

Evaluation
Plan de Transport SNCB 2015

Note pour

Commission Infrastructure
de La Chambre

COLOFON



TreinTramBus (vzw BTTB)
Kortrijksesteenweg 304
9000 Gent
info@treintramabus.be
Voorzitter: **Stefan Stynen**



ASBL NAVETTEURS.BE
Rue de Loncin, 92
4460 Grâce-Hollogne
info@navetteurs.be
Contact: **Gianni Tabbone**



Test Achats
Rue de Hollande, 13
1060 Bruxelles
www.test-achats.be
Contact: Jean-Philippe Ducart



Inter-Environnement Wallonie
Mundo-Namur
Rue Nanon, 98
5000 Namur
j.walckiers@iew.be
Contact: Juliette Walckiers

© 18 maart 2015

TABLE DES MATIERES

1	But de ce rapport	4
2	Contraintes politiques et juridiques	5
2.1	Croissance avec un nombre de kilomètres supplémentaires constant.....	5
2.2	Trains supplémentaires vers Brussels Airport au détriment d'autres lignes et dessertes	5
2.3	Manque de normes précises en terme d'amplitudes et de fréquences	7
2.4	Un focus unique sur les déplacements domicile-travail en semaine, peu d'ambition pour les autres déplacements et l'offre weekend	8
2.5	Economies imposées	9
3	Problèmes conceptuels de la nouvelle offre	11
3.1	Lisibilité de l'offre	11
3.2	De nouvelles liaisons directes mais également liaisons scindées	12
3.3	Nœuds de correspondances.....	13
3.4	Augmentation vs diminution de la fréquence.....	14
3.5	Relations transfrontalières (Euregio).....	15
3.6	Temps de parcours	16
3.7	Cadencement des trains	19
3.8	Alternatives pour la Jonction Nord - Midi	19
3.9	Réseaux péri-urbains	20
3.10	Gares en périphérie	20
3.11	Les périodes de vacances toujours plus longues	20
3.12	Non-remplacement du matériel vétuste	21
4	Ponctualité	22
5	Communication	24
6	Recommandations et demandes générales	25
7	Liste des annexes	27

1 But de ce rapport

Au travers de ce rapport, *Navetteurs.be*, *TreinTramBus*, *Test-Achats* et *Inter-Environnement Wallonie (IEW)* souhaitent donner un aperçu le plus fidèle possible des avantages et inconvénients du nouveau plan de transport mis en place par la SNCB depuis le 14 décembre 2014 (ci-après "plan de transport 2015"). Ce rapport est basé sur diverses sources:

- ✓ les réactions reçues au travers de notre sondage en ligne sur nos sites web, distinction faite entre les problèmes liés au nouveau plan et les autres problèmes d'exploitation (ex. pannes);
- ✓ une analyse de l'offre basée sur l'indicateur des chemins de fer avec un résumé des points forts et faibles des nouveaux horaires par province (voir annexe 1);
- ✓ et plus important, une comparaison avec l'offre proposée avant le 14 décembre 2014.

Sur base de ces constatations, des recommandations sont formulées afin de procéder à des adaptations à court terme mais également au niveau de la prochaine révision importante de ce plan de transport prévue en 2017 par la SNCB.

Des recommandations sont également formulées à l'attention du monde "politique". En effet, la SNCB est dépendante de certaines contraintes en matière de budgets disponibles, de coûts des sillons, d'accomplissement des obligations, ...

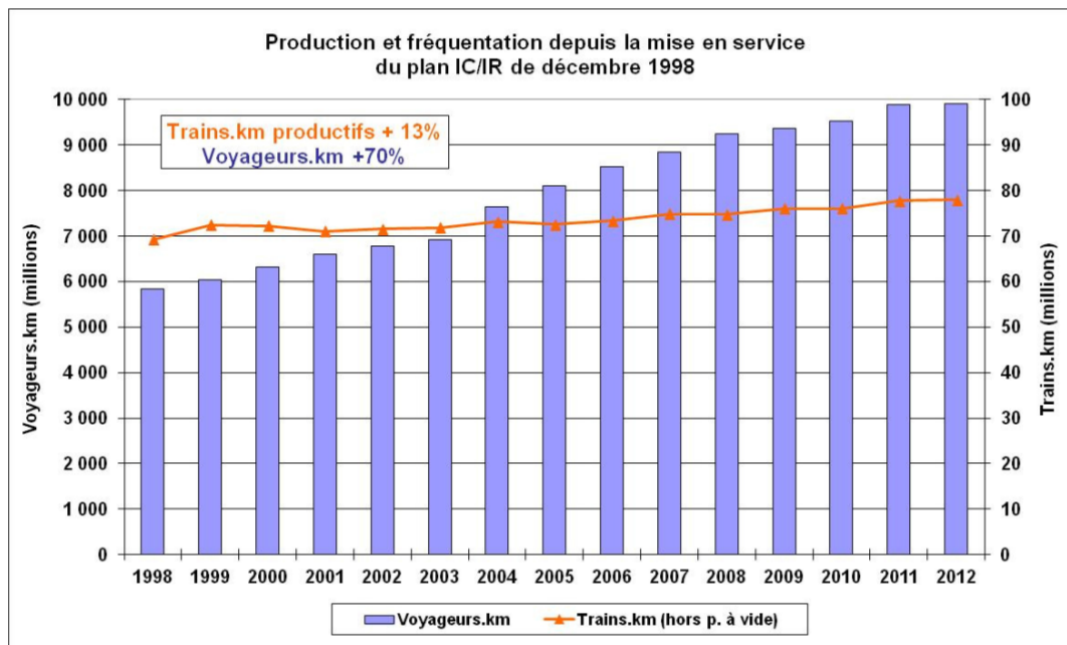
2 Contraintes politiques et juridiques

2.1 Croissance avec un nombre de kilomètres supplémentaires constant

Selon les chiffres de la SNCB le nombre de voyageurs.km a augmenté de 70% entre 1998 et 2012 alors que le nombre de trains.km n'a progressé que de 13%. En d'autres termes, ces 15 dernières années la SNCB a fait "plus" avec "moins", entre autre grâce à l'introduction massive de matériel à double étage sur toutes les lignes IC importantes.

Avec le plan de transport 2015, les fréquences ont été augmentées sur bon nombre de grandes lignes telles que Liège – Bruxelles, Mons – Bruxelles, Namur – Bruxelles, Bruxelles – Gand – Bruges ou encore Anvers – Charleroi. Le nombre de trains vers Brussels Airport a également augmenté que ce soit en semaine ou le weekend. Etant donné les contraintes budgétaires et un nombre de trains.km inchangé, les améliorations précédemment citées ont eu pour conséquence la suppression de certaines dessertes, principalement sur des lignes locales (Ex. 132 Charleroi – Couvin)

Cette stratégie atteint ses limites. Une diminution supplémentaire des amplitudes horaires n'est pas une option, et diminuer le nombre de trains en zones à faible densité de population non plus. La mise en place de réseaux autour des villes n'est faisable que si le nombre de trains.km peut être renégocié et revu à la hausse.



Source: SNCB

2.2 Trains supplémentaires vers Brussels Airport au détriment d'autres lignes et dessertes

Avec le Partenariat-Public-Privé (PPP) lié à la construction du "Diabolo", la SNCB et le gouvernement fédéral ont signé ce que l'on appelle une "letter of comfort" pour la desserte de/vers Brussels Airport. Ce qui a conduit à de nouvelles liaisons avec l'aéroport au

départ de Mons, Tournai, Bruges, Courtrai, Hasselt ou encore Amsterdam. En décembre 2015 est prévue l'ouverture du "Tunnel Schuman-Josaphat" entre Schuman et Meiser, qui permettra des dessertes directes de/vers Namur et Charleroi via le quartier Européen.

Par conséquent, ce sont à présent jusqu'à 6 trains par heure qui circulent entre Bruxelles et l'aéroport. Etant donnée les contraintes budgétaires et financières empêchant l'augmentation du nombre de trains.km, l'amélioration de la desserte de l'aéroport se fait au détriment d'autres dessertes.

Cela s'applique notamment à:

- ✓ la nouvelle liaison Mons – Bruxelles – Aéroport – Tournai qui a eu pour conséquence que l'ancienne desserte IR Quévry – Mons – Bruxelles – Aéroport en semaine a été transformée, à l'exception de deux trains P le matin et le soir, en une desserte Quévry – Mons avec possibilité de correspondance à Mons vers Bruxelles. Ce trajet avec correspondance conserve un temps de parcours semblable mais devient moins fiable avec la correspondance à Mons;
- ✓ la nouvelle liaison Anvers – Malines – Aéroport – Louvain – Hasselt qui a eu pour conséquence que l'ancienne desserte IR Anvers – Hasselt via Aarschot en semaine a été transformée en une desserte Anvers – Aarschot – Louvain, avec à Aarschot une possibilité de correspondance vers Hasselt. Ce trajet avec correspondance est non seulement plus long (78' au lieu de 67') mais également moins fiable à cause de la correspondance.

De nombreux premiers/derniers trains ont également été supprimés afin de récupérer les trains.km supplémentaires nécessaires. Cette "letter of comfort" a donc un impact considérable sur l'offre de trains globale du pays et donc sur le service public mais est jalousement gardée secrète. Bien que nous ayons demandé à plusieurs reprises lors des consultations à pouvoir accéder à ce document, il ne nous a jamais été officiellement présenté.

Lors de la signature en 2007, il était supposé que les trains supplémentaires vers l'aéroport viendraient s'ajouter à l'offre existante. Etant donné le contexte budgétaire restreint et les engagements fermes pris dans le cadre du PPP, l'augmentation de la desserte vers Brussels Airport est venue amputer le nombre global de trains.km du plan de transport.



Source : SNCB

2.3 Manque de normes précises en terme d'amplitudes et de fréquences

Bien que les normes du contrat de gestion 2008-2012¹ entre l'Etat et la SNCB soient minimales, la SNCB a déjà tenté d'adapter le plan de transport en appliquant sur certaines lignes une fréquence bi-horaire en semaine. Dans tous les autres cas, la SNCB applique heureusement une offre supérieure au minimum fixé par l'actuel contrat de gestion (voir annexe 2). Le nombre total de trains.km productifs se situe environ 10% au-dessus de la norme fixée au contrat de gestion pour la desserte en semaine soit environ 240.000 trains.km par jour; pour la desserte du weekend on compte environ 135.000 trains.km par jour.

Lorsque la SNCB assure plus que le minimum fixé par le contrat de gestion, ce contrat ne donne aucune indication permettant de définir sur quelle(s) ligne(s) ni à quelles heures ce service "supplémentaire" doit s'appliquer. Dans la pratique, cela est surtout déterminé par l'emplacement des dépôts et les habitudes qui se sont mises en place au fil du temps.

Les choix d'amplitudes actuels posent également question. Comment expliquer que le dernier train au départ de Charleroi vers Erquelinnes soit à 19h55? Et comment expliquer que le dernier train de Charleroi vers Couvin soit à 21h24 alors que des cours du soir se terminent à 21h00 dans le haut de la ville et que des travailleurs en équipe (Cheminots, B-Post, ...) finissent à 22h00?

Comment notamment expliquer que le dernier train au départ de Gand vers Alost soit déjà à 22h13 (il y a peu, c'était encore 23h26) et qu'à 23h00 il y ait encore un départ vers une ville plus petite comme Oudenaarde, pendant qu'entre autre le dernier train

¹ Toujours d'application dans l'attente d'un nouveau contrat de gestion.

vers Eeklo part à 21h12? Pourquoi y a-t-il au départ de Bruxelles encore un train L vers Anvers à 23h43, pendant que le dernier train vers Alost est à 21h59, pendant qu'entre autre le dernier train L vers Louvain est à 22h34?

Il est à présent urgent de pouvoir objectiver ces choix surtout après la suppression de nombreux premiers/derniers trains dans ce plan de transport. Voir annexe 3 pour plus de détails sur les amplitudes.

2.4 Un focus unique sur les déplacements domicile-travail en semaine, peu d'ambition pour les autres déplacements et l'offre weekend

L'offre SNCB du weekend est beaucoup trop limitée – voir normes du contrat de gestion (annexe 2) – et ne tient pas compte des changements au niveau de la société durant cette dernière décennie. Le nombre de centres d'intérêt de loisirs ou dédiés au shopping ont drastiquement augmenté. Le train ne prend pas assez en considération les besoins de celles et ceux qui travaillent tard, des étudiants en kots, ou encore de ceux qui souhaitent sortir ou avoir des loisirs.

D'après l'enquête "Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5", il y presque autant de déplacements le weekend que la semaine:

Nombre de déplacements moyen par personne et par jour	
Lundi	2,69140
Mardi	2,77618
Mercredi	2,69487
Jeudi	2,82133
Vendredi	3,09191
Samedi	2,97956
Dimanche	2,27336

Après le vendredi, le samedi est le jour où le plus de déplacements ont lieu. Particulièrement pour des motifs tels que "faire des courses" ou "faire du shopping" qui représentent 34,51 %, suivent directement les déplacements "Loisirs, sport et culture" qui représentent 21,75 %. Le dimanche, on constate une diminution d'environ 25 % bien que l'on compte le plus grand nombre de déplacements "visites", "promenades, faire du jogging, récréation" et "Loisirs, sport et culture".

De cette étude, il ressort que la différence d'offre entre la semaine et le weekend ne reflète pas les besoins en déplacements. L'offre du weekend, qui représente actuellement 56 % du nombre de trains.km en semaine, doit rapidement être revue à la hausse.

L'offre du weekend se caractérise d'une part par une fréquence trop faible – notamment concernant les dessertes omnibus bi-horaires (L 125 Liège – Namur, L 43 Liège – Marloie, ...) – et d'autre part par un manque de correspondances dans certaines gares (Virton, Athus, Arlon, Lier, Malines, ...). Certaines lignes n'ont quant à elles aucune desserte le weekend (ligne 96 Mons – Quévy, 165 Virton – Aubange, 26 Hal – Etterbeek – Vilvorde

– Malines, 52 Puurs – Anvers, 82 Alost – Burst, ...). A d'autres endroits, les trains IC font souvent office de trains omnibus à côté de leur fonction de correspondance.

C'est notamment le cas sur les axes Denderleeuw – Courtrai, sur des lignes telles que Charleroi – Erquennes ou Charleroi – Couvin. Sur l'axe Liers – Mouscron, le train IC s'arrête quant à lui une vingtaine de fois. Il y a également de nombreux arrêts sans desserte le weekend (Bleret et Remicourt sur la ligne 36, Leman et Sclessin sur la ligne 125, Obourg sur la ligne 118, Ede sur la ligne 89, Oudegem et Wichelen sur la ligne 53, ...).

Bien que les schémas de déplacement du samedi et du dimanche soient très différents, la SNCB ne fait toujours aucune différence entre l'offre du samedi et celle du dimanche. C'est principalement une opportunité manquée pour les trains de périphérie autour des villes avec un potentiel commercial important. Autour de Charleroi, Gand, Hasselt, Louvain ou Liège, de nombreux trains circulent sur base d'une fréquence bi-horaire, ce qui est nettement insuffisant pour concurrencer d'autres modes de transport tels que la voiture. La ligne péri-urbaine Anvers – Boom – Puurs (traversant les communes densément peuplées du Rupel) n'est elle-même pas desservie durant le weekend.

2.5 Economies imposées

Après que le Gouvernement Di Rupo ait à plusieurs reprises revu à la baisse le budget du Groupe SNCB, c'est au tour du Gouvernement Michel d'ajouter des économies supplémentaires qui atteignent finalement 20 % du budget en 2019, répartis de manière égale entre la SNCB et Infrabel. Sur une période de 5 ans le Groupe SNCB recevra en effet 2,1 milliards d'euros de dotation en moins. Les économies ne sont pas uniquement imposées par le contexte économique ou la crise. Si c'était le cas, le gouvernement devrait dès lors également s'attaquer à la déductibilité des voitures de société, celles-ci restent visiblement épargnées.

Cette décision n'était pas encore connue lors de la réalisation du nouveau plan de transport, mais aura inévitablement un impact sur les usagers dans les années à venir:

- ✓ possible nouvelle vague de suppressions de trains à faible occupation² après celles déjà réalisées en 2010, 2012 et décembre 2014;
- ✓ réduction ou suppression de projets d'investissement, comme par exemple la rénovation urgente de la gare de Vilvorde ou encore les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles – Namur – Luxembourg;
- ✓ des économies sur l'entretien et le renouvellement des lignes secondaires qui mènent après quelques années à une réduction de la vitesse de référence, des allongements des temps de parcours et un service moins attrayant, comme sur la ligne 54 Malines - Saint-Nicolas où une longue zone à ralentissement à 20 km/h n'a été levée qu'après de longues pressions politiques et médiatiques, malgré des correspondances ratées quotidiennement tant à Malines qu'à Saint-Nicolas. Une situation comparable concerne la ligne 43 entre Liège et Marloie étant donné que les investissements nécessaires n'ont pas été réalisés entre Bomal et Barvaux;

² Ces dernières années, la SNCB a fixé une norme de 40 voyageurs/train pour supprimer un train. En cas de suppression, il faut pouvoir examiner les alternatives pour les voyageurs ainsi que le montant réel des économies. Par le passé, des trains « peu remplis » ont été remplacés par des parcours à vide. Les économies sont dès lors négligeables mais les possibilités de trajets sont réduites.

- ✓ fermeture potentielle de points d'arrêt afin de rabattre encore plus les voyageurs dans les grandes gares en remplaçant les déplacements pré/post-trajet en train par la voiture, le vélo ou le bus;
- ✓ tarifs plus élevés;
- ✓ la période "vacances" où une partie de l'offre est supprimée est toujours augmentée et représente actuellement 13 semaines.

Il est évident que le niveau d'ambition avant 2018 risque d'être assez modeste. Un rôle plus important joué par le train est difficilement réalisable dans ce contexte si rien n'est fait pour modifier certains aspects financiers. Actuellement, un km/train coûte 16,1 € (train L) et 25 € (train P)³. Une réflexion devrait être menée sur la structure des coûts d'exploitation et leur possible diminution:

- ✓ les tarifs élevés pour l'utilisation des sillons et les arrêts en gare. Ils représentent selon la SNCB 37,4 % (IC) et 40,0 % (IR) des coûts d'un train;
- ✓ les suppléments qui sont facturés pour l'utilisation des lignes à grande vitesse par les trains IC (Louvain – Liège et Anvers – Noorderkempen – Breda). Etant donné que la SNCB ne fait qu'utiliser la capacité résiduelle des lignes à grande vitesse où seulement 1 TGV par heure circule (capacité théorique entre 12 et 16 TGV's par heure), il n'y a aucune raison économique justifiant l'application d'un supplément;
- ✓ l'interdiction de circuler avec un seul agent: la présence d'un accompagnateur représente entre 7,7% (IC) et 11,5% (L) des coûts d'un train. C'est principalement pour les trains L et les trains péri-urbains que la circulation avec un seul agent, combinée à des brigades de contrôle mobiles est réalisable.

³ Source: note de la SNCB au Conseil d'Administration.

3 Problèmes conceptuels de la nouvelle offre

3.1 Lisibilité de l'offre

La SNCB est passée de trois niveaux d'offre intérieure (IC, IR, L) à seulement deux niveaux: IC et L. Durant les heures de pointe, roulent également des trains P avec des schémas d'arrêts différents.

Bien que cela puisse ressembler à une simplification, la représentation du réseau est moins transparente. Aussi bien au niveau IC qu'au niveau L, on retrouve dans la représentation de l'offre sur certaines lignes plusieurs schémas d'arrêt différents sous un même label. Sur l'axe Bruxelles – Anvers, il y a des IC's qui s'arrêtent à Mortsels Oude God, Mechelen-Nekkerspoel, et Vilvorde et d'autres qui ne desservent pas ces gares. Il faut parfois chercher la logique: entre Malines et Louvain, le train IC Gand – Louvain dessert tous les arrêts, pendant que le train L ne s'arrête pas à Muizen, Hever et Hambos.

