedt	Liège - Aachen	Pepinster - Welkenraedt	Liège - Verviers	Liège - Welkenraedt	Pepinster - Aachen
# trains/heure/sens	1	1	½	1	1	2	1
Types de desserte	L	IC	IR	L	L	IC	L
Origine/Destination	Liège P/Verviers C	Ostende/Bxl/Eupen	Liège G/Aachen	Spa-G/Welkenraedt	Herstal/Verviers C	Bxl/Welkenraedt Ostende/Bxl/Eupen	Spa G/Aachen
Temps de parcours	30'	32'	52'	41'	31'	40'	44'
# arrêts intermédiaires	6	1	5	3	6	30'	5
						3	
Liège → Aachen/Welkenraedt							
Horaire au départ	'20	'05	'33	'10	'24	'33	'12
						'04	
Aachen/Welkenraedt → Liège							
Horaire au départ	'10	'23	'34	'09	'05	'47	'04
						'26	

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

L40 Liège – Maastricht			
Tronçon	Situation 12/2012		Situation 12/2014
	Liège G - Visé	Liège G - Maastricht	Liège G - Maastricht
# trains/heure/sens	1	1	1
Types de desserte	IC	L	IC
Origine/Destination	Bxl Midi/Visé	Liège G/Maastricht	Hasselt/Maastricht
Temps de parcours	18'	33'	33'
# arrêts intermédiaires	1	4	4
<i>Liège → Maastricht</i>			
Horaire au départ	'25	'10	'40
<i>Maastricht → Liège</i>			
Horaire au départ	'22	'19	'48

L42 Liège – Gouvy – Luxembourg		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	IR	IC
Temps de parcours	2h26	2h34
Origine/Destination	Liers/Lxb	Liers/Lxb
<i>Liège → Lxb</i>		
Horaire au départ	'18	'08
<i>Lxb → Liège</i>		
Horaire au départ	'15	'18

L44 : Spa Geronstère - Pepinster		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	Spa G/Welkenraedt	Spa G/Aachen
Temps de parcours	23'	23'
<i>Spa → Pepinster</i>		
Horaire au départ	'45	'46
<i>Pepinster → Spa</i>		
Horaire au départ	'52	'51

L49 : Welkenraedt - Eupen		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	IC	IC
Origine/Destination	Ostende/Bxl/Eupen	Ostende/Bxl/Eupen
Temps de parcours	7'	7'
<i>Welkenraedt → Eupen</i>		
Horaire au départ	'38	'36
<i>Eupen → Welkenraedt</i>		
Horaire au départ	'15	'17

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

	L96 : Quévy - Mons - Bruxelles											
	Situation 12/2012						Situation 12/2014					
Tronçon	Mons-Bxl		Mons-Soignies	Mons-Jurbise	BLC-Bxl		Quévy-Mons	Mons-Bxl	Mons-Jurbise	Jurbise-Braine le Comte	BLC-Bxl	
# trains/heure/sens	2		1	1	1	2	1	2	1	1	1	2
Types de desserte	1 IC	1 IR	L	L	IR	L	L	IC	L	L	IC	L
Origine/Destination	Quiévrain/Liège G	Quévy/Bxl Aéroport	Mons/Soignies	Mons/Ath	Binche/Bxl/LLN	BLC/Bxl/Leuven	Quévy/La Louvière	Quiévrain/Liège G Tournai/Aéroport/ Mons	Tournai/ Geraardsbergen	Jurbise/Braine le Comte	Binche/Bxl/Turnhout	BLC/Bxl/Leuven
Temps de parcours	44'	48'	29'	11'	24'	37'	15'	47' 47'	14'	20'	27'	35'
# arrêts intermédiaires	2	4	5	0	2	8	2	4 3	2	3	2	8
Quévy → Mons → Bxl												
Horaire au départ	'43	'07	'24	'38	'55	'11	'24	'49	'10	'05	'03	'22
						'38		'22				'52
Bxl → Mons → Quévy												
Horaire au départ	'33	'04	'07	'11	'41	'11	'21	'24	'36	'34	'30	'03
						'44		'53				'33

L97 : Mons - Quiévrain					
Tronçon	Situation 12/2012		Situation 12/2014		
	Mons-Quévrain	Mons-St Ghislain	Mons-Quévrain	Mons-St Ghislain	
# trains/heure/sens	1	1	1	2	
Types de desserte	en HP : IC	IR	IC	1 IC	1 L
	en HC : IC limité à St-Ghislain et L jusque Quiévrain				
Temps de parcours	32'	12'	33'	8'	12'
# arrêts intermédiaires	6	2	6	0	2
Origine/Destination	Liège G/Quévrain	Tournai/Jambes	Liège G/Quévrain	Lille/Tournai/Namur	Tournai/Geraardsberg
Mons → Quiévrain					
Horaire au départ	'18	'03	'14	'45	'52
Quévrain → Mons					
Horaire au départ	'07	'44	'13	'06	'56

L90 : (Denderleeuw -) Grammont - Ath - Jurbise			
Tronçon	Situation 12/2012		Situation 12/2014
	Grammont-Ath	Ath-Jurbise	Grammont-Jurbise
# trains/heure/sens	1	1	1
Types de desserte	IR	L	L
Origine/Destination	Grammont/Ath	Ath/Mons	Grammont/Tournai
Temps de parcours	23'	20'	47'
Grammont → Jurbise			
Horaire au départ	'16	'50	'37
Jurbise → Grammont			
Horaire au départ	'21	'50	'36

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

L94 : Tournai - Bruxelles					
Tronçon	Situation 12/2012			Situation 12/2014	
	Tournai-Bxl		Enghien-Bxl	Tournai-Bxl	Enghien-Bxl
# trains/heure/sens	2		1	2	1
Types de desserte	1 IC	1 IR	L	IC	L
Origine/Destination	Mouscron/ Schaerbeek	Kortrijk/Anvers	Geraardsbergen/Dendermonde	Tournai/Aéroport/Mons	Denderleeuw/Enghien/Schaerbeek
Temps de parcours	58'	1h08	20'	1h05	22'
# arrêts intermédiaires	3	5	1	5	1
Tournai → Bxl					
Horaire au départ	'55	'22	'12	'44	'45
Bxl → Tournai					
Horaire au départ	'07	'30	'28	'12	'53

L75-75A : Kortrijk - Mouscron - Tournai					
Tronçon	Situation 12/2012			Situation 12/2014	
	Kortrijk-Tournai	Kortrijk-Mouscron	Mouscron-Tournai	Kortrijk-Tournai	Kortrijk-Mouscron
# trains/heure/sens	1	1	1	1	0
Types de desserte	IR	IC	IC	IC	IC
Origine/Destination	Kortrijk/Anvers	Anvers/Ostende/Kortrijk/Lille	Mouscron/ Schaerbeek	Kortrijk/Bxl/St Niklaas	Anvers/Gand/Lille
Temps de parcours	27'	8'	15'	28'	8'
Kortrijk → Tournai					
Horaire au départ	'53	'19	'38	'39	'39
Tournai → Kortrijk					
Horaire au départ	'40	'33	'06	'53	'13

L124 : Charleroi - Bruxelles							
Tronçon	Situation 12/2012				Situation 12/2014		
	Charleroi-Bxl	Charleroi-Luttre	Nivelles-Bxl	Braine l'Alleud-Bxl	Charleroi-Bxl	Nivelles-Bxl	
# trains/heure/sens	2	1	1 ½	1	3	1 ½	
Types de desserte	IC	L	IR + L	L	2 IC	1 IC (semi-direct)	L
Origine/Destination	Charleroi S/Anvers C Charleroi S/Essen	Charleroi S/Braine-le-Comte	Nivelles/Anvers C	Braine l'Alleud/Bxl Lxb/Alost	Charleroi S/Anvers C	Charleroi-S/Bruxelles-Lxb	Nivelles/Anvers C
Temps de parcours	46'	16'	39'	30'	53'	1h14	39'
# arrêts intermédiaires	3	3	10	6	4	14	10
Charleroi → Bxl							
Horaire au départ	'08	'25	'41	'14	'24	'37	'56
	'42		'08		'54		'26
Bxl → Charleroi							
Horaire au départ	'06	'19	'39	'16	'43	'09	'25
	'34		'19		'13		'00

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de semaine (hors jours fériés)

L132 : Charleroi Sud - Couvin			
	Situation 12/2012		Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	offre non cadencée	1
Types de desserte	IR	L	IC
Origine/Destination	Charleroi-Sud/Couvin	Charleroi-Sud/Couvin	Charleroi-Sud/Couvin
Temps de parcours	50'	59'	54'
# arrêts intermédiaires	4	10	4
<i>Charleroi → Couvin</i>			
Horaire au départ	n/a	n/a	'13
<i>Couvin → Charleroi</i>			
Horaire au départ	n/a	n/a	'53

L130A : Charleroi Sud - Erquelinnes		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	Charleroi-S/ Erquelinnes	Charleroi-S/ Erquelinnes
Temps de parcours	37'	39'
# arrêts intermédiaires	9	9
<i>Charleroi → Erquelinnes</i>		
Horaire au départ	'12	'55
<i>Erquelinnes → Charleroi</i>		
Horaire au départ	'10	'04

Binche - La Louvière - Braine-le-Comte (L108-)		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	IR	IC
Origine/Destination	Binche/LLN	Binche/Bxl/Turnhout
Temps de parcours	37'	42'
<i>Binche → BLC</i>		
Horaire au départ	'16	'20
<i>BLC → Binche</i>		
Horaire au départ	'07	'58

L116: La Louvière - Manage		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	La Louvière-Sud/Luttre	Charleroi-S/Luttre
Temps de parcours	14'	13'
<i>La Louvière-Sud → Manage</i>		
Horaire au départ	'42	'21
<i>Manage → La Louvière-Sud</i>		
Horaire au départ	'04	'26

L117 : Braine-le-Comte - Luttre				
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
Tronçon	BLC-Luttre	Manage-Luttre	BLC-Manage	Manage-Luttre
# trains/heure/sens	1	1	1	1
Types de desserte	L	L	L	L
Origine/Destination	BLC/Charleroi-S	La Louvière-S/Luttre	BLC/Manage	Charleroi-S/Luttre
Temps de parcours	32'	14'	19'	16'
<i>Braine-le-Comte → Luttre</i>				
Horaire au départ	'36	'58	'19	'46
<i>Luttre → Braine-le-Comte</i>				
Horaire au départ	'52	'48	'22	'58

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

	L161 : Bruxelles Midi – Ottignies			
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
# trains/heure/sens	3		3	
Types de desserte	2 IC	1 L	2 IC	1 L
Temps de parcours	38'	53'	43'	54'
	40'		43'	
Origine/ Destination	Bxl Midi/Dinant	Bxl Midi/LLN	Bxl Midi/Dinant	Bxl Midi/Ottignies
	Bxl Midi/Lxb		Bxl Midi/Lxb	
Bxl → Ottignies				
Horaires	'03	'40	'03	'48
	'33		'33	
Ottignies → Bxl				
Horaires	'18	'25	'14	'17
	'47		'44	

L161 : Ottignies – Namur				
Situation 12/2012		Situation 12/2014		
# trains/heure/sens	2 ½	2 ½		
Types de desserte	2 IC	½ L	2 IC	½ L
Temps de parcours	25'	Ott.-Gembloux : 21'	26'	51'
	24'	Gembloux-Nam. : 21'	28'	
Origine/ Destination	Bxl Midi/Dinant Bxl Midi/Lxb	Ottignies/Gembloux Gembloux/Namur	Bxl Midi/Dinant Bxl Midi/Lxb	Ottignies/Namur
Ottignies → Namur				
Horaires	'43	'48 (à Ottignies)	'48	'04 (à Ottignies)
	'15	'30 (à Gembloux)	'18	'36 (à Gembloux)
Namur → Ottignies				
Horaires	'51	'04 (à Namur)	'45	'05 (à Namur)
	'21	'55 (à Gembloux)	'14	'36 (à Gembloux)

L162 Namur – Luxembourg							
Situation 12/2012				Situation 12/2014			
Tronçon	Namur-Lxb	Namur-Ciney	Ciney-Arlon	Namur-Lxb	Namur-Ciney	Ciney-Libramont	Libramont-Arlon
# trains/heure/sens	1	½	½	1	½	½	½
Types de desserte	IC	L	L	IC	L	L	L
Temps de parcours	1h59	37'	1h36	2h	35'	53'	38'
Namur → Arlon/Luxembourg							
Horaires	'41	'20	'16	'50	'07	'19	'23
Arlon/Luxembourg → Namur							
Horaires	'20	'03	'07	'10	'18	'48	'59

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L125 : Namur – Liège				
Tronçon	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
	Namur-Liège		Namur-Liège	
# trains/heure/sens	1	½	1	½
Types de desserte	IC	L	IC	L
Origine/Destination	Lille/Liège-P	Namur/Liège-G	Mouscron/Liers	Namur/Liège-G
Temps de parcours	47'	1h08	49'	1h11
# arrêts intermédiaires	4	16	4	16
Namur → Liège				
Horaires	'24	'45	'29	'42
Liège → Namur				
Horaires	'49	'07	'42	'07

L130 : Namur – Charleroi Sud				
Tronçon	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
	Namur-Charleroi		Namur-Charleroi	
# trains/heure/sens	1	½	1	½
Types de desserte	IC	L	IC	L
Origine/Destination	Lille/Liège-Palais	Charleroi-Sud/Namur	Mouscron/Liers	Ottignies/Charleroi Sud/Namur
Temps de parcours	39'	49'	36'	52'
# arrêts intermédiaires	4	11	4	11
Namur → Charleroi				
Horaires	'38	'49	'33	'49
Charleroi → Namur				
Horaires	'43	'22	'51	'19

Charleroi Sud - Mons (L112-118)					
Tronçon	Situation 12/2012		Situation 12/2014		
	Charleroi - Mons		Charleroi - Mons	Charleroi - La Louvière	La Louvière - Mons
# trains/heure/sens	1	½	1	½	½
Types de desserte	IC	L	IC	L	L
Origine/Destination	Lille/Liège-Palais	Mons/Charleroi Sud	Mouscron/Liers	Charleroi Sud/La Louvière/Charleroi-Sud	La Louvière Sud/Mons
Temps de parcours	32'	47'	34'	26'	23'
# arrêts intermédiaires	1	10	2	5	4
Charleroi → Mons					
Horaires	'19	'29	'11	'54	'45
Mons → Charleroi					
Horaires	'08	'44	'15	'41	'52

Mons - Tournai (L97-78)		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
	1	1
Types de desserte	IC	IC
Temps de parcours	38'	42'
# arrêts intermédiaires	6	6
Origine/Destination	Lille/Tournai/Herstal	Mouscron/Liers
Mons → Tournai		
Horaires	'53	'48
Tournai → Mons		
Horaires	'28	'30

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L161D : Ottignies – Louvain-la-Neuve				
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
# trains/heure/sens	2		2	
Temps de parcours	9'		8'	
Types de desserte	1 L	1 L	L	
Destination	Bxl Midi	Leuven	Ottignies	Ottignies
LLN → Ottignies				
Horaires	'00	'30	'01	'31
Ottignies → LLN				
Horaires	'51	'21	'51	'21

L139 : Ottignies - Leuven		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	LLN/Leuven	Ottignies/Leuven
Temps de parcours	40'	40'
Ottignies → Leuven		
Horaires	'52	'24
Leuven → Ottignies		
Horaires	'28	'56

L140 : Ottignies - Charleroi		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	Ottignies/Charleroi/ Tamines	Ottignies/Charleroi/ Namur
Temps de parcours	41'	46'
Ottignies → Charleroi		
Horaires	'22	'23
Charleroi → Ottignies		
Horaires	'57	'51

L154 : Namur – Dinant			
	Situation 12/2012	Situation 12/2014	
Tronçon	Namur-Dinant	Namur-Dinant	
# trains/heure/sens	1	1 ½	
Types de desserte	IC	1 IC	½ L
Temps de parcours	28'	32'	28'
Origine/Destination	Bxl Midi/Dinant	Bxl Midi/Dinant	Namur/Libramont
Namur → Dinant			
Horaires	'11	'18	'52
Dinant → Namur			
Horaires	'21	'10	'40

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L166/L165 : Dinant – Bertrix – Libramont		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Temps de parcours	1h15	1h20
Origine/Destination	Dinant/Libramont	Namur/Libramont
<i>Dinant → Libramont</i>		
Horaires	'52	'21
<i>Libramont → Dinant</i>		
Horaires	'53	'19

L43 Liège – Marloie (Jemelle)		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Temps de parcours	1h07	1h08
Origine/Destination	Herstal/Jemelle	Liers/Marloie
<i>Liège → Marloie</i>		
Horaires	'22	'14
<i>Marloie → Liège</i>		
Horaires	'30	'38

L165 : Libramont – Bertrix – Virton		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Temps de parcours	40'	43'
<i>Libramont → Virton</i>		
Horaires	'55	'10
<i>Virton → Libramont</i>		
Horaires	'25	'07

	L36/LGV2 : Bruxelles - Liège Guillemins			
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
Tronçon	Bxl-Liège	Waremmes-Liège	Bxl-Liège	Landen-Liège
# trains/heure/sens	2	½	1	1
Types de desserte	IC	L	IC	L
Origine/Destination	Ostende/Bxl/Eupen	Liège G/Waremmes	Ostende/Bxl/Eupen	Landen/Waremmes/ Liège-G
	Knokke- Blankenberge/Genk- Liège-G			
Temps de parcours	1h02	29'	1h05'	40'
	1h30			
# arrêts intermédiaires	1	5	1	6
Bxl→ Liège				
Horaires	'58	'51	'56	'12
	'36			
Liège → Bxl				
Horaires	'00	'40	'01	'08
	'54			

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L34 : Hasselt - Liège								
Tronçon	Situation 12/2012				Situation 12/2014			
	Hasselt - Liège G	Liers-Liège G	Herstal-Liège G	Liège Palais - Liège G	Hasselt - Liège G	Liers-Liège G	Herstal-Liège G	
# trains/heure/sens	1	½	½	1 ½	1	1 ½	1	1
Types de desserte	IR	IR	L	IC + L	IC	IC	L	L
Origine/Destination	Anvers/Liège G	Liers-Lxb	Herstal-Jemelle	Lille/Liège-P Liège P/Verviers C	Hasselt/Liège	Mouscron/Liers Liers-Lxb	Liers/Marloie	Herstal/Verviers C
Temps de parcours	56'	22'	12'	6'	60'	23'	24'	13'
Hasselt → Liège								
Horaires	'56	'54	'08	'41 '11	'50	'16 '36	'46	'09
Liège → Hasselt								
Horaires	'08	'47	'40	'13 '44	'10	'20 '01	'50	'38

