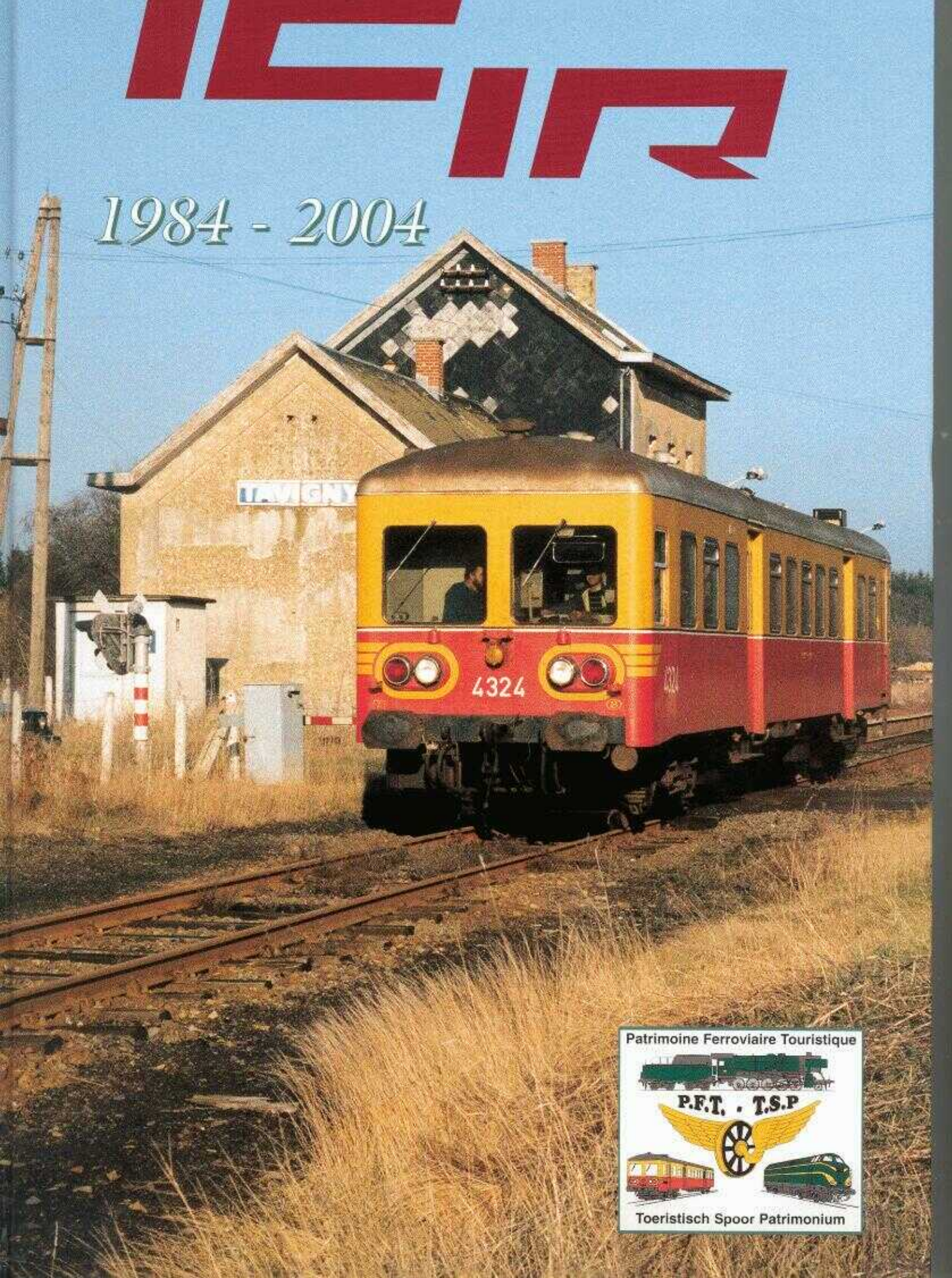
IE IR

1984 - 2004



Patrimoine Ferroviaire Touristique

P.F.T. . T.S.P

Toeristisch Spoor Patrimonium

Le 3 juin 1984, la SNCB mettait en route le plan IC-IR, qui allait bouleverser les habitudes des usagers et instaurer un service cadencé des trains de voyageurs du service intérieur. Les amateurs que nous sommes et la clientèle en ont surtout retenu la suppression des petites lignes et la fermeture de nombreux points d'arrêt.
Vingt ans après, le PFT a voulu remémorer l'événement. Par un texte succinct et de nombreuses photos, le plan IC-IR de 1984 et ses conséquences sur le réseau belge jusqu'à aujourd'hui sont présentés et illustrés. Les auteurs en profitent pour remercier ceux qui ont collaboré à la rédaction et à l'iconographie de ce document, ainsi que ceux qui ont traduit les textes.