53 Leuven - Mechelen - Gent										154 Dinant - Namur										
	L	L	IC	L	L	IC	L	L	IC			P	IC	L	P	IC	L	P	IC	
	2750	581	4131	2760	582	4132	2761	583	4133	Km	L	7661	2527	6077	7685	2528	4579	7662	2529	
Herkomst																				
Leuven	9.13		9.41	10.13		10.41	11.13		11.41	0	154	Dinant	5.08	5.57	6.40		6.57		7.32	7.57
Wijgmaal	9.18		9.46	10.18		10.46	11.18		11.46	8	154	Veir	5.16	6.05	6.47		7.05		7.39	8.05
Hambos			9.59			10.50			11.50	12	154	Godinne	5.21	6.10	6.51		7.10		7.43	8.10
Wespelaar-Tildonk	9.23		9.53	10.23		10.53	11.23		11.53	15	154	Lustin	5.25	6.14	6.54		7.14		7.46	8.14
Haacht	9.25		9.55	10.25		10.55	11.25		11.55	25	154	Jambes	5.34	6.23	7.03	7.09	7.23	7.41	7.56	8.23
Haacht	9.25		9.56	10.26		10.56	11.26		11.56	28	154	Namur	5.38	6.28	7.08	7.14	7.28	7.45	8.01	8.28
Boortmeerbeek	9.30		9.59	10.30		10.59	11.30		11.59			Charleroi-Sud				8.23		8.42		
Hever			10.03			11.03			12.03			Etterbeek			7.17			8.17		
Muizen			10.06			11.06			12.06			Brux-Luxembourg			7.21			8.21		
Mechelen	9.39		10.11	10.39		11.11	11.39		12.11			Brux-Schuman			7.25			8.25		
Mechelen			10.11			11.11			12.11			Schaerbeek			7.33			8.33		
Kapelle-op-den-Bos		9.31	10.13		10.31	11.13		11.31	12.13			Destination								
Londerzeel		9.39	10.30		10.39	11.30		11.39	12.25											
Melderen		9.44	10.25		10.44	11.25		11.44	12.25											
Buggenhout		9.48	10.48		10.48	11.48		11.48												
Boesrode-Zuid		9.51	10.51		10.51	11.51		11.51												
Dendermonde		9.54	10.54		10.54	11.54		11.54												
Dendermonde		9.58	10.34		10.58	11.34		11.58	12.34											
Dendermonde		10.05	10.36		11.05	11.36		12.05	12.36											
Oudegein		10.08			11.08			12.08												
Schoonebeek		10.12			11.12			12.12												
Wichelen		10.15			11.15			12.15												
Schellebelle		10.19			11.19			12.19												
Wetteren		10.19	10.47		11.19	11.47		12.19	12.47											
Wetteren		10.22	10.48		11.22	11.48		12.22	12.48											
Kwatrecht		10.27			11.27			12.27												
Melle		10.29			11.29			12.29												
Melle		10.30			11.30			12.30												
Merebeke		10.34			11.34			12.34												
Gent-Sint-Pieters		10.40	11.00		11.40	12.00		12.40	13.00											
Bestemming	Sint Niklaas 10.18	Zeebrg. 11.55	Sint Niklaas 11.18	Zeebrg. 12.55	Sint Niklaas 12.18	Zeebrg. 13.55														

Il faut parfois chercher la logique: entre Malines et Louvain le train IC s'arrête partout tandis que le train L passe certains arrêts.

Sur la ligne 154, les trains L et IC ont la même politique d'arrêt entre Dinant et Namur.

La prolifération des liaisons IC peut induire en erreur. Le nouveau train IC entre Bruxelles-Luxembourg et Charleroi s'arrête partout sauf à Holleken et De Hoek alors que le train IC Hasselt – Liège – Maastricht ne passe aucun arrêt. L'IC Liège-Gouvy offre une desserte omnibus sauf entre Rivage et Liège. En Flandre et dans cette logique, il n'y a pas moins de 47 nouvelles gares IC, en Wallonie 25 et à Bruxelles cinq⁴.

⁴ Antwerpen-Luchtbal, Geel, Heist-op-den-Berg, Lier, Mechelen-Nekkerspoel, Mol, Mortsels-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, Zedelgem, Boondael, Vivier d'Oie, Etterbeek, Jette, St-Job, Angleur, Auvélais, Aywaille, Berzée, Binche, Châtelet, Cox, Courcelles-Motte, Couvin, Ecaussinnes, Gouvy, Jurbise, Leval, Lillois, Mariembourg, Obaix-Buzet, Pepinster, Philippeville, Roux, Silly, Trois-Ponts, Tubize, Vielsalm, Walcourt, Waterloo.

Les trains L qui devraient être par définition des trains de desserte omnibus sautent parfois certains PANG's. Le train L Tournai – Mons – Grammont ne fait pas arrêt à Maubray, Callenelle, Harchies et Ville-Pommeroeul, qui ne sont plus desservies que par des trains P.

L'offre de pointe a été standardisée et rendue plus lisible grâce à une politique d'arrêt identique pour les trains P durant l'heure de pointe.

3.2 De nouvelles liaisons directes mais également liaisons scindées

Relier toutes les gares entre elles par des liaisons directes est impossible. Le nouveau plan offre toutefois de nouvelles liaisons importantes sans correspondance :

- ✓ Poperinge – Ypres – Courtrai – Gand – Anvers,
- ✓ Courtrai – Harelbeke – Waregem – Deinze – De Pinte – Bruxelles – Louvain ...,
- ✓ Bertrix – Beauraing – Dinant – Namur,
- ✓ Bruges / Tournai / Courtrai / Amsterdam / Hasselt – Brussels Airport.

Certaines relations ont quant à elles été supprimées depuis le 14 décembre 2014.

Cela concerne la liaison la plus rapide entre Anvers, Hasselt et Liège. Cette relation a été « scindée » en deux et entre Aarschot et Anvers déviée via Louvain, Brussels Airport et Malines. Entre Hasselt et Anvers, il est encore possible d'éviter la correspondance, mais uniquement via un trajet beaucoup plus long qu'auparavant via Aarschot (67'). Un train via Mol fait le trajet en 103', via Louvain, Brussels Airport et Malines le trajet sans correspondance dure 98'. Cependant, d'après les chiffres de ventes de la gare d'Hasselt, il ressort qu'Anvers est la destination la plus demandée pour les billets simples, principalement pour ceux qui voyagent en dehors des heures de pointe. C'est pour cette raison que les deux trains P sans correspondance mis en place par la SNCB depuis le 14 décembre ne constituent pas une alternative adéquate en réponse à la disparition de la relation directe via Lier et Aarschot.

Une autre option budgétairement neutre proposée par *TreinTramBus* était de maintenir le train IC Anvers – Lier – Aarschot – Hasselt et de le faire circuler comme train L entre Louvain et Hasselt. Cette proposition a été refusée par la SNCB car non-conforme à la « Letter of Comfort » précédemment signée pour la desserte de Brussels Airport. Ce qui est étrange c'est que la SNCB le fait le weekend (en fréquence bi-horaire).

Le train IC au départ de La Panne circule toujours vers Bruxelles, Brussels Airport et Landen mais via Alost et Denderleeuw depuis le mois de décembre. Un trajet sans correspondance entre Bruxelles-Central et la Panne dure environ 2h26 contre 2h00 auparavant. Avec une correspondance à Gand, le trajet ne prend "que" 9' minutes de plus (avec 18' de correspondance à Gand). Dans la pratique, le temps d'attente est parfois plus long à cause des retards sur ce long trajet. En heure de pointe certains trains P effectuent encore le trajet en 2h00.

La ligne 69 Poperinge-Courtrai bénéficie depuis peu d'un train direct vers Gand et Anvers mais cela signifie que les voyageurs à destination de Bruxelles ont toujours quant à eux une correspondance en dehors des heures de pointe.

Une autre relation scindée concerne le train IC Dinant – Bruxelles-Midi, qui ne passe plus par la jonction Nord-Midi mais par Schaerbeek. Dès le mois de décembre prochain, cette relation sera prolongée jusqu'à Brussels Airport. Cela signifie qu'une ville touristique telle que Dinant est plus difficilement accessible depuis la Flandre étant donné l'obligation d'effectuer deux correspondances dans la plupart des trajets.

Une autre relation importante qui a été scindée est l'IC qui reliait auparavant Liège à Tournai en parcourant l'ensemble de la Dorsale wallonne. Il peut être justifié de scinder cette relation afin d'améliorer la robustesse de cette desserte (meilleure ponctualité), cependant une liaison rapide entre les grandes villes wallonnes doit être maintenue, d'autant plus depuis la suppression du Thalys sur cet axe. En avril 2014, les associations *ACTP*, *Navetteurs.be* et *IEW* avaient demandé à la SNCB d'étudier l'ajout d'une relation directe cadencée desservant uniquement Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai⁵. Nous demandions que les trains de ce nouvel IC se croisent en gare de Namur aux alentours des heures '25, permettant ainsi une correspondance idéale pour les passagers venant de la L162 (Luxembourg) vers les deux directions de la dorsale wallonne. Nous n'avons pas obtenu de réponse. Depuis le 14 décembre 2014, les voyageurs en provenance de la province du Luxembourg ne savent plus rejoindre les régions de Charleroi, Mons ou Tournai sans un long délai d'attente en gare de Namur (27 minutes).

Il y a également la suppression des trains directs régionaux entre petites zones urbaines telles que Grammont et Ninove d'une part et la ville d'Alost d'autre part qui constituent un pas en arrière. Sur les deux trains de pointe dans chaque sens, les liaisons régionales de la Dendre imposent maintenant une correspondance à Denderleeuw.

Dans la région du Centre, certaines relations directes entre Braine-le-Comte et Charleroi via Manage et Luttre ont été supprimées en semaine. Le L-19 est désormais limité à Manage, le L-06 Charleroi - La Louvière – Manage – Luttre stationne pendant 56' à Luttre. Ce temps d'attente permettrait d'effectuer sans le moindre problème un aller-retour vers Charleroi (ce qu'il fait d'ailleurs le weekend). Pour des raisons de trains.km, il a été limité à Luttre avec correspondance sur l'IC-27 Charleroi – Nivelles – Bruxelles-Luxembourg.

Pour les navetteurs, on constate la suppression des liaisons directes entre Bruxelles, Ninove et Grammont durant la pointe ou encore la suppression de la liaison entre Lessines et Bruxelles.

Enfin les voyageurs à destination des points d'arrêt (PANG's) entre Gand et Bruges doivent à présent changer de train à Gand. Durant la pointe matinale, il y a assez de trains vers Bruxelles pour pallier aux retards mais le soir, une correspondance ratée en gare de Gand entraîne souvent un retard d'une heure à l'arrivée. Ce n'est pas l'ajout d'une correspondance qui pose problème mais bien sa fiabilité.

3.3 Nœuds de correspondances

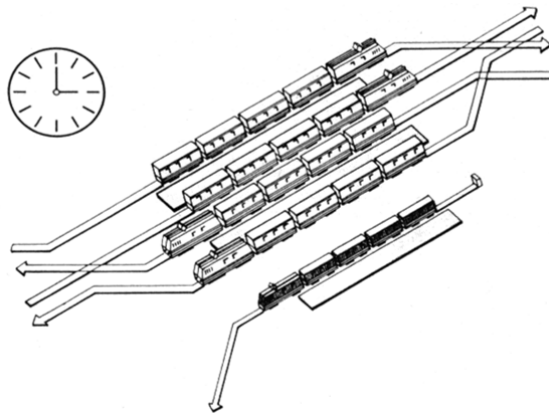
Dans le cadre d'un cadencement en réseau, comme c'est le cas en Suisse, les dessertes sont organisées en nœuds de correspondances. Le principe est de faire arriver en gare

⁵ Un trajet de Liège à Tournai par la Dorsale wallonne durait en 1990 2h07. Maintenant ça dure 2h15 par Bruxelles et 2h57 par Namur (= la Dorsale wallonne)!

dans un délai de temps restreint l'ensemble des relations IC, (IR) et L qui peuvent alors se donner correspondance. Cela implique des temps de parcours stricts et respectés (ponctualité) entre les gares de correspondance. Avec une telle organisation du réseau, les voyageurs à partir de n'importe quel point d'arrêt ont accès à l'ensemble du réseau.

Cela implique nécessairement des correspondances qui doivent être organisées de manière optimale avec des temps de correspondance entre 4 et 10 minutes, des gares harmonisées et adaptées à du matériel pouvant absorber un flux importants de voyageurs montant et descendant en correspondance dans différentes directions. Cette vision commence à être prise en considération par la SNCB, mais beaucoup de nœuds de correspondance doivent encore être améliorés.

A Marloie par exemple, on a réussi à améliorer les correspondances. A Namur par contre, les temps de correspondances restent excessivement longs pour les trajets de Luxembourg vers Charleroi et Mons ou encore de Dinant vers Liège.



3.4 Augmentation vs diminution de la fréquence

Sur deux relations IC importantes, un train supplémentaire par heure circule depuis le 14 décembre: Bruxelles – Gand – Bruges et Bruxelles – Ottignies – Namur. Ces trains supplémentaires répondent à une réelle demande. La fréquence des liaisons entre Bruxelles et Brussels Airport ont également augmenté avec à présent 6 trains par heure. Dans ce dernier cas, il n'y avait aucun problème de capacité, l'augmentation de la fréquence répond plutôt aux engagements pris dans la "letter of confort" liée au Diabolo.

Entre Tournai et Mouscron, l'offre a été divisée par deux pour atteindre un seul train par heure en heures creuses, ce qui en outre n'offre pas une bonne correspondance à Mouscron vers Mons, Charleroi et Namur. Un trajet entre Mouscron et Charleroi dure à présent pas moins de 1h20. De ce fait, les correspondances à Mouscron et Courtrai ne fonctionnent pas de manière optimale avec par exemple 2h39 de trajet entre Comines et Mons pour parcourir une distance d'à peine 100 km. Durant le weekend, la faible fréquence combinée à de mauvaises correspondances font qu'un trajet entre Tournai et Bruges prend à présent entre 2h19 et 2h23. Au départ de Mons il est même plus rapide de transiter par Bruxelles pour rejoindre Bruges.

Sur certaines lignes, l'offre a été revue à la baisse. Entre Gand et Eeklo, il y a un seul train par heure durant la pointe vespérale au lieu d'un train toutes les 40' auparavant. Cette faible fréquence ne répond pas aux besoins exprimés tant par les navetteurs que

les écoliers à Gand ou Eeklo. Entre Malines et Louvain les possibilités de trajets ont également diminué.

Entre Bruges et Courtrai, la fréquence du weekend a diminué. Un des deux séries, la plus lente, ne circule plus que toutes les deux heures. Une fréquence bi-horaire reste inattirative et inacceptable sur une ligne reliant trois régions telles que Courtrai, Roulers et Bruges.

Au début, la SNCB voulait appliquer une fréquence bi-horaire en semaine⁶ sur une série de relations: Bruges – Zeebrugge, Mons – Quévy, Jurbise – Braine-le-Comte, Waremme Liège.

Grâce aux règles imposées par le contrat de gestion, cela a pu être évité. De par le passé, cela a poussé bon nombre d’usagers à quitter progressivement ou définitivement le train.

Sur la ligne 132 Charleroi – Couvin, une diminution drastique de l’offre a été appliquée dans certains points d’arrêt (PANG’s) moins fréquentés avec pour certains d’entre eux une offre à présent limitée aux heures de pointe:

Type	Arrêts	Charleroi – Couvin Nb trains		Couvin – Charleroi Nb trains		Evolution 2012 -> 2014
		2012	2014	2012	2014	
PANG's	Yves-Gomezée	10	6	12	6	- 45%
	Jamioulx	9	7	10	8	- 21%
	Beignée					
	Ham-sur-Heure					
	Cour-sur-Heure					
Pry						
Gares	Berzée	26	20	27	21	- 23%
	Walcourt	23	19	25	19	- 21%
	Philippeville					
	Mariembourg					
	Couvin					

3.5 Relations transfrontalières (Euregio)

Le plan de transport est principalement accentué sur l’offre intérieure. Amsterdam, Lille et Luxembourg sont desservies par des trains IC tandis que Maastricht (122.000 hab.) est desservi par une relation IC – qui assure une desserte omnibus – et Aachen (240.000 hab.) ne bénéficie que de trains L.

Les trains IC classiques vers Amsterdam n’étaient au départ pas prévus dans le plan mais ont été conservés suite à la suppression du Fyra. Il n’y avait cependant plus moyen

⁶ En Flandre, tous les trains circulent à une cadence horaire. En Wallonie c’est également le cas sauf pour les trajets suivants, qui ne circulent qu’à une cadence bi-horaire : Liège – Gouvy – Luxembourg, Arlon – Marbehan – Libramont, Arlon – Virton – Libramont, Namur – Dinant – Bertrix et Ciney – Jemelle – Libramont.

d'obtenir des sillons performants que ce soit en Belgique ou aux Pays-Bas, ce qui a pour conséquence que le trajet reste très long (3h19).

Si l'on fait abstraction des frontières entre Etats-membres, on constate que le niveau de desserte transfrontalière reste très faible, il est dans la plupart des cas nettement inférieur au niveau de desserte des villes de même taille et à des distances comparables.

Dans l'Eurométropole Franco-Belge Lille – Courtrai – Tournai l'offre transfrontalière reste limitée à un train par heure. Entre Ostende, Bruges et Lille une correspondance est nécessaire à Courtrai.

Il en va de même pour l'Euregio Meuse-Rhin avec les relations vers Maastricht et Aachen. Entre Liège et Aachen, les seules possibilités de liaison directe sont le Thalys ou l'ICE, chers et peu flexibles.

Des villes comme Breda (NL), Weert (NL), Maubeuge (F), Valenciennes (F) ou Dunkerque (F) restent difficilement accessibles en train malgré l'existence de lignes ferroviaires sur ces trajets.

Pour Breda, des changements sont possibles dès décembre 2016 avec train IC vers Amsterdam qui emprunterait la ligne à grande vitesse avec un arrêt à Breda. Roosendaal risque par contre de revenir à un seul train L par heure de/vers Anvers.

Une autre inquiétude au niveau des liaisons transfrontalières est l'avenir de la ligne internationale Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg – Bâle. Ce service permet de relier les trois capitales de l'Europe (Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg) qui abritent de nombreuses institutions européennes. Il semblerait que la SNCF ait déjà annoncé son souhait de ne plus exploiter ce sillon au-delà de 2016, privilégiant le passage par Lille et l'utilisation du TGV. La SNCB envisage-t-elle d'agir pour maintenir une desserte qui n'impose pas aux voyageurs de devoir rejoindre Bruxelles et prendre un TGV pour se rendre à Strasbourg ou en Suisse?