L37 Liège - Welkenraedt - Aachen							
Tronçon	Situation 12/2012				Situation 12/2014		
	Liège - Verviers	Liège - Welkenraedt	Liège - Aachen	Pepinster - Verviers	Liège - Verviers	Liège - Welkenraedt	Pepinster - Aachen
# trains/heure/sens	½	1	½	1	1	1	1
Types de desserte	L	IC	IR	L	L	IC	L
Origine/Destination	Liège P/Verviers C	Ostende/Bxl/Eupen	Liège G/Aachen	Spa-G/Verviers-C	Herstal/Verviers C	Ostende/Bxl/Eupen	Spa G/Aachen
Temps de parcours	30'	32'	52'	41'	31'	30'	44'
Liège → Aachen/Welkenraedt							
Horaires	'20	'05	'33 '10	'24	'04	'12	
Aachen/Welkenraedt → Liège							
Horaires	'10	'23	'34 '09	'05	'26	'04	

L40 Liège – Maastricht		
Tronçon	Situation 12/2012	Situation 12/2014
	Liège G - Maastricht	Liège G - Maastricht
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	IC
Origine/Destination	Liège G/Maastricht	Liège G/Maastricht
Temps de parcours	33'	33'
# arrêts intermédiaires	4	4
Liège → Maastricht		
Horaires	'17	'10
Maastricht → Liège		
Horaires	'11	'17

L42 Liège – Gouvy – Luxembourg		
Tronçon	Situation 12/2012	Situation 12/2014
	Liège G - Maastricht	Liège G - Maastricht
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	IR	IC
Temps de parcours	2h26	2h34
Origine/Destination	Liers/Lxb	Liers/Lxb
Liège → Lxb		
Horaires	'18	'08
Lxb → Liège		
Horaires	'15	'18

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L44 : Spa Geronstère - Pepinster		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	Spa G/Welkenraedt	Spa G/Aachen
Temps de parcours	23'	23'
Spa → Pepinster		
Horaires	'45	'46
Pepinster → Spa		
Horaires	'52	'51

L49 : Welkenraedt - Eupen		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	IC	IC
Origine/Destination	Ostende/Bxl/Eupen	Ostende/Bxl/Eupen
Temps de parcours	7'	7'
Welkenraedt → Eupen		
Horaires	'38	'36
Eupen → Welkenraedt		
Horaires	'15	'17

L96 : (Quévy -) Mons - Bruxelles								
	Situation 12/2012				Situation 12/2014			
Tronçon	Mons-Bxl Midi	Mons-Jurbise	BLC-Bxl Midi		Mons-Bxl Midi	Mons-Jurbise	BLC-Bxl Midi	
# trains/heure/sens	1	½	1	1	1	½	1	1
Types de desserte	IR	L	IR	L	IC	L	IC	L
Origine/Destination	St Ghislain/Bxl/Leuven	Mons/Ath	Binche/Bxl Nord	BLC/Bxl/Leuven	Tournai/Aéroport/ Mons	Mons/ Geraardsbergen	Binche/Bxl/Antwerpen	BLC/Bxl/Leuven
Temps de parcours	45'	11'	22'	38'	46'	13'	23'	35'
# arrêts intermédiaires	4	1	1	8	3	2	2	8
Mons → Bxl								
Horaires	'21	'13	'23	'56	'20	'24	'02	'22
Bxl → Mons								
Horaires	'54	'34	'15	'26	'54	'23	'35	'03

L97 : Mons - Quiévrain				
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
Tronçon	Mons-St Ghislain	St Ghislain-Quiévrain	Mons-St Ghislain	Mons-Quiévrain
# trains/heure/sens	2	1	1	1
Types de desserte	1 IC 1 IR	L	IC	L
Temps de parcours	11 à 13'	14'	12'	29'
# arrêts intermédiaires	2	3	2	6
Origine/Destination	Lille/Tournai/Herstal Leuven/St Ghislain	St Ghislain/Quiévrain	Mouscron/Liers	Mons/Quiévrain
Mons → Quiévrain				
Horaires	'53 '41	'10	'48	'54
Quiévrain → Mons				
Horaires	'55 '06	'36	'01	'37

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L90 : (Denderleeuw -) Grammont -Ath - Jurbise			
	Situation 12/2012		Situation 12/2014
Tronçon	Grammont-Ath	Ath-Jurbise	Grammont-Jurbise
# trains/heure/sens	½	½	½
Types de desserte	L	L	L
Origine/Destination	Grammont/Ath	Ath/Mons	Grammont/Mons
Temps de parcours	23'	18'	45'
Grammont → Jurbise			
Horaires	'30	'06	'37
Jurbise → Grammont			
Horaires	'07	'36	'38

L94 : Tournai - Bruxelles			
	Situation 12/2012	Situation 12/2014	
Tronçon	Tournai-Bxl Midi	Tournai-Bxl Midi	Enghien-Bxl Midi
# trains/heure/sens	1	1	1
Types de desserte	IC	IC	L
Origine/Destination	Mouscron/ Schaerbeek	Tournai/Aéroport/ Mons	Denderleeuw/ Enghien/Schaerbeek
Temps de parcours	58'	1h04	22'
# arrêts intermédiaires	5	5	1
Tournai → Bxl			
Horaires	'41	'44	'45
Bxl → Tournai			
Horaires	'21	'12	'53

L75-75A : Kortrijk - Mouscron - Tournai				
	Situation 12/2012		Situation 12/2014	
Tronçon	Kortrijk-Mouscron	Mouscron-Tournai	Kortrijk-Mouscron	Mouscron-Tournai
# trains/heure/sens	1	1	1	1
Types de desserte	IC	IC	IC	IC
Origine/Destination	Antwerpen/Ostende/Lille	Mouscron/ Schaerbeek	Antwerpen/Poperinge/ Lille	Mouscron/Liers
Temps de parcours	8'	15'	8'	16'
Kortrijk → Tournai				
Horaires	'19	'08	'13	'13
Tournai → Kortrijk				
Horaires	'33	'37	'39	'31

L124 : Charleroi - Bruxelles						
	Situation 12/2012			Situation 12/2014		
Tronçon	Charleroi-Bxl Midi	Charleroi-Luttre	Nivelles-Bxl Midi	Charleroi-Bxl Midi	Charleroi-Luttre	Nivelles-Bxl Midi
# trains/heure/sens	1	½	1	1	½	1
Types de desserte	IC	L	L	IC	L	L
Origine/Destination	Charleroi S/Anvers C	Charleroi S/La Louvière	Nivelles/Bxl Nord	Charleroi S/Anvers C	Charleroi S/La Louvière/Charleroi	Nivelles/Anvers C
Temps de parcours	50'	16'	39'	51'	18'	38'
Charleroi → Bxl						
Horaires	'40	'05	'07	'03	'40	'04
Bxl → Charleroi						
Horaires	'30	'38	'11	'06	'00	'14

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L132 : Charleroi Sud - Couvin		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	IC
Origine/Destination	Charleroi-S/Couvin	Charleroi-S/Couvin
Temps de parcours	59'	1h02
# arrêts intermédiaires	8	8
<i>Charleroi → Couvin</i>		
Horaires	'54	'06
<i>Couvin → Charleroi</i>		
Horaires	'07	'52

L130A : Charleroi Sud - Erquennes		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	Charleroi-S/ Erquennes	Charleroi-S/ Erquennes
Temps de parcours	37'	39'
# arrêts intermédiaires	8	8
<i>Charleroi → Erquennes</i>		
Horaires	'48	'14
<i>Erquennes → Charleroi</i>		
Horaires	'36	'04

Binche - Braine-le-Comte (L108-116-117)		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	1	1
Types de desserte	IR	IC
Origine/Destination	Binche/Bxl Nord	Binche/Bxl/ Antwerpen
Temps de parcours	34'	46'
<i>Binche → BLC</i>		
Horaires	'47	'14
<i>BLC → Binche</i>		
Horaires	'39	'00

Annexe 2 - Tableaux comparatifs par ligne Horaires de we et jours fériés

L116 : La Louvière - Manage		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	La Louvière- S/Luttre/Charleroi-S	Charleroi- S/Luttre/Charleroi-S
Temps de parcours	13'	13'
<i>La Louvière-Sud → Manage</i>		
Horaires	'10	'22
<i>Manage → La Louvière-Sud</i>		
Horaires	'38	'26

L117 : Manage - Luttre		
	Situation 12/2012	Situation 12/2014
# trains/heure/sens	½	½
Types de desserte	L	L
Origine/Destination	La Louvière- S/Luttre/Charleroi-S	Charleroi- S/Luttre/Charleroi-S
Temps de parcours	13'	15'
<i>Manage → Luttre</i>		
Horaires	'24	'44
<i>Luttre → Manage</i>		
Horaires	'22	'59

Annexe 3 – Liste des PANGs non desservis les weekends et jours fériés

	PANG non desservis les weekends et jours fériés
L36	Bleret et Voroux
L75A	Froyennes
L78	Ville – Pommeroeul, Harchies, Callenelle, Maubray (en semaine : trains P uniquement)
L90	Mévergnies-Attre
L96	Neufvilles, Masnuy-Saint-Pierre, Ghlin, Frameries, Genly, Quévy
L117	Familleureux, Marche-lez-Ecaussinnes
L118	Obourg
L124	Obaix-Buzet
L125	Sclessin et Leman
L130	Ham-sur-Sambre, Le Campinaire et Couillet
L130A	Hourpes
L132	Beignée et Pry (en semaine : trains Puniquement)
L144	Mazy et Chapelle-Dieu (en semaine : trains Puniquement)
L162	Florée
L165-167	Halanzy, Aubange, Athus, Messancy

Source : Contrat de Gestion SNCB 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/2014 après quatrième avenant ;
Annexe 11 – Statut des gares

Annexe 4 – Evolution des trains P directs de/vers Bruxelles

	Gare terminus	HPM		HPS		REMARQUE
		2012	2014	2012	2014	
L161	Ottignies	8	6	9	5	Ajout d'une relation IC cadencée Dinant - Scharebeek
		<i>dont 4 rapides</i>	<i>dont 3 rapides</i>	<i>dont 5 rapides</i>	<i>dont 3 rapides</i>	
	Wavre	2	0	2	0	Volonté d'éviter des parcours avec cisaillement du faisceau en gare d'Ottignies
	Charleroi-Sud	2	0	2	0	
	Namur	4	3	5	3	Ajout d'une relation IC cadencée Dinant - Scharebeek
		<i>+ 1 international</i>	<i>+ 1 international</i>			
	Huy	2	0	2	0	
L162	Jemelle	2	2	4	3	
		<i>+ 1 limité à Namur</i>				
	Libramont	1	1	2	2	
	Arlon	1	1	1	1	
L96	Tubize	4	1	4	4	
	BLC	4	5	4	5	
	Jurbise	3	4	3	4	
	Mons	3	4	3	4	
	Saint-Ghislain	1	3	1	4	
	Quévy	2	1	3	1	
			<i>+ 1IC-06 prolongé</i>			L'IC-06 remplace l'ancien IR-j et est limité à Mons au lieu de Quévy (qui perd donc sa relation cadencée directe de/vers Bxl)

L124	Nivelles	8	4	7	4	Ajout d'une relation cadencée Charleroi-Sud - Bruxelles-Lxb via la L26 (qualifiée d'IC mais omnibus sur la L124)
		dont 2 via L26		dont 2 via L26		
	Braine l'Alleud	5	6	3	6	
		dont 2 via L26	dont 2 via L26	dont 2 via L26	dont 2 via L26	
	Charleroi-Sud	7	4	7	4	
		dont 2 via L26		dont 2 via L26		
L36/LGV2	Châtelet	4	2	4	0	Ajout d'une relation IC cadencée Welkenraedt - Bxl - Kortrijk
		dont 2 via L26		dont 2 via L26		
	Jemeppe s/S	3	2	3	2	
			+ 1 en corresp. à Charleroi		+ 1 en corresp. à Charleroi	
	Liège-Guillemins	2	4	2	4	
		via Waremme	dont 2 via Waremme	via Waremme	dont 2 via Waremme	
L94	Ans	3	4	3	4	Ajout d'une relation IC cadencée Welkenraedt - Bxl - Kortrijk
	Waremme	3	2	3	2	
	Visé	0	2	0	2	
		mais 1IC cadencé		mais 1IC cadencé		
	Welkenraedt	2	0	2	0	
	Gouvy	1 IC O	0	1 IC O	0	
L94	Mouscron	2	2	3	2	
	Tournai	4	4	4	4	
	Ath	4	4	5	4	
	Lessines	2 en corresp. à Ath	3 en corresp. à Ath	1 + 1 en corr. à Ath	2 en corresp. à Ath	

Annexe 5 – Nouveaux arrêts IC : évolution des ventes d’abonnements.

ANDENNE	2008	2011	Evolution 08-11
Abo scolaires	295.571	301.960	2,16%
Abo non-scolaires	391.281	364.120	-6,94%
TOTAL	686.852	666.080	-3,02%
FLEMALLE-HTE	2008	2011	Evolution 08-11
Abo scolaires	75.751	71.250	-5,94%
Abo non-scolaires	66.850	61.380	-8,18%
TOTAL	142.601	132.630	-6,99%
JURBISE	2008	2011	Evolution 08-11
Abo scolaires	135.355	127.420	-5,86%
Abo non-scolaires	206.738	187.676	-9,22%
TOTAL	342.093	315.096	-7,89%
ST-GHISLAIN	2008	2011	Evolution 08-11
Abo scolaires	474.897	433.190	-8,78%
Abo non-scolaires	448.327	405.661	-9,52%
TOTAL	923.224	838.851	-9,14%
SILLY	2008	2011	Evolution 08-11
Abo scolaires	91.599	104.960	14,59%
Abo non-scolaires	302.327	319.719	5,75%
TOTAL	393.926	424.679	7,81%

Annexe 6 – Analyse des correspondances en gares

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares
(en semaine, hors jours fériés)

Légende :	
* 1 train/2h	
en train IC	
en train L	
en bus de remplacement	
xx'	correspondance problématique
n/a	

Gare de CHARLEROI-SUD		Temps de correspondance											
correspondance vers		L140	L130		L112		L132	L130A	L124				
origine		Charleroi Ouest-Lodelinsart-Fleurus-Ligny...Ottignies	Châtelet-Le Campinaire-Farciennes-Aiseau-	Namur	Namur-Liège	Mons-Tournai-Lille	Mons	Marchienne au Pont-Forchies-Piéton...La	Berzée-Walcourt-Philippeville-Mariembourg-	Marchienne Zone-Landelles-Hourpes-Thuin...Erquelines	Bruxelles-Anvers		Marchienne au Pont-Roux-Courcelles Motte-
		IC-19	IC-25	IC-19	IC-25	IC-19	IC-25	IC-05	IC-07	IC-05	IC-07	IC-05	IC-07
L140	Charleroi Ouest-Lodelinsart-Fleurus	43'	5'	2'	39'	44'	5'	46'	15'	45'	28'		
L130	Châtelet-Le Campinaire-Farciennes-Aiseau-	10'	32'	29'	6'	11'	32'	13'	42'	12'	55'		
	Namur	43'	10'			45'	6'	47'	16'	46'	29'		
	Namur-Liège	IC-25	32'			7'	28'	9'	38'	8'	51'		
L112	Mons-Tournai-Lille	IC-19	2'	29'		4'	25'	6'	35'	5'	48'		
	Mons	IC-25	39'	6'		41'	2'	43'	12'	42'	25'		
	La Louvière...Manage...Luttre	44'	11'	45'	7'	4'	41'	7'	48'	17'	47'	30'	
L132	Berzée-Walcourt-Philippeville-Mariembourg-	5'	32'	6'	28'	25'	2'	7'	9'	38'	8'	51'	
L130A	Marchienne Zone-Landelles-Hourpes-	8'	35'	9'	31'	28'	5'	10'	32'	41'	11'	54'	
L124	Bruxelles-Anvers	IC-05	15'	42'	16'	38'	35'	12'	17'	38'	19'		
	IC-07	45'	12'	46'	8'	5'	42'	47'	8'	49'			
	Marchienne au Pont-Roux-Courcelles Motte-	28'	55'	29'	51'	48'	25'	30'	51'	32'			