1. Historique et nécessité du plan IC-IR 84

La situation financière préoccupante de la SNCB est à l'origine du plan de restructuration appliqué le 3 juin 1984, plus communément connu sous le nom de "plan IC-IR 84". Il est, en définitive, l'aboutissement logique de la politique délibérée menée depuis l'après-guerre par les gouvernements successifs, et qui a consisté en la fermeture de nombreuses petites lignes et gares justifiée par le manque de rentabilité économique. Cette politique n'avait pourtant pas empêché la Société Nationale de s'empêtrer dans une situation financière catastrophique, alors même que le nombre de voyageurs, pourtant de 247 millions en 1970, n'était plus que de 163 millions en 1982; parallèlement, les recettes d'exploitation augmentaient de 173 % et les coûts de 297 %.
En 1983, l'Etat belge, qui couvrait le déficit d'exploitation de la SNCB en l'absence de "Contrat de gestion", décidait de lui appliquer une thérapie de choc, sous peine de la voir s'enfoncer dans un gouffre dont elle risquait de ne jamais sortir.
C'est ainsi qu'est né le plan IC-IR 84, dont certaines mesures préliminaires remontaient à 1982, et qui fut suivi d'autres adaptations en 1988, 1994 et 1998 notamment.

2. Le but

En prélude au plan, de nombreuses analyses furent menées; diverses conclusions somme toute logiques en ressortirent. Les voici :

- aux heures de pointe, le réseau, qui drainait - et draine encore - notamment vers Bruxelles de nombreux navetteurs, était encombré et saturé, ce qui était source de retards, de diminution de la vitesse commerciale et mécontentement la clientèle;
- la structure même du réseau était contestée : un nombre trop élevé de gares et de haltes (800), des distances moyennes entre elles trop faibles (3,7 km);
- la productivité du matériel et des installations souvent vétustes n'était pas étrangère au déclin, d'autant qu'une grande majorité du matériel (automotrices, voitures, locomotives) accusait un âge moyen d'une vingtaine d'années (locomotives des séries 52, 53, 54, 59, 60, 61, 64, 65, 22, 23, 25, 26, 28, 29, autorails 43, 44, 45, 46, etc.);
- depuis la reprise des autobus verts de la SNCB, dits "de substitution" ou "de complément" par la SNCV, la collaboration entre les deux sociétés s'était tellement amenuisée qu'il fallait plutôt parler de concurrence. Pourtant, le plan IC-IR aurait été l'occasion de fusionner en une seule entité les trains, trams et autobus de Belgique... Une occasion unique immanquablement ratée.

Le plan IC-IR prit cours le 3 juin 1984. Il était censé augmenter le nombre de voyageurs d'environ 9 % par an... On sait ce qu'il en fut, puisqu'il a fallu attendre la seconde mouture, celle de 1998, pour voir enfin le trafic voyageurs s'envoler.

Op 3 juni 1984 voerde de NMBS haar IC/IR-plan in dat de gewoonten van de dagelijkse gebruiker drastisch zou wijzigen door de invoering van een gecadanceerde dienst voor de binnenlandse reizigerstreinen. Wij - spoorwegliefhebbers - en de vaste cliënteel onthouden vooral de opheffing van kleine lijnen en de sluiting van talloze stopplaatsen.
Wij zijn nu twintig jaar later en het TSP wil deze gebeurtenis herdenken. Door een korte tekst en talrijke foto's worden de gevolgen van het IC/IR-plan voor het Belgische net aangetoond en geïllustreerd. De auteurs danken allen die hebben meegewerkt aan de redactie en voor de illustraties zorgden voor dit document.