3.6 Temps de parcours

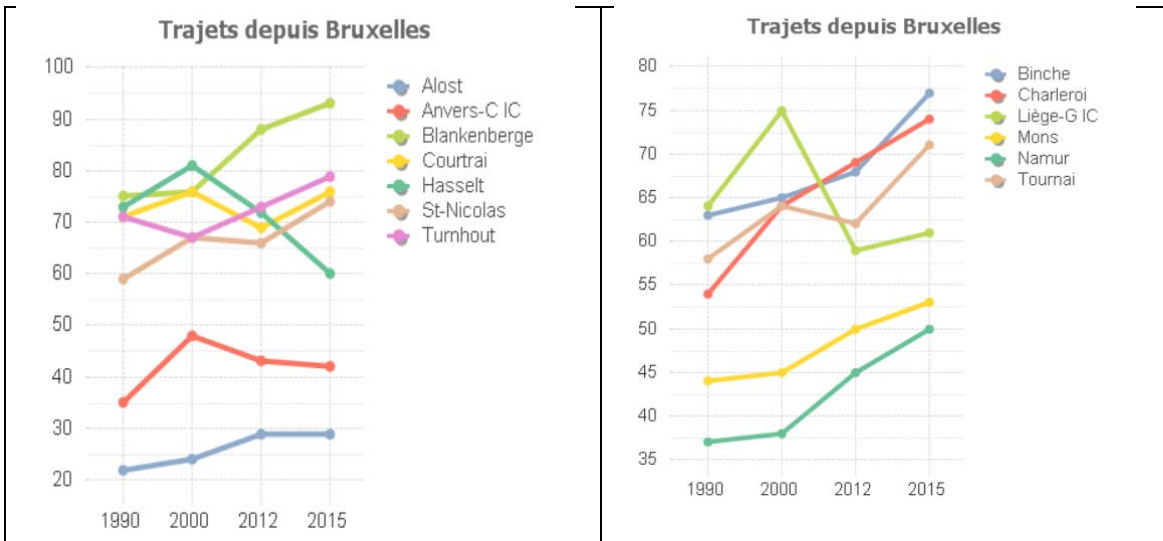
Sur bon nombre de lignes, les temps de parcours ont augmenté si l'on se base sur la comparaison entre plus de 350 relations (annexe 4). Cela fait suite d'une part de la demande d'Infrabel d'avoir des minutes de réserve pour pouvoir exécuter les travaux et d'autre part à la demande de la SNCB afin de prendre en compte les temps de parcours du matériel le plus lent. Sur une relation où seuls un ou deux trains double étage circulent par jour, le même allongement du temps de parcours (non-nécessaire) a été appliqué à du matériel tel que les « break » ou les « AM96 ». Sur la relation Bruxelles – Saint-Nicolas, où seuls quelques trains à double étage "M6" circulent, un tampon de 11' est appliqué toute la journée à Termonde. Pour les trains avec des rames (ex. "Break"), le temps d'attente est trop long. Cela peut entraîner des désagréments importants pour le voyageur notamment en cas de rupture de correspondances tout au long de la journée. Ces choix ont également un impact négatif sur l'utilisation du matériel et les coûts d'exploitation.

L'allongement des temps de parcours doit être utilisé de manière prudente. Quelques "tampons" supplémentaires au niveau de la Jonction Nord-Midi et des nœuds ferroviaires

suivants peuvent effectivement améliorer la ponctualité mais des minutes supplémentaires en bout de lignes sont inutiles. Un allongement des temps de parcours en fin de trajet n'ont aucun effet fondamental lorsque les retards se situent principalement au milieu du réseau.

L'ajout de minutes supplémentaires pour des travaux ou des correspondances sur des lignes où cela avait déjà été fait ces dernières années pose question et semble avoir peu d'effets sur la ponctualité depuis le 14 décembre dernier. Des temps d'arrêt assez longs (5' à 7' à Liège-Guillemins pour le train IC Ostende – Eupen) entraînent un allongement des temps de parcours. Ces deux interventions menacent l'utilité d'investir dans du matériel plus rapide ou de rehausser la vitesse de référence des lignes. En 1990, le temps de parcours entre Bruxelles-Central et Liège-Guillemins, sans utiliser la LGV et avec un matériel roulant à 160 km/h max., était de 64'. En 2014, via la LGV et avec un matériel roulant à 200 km/h max. le gain n'est que de 7' à 10'.

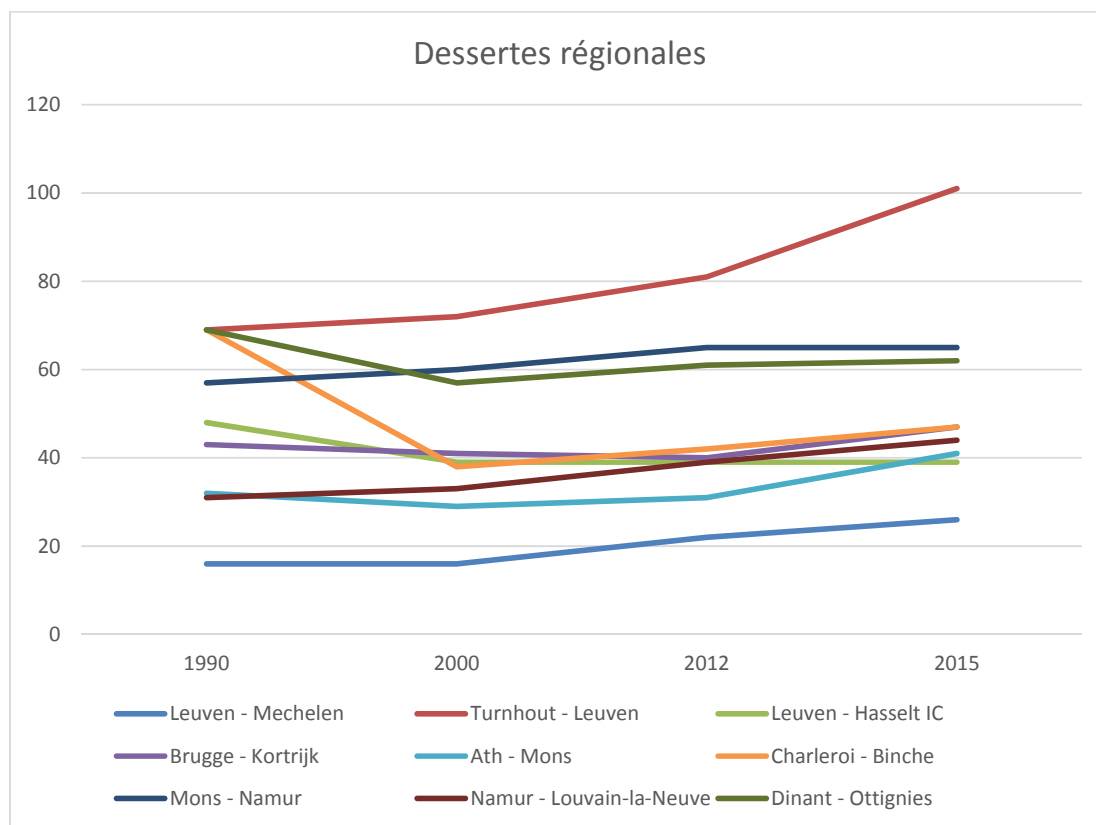
Entre Bruxelles et Luxembourg, le temps de trajet a également été allongé. Un trajet entre Bruxelles-Nord et Luxembourg était de 2h15 en 1975, contre au moins 2h53⁷ aujourd'hui. Un trajet entre Arlon et Bruxelles dure quant à lui au moins 2h32.



Les temps de parcours utilisés par les trains de voyageurs sont en moyenne beaucoup plus long (voir annexe 4) avec comme conséquence une diminution de la vitesse commerciale (voir annexe 5). Nous pouvons accepter un allongement des temps de parcours à certains endroits du réseau, si cela permet de bénéficier nœuds de correspondance efficaces. La vitesse n'est pas un but en soi, mais les voyageurs veulent se déplacer à une vitesse raisonnable, sinon ils optent pour la voiture. Sur des trajets tels que Bruxelles – Luxembourg (2h53 depuis Bruxelles-Nord) ou Hasselt – Aachen (2h06), le temps de parcours reste extrêmement long mais cela concerne également les trains IC de Bruxelles vers Mons, Anvers ou Saint-Nicolas qui n'offrent plus réellement des prestations de trains IC.

⁷ Trois trains par jour effectuent le trajet en 2h53, pour les autres trains le trajet est de 3h10

Sur d'autres relations, les temps d'arrêts sont proportionnellement importants par rapport au temps de parcours: un trajet Anvers – Lille dure à présent 2h13, incluant 30' d'arrêts en gare, avec entre autre 11' d'arrêt à Courtrai et 9' d'arrêt à Mouscron. Entre Courtrai et Lille, ce train met 37' pour parcourir une distance d'environ 30 km. La moyenne n'atteint même pas 50 km/h.



C'est encore plus flagrant le weekend, lorsque des trains IC doivent effectuer encore plus d'arrêts à cause de la faible offre à une échelle inférieure. Entre Anvers et Bruxelles durant le weekend, les voyageurs doivent choisir entre un train IC passant par Brussels Airport et dont le temps de parcours est de 53' entre Anvers-Central et Bruxelles-Central et un train IC direct qui n'est que 4' plus rapide du fait de ses arrêts à Mortsel Oude God, Mechelen-Nekkerspoel et Vilvorde. En comparaison, cette liaison ne prenait en 1990 que 35' y-compris le weekend.

Le même phénomène est constaté le weekend en Wallonie où un train IC entre Liège et Mouscron s'arrête 21 fois sur son trajet qui dure au total 3h07.

Ce qui est investi dans notre réseau en termes de ponctualité et de sécurité est positif, mais sur certains tronçons, les travaux semblent interminables. Sur la ligne 25 Anvers – Bruxelles les travaux ont débuté en 1985 et ils sont encore prévus jusqu'en 2017 dans le programme des travaux, soit une durée de plus de 30 ans! L'axe Bruxelles – Namur – Luxembourg est également bien placé pour égaler, voire dépasser ce triste record!

Au lieu de travailler sur la quasi-totalité du trajet, il serait bon de travailler sur des zones déterminées afin de pouvoir y rétablir la vitesse et les possibilités de circulation normales. Le plus gros des travaux est terminé depuis quelques années entre Ottignies et la bifurcation vers Louvain-la-Neuve mais Infrabel ne semble pas pressé d'y disposer des

voies, ce qui permettrait pourtant de créer de la capacité, de la souplesse et de fluidifier le trafic.

3.7 Cadencement des trains

Un des objectifs du nouveau plan de transport était de mieux répartir l'offre de trains pour les voyageurs. Globalement, cela fonctionne avec comme principale amélioration un cadencement toutes les 15' en semaine pour les trajets entre Gand et Bruxelles ou encore entre Bruxelles et Louvain. Suite à la suppression de deux trains sur quatre le week-end entre Louvain et Bruxelles, le cadencement samedi et dimanche est nettement moins bon: 15/45 entre Bruxelles et Louvain et 11/49 entre Bruges et Bruxelles.

Bien qu'entre Denderleeuw et Bruxelles-Midi circulent quatre trains par heure, il y a en heures creuses un trou de 30' entre deux trains. D'autres tronçons où le cadencement devrait être amélioré sont Gand – Deinze (16/44) et Anvers – Beveren (14/46). Dans le cas de Beveren, cet arrêt pourrait être connecté au train IC Anvers – Gand (série 30XX) qui fait également arrêt à Beervelde et qui fonctionne comme un train IR.

Nous sommes partisans d'une offre de base étoffée 7 jours sur 7. En cas de limitation du nombre de trains le weekend, une attention particulière doit être portée à l'offre restante et aux correspondances dans les différents nœuds ferroviaires. Suite à la suppression de deux trains sur quatre le weekend entre Louvain et Bruxelles, les trains circulent sur cette ligne avec un cadencement 15/45 assez inconfortable. C'est également le cas pour les trajets entre Bruges et Bruxelles avec deux trains sur une période de 11' et ensuite 49' d'attente.

3.8 Alternatives pour la Jonction Nord - Midi

L'offre passant par la Jonction Nord-midi a été réduite afin d'améliorer la ponctualité et de pouvoir bénéficier de marges supplémentaires. Malgré tout, nous passons à côté de possibilités visant à développer d'autres alternatives crédibles, par exemple en introduisant une relation Louvain – Malines – Termonde – Gand comme alternative au trajet via Bruxelles ou en offrant des trains supplémentaires entre Bruxelles-Schuman et Denderleeuw via Jette.

A partir de décembre 2015, des trains en provenance du Quartier Européen rejoindront Brussels Airport, mais il ne s'agira pas de véritables lignes nord-sud ou est-ouest. Le train entre Dinant et le Quartier Européen fera une boucle via l'aéroport avant de rejoindre le Quartier Européen et de continuer vers Charleroi. Par conséquent, c'est une occasion manquée d'offrir des relations directes entre Anvers/Malines et le Quartier Européen sans correspondance à Bruxelles-Nord. Depuis Malines, ce sera possible toutes les heures avec un train omnibus. Depuis Louvain, circulent depuis peu deux trains par jour de/vers l'est de Bruxelles. Afin d'obtenir des avancées significatives, des relations journalières doivent être offertes à des niveaux IC ou IR.

3.9 Réseaux péri-urbains

L'offre péri-urbaine 2015 autour de Bruxelles est restée grosso modo identique à l'exception de la ligne 26 où seuls deux trains par heure circulent contre trois auparavant. Entre Bruxelles et Nivelles, une desserte à la demi-heure était initialement prévue mais il manque encore des trajets pour pouvoir garantir cette offre à la demi-heure tout au long de la journée.

Un point noir est représenté par la suppression des derniers trains en semaine, par exemple en direction d'Alost via Ternat, en direction de Louvain et sur la ligne 90 entre Denderleeuw et Grammont.

Durant le weekend, l'offre a été améliorée sur la ligne 60 Bruxelles – Termonde et la ligne 123 Enghien – Grammont, avec à présent le samedi et le dimanche une desserte horaire contre une desserte bi-horaire auparavant. Depuis Grammont, ces trains roulent à présent chaque jour toute la journée sans correspondance à Bruxelles.

Autour des autres grandes villes (Anvers, Charleroi, Gand et Liège), l'offre de trains L reste limitée à un train par heure. Le weekend c'est parfois même un train toutes les deux heures sur les lignes Renaix – Gand – Eeklo, Louvain – Hasselt ainsi que sur la plupart des lignes autour de Charleroi et Liège.

Il y a pourtant un potentiel important autour des agglomérations et des projets de réseaux express existent (autour d'Anvers et Gand, le REC autour de Charleroi, le REL autour de Liège). A défaut de pouvoir augmenter dès à présent l'offre de trains autour des agglomérations, l'exploitation des lignes locales actuelles devraient être pensées pour permettre progressivement la mise en place de ces réseaux péri-urbains.

3.10 Gares en périphérie

Plusieurs gares situées en périphérie des plus grandes villes sont moins souvent desservies depuis le 14 décembre: Wezemaal sur la ligne 35 entre Bruxelles et Louvain (plus de train direct vers Bruxelles), Muizen (plus de trains P), Haacht, Boortmeerbeek et Wespeelaar-Tildonk (plus de train direct vers Bruxelles), Waremmes sur la ligne 36 entre Liège et Louvain (suppression d'un train P par jour et par sens en semaine). Par conséquent, cela renforce la saturation de nœuds ferroviaires importants comme Louvain, Malines ou encore Gand-Saint-Pierre.

3.11 Les périodes de vacances toujours plus longues

La SNCB a harmonisé les différentes périodes de vacances. C'est plus clair, mais cela signifie que les trains ne circulant pas durant les périodes de vacances sont supprimés durant 13 semaines par an. Sur la ligne 82 Alost-Burst tous les trains ne circulent qu'en dehors des périodes des vacances.

Ici aussi, la question se pose à propos des critères utilisés pour déterminer quels trains ne roulent pas durant les périodes de vacances : les trains P 2366 et 2368 entre Hasselt et Genk (16.18 et 18.18) circulent toujours, tandis que le train P 2367 au départ d'Hasselt à 17.16 est supprimé durant cette période.

3.12 Non-remplacement du matériel vétuste

Concernant l'utilisation du matériel, il y a principalement deux gros points noirs: le matériel vétuste sur certaines lignes et l'utilisation de matériel omnibus sur des services IC. Il y a quotidiennement d'autres plaintes concernant la capacité ou encore les pannes mais elles ne sont pas directement liées à la mise en service de ce nouveau plan de transport mais plutôt à des problèmes de gestion et d'entretien du matériel. Les problèmes de capacité pourraient principalement être réglés en améliorant la disponibilité du matériel (Environ 25% sont hors-service pour des motifs de rénovation, de réparation ou encore d'entretien).

Sur certaines relations depuis le 14 décembre, les voyageurs doivent se contenter de matériel beaucoup plus ancien qu'auparavant. C'est notamment le cas pour les trajets Bruxelles – Anvers – Essen et Binche – Bruxelles – Turnhout, qui sont actuellement exploités avec du matériel datant de 1975 et qui n'a jamais subi de rénovation. En 2^{ème} classe doivent se contenter de très petites banquettes 2+3, sans air-co, sans système de sonorisation et sans possibilité d'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les rames « Désiro » répondent à beaucoup de ces points négatifs mais sont destinées à une utilisation sur des dessertes de type « RER ». Pourtant, elles sont quotidiennement utilisées sur des relations IC entre Anvers et Charleroi ou encore entre Anvers et Ostende. En matière de confort, il y a un énorme contraste entre ces trains et les voitures I11 qui circulent entre Eupen et Ostende. Les « Désiro » ne possèdent pas réellement de 1^{ère} classe ou de parois intérieures et ne sont pas équipés de tablettes.

Sur un grand nombre de liaisons, beaucoup de rames double étage ont été mises en service avec une seule locomotive. Cela entraîne sur un certain nombre d'axes des difficultés d'accélération, par exemple au niveau -2 d'Anvers-Centrale vers Anvers-Berchem. Surtout sur les lignes avec beaucoup d'arrêts – voir exemple Anvers – Essen au point 4 – cela entraîne un effet négatif sur la ponctualité et la vitesse commerciale.

Les graffitis sur les trains sont un problème croissant, souvent jusque sur les fenêtres, ce qui assombrit les voitures et empêche parfois de pouvoir trouver la poignée d'ouverture des portes. Les premiers coupables sont les vandales qui dessinent ces graffitis, mais également du fait que les pays voisins contrôlent beaucoup mieux ce phénomène. Cela est également néfaste pour l'image du train.

4 Ponctualité

La robustesse et la ponctualité étaient les motifs les plus importants du nouveau plan de transport. Bien qu'il semble y avoir une légère amélioration, le nombre de retards et de suppressions de trains restent encore trop importants. Les causes principales restent les pannes au matériel ainsi qu'à l'infrastructure.

Bon nombre d'usagers ne partagent dès lors pas l'optimisme affiché tant par la SNCB que par Infrabel. Les chiffres fournis par Infrabel sont corrects, mais avec un focus sur la ponctualité des trains plutôt que sur celle des voyageurs.

Voici une illustration pour les trajets Essen – Bruxelles. Sur une période de 22 jours ouvrables entre le 29 janvier et le 27 février 2015, 36 trajets ont été analysés quotidiennement (18 trajets dans chaque sens), soit un total de 792 trajets. Qu'est-ce qu'on constate?

- ✓ Suivant les normes SNCB, la ponctualité est mesurée à destination et un train est considéré comme étant à l'heure si son retard est inférieur à 6 minutes. Selon Railtime et si on applique cette règle, on comptabilise 95 retards ce qui donne un taux de ponctualité de 88 % si on ne tient pas compte des trains supprimés.
- ✓ Toujours selon Railtime, 153 trajets sont partis avec un retard minimum de 5 minutes de leur gare de départ ou sont arrivés avec le même retard à la gare de destination, ce qui fait chuter la ponctualité à 80,7 %.
- ✓ Il y a eu 23 trains partiellement ou totalement supprimés. Ces trains sont également considérés comme « en retard », ce qui représente un retard d'une heure pour le voyageur qui doit emprunter le train suivant. Si l'on prend également en considération ces trains supprimés, la ponctualité descend encore pour atteindre 77,7 %.
- ✓ Les trajets n'ont pas uniquement des retards en début ou en fin de parcours mais également dans les gares intermédiaires, ce qui signifie bien entendu que le voyageur peut louper une correspondance. Si l'on prend également en considération les trains qui ont des retards en cours de parcours mais qui arrivent à destination avec un retard inférieur à 5 minutes, on arrive à un total de 272 trajets : la ponctualité est alors de 65,6 %.