Gare de LIEGE GUILLEMIN			Temps de correspondance																
correspondance vers origine			L36				L34				L40	L37			L42/43		L125		
			Ans-Bierset Awans-Voroux...Waremme	Bruxelles-Ostende	Bruxelles-Kortrijk	Bruxelles-Quiévrain	Liers-Hasselt	Liège J-P-Herstal-Milmort-Liers	Liège J-P-Herstal	Liège J-P		Bressoux-Visé...Maastricht	Eupen	Welkenraedt	Angleur-Chênée-Trooz-Fraipont-Nessonveaux...Verv	AngleurTilff-Méry-Hony-Esneux...Marloie	Angleur-Poulseur-Rivage...Gouvvy...Luxembourg*	Pont de Seraing-Jemeppe s/M-Flémalle Gde-	Namur-Bxl Midi
			IC-01	IC-12	IC-14	IC-13	L-15	L-17	IC-18	IC-25		IC-01	IC-12				IC-18	IC-25	
L36	Ans-Bierset Awans-Voroux...Waremme		37'	6'	30'	58'	26'	14'	47'	20'	16'	40'	9'	60'	50'	44'	42'	54'	
	Bruxelles-Ostende	IC-01	33'			21'	49'	37'	10'	43'	39'			23'	13'	7'	5'	17'	
	Bruxelles-Kortrijk	IC-12	4'			50'	18'	6'	39'	12'	8'	32'		52'	42'	38'	34'	19'	
	Bruxelles-Quiévrain	IC-14				16'	44'	32'	5'	38'	34'	58'	27'	18'	8'	2'	60'	12'	
L34	Liers-Hasselt	IC-13	56'	23'	52'	16'						26'	55'	46'	36'	30'	28'	40'	
	Liège J-P-Herstal-Milmort-Liers	L-15	24'	51'	20'	44'					30'	54'	23'	14'		58'	54'	8'	
	Liège J-P-Herstal	L-17	12'	39'	8'	32'					18'	42'	11'		52'	46'	44'	56'	
	Liège J-P	IC-18	45'	12'	41'	5'					51'	15'	44'	35'	25'	19'	17'		
		IC-25	18'	45'	14'	38'					24'	48'	17'	8'	58'	52'	50'		
L40	Bressoux-Visé...Maastricht	IC-01	14'	41'	10'	34'						44'	13'	4'	54'	48'	46'	58'	
L37	Eupen	IC-01	38'			58'	26'	54'	15'	48'	44'			26'	18'	12'	10'	22'	
	Welkenraedt	IC-12	9'			29'	57'	25'	13'	19'	15'						55'	53'	
	Angleur-Chênée-Trooz-Fraipont		58'	25'	54'	18'	14'				4'	28'					30'	42'	
L42/43	AngleurTilff-Méry-Hony-Esneux...Marloie		48'	15'	44'	8'					54'	18'					20'	32'	
	Angleur-Poulseur		40'	7'	36'	60'	56'	44'	17'	50'	46'	10'					12'	24'	
L125	Pont de Seraing-Jemeppe s/M-Flémalle Gde		41'	8'	37'	1'	31'	57'	18'	51'	47'	11'	40'	31'	21'	15'	58'	25'	
	Namur-Bruxelles Midi	IC-18	25'	52'	21'	45'	13'	41'	29'		31'	55'	24'	15'	5'	59'	57'		
	Namur-Charleroi-Mons	IC-25	52'	19'	48'	12'	40'	8'			58'	22'	51'	42'	32'	26'	24'		

Gare de MONS		Temps de correspondance									
correspondance vers origine		L96				L97	L118		L78		
		Frereries-Genly-Quévy	Ghlin-Erbiseoul-Jurbise...Ath...Geraardsbergen	Bruxelles-Aéroport	Bruxelles-Liège	Quiévrain	Nimy-Obourg-Havré-Thieu-Bracquegnies	Charleroi-Namur-Liège	Charleroi-Namur	Tournai-Lille	Jemappes-Quaregnon-St Ghislain-Blaton-
L96	Frereries-Genly-Quévy										
	Ghlin-Erbiseoul-Jurbise...Ath...Geraardsbergen	31'	43'	10'	35'	2'	59'	39'	6'	13'	
	Bruxelles-Aéroport	IC-06	41'	30'		34'	12'	58'	38'	5'	12'
	Bruxelles-Liège	IC-14	10'	59'		41'	27'	7'	34'	41'	
L97	Quiévrain	IC-14	35'	24'		6'	52'	32'	59'		
L118	Nimy-Obourg-Havré-Thieu-Bracquegnies		2'	14'	41'	6'	30'	10'	37'	44'	
	Charleroi-Namur-Liège	IC-25	59'	48'	60'	52'	30'		23'	30'	
	Charleroi-Namur	IC-19	39'	28'	40'	32'	10'			10'	
L78	Tournai-Lille	IC-19	7'	56'	8'	35'	60'	38'	24'		38'
	Jemappes-Quaregnon-St Ghislain-Blaton-		13'	14'	41'	44'	30'	10'	37'		

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares
(en semaine, hors jours fériés)

Gare de NAMUR			Temps de correspondance															
correspondance vers origine			L161					L162		L125			L154			L130		
			Rhisnes-St Denis Bovesse-Beuzet- Lonzée-	Bruxelles Midi		Schaerbeek	Arlon-Lxb	Jambes Est-Dave St Martin-Naninne- Sart Bernard-	Andenne- Statte...Liège	Andenne- Huy...Liège	Marche les Dames- Nameche- Sclaigneaux-	Dinant	Dinant...Bertrix- Libramont*	Jambes	Ronet-Flawinne- Florefe-Franières- Moustier-Jemeppe	Charleroi-Mons- Lille	Charleroi-Mons	
L161	Rhisnes-St Denis Bovesse-Beuzet-Lonzée-		IC-16	IC-18	IC-17	IC-16		IC-18	IC-25		IC-17							
	Bruxelles-Midi	IC-16	19'				28'	22'	58'	34'	37'	57'	20'	56'	42'	14'		
	Schaerbeek	IC-18	50'				37'	8'	7'	43'	46'	6'	29'	5'	51'	23'		
L162	Arlon-Luxembourg	IC-17	36'			21'	54'	48'	24'	60'				36'	22'	54'		
		IC-16	55'				13'	13'	7'	43'	19'	22'	42'	5'	41'	59'		
	Jambes Est-Dave St Martin-Naninne-Sart		28'	37'	8'	54'	13'		40'	16'	52'	55'	15'	38'	14'	32'		
L125	Andenne-Statte...Liège	IC-18	22'			7'	40'			46'	49'	9'	32'	8'	54'	26'		
	Andenne-Huy...Liège	IC-25	58'	7'		43'	16'			22'	23'	45'	8'	43'	30'			
	Marche les Dames-Nameche-Sclaigneaux		34'	43'	14'	60'	19'	52'	46'	22'		1'	21'	44'	20'	38'		
L154	Dinant	IC-17	37'	46'	17'		22'	55'	49'	25'	1'			23'	9'	41'		
	Dinant...Bertrix-Libramont*		57'	6'	37'	23'	42'	15'	9'	45'	21'			43'	29'	1'		
	Jambes		20'	29'	60'	46'	5'	38'	32'	8'	44'				52'	24'		
L130	Ronet-Flawinne-Florefe-Franières-Moustier		55'	4'	35'	21'	40'	13'	7'	43'	19'	22'	42'		27'	58'		
	Charleroi-Mons-Lille	IC-19	42'	51'	22'	8'	27'	60'	54'	30'	6'	9'	29'	52'	28'			
	Charleroi-Mons	IC-25	14'	23'	54'	40'	59'	32'	26'		38'	41'	1'	24'	60'			

Gare de OTTIGNIES			Temps de correspondance														
correspondance vers origine			L161									L161D			L139		L140
			Profonsart- Rixensart-Genval-La Hulpe...	Rixensart-Genval-La Hulpe- Groenendael...	Mont st Guibert- Blanmont-Chastre- Ernage-Gembloux...	Bruxelles-Midi		Schaerbeek	Namur-Arlon	Namur-Liège	Namur-Dinant	Louvain-la-Neuve			Limal-Bierges Walibi-Wavre...Leuven		Céroux Mousty- Court st Etienne- Faux...Charleroi
			L-C	L-J		IC-16	IC-18	IC-17	IC-16	IC-18	IC-17	L-J	L-P	L-Q	L-F	L-G	
L161	Profonsart-Rixensart- Genval-La Hulpe...	L-C			22'	2'	32'	19'	36'	6'	19'	30'	9'	39'	42'	15'	41'
	Rixensart-Genval-La Hulpe- Groenendael...	L-J			54'	34'	4'	51'	8'	38'	51'				14'	47'	13'
	Mont st Guibert-Blanmont-Chastre-Ernage-		21'	54'		48'	18'	5'	22'	52'	5'	16'	55'	25'	28'	1'	27'
	Bruxelles-Midi	IC-16	1'	34'	48'							56'	35'	5'	8'	41'	7'
		IC-18	31'	4'	18'							26'	5'	35'	38'	11'	37'
	Schaerbeek	IC-17	19'	52'	6'							14'	53'	23'	26'	59'	25'
	Namur-Arlon	IC-16	35'	8'	22'							30'	9'	39'	42'	15'	41'
	Namur-Liège	IC-18	5'	38'	52'							60'	39'	9'	12'	45'	11'
Namur-Dinant	IC-17	18'	51'	5'							13'	52'	22'	25'	58'	24'	
L161D		L-J			16'	56'	26'	13'	30'	60'	13'				36'	9'	35'
	Louvain-la-Neuve	L-P	8'	41'	55'	35'	5'	52'	9'	39'	52'				15'	50'	14'
		L-Q	38'	11'	25'	5'	35'	22'	39'	9'	22'				45'	20'	44'
L139	Limal-Bierges Walibi-	L-F	41'	14'	28'	8'	38'	25'	42'	12'	25'	36'	15'	45'			47'
	Wavre...Leuven	L-G	14'	47'	1'	41'	11'	58'	15'	45'	58'	9'	48'	18'			20'
L140	Céroux Mousty-Court st Etienne-		40'	13'	27'	7'	37'	24'	41'	11'	24'	35'	14'	44'	47'	20'	

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares (en semaine, hors jours fériés)

Légende :
* 1 train/2h
en train IC
en train L
en bus de remplacement
xx' correspondance problématique
n/a

Gare de TOURNAI		Temps de correspondance					
origine \ correspondance vers		L75A	L94		L78		
		Mouscron-Kortrijk	Lille	Bruxelles		Mons-Charleroi-Namur	Antoing-Peruwelz-Blaton-St Ghislain
		IC-26	IC-19	IC-06	IC-26	IC-19	
L75A	Mouscron-Kortrijk	IC-26				37'	17'
L94	Lille	IC-19		6'	31'		46'
	Bruxelles	IC-06				28'	8'
		IC-26	31'			53'	33'
L78	Mons-Charleroi-Namur	IC-19	38'	29'	54'		9'
	Antoing-Peruwelz-Blaton-St Ghislain		17'	46'	8'		

Gare de LA LOUVIERE-SUD		Temps de correspondance								
origine \ correspondance vers		L112								
		Bruxelles-Turnhout	Binche	Charleroi-Namur	Charleroi-Namur-Liège	Mons-Tournai-Lille	Mons	Morlanwelz-Carnières-Piéton-Forchies...	La Louvière Centre-Manage-Godardville... Luttre	Bracquegnies-Thieu-Havré-Obourg-Nimy...
		IC-11	IC-11	IC-19	IC-25	IC-19	IC-25			
L112	Bruxelles-Turnhout	IC-11		7'	28'	2'	42'	15'		18'
	Binche	IC-11		1'	22'	56'	36'	9'		12'
	Charleroi-Namur	IC-19	7'	1'				14'	54'	17'
	Charleroi-Namur-Liège	IC-25	28'	26'				35'	15'	38'
	Mons-Tournai-Lille	IC-19	2'	56'				9'	49'	12'
	Mons	IC-25	42'	34'				49'	29'	52'
	Morlanwelz-Carnières-Piéton-Forchies...		15'	9'	14'	35'	9'	49'		
	La Louvière Centre-Manage-Godardville...		59'	53'	54'	15'	49'	29'		5'
	Bracquegnies-Thieu-Havré-Obourg-Nimy...		18'	12'	17'	38'	12'	52'	25'	

Gare de MARLOIE		Temps de correspondance				
origine \ correspondance vers		L162				L43
		Arlon-Lxb	Bruxelles	Jemelle-Forières-Grupont-Poix St Hubert*	Aye-Haversin-Chapois-Leignon*	Marche-Melreux-Barvaux-Bomal-...-Liège
L162	Arlon-Luxembourg			7'	52'	7'
	Bruxelles			11'	56'	11'
	Jemelle-Forières-Grupont-Poix St Hubert*	7'	11'			16'
	Aye-Haversin-Chapois-Leignon*	52'	56'			1' ou 61'
L43	Marche-Melreux-Barvaux-Bomal-...-Liège	7'	11'	16'	1' ou 61'	

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares (en semaine, hors jours fériés)

Gare de LIBRAMONT		Temps de correspondance					
correspondance vers		L162				L165	L166
origine		Arlon-Lxb	Bruxelles	Neufchâteau*	Poix-St-Hubert-Grupont-Forières*	Bertrix-Florenville-Virton*	Bertrix-Paliseul-Carlsbourg...-Dinant-Namur*
L162	Arlon-Luxembourg			20'	45'	76	16'
	Bruxelles			27'	52'	13'	23'
	Neufchâteau*	20'	27'		71'	32'	112'
	Poix-St-Hubert-Grupont-Forières*	45'	52'	71'		57'	7'
L165	Bertrix-Florenville-Virton*	6'	13'	92'	117'		
L166	Bertrix-Paliseul...-Dinant-Namur*	16'	23'	42'	67'		

Gare de ARLON		Temps de correspondance				
correspondance vers		L162			L165-167	
origine		Luxembourg	Bruxelles	Viville-Stockem-Habay*	Kleinbettingen-Capellen-Mamer...*	Messancy-Athus-Aubange-Halanzy-Virton
L162	Luxembourg			29'		44'
	Bruxelles			31'	39'	46'
	Viville-Stockem-Habay*	29'	31'		6'	13'
	Kleinbettingen-Capellen-Mamer...*		39'	6'		21'
L165-167	Messancy-Athus-Aubange-Halanzy-Virton		46'	73'	21'	

Gare de RIVAGE		Temps de correspondance			
correspondance vers		L42	L42/43	L43	
origine		Aywaille-Coo-Trois-Ponts-Vielsalm-Gouvy-Lxb*	Poulseur-Liège*	Poulseur-Esneux-Hony-Méry...Liège	Comblain la Tour-Hamoir-Sy-Bomal...Marloie
L42	Aywaille-Coo-Trois-Ponts-Vielsalm-Gouvy-Lxb*				10'
	Poulseur-Liège*				12'
L43	Poulseur-Esneux-Hony-Méry...Liège				
	Comblain la Tour-Hamoir-Sy-Bomal...Marloie	11'			

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares (en semaine, hors jours fériés)

Gare de ANGLEUR		Temps de correspondance				
origine \ correspondance vers		L37			L42	L43
		Bxl-Liège	Welkenraedt	Chénée-Trooz-Fraipont-Nessonvaux-Pepinster	Poulseur-Rivage-Aywaille-Coo-Trois Ponts-Vielsalm-Gouvvy-Lxb*	Tilff-Méry-Hony-Esneux-Poulseur-Rivage...Marloie
L37	Bxl-Liège			52'	37'	42'
	Welkenraedt			8'	53'	58'
	Chénée-Trooz-Fraipont-Nessonvaux-Pepinster	50'	5'		41'	46'
L42	Poulseur-Rivage-Aywaille-Coo-Trois Ponts-Vielsalm-Gouvvy-Lxb*	32'	47'	38'		
L43	Tilff-Méry-Hony-Esneux-Poulseur-Rivage...Marloie	40'	55'	46'		

Gare de PEPINSTER		Temps de correspondance				
origine \ correspondance vers		L37			L44	
		Bxl-Liège	Welkenraedt	Nessonvaux-Fraipont-Trooz-Chénée...Liège-Herstal	Verviers Central	Spa-Géronstère
L37	Bxl-Liège			21'		59'
	Welkenraedt			7'		45'
	Nessonvaux-Fraipont-Trooz-Chénée...Liège-Herstal	20'	6'			4'
	Verviers Central					
L44	Spa-Géronstère	58'	44'	4'		

Gare de WELKENRAEDT		Temps de correspondance				
origine \ correspondance vers		L37			L49	
		Bxl-Liège	IC-01	IC-12	Dohlain-Gileppe-Verviers-Palais-Hergenrath-Aachen	Eupen
L37	Bxl-Liège				47'	8'
	IC-01				8'	29'
	IC-12					56'
	Dohlain-Gileppe-Verviers-Palais-Verviers-Hergenrath-Aachen	46'	7'			17'
L49	Eupen				57'	18'

Gare de LUTTRE		Temps de correspondance						
origine \ correspondance vers		L124					L117	
		Nivelles-Braine l'Alleud-Bxl-Anvers	IC-05	IC-07	Obaix Buzet-Nivelles-Lillois-	Marchienne au Pont-Charleroi	Courcelles Motte-Roux-Marchienne	Pont à Celles-Gouy lez Piéton-
L124	Nivelles-Braine l'Alleud-IC-05				35'		47'	38'
	Bxl-Anvers-IC-07				5'		17'	8'
	Obaix Buzet-Nivelles-Lillois-Braine l'Alleud...Bxl	34'	4'					52'
	Marchienne au Pont-Charleroi-IC-05							19'
	Courcelles Motte-Roux-Marchienne au Pont-IC-07	46'	16'					49'
L117	Pont à Celles-Gouy lez Piéton-Godardville	38'	8'		53'	19'	49'	5'

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares (en semaine, hors jours fériés)

Gare de MANAGE		Temps de correspondance		
origine \ correspondance vers		L117		L116
		Familleureux-Marche lez Ecaussinnes-Ecaussinnes-BLC	Godarville-Gouy lez Piéton-Pont à Celles-Luttre	La Louvière Centre/Sud-Morlanwelz-Carnières...
L117	Familleureux-Marche lez Ecaussinnes-Ecaussinnes-BLC		8'	48'
	Godarville-Gouy lez Piéton-Pont à Celles-Luttre	8'		
L116	La Louvière Centre/Sud-Morlanwelz-Carnières...	48'		

Gare de SAINT-GHISLAIN		Temps de correspondance					
origine \ correspondance vers		L97			L78		
		Quaregnon-Jemappes-Mons-Bruxelles IC-14	Mons-Charleroi-Namur IC-19	Quiévrain IC-14	Quaregnon-Jemappes-Mons...Jurbise... IC-19	Tournai-Lille IC-19	Blaton-Peruwelz-Antoing-Tournai
L97	Quaregnon-Jemappes-Mons-Bruxelles					26'	37'
	Mons-Charleroi-Namur			40'			12'
	Quiévrain		39'	29'		27'	38'
	Quaregnon-Jemappes-Mons...Jurbise...			29'		50'	
L78	Tournai-Lille	27'		28'	51'		60'
	Blaton-Peruwelz-Antoing-Tournai		11'	38'			

Gare de ATH		Temps de correspondance					
origine \ correspondance vers		L94			L90		
		Bruxelles		Tournai		Rebaix-Papignies-Houraing-	Maffle-Mévregnies Attre-Brugellette...
L94	Bruxelles	IC-06		IC-06		8'	9'
		IC-26				33'	34'
	Tournai		IC-06			54'	55'
	Tournai-Mouscron-Kortrijk		IC-26			29'	30'
L90	Rebaix-Papignies-Houraing-Lessines...	8'	33'	54'	29'		
	Maffle-Mévregnies Attre-Brugellette...Mons	9'	34'	55'	30'		