1. Historiek en noodzaak van het IC/IR-plan 1984

De verontrustende financiële toestand van de NMBS ligt aan de basis van het herstructureringsplan dat inging op 3 juni 1984. Dit plan kennen we beter onder de naam "IC/IR 84-plan". Het is uiteindelijk het logisch gevolg van een weloverwogen politiek die door de verschillende regeringen in de naoorlogse periode werd gevoerd. Deze politiek bestond uit de sluiting van talrijke kleine lijnen en stations die als niet-rendabel werden beschouwd. Deze politiek kon echter niet voorkomen dat de financiële toestand van de NMBS catastrofaal verslechterde. Het reizigersaantal, 247 miljoen in 1970, daalde tot 163 miljoen in 1982. Parallel hiermede namen de ontvangsten toe met 173% en de uitgaven met 297%.
In 1983 besliste de Belgische staat, die toen het deficit van de NMBS bijpaste wegens afwezigheid van een "beheerscontract" een shocktherapie toe te passen om te voorkomen dat de Maatschappij zou wegzinken in een bodemloze put, waaruit geen ontsnappen meer mogelijk was.
Zo werd het IC/IR 84-plan geboren, waarvoor enkele voorbereidende maatregelen reeds in 1982 genomen werden en dat nadien, onder meer in 1988, 1994 en 1998, werd aangepast.

2. Het doel

Talrijke voorbereidende studies werden uitgevoerd, die tot de volgende - overigens logische - conclusies leidden:

- tijdens de spitsuren is het net, dat vooral gebruikt wordt voor het vervoer van pendelaars naar Brussel, oververzadigd; dit leidt tot vertragingen, verlaagt de commerciële snelheid en veroorzaakt ontevredenheid bij de reizigers, die massaal de trein de rug toekeren;
- de structuur van het net wordt in twijfel getrokken : het aantal stopplaatsen en stations is te groot (800) en hun onderlinge afstand is te klein (3,7 km);
- de lage productiviteit van materieel en installaties, dikwijls oud en versleten, is één van de oorzaken van de achteruitgang; het grootste deel van het rollend materiaal (motorstellen, rijtuigen, locomotieven) heeft een gemiddelde leeftijd van twintig jaar (locomotiefreeksen 52, 53, 54, 59, 60, 61, 64, 65, 22, 23, 25, 26, 28, 29, motorwagens 43, 44, 45, 46, enz.);
- sedert de overname door de NMVB van de zogenaamde "vervangings- en aanvullende autobusdiensten", de groene bussen van de NMBS, is de samenwerking tussen beide maatschappijen zodanig verslechterd dat men eerder kan spreken van concurrentie. De invoering van het IC/IR-plan bood overigens de gelegenheid om één enkele overkoepelende maatschappij van openbaar vervoer op richten waarin alle Belgische tram-, trein- en autobusdiensten hadden kunnen ondergebracht worden. Een unieke kans die zich nooit meer zal voordoen.

Het IC/IR-plan werd ingevoerd op 3 juni 1984. Het doel was een aangroei van het aantal reizigers met 9% per jaar... Het resultaat

On peut affirmer que le plan IC-IR 84 fut précédé de deux restructurations : une première vague de fermeture de petites lignes avait eu lieu au début des années soixante, après qu'un dernier souffle leur fut insufflé par la mise en route d'autorails légers et d'autre matériel approprié; une seconde vague de suppression de gares, de haltes et de dessertes, qui passa quasiment inaperçue, fut opérée entre 1979 et 1983.

3. Les principes

Ainsi donc, le 3 juin 1984, entrait en vigueur le fameux plan IC-IR, tissant une nouvelle toile pour les trains du service intérieur belge.
Concrètement, le plan s'articulait autour de trois principes de base :

- suppression de gares, lignes et points d'arrêt peu fréquentés ou non rentables. Les critères de suppression ou de maintien d'une ligne étaient une fréquentation d'au moins 50 voyageurs/kilomètre par jour; pour un point d'arrêt, ces critères étaient le maintien pour autant qu'il draine au moins 200 voyageurs par jour. 238 points d'arrêts ou gares ont donc ainsi été fermés; cette mesure ne touchait, d'après la SNCB, que 5 % de la clientèle. 3 gares ont été rouvertes;
- systématisation du cadencement (horaire ou bi-horaire);
- proportion accrue des relations rapides et diminution des services omnibus; une nouvelle appellation entre également en vigueur : adieu directs, semi-directs et omnibus; IC, IR, L, P et T caractérisent maintenant les trains et changent les habitudes de la clientèle, qui ne s'en est d'ailleurs pas encore remise aujourd'hui... Et, cerise sur le gâteau, le nouvel indicateur ne reprenait plus le réseau par lignes, mais par tableaux concernant une région : de 11 à 18 pour le Nord-Est, de 31 à 41 pour le Sud-Est, de 51 à 58 pour le Sud-Ouest, de 71 à 79 pour le Nord-Ouest. Cette numérotation restera en vigueur jusqu'à l'indicateur du 28 mai 1989.