C'est une mauvaise performance car même avec une norme de 5' (les Pays-Bas utilisent la norme de 3'), l'objectif n'est pas atteint dans 35% des cas. Ce pourcentage est inacceptablement élevé, particulièrement pour les voyageurs en correspondance qui doivent former une chaîne de mobilité fiable. Dans ce cas, un des problèmes est l'utilisation de matériel double étage avec une seule locomotive sur une relation avec des arrêts toutes les 5 à 10 minutes. L'utilisation d'une locomotive supplémentaire ou d'un matériel avec une meilleure accélération et une meilleure adhérence seraient plus appropriés.

Sur la ligne Anvers – Essen ou sur d'autres parcours de lignes IC comme Hasselt – Tongres, Bruges – Knokke ou Tournai – Mouscron, il est courant que le train ne circule pas jusqu'à sa destination finale en cas de retard important. Cela permet de faire repartir le train à l'heure dans l'autre sens mais entraîne pour les voyageurs à destination des gares suivantes un retard minimum d'une heure.

Dans une autre mesure et pour des déplacements durant les heures de pointe entre Gand et Bruxelles, on note une forte amélioration en janvier 2015 comparé à janvier 2014 même si les résultats restent trop bas : en janvier 2015, on a mesuré 7/19 arrivées

à l'heure à Bruxelles (36,8 %) et 9/18 en février (50 %). Le soir la ponctualité est meilleure avec 19/20 arrivées à l'heure (95 %) en janvier et 13/17 en février 2015 (76,5 %) mais ici également le niveau d'ambition doit être augmenté.

Un des leviers permettant d'améliorer la ponctualité est de pouvoir disposer d'une capacité suffisante en veillant à avoir plus de matériel à disposition pour l'exploitation. Et lorsqu'un train est en composition réduite, les annonces doivent être faites dans les gares suffisamment tôt afin que les voyageurs puissent anticiper le problème et ne pas se retrouver en bout de train dans une dernière voiture suroccupée.

D'autres aspects organisationnels doivent également être mis en lumière si on veut améliorer la ponctualité, et notamment la réglementation de plus en plus stricte, l'organisation de la rotation du personnel (ex. accélérer le retour au niveau du changement de conducteur comme c'est le cas dans les trains ICE), ou le temps nécessaire pour préparer le poste de conduite.

5 Communication

Il y a eu beaucoup de communication à propos de ce plan, le plus souvent de manière globale. Certaines améliorations sur le plan régional, comme les nouveaux trains P entre Louvain et la Quartier Européen méritent plus de publicité.

Dans la pratique, ce qui manque souvent est la diffusion des informations liées aux correspondances et à la desserte des trains sur les tableaux d'affichage en gare.

Celui qui veut effectuer le trajet entre Hasselt et Anvers voit sur les écrans deux propositions de trains IC : à l'heure .08 le train via Mol (trajet 1h43) et à l'heure .38 le train IC via Louvain, Brussels-Airport et malines (trajet 1h38). Le voyageur doit savoir lui-même qu'avec une correspondance à Aarschot cela permet de gagner entre 15' et 20' de trajet.

Au départ de Bruges circulent actuellement en semaine deux trains IC à destination de Brussels Airport. Dans ce cas précis, la différence de temps de trajet est encore plus importante étant donné que l'un effectue le trajet via Gand et Bruxelles et que l'autre passe par Roulers, Courtrai et Zottegem. Avec le premier train, le trajet est de 1h19 tandis qu'avec celui via Courtrai le trajet dure 2h42. Cela peut être encore plus dommageable pour les voyageurs occasionnels qui connaissent moins bien la pratique. Dans ce cas précis, il est donc préférable de mentionner à Bruges la destination intermédiaire du train (ex. Zottegem) plutôt que la destination finale.

A bord des trains, cela reste encore trop souvent laissé à l'initiative de l'accompagnateur d'annoncer ou pas les correspondances. Dans les trains Désiro, ces informations sont également transmises sur les écrans électroniques mais cela ne concerne pas le matériel plus ancien.

6 Recommandations et demandes générales

Ces recommandations sont destinées tant à la SNCB et Infrabel qu'aux représentants politiques.

- ✓ En étroite collaboration avec les sociétés régionales de transport (De Lijn, TEC et STIB), débiter la réflexion sur le plan de transport 2018 afin de développer un réseau de transport public intégré et hiérarchisé où les différents modes de transport jouent un rôle complémentaire. Les priorités et les réponses doivent être déterminées en concertation.
- ✓ Ouvrir à court terme des points d'arrêt avec un grand potentiel, surtout autour de certaines villes: Gent-Oost (L59), Haasrode (L36), Blaasveld (L54), Machelen-Kerklaan (L25/26), Anderlecht-Bergensesteenweg (L50).
- ✓ A court terme, faire progresser la capacité en travaillant sur la disponibilité et la fiabilité du matériel et en diminuant les goulots d'étranglement de l'infrastructure.
- ✓ Investir dans du matériel fiable et adéquat au schéma d'exploitation, facilement accessible, avec une bonne capacité d'accélération, avec suffisamment d'essieux moteurs, avec un bon rapport entre force de traction et longueur et approprié tant aux longs trajets qu'aux trajets de moyenne distance (niveau IR).
- ✓ Créer des conditions permettant une nouvelle expansion de l'offre de trains, avec une attention pour tous les motifs de déplacements, tant en semaine que le weekend. Pour cela, les conditions financières liées à l'exploitation doivent être améliorées : diminuer les coûts d'utilisation du réseau, des points d'arrêt et des gares, supprimer les suppléments pour les trains en trafic intérieur qui circulent sur les lignes à grande vitesse ou encore d'étudier la faisabilité et l'intérêt d'une circulation à un seul agent sur certaines relations.
- ✓ Diminuer prioritairement les temps de trajet là où c'est possible afin de mieux organiser les nœuds de correspondance entre les trains eux-mêmes ainsi qu'entre les trains et les transports urbains et régionaux.
- ✓ En concertation avec tous les acteurs concernés, développer une vision à long terme pour l'offre de trains, qui pourra par la suite être traduite dans un concept d'exploitation concret ainsi que dans un plan d'investissement, dans lesquels les investissements en matériel et en infrastructure sont en adéquation avec cette vision.
- ✓ Travailler sur un modèle de nœuds de correspondances où les moyens de transport sont déployés de manière optimale. Cette vision doit aussi constituer la base des futurs investissements en matériel et en infrastructure.
- ✓ Mettre en place une consultation structurelle et complète avec les usagers et particulièrement avec les quatre organisations – *TreinTramBus*, *Navetteurs.be*, *Inter-Environnement Wallonie* et *Test-Achats* – en les associant au processus concerné. Nous voulons, en tant que partenaires, nous engager dans un dialogue constructif pour améliorer le service public.

- ✓ Déterminer les leviers pour inverser la tendance et les déployer à tous les niveaux politiques en éliminant les obstacles politiques, financiers, fiscaux et juridiques qui empêchent un meilleur service public, entre autre grâce à une meilleure définition des missions de service public et des indicateurs de qualité dans les contrats de gestion avec des normes de contrôle objectives telles que les fréquences, amplitudes, vitesse commerciale, accessibilité et capacité.
- ✓ Utiliser les études actuelles à propos des réseaux péri-urbains autour de Bruxelles et des grandes zones urbaines comme base et les actualiser si nécessaire afin d'élaborer un plan d'action en faveur d'un déploiement progressif de trains péri-urbains performants avec un tarif intégré pour tout le transport public.
- ✓ Vous trouverez également des propositions d'améliorations à court terme pour le plan de transport 2015 (problèmes des écoles à Arlon et problèmes de correspondances à Pepinster) dans l'annexe 6.

7 Liste des annexes

Annexe 1 – Résumé des points forts et points faibles de l'horaire 2015

Annexe 2 – Extrait du contrat de gestion: Article 8 "Définition de l'offre minimale"

Annexe 3 – Amplitudes depuis le 14 decembre 2014

Annexe 4 – Temps de parcours (comparaison)

Annexe 5 – Vitesse commerciale

Annexe 6 – Propositions concrètes d'amélioration à court terme

Résumé des points forts et points faibles de l'horaire 2015 par province

Anvers	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desserte IC entre Anvers et Brussels Airport également le weekend ✓ Nouvelle relation Anvers – Lierre – Aarschot – Louvain ✓ Meilleure amplitude trains IC de/vers Bruxelles et sur la ligne 59 vers Gand ✓ Réintégration d'une relation horaire du train Benelux vers Amsterdam ✓ Nouveau train P en heure de pointe vespérale Bruxelles – Lierre – Herentals
-	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des trains directs vers Hasselt et Liège en semaine • Toujours pas de prolongation des trains Breda – Noorderkempen – Anvers – Bruxelles • Blanc-travaux et trou de 2 heures dans la desserte de Noorderkempen • Pas de desserte le weekend de la ligne péri-urbaine 52 Anvers – Puurs • Pas de desserte le weekend entre Malines et Lierre-Turnhout • Le weekend pas de véritables trains IC entre Anvers et Bruxelles (arrêts à Berchem, Mortsel Oude God, Nekkerspoel, Malines et Vilvorde) • Matériel vétuste sur les relations Bruxelles – Anvers – Essen et Binche - Turnhout • Diminution de la fréquence des trains L Anvers – Malines après 19h00 (desserte horaire) • Depuis Anvers et Malines un seul train par heure avant 8h00 du matin ; dans le sens inverse départs manquants à 22h11 et 23h11 • Lisibilité de l'offre sur la ligne 25 : plus de différence entre les trains IC et IR • Première arrivée à Turnhout à 7h39
Bruxelles capitale	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 6 trains par heure entre Bruxelles et Brussels Airport ✓ Fréquence horaire sur la ligne 60 Bruxelles – Termonde le weekend ✓ Arrêt à Etterbeek des trains IC Schaerbeek – Ottignies – Namur – Dinant ✓ Nouveau train direct depuis le Quartier Européen vers Nivelles et Charleroi ✓ Nouveau train direct depuis le Quartier Européen vers Brussels Airport (à partir de décembre 2015) ✓ 3 trains par heure depuis Saint-Job et Boondael vers Etterbeek et le Quartier Européen
-	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de la fréquence sur la ligne 26 entre Boondael et Vivlorde • Diminution de la fréquence en heure de pointe entre Jette et la Quartier Européen (suppression des trains P) • Desserte médiocre de la ligne 28 (desserte horaire même en heure de pointe et plus d'offre après 19h00)
Hainaut	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nouvelle liaison directe entre Tournai et Brussels Airport ✓ 2 trains IC par heure à Jurbise et Silly

-	<ul style="list-style-type: none"> • Baisse de la fréquence vers Mouscron • Problème de ponctualité à Mons (reconstruction de la gare) • Réduction générale de l'amplitude horaire des omnibus • Temps de parcours prolongés sur les lignes 94, 96 et 124 • Matériel vétuste pour la desserte de La Louvière et Binche • Plus de relation directe entre Quévry et Bruxelles sauf durant les heures de pointe • Rupture de charge entre Lessines et Bruxelles • Très mauvaise correspondance Tournai – Courtrai le weekend (52' d'attente)
Limbourg	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nouveau trains IC direct depuis Tongres, Diepenbeek et Bilzen vers Bruxelles ✓ Réouverture du point d'arrêt de Hamont
-	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des trains IC directs vers Anvers via Aarschot et Lierre • Mauvaise relation Genk – Anvers • Amplitude limitée de/vers Genk le weekend • Amplitude limitée vers Liège (première arrivée à 8h22 à Hasselt depuis Liège) • Trajets sans correspondance entre Tongres et Louvain uniquement aux heures de pointe
Liège	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2 trains IC par heure entre Welkenraedt, Verviers et Bruxelles ✓ 2 trains IC par heure à Flémalle-Haute ✓ 1 Trains P supplémentaire entre Liège, Ans et Bruxelles ✓ Fréquence horaire entre Verviers et Aachen Hbf ✓ Relation L-17 Liège – Verviers et L-21 Waremme - Liège roulent à fréquence horaire le weekend
-	<ul style="list-style-type: none"> • Blanc travaux et trous horaires pour la deuxième relation IC Liège-Bruxelles • Plus de relation directe entre Visé et Bruxelles sauf durant les heures de pointe (2 trains P / jour / sens) • Plus de trains directs entre Liège et Aachen Hbf (sauf Thalys et ICE) • Plus de trains directs entre Waremme et Bruxelles le weekend • Problèmes de correspondances à Pepinster vers Spa entre les relations Liège – Verviers et Aachen – Spa • Première arrivée à Liège à 7h06 en semaine depuis les gares et points d'arrêt situés entre Waremme et Ans • Suppression d'un train P par jour / sens entre Waremme et Bruxelles
Luxembourg	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation du nombre de trains entre Arlon et Luxembourg ✓ Correspondance possible à Marloie entre les IC de/vers Luxembourg et le L de/vers Liège ✓ Trains Bertrix – Dinant prolongés vers Namur

-	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de parcours dissuasifs vers Bruxelles • 28' de temps de correspondance à Namur entre l'IC-16 Bruxelles – Namur – Luxembourg et la partie ouest de la dorsale wallonne (vers Charleroi, Mons, ...) • Réduction généralisée des amplitudes horaires • Horaires des omnibus mal adaptés aux horaires scolaires sur les lignes 162 et 165/166 • Suppression prévue des trains EC vers Strasbourg et Bâle (avril 2016)
Namur	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relation supplémentaire entre Gembloux et Namur ✓ Trains Bertrix – Dinant prolongés vers Namur ✓ Nouvelles relation directe au depuis Gembloux vers Brussels Airport à partir de décembre 2015 ✓ Meilleure desserte à Statte : arrêt de 18 trains IC par jour / sens en plus des trains L et des trains P ✓ 2 trains IC par heure à Andenne
-	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de parcours toujours plus long sur l'axe Bruxelles – Namur – Luxembourg • Réductions d'amplitude • Temps de parcours prolongés vers Liège • Suppression prévue des trains EC vers Strasbourg et Bâle (avril 2016) • Dinant n'est plus relié à la jonction NM en semaine (train dirigé vers Schaerbeek) • Trains remplacés par bus entre Assesse et Ciney (travaux ligne 162)
Flandre Occidentale	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fréquence au quart d'heure pour les trains IC entre Gand et Bruxelles ✓ Train plus tard depuis Gand vers Audenaarde (23h00) ✓ Meilleure amplitude entre Gand et Anvers ✓ Meilleure desserte à Aalter (2 IC par heure vers Bruges, Gand et Bruxelles)
-	<ul style="list-style-type: none"> • Trains directs depuis Alost vers Ninove et Grammont uniquement durant les heures de pointe • Réduction de l'amplitude horaire matinale entre Eeklo et Gand • Amplitude limitée depuis Gand vers Alost • Amplitude limitée depuis Bruxelles vers Grammont, Ninove et Alost • Suppression des trains P directs entre Ninove et Bruxelles • Toujours uniquement un train par heure à Gentbrugge
Flandre Orientale	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nouveau train direct depuis Bruges vers Brussels Airport ✓ 3 trains par heure depuis Bruges vers Bruxelles ✓ Nouvelle relation directe depuis Poperinge et Ypres vers Gand et Anvers ✓ Meilleurs correspondances depuis Poperinge et Ypres vers Roulers et Bruges ✓ Nouveau train direct depuis Harelbeke et Waregem vers Bruxelles ✓ Relation directe depuis Anzegem et Vichte vers Gand

-	<ul style="list-style-type: none"> • Véritables trains IC uniquement durant les heures de pointe entre Courtrai et Bruges • Suppression des trains IC directs depuis Ostende et Bruges vers Lille • Amplitude très limitée entre Bruges et Zeebrugge • Train depuis La Panne dévié par Alost entre Gand et Bruxelles • Problèmes de correspondances dans le nœud de Lichtervelde • Un des deux trains IC Bruges – Courtrai en fréquence bi-horaire le weekend • Amplitude limitée de/vers Blankenberge et Knokke (dernier départ depuis Bruxelles à 20h42) • Deux possibilités de trajet Courtrai – Bruxelles espacées de seulement 3'
Brabant Flamand	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fréquence au quart d'heure entre Bruxelles et Louvain et à la demi-heure entre Louvain et Landen ✓ Nouveau train IC rapide depuis Diest et Aarschot vers Bruxelles ✓ Nouveau train IC Louvain – Aarschot – Lierre – Anvers ✓ 2 trains P entre Louvain et le Quartier Européen via la ligne 26 ✓ Desserte de Londerzeel avec le train IC Malines - Gand
-	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des trains P rapides entre Malines et Louvain • Suppression des trains directs depuis Wezemaal, Haacht, Boortmeerbeek et Wespelaar-Tildonk vers Bruxelles • 2 trains eu lieu de 3 depuis Vilvorde vers la ligne 26 • Amplitude limitée depuis Bruxelles vers Alost (via Jette), Grammont et Louvain (L) ainsi qu'entre Louvain et Ottignies • Mauvais cadencement des trains IC Bruxelles – Louvain (cadencement 15/45)
Brabant Wallon	
+	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relation supplémentaire entre Bruxelles et Ottignies ✓ Nouvelles relation directe au départ de Nivelles, Braine-l'Alleud, (Gembloux) et Ottignies vers Brussels Airport à partir de décembre 2015
-	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de parcours toujours plus long sur l'axe Bruxelles – Namur – Luxembourg • Toujours pas de fréquence à la demi-heure entre Bruxelles-Midi et Nivelles en heures creuses (un des 2 omnibus ne circule pas en heures creuses) • Réduction de la desserte de Tubize en heure de pointe (un seul train P dans chaque sens) et à Wavre (suppression des trois trains P / jour / sens) • Offre de pointe de/vers la Jonction Nord-Midi également réduite depuis Waterloo et Nivelles

Extrait du contrat de gestion: Article 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-kilomètres.
- 2 La SNCB garantit au minimum par jour de semaine ouvrable:
 - sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 10 reliant des arrêts principaux, la mise en oeuvre 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;
 - 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 07h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
 - la desserte des arrêts secondaires desservis seulement en heures de pointe par 2 trains entre 06h00 et 08h00 et 2 trains entre 16h00 et 18h00;
 - la mise en oeuvre 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.
- 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 arrêts principaux, la mise en oeuvre de 14 relations cadencées, 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 arrêts secondaires desservis les week-ends et jours fériés par 11 relations cadencées horaires ou 6 relations cadencées bihoraires, 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 arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 11.