Gare de ENGHEN		Temps de correspondance				
origine \ correspondance vers		L94			L123	
		Bruxelles		Tournai		Herne-Tollembeek...Geraa
L94	Bruxelles	IC-06		IC-06		43'
		IC-26				7'
	Tournai		IC-06			53'
	Tournai-Mouscron-Kortrijk		IC-26			28'
L123	Herne-Tollembeek...Geraardsbergen	43'	7'	53'	28'	

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares (en semaine, hors jours fériés)

Gare de JURBISE			Temps de correspondance						
correspondance vers origine			L96				L90		
			Bruxelles-Aéroport-Tournai	Bruxelles-Liège	Mons	Mons-Quévrain	Masnuy St Pierre-Neufvilles-Soignies-BLC	Lens-Cambron-Casteau-Bruglette...Ath	Erbisoeul-Ghlin-Mons...Tournai
L96	Bruxelles-Aéroport-Tournai	IC-06	/	/	/	/	35'	6'	6'
	Bruxelles-Liège	IC-14	/	/	/	/	4'	35'	35'
	Mons	IC-06	/	/	/	/	35'	6'	6'
	Mons-Quévrain	IC-14	/	/	/	/	7'	39'	39'
	Masnuy St Pierre-Neufvilles-Soignies-BLC		37'	4'	37'	8'		42'	42'
L90	Lens-Cambron Casteau-Bruglette...Ath		7'	34'	7'	38'	41'	/	/
	Erbisoeul-Ghlin- Mons...Tournai		7'	34'	7'	38'	41'	/	/

Gare de BRAINE-LE-COMTE			Temps de correspondance									
correspondance vers origine			L96						L117			
			Bruxelles-Turnhout	Bruxelles-Aéroport-Tournai	Bruxelles-Liège	Mons	Mons-Quévrain	Hennuyères-Tubize-Lembeek...Bxl...Leuven		Soignies-Neufvilles-Masnuy St Pierre-Jurbise	La Louvière-Binche	Ecaussinnes-Marche lez Ecaussinnes-Familleureux
			IC-11	IC-06	IC-14	IC-06	IC-14	L-A	L-B		IC-11	
L96	Bruxelles-Turnhout	IC-11						25'	55'	37'		22'
	Bxl-Aéroport-Tournai	IC-06						8'	38'	20'	44'	5'
	Bruxelles-Liège	IC-14						36'	6'	48'	12'	33'
	Mons	IC-06						35'	5'	47'	11'	32'
	Mons-Quévrain	IC-14						9'	39'	21'	45'	6'
	Hennuyères-Tubize-Lembeek...Bxl...Leuven	L-A	25'	11'	36'	38'	9'			56'	20'	41'
	Lembeek...Bxl...Leuven	L-B	55'	41'	6'	8'	39'			26'	50'	11'
	Soignies-Neufvilles-Masnuy St P.-Jurbise		38'	24'	49'	51'	22'	57'	27'		33'	54'
L117	La Louvière-Binche	IC-11			13'	15'	46'	21'	51'	33'		
	Ecaussinnes-Marche lez Ec.-Familleureux		22'	8'	33'	35'	6'	41'	11'	53'		

Gare de TUBIZE			Temps de correspondance					
correspondance vers origine			L96					
			Bruxelles-Turnhout	La Louvière-Binche	Lembeek-Hal-Buizigen...Bxl...Leuven	Hennuyères-BLC		
L96	Bruxelles-Turnhout	IC-11	/	/	48'	18'	11'	41'
	La Louvière-Binche	IC-11	/	/	21'	51'	14'	44'
	Lembeek-Hal-Buizigen...Bxl...Leuven	L-A	48'	21'	/	/	/	/
	Hennuyères-BLC	L-B	18'	51'	/	/	/	/
		L-A	41'	14'	/	/	/	/

Gare de BRAINE-L'ALLEUD			Temps de correspondance									
correspondance vers origine			L124									
			Bruxelles-Anvers		Waterloo-De Hoek-Rhodes St G...Bxl Lxb	Charleroi		Lillois-Nivelles-Obaix Buzet...Charleroi	Waterloo-De Hoek-Rhodes St G...Bxl...Anvers		Lillois-Nivelles	
L124	Bruxelles-Anvers	IC-05						46'	40'	10'	24'	55'
		IC-07						16'	10'	40'	54'	25'
	Waterloo-De Hoek-Rhodes St G...Bxl Lxb	IC-05										
		IC-07	19'	49'								
	Charleroi	IC-05							38'	8'	22'	53'
		IC-07							8'	38'	52'	23'
	Lillois-Nivelles-Obaix Buzet...Charleroi	IC-05	46'	16'								
		IC-07										
Waterloo-De Hoek-Rhodes St G...Bxl...Anvers	L-E	41'	11'		39'	9'						
	L-H	10'	40'		8'	38'						
	L-E	25'	55'		23'	53'						
	L-H	55'	25'		53'	23'						
Lillois-Nivelles	L-E											
	L-H											

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares (en semaine, hors jours fériés)

Gare de GEMBLoux			Temps de correspondance							
correspondance vers			L161							
origine			Ottignies - Bxl Midi	Ottignies - Schaerbeek	Ottignies - Bxl Midi	Namur-Arlon-Lxb	Namur - Dinant	Namur - Liège	Ernage-Chastre-Blanmont-Mt-st-	Lonzée-Beuzet-St-Denis-Bovesse-
			IC-16	IC-17	IC-18	IC-16	IC-17	IC-18		
L161	Ottignies - Bxl Midi	IC-16							5'	5'
	Ottignies - Schaerbeek	IC-17							23'	23'
	Ottignies - Bxl Midi	IC-18							35'	35'
	Namur - Arlon - Lxb	IC-16							9'	9'
	Namur - Dinant	IC-17							53'	52'
	Namur - Liège	IC-18							39'	39'
	Ernage-Chastre-Blanmont-Mt-st-Guibert		5'	22'	35'	9'	51'	39'		
	Lonzée-Beuzet-St-Denis-Bovesse-Rhisnes		6'	23'	36'	10'	52'	40'		

Gare de JAMBES		Temps de correspondance				
correspondance vers		L154				
origine		Bxl-Namur	Dinant	Namur*	Lustin...Dinant...Bertrix-Libramont*	Namur-Ronet-Flawinne...Charleroi
L154	Bxl-Namur					
	Dinant					19'
	Namur*					
	Lustin...Dinant...Bertrix-Libramont*					39'
	Namur-Ronet-Flawinne...Charleroi		18'		37'	

Gare de DINANT		Temps de correspondance		
correspondance vers		L154		L166
origine		Bxl-Namur	Yvoir-Godinne-Lustin-Jambes-Namur*	Anseremme-Gendron Celles-Houyet-Beauraing...Libramont*
L154	Bxl-Namur			18'
	Yvoir-Godinne-Lustin-Jambes-Namur*			
L166	Anseremme-Gendron Celles-Houyet-Beauraing...Libramont*	18'		

Gare de BERTRIX		Temps de correspondance	
correspondance vers		L165	166
origine		Bertrix-Florenville-Virton*	Bertrix-Paliseul-Carlsbourg-Graide...-Dinant
L165	Bertrix-Florenville-Virton*		57'
L166	Paliseul-Carlsbourg-Graide...-Dinant*	56'	

Gare de CINEY		Temps de correspondance			
correspondance vers origine		L162			
		Luxembourg	Bruxelles	Leignon-Chapois-Haversin-Aye*	Natoye-Florée-Asseste
L162	Luxembourg			30'	45'
	Bruxelles			7'	20'
	Leignon-Chapois-Haversin-Aye*	30'	7'		51'
	Natoye-Florée-Asseste	47'	22'	53'	

Gare de VERVIERS-CENTRAL		Temps de correspondance						
correspondance vers origine		L37						
		Bxl-Liège		Welkenraedt-Eupen	Welkenraedt	Pepinster-Nessonveaux-Fraipont...Liège...Herstal	Verviers Palais-Dolhain Gileppe-Welkenraedt...Aachen	L37/44
		IC-01	IC-12	IC-01	IC-12			Pepinster-Pepinster Cité-Juslenville-Theux-Franchimont-Spa
L37	Bxl-Liège	IC-01				43'	4'	20'
		IC-12				27'	27'	43'
	Welkenraedt-Eupen					48'	4'	4'
	Welkenraedt					7'	28'	44'
	Pepinster-Nessonveaux-Fraipont-Trooz...Liège...Herstal	44'		28'	6'		31'	
	Verviers Palais-Dolhain Gileppe-Welkenraedt-Hergenrath-Aachen	4'	25'			30'		
L37/44	Pepinster-Pepinster Cité-Juslenville-Theux-Franchimont-Spa	21'	42'	5'	43'			

Gare de WAREMME		Temps de correspondance		
correspondance vers origine		L36		
		Bruxelles-Quiévrain	Ans- Liège-Guillemins	Bleret-Remicourt-Momalle...Ans-Liège
L36	Bruxelles-Quiévrain			8'
	Ans-Liège-G			39'
	Bleret-Remicourt-Momalle...Ans-Liège	9'	40'	

Gare de ANS		Temps de correspondance		
correspondance vers origine		L36		
		Bruxelles-Quiévrain	Liège-Guillemins	Bierset-Awans-Voroux-Fehxe-le-ht-clocher...Waremm
L36	Bruxelles-Quiévrain			43'
	Liège-G			
	Bierset-Awans-Voroux-Fehxe-le-ht-clocher...Waremm	46'		

Gare de LIERS		Temps de correspondance			
correspondance vers origine		L34			
		Tongeren-Hasselt	Liège-Maastricht	Liège-Gouvy-Lxb*	Milmort-Herstal
L34	Tongeren-Hasselt			21'	30'
	Liège-Maastricht				1'
	Liège-Gouvy-Lxb*	21'			
	Milmort-Herstal	31'	2'		

Annexe 6 - Analyse des correspondances en gares (en semaine, hors jours fériés)

Gare de HUY			Temps de correspondance					
origine \ correspondance vers			L125					
			Flémalle Haute-Liège		Statte-Andenne-Namur-Bxl		Andenne-Namur-Mons	
			IC-18	IC-25	IC-18	IC-25	Ampsin-Amay-Haute Flône-Engis...	Statte-Bas-Oha-Andenne-Château de Seilles...
L125	Flémalle Haute-Liège	IC-18					52'	42'
		IC-25					26'	16'
	Statte-Andenne-Namur-Bxl	IC-18					23'	
		IC-25					49'	39'
	Ampsin-Amay-Haute Flône-Engis...		52'	26'	23'	49'		
	Statte-Bas-Oha-Andenne-Château de Seilles...		41'	15'		38'		

Gare de FLEMALLE-HAUTE			Temps de correspondance					
origine \ correspondance vers			L125					
			Liège		Huy-Statte-Andenne-Namur-Bxl		Huy-Andenne-Namur-Mons	
			IC-18	IC-25	IC-18	IC-25	Leman-Flémalle Gde-Jemeppe s/Meuse...Liège G	Engis, Haute Flône-Amay-Ampsin
L125	Liège	IC-18						32'
		IC-25						6'
	Huy-Statte-Andenne-Namur-Bxl	IC-18					38'	35'
		IC-25					5'	2'
	Leman-Flémalle Gde-Jemeppe s/Meuse...				39'	5'		
	Engis, Haute Flône-Amay-Ampsin		34'	7'	37'	3'		

Gare de TAMINES			Temps de correspondance					
origine \ correspondance vers			L130					
			Namur	Liège	Charleroi-Mons-Tournai-Lille	Charleroi-Mons	Auvelais-Jemeppe-Moustier-Franière...	Aiseau-Farcienne-Le Campinaire-Châtelet...
			IC-19	IC-25	IC-19	IC-25		
L130	Namur	IC-19					42'	25'
	Liège	IC-25					6'	49'
	Charleroi-Mons-Tournai-Lille	IC-19					37'	20'
		IC-25					13'	56'
	Auvelais-Jemeppe-Moustier-Franière...		42'	6'	37'	13'		
	Aiseau-Farcienne-Le Campinaire-Châtelet...		25'	49'	20'	56'		

Gare de MARCHIENNE-AU-PONT			Temps de correspondance			
origine \ correspondance vers			L124		L112	
			Bxl-Anvers		Roux-Courcelles	
			IC-05	IC-07	Moites-Luttre...Bxl	Forchies-Piéton...La Louvière
L124	Nivelles-Braine l'Alleud-Bxl-Anvers	IC-05				28'
		IC-07				58'
	Roux-Courcelles Moites-Luttre...Bxl Lxb					40'
L112	Forchies-Piéton-Carnières-Morianwelz-La		28'	58'	40'	

Annexe 7 – Evolution des amplitudes horaires en Wallonie

Annexe 7 - Evolution de l'amplitude horaire

Relation	Ligne	Trajet	Desserte	Matin_2014	Matin_2015	Δ Matin	Soir_2014	Soir_2015	Δ Soir	Trains Matin	Trains Soir	Ampl_2014	Ampl_2015	Δ Ampl
L 01 Liège – Huy – Namur	125	Huy - Liège	L	5:16	05:06	10	19:58	21:06	68		+1	14h 42m	16h 0m	+ 1h 18m
L 01 Liège – Huy – Namur	125	Namur - Huy	L	4:41	06:29	-108	21:47	20:29	-78	-2	-1	17h 6m	14h 0m	- 3h 6m
L 01 Liège – Huy – Namur	125	Huy - Namur	L	5:31	5:54	-23	21:38	19:56	-102		-2	16h 7m	14h 2m	- 2h 5m
L 01 Liège – Huy – Namur	125	Liège - Huy	L	5:24	5:06	18	20:25	20:06	-19			15h 1m	15h 0m	- 0h 1m
L 01 Liège – Huy – Namur	125	Namur - Liège	L		06:29			20:29				0h 0m	14h 0m	0:00
L 01 Liège – Huy – Namur	125	Liège - Namur	L		05:06			19:06				0h 0m	14h 0m	0:00
L 04 Jurbise – Braine-le-Comte	96	Jurbise - Braine-le-Comte	L	4:47	7:05	-138	19:40	20:05	25	-1		14h 53m	13h 0m	- 1h 53m
L 04 Jurbise – Braine-le-Comte	96	Braine-le-Comte - Jurbise	L	6:55	06:34	21	19:55	19:34	-21			13h 0m	13h 0m	0:00
L 06 Charleroi-Sud - La Louvière - Luttre	112	Charleroi - La Louvière-Sud	L	5:06	5:53	-47	21:06	19:53	-73	-1	-1	16h 0m	14h 0m	- 2h
L 06 Charleroi-Sud - La Louvière - Luttre	117	La Louvière-Sud - Luttre	L	4:41	5:21	-40	21:42	20:21	-81	-1	-1	17h 1m	15h 0m	- 2h 1m
L 06 Charleroi-Sud - La Louvière - Luttre	117	Luttre - La Louvière-Sud	L	5:48	5:58	-10	21:48	20:58	-50		-1	16h 0m	15h 0m	- 1h
L 06 Charleroi-Sud - La Louvière - Luttre	112	La Louvière-Sud - Charleroi	L	5:01	5:41	-40	22:29	19:41	-168		-3	17h 28m	14h 0m	- 3h 28m
L 07 Charleroi-Sud – Erquelinne	130a	Erquelinnes - Charleroi-Sud	L	5:10	5:04	6	20:05	20:04	-1			14h 55m	15h 0m	+ 0h 5m
L 07 Charleroi-Sud – Erquelinne	130a	Charleroi-Sud - Erquelinnes	L	6:21	5:54	27	21:13	19:55	-78		-1	14h 52m	14h 1m	- 0h 53m
L 08 Ottignies – Gembloux – Namur	161	Ottignies - Namur	L	4:53	06:05	-72	22:48	22:05	-43	-1	-1	17h 55m	16h 0m	- 1h 55m
L 08 Ottignies – Gembloux – Namur	161	Namur - Ottignies	L	4:11	06:05	-114	22:32	21:05	-87	-2	-1	18h 21m	15h 0m	- 3h 21m
L 08 Ottignies – Gembloux – Namur	161	Gembloux - Ottignies	L	4:33	6:13	-100	22:53	21:35	-78	-2	-1	18h 20m	15h 22m	- 2h 58m
L 08 Ottignies – Gembloux – Namur	161	Ottignies - Gembloux	L	4:53	06:05	-72	22:48	22:05	-43	-1	-1	17h 55m	16h 0m	- 1h 55m
L 09 Spa-Géronstère – Verviers-Central – Aachen	37	Verviers - Aachen	L	6:24	07:26	-62	21:57	20:26	-91	-1	-1	15h 33m	13h 0m	- 2h 33m
L 09 Spa-Géronstère – Verviers-Central – Aachen	44	Spa - Verviers	L	5:50	06:05	-15	21:50	20:46	-64	-1	-1	16h 0m	14h 41m	- 1h 19m
L 09 Spa-Géronstère – Verviers-Central – Aachen	37	Aachen - Verviers	L	6:58	07:04	-6	22:35	20:04	-151		-1	15h 37m	13h 0m	- 2h 37m
L 09 Spa-Géronstère – Verviers-Central – Aachen	44	Verviers - Spa	L	5:46	06:42	-56	21:46	20:43	-63	-1	-1	16h 0m	14h 1m	- 1h
L 10 Ciney – Marloie – Libramont	162	Ciney - Jemelle	L	6:08	06:17	-9	23:07	20:17	-170		-2	16h 59m	14h 0m	- 2h 59m
L 10 Ciney – Marloie – Libramont	162	Marloie - Libramont	L	6:32	6:38	-6	22:38	20:38	-120		-1	16h 6m	14h 0m	- 2h 6m
L 10 Ciney – Marloie – Libramont	162	Jemelle - Libramont	L	4:41	04:46	-5	22:44	20:44	-120	-1	-1	18h 3m	15h 58m	- 2h 5m
L 10 Ciney – Marloie – Libramont	162	Jemelle - Ciney	L	4:23	05:40	-77	19:20	19:17	-3	-2		14h 57m	13h 37m	- 1h 20m
L 10 Ciney – Marloie – Libramont	162	Libramont - Marloie	L	4:49	05:50	-61	18:53	18:50	-3	-1		14h 4m	13h 0m	- 1h 4m
L 10 Ciney – Marloie – Libramont	162	Libramont - Jemelle	L	4:49	05:50	-61	23:03	20:50	-133	-1	-1	18h 14m	15h 0m	- 3h 14m
L 11 Namur – Dinant – Bertrix – Libramont	154	Namur - Dinant	L	6:09	05:52	17	23:17	22:51	-26			17h 8m	16h 59m	- 0h 9m
L 11 Namur – Dinant – Bertrix – Libramont	166	Dinant - Bertrix	L	6:44	06:21	23	21:52	20:19	-93		-1	15h 8m	13h 58m	- 1h 10m
L 11 Namur – Dinant – Bertrix – Libramont	154	Dinant - Namur	L	5:13	5:08	5	22:13	21:40	-33		-1	17h 0m	16h 32m	- 0h 28m
L 11 Namur – Dinant – Bertrix – Libramont	166	Bertrix - Dinant	L	5:05	4:47	18	20:07	19:32	-35		-1	15h 2m	14h 45m	- 0h 17m
L 12 Libramont – Marbehan – Arlon – Luxembourg	162	Libramont - Arlon	L	05:11	05:23	-12	23:11	20:23	-168		-2	18h 0m	15h 0m	- 3h 0m
L 12 Libramont – Marbehan – Arlon – Luxembourg	162	Arlon - Libramont	L	6:16	7:01	-45	22:15	20:59	-76	-1	-1	15h 59m	13h 58m	- 2h 1m