13 relations IC sont créées et desservent 63 gares importantes, à la vitesse horaire minimale de 85 km/h. 8 de ces relations existaient déjà avant 1984. 16 relations IR complètent le service des trains rapides; elles desservent 92 gares à une vitesse moyenne d'au moins 65 km/h. Enfin, les trains L sont les anciens omnibus et sont assurés par le matériel qu'il reste...
Les trains de pointe deviennent des trains P, qui ne circulent qu'en semaine aux heures de pointe ou en renfort les autres jours; les trains T sont les "touristiques" mis en marche à la bonne saison vers les principales localités touristiques du pays.

Le nouveau plan de transport offre aux voyageurs sensiblement le même nombre de trains-kilomètres; de 210.000 par jour ouvrable avant 1984, il passe à 205.000 après le 3 juin, soit une diminution de 2,5 %. Celle-ci est néanmoins inégalement répartie, puisque l'offre omnibus diminue de 46 % et celle des trains de pointe de 9 %. Par contre, les nouveaux trains IC et IR prennent 60 % de l'offre.

Au niveau du matériel mis en oeuvre, le plus récent est affecté aux relations IC; on trouve ainsi les automotrices quadruples oranges de la série 800, les automotrices "Break" doubles en livrée bordeaux et les voitures M4, dont certaines rames sont réversibles.
Les trains IR sont composés de voitures M2 remorquées souvent en traction Diesel, ou d'automotrices doubles classiques de la dernière génération.
Quant aux trains L, on les voit composés d'antiques voitures M1, parfois aussi en rames réversibles, d'automotrices doubles les plus anciennes et d'autorails des séries 43, 44, 45 et 46.

is bekend... Men moest wachten tot de tweede aanpassing van het plan in 1988, om het reizigersaantal eindelijk te zien stijgen.
Overigens mag men ook niet vergeten dat het IC/IR-plan van 1984 werd voorafgegaan door twee herstructureringen : de eerste ingreep was de sluiting van kleine lijnen begin jaren '60, na een laatste stuiptrekking door het inzetten van lichte motorwagens en aangepast materiaal. De tweede golf was de bijna onopgemerkte sluiting van kleine stations en stopplaatsen die plaatsgreep tussen 1979 en 1983.

3. De principes

Op 3 juni 1984 werd het nieuwe plan van kracht, gebaseerd op een nieuw patroon voor de binnenlandse treindienst.
Concreet steunt het plan op drie basisprincipes:

- opheffing van niet-rendabele stations, lijnen en stopplaatsen met een klein aantal reizigers. Het criterium voor opheffing of behoud van een lijn was een frequentie van minstens 50 reizigers per kilometer per dag; voor een stopplaats eiste men minstens 200 reizigers per dag. In totaal werden 238 stopplaatsen of stations gesloten. Volgens de NMBS werden slechts 5% van de reizigers getroffen. Drie stations werden heropend.
- invoering van een systematische en gecadanceerde dienstregeling (uur- of twee-uurdienst).
- meer snelle verbindingen en minder omnibusdiensten; invoering van nieuwe treinbenamingen : de directe-, semi-directe- en omnibustreinen werden vervangen door IC, IR, L, P en T-treinen die de vaste gewoonten van de reizigers drastisch zullen wijzigen. Als kers op de taart werd een nieuw spoorboekje uitgegeven waarin het spoorwegnet niet meer per lijn wordt weergegeven, naar volgens een aantal tabellen per regio : van 11 t/m 18 voor het noordoosten, van 31 t/m 41 voor het zuidoosten, van 51 t/m 58 voor het zuidwesten en van 71 t/m 79 voor het noordwesten.

Er werden 13 IC-verbindingen ingevoerd die samen 63 stations bedienden tegen een minimale snelheid van 85 km/h. Acht van deze verbindingen bestonden reeds voor 1984. Op deze verbindingen werd het beste materieel ingezet. Deze dienst van snelle treinen werd aangevuld met 16 IR-verbindingen. Deze bedienden 92 stations met een gemiddelde snelheid van minstens 65 km/u; hiervoor werd het gewone materieel ingezet.
De L-treinen tenslotte waren de oude omnibustreinen die werden verzekerd met het resterende materieel.
De spitsuurtreinen werden P-treinen, die enkel werden ingelegd tijdens de spitsuren in de week, de toeristentreinen werden T-treinen. Deze reden tijdens het zomerseizoen naar de voornaamste toeristische trekpleisters van het land.