Amplitudes sinds 14 december 2014

Amplitudes horaires depuis le 14 décembre 2014

© *TreinTramBus en/et Navetteurs.be*, 22.02.2015

Maandag tot vrijdag/Du lundi au vendredi

Toelichting / Légende

<p>verbinding met overstap trein rijdt niet verder dan... trein afkomstig uit... rijdt alleen op zaterdag alleen op zon- en feestdagen rijperiode toeristentreinen</p>	<p>§ 22:25 Neerpelt Dend. 05.32 08.24 (6) 10:24 † ☀ Vilvoorde (26)</p>	<p>relation avec correspondance train limité à... train au départ de... circule uniquement les samedis uniquement dimanches et jours fériés période de circulation des trains touristiques trajet via ligne 26</p>
traject via lijn 26		

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
Aalst					
05:01	22:40	Gent		05:13	23:50
06:53	22:53	Brussel via Jette		05:07	21:07
06:18	23:48	Brussel (50a)		05:13	22:42
05:11	22:18	Geraardsbergen		05:42	22:42
06:22	18:39	Burst		06:38	18:48
Antwerpen-C.					
05:37	23:10	Essen L		05:50	23:50
07:49	23:15	Roosendaal		05:50	21:45
08:15	23:15	Amsterdam IC		06:45	21:45
06:22	21:22	Noorderkempen		06:38	21:38
05:51§ 06:12	21:12 22:03§	Turnhout IC		06:48	21:48
06:51	22:51	Hamont IC		06:09	21:09 22:25 Neerpelt
05:51	22:51	Mol IC		06:09	23:25
07:51	22:51	Hasselt (via Mol)		06:09	21:09
05:20	00:03	Leuven L		04:56	22:57
06:03	00:03	Hasselt IC (§ Aarschot)		04:56	22:57
07:29	21:29	Leuven IC (16)		06:31	22:31

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
05:55	00:55	Brussel L		04:36	00:10
06:16	00:16	Brussels Airpt. IC		04:44	23:17
05:36	00:21	Brussel IC		04:54	23:24
06:48	21:48	Puurs		06:12	22:12
05:42	22:42	Lokeren L		06:18	23:18
05:23	00:23	Gent IC		04:37	23:37
06:23	00:23	Kortrijk IC		04:37	22:37
09:23	23:23	Lille IC		04:37	19:37
06:23	23:48	Oostende IC		05:06	21:06 23:37§
Arlon					
05:55	21:46	Libramont L		07:01	21:12
07:28	00:28	Libramont IC		04:32	21:32
08:28	00:28	Bruxelles IC		04:32	20:32
05:30	21:27	Luxembourg IC		06:32	23:30
06:23	00:23	Athus – Virton L		06:45	21:12
Ath					
06:00	22:00	Geraardsbergen L		05:00	22:01
05:52	00:27	Bruxelles IC		05:08	22:33
05:59	00:27	Mons L		06:01	21:01
05:06	22:30	Tournai IC		05:54	23:29
Brugge					
06:25	00:25	Gent L		04:35	22:35
06:34	22:53	Antwerpen IC		04:57§ -06:53	22:26
06:52	01:32	Brussel IC		04:08	23:22 01:32§
05:55	22:55	Kortrijk L		05:38	22:38
04:55	23:20	Oostende IC		05:57	01:34
06:00	23:13	Knokke		05:01	22:01
05:56	23:10	Blankenberge		05:04	22:04
07:26	20:26	Zeebrugge Dorp		06:34	19:34
Brussel-C / Bruxelles-C					
05:51	01:11 (Bxl-N)	Antwerpen L		04:43	23:43
05:35	00:05	Antwerpen IC		04:54	23:31
06:22	22:22	Turnhout IC		06:37	22:37
05:04	00:15	Brussels Airpt IC		04:44	23:28
06:10	23:10	Hasselt (via Aarschot)		05:49	22:49
05:25	22:25	Leuven L		06:04	22:34
05:43	22:43	Genk via Leuven		05:16	22:16
05:58	00:22	Liège IC		05:43	00:25
05:34	23:07	Ottignies L		05:52	22:52
05:34	23:22	Namur IC		05:37	22:37
06:52	00:22	Huy IC		05:37	22:07
07:22	23:22	Arlon IC		05:37	21:37
08:22	23:22	Luxembourg IC		05:37	20:37

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
06:52	23:22	Dinant IC		06:13	21:37
05:42	23:42	Nivelles L		05:52	00:18
05:42	23:23	Charleroi IC		05:36	22:36
06:03	22:33	Braine-le-Comte L		05:26	22:26
06:36	22:36	Binche IC		06:23	20:23
05:14	23:14	Mons IC		05:47	23:47
05:54	23:20	Tournai IC		05:05	22:38
05:13	21:13 22:20§	Geraardsbergen L		04:46	20:46 21:38§
05:40	21:40	Oudenaarde L		06:19	23:19
06:27	23 27	Kortrijk (L89)		05:32	22:32
05:15	00:24	Gent (50a)		05:21	00:23
05:59	00:24	Oostende		05:59	00:23
07:15	22:15 00:24§	Knokke Blankenberge		05:44	20:44
06:00	22:00	Aalst via Jette		05:59	21:59
05:40§ 05:48	23:17	Aalst IC		05:42	23:11
05:59	22:18	Dendermonde L		05:41	23:21
06:37	23:37	Sint-Niklaas IC		06:21	22:21
Bruxelles - Luxembourg					
07:27	20:27	Jette – Aalst		06:32	19:32
07:45	18:45	Vilvoorde (26)		07:15	19:15
05:17	22:51	Ottignies L		06:09	23:09
06:04	23:04	Namur IC		05:55	22:55
07:51	21:51	Charleroi (26)		06:09	20:09
05:53	21:14	Halle (26)		06:46	20 46
Charleroi-Sud					
06:36	01:32	Bruxelles IC		05:24	22:24
06:36	23:36	Bruxelles-Lux		04:28	21:51
06:09	23:09	Ottignies L		05:51	21:51
06:42	21:42	Namur L		06:18	21:18
05:46	23:46	Namur IC		05:14	22:52
05:40	21:55	Couvin		05:59	21:24
05:43	20:43	Erquelinnes		05:54	19:55
07:07	20:07	La Louvière-C L		05:53	19:53
05:12	23:12	Mons IC		04:48	22:48
07:07	20:07	Manage L		05:53	19:53
06:36	22:12	Manage IC + L		04:48	20:37
Genk					
06:52	22:52	Leuven - Brussel		05:08	21:08
Gent – Sint-Pieters					
05:48	22:48	Eeklo L		06:12	21:12
05:33	00:33	Antwerpen IC		04:27	23:27
07:00	23:00	Mechelen IC		04:20	21:20

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
Dend. 05:32 07:40	23:40	Mechelen L		06:00	22:00
05:41	00:20	Aalst IC		04:30	22:13
06:08	01:07	Brussel (via 50a)		04:37	23:48
06:08§ 06:48	23:55 01:07§	Brussels Airpt.		05:07	21:07 22:23§
05:55	22:55	Geraardsb. (122)		06:05	23:05
05:59	22:59	Ronse L		06:00	21:00 23:00 Oud
06:59	22:59	Kortrijk (via 86)		06:00	21:00 23:00 Oud
04:50	23:24	Kortrijk (75)		05:36	23:36
04:50	22:51	Deinze		05:55	23:36
08:24	23:24	Lille F		05:36	20:36
05:24	23:24	Poperinge IC		05:36	22:36
06:05	22:05	De Panne IC		05:55	21:54
05:14	23:14	Brugge L		05:46	23:46
05:20	23:45	Oostende IC		06:10	01:09
06:35	21:35 23:45§	Blankenberge IC		06:25	21:25
06:35	21:35 23:45§	Knokke IC		06:25	21:25
Hasselt					
06:52	22:52	Mol		06:08	22:08
05:26	21:26	Genk		06:34	22:34
06:03	22:22	Tongeren		06:38	21:57
08:22	22:22	Liège-G.		06:38	20:38
07:03	00:03	Leuven L		04:57	22:57
06:22	00:22	Leuven - Airpt		04:38	22:38
06:49	23:49	Brussel-Gent		05:11	22:11
06:30	23:30	Gent-Brugge (21)		04:30	21:30
06:22	00:22	Antwerpen		04:38§	22:38§
Kortrijk					
06:25	23:25	Brugge		04:56	21:56
06:02	00:10	Gent		04:14	22:58
06:46	00:10	Harelbeke		04:14	22:14
06:56	21:56	Oudenaarde-Gent		05:11§ 06:04	22:04
06:49	23:49	Brussel		05:11	22:11
07:21	22:47	Moeskroen		06:13	21:39
07:49	22:47	Lille		06:13	21:13
04:51	22:51	Poperinge		06:09	23:09
La Louvière Sud					
07:06	23:26	Bruxelles		04:54	21:54
06:39	21:39	Luttre L		05:21	20:21
06:19	20:19	Charleroi L		05:41	19:41

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
05:06	23:06	Charleroi IC		04:54	22:54
05:32	21:32	Binche		07:28	21:29
06:16	20:16	Mons L		06:44	20:44
04:51	21:51	Mons IC		05:08	23:08
Leuven					
06:03	00:02	Lier L		04:58	22:58
07:24	23:24	Antwerpen IC ⁽¹⁶⁾		06:36	20:36
05:46	23:46	Hasselt L		06:14	23:14
05:17	23:17	Hasselt IC ⁽³⁵⁾		05:43	23:43
05:17	22:17	Genk IC		05:43	21:43 22:43 Hasselt
05:32	00:00	Liège-G. IC		06:27	00:50
05:07	23:07	Landen L		05:53	23:53
05:32	00:00	Waremmes IC		06:10	00:50
06:04	21:37 22:35 ☀	Ottignies L		05:56	21:23
06:48	23:18	Brussel L		04:42	21:42
05:41	00:48	Brussel IC		05:09	00:02
06:25	00:48	Oostende IC		05:34	00:02
05:34	23:38	Brussels Airt.		05:09	23:26
06:19	23:19	Mechelen ^(53a)		05:10	22:41
Libramont					
05:45	20:45	Bastogne		06:15	21:15
07:39	21:37	Arlon L		05:17	20:23
06:03	22:03	Luxembourg IC		06:57	22:57 23:57 Arlon
06:51	22:51	Virton L		08:09	20:09
06:15	22:51	Bertrix		07:19	22:10
07:41	21:39	Dinant L		07:19	19:16
07:12	21:12	Ciney L		05:50	19:15
06:56	23:56	Namur IC		05:04	22:03
07:56	23:56	Bruxelles IC		05:04	21:04
Liège-Guillemins					
07:38	21:38	Hasselt L		07:22	21:22
05:59	22:10	Liers		05:50	00:01
07:20	23:20	Maastricht		06:09	22:40
06:33	23:20	Visé		06:09	22:40
06:36	21:36	Verviers L		06:24	21:24
05:55	23:03	Verviers IC		07:04	00:24
06:56	23:03	Eupen IC		07:04	21:04
05:55	23:03	Welkenraedt IC		07:04	00:24
07:58 §	21:56 §	Aachen Hbf		07:04 §	20:04 §
07:46 §	23:54	Luxembourg IC		04:51 §	21:14 §
06:23	23:54	Gouvy		06:08	22:08
05:46	21:46	Marloie L		04:51 §	22:14
07:24	20:24	Weremmes L		05:34	19:34

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
07:06	01:44	Waremmes IC		04:40	23:08
07:02	01:44	Bruxelles IC		04:40	23:08
Mechelen					
05:04	23:42	Antwerpen IC		05:18	23:59
05:08	00:43	Antwerpen L		05:22	00:22
05:59	21:59	Lier-Turnhout		07:04	23:04
06:11	23:11	Leuven IC (stopt overal)		05:49	22:49
05:36	22:39	Leuven L (rijdt als IR)		06:21	22:21
05:53	00:24	Brussels Airport		05:07	23:38
08:04	20:04	Brussel-Lux		06:56	18:56
07:33	20:33	Halle (26)		06:27	18:27
05:12	00:12	Brussel L		05:20	00:48
05:15	23:56	Brussel IC		05:15	23:45
05:29	22:29	Gent L		06:31	22:31 23:31 Dend.
05:45	22:47	Gent IC		06:13	22:13 23:13 Dend.
06:18	22:19	Sint-Niklaas		05:38	22:41
Mons					
06:40	21:49	Ath		05:10	20:52
06:40	00:40	Bruxelles IC		04:22	22:22
05:22	23:22	La Louvière-S. L		04:37	22:37
05:22	23:22	Charleroi Sud		04:37	22:37
06:22	23:22	Namur IC		04:37	22:18
05:39	19:39	Quévy		07:21	20:21
05:46	20:46	Quiévrain		07:14	20:14
05:46	23:08	Saint-Ghislain		04:52	23:14
06:08	23:08	Tournai		04:52	22:45
07:14	21:16	Lille		04:52	22:45
Mouscron / Moeskroen					
07:11	22:11	Bruxelles		04:47§	21:48
07:11	22:11	Tournai		04:47	21:48
07:11§	22:11§	Mons		04:47§	21:48§
07:28	22:28	Lille		06:31	21:30
06:21	21:47	Kortrijk		07:21	22:12
Namur					
06:55	22:55	Ottignies L		04:20	22:14
06:46	23:46	Bruxelles IC		04:20	22:14
05:43	23:07	Liège IC		05:53	23:17
06:29	20:31	Liège L		06:29	20:29
05:10	23:10	Ciney IC		05:50	23:50
06:33	21:33	Assesse L		06:23	20:23
06:10	23:10	Arlon IC		05:50	22:50
07:10	23:10	Luxembourg IC		05:50	21:50

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
05:38	22:09		Dinant	05:52	22:51
07:10	22:10		Charleroi L	05:51	20:51
05:51	23:23		Charleroi IC	05:09	23:09
Oostende					
06:53	22:53 01:49§		Antwerpen	04:57§ 06:09	22:09
07:13§ 07:20	01:49		Brussel - Gent	04:40	23:05
06:13	23:13		Kortrijk	04:40§ 05:48	21:46 22:09§
Ottignies					
06:42	23:42		Bruxelles L	04:50	22:17
06:16	23:16		Bruxelles IC	05:44	22:44
06:36	22:03		Leuven L	05:23	20:57
06:09	22:48		Louvain-la-Neuve	06:21	23:51
04:48	22:37		Namur L	05:23	22:04
05:42	22:42		Namur IC	06:18	23:18
06:06	22:37		Charleroi Sud L	05:23	22:23
Roeselare					
06:05	23:05		Brugge	05:18	22:18
05:18	22:18		Kortrijk	05:26	23:05
Sint-Niklaas					
06:49	23:49		Antwerpen L	05:11	22:11
04:59	23:59		Antwerpen IC	05:01	00:01
06:15	23:18		Mechelen	05:40	21:42
05:09	23:36		Lokeren L	05:24	22:51
07:09	23:36		Dendermonde	05:24	22:24
04:59	23:59		Gent	05:01	00:01
Tournai					
06:16	23:51		Bruxelles	04:44	22:09
05:36	22:36		Mons L	05:24	22:24
07:15	23:15		Mons IC	05:44	21:44
06:38	22:33		Lille F	06:22	21:22
05:04	22:07		Mouscron	06:53	21:53
06:41	22:07		Kortrijk	06:53	21:53
Turnhout					
07:56	23:56		Brussel	06:04	21:04
07:39	22:39 23:56§		Antwerpen	06:21	20:21 21:04§
Verviers					
07:35	21:38		Aachen Hbf	07:26	20:26
06:38	22:43		Eupen	07:23	21:23
05:36	22:43		Welkenraedt	07:23	23:23
06:34	21:18		Spa	06:42	20:42

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
06:55	21:55	Liège L		06:05	21:05
07:22	00:44	Bruxelles IC		05:37	22:44

Weekend

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
Aalst					
06:10	22:40	Gent		06:20	23:20
06:53	23:53	Brussel via Jette		05:07	22:07
06:18	23:18	Brussel (50a)		06:14	22:42
07 18§	21:18§	Geraardsbergen		06:14§	21:14§
Rijdt niet	Rijdt niet	Burst		Rijdt niet	Rijdt niet
Antwerpen-C.					
07:10	23:10	Essen L		05:50	23:50
08:10 L 08:15 IC	23:15	Roosendaal		05:50	21:45 IC 21:50 L
08:15	23:15	Amsterdam IC		06:45 ⁽⁶⁾ – 07:45	21:45
08:22	21:22	Noorderkempen		08:38	21:38
07:08	23:08	Turnhout IC		07:52	23:52
Neerpelt 06:51 09:51	22:51	Hamont IC		06:09	23:09
05:51	22:51	Mol IC		06:09	23:09
09:51	21:51	Hasselt (via Mol)		06:09	20:09
07:14	23:14	Leuven L		06:46	22:46
07:29	23:30	Hasselt IC		06:31	22:31
07:12	01:12	Brussel L		05:48	23:48
06:24	00:24	Brussels Airpt. IC		04:36	23:17
06:43	00:20	Brussel-Z		05:40	23:17
Rijdt niet	Rijdt niet	Puurs		Rijdt niet	Rijdt niet
08:42	23:42	Lokeren L		08:18	22:18
07:23	00:23	Gent IC		05:06	23:37
07:23	00:23	Kortrijk IC		05:37	23:37
09:23 (6) 11:23	00:23	Lille IC		05:37	19:37
07:54	23:54	Oostende IC		05:06	21:06 23:37§
Arlon					
08:01	20:01	Libramont L		06:59	18:59
09:28	00:28	Bruxelles IC		06:35	21:32
06:30	21:27 00:23	Luxembourg IC		06:32	22 30 † 23:30 (6)
Ne circule pas	Ne circule pas	Athus – Virton L		Ne circule pas	Ne circule pas
Ath					

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
07:00	23:00	Geraardsbergen L		07:00	23:00
06:52	23:52	Bruxelles IC		06:08	23:08
08:59	22:59	Mons L		07:01	21:01
06:06	23:06	Tournai IC		06:54	23:54
Brugge					
07:25	00:25	Gent L		06:35	23:35
06:34	22:34 01:32§	Antwerpen IC		05:53§ 06:26	22:26
07:03	01:32	Brussel IC		04:57	23:22
07:22	21:54	Kortrijk L		07:06	21:38
04:55	23:20	Oostende IC		06:38	01:34
08:00	23:13	Knokke		07:01	23:01
07:56	23:10	Blankenberge		07:04	23:04
08:26	20:26	Zeebrugge-Str.		07:34	19:34
Brussel-C / Bruxelles-C					
06:48	00:48	Antwerpen L		06:11	00:11
06:27	00:10	Antwerpen IC		05:4 (6) 06.01 †	23:32
Rijdt niet	Rijdt niet	Tunrhout		Rijdt niet	Rijdt niet
05:41	00:46	Brussels Airport IC		04:55	23:55
Rijdt niet	Rijdt niet	Hasselt (via Aarschot)		Rijdt niet	Rijdt niet
06:55	22:55	Leuven L		06:04	23:04
07:43	23:43	Hasselt (via Leuven)		06:16	22:16
05:58	00:22	Liège IC		06:00	00:25
07:07	23:07	Ottignies L		06:52	22:52
06:22	23:22	Namur IC		06:07	23:37
09:22	23:22	Arlon IC		06:37	21:37
09:22	23:22	Luxembourg IC		06:37	20:37 (6) 19:37
07:52	22:52	Dinant IC		06:07	21:07
06:47	00:47	Nivelles L		06:08	00:08
06:00	23:00	Charleroi IC		05:59	22:59 00:08 (L)
07:03	23:03	Braine-le-Comte L		06:56	21:56
06:31	23:31	Binche IC		06:28	22:28
06:12	23:12	Mons IC		05:47	22:47
06:54	23:54	Tournai IC		06:05	23:05
08:14	21:14	Geraardsbergen L		07:46	20:46
06:27	22:27	Kortrijk (89)		06:32	22:32
05:59	00:24	Gent (50a)		05:59	00:23
05:59	00:24	Oostende		05:59	00:23
09:15	22:15	Blankenberge IC		05:59§ 07:44	21:44
06:00	23:00	Aalst (via Jette)		05:59	22:55
06:49	23:17	Aalst IC		05:42	22:42

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
07:52 Brussel-Z 08:59	22:59	Dendermonde L		08:08 Brussel-Z 09:01	23:01
06:09 Dend.08:09 Lokeren	22:09	Dendermonde IC		06:50	21:50 Lokeeren 22:50 Dend.
Bruxelles-Luxembourg					
Rijdt niet	Ne circule pas	Jette – Aalst		Rijdt niet	Ne circule pas
Rijdt niet	Ne circule pas	Vilvoorde		Rijdt niet	Ne circule pas
06:51	22:51	Ottignies L		07:09	23:09
06:04	23:04	Namur IC		06:25	23:55
Rijdt niet	Ne circule pas	Charleroi		Rijdt niet	Ne circule pas
Rijdt niet	Ne circule pas	Halle		Rijdt niet	Ne circule pas
Charleroi-Sud					
06:57	23:57	Bruxelles IC		05:03	22:03
Ne circule pas	Ne circule pas	Bruxelles-Lux		Ne circule pas	Ne circule pas
08:09	22:09	Ottignies L		07:51	21:51
07:41	21:41	Namur L		06:19	20:19
07:09	23:10	Namur IC		06:51	22:51
07:54	21:54	Couvin		08:06	22:06
07:45	21:45	Erquelines		06:14	20:14
08:07	22:07	La Louvière-C L		07:54	21:54
06:49	22:49	Mons IC		06:11	22:11
09:20	23:20	Manage		06:40	20:40
Genk					
07:52	23:52	Brussel		07:08	22:04
Gent – Sint-Pieters					
07:48	21:48	Eeklo L		08:12	20:12
06:07	00:33	Antwerpen IC		06:27	23:27
Dend. 06:00 07:00	22:00	Mechelen L		07:00	22:00 23:00 Dend.
06:48	23:48	Aalst IC		05:41	22:13
06:06	01:07	Brussel IC (via 50a)		05:23	23:48
06:37§ 07:52	20:52 01:07§	Brussels Airpt.		05:23§ 07:08	20:08 22:23§
06:55	21:55	Geraardsb. (122)		07:05	22:05
07:59	21:59	Ronse		08:00	20:00 22:00 Oud
05:55	23:24	Kortrijk		06:05	00:36
08:24 (6) 10:24 †	22:24 (6) 23:24 (†)	Lille F		06:36(6) 07:36	20:36
06:24	23:24	Poperinge IC		06:36	22:36
08:05	22:05	De Panne IC		06:55	20:55
07:14	00:14	Brugge L		06:46	23:46
05:20	23:45	Oostende IC		06:10	01:09