Annexe 7 - Evolution de l'amplitude horaire

Analyse du Plan de Transport 2014

Relation	Ligne	Trajet	Desserte	Matin_2014	Matin_2015	Δ Matin	Soir_2014	Soir_2015	Δ Soir	Trains Matin	Trains Soir	Ampl_2014	Ampl_2015	Δ Ampl
L 13 Libramont – Virton – Arlon	165	Virton - Arlon	L	5:38	06:09	-31	20:38	21:09	31			15h 0m	15h 0m	0:00
L 13 Libramont – Virton – Arlon	165	Arlon - Virton	L	6:44	06:28	16	20:42	21:12	30			13h 58m	14h 44m	+ 0h 46m
L 13 Libramont – Virton – Arlon	165	Virton - Libramont	L	6:25	6:07	18	21:29	22:07	38			15h 4m	16h 0m	+ 0h 56m
L 13 Libramont – Virton – Arlon	165	Libramont - Virton	L	7:55	06:58	57	21:55	20:10	-105		-1	14h 0m	13h 12m	- 0h 48m
L 13 Libramont – Virton – Arlon	165	Bertrix - Libramont	L	04:55	04:50	5	22:00	22:41	41			17h 5m	17h 51m	+ 0h 46m
L 13 Libramont – Virton – Arlon	165	Libramont - Bertrix	L	05:47	06:58	-71	22:55	20:10	-165	-1	-3	17h 8m	13h 12m	- 3h 56m
L 14 Ottignies – Charleroi – Taminés – Namur – Jambes	130	Charleroi-Sud - Taminés	L	4:47	05:55	-68	22:07	21:18	-49	-1	-1	17h 20m	15h 23m	- 1h 57m
L 14 Ottignies – Charleroi – Taminés – Namur – Jambes	130	Taminés - Namur	L	5:05	06:15	-70	21:15	21:39	24	-1		16h 10m	15h 24m	- 0h 46m
L 14 Ottignies – Charleroi – Taminés – Namur – Jambes	140	Ottignies - Charleroi-Sud	L	5:08	5:23	-15	22:21	22:23	2			17h 13m	17h 0m	- 0h 13m
L 14 Ottignies – Charleroi – Taminés – Namur – Jambes	130	Namur - Taminés	L	4:39	05:51	-72	22:14	20:51	-83	-1	-1	17h 35m	15h 0m	- 2h 35m
L 14 Ottignies – Charleroi – Taminés – Namur – Jambes	130	Taminés - Charleroi-Sud	L	5:18	6:22	-64	22:34	21:22	-72	-1	-1	17h 16m	15h 0m	- 2h 16m
L 14 Ottignies – Charleroi – Taminés – Namur – Jambes	140	Charleroi-Sud - Ottignies	L	4:55	05:20	-25	21:55	21:51	-4	-1		17h 0m	16h 31m	- 0h 29m
L 15 Liers – Liège – Marche – Marloie	43	Liège-Guillemins - Marloie	L	5:10	6:14	-64	22:32	22:14	-18	-1		17h 22m	16h 0m	- 1h 22m
L 15 Liers – Liège – Marche – Marloie	43	Marloie - Liège-Guillemins	L	4:17	4:38	-21	22:30	20:38	-112		-2	18h 13m	16h 0m	- 2h 13m
L 16 Namur – Sart-Bernard – Courrière	162	Namur - Assesse (- Ciney)	L	5:34	6:37	-63	22:22	19:37	-165	-1	-3	16h 48m	13h 0m	- 3h 48m
L 16 Namur – Sart-Bernard – Courrière	162	(Ciney -) Assesse - Namur	L	5:01	06:08	-67	21:04	21:12	8	-1		16h 3m	15h 4m	- 0h 59m
L 17 Herstal – Liège – Verviers	37	Liège-Guillemins - Verviers-C	L	5:53	6:24	-31	21:20	21:24	4	-1		15h 27m	15h 0m	- 0h 27m
L 17 Herstal – Liège – Verviers	37	Verviers-C - Liège-Guillemins	L	5:10	6:05	-55	20:10	21:05	55	-1	+1	15h 0m	15h 0m	0:00
L 19 Braine-le-Comte – Manage	116	Manage - Braine-le-Comte	L	5:07	6:22	-75	19:07	20:22	75	-1	+1	14h 0m	14h 0m	0:00
L 19 Braine-le-Comte – Manage	116	Braine-le-Comte - Manage	L	5:36	6:19	-43	23:07	19:19	-228	-1	-1	17h 31m	13h 0m	- 4h 31m
L 21 Waremme – Liège-Guillemins	36	Waremme - Liège-Guillemins	L	5:43	6:52	-69	19:43	19:52	9	-1		14h 0m	13h 0m	- 1h
L 21 Waremme – Liège-Guillemins	36	Liège-Guillemins - Waremme	L	5:45	05:34	11	18:45	19:34	49		+1	13h 0m	14h 0m	+ 1h
L 26 Quévy – Mons – La Louvière	96	Quévy - Mons	L	4:46	05:24	-38	21:46	19:24	-142	-1	-2	17h 0m	14h 0m	- 3h
L 26 Quévy – Mons – La Louvière	118	Mons - La Louvière-Sud	L	4:35	5:52	-77	22:04	19:52	-132	-1	-2	17h 29m	14h 0m	- 3h 29m
L 26 Quévy – Mons – La Louvière	96	Mons - Quévy	L	5:54	07:21	-87	21:54	20:21	-93	-2	-1	16h 0m	13h 0m	- 3h
L 26 Quévy – Mons – La Louvière	118	La Louvière-Sud - Mons	L	4:38	6:44	-126	21:32	20:44	-48	-2	-1	16h 54m	14h 0m	- 2h 54m
L 29 Grammont – Ath – Mons – Tournai	78	Mons - Tournai	L	5:03	4:52	11	22:35	21:52	-43		-1	17h 32m	17h 0m	- 0h 32m
L 29 Grammont – Ath – Mons – Tournai	91	Grammont - Ath	L	5:16	5:37	-21	22:16	21:37	-39		-1	17h 0m	16h 0m	- 1h
L 29 Grammont – Ath – Mons – Tournai	92	Ath - Mons	L	4:49	6:01	-72	19:49	21:01	72	-1	+1	15h 0m	15h 0m	0:00
L 29 Grammont – Ath – Mons – Tournai	78	Tournai - Mons	L	5:04	5:24	-20	22:11	22:24	13			17h 7m	17h 0m	- 0h 7m
L 29 Grammont – Ath – Mons – Tournai	91	Ath - Grammont	L	6:25	5:00	85	23:21	22:01	-80		-1	16h 56m	17h 1m	+ 0h 5m
L 29 Grammont – Ath – Mons – Tournai	92	Mons - Ath	L	5:38	5:10	28	21:38	20:10	-88		-1	16h 0m	15h 0m	- 1h

Annexe 7 - Evolution de l'amplitude horaire

Relation	Ligne	Trajet	Desserte	Matin_2014	Matin_2015	Δ Matin	Soir_2014	Soir_2015	Δ Soir	Trains Matin	Trains Soir	Ampl_2014	Ampl_2015	Δ Ampl
L A Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven	96	Braine-le-Comte - Bruxelles-Midi	L	05:11	05:22	-11	18:11	18:22	11			13h 0m	13h 0m	0:00
L A Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven	96	Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte	L	06:11	07:03	-52	19:11	19:03	-8	-1		13h 0m	12h 0m	- 1h
L B Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven	96	Braine-le-Comte - Bruxelles-Midi	L	05:38	05:52	-14	22:38	21:52	-46		-1	17h 0m	16h 0m	- 1h
L B Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven	96	Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte	L	05:44	05:33	11	22:44	22:33	-11			17h 0m	17h 0m	0:00
L C Bruxelles – Ottignies	161	Ottignies - Bruxelles-Midi	L	4:52	05:17	-25	22:20	22:17	-3	-1		17h 28m	17h 0m	- 0h 28m
L C Bruxelles – Ottignies	161	Bruxelles-Midi - Ottignies	L	05:42	05:48	-6	22:42	22:48	6			17h 0m	17h 0m	0:00
L J Bruxelles – Ottignies - Louvain-la-Neuve	161	Ottignies - Bruxelles-Midi	L	05:52	04:50	62	22:52	20:50	-122	+1	-2	17h 0m	16h 0m	- 1h
L J Bruxelles – Ottignies - Louvain-la-Neuve	161	Bruxelles-Midi - Ottignies	L	06:21	06:19	2	22:21	21:19	-62		-1	16h 0m	15h 0m	- 1h
L J Bruxelles – Ottignies - Louvain-la-Neuve	161D	Ottignies - Louvain-la-Neuve	L	07:10	07:12	-2	23:10	22:12	-58		-1	16h 0m	15h 0m	- 1h
L J Bruxelles – Ottignies - Louvain-la-Neuve	161D	Louvain-la-Neuve - Ottignies	L	05:41	06:40	-59	22:41	22:40	-1	-1		17h 0m	16h 0m	- 1h
L P/Q Ottignies – Louvain-la-Neuve	161D	Ottignies - Louvain-la-Neuve	L	5:21	6:21	-60	23:38	23:51	13	-1		18h 17m	17h 30m	- 0h 47m
L P/Q Ottignies – Louvain-la-Neuve	161D	Louvain-la-Neuve - Ottignies	L	05:30	6:01	-31	23:00	23:05	5	-1		17h 30m	17h 4m	- 0h 26m
L F Ottignies - Leuven	139	Ottignies - Leuven	L	06:19	05:23	56	19:22	19:24	2	+1		13h 3m	14h 1m	+ 0h 58m
L F Ottignies - Leuven	139	Ottignies - Wavre	L	06:19	05:23	56	23:20	19:24	-236		-3	17h 1m	14h 1m	- 3h 0m
L F Ottignies - Leuven	139	Leuven - Ottignies	L	05:58	05:56	2	18:58	18:56	-2			13h 0m	13h 0m	0:00
L F Ottignies - Leuven	139	Wavre - Ottignies	L	06:29	06:27	2	22:32	19:27	-185		-3	16h 3m	13h 0m	- 3h 3m
L G Ottignies - Leuven	139	Ottignies - Leuven	L	05:52	05:57	-5	21:52	20:57	-55		-1	16h 0m	15h 0m	- 1h 0m
L G Ottignies - Leuven	139	Ottignies - Wavre	L	05:52	05:57	-5	21:52	21:57	5			16h 0m	16h 0m	0:00
L G Ottignies - Leuven	139	Leuven - Ottignies	L	05:28	06:23	-55	22:28	21:23	-65	-1	-1	17h 0m	15h 0m	- 2h 0m
L G Ottignies - Leuven	139	Wavre - Ottignies	L	05:59	05:54	5	22:59	21:54	-65		-1	17h 0m	16h 0m	- 1h 0m
L E Nivelles - Bruxelles - Anvers	124	Nivelles - Bruxelles-Midi	L	05:07	06:26	-79	20:08	18:26	-102	-1	-2	15h 1m	12h 0m	- 3h 1m
L E Nivelles - Bruxelles - Anvers	124	Bruxelles-Midi - Nivelles	L	06:19	06:00	19	19:19	19:00	-19			13h 0m	13h 0m	0:00
L H Nivelles - Bruxelles - Anvers	124	Nivelles - Bruxelles-Midi	L	05:41	04:56	45	23:36	22:56	-40	+1	-1	17h 55m	18h 0m	+ 0h 5m
L H Nivelles - Bruxelles - Anvers	124	Bruxelles-Midi - Nivelles	L	05:47	06:25	-38	00:06	00:25	19	-1		18h 19m	18h 0m	- 0h 19m
L M Denderleeuw - Enghien - Bruxelles	94	Enghien - Bruxelles Midi	L	05:12	04:45	27	22:12	20:45	-87		-1	17h 0m	16h 0m	- 1h 0m
L M Denderleeuw - Enghien - Bruxelles	94	Bruxelles Midi - Enghien	L	06:28	04:53	95	22:28	20:53	-95	+1	-1	16h 0m	16h 0m	0:00
L M Denderleeuw - Enghien - Bruxelles	123	Enghien - Grammont	L	06:49	05:17	92	22:50	22:17	-33	+1		16h 1m	17h 0m	+ 0h 59m
L M Denderleeuw - Enghien - Bruxelles	123	Grammont - Enghien	L	04:49	04:24	25	21:49	21:24	-25			17h 0m	17h 0m	0:00

Annexe 7 - Evolution de l'amplitude horaire

Relation	Ligne	Trajet	Desserte	Matin_2014	Matin_2015	Δ Matin	Soir_2014	Soir_2015	Δ Soir	Trains Matin	Trains Soir	Ampl_2014	Ampl_2015	Δ Ampl
IC 01 Ostende - Bruxelles - Leuven - Liège - Eupen	36	Bruxelles Midi - Liège	IC	05:31	05:39	-8	00:06	00:21	15			18h 35m	18h 42m	+ 0h 7m
IC 01 Ostende - Bruxelles - Leuven - Liège - Eupen	36	Liège - Bruxelles Midi	IC	04:43	04:40	3	23:09	23:08	-1			18h 26m	18h 28m	+ 0h 2m
IC 01 Ostende - Bruxelles - Leuven - Liège - Eupen	37	Liège - Eupen	IC	07:05	07:04	1	21:05	21:04	-1			14h 0m	14h 0m	0:00
IC 01 Ostende - Bruxelles - Leuven - Liège - Eupen	37	Eupen - Liège	IC	06:14	06:17	-3	22:15	22:22	7			16h 1m	16h 5m	+ 0h 4m
IC 01 Ostende - Bruxelles - Leuven - Liège - Eupen	36/37	Bruxelles Midi - Eupen	IC	05:57	05:56	1	19:57	19:56	-1			14h 0m	14h 0m	0:00
IC 01 Ostende - Bruxelles - Leuven - Liège - Eupen	36/37	Eupen - Bruxelles Midi	IC	06:14	06:17	-3	22:15	22:22	7			16h 1m	16h 5m	+ 0h 4m
IC 12 Kortrijk - Bruxelles - Louvain - Liège - Welkenraedt	37	Liège - Welkenraedt	IC	07:05	07:04	1	01:27	00:25	-62		-1	18h 22m	17h 21m	- 1h 1m
IC 12 Kortrijk - Bruxelles - Louvain - Liège - Welkenraedt	37	Welkenraedt - Liège	IC	04:04	05:24	-80	22:51	22:31	-20	-1		18h 47m	17h 7m	- 1h 40m
IC 12 Kortrijk - Bruxelles - Louvain - Liège - Welkenraedt	36/37	Bruxelles Midi - Welkenraedt	IC	05:57	05:56	1	00:06	22:57	-69		-1	18h 9m	17h 1m	- 1h 8m
IC 12 Kortrijk - Bruxelles - Louvain - Liège - Welkenraedt	36/37	Welkenraedt - Bruxelles Midi	IC	04:04	05:24	-80	22:23	22:31	8	-1		18h 19m	17h 7m	- 1h 12m
IC 05/07 Charleroi - Nivelles - Bruxelles - Anvers	124	Charleroi Sud - Bruxelles Midi	IC	04:36	04:28	8	23:07	22:24	-43		-1	18h 31m	17h 56m	- 0h 35m
IC 05/07 Charleroi - Nivelles - Bruxelles - Anvers	124	Bruxelles Midi - Charleroi Sud	IC	05:34	05:43	-9	00:06	00:25	19			18h 32m	18h 42m	+ 0h 10m
IC 06 Tournai - Bruxelles - Aéroport - Mons	94	Tournai - Bruxelles Midi	IC	04:53	05:09	-16	22:53	22:09	-44		-1	18h 0m	17h 0m	- 1h 0m
IC 06 Tournai - Bruxelles - Aéroport - Mons	94	Bruxelles Midi - Tournai	IC	05:01	06:45	-104	23:07	22:45	-22	-1	-1	18h 6m	16h 0m	- 2h 6m
IC 06 Tournai - Bruxelles - Aéroport - Mons	94	Ath - Bruxelles Midi	IC	05:17	05:33	-16	23:17	22:33	-44		-1	18h 0m	17h 0m	- 1h 0m
IC 06 Tournai - Bruxelles - Aéroport - Mons	94	Bruxelles Midi - Ath	IC	05:01	06:45	-104	23:07	23:45	38	-1		18h 6m	17h 0m	- 1h 6m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	94	Tournai - Bruxelles Midi	IC	04:21	04:44	-23	20:21	21:44	83		+1	16h 0m	17h 0m	+ 1h 0m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	94	Bruxelles Midi - Tournai	IC	05:30	05:12	18	19:30	22:12	162		+3	14h 0m	17h 0m	+ 3h 0m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	94	Ath - Bruxelles Midi	IC	04:49	05:08	-19	22:49	22:08	-41			18h 0m	17h 0m	- 1h 0m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	94	Bruxelles Midi - Ath	IC	05:30	05:12	18	23:46	22:12	-94			18h 16m	17h 0m	- 1h 16m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	75A	Mouscron - Tournai	IC	04:36	04:47	-11	22:36	21:48	-48		-1	18h 0m	17h 1m	- 0h 59m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	75A	Tournai - Mouscron	IC	05:41	06:53	-72	23:25	21:53	-92	-1	-2	17h 44m	15h 0m	- 2h 44m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	75A/94	Mouscron - Bruxelles Midi	IC	04:36	05:49	-73	22:36	21:48	-48	-1	-1	18h 0m	15h 59m	- 2h 1m
IC 26 Kortrijk - Tournai - Bruxelles - St Niklaas	75A/94	Bruxelles Midi - Mouscron	IC	05:01	06:45	-104	22:14	20:45	-89	-1	-1	17h 13m	14h 0m	- 3h 13m
IC 11 Binche - Bruxelles Midi - Turnhout	108/96	Binche - La Louvière - Bxl Midi	IC	05:16	05:20	-4	21:16	21:20	4			16h 0m	16h 0m	0:00
IC 11 Binche - Bruxelles Midi - Turnhout	108/96	Bruxelles Midi - Binche	IC	05:41	06:30	-49	22:41	20:30	-131	-1	-2	17h 0m	14h 0m	- 3h 0m
IC 11 Binche - Bruxelles Midi - Turnhout	108/96	Bruxelles Midi - La Louvière Sud	IC	05:41	06:30	-49	22:41	22:30	-11	-1		17h 0m	16h 0m	- 1h 0m
IC 13 Hasselt - Liège - Maastricht	40	Liège Guillemins - Maastricht	IC	6:10	06:05	5	22:10	22:40	30		+1	16h 0m	16h 35m	+ 0h 35m
IC 13 Hasselt - Liège - Maastricht	40	Liège Guillemins - Visé	IC	6:10	06:05	5	23:10	22:40	-30			17h 0m	16h 35m	- 0h 25m
IC 13 Hasselt - Liège - Maastricht	40	Maastricht - Liège Guillemins	IC	6:19	06:48	-29	23:19	22:48	-31		-1	17h 0m	16h 0m	- 1h 0m
IC 13 Hasselt - Liège - Maastricht	40	Visé - Liège Guillemins	IC	6:10	06:15	-5	23:35	23:03	-32			17h 25m	16h 48m	- 0h 37m
IC 13 Hasselt - Liège - Maastricht	34	Hasselt - Liège Guillemins	IC	05:44	06:38	-54	20:44	20:38	-6	-1		15h 0m	14h 0m	- 1h 0m
IC 13 Hasselt - Liège - Maastricht	34	Liège Guillemins - Hasselt	IC	06:16	07:22	-66	21:16	21:22	6	-1		15h 0m	14h 0m	- 1h 0m
IC 14 Quiévrain - Liège Guillemins	97	Quiévrain - Saint-Ghislain	IC	5:10	5:13	-3	22:10	20:13	-117		-2	17h 0m	15h 0m	- 2h
IC 14 Quiévrain - Liège Guillemins	97	Saint-Ghislain - Quiévrain	IC	6:20	7:33	-73	21:34	20:33	-61	-1	-1	15h 14m	13h 0m	- 2h 14m
IC 14 Quiévrain - Liège Guillemins	97/96/36	Quiévrain - Liège Guillemins	IC	05:10	05:13	-3	21:10	20:13	-57		-1	16h 0m	15h 0m	- 1h 0m
IC 14 Quiévrain - Liège Guillemins	36/96/97	Liège Guillemins - Quiévrain	IC	05:08	04:54	14	22:08	20:54	-74		-1	17h 0m	16h 0m	- 1h 0m
IC 14 Quiévrain - Liège Guillemins	36/96	Liège Guillemins - Mons	IC	05:08	04:54	14	22:08	21:54	-14			17h 0m	17h 0m	0:00