Het nieuwe plan bood vrijwel hetzelfde aantal treinkilometers aan : 210.000 per werkdag voor 1984 tegen 205.000 na 3 juni 1984 of een vermindering van 2,5%. Dit is niettemin een vertekend beeld : het aanbod van de omnibustreinen verminderde met 46%, dat van de piekuurtreinen met 9%. De nieuwe IC- en IR-treinen vertegenwoordigen echter 60% van het aanbod.

Het meest recente materiaal werd ingezet op de IC-verbindingen, zoals de oranje vierledige stellen van de reeks 800, de tweeledige motorstellen "Break" in bordeauxrode livrei en M4-rijtuigen, waarvan sommige stammen werden ingelegd als trek- en duwstel.
De treinen op de IR-verbindingen bestonden meestal uit gesleepte M2-rijtuigen - soms met dieseltractie - en de klassieke tweeledige motorstellen van de laatste generatie.

De L-treinen bestonden uit de oude M1-rijtuigen, soms ook als trek- en duwstel, de oudste tweeledige motorstellen en motor-

Les trains P sont composés du matériel restant, et notamment des inconfortables voitures à deux niveaux M5.

Des séries de locomotives et d'autorails disparaissent entre 1984 et la fin des années 80 : les locomotives des séries 59, 60, 61, 64, 65 (transformées en 75); les autorails des séries 40, 43 et 46; les automotrices à quais hauts de la série 010 à 049, 051 à 128. Disparaissent aussi les voitures K1, K2, K3, L, M1, M3 et R.

4. Les modifications au réseau

137 kilomètres de lignes ont purement et simplement été supprimés : 36 en région flamande et 101 en région wallonne. De plus, les trains ne parcourent plus 29 kilomètres de lignes, qui restent ouvertes au trafic marchandises : la ceinture ouest de Bruxelles, et le tronçon Virton - Athus de la ligne 165.
Dans la plupart des cas, ces lignes desservaient des régions rurales (lignes 86 bis Leuze-Blaton, 106 Tubize-Clabecq-Ecaussinnes; 113 Manage-Piéton; 163 Gouvy-Bastogne); dans d'autres par contre, la SNCB a estimé que la SNCV pouvait facilement reprendre les dessertes abandonnées (ligne 31 Ans-Liers, pourtant électrifiée en 1976 et destinée à devenir un tronçon du RER liégeois; ligne 98 Mons - Saint-Ghislain via Warquignies; ligne 112 Piéton-Roux). La ligne 52, supprimée entre Dendermonde et Puurs, a été reprise par le BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlocomotief) qui l'exploite en tant que ligne touristique.
La ligne 21B, entre Hasselt et Eisden, a perdu ses trains de voyageurs anticipativement, le 29 mai 1983. Les usagers ont été prévenus par un premier supplément à l'indicateur.

Le Luxembourg belge, avec l'abandon du service voyageurs sur la ligne 165 entre Virton et Athus en 1984 et celui de Athus - Arlon en 1988, devenait ainsi un véritable désert ferroviaire, encore accentué depuis par la suppression de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne et une nouvelle disparition de points d'arrêt en 1988.
Deux sections furent néanmoins rouvertes : Mariembourg - Couvin (6 kilomètres) et Welkenraedt - Eupen (5 kilomètres).
Parallèlement à ces suppressions, la SNCB chargea la SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux) de recueillir les voyageurs abandonnés par le rail; celle-ci mit donc en circulation 118 autobus supplémentaires et adapta, autant que possible, ses horaires en fonction du nouveau service des trains.

Le 3 juin 1984, des lignes entières ont perdu leurs services omnibus, ou en ont été amputées sur une partie du trajet :
- la ligne 36, entre Waremme et Landen d'une part, et entre Leuven et Tienen de l'autre (sauf Vertrijk);
- la ligne 37 se voit amputée de 6 points d'arrêt sur 13;
- la ligne 42 entre Rivage et Gouvy perd tous ses arrêts, sauf Aywaille, Remouchamps, Trois-Ponts, Grand-Halleux, Vielsalm et Bovigny; certains suivront quelques années plus tard;
- la ligne 52 n'a plus de gares entre Antwerpen-Zuid et Boom, section qui venait pourtant d'être électrifiée; comme elle est, à l'époque, fermée entre Boom et Puurs pour travaux au pont sur le Canal Maritime et définitivement au-delà, son avenir resta longtemps incertain;
- la ligne 58 perd toute desserte omnibus entre Gent-Dampoort et Eeklo;
- la ligne 59 perd toutes ses gares entre Gent-Dampoort et Lokeren.
- la ligne 69 est directe entre Ieper et Poperinge, de même que la ligne