Eerste aankomst Première arrivée	Laatste aankomst Dernière arrivée	in... uit... à... de...	van... naar... de... vers...	Eerste vertrek Premier départ	Laatste vertrek Dernier départ
08:35	21:35 23:45§	Blankenberge IC		06:10§ 08:25	22:25
08:35	21:35 23:45§	Knokke IC		06:10§ 08:25	22:25
Hasselt					
07:52	21:52	Mol		08:08	22:08
07:26	22:22	Genk		07:34	23:34
07:10	22:10	Tongeren		05:50	22:50
07:10	22:10	Liège-G.		05:50	20:50
07:30	23:30	Leuven-Brussel		06:30	22:30
07:30	23:30	Gent-Brugge (21)		06:30	22:30
07:23	00:23	Leuven (35)		06:37	22:37
07:44	23:44	Antwerpen		06:16	22:19
Kortrijk					
08:02	22:25	Brugge		07:22	20:58
06:40	01:10	Gent		05:20	22:58
07:55	23:56	Brussel		05:04	21:05
07:47 (6) 09:47 †	21:47 (6) 22:47(†)	Moeskroen		06:13 (6) 08:13 †	21:13
07:47 (6) 09:47 †	21:47 (6) 22:47(†)	Lille		06:13 (6) 08:13 †	21:13
05:51	22:51	Poperinge		07:09	23:09
La Louvière Sud					
07:26	23:26	Bruxelles		05:34	22:34
07:39	21:39	Luttre L		08:22	22:22
08:20	22:20	Charleroi L		07:41	21:41
06:29	22:29	Charleroi IC		06:31	22:31
05:32	22:25	Binche		07:35	23:35
08:15	22:15	Mons L		08:45	22:45
06:29	22:29	Mons IC		06:31	22:31
Leuven					
07:49	23:49	Lier L		06:11	22:11
07:27	23:27	Hasselt L		06:34	23:34
Hasselt 07:19 08:19	23:19	Genk IC		06:43	22:43
05:32 via L36	00:00 via L36	Liège-G. IC		06:27	00:50 via L36
06:07	20:07	Landen L		08:53	22:53
07:04	23:04	Ottignies L		06:56	21:56
06:48	23:48	Brussel L		06:12	22:12
06:25	00:48	Brussel IC		05:09	00:02
06:25	00:48	Oostende IC		05:34	00:02
05:23	01:00	Brussels Airpt.		05:09	23:36
08:05	00:05	Mechelen (53a)		06:55	22:55

Libramont				
06:45 (6) 07:45 †	20:45	Bastogne	07:15 (6) 09:15	22:15
07:37	19:37	Arlon L	07:23	19:23
07:06	22:03	Luxembourg IC	08:57	21:57 † 22:57 (6) 23:57 Arlon
06:51	20:51	Virton L	08:09	22:09
07:41	21:39	Bertrix	07:19	22:09
07:41	21:39	Dinant L	07:19	19:16
Jemelle 07:12 09:12	21:12	Ciney L	06:48	20:48
08:56	23:56	Namur IC	07:07	21:04 22:04 Jemelle
08:56	23:56	Bruxelles IC	07:07	21:04
Liège-Guillemins				
06:51	21:51	Hasselt L	06:09	21:09
05:59	22:40	Liers L	06:09	00:01
07:50	23:50	Maastricht L	06:10 (6) 08:10 †	22:10
05:36	21:36	Verviers L	06:24	22:24
07:56	23:03	Eupen IC	07:04	21:04
05:55	23:03	Welkenraedt IC	07:04	00:25
7:49(ICE) 08:56§	23:03§	Aachen Hbf	7:12 (ICE) 07:04§	21:04§
09:54	23:54	Luxembourg L	06:08	20:08
07:54	23:54	Gouvy L	06:08	22:08
08:46	22:46	Marloie L	08:14	22:14
07:53	21:53	Namur L	08:07	20:07
07:18	23:18	Namur IC	06:42	22:42
07:52	22:53	Landen L	07:08	22:08
07:02	01:36 (via Landen)	Bruxelles IC	04:40 (via Landen)	23:08 (via Landen)
Mechelen				
04:54	23:35	Antwerpen IC	06:06	00:06
06:19	00:19	Antwerpen L	06:41	00:41
Rijdt niet	Rijdt niet	Lier-Turnhout	Rijdt niet	Rijdt niet
07:24	23:24	Leuven (53a)	07:36	23:36
06:22	00:24	Brussels Airport	04:56	23:38
Rijdt niet	Rijdt niet	Etterbeek	Rijdt niet	Rijdt niet
06:39	00:39	Brussel L	06:21	00:21
06:22	23:56	Brussel IC	06:04	23:38
07:54	22:54	Gent L	06:06	21:06
06:42	22:42	Sint-Niklaas	07:41	23:41
Mons				
07:36	21:36	Ath	08:24	22:24
06:40	23:40	Bruxelles	05:20	22:20
09:08	23:08	La Louvière-S. L	07:52	21:52
06:45	22:45	Charleroi Sud	06:15	22:15

07:45	22:45	Namur IC	06:15	22:15
Ne circule pas	Ne circule pas	Quévy	Ne circule pas	Ne circule pas
08:06	22:06	Quiévrain	06:54	20:54
07:12	23:12	Saint-Ghislain	06:48	22:48
07:12	23:12	Tournai	06:48	22:48
08:12 (6) 10:12 †	23:12	Lille	06:48 (6) 07:48 †	20:48
Mouscron / Moeskroen				
07:47	23:47	Bruxelles	06:13	22:13
07:47	23:47	Tournai	06:13	22:13
07:47	23:47	Mons	06:13	22:13
07:31 (6) 09:28 †	21:30 † 22:28 (6)	Lille	06:31 (6) 08:30 †	21:30
06:21 (6) 08:21 †	21:21	Kortrijk	07:39 (6) 09:39 †	21:39 † 22:39 (6)
Namur				
06:55	20:55	Ottignies L	07:05	21:05
07:14	00:46	Bruxelles IC	05:14	22:14
09:18	06:28 Thalys 07:31	Liège IC	06:42	20:42
21:18	23:31	Liège L	06:29	22:29
07:54	21:54	Ciney L	06:07	20:07
Jemelle 07:10 08:10	22:10	Arlon IC	07:50	22:50
08:10	22:10	Luxembourg IC	07:50	20:50 † 21:50 (6)
06:42	22:42	Dinant	05:52	22:18
07:11	21:11	Charleroi L	06:49	20:49
07:27	23:27	Charleroi IC	06:33	22:33
Oostende				
06:53	22:53 01:49§	Antwerpen	05:40§ 06:09	22:09
07:20	01:49	Brussel - Gent	04:40	23:05
07:53§ - 08:13	22:13	Kortrijk	06:48	20:46 – 21:09§
Ottignies				
07:42	23:42	Bruxelles L	06:17	22:17
06:46	00:16	Bruxelles IC	05:44	22:44
07:36	22:36	Leuven L	06:24	22:24
06:09	22:39	Louvain-la-Neuve	06:51	23:51
07:56	21:56	Namur L	06:04	20:04
05:42	22:42	Namur IC	06:48	00:18
08:37	22:37	Charleroi Sud L	07:23	21:23
Roeselare				
07:42	22:05	Brugge	06:54	21:18
06:54	21:18	Kortrijk	07:42	22:05

Sint-Niklaas				
09:05	23:05	Antwerpen L	08:11	23:11
05:33	23:59	Antwerpen IC	07:01	00:01
08:18	00:18	Mechelen	06:42	22:42
08:09	23:09	Lokeren L	08:51	22:51
07:59§	22:49§	Dendermonde	07:01§	22:01§
06:59	23:59	Gent	05:35	00:01
Tournai				
07:16	00:16	Bruxelles	05:44	22:44
Voir IC	Voir IC	Mons L	Voir IC	Voir IC
07:30	23:31	Mons IC	06:30	22:30
06:36 (6) 08:36	21:44	Lille F	07:21(6) 09:21	22:21
06:29	22:29	Mouscron	07:31	23:31
Ne circule pas	Ne circule pas	Kortrijk	Ne circule pas	Ne circule pas
07:29 (6) 09:16 †	22:29	Comines	08:40 (A Comines: 10u31)	21:40
Turnhout				
Rijdt niet	Rijdt niet	Brussel	Rijdt niet	Rijdt niet
08:49	00:49	Antwerpen	06:11	22:11
Verviers				
08:35	21:35 22:43§	Aachen Hbf	07:23§ 08:26	21:26
07:38	22:43	Eupen	07:23	21:23
05:36	22:43	Welkenraedt	07:23	00:45
08:18	22:18	Spa	06:42	21:42
06:55	22:55	Liège L	05:05	21:05
07:22	00:43	Bruxelles IC	05:37	22:44

Reistijden: patroontijden daluren weekdagen (geen P-treinen of afwijkingen spits)

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
4	Noorderkempen - Antwerpen-C			17	15	x		0		0		0		-2	
4	Noorderkempen - Brussel-C			70	80	x	2015: 17' overstap in Antwerpen-C	0		0		0		10	1
4	Noorderkempen - Gent			88	86	1		0		0		0		-2	
12	Essen - Brussel-C	82	78	76	80	x		-6		-2		2	1	4	1
12	Essen - Lier	68	51	58	56	1	2000: snelle overstap in Berchem	-10		-12		5	1	-2	
12	Roosendaal - A'pen C L	50	45	44	46	x		-6		-4		1	1	2	1
12	Roosendaal - A'pen-C IC	28	26	28	28	x		0		0		2	1	0	
12	Roosendaal - Gent-St.-Pieters	81	81	93	106	1	2012: snelste verbinding via Mechelen, via Antwerpen: 127	12	1	25	1	25	1	13	1
12	Roosendaal (NL) - Brussel-C	72	69	64	83	x	2015: Benelux via luchth	-8		11	1	14	1	19	1
15	Antwerpen-C - Leopoldsburg	69	69	70	70	x		1	1	1	1	1	1	0	
15	A'pen-C - Mol	47	53	58	53	x	2000 uit A'pen-Oost	11	1	6	1	0		-5	
15	A'pen-C - Neerpelt	68	75	73	80	x	2015 verlengd tot Hamont	5	1	12	1	5	1	7	1
15	A'pen-C - Turnhout	47	52	52	51	x	1990: 6' overstap in Lier	5	1	4	1	-1		-1	
15	Brussel-C - Nijlen	62	58	72	77	1		10	1	15	1	19	1	5	1
15	Brussel-C - Turnhout	71	67	73	79	x		2	1	8	1	12	1	6	1
15	Herentals - Hasselt	70	60	70	70	x		0		0		10	1	0	
15	Herentals - Mol	17	19	18	20	x		1	1	3	1	1	1	2	1
15	Lier - Herentals	13	13	15	13	x	2015: IC Hamont = 13' - IC Turnhout = 14' en 15'	2	1	0		0		-2	
15	Mechelen - Turnhout	44	45	50	52	x		6	1	8	1	7	1	2	1
15	Mol - Brussel-C	85	88	87	84	1	1990/2000: via Berchem	2	1	-1		-4		-3	
15	Mol - Genk	108	96	88	105	1		-20		-3		9	1	17	1
15	Mol - Hasselt	45	38	41	45	x		-4		0		7	1	4	1
15	Neerpelt - Leuven	114	114	111	113	1		-3		-1		-1		2	1
15	Turnhout - Hasselt	138	121	93	91	1		-45		-47		-30		-2	
15	Turnhout - Leuven	69	72	81	101	1		12	1	32	1	29	1	20	1
16	Antwerpen-C - Aarschot	35	35	37	40	x		2	1	5	1	5	1	3	1
16	Antwerpen-C - Leuven L	64	58	64	65	x	2015: IC via Lier = 52'	0		1	1	7	1	1	1
16	Brussel-C - Berlaar	65	53	68	64	1	2015: 5' overstap in Leuven (60' met 3' overstap in Berchem)	3	1	-1		11	1	-4	

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
16	Heis-op-den-Berg - Brussel-C via Aarschot	96	63	60	59	1	2015: overstap in Leuven	-36		-37		-4		-1	
16	Lier - Leuven	38	40	44	34	x		6	1	-4		-6		-10	
21	Antwerpen-C - Genk	88	96	114	115	2	2015: 128 met overstap	26	1	27	1	19	1	1	1
21	Brussel-C - Genk	90	104	95	96	x		5	1	6	1	-8		1	1
21	Landen - Genk	41	42	44	45	x		3	1	4	1	3	1	1	1
21	Leuven - Genk	65	71	67	69	x		2	1	4	1	-2		2	1
21	Leuven - Landen - Hasselt	48	54	47	47	x	2000: stopt in Verrijk, Ezemaal en Neerwinden	-1		-1		-7		0	
21	Sint-Truiden - Antwerpen-C	62	128	87	91	1	2014: via luchthaven en Leuven	25	1	29	1	-37		4	1
21	Sint-Truiden - Brussel-C	58	71	58	58	x		0		0		-13		0	
21	Sint-Truiden - Luik-G via Landen	78	68	64	81	1	2015: 76' via Leuven	-14		3	1	13	1	17	1
25	Brussel-C - A'pen C IC	35	48	43	42	x	2000 en 2012: gewone IC (niet Benelux)	8	1	7	1	-6		-1	
25	Brussel-C - A'pen C IR	39	44	45	50	x		6	1	11	1	6	1	5	1
25	Brussel-C-A'pen-C L	63	62	68	76	x	2000: vanaf Berchem	5	1	13	1	14	1	8	1
25	Kontich - Brussel-C	38	38	42	42	1		4	1	4	1	4	1	0	
25	Mortsel OG - Leuven	49	64	57	46	1		8	1	-3		-18		-11	
25	Mortsel OG - Brussel-C	46	44	35	39	x		-11		-7		-5		4	1
25	Vilvoorde - Gent via Mechelen	70	57	61	67	1		-9		-3		10	1	6	1
25	Vilvoorde - Leuven	43	30	38	33	1		-5		-10		3	1	-5	
26	Etterbeek - Halle	20	21	23	23	x		3	1	3	1	2	1	0	
26	Hofstade - Brussel-C	27	31	33	41	1	2014: overstap in Mechelen	6	1	14	1	10	1	8	1
26	Mechelen - Etterbeek	39	30	38	45	x	2014: 37' met overstap in Vilvo	-1		6	1	15	1	7	1
26	Merode - Halle	32	27	26	27	x		-6		-5		0		1	1
26	Vilvoorde - Halle via Etterbeek	48	44	26	56	1		0		8	1	12	1	0	
26	Vilvoorde - Halle zonder halte in Etterbeek	48	36	43	44	x		0		0		8	1	1	1
26	Vilvoorde - Merode	18	14	17	16	x		-1		-2		2	1	-1	
34	Antwerpen-C - Luik-G	132	126	133	90	1	2014: 161' en 2x overstappen via Hasselt	1	1	-42		-36		-43	
34	Genk - Luik-G	106	86	126	90	1		20	1	-16		4	1	-36	
34	Luik G - Hasselt	55	54	60	60	x		5	1	5	1	6	1	0	
34	Tongeren - Antwerpen-C	96	93	95	112	1		-1		16	1	19	1	17	1
34	Tongeren - Brussel-C	100	100	101	93	x	2015: via boog van Leuven	1	1	-7		-7		-8	
35	Antwerpen-C - Hasselt	65	66	67	78	1		2	1	13	1	12	1	11	1

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
35	Brussel-C - Aarschot	43	51	44	30	x	2015: via boog van Leuven	1	1	-13		-21		-14	
35	Brussel-C - Hasselt	73	81	72	60	x	1990: via lijn 21	-1		-13		-21		-12	
35	Leuven - Aarschot	11	12	11	10	x		0		-1		-2		-1	
35	Leuven - Hasselt IC	48	39	39	39	x	1990: via lijn 21	-9		-9		0		0	
35	Leuven - Hasselt L	46	49	47	49	x		1	1	3	1	0		2	1
35	Testelt - Antwerpen-C	71	80	59	67	1		-12		-4		-13		8	1
35	Testelt - Brussel-C	53	62	50	48	1		-3		-5		-14		-2	
36	Aarschot - Tienen	28	53	35	32	1		7	1	4	1	-21		-3	
36	Brussel-C - Leuven IC	23	30	22	22	x		-1		-1		-8		0	
36	Brussel-C - Leuven L/CR	40	40	44	44	x	2000: zonder stop in Zaventem en Diegem	4	1	4	1	4	1	0	
36	Brussel-C - Luik-G IC (non-stop Leuven-Luik-G)	64	75	59	61	x	2015: met IC-Welkenraedt 59	-5		-3		-14		2	1
36	Brussel-C - Waremmе - Luik-G	78	83	71	83	x		-7		5	1	0		12	1
36	Diegem - Aarschot	52	51	45	49	1		-7		-3		-2		4	1
36	Diegem - Brussel-Noord	10	11	11	8	x		1	1	-2		-3		-3	
36	Diegem - Gent	55	60	56	58	1		1	1	3	1	-2		2	1
36	Diegem - Leuven	25	26	26	26	x		1	1	1	1	0		0	
36	Diegem - Mechelen	35	35	31	31	1		-4		-4		-4		0	
36	Diegem - Tienen	52	53	45	44	1		-7		-8		-9		-1	
36	Leuven - Landen IR	26	27	28	28	x		2	1	2	1	1	1	0	
36	Mechelen - Hasselt	83	93	84	75	x		1	1	-8		-18		-9	
36	Mechelen - Tienen	52	45	49	45	1		-3		-7		0		-4	
36	Waremmе - Luik-G L	33	28	32	32	x		-1		-1		4	1	0	
36c	Antwerpen-C - Luchthaven	58	61	62	32	x		4	1	-26		-29		-30	
36c	Brugge - Luchthaven	94	89	95	89	x		1	1	-5		0		-6	
36c	Brussel-N - Luchthaven	15	15	12	10	x		-3		-5		-5		-2	
36c	Charleroi - Luchthaven	79	81	76	83	1		-3		4	1	2	1	7	1
36c	Gent - Luchthaven	57	52	53	54	x		-4		-3		2	1	1	1
36c	Leuven - Luchthaven	35	45	14	13	x		-21		-22		-32		-1	
36c	Luik-G - Luchthaven	90	99	73	52	1		-17		-38		-47		-21	
36c	Mons - Luchthaven	78	71	76	69	x		-2		-9		-2	1	-7	
36c	Namur - Luchthaven	66	73	77	81	1		11	1	15	1	8	1	4	1
37	Brussel-C - Aken	111	120	145	116	1		34	1	5	1	-4		-29	
37	Brussel-C - Keulen	159	171	196	192	2	zonder HST	37	1	33	1	21	1	-4	
37	Brussel-C - Verviers	88	96	82	82	x		-6		-6		-14		0	
37	Brussel-C - Eupen IC	109	119	104	103	x		-5		-6		-16		-1	