Annexe 7 - Evolution de l'amplitude horaire

Relation	Ligne	Trajet	Desserte	Matin_2014	Matin_2015	Δ Matin	Soir_2014	Soir_2015	Δ Soir	Trains Matin	Trains Soir	Ampl_2014	Ampl_2015	Δ Ampl
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	161/162	Bruxelles Midi - Luxembourg	IC	05:33	05:33	0	20:33	20:33	0			15h 0m	15h 0m	0:00
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	161/162	Bruxelles Midi - Arlon	IC	05:33	05:33	0	21:33	21:33	0			16h 0m	16h 0m	0:00
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	161/162	Bruxelles Midi - Jemelle	IC	05:33	05:33	0	22:33	22:33	0			17h 0m	17h 0m	0:00
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	162	Arlon - Luxembourg	IC	05:39	05:37	2	23:25	23:30	5			17h 46m	17h 53m	+ 0h 7m
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	161/162	Jemelle - Bruxelles Midi	IC	04:35	04:26	9	21:36	21:26	-10			17h 1m	17h 0m	- 0h 1m
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	161/162	Arlon - Bruxelles Midi	IC	04:38	04:32	6	20:43	20:32	-11			16h 5m	16h 0m	- 0h 5m
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	161/162	Luxembourg - Bruxelles Midi	IC	05:17	05:10	7	20:20	20:10	-10			15h 3m	15h 0m	- 0h 3m
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	162	Luxembourg - Namur	IC	05:17	05:10	7	21:20	21:07	-13			16h 3m	15h 57m	- 0h 6m
IC 16 Bruxelles Midi - Namur - Luxembourg	162	Luxembourg - Arlon	IC	05:17	05:10	7	23:50	23:54	4			18h 33m	18h 44m	+ 0h 11m
IC 17 Schaerbeek - Namur - Dinant	154	Namur - Dinant	IC	06:09	05:52	17	23:17	22:51	-26			17h 8m	16h 59m	- 0h 9m
IC 17 Schaerbeek - Namur - Dinant	154	Dinant - Namur	IC	05:13	05:08	5	22:13	21:40	-33		-1	17h 0m	16h 32m	- 0h 28m
IC 17 Schaerbeek - Namur - Dinant	161/154	Bruxelles Luxembourg - Dinant	IC	06:24	06:38	-14	22:24	19:38	-166		-3	16h 0m	13h 0m	- 3h 0m
IC 17 Schaerbeek - Namur - Dinant	154/161	Dinant - Bruxelles Luxembourg	IC	05:13	05:57	-44	21:13	18:57	-136		-3	16h 0m	13h 0m	- 3h 0m
IC 18 Bruxelles Midi - Namur - Liège-Palais	161/125	Bruxelles Midi - Liège Palais	IC	06:03	06:03	0	22:03	22:03	0			16h 0m	16h 0m	0:00
IC 18 Bruxelles Midi - Namur - Liège-Palais	125/161	Liège Palais - Bruxelles Midi	IC	04:50	04:42	8	20:50	20:42	-8			16h 0m	16h 0m	0:00
IC 18 Bruxelles Midi - Namur - Liège-Palais	125	Namur - Liège Palais	IC	04:41	05:53	-72	23:40	23:17	-23	-1	-1	18h 59m	17h 24m	- 1h 35m
IC 18 Bruxelles Midi - Namur - Liège-Palais	125	Liège Palais - Namur	IC	04:50	04:42	8	22:37	22:08	-29			17h 47m	17h 26m	- 0h 21m
IC 19 Lille - Tournai - Namur	94	Lille - Tournai	IC	6:09	6:08	1	22:15	22:08	-7			16h 6m	16h 0m	- 0h 6m
IC 19 Lille - Tournai - Namur	94	Tournai - Lille	IC	6:16	06:22	-6	21:16	21:22	6			15h 0m	15h 0m	0:00
IC 19 Lille - Tournai - Namur		Lille - Namur	IC	06:09	06:08	1	20:25	20:08	-17			14h 16m	14h 0m	- 0h 16m
IC 19 Lille - Tournai - Namur		Namur - Lille	IC	06:29	05:38	51	19:29	19:38	9	+1		13h 0m	14h 0m	+ 1h 0m
IC 19 Lille - Tournai - Namur		Tournai - Namur	IC	05:04	05:44	-40	21:57	21:44	-13	-1		16h 53m	16h 0m	- 0h 53m
IC 19 Lille - Tournai - Namur		Namur - Tournai	IC	04:49	05:38	-49	21:29	21:38	9	-1		16h 40m	16h 0m	- 0h 40m
IC 19 Lille - Tournai - Namur / L 29 Tournai - Mons - Grammont	78	Tournai - Mons	IC	05:04	05:24	-20	22:11	22:24	13			17h 7m	17h 0m	- 0h 7m
IC 19 Lille - Tournai - Namur / L 29 Tournai - Mons - Grammont	78	Mons - Tournai	IC	05:03	04:52	11	22:35	22:45	10			17h 32m	17h 53m	+ 0h 21m
IC 19 Lille - Tournai - Namur / IC 25 Mons - Liège Palais	118/112	Mons - Charleroi Sud	IC	04:35	04:38	-3	22:26	22:38	12			17h 51m	18h 0m	+ 0h 9m
IC 19 Lille - Tournai - Namur / IC 25 Mons - Liège Palais	118/112	Charleroi Sud - Mons	IC	04:19	04:48	-29	23:02	22:48	-14		-1	18h 43m	18h 0m	- 0h 43m
IC 19 Lille - Tournai - Namur / IC 25 Mons - Liège Palais	130	Charleroi Sud - Namur	IC	04:47	05:14	-27	23:00	22:52	-8			18h 13m	17h 38m	- 0h 35m
IC 19 Lille - Tournai - Namur / IC 25 Mons - Liège Palais	130	Namur - Charleroi-Sud	IC	04:49	05:10	-21	23:36	23:10	-26			18h 47m	18h 0m	- 0h 47m
IC 25 Mons - Liège Palais		Mons - Liège Palais	IC	06:26	04:38	108	22:26	20:38	-108	+2	-2	16h 0m	16h 0m	0:00
IC 25 Mons - Liège Palais		Liège Palais - Mons	IC	05:33	05:09	24	21:33	21:09	-24			16h 0m	16h 0m	0:00
IC 25 Mons - Liège Palais		Charleroi Sud - Liège Palais	IC	06:00	05:14	46	23:00	21:14	-106		-1	17h 0m	16h 0m	- 1h 0m
IC 25 Mons - Liège Palais		Liège Palais - Charleroi Sud	IC	05:33	05:09	24	22:37	22:08	-29			17h 4m	16h 59m	- 0h 5m
IC 24 Charleroi - Couvin	132	Charleroi - Couvin	IC	6:18	05:59	19	22:30	21:23	-67		-1	16h 12m	15h 24m	- 0h 48m
IC 24 Charleroi - Couvin	132	Couvin - Charleroi	IC	4:18	4:36	-18	20:56	20:52	-4			16h 38m	16h 16m	- 0h 22m
IC 27 Charleroi Sud - Bruxelles Luxembourg	124	Charleroi Sud - Luttre	IC (L)	4:25	04:28	-3	23:07	20:37	-150	-1	-2	18h 42m	16h 9m	- 2h 33m
IC 27 Charleroi Sud - Bruxelles Luxembourg	124	Luttre - Charleroi Sud	IC (L)	6:19	7:06	-47	20:19	20:06	-13	-1		14h 0m	13h 0m	- 1h
IC 27 Charleroi Sud - Bruxelles Luxembourg	124/26	Charleroi-Sud - Bruxelles Lux	IC (L)		06:37			20:37					14h 0m	0:00
IC 27 Charleroi Sud - Bruxelles Luxembourg	124/26	Braine-l'Alleud - Bruxelles Lux	IC (L)	07:15	07:17	-2	19:15	21:17	122		+2	12h 0m	14h 0m	+ 2h
IC 27 Charleroi Sud - Bruxelles Luxembourg	124/26	Bruxelles Lux - Braine l'Alleud	IC (L)	07:13	06:09	64	19:13	20:09	56	+1	+1	12h 0m	14h 0m	+ 2h
IC 27 Charleroi Sud - Bruxelles Luxembourg	124/26	Bruxelles Lux - Charleroi-Sud	IC (L)		06:09			20:09					14h 0m	0:00
IC 33 Liège - Gouvy - Luxembourg	42	Liège Guillemins - Gouvy	IC (L)	7:18	06:08	70	23:18	22:08	-70		-1	16h 0m	16h 0m	0:00
IC 33 Liège - Gouvy - Luxembourg	42	Liège Guillemins - Luxembourg	IC (L)	07:18	06:08	70	21:18	20:08	-70			14h 0m	14h 0m	0:00
IC 33 Liège - Gouvy - Luxembourg	42	Luxembourg - Liège Guillemins	IC (L)	07:15	07:18	-3	21:15	21:18	3			14h 0m	14h 0m	0:00
IC 33 Liège - Gouvy - Luxembourg	42	Gouvy - Liège Guillemins	IC (L)	5:07	05:07	0	22:26	22:39	13			17h 19m	17h 32m	+ 0h 13m

Annexe 8 – Affectation du matériel roulant dans le Plan de Transport 2014

Légende:	Acronymes utilisés :
Relation circulant en Wallonie	M ou I = voitures tractées
Relation circulant en Flandre	AM = automotrices
Trains IC internationaux	AR = autorail (diesel)
Trains L circulant dans la zone "RER"	

IC					
Matériel	Relation	Heure de pointe	Heure creuse	Exceptions	Remarque
I 10 	IC-33 Liège-Guillemins - Gouvvy - Luxembourg	X	X		Ce matériel est utilisé pour les 4 parcours/jour entre Bruxelles et Strasbourg - Bâle. En gare de Luxembourg, 3 voitures sont détachées et la locomotive est remplacée par du matériel français
	IC-16 Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg - Bâle			X	
I11 	IC-01 Oostende - Eupen	X	X		Ce matériel pouvant atteindre une vitesse de 200km/h, il a été affecté aux deux relations qui empruntent la LGV2 entre Liège et Leuven. Sur la relation IC 12, il est utilisé en alternance avec des voitures M6 (cfr. ci-dessous)
	IC-12 Kortrijk - Welkenraedt	X	X		
M4 	IC-11 Binche - Turnhout	X			2 A/R 1 A/R (échange de matériel entre les dépôts d'Anvers et Forest)
	IC-18 Bruxelles-Midi - Namur - Liège-Palais	X	X		
	IC-20 Gent-Sint-Pieters - Tongeren		X		
	IC-30 Antwerpen Centraal - Turnhout		X		
	IC-31 Bruxelles-Midi - Antwerpen Centraal			X	
M5 	IC-22 Bruxelles-Midi - Essen	X			cfr. ci-dessous
	IC-31 Bruxelles-Midi - Antwerpen Centraal	X			

M6 	IC-02 Oostende – Antwerpen-Centraal	X			Assez logiquement, le matériel à double étage le plus capacitaire est affecté prioritairement aux relations IC entre les villes principales et Bruxelles, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. En Wallonie, cela concerne les liaisons entre Bruxelles et Tournai, Mons, Charleroi, Namur (Luxembourg/Liège), et La Louvière/Binche. En Flandre, les liaisons entre Bruxelles et Tongres, Anvers, Courtrai, Ostende et Gand-Saint-Pierre (Bruges/Blankenberge/Knokke) sont concernées. Des voitures à double étage sont également affectées aux relations circulant sur la "dorsale flamande" ainsi qu'entre Anvers et Turnhout.
	IC-03 Blankenberge/Knokke – Genk	X	X		
	IC-05 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal	X	X		
	IC-06 Tournai – Aéroport – Mons	X			
	IC-07 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal	X	X		
	IC-12 Kortrijk – Welkenraedt	X		en alternance avec des I11 (cfr. ci-dessus)	
	IC-16 Bruxelles-Midi – Luxembourg	X	X		
	IC-18 Bruxelles-Midi – Liège-Palais	X			
	IC-20 Gent-Sint-Pieters – Tongeren	X			
	IC-23 Brugge – Luchthaven – Oostende	X			
	IC-26 Kortrijk – Tournai – Bruxelles – Sint-Niklaas	X			
	IC-11 Binche – Turnhout			3 A/R (1 le matin, 1 vers midi, 1 le soir)	
	IC-30 Antwerpen-Centraal – Turnhout			1 A/R	
AR41 	IC-10 Antwerpen-Centraal – Hamont/Hasselt	X	X		Ce matériel à traction thermique (diesel) est utilisé sur les lignes non-électrifiées du réseau, à savoir, les lignes 15/19 Henrentals-Hasselt/Hamont en Flandre, et la ligne 132 Charleroi-Couvin en Wallonie
	IC-24 Charleroi-Sud – Couvin	X	X		
AM66 	IC-32 Brugge – Kortrijk	X	X		
	IC-05 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal			1 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	en milieu de journée
	IC-07 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal			1 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	en fin de journée
	IC-11 Binche – Turnhout			1 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	1er parcours vers Turnhout et train de 17h04 vers Binche (18h23 à Bxl-Central)
				1 A/R avec 1 AM66	train de 19h20 vers Turnhout et dernier parcours vers Binche
	IC-12 Kortrijk – Welkenraedt			2 allers/1 retour	Ces parcours sont limités au tronçon Kortrijk-Bxl
	IC-22 Bruxelles-Midi – Essen			2 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	
	IC-23 Brugge – Luchthaven – Oostende			1 aller avec 2 AM96	1er parcours entre Kortrijk et Bruxelles Nord
	IC-30 Antwerpen-Centraal – Turnhout			3 A/R avec 1 AM66	

Annexe 8 - Affectation du matériel roulant

AM75 			X	1 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	1er parcours vers Turnhout et train de 17h04 vers Binche (18h23 à Bxl-Central)
	IC-11 Binche - Turnhout				
	IC-30 Antwerpen-Centraal – Turnhout		X		
			X		
	IC-31 Bruxelles-Midi - Antwerpen Centraal		X		
	IC-05 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal			2 allers	en milieu et fin de journée
				1 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	en milieu de journée
	IC-07 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal			2 retours	en milieu et fin de journée
				1 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	en fin de journée
					= transferts de rames entre Anvers et Charleroi
AM80 	IC-22 Bruxelles-Midi – Essen			2 A/R avec 1 AM66 + 1 AM75	
				1 aller	
	IC-08 Antwerpen-Centraal – Hasselt	X	X		
	IC-09 Antwerpen-Centraal – Leuven	X	X		
	IC-13 Hasselt – Maastricht	X	X		
	IC-14 Quiévrain – Liège-Guillemins	X	X		
	IC-20 Gent-Sint-Pieters – Tongeren	X	X		
	IC-23 Brugge – Luchthaven – Oostende		X		
	IC-26 Kortrijk – Tournai – Bruxelles – Sint-Niklaas		X		
	IC-29 De Panne – Luchthaven – Landen	X	X		
	IC-06 Tournai – Aéroport – Mons			1 A/R	Derniers parcours de/vers Tournai et Mons
	IC-12 Kortrijk – Welkenraedt			1 retour	Ce parcours est limité au tronçon Kortrijk-Bxl
	IC-18 Bruxelles-Midi - Namur - Liège-Palais			2 A/R	
	IC-32 Brugge – Kortrijk			1 aller	Dernier parcours

Annexe 8 - Affectation du matériel roulant

AM96 	IC-03 Blankenberge/Knokke – Genk		X		
	IC-04 Antwerpen - Poperinge/Lille	X	X		
	IC-06 Tournai – Aéroport – Mons	X	X		
	IC-16 Bruxelles-Midi – Luxembourg		X		
	IC-19 Lille – Namur	X	X		
	IC-23 Brugge – Luchthaven – Oostende		X		
	IC-25 Mons – Liège-Palais	X	X		
	IC-29 De Panne – Luchthaven – Landen	X	X		
	IC-34 Bruxelles-Midi - Luxembourg			X	3 IC internationaux/jour/sens
	IC-01 Oostende - Eupen			1 A/R	1er parcours Liège-Oostende et dernier parcours Oostende-Liège
	IC-12 Kortrijk – Welkenraedt			2 allers, 1 retour	Ces parcours sont limités au tronçon Kortrijk-Bxl
	IC-32 Brugge – Kortrijk			2 A/R	
AM08 	IC-02 Oostende – Antwerpen-Centraal		X		
	IC-09 Antwerpen-Centraal – Leuven	X			
	IC-15 Antwerpen-Centraal – Noorderkempen	X	X		
	IC-17 Schaerbeek – Dinant	X	X		
	IC-21 Gent-Sint-Pieters – Mechelen – Leuven	X	X		
	IC-22 Bruxelles-Midi - Essen		X		
	IC-27 Charleroi-Sud – Bruxelles-Luxembourg	X	X		
	IC-28 Antwerpen-Centraal – Gent-Sint-Pieters	X	X		
	IC-31 Bruxelles-Midi – Antwerpen-Centraal		X		
	IC-03 Blankenberge/Knokke – Genk			1 aller + 1 trajet Brugge-Blankenberge	en milieu de journée
	IC-05 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal			3 allers	
	IC-07 Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal			1 aller, 3 retours	
	IC-12 Kortrijk – Welkenraedt			1 A/R Kortrijk-Schaerbeek	1er parcours vers Kortrijk et avant dernier parcoirs vers Schaerbeek
	IC-25 Mons – Liège-Palais			1 A/R	
	IC-32 Brugge – Kortrijk			1 A/R	en heure de pointe

L					
Matériel	Relation	Composition	Capacité	Exceptions	Remarque
AR41 	L-05 Kortrijk/Ronse – Eeklo	2 ou 3 AR41	300 à 450 pl.ass.	1 AR41 (1 A/R); 5 AR41 (1 A/R)	
	L-24 Antwerpen – Lier – Herentals – Mol	1 à 3 AR41	150 à 450 pl.ass.		
	L-25 Gent-Sint-Pieters – Zottegem – Geraardsbergen	1 à 4 AR41	150 à 600 pl.ass.		
AM66 	L-01 Namur – Huy – Liège-Guillemins	1 ou 2 AM 66	180 à 360 pl.ass.		13 relations omnibus sur les 18 qui circulent en Wallonie devaient être assurées exclusivement par des AM 66 (automotrices doubles), c'est le matériel le plus ancien de la SNCB. Néanmoins, suite à la livraison des dernières rames Desiro (AM08), ce matériel a été affecté à plusieurs parcours sur les liaisons omnibus en Wallonie (cfr. ci-dessous) de sorte que seule une partie des parcours est désormais assurée par des AM66
	L-04 Jurbise – Braine-le-Comte	1 AM66	180 pl.ass.		
	L-06 Charleroi-Sud – La Louvière – Manage – Luttre	1 AM66	180 pl.ass.		
	L-07 Charleroi-Sud – Erquennes	1 ou 2 AM66	180 à 360 pl.ass.		
	L-09 Spa Geronstère – Verviers – Welkenraedt – Aachen	1 ou 2 AM66	180 à 360 pl.ass.		
	L-14 Ottignies – Charleroi – Taminies – Namur – Jambes	1 ou 2 AM66	180 à 360 pl.ass.		
	L-15 Liers – Liège – Marloie	1 ou 2 AM66	180 à 360 pl.ass.	3 AM66 sur un parcours vers Liège (5580 – départ 8h38)	
	L-16 Namur – Sart-Bernard – Assesse	1 ou 2 AM66	180 à 360 pl.ass.		
	L-17 Herstal – Liège – Verviers-Central	1 à 3 AM66	180 à 540 pl.ass.		
	L-19 Braine-le-Comte – Manage	1 AM66	180 pl.ass.		
	L-21 Waremmes – Liège-Guillemins	1 ou 2 AM66	180 à 360 pl.ass.		
	L-26 (Quévy) – Mons – La Louvière	1 ou 2 AM66	180 à 360 pl.ass.	4 AM66 (1 A/R)	
AM75 	L-22 Puurs – Antwerpen – Essen – Rosendaal	1 ou 2 AM75	358 à 716 pl.ass.	1 AM66 + 1 AM75 sur un trajet entre Anvers et Essen (2572 – départ à 22h50)	
	L-06 Charleroi-Sud – La Louvière – Manage – Luttre			1 AM75 (1 A/R)	trains n° 4256 et 4280
	L-27 Leuven – Mechelen – Puurs – Sint-Niklaas			1 A/R	trains n° 2771 et 2790

AM80 	L-03 Leuven – Aarschot – Diest – Hasselt	1 ou 2 AM80	254 à 508 pl.ass.	AM-08 sur plusieurs parcours (cfr. ci-dessous)	
	L-23 Antwerpen – Lier – Aarschot – Leuven	1 à 3 AM80	254 à 762 pl.ass.		
	L-27 Leuven – Mechelen – Puurs – Sint-Niklaas	1 ou 2 AM80	254 à 508 pl.ass.	AM-08 sur plusieurs parcours (cfr. ci-dessous)	
AM86 	L-30 Lokeren – Antwerpen-Centraal	1 à 3 AM66	180 à 540 pl.ass.		
	L I Halle – Boondael – Delta – Vilvoorde – Mechelen	1 ou 2 AM86	± 177 à 354 pl.ass.		
	L K Halle – Bondael – Bruxelles-Luxembourg	1 ou 2 AM86	± 177 à 354 pl.ass.		
	L L Bruxelles-Luxembourg – Delta – Vilvoorde – Mechelen	1 ou 2 AM86	± 177 à 354 pl.ass.		
AM08 	L-02 Zeebrugge – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Mechelen	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-08 Namur – Gembloux – Ottignies	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-10 Ciney – Marloie – Libramont	1 AM08	280 pl.ass.		
	L-11 Namur – Dinant – Bertrix – Libramont	1 AM08	280 pl.ass.		
	L-12 Libramont – Marbehan – Arlon – Luxembourg	1 AM08	280 pl.ass.	Le tronçon Arlon – Lxb est parcouru au moyen de 1 ou 2 AM96 (rupture de charge à Arlon)	Les AM08 ne sont pas encore homologuées pour le réseau CFL
	L-13 Libramont – Virton – Arlon	1 AM08	280 pl.ass.		
	L-23 Antwerpen – Lier – Aarschot – Leuven	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-19 Braine-le-Comte – Manage			1 AM08 (1A/R)	
	L-01 Namur – Huy – Liège-Guillemins	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		Affectation revue suite à la réception des dernières rames Desiro : utilisation de 1 à 2 AM08 sur plusieurs parcours, tant en heures de pointe qu'en heures creuses, en remplacement des AM66
	L-03 Leuven – Aarschot – Diest – Hasselt	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-06 Charleroi-Sud – La Louvière – Manage – Luttre	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-07 Charleroi-Sud – Erquelinnes	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-14 Ottignies – Charleroi – Taminés – Namur – Jambes	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-15 Liers – Liège – Marloie	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-16 Namur – Sart-Bernard – Assesse	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L-27 Leuven – Mechelen – Puurs – Sint-Niklaas	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		

AM08 	L A Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L B Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L C Bruxelles-Midi – Ottignies	1 à 3 AM08	280 à 840 pl.ass.		
	L D Dendermonde – Jette – Bruxelles – Jette – Aalst	1 à 3 AM08	280 à 840 pl.ass.		
	L E Nivelles – Bruxelles – Mechelen – Antwerpen	1 à 3 AM08	280 à 840 pl.ass.		
	L F Ottignies – Wavre – Leuven	1 AM08	280 pl.ass.		
	L G Ottignies – Wavre – Leuven	1 AM08	280 pl.ass.		
	L H Nivelles – Bruxelles – Mechelen – Antwerpen	1 à 3 AM08	280 à 840 pl.ass.		
	L J Bruxelles-Midi – Ottignies – Louvain	1 à 3 AM08	280 à 840 pl.ass.		
	L M Denderleeuw – Geraardsbergen – Enghien – Bruxelles – Schaerbeek	1 à 3 AM08	280 à 840 pl.ass.		
	L N Halle – Bondael – Bruxelles-Luxembourg – Jette – Denderleeuw – Aalst	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L O Oudenarde – Zottegem – Bruxelles – Jette – Dendermonde	1 à 3 AM08	280 à 840 pl.ass.		
	L P Ottignies – Louvain-la-Neuve	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		
	L Q Ottignies – Louvain-la-Neuve	1 ou 2 AM08	280 à 560 pl.ass.		

Annexe 9 – « Roadshows » 2014

Province	Demandes formulées par les acteurs locaux			Réponse	Justifications					Analyse SNCB	Remarque		
	Ligne/localité concernée(s)	PT2014 initial	Requête formulée		Technique	Financier	Potentiel voyageurs	Autres voyageurs affectés	Offre alternative		Détails	Modification concerne	
												Offre cadencée	Offre P
Luxembourg	L165/167	long stationnement à Virton	optimiser les correspondances à Arlon et diminuer la stationnement à Virton	☹	✓		✓	✓		impossibilité d'assurer les correspondances à Arlon, Athus et Libramont => priorité donnée aux gares avec le plus grand nombre de voyageurs en correspondance			
		plus faible amplitude de la desserte	maintien de l'amplitude actuelle	☺						ajouts de trains le soir : Virton-Arlon 19h09; Arlon-Virton 19h14; Virton-Libramont 20h07	x		
	L42	pas de relation directe Gouvy-Bxl	Maintien d'une relation directe	☹	✓		✓		✓	vu le nombre de voyageurs et les difficultés techniques, priorité à une bonne relation en correspondance à Liège (8')			
		pas de trains CFL au départ de Trois-Ponts	Organiser le dépat des trains CFL depuis Trois-Ponts	☹	✓					SVU + non-homologation des trains CFL			
		offre scolaire : cadence décalée	maitien de l'offre scolaire actuelle	☺						ajouts de trains P le matin de Liège vers Gouvy (A: 08h38) et le soir de Trois-Ponts vers Gouvy (A: 16h22)		x	
	L162 Libramont-Ciney	Réduction d'amplitude de desserte	maintien de l'amplitude actuelle	☹						ajout d'un train Libramont-Ciney à 5h50		x	
	Jemelle	Limitation des trains de la L43 à Marloie	Maintien de la relation Liège-Jemelle	☹		✓			✓	correspondance en 7' à Marloie; 1.660.795€/an pour 6km			
	Neufchâteau	fin des arrêts temporaires de certains IC	maintien de l'arrêt de certains IC en gare de Neufchâteau	☹	✓		✓	✓		phases travaux sur la L162 ne permettent pas l'ajout d'un arrêt ; desserte IC non justifiée par la fréquentation			
L162 Grupont-Ciney	Modifications des horaires	Maintien des horaires actuels	☹						le problème concerne surtout le train du matin vers Ciney; ms. Pas d'adaptation car 1 seul voyageurs ds ce sens				
Liège	L36 Waremme - Liège	Offre inférieure à 1train/heure en HC	maintien de l'offre actuelle	☺						ajout de 4 trains aller-retour; amplitude élargie ds le sens Liège-Waremme	x		
	L36 Liège	2 IC via LGV eu 1 IC via L36 vers Bxl	relation directe vers l'aéroport	☹			✓	✓	✓	moins de 20 voy/jour; détourner une relation vers l'aéroport allongerait le tps de parcours vers Bxl de 10 à 15'; correspondance en 8' à Leuven			
	L36 Liège weekend	1 IC via LGV et 1 L jusque Landen	Maintien de trains directs vers Blankenberge le we	☹	✓		✓		✓	nécessiterait un accouplement technique à Landen et une adaptapation des horaires des lignes 36 et 21 (voie unique => impossible); correspondance en 8' à Landen			
	Liège	Pas de relation directe vers l'Allemagne ou la France	Trains directs vers l'Allemagne et vers la France	☹	✓		✓		✓	scission de la DW pour améliorer la robustesse ; défaut de matériel homologué pour Aachen; moins de 20 voy/jour entre Liège et Lille; liaison possible via correspondance à Bxl (7') et Tournai (6'); relation Verviers-Aachen toutes les heures (correspondance en 5')			
	L 125 et L 37	Long temps de correspondance à Liège	Améliorer les correspondances à Liège	☹	✓		✓	✓		incompatibilité liée à la structure des lignes; seulement 67 voy/jour de Verviers vers Namur; priorité donnée au cadencement à la 1/2 heure sur les 2 lignes			
	L42	offre scolaire : cadence décalée	maitien de l'offre scolaire actuelle	☺						ajouts de trains P le matin de Liège vers Gouvy (A: 08h38) et le soir de Trois-Ponts vers Gouvy (A: 16h22)		x	
	L 96 Jurbise-Braine-le-Comte: Neufvilles, Masnuy St-Pierre	Plus faible amplitude de la desserte 1 relation toutes les 2 heures	Amplitude plus importante Maintien de la relation à cadence horaire	☹ ☺						ajout d'un train par sens le soir => derniers départs à 20h05 vers BLC et 19h34 vers Jurbise ajout de 10 trains (5 par sens) => desserte horaire quotidienne	x x		
	L96 Mons-Quévy: Quévy, Genly, Frameries	Plus faible amplitude de la desserte 1 relation toutes les 2 heures	Amplitude plus importante Maintien de la relation à cadence horaire	☹ ☺						matin : ajout de 2 trains vers Quévy; soir : ajout de 2 trains vers Mons et 1 train vers Quévy ajout de 11 trains => desserte horaire quotidienne	x x		
Hainaut	L 118 Mons-La Louvière	Plus faible amplitude de la desserte	Amplitude plus importante	☺						ajout d'un train par sens le soir => derniers départs à 19h52 vers LLS et 20h44 vers Mons	x		
	L 112 Charleroi - La Louvière	Plus faible amplitude de la desserte	Amplitude plus importante	☹						ajout d'un train le soir vers LLS => derniers départs à 19h53	x		
	L130a Charleroi - Erquelinnes	Plus faible amplitude de la desserte	Amplitude plus importante	☹						ajout d'un train par sens le soir => derniers départs à 19h55 vers Erquelinnes et 20h04 vers Charleroi	x		
	L 117 La Louvière - Luttre	Plus faible amplitude de la desserte	Amplitude plus importante	☺						le soir ajout d'un train vers LLS => derniers départs à 20h58 et de 2 trains vers Luttre => dernier départ à 20h21	x		
	L90 : Lessines	Relations vers Bruxelles en correspondance	Maintien de trains directs vers Bruxelles	☹	✓			✓	✓	pas d'alternative techniquement possible et intéressante point de vue temps de parcours; gain de temps grâce à la suppression de l'accouplement à Ath			
	L 75A : Mouscron	1 IC/heure + P	Maintien de la fréquence actuelle (2 trains par heure vers Bruxelles)	☹		✓	✓		✓	coût du maintien d'une seconde relation cadencée = 2.412.000€ ; faible dde en HC; renforts prévus en HP matin et soir vers Bxl et Mons			
	L 90 : Ath-Mons	Allongement des TP (39' avec correspondances)	Maintien des TP actuels entre Ath et Mons	☹	✓			✓		priorité donnée aux correspondances à Ath et Jurbise vers Bxl et Mons et volonté d'offrir des relations cadencées à la 1/2 heure sur les L94 et 96 => pas de solution sans revoir la structure du PT			
		Allongement des TP (2h07 ou 2h20) vers Namur	Maintien des TP actuels entre Ath et Namur	☹	✓		✓		✓	priorité aux correspondances à Jurbise + arrêts supplémentaires à Erbisoeul et Ghlin => pas de solution sans revoir la structure du PT ; seulement 15 voy/jour			
	L 96 : Quévy-Mons	Trains directs vers Bruxelles: 2 trains le matin et 1 le soir	Augmenter le nombre de trains directs de/vers Bruxelles surtout en pointe	☺	✓					Pas de possibilité de recréer une relation cadencée directe sans revoir la structure du plan; le matin pas d'amélioration possible point de vue espacement des trains directs (sillons indisponible entre Hal et Bxl); le soir, ajout d'un train P direct		x	
		Durée des correspondances en gares de Mons	Allonger les temps de correspondances pour tenir compte des travaux en gare de Mons	☺							adaptation des horaires des trains L Quévy-Mons pour obtenir des correspondances en 10' de/vers Bxl	x	
	Mons		Relier Mons à la France via Quévy et Quiévrain	☹	✓		✓			L'infrastructure actuelle ne permet plus la desserte de la gare de Quévy (pas de quais en venant de France) et la zone de transition 25KV/3KV est très proche du point d'arrêt; faible potentiel			
	L 90 : Cambron-Casteau	1 relation L toutes les 2 heures	Renforcement de l'offre de week-end vers Cambron-Casteau (Pairi Daiza)	☺						desserte renforcée pdt la période d'ouverture du parc : + 1 train/sens matin et soir		x	
L 132 : Charleroi - Couvin	Amplitude réduite	Maintien de l'amplitude et de la fréquence de la desserte des points d'arrêt.	☺						ajout d'un train par sens le soir => derniers départ à 21h15 vers Couvin et 20h53 vers Charleroi ; prolongation du train de 18h25 à Charleroi vers Couvin avec arrêt à Yves-Gomezée	x	x		
Brabant wallon	L 140 Charleroi-Ottignies	Relation vers Bruxelles uniquement via correspondances	Maintien de trains directs Charleroi - Fleurus - Ottignies - Bruxelles en pointe	☹	✓				✓	txv RER en gare d'Ottignies => plus de cisaillement possible; -2' de tps de parcours malgré la correspondance à Ottignies			
	L 139 Leuven-Ottignies	Relation vers Bruxelles uniquement via correspondances	Maintien de trains directs Wavre – Ottignies - Bruxelles	☹	✓				✓	txv RER en gare d'Ottignies => plus de cisaillement possible; -8' de tps de parcours malgré la correspondance à Ottignies			
	L 140/L 139	Correspondances plus longues entre les lignes 140 et 139	Maintien des délais de correspondances actuels	☹	✓		✓		✓	priorité aux correspondances avec les trains IC et RER à Ottignies et Leuven; 150 voy/jour entre les PANG de la L140 et Wavre; prolongation de trains vers Wavre le matin + retour le soir			
	L 161D/L 161 : LLN	Statu quo en matière de trains directs vers Bruxelles	Augmentation du nombre de trains directs vers Bruxelles. (parking 2.500 places)	☹	✓					L'augmentation de l'offre ne sera possible que lorsque les 4 voies entre la bifurcation vers Louvain-la-Neuve et la gare d'Ottignies seront réellement disponibles			
Namur	L 154 Dinant-Namur	Relation Dinant – Bxl-Lux - Schaerbeek	Maintien de liaisons directes Dinant – Bxl-Midi	☺	✓		✓			Prolongement le soir d'un train P Bruxelles - Namur vers Dinant en remplacement d'un train P local Namur - Dinant; Pas de sillons disponibles dans la jonction pour une relation nouvelle; Meilleure robustesse grâce à la suppression de l'accouplement à Namur; priorité aux trains directs depuis Andenne car plus fréquentés		x	
	L 162 Namur-Ciney	Offre assurée partiellement en bus	Maintien de l'offre train	☹	✓					txv de modernisation => voie unique entre Namur et Ciney => priorité aux IC et P			
	L 132 : Charleroi - Couvin	Faible amplitude	Maintien de l'amplitude actuelle et de la fréquence de desserte des points d'arrêt.	☺						ajout d'un train par sens le soir => derniers départ à 21h15 vers Couvin et 20h53 vers Charleroi ; prolongation du train de 18h25 à Charleroi vers Couvin avec arrêt à Yves-Gomezée	x	x	