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
37	Hasselt - Aken	122	130	171	138	2		49	1	16	1	8	1	-33	
37	Luik-G - Aken	43	42	51	52	1		8	1	9	1	10	1	1	1
37	Luik-G - Verviers IC	18	18	17	18	x		-1		0		0		1	1
37	Luik-G-Verviers L	28	27	29	31	x		1	1	3	1	4	1	2	1
37	Namur - Verviers	63	62	68	89	1		5	1	26	1	27	1	21	1
40	Brussel-C - Maastricht	115	113	102	102	1		-13		-13		-11		0	
40	Luik-G - Maastricht	31	30	33	33	x		2	1	2	1	3	1	0	
40	Namen - Maastricht	87	79	89	116	1		2	1	29	1	37	1	27	1
40	Verviers - Maastricht	53	70	66	73	1		13	1	20	1	3	1	7	1
43	Brussel-C - Vielsalm	139	153	141	133	1		2	1	-6		-20		-8	
43	Liège-Palais - Gouvy	88	94	83	91	x		-5		3	1	-3		8	1
43	Liège-Palais - Luxemburg	164	154	154	170	x		-10		6	1	16	1	16	1
43	Liège-Palais - Marloie	96	75	79	79	x		-17		-17		4	1	0	
44	Aken - Spa	49	65	96	66	x		47	1	17	1	1	1	-30	
44	Luik-G - Spa	50	53	50	46	1		0		-4		-7		-4	
44	Verviers - Spa	21	22	24	28	x		3	1	7	1	6	1	4	1
50	Aalst - Blankenberge	72	78	82	88	1		10	1	16	1	10	1	6	1
50	Aalst - Brussel Z	22	24	29	29	x		7	1	7	1	5	1	0	
50	Aalst - Denderleeuw	7	6	6	7	x		-1		0		1	1	1	1
50	Aalst - Dendermonde	27	43	51	34	1	1990: overstap op 2 min in Schellebelle - 2000 en 2012: overstap in Wetteren	24	1	7	1	-9		-17	
50	Aalst - Gent	20	22	25	28	x		5	1	8	1	6	1	3	1
50	Aalst - Geraadsbergen	36	39	44	40	1		8	1	4	1	1	1	-4	
50	Aalst - Jette	35	33	35	35	x		0		0		2	1	0	
50	Aalst - Kortrijk	67	60	62	67	1		-5		0		7	1	5	1
50	Aalst - Leuven	58	61	60	69	x		2	1	11	1	8	1	9	1
50	Aalst - Luchthaven	61	53	55	53	x		-6		-8		0		-2	
50	Aalst - Oudenaarde	48	44	44	45	1		-4		-3		1	1	1	1
50	Denderleeuw - Brussel Z	15	14	18	17	x		3	1	2	1	3	1	-1	
50	Denderleeuw - Gent	27	30	33	38	x		6	1	11	1	8	1	5	1
50	Denderleeuw - Jette	22	24	25	24	x		3	1	2	1	0		-1	
50	Denderleeuw - Leuven	50	54	52	58	x		2	1	8	1	4	1	6	1
50	Denderleeuw - Luchthaven	53	44	44	42	x		-9		-11		-2		-2	
50a	Blankenberge - Antwerpen-C	99	102	109	132	1	1990 ook ICT op 71' (non stop)	10	1	33	1	30	1	23	1
50a	Blankenberge - Brugge	10	11	13	14	x		3	1	4	1	3	1	1	1

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
50a	Blankenberge - Brussel-C	75	76	88	93	x		13	1	18	1	17	1	5	1
50a	Blankenberge - Gent	41	41	49	53	x		8	1	12	1	12	1	4	1
50a	Blankenberge - Hasselt	150	158	159	168	x	2015: via Landen	9	1	18	1	10	1	9	1
50a	Blankenberge - Kortrijk	59	60	61	82	1		2	1	23	1	22	1	21	1
50a	Blankenberge - Liège-G	155	163	169	168	1		14	1	13	1	5	1	-1	
50a	Blankenberge - Luchthaven	111	104	117	113	1		6	1	2	1	9	1	-4	
50a	Gent-Brugge	21	20	24	23	x		3	1	2	1	3	1	-1	
50a	Gent-Brussel C	33	32	36	36	x		3	1	3	1	4	1	0	
50a	Gent-Hasselt	107	114	109	102	1	2015: 112' of 128' rechtstreeks	2	1	-5		-12		-7	
50a	Gent-Leuven	57	67	59	60	x		2	1	3	1	-7		1	1
50a	Gent-Oostende	37	35	40	40	x		3	1	3	1	5	1	0	
50a	Knokke - Antwerpen-C	103	107	114	138	1		11	1	35	1	31	1	24	1
50a	Knokke - Brugge	17	19	21	24	x		4	1	7	1	5	1	3	1
50a	Knokke - Brussel-C	79	81	93	99	x		14	1	20	1	18	1	6	1
50a	Knokke - Gent	45	46	54	59	x		9	1	14	1	13	1	5	1
50a	Knokke - Hasselt	154	163	164	174	x	2015: via Landen	10	1	20	1	11	1	10	1
50a	Knokke - Kortrijk	63	65	66	88	1	2015: 5' overstap in Brugge	3	1	25	1	23	1	22	1
50a	Knokke - Liège-G	159	168	174	174	1		15	1	15	1	6	1	0	
50a	Knokke - Luchthaven	115	109	122	119	1		7	1	4	1	10	1	-3	
50a	Oostende - Brugge	13	13	14	15	x		1	1	2	1	2	1	1	1
50a	Oostende - Kortrijk	58	58	59	78	x	1990 en 2000: licht asymmetrisch	1	1	20	1	20	1	19	1
50a	Oostende - Roeselare	40	40	41	55	x	1990 en 2000: licht asymmetrisch	1	1	15	1	15	1	14	1
50a	Zeebrugge-Dorp - Brugge	15	15	20	21	x		5	1	6	1	6	1	1	1
50a	Zeebrugge-Dorp - Brussel-C	83	79	87	98	1		4	1	15	1	19	1	11	1
50a	Zeebrugge-Dorp - Gent	44	43	49	56	1	2015: 69' zonder overstap	5	1	12	1	13	1	7	1
50a	Zeebrugge-Dorp - Kortrijk	81	82	87	80	1		6	1	-1		-2		-7	
52	Antwerpen-C - Puurs	25	32	39	40	x	1990: Boom-Puurs verbust	0		0		8	1	1	1
52	Boom - Antwerpen-C	25	26	30	32	x		5	1	7	1	6	1	2	1
53	Aalst - Wetteren - Dendermonde	40	43	46	34	1		6	1	-6		-9		-12	
53	Dendermonde - Gent L	26	32	33	35	x		7	1	9	1	3	1	2	1
53	Gent - Mechelen - Leuven IR	75	86	82	79	x		7	1	4	1	-7		-3	
53	Gent - Mechelen - Lier	61	64	88	80	1	2015: 70' via Berchem	27	1	19	1	16	1	-8	
53	Kapelle-o/d-Bos - Antwerpen-C	33	37	37	45	1		4	1	12	1	8	1	8	1
53	Kapelle-o/d-Bos - Brussel-C	35	44	40	36	1		5	1	1	1	-8		-4	

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
53	Mechelen - Dendermonde L	29	26	26	27	x		-3		-2		1	1	1	1
53	Mechelen - Gent IR	42	39	44	47	x	2015: extra stop in Londerzeel	2	1	5	1	8	1	3	1
53	Mechelen - Gent L	61	62	62	69	x		1	1	8	1	7	1	7	1
53a	Haacht - Antwerpen-C	40	40	29	40	1	2012: rechtstreekse IC Q	-11		0		0		11	1
53a	Haacht - Brussel-C	43	41	35	39	1		-8		-4		-2		4	1
53a	Leuven - Mechelen	16	16	22	26	x	2012 en 2015: 4 stops / 2015: snelste trein via lijn 53a is L-trein Leuven-Sint-Niklaas; de IC Leuven-Mechelen-Gent doet er 30' over / 2015: 27' via luchthaven	6	1	10	1	10	1	4	1
53a	Leuven - Mechelen (L)	25	26	30	30	x	MS 66 vs. gesleepte M4	5	1	5	1	4	1	0	
54	Mechelen - Sint-Niklaas	33	32	33	37	x		0		4	1	5	1	4	1
58	Antwerpen-C - Eeklo	74	74	77	101	1	2015: met goede overstap ca 80 min haalbaar	3	1	27	1	27	1	24	1
58	Brussel-C - Eeklo	81	79	77	82	1		-4		1	1	3	1	5	1
58	Gent - Eeklo	35	35	37	35	x		2	1	0		0		-2	
59	Antwerpen-C - Brugge IC	73	78	84	88	x	2015: 86' met overstap	11	1	15	1	10	1	4	1
59	Antwerpen-C - Gent IC	47	49	52	56	x		5	1	9	1	7	1	4	1
59	Antwerpen-C - Kortrijk IC	73	73	80	85	x		7	1	12	1	12	1	5	1
59	Antwerpen-C - Lille IC	109	106	118	133	x		9	1	24	1	27	1	15	1
59	Antwerpen-C - Oostende IC	93	93	100	107	x	2015: 103' met overstap	7	1	14	1	14	1	7	1
59	Antwerpen-C - Sint-Niklaas L	29	35	31	31	x	2000: L-trein beperkt tot Berchem	2	1	2	1	-4		0	
59	Antwerpen-Zuid - Gent	51	40	45	50	x		-6		-1		10	1	5	1
59	Beveren - Gent	42	41	37	41	x		-5		-1		0		4	1
59	Gent-St-Niklaas	27	27	29	32	x		2	1	5	1	5	1	3	1
60	Antwerpen-C - Lokeren - Dendermonde	51	51	57	66	1	2015: 50' via Mechelen	6	1	15	1	15	1	9	1
60	Brussel-C - Dendermonde IC	28	29	28	32	x		0		4	1	3	1	4	1
60	Brussel-C - Dendermonde L	46	43	45	44	x		-1		-2		1	1	-1	
60	Brussel-C - Sint-Niklaas	59	67	66	74	x	2015: 65' via Berchem	7	1	15	1	7	1	8	1
60	Dendermonde - Lokeren	13	13	13	16	x		0		3	1	3	1	3	1
66	Brugge - Kortrijk	43	41	40	47	x		-3		4	1	6	1	7	1
66	Brugge - Lille Flandres	85	80	78	105	1		-7		20	1	25	1	27	1

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
66	Brugge - Tournai	79	80	81	89	1		2	1	10	1	9	1	8	1
66	Gent-Roeselare	50	47	50	46	1		0		-4		-1		-4	
69	Poperinge - Antwerpen-C	140	143	148	132	x	2012: via Kortrijk en Mechelen; 158' via Kortrijk	8	1	-8		-11		-16	
69	Poperinge - Brugge	115	119	114	104	1	2012: via Kortrijk en Gent; 118' via Kortrijk	-1		-11		-15		-10	
69	Poperinge - Brussel-C	120	111	113	124	1		-7		4	1	13	1	11	1
69	Poperinge - Gent	75	80	80	73	x		5	1	-2		-7		-7	
69	Poperinge - Kortrijk	38	38	38	40	x		0		2	1	2	1	2	1
69	Poperinge - Moeskroen	58	59	56	70	1		-2		12	1	11	1	14	1
69	Poperinge - Zottegem	80	74	73	93	1		-7		13	1	19	1	20	1
73	De Panne - Antwerpen-C	154	144	133	151	1		-21		-3		7	1	18	1
73	De Panne - Brugge	63	53	58	63	1		-5		0		10	1	5	1
73	De Panne - Brussel-C	130	108	116	127	1	2015: 145' rechtstreeks	-14		-3		19	1	11	1
73	De Panne - Gent	81	69	74	73	x		-7		-8		4	1	-1	
73	De Panne - Hasselt	209	207	206	220	2		-3		11	1	13	1	14	1
73	De Panne - Kortrijk	67	59	65	72	1		-2		5	1	13	1	7	1
73	De Panne - Leuven	154	148	148	154	1	2012: 158' zonder overstap / 2015: 179' rechtstreeks	-6		0		6	1	6	1
73	De Panne - Luchthaven	157	129	133	163	x		-24		6	1	34	1	30	1
73	Tielt - Brugge	36	37	36	36	1		0		0		-1		0	
73	Tielt - Kortrijk	41	42	43	45	1		2	1	4	1	3	1	2	1
73	Tielt - Roeselare	24	25	24	22	1		0		-2		-3		-2	
73	Tielt - Torhout	22	23	21	20	1		-1		-2		-3		-1	
75	Gent-Kortrijk	21	20	26	26	x		5	1	5	1	6	1	0	
75	Kortrijk - Tournai	28	28	27	28	x	2012: 2x per uur	-1		0		0		1	1
78	Mons -Saint-Ghislain IR	11	11	13	14	x	2015: IC 8'	2	1	3	1	3	1	1	1
78	Ath - Lille-F	62	64	66	57	1		4	1	-5		-7		-9	
78	Charleroi - Lille-F	103	77	93	100	x		-10		-3		23	1	7	1
78	Liège-Lille-F	172	147	168	170	2	2015: 213' via Namur	-4		-2		23	1	2	1
78	Mons - Lille-F	73	45	60	66	x		-13		-7		21	1	6	1
78	Mons - Tournai IC	28	26	25	30	x		-3		2	1	4	1	5	1
78	Mons - Tournai IR	41	41	45	44	x		4	1	3	1	3	1	-1	
78	Namur - Lille-F	136	107	126	134	x		-10		-2		27	1	8	1
78	Saint-Ghislain - Tournai	28	18	20	21	x		-8		-7		3	1	1	1
78	Tournai - Lille-F	21	18	19	29	x		-2		8	1	11	1	10	1
89	Denderleeuw - Kortrijk	48	44	44	50	x		-4		2	1	6	1	6	1

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
89	Denderleeuw - Oudenaarde	29	28	26	28	x		-3		-1		0		2	1
89	Denderleeuw - Zottegem	15	13	13	15	x		-2		0		2	1	2	1
89	Kortrijk - Brussel-C	71	76	69	76	x		-2		5	1	0		7	1
89	Zottegem - Aalst	40	31	31	32	1	Via Denderleeuw	-9		-8		1	1	1	1
89	Zottegem - Brussel-Z	34	31	33	35	x		-1		1	1	4	1	2	1
89	Zottegem - Jette	43	52	56	58	1		13	1	15	1	6	1	2	1
89	Zottegem - Luchthaven	73	69	65	61	x		-8		-12		-8		-4	
89	Zottegem - Ronse	36	30	29	32	1		-7		-4		2	1	3	1
90	Aalst - Ninove	19	19	24	21	1		5	1	2	1	2	1	-3	
90	Denderleeuw - Geraardsbergen	27	28	29	27	x		2	1	0		-1		-2	
90	Zottegem - Ninove	57	51	60	73	1		3	1	16	1	22	1	13	1
91	Brussel-C -- Lessines	63	69	73	71	1		10	1	8	1	2	1	-2	
91	Geraardsbergen - Ath	23	21	23	23	x		0		0		2	1	0	
91	Lessines - Mons	68	51	56	54	1		-12		-14		3	1	-2	
91	Lessines - Tournai	83	39	39	65	1		-44		-18		26	1	26	1
92	Ath - Charleroi	71	67	68	108	1		-3		37	1	41	1	40	1
92	Ath - Mons	32	29	31	41	1		-1		9	1	12	1	10	1
92	Ath - Saint-Ghislain	70	82	96	52	2		26	1	-18		-30		-44	
92	Brugelette - Braine-le-Comte	41	65	33	33	1		-8		-8		-32		0	
92	Brugelette - Tournai	61	67	37	63	1		-24		2	1	-4		26	1
92	Brussel-C - Brugelette	60	67	57	61	1		-3		1	1	-6		4	1
94	Brussel-C - Ath	36	42	40	47	x		4	1	11	1	5	1	7	1
94	Brussel-C - Edingen	26	28	24	29	x		-2		3	1	1	1	5	1
94	Brussel-C - Lille F.	93	118	108	106	1		15	1	13	1	-12		-2	
94	Brussel-C - Moeskroen	74	81	79	93	x		5	1	19	1	12	1	14	1
94	Brussel-C - Tournai	58	64	62	71	x		4	1	13	1	7	1	9	1
94	Halle - Doornik	61	85	55	53	x		-6		-8		-32		-2	
96	Braine-le-Comte - Mons	19	20	21	24	x		2	1	5	1	4	1	3	1
96	Braine-le-Comte - Tournai	73	62	65	59	1		-8		-14		-3		-6	
96	Brussel-C - Braine-le-Comte	23	24	27	27	x		4	1	4	1	3	1	0	
96	Brussel-C - Braine-le-Comte CR	42	43	42	42	x		0		0		-1		0	
96	Brussel-C - Halle	15	17	17	15	x		2	1	0		-2		-2	
96	Brussel-C - Mons	44	45	50	53	x		6	1	9	1	8	1	3	1
96	Brussel-C - Quévy	75	69	75	79	1		0		4	1	10	1	4	1
96	Halle - Braine-le-Comte	22	11	10	12	x		-12		-10		1	1	2	1
97	Quiévrain - Brussel-C	87	76	84	89	x		-3		2	1	13	1	5	1
97	Quiévrain - Charleroi	75	65	82	96	1		7	1	21	1	31	1	14	1

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
97	Quiévrain - Mons	30	28	31	33	x		1	1	3	1	5	1	2	1
97	Quiévrain - Saint-Ghislain	14	14	17	14	x		3	1	0		0		-3	
97	Quiévrain - Tournai	57	88	98	62	1		41	1	5	1	-26		-36	
108	Braine-le-Comte - La Louvière-C	17	17	19	22	x		2	1	5	1	5	1	3	1
108	Braine-le-Comte - Manage	15	14	16	19	x		1	1	4	1	5	1	3	1
108	Brussel-C - Binche	63	65	68	77	x		5	1	14	1	12	1	9	1
108	Brussel-C - La-Louvière-Centre	47	46	50	57	x		3	1	10	1	11	1	7	1
108	Brussel-C - Manage	53	51	55	51	1		2	1	-2		0		-4	
117	Braine-le-Comte - Charleroi-S	55	58	59	51	1		4	1	-4		-7		-8	
117	La Louvière Sud - Luttre	67	28	30	36	1		-37		-31		8	1	6	1
117	Manage - Charleroi-S	26	44	41	41	x	2015: 37' met overstap	15	1	15	1	-3		0	
117	Mons - Manage	30	32	45	42	1		15	1	12	1	10	1	-3	
118	Charleroi - Binche	69	38	42	47	1		-27		-22		9	1	5	1
118	Charleroi - La Louvière-Centre L	30	28	30	32	x		0		2	1	4	1	2	1
118	Charleroi - Mons IC	28	30	34	31	x		6	1	3	1	1	1	-3	
118	Mons - Binche	58	40	40	48	1		-18		-10		8	1	8	1
118	Mons - La Louvière-Centre	20	20	34	33	1		14	1	13	1	13	1	-1	
122	Zottegem - Gent	30	31	31	33	x		1	1	3	1	2	1	2	1
122	Zottegem - Geraardsbergen	15	15	14	13	x		-1		-2		-2		-1	
123	Brussel-C - Edingen - Geraardsbergen	47	52	46	50	x		-1		3	1	-2		4	1
123	Edingen - Denderleeuw	60	68	47	48	x		-13		-12		-20		1	1
123	Edingen - Geraardsbergen L	18	18	19	19	x		1	1	1	1	1	1	0	
123	Edingen - Zottegem	43	74	76	63	1		33	1	20	1	-11		-13	
123	Etterbeek - Geraardsbergen	97	64	78	64	1		-19		-33		0		-14	
123	Halle - Geraardsbergen	31	33	31	32	x		0		1	1	-1		1	1
124	Antwerpen-C - Charleroi-S	83	97	96	102	x		13	1	19	1	5	1	6	1
124	Brussel-C - Charleroi-S	45	49	50	60	x		5	1	15	1	11	1	10	1
124	Brussel-Lux - Braine-l'Alleud L	23	25	30	34	x	1990: alleen P	7	1	11	1	9	1	4	1
124	Brussel-Lux - Charleroi	54	64	69	74	x	1990: alleen P / 2014: rechtstreeks	15	1	20	1	10	1	5	1
124	Brussel-Lux - Nivelles	33	40	51	45	x	1990: alleen P / 2014: rechtstreeks	18	1	12	1	5	1	-6	
124	Brussel C-Nivelles L	43	41	44	47	x		1	1	4	1	6	1	3	1
124	Brussel-Z - Braine-l'Alleud	12	12	14	15	x		2	1	3	1	3	1	1	1
124	Brussel-Z - Nivelles IC	19	21	25	27	x		6	1	8	1	6	1	2	1
124	Nivelles - La-Louvière-Centre	37	40	40	53	1		3	1	16	1	13	1	13	1

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
124	Nivelles - Mons	63	59	61	61	1		-2		-2		2	1	0	
124	Nivelles - Namur	50	55	59	70	1		9	1	20	1	15	1	11	1
124	Nivelles-Charleroi IC	19	20	20	25	x		1	1	6	1	5	1	5	1
125	Brussel-C - Huy	85	85	89	96	x		4	1	11	1	11	1	7	1
125	Charleroi - Huy	56	48	52	63	x		-4		7	1	15	1	11	1
125	Huy - Liège G L	50	37	36	47	x	1990: Aansluiting van en naar IR in Flémalle	-14		-3		10	1	11	1
125	Namur - Huy L	29	27	32	35	x		3	1	6	1	8	1	3	1
125	Namur - Liège G IC	38	38	40	49	x		2	1	11	1	11	1	9	1
130	Charleroi - Liège Palais	78	77	86	97	x		8	1	19	1	20	1	11	1
130	Charleroi - Luxembourg Ville	144	153	160	181	1		16	1	37	1	28	1	21	1
130	Charleroi - Namur IC	26	28	31	31	x	1990: non-stop	5	1	5	1	3	1	0	
130	Charleroi - Namur L	69	46	74	52	x	1990: aansluiting van en naar IR in Tamines	5	1	-17		6	1	-22	
130	Lille (F) - Namur	129	105	142	135	x		13	1	6	1	30	1	-7	
130	Mons - Namur	57	60	65	65	x		8	1	8	1	5	1	0	
132	Charleroi - Couvin	64	62	59	54	x		-5		-10		-8		-5	
132	Couvin - Brussel-C	129	127	122	122	1		-7		-7		-5		0	
132	Couvin - Mons	125	81	99	111	1		-26		-14		30	1	12	1
132	Couvin - Namur	112	80	86	92	1		-26		-20		12	1	6	1
139	Aarschot - Heverlee	38	24	27	21	1		-11		-17		-3		-6	
139	Brussel-C - Heverlee	43	40	32	43	1		-11		0		3	1	11	1
139	Leuven - Louvain-la-Neuve	48	56	62	57	1		14	1	9	1	1	1	-5	
139	Leuven - Namen	79	63	71	79	1		-8		0		16	1	8	1
139	Leuven - Ottignies	37	38	40	40	x		3	1	3	1	2	1	0	
139	Mechelen - Heverlee	24	35	41	39	1	1990: krappe 4 ^e -aansluiting	17	1	15	1	4	1	-2	
139	Tienen - Heverlee	20	25	22	22	1		2	1	2	1	-3		0	
139	Wavre - Brussel-Lux	31	27	36	37	1		5	1	6	1	10	1	1	1
140	Charleroi - Louvain-la-Neuve	55	61	63	68	1		8	1	13	1	7	1	5	1
140	Charleroi - Ottignies	44	45	45	46	x		1	1	2	1	1	1	1	1
140	Charleroi - Wavre	53	49	64	75	1		11	1	22	1	26	1	11	1
140	Mons - Fleurus	51	71	73	88	1		22	1	37	1	17	1	15	1
140	Villers-la-Ville - Brussel-Lux	37	40	43	45	1		6	1	8	1	5	1	2	1
154	Brussel-C - Dinant	101	90	99	115	1	2015: IC uit Dinant eindigt in Schaarbeek	-2		14	1	25	1	16	1
154	Dinant - Charleroi	75	69	106	71	1		31	1	-4		2	1	-35	
154	Dinant - Liège-G.	88	98	105	105	1		17	1	17	1	7	1	0	

Lijn	Verbinding	1990	2000	2012	2015	2015 overst	OPMERKINGEN	2012 vs 1990	12 vs 90	2015 vs 1990	15 vs 90	2015 vs 2000	15 vs 00	2015 vs 2012	15 vs 12
154	Dinant - Ottignies	69	57	61	62	x		-8		-7		5	1	1	1
154	Namur - Dinant	31	27	29	31	x		-2		0		4	1	2	1
161	Antwerpen-C - Brussel-Schuman	47	49	51	56	1		4	1	9	1	7	1	5	1
161	Antwerpen-C - Etterbeek	57	56	59	62	1		2	1	5	1	6	1	3	1
161	Antwerpen-C - Namur	89	109	112	111	1		23	1	22	1	2	1	-1	
161	Brussel-C - Louvain-la-Neuve	40	48	53	52	1	2015: 57' rechtstreeks	13	1	12	1	4	1	-1	
161	Brussel-C - Namur IC	54	55	62	68	x		8	1	14	1	13	1	6	1
161	Brussel-C - Ottignies IC	29	31	36	39	x		7	1	10	1	8	1	3	1
161	Brussel-Lux - Namur	37	38	45	50	x		8	1	13	1	12	1	5	1
161	Brussel-Lux - Ottignies	14	14	19	21	x		5	1	7	1	7	1	2	1
161	Brussel-N - Ottignies L	40	41	45	44	x		5	1	4	1	3	1	-1	
161	Etterbeek - Ottignies	24	20	24	17	x		0		-7		-3		-7	
161	Gembloux - Namur L	17	19	21	19	x		4	1	2	1	0		-2	
161	Gent - Brussel-Schuman	52	50	55	57	1		3	1	5	1	7	1	2	1
161	Gent - Etterbeek	71	57	60	65	1		-11		-6		8	1	5	1
161	Gent - Namur	90	99	105	112	1		15	1	22	1	13	1	7	1
161	Leuven - Brussel-Schuman	38	38	34	31	1		-4		-7		-7		-3	
161	Leuven - Etterbeek	59	45	42	38	1		-17		-21		-7		-4	
161	Luik-G - Brussel-Schuman	75	85	71	64	1		-4		-11		-21		-7	
161	Luik-G - Etterbeek	80	117	89	71	1		9	1	-9		-46		-18	
161	Namur - Louvain-la-Neuve	31	33	39	44	1		8	1	13	1	11	1	5	1
162	Brussel-C - Luxemburg IC	166	173	178	195	x		12	1	29	1	22	1	17	1
162	Jemelle - Arlon L	99	108	100	102	1		1	1	3	1	-6		2	1
162	Namur - Arlon	87	91	96	98	x		9	1	11	1	7	1	2	1
162	Namur - Luxemburg	109	113	119	121	x		10	1	12	1	8	1	2	1
165	Bastogne - Libramont	25	38	38	38		vanaf 2000: vervangbus	13	1	13	1	0		0	
165	Bertrix - Arlon	46	50	78	85	1	2015: 46' via Libramont	32	1	39	1	35	1	7	1
165	Bertrix - Libramont	11	10	8	8	x		-3		-3		-2		0	
165	Bertrix - Namur	77	76	77	88	1	2015: 93' rechtstreeks	0		11	1	12	1	11	1
165	Brussel-C - Virton	181	180	178	195			-3		14	1	15	1	17	1
165	Virton - Arlon	57	54	41	37	x	1990 en 2000: bus	0		0		0		-4	
165	Virton - Libramont	57	54	40	43	x		-17		-14		-11		3	1
166	Dinant - Bertrix	81	72	63	65	x		-18		-16		-7		2	1
166	Dinant - Libramont	99	88	74	80	x		-25		-19		-8		6	1
166	Namur - Beauraing	66	61	57	55	x		-9		-11		-6		-2	
Totaal = 363 verbindingen		21059	21033	21803	22603			494	207	1242	219	1352	243	744	213
<i>Gemiddelde reistijd in minuten</i>		<i>58,99</i>	<i>58,59</i>	<i>60,23</i>	<i>62,27</i>				% verbindingen slechter	57,02		60,33		66,94	58,68

Vitesse commerciale (Vcom) Relations IC

SEMAINE

Relation	Distance km	Temps minutes	Vcom km/h
IC 1 Oostende - Brussel - Eupen	263,85	183	86,51
IC 2 Oostende - Gent - Antwerpen	127,50	107	71,50
IC 3a Genk - Brussel - Knokke	221,97	195	68,30
IC 3b Genk - Brussel - Blankenberge	215,27	190	67,98
IC 4a Antwerpen - Gent - Poperinge	149,77	132	68,08
IC 4b Antwerpen - Gent - Lille	136,20	133	61,44
IC 5&7 Antwerpen - Brussel - Charleroi	103,11	102	60,65
IC 6a Doornik - Brussel - Luchthaven	97,68	95	61,69
IC 6b Luchthaven - Brussel - Mons	76,23	70	65,34
IC 8 Antwerpen - Luchthaven - Hasselt	111,39	98	68,20
IC 9 Antwerpen - Aarschot - Leuven	57,25	48	71,56
IC 10a Antwerpen - Herentals - Hamont	87,58	90	58,39
IC 10b Antwerpen - Herentals - Hasselt	98,74	103	57,52
IC 11 Binche - Brussel - Turnhout	139,90	156	53,81
IC 12 Kortrijk - Brussel - Welkenraedt	236,72	179	79,35
IC 13 Hasselt - Liège - Maastricht	85,35	95	53,90
IC 14 Quiévrain - Brussel - Liège	182,53	173	63,31
IC 15 Antwerpen - Noorderkempen	24,09	15	96,34
IC 16 Brussel - Namur - Luxembourg	229,92	197	70,03
IC 17 Schaarbeek - Namur - Dinant	87,50	98	53,57
IC 18 Brussel - Namur - Liège-Palais	126,72	135	56,32
IC 19 Lille - Mons - Namur	150,20	135	66,76
IC 20 Gent - Aalst - Brussel - Tongeren	163,32	142	69,01
IC 21 Gent - Mechelen - Leuven	80,34	79	61,01

WEEKEND

Relation	Distance km	Temps minutes	Vcom km/h
IC 1 Oostende - Brussel - Eupen	263,85	183	86,51
IC 2 Oostende - Gent - Antwerpen	127,50	107	71,50
IC 3a Genk - Brussel - Knokke	221,97	195	68,30
IC 3b Genk - Brussel - Blankenberge	215,27	190	67,98
IC 4a Antwerpen - Gent - Poperinge	149,77	132	68,08
IC 4b Antwerpen - Gent - Lille	136,20	133	61,44
IC 5 Antwerpen - Brussel - Charleroi	102,00	108	56,67
IC 6a Doornik - Brussel - Luchthaven	97,68	94	62,35
IC 6b Luchthaven - Brussel - Mons	76,23	69	66,29
IC 8 Antwerpen - Luchthaven - Hasselt	111,39	107	62,46
IC 9 Antwerpen - Aarschot - Hasselt	80,55	73	66,21
IC 10a Antwerpen - Herentals - Hamont	87,58	90	58,39
IC 10b Antwerpen - Herentals - Hasselt	98,74	103	57,52
IC 11 Binche - Brussel - Antwerpen	107,40	126	51,14
IC 12 Kortrijk - Gent	41,70	35	71,49
IC 13' Hasselt - Liège	54,10	61	53,21
IC 13 Liège - Maastricht	31,25	33	56,82
rijdt niet			
IC 15 Antwerpen - Noorderkempen	24,09	15	96,34
IC 16 Brussel - Namur - Luxembourg	229,92	197	70,03
IC 17 Brussel-Z - Namur - Dinant	87,50	107	49,07
rijdt niet			
rijdt niet			
rijdt niet			
rijdt niet			

SEMAINE

Relation	Distance km	Temps minutes	Vcom km/h	Relation	Distance km	Temps minutes	Vcom km/h
IC 22 Brussel - Antwerpen - Essen	75,59	85	53,36	rijdt niet			
IC 23a Brugge - Brussel - Luchthaven	107,90	88	73,57	IC 23a Brugge - Brussel - Luchthaven	67,70	65	62,50
IC 23b Luchthaven - Kortrijk - Oostende	182,12	181	60,37	IC 23b Luchthaven - Kortrijk - Oostende	182,12	181	60,37
IC 24 Charleroi - Couvin	54,30	54	60,33	IC 24 Charleroi - Couvin	54,30	61	53,41
IC 25 Mons - Namur - Liège-Palais	139,30	134	62,37	IC 25 Mouscron - Namur - Liège-Palais	216,90	210	61,97
IC 26 Kortrijk - Ath - Brussel - Sint-Niklaas	176,43	177	59,81	IC 26 Gent - Aalst - Brussel - Lokeren	105,10	118	53,44
IC 27 Charleroi - Nivelles - Bruxelles-Lux	59,00	74	47,84	rijdt niet			
IC 28 Antwerpen - Beervelde - Gent	64,70	72	53,92	rijdt niet			
IC 29 De Panne - Brussel - Landen	208,75	209	59,93	IC 29 De Panne - Brussel - Landen	208,75	209	59,93
IC 30 Turnhout - Lier - Antwerpen	51,93	51	61,10	IC 30 Turnhout - Lier - Antwerpen	51,93	57	54,67
IC 31 Brussel - Vilvoorde - Mortsel - A'pen	47,34	54	52,60	rijdt niet			
IC 32 Brugge - Kortrijk	58,80	47	75,06	IC 32 Brugge - Kortrijk	58,80	47	75,06
IC 33 Liers - Liège - Gouvy	160,63	183	52,67	IC 33 Liers - Liège - Gouvy	160,63	183	52,67
IC 34 Brussel - Luxembourg (IC+)	229,92	185	74,57	rijdt niet			

Propositions concrètes d'amélioration à court terme (du plan de transport 2015)

En attendant la prochaine mise à jour de ce plan, nous avons des propositions d'amélioration à court terme permettant de résoudre des problèmes ciblés sans toucher à la structure du plan et sans impact budgétaire.

Horaires des omnibus mal adaptés aux horaires scolaires sur les lignes 162 et 165/166

Problèmes pour les L 162 et L 165

Les horaires des liaisons L sur les lignes 162 et 165 ne répondent pas aux attentes des voyageurs scolaires qui souhaitent arriver à Arlon aux alentours de 07:30 pour rejoindre leurs écoles le matin (début des cours entre 08:00 et 08:30) et quitter Arlon aux alentours de 16:30 en fin de journée (après la fin des cours) pour rentrer chez eux le plus tôt possible.

Proposition pour la L 162

Afin de respecter les principes annoncés du plan transport 2014, à savoir une politique d'arrêt cohérente (ne pas ajouter des arrêts à Neufchâteau et à Habay à l'IC 2104) et une meilleure répartition de l'offre (maintenir une offre régulière à Libramont avec l'alternance du train L et du train IC), nous proposons de modifier uniquement l'horaire du train P 7677.

Si on veut respecter le temps de parcours actuel entre Ciney et Libramont et le temps de battement de 11 minutes à Libramont (L 6156 qui devient le P 7677), ce train devrait quitter Ciney à 05:46 au lieu de 06:19 et arriverait à Libramont à 06:39 au lieu de 07:12 pour repartir à 06:50 au lieu de 07:23. Il est cependant probablement possible de réduire le temps de battement à 4 minutes à Libramont et de par exemple quitter Ciney plutôt à 05:53.

Ainsi le train P 7677 quitterait Libramont à 06:50 pour arriver à Arlon à 07:32. Le croisement avec le L 5877 qui quitte Arlon à 07:01 se ferait avant la section à voie unique en gare de Habay. Et l'IC 2104 dépasserait ce nouveau train P en gare de Stockem.

	L 6156	L 6156 NEW	P 7677	P 7677 NEW	IC 2104
Ciney	06:19	05:53			
(...)					
Marloie	06:39 – 06:40	06:13 – 06:14 ¹			
(...)					
Libramont	07:12 – 07:23	06:46 – 06:50	07:23	06:50	06:57
Neufchâteau			07:30	06:56 – 06:57	
Marbehan			07:41	07:07 – 07:08	07:14
Habay			07:47	07:15 – 07:16 ²	
Stockem			07:55	07:23 – 07:26 ³	
Viville			07:58	07:28 – 07:29	
Arlon			08:01	07:32	07:28

¹ Ce train donne alors correspondance à Marloie avec l'IC 2124 : 06:29 vers Arlon et 06:33 vers Bruxelles

² En gare d'Habay, ce nouveau train P croise le train L 5877

³ En gare de Stockem, ce nouveau train P attend l'arrivée et puis le départ du train IC 2104

Problème pour la L 165

Le train L 5956 Virton-Arlon semble arriver trop tard en gare d'Arlon (à 07:46) pour assurer tant la correspondance avec les lignes de bus urbains 25 (départ à 07:31) et 26 (départ à 07:42), que pour permettre aux étudiants de rejoindre à pied leur école, écoles situées dans un rayon de 1,5 km de la gare (donc jusqu'à 29 minutes à pied à partir de la gare). Les horaires de ces écoles oscillent entre 08:00 et 08:30.

Proposition pour la L 165

Le matin :

- 1) Retarder le train L 5978 partant d'Arlon à 7h11 (vers Virton) de 9 minutes : 07:20
- 2) Avancer le train L 5956 Virton 07:09 (vers Arlon) de 9 minutes : 07:00

Avantage : permettre l'arrivée du train L 5978 venant de Virton à Arlon à 07:37, donc à temps pour rejoindre à pied la majorité des écoles. Eventuellement, voir avec les TEC s'il est possible de retarder le bus 25 (normalement à 07:31 à Arlon) de quelques minutes pour permettre la correspondance.

Inconvénient : le temps de correspondance à Athus pour le train L CFL vers Luxembourg de 7h34 (arrivée 8h08 à Luxembourg) sera prolongé (14 minutes de battement au lieu de 5', mais le train CFL sera déjà en gare depuis 8 min).

Le soir :

Avancer le train L 5966 Virton 17:09 (vers Arlon) à 17:00 permettrait de récupérer plus rapidement les étudiants. Ceci ne devrait pas poser de problème d'exploitation sachant que le train arrive déjà à Virton à 16:52.

Correspondances à Pepinster

Problème

Les correspondances entre les liaisons : L Herstal – Liège – Verviers et L Aachen – Verviers - Spa sont défectueuses au niveau de la gare de Pepinster. Le temps de correspondance prévu à l'horaire à Pepinster est de 4' (qui peut être prolongé de 2' en cas de retard) mais suite aux retards fréquents et conséquents des trains Herstal – Liège – Verviers, cette correspondance ne peut couramment pas être assurée.

Fin février, on comptabilisait 63 correspondances non assurées, dont la majorité (54) dans le sens Liège – Spa et 17 durant les deux heures de pointe du soir (L 5266 / L 5037 et L 5267 / L5038).

Certaines sources de retards sont potentiellement identifiées :

Train L 5267 Herstal – Verviers-Central

Il démarre de Liège-Guillemins à 17h24 et est composé de 2 voitures au lieu de 4 (suite à l'indisponibilité de matériel pour entretien). Cette composition réduite entraîne des mouvements de voyageurs sur les quais ainsi qu'un ralentissement lors de l'embarquement via le nombre limité de portes.

De plus, il arrive que ce train doive attendre que la voie 4 (occupée par un train au terminus) se libère alors que d'autres voies qui sont libres (voies 2 et 7 notamment) pourraient être utilisées.

Proposition

- Augmenter la composition du train L 5267 Herstal-Verviers
- Prévoir l'arrivée en gare de Lige-Guillemins de ce train sur un quai disponible