Annexe 9 - Roadshows 2014 Flandre

Province	Demandes formulées par les acteurs locaux			Réponse	Justifications					Analyse SNCB	Remarque		
	Ligne/localité concernée(s)	PT2014 initial	Requête formulée		Technique	Financier	Potentiel voyageurs	Autres voyageurs affectés	Offre alternative		Détails	Modification concerne	
												Offre cadencée	Offre P
Vlaams Brabant	L 35 : Wezemaal	liaison avec Bxl via correspondance à Leuven	maintien de la relation directe Wezemall-Bxl en HP	⊖	✓			✓		contraire aux principes généraux du PT; un arrêt supplémentaire serait préjudiciable aux voy de Hasselt, Diest et Aarschot (3.796 vs. 281 voy à Wezemaal)			
			liaisons supplémentaires en compensation	⊕						trains P Hasselt-Aarschot : prolongation de 2 trains/sens avec arrêt à Wezemaal ; tps de parcours vers Bxl réduit malgré la correspondance		x	
	L 53 : Haacht	liaison avec Bxl via correspondance à Leuven ou Mechelen	Maintien de trains P directs entre Haacht et Bxl	⊖	✓				✓	pas de sillon disponible dans la JNM; les liaisons de/vers Bxl sont plus nombreuses en HPM et inchangées en HPS; plusieurs offrent des tps de parcours plus rapides que la relation directe actuelle			
	L 34 Tongeren-Hasselt	liaison avec Leuven via correspondance à Hasselt ou Aarschot	maintien de relations directes entre la L 34 (Tongeren) et Leuven	⊕						prolongation du train IC Hasselt-Leuvent-Aéroport-Antwerpen jusque Tongeren en HP (2 train le matin et 2 le soir); impossible en HC pour des raisons budgétaires		x	
Limburg	L 34-35 Luik-Antwerpen	la relation Liège-Hasselt-Antwerpen est remplacée par une liaison avec correspondance Aarschot (pdt les HC) matin et soir, 2 trains P rapides entre Hasselt et Antwerpen	maintien de la relation directe entre Tongeren et Antwerpen en semaine (chaque heure)	⊖	✓		✓	✓		sur base du nombre de voy, priorité donnée à la relation IC rapide entre le Limbourg et Bxl via la courbe de Leuven et à la relation IC Hasselt-Leuven-Aéroport-Antwerpen; max 3 relations voy possibles sur la L 35 car trafic fret important			
			ajout d'un 3ème train P via la courbe d'Aarschot	⊖			✓			un 3ème train P arriverait à Anvers après 9h => peu d'intérêt pour les navetteurs			
	L 34	liaison avec Leuven via correspondance à Hasselt ou Aarschot relations directes entre le Limbourg et la côte via Landen au lieu de Aarschot	maintien de relations directes entre la L 34 (Tongeren) et Leuven	⊕						prolongation du train IC Hasselt-Leuvent-Aéroport-Antwerpen jusque Tongeren en HP (2 train le matin et 2 le soir); impossible en HC pour des raisons budgétaires		x	
			maintien d'une relation directe entre Tongeren et la côte en semaine	⊖				✓		sur base du nombre de voy, priorité donnée aux liaisons directes entre la côte et la L21 (4.060 voy. Vs. 1.750 sur la L34); correspondance à Hasselt en 5' en semaine (17' le we)			
West Vlaanderen	L 50A Brugge-Gent-Brussel	relations L entre Brugge et Gent, plus de trains P directs entre Beernem et Bxl	ajout d'un arrêt à Beernem sur la relation IC-23 vers Bxl	⊖	✓		✓	✓	✓	contraire aux principes généraux du PT; potentiel trop faible (seulement 12% des voy. À Beernem vont Bxl); allongement du temps de parcours préjudiciable aux autres voy de l'IC-23; bonne liaisons vers Bxl via correspondance à Gent			
			Maintien de trains P directs entre Beernem et Bxl	⊕						arrêts supplémentaire prévu pour les 4 trains P directs (2 le matin, 2 le soir) entre Ostende et Bxl		x	
	L 73 De Panne-Bxl	relation horaire De Panne-Bxl via Aalst (=> tps de parcours allongé) + trains P rapides Matériel de type Break	maintin de relations rapides De Panne-Bxl via la L 50A	⊖	✓		✓		✓	la mise en place d'une offre au 1/4h entre Gent et Bxl n'est pas compatible avec le maïtien des correspondances à Lichtervelde; seulement 13% des voy. De la L73 ont pour destination Bxl; pdt les pointes : liaisons à la 1/2h avec Bxl (2 trains directs + 2 trains en correspondance à Gent) + tte la journée, correspondance possible à Gent (18') => tps de parcours réduit; offre des liaisons directes entre De Panne et Aalst, Wetteren et Denderleeuw			
			affectation de matériel plus confortable	⊕						utilisation de matériel de type AM96 sur certaines relations en heures creuses (maintien des Break en HP car capacité supérieure de 20%)	x		
	L 69 Poperinge-Kortrijk-Bxl	relations rapides avec Gent et Antwerpen pour les voy. De Poperinge et Ieper	maintien des relations cadencées directes Poperinge-Bxl	⊖	✓		✓			✓	manque de capacité entre Poperinge et Ieper (v.u.) et dans la JNM; potentiel trop faible vers Bxl depuis la L69; le plan prévoit une offre suffisante vers Bxl à l'HP du matin (2 trains directs + 3 avec correspondance à Gent)		
			prolongation des relations Welkenraedt-Bxl-Gent-Kortrijk jusque Poperinge	⊖	✓		✓			✓	manque de capacité entre Poperinge et Ieper (v.u.) et longueur des quais limitée à Poperinge; cfr. ci-dessus		
L 51A Zeebrugge-Brugge	fréquence réduite pendant les heures creuses	maïtien de la cadence horaire	⊕								x		
Antwerpen	L 12 Antwerpen-Roosendaal	pas de train prévu au départ de Anvers à 23h50 pour arriver à Essen à 00h28	maïtien de ce train tard le soir	⊕							x		
	L 15/29 Turnhout-Bxl (we)	Turnhout est desservie le we par l'IC Antwerpen-Turnhout	ajout de relation supplémentaire entre Turnhout et Bxl le we	⊖		✓	✓			potentiel insuffisant pour une seconde relation cadencée le we (Anvers est la destination principale)			
	L 15/29 Turnhout-Bxl	Matériel prévu = AM quad et M4	affectation de matériel plus moderne pdt les HP	⊖	✓			✓		les possibilités d'affecter du matériel plus moderne sont examinées ; une réponse devrait être apportée fin juin; le choix du matériel a un impact sur les autres lignes			
	L 15 Lier-Antwerpen	moins de trains Lier-Antwerpen en raison des 6 IC (AR41) prévus entre Hamont et Anvers	maïtien de trains P entre Lier et Anvers	⊕						puisque la mise en service de 6 AR41 sur l'IC Hamont-Hasselt-Antwerpen n'est pas possible, maintien de 2 trains P (1 le matin et 1 le soir) entre Lier et Anvers pour garantir un nombre de places assises suffisant		x	
	L 4 Antwerpen-Noorderkempen	Noorderkempen est desservi par un IC Anwepren-Noorderkempen	Ajout d'une relation directe entre Noorderkempen et Bxl	⊖	✓					la relation directe Noorderkempen-Bxl est liée à l'introduction du train Benelux sur la LGV4, prévue pour 12/2016; ajout d'une 14ème liaison en soirée			
Oost Vlaanderen	L 59 Gent Dampoort-Brussel	liaison rapide avec correspondance à Gent pour relier Bxl	maïtien de trains P directs entre Gent Dampoort et Bxl	⊕						les trains P actuels entre Gent Dampoort et Bxl sont maintenus avec un horaire légèrement modifié (le matin, départ avancé de 3'; le soir de 2')		x	
	L 90 Ninove-Brussel	Ninove est relié à Bxl via correspondance à Denderleeuw	maintien de trains P directs entre Ninove et Bxl	⊖	✓			✓	✓	nécessite un accouplement à Denderleeuw avec le train de la L 89 => augmente le risque de retard; alloge la tps de parcours pour les voy de la L 89; le plan prévoit une offre suffisante vers Bxl à l'HP du matin (3 trains directs + 10 avec correspondance)			
	L 58 Eeklo-Gent	1 relation L renforcée par des trains P le soir	demande d'écoles pour des trains supplémentaires aux heures actuelles	⊕						ajout d'un train P le soir vers Gent (un train vers Eeklo était déjà prévu)		x	
	L 50A Drongen-Landegem	l'offre vers Bxl est maintenue mais avec correspondance	maintien de relations directes avec Bxl	⊖	✓				✓	va à l'encontre des principes des relations IC: tous les les P passants (excepté un vers Drongen) s'arrêtent; de bonnes alternatives sont offertes			
	L 89 Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem	Relations IC Kortrijk-Bxl, L Kortrijk-Oudenaarde, RER entre Oudenaarde et Bxl	maintien des l'offre actuelle entre Zottegem et Oudenaarde	⊖	✓	✓			✓	capacité limitée de la JNM; coût d'une relation supplémentaire; de bonnes alternatives sont offertes tant pour Zottengem que pour Oudenaarde			

Annexe 10 – Lexique

- **Amplitude horaire** : pour une relation donnée, l'amplitude horaire est la durée comprise entre le départ du premier train et le départ du dernier train effectuant ce parcours.
- **Automotrice** : ensemble de véhicules ferroviaires à traction électrique pouvant se mouvoir de manière autonome (il ne doit donc pas d'être tiré ou poussé par une locomotive indépendante). Une rame automotrice peut être composée de plusieurs caisses, mais sa composition est indéformable (hors opérations de maintenance lourdes). En revanche, plusieurs rames élémentaires (ou « éléments ») peuvent être couplées pour augmenter la capacité de transport. Une rame automotrice dispose d'une cabine de conduite à chaque extrémité et est donc parfaitement réversible.
- **Autorail** : véhicule ferroviaire à traction thermique pouvant se mouvoir de manière autonome.
- **Blanc-travaux (Coupsures Totales de Lignes)** : interruptions totales ou partielles des circulations ferroviaires sur une ou plusieurs sections pendant une période déterminée, soit de jour, soit de nuit, soit en semaine, soit le week-end, organisées dans les horaires saisonniers et mises d'application systématiquement pendant toute la période concernée. Ainsi, les blancs-travaux CTL sont des intervalles libres de toute circulation ferroviaire sur toutes les voies d'un tronçon déterminé, destinés à l'exécution des travaux d'entretien courant à l'infrastructure.
- **Cadencement** : mode d'exploitation d'un réseau de transport en commun qui consiste à organiser la circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée ; ex. : dans une gare donnée, les mêmes trains desservant les mêmes arrêts se succéderont à des intervalles de temps réguliers et multiples ou sous-multiples de l'heure. Le cadencement des horaires sert non seulement à faciliter la mémorisation des horaires par les voyageurs, mais aussi à assurer systématiquement des correspondances.
- **Capacité ferroviaire** : peut se définir comme le nombre maximum de trains pouvant circuler dans un intervalle de temps donné, étant donnés les conditions pratiques d'exploitation, la structure de ligne, la structure de l'horaire et la qualité de service.
- **CCVF (ex-CCU)** : le Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires Usagers (anciennement Comité Consultatif des Usagers ou CCU) a été institué par la loi du 21 mars 1991. Le CCVF émet des avis sur toute question relative aux services fournis par les entreprises ferroviaires (SNCB et Infrabel). La mission du Comité est officielle; il représente les forces vives du pays. Son rôle est de défendre les intérêts des usagers; il est totalement indépendant des entreprises ferroviaires. Le Comité est constitué de personnes volontairement engagées et représentant des organisations ayant un intérêt dans la défense des utilisateurs de transport ferroviaires (source : SPF-Mobilité&Transports).

- **Contrat de gestion** : Contrat établi entre l'Etat fédéral et les entités du Groupe SNCB et fixant les obligations des différentes parties. Les contrats actuellement en vigueur étaient prévus pour couvrir la période 2008-2012, mais ils ont été prorogés par quatre avenants successifs, jusqu'à l'entrée en vigueur des nouveaux contrats (en cours de rédaction au sein du SPF Mobilité&Transports).
- **Détente horaire** : minutes ajoutées à l'horaire théorique pour tenir compte des aléas de circulation.
- **Heure de pointe** : période de la journée pendant laquelle le nombre de voyageurs est le plus important ; on distingue généralement la pointe matinale (très concentrée) et la pointe vespérale (généralement plus diffuse).
- **Heure creuse** : par opposition à l'heure de pointe, on qualifie de « creuse » une période de la journée pendant laquelle le nombre de voyageurs est moins important.
- **IOT (Indicateur d'Opérations Terminées)** : dispositif utilisé pour informer le conducteur d'un train de voyageurs que les opérations à quai sont terminées. En pratique, l'instruction de départ est donné au conducteur par un feu blanc en rosace (ou en marguerite) qui est activé par l'accompagnateur au moyen d'une clé.
- **Jonction Nord-Midi** : désigne le tronçon de lignes reliant les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, en passant par Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Central et Bruxelles-Chapelle. La jonction comporte six voies réparties en trois pertuis (tunnels) de deux voies. La gare de Bruxelles-Midi compte 22 voies à quai, Bruxelles-Nord en compte 12 et Bruxelles-Central seulement 6, qui plus est, implantées en courbe. Aux heures de pointe, le goulet d'étranglement que constitue cette section implique que le moindre incident a des effets extrêmement importants qui se répercutent sur l'ensemble du réseau.
- **Matériel roulant** : ce terme désigne l'ensemble du matériel moteur et du matériel remorqué.
- **Minutes-travaux ou Tampons-travaux** : minutes ajoutées à l'horaire théorique pour tenir compte de l'impact de travaux sur la circulation des trains ; elles correspondent aux ralentissements nécessaires pour garantir la sécurité des trains et des ouvriers de la voie pendant la durée des chantiers.
- **Park & Ride ou P+R** : parking situé à proximité d'un arrêt de transport public et où les usagers peuvent laisser leur voiture pour poursuivre leur chemin en transport public.
- **Plan d'occupation des voies** : document de planification indiquant pour une gare donnée les occupations successives de chacune des voies au cours du temps.
- **Plan pluriannuel d'investissement (PPI) du Groupe SNCB** : annexe au Contrat de gestion qui reprend l'ensemble des investissements (infrastructure, matériel roulant, gares, ...) théoriquement prévus pour une période donnée. Le dernier PPI en date concerne la période

2013-2025. Il a été approuvé par le Conseil des Ministres le 19 juillet 2013 et prévoit des investissements pour un montant total de 25,986 milliards d'euros₂₀₁₂.

- **Point d'arrêt non gardé (PANG)** : halte ferroviaire ne disposant pas de personnel.
- **Robustesse** : capacité du système ferroviaire à revenir à l'équilibre après une perturbation d'ampleur limitée.
- **Sillon** : correspond à la capacité d'infrastructure nécessaire pour faire circuler un train d'un point à un autre pendant une période de temps donnée. Les sillons sont vendus par les gestionnaires d'infrastructures aux opérateurs ferroviaires.
- **Train-kilomètre** : unité de mesure de la production ferroviaire correspondant au mouvement d'un train sur une distance d'un kilomètre.
- **Vitesse commerciale** : quotient de la distance parcourue divisée par le temps total nécessaire pour la parcourir, y compris les durées d'arrêt.
- **Vitesse de référence** : vitesse maximale autorisée par la signalisation ; elle est définie par le gestionnaire d'infrastructure pour chaque tronçon de ligne en tenant compte des possibilités d'exploitation et/ou des contraintes techniques.
- **Voyageur-kilomètre** : unité de mesure de prestation d'exploitation qui correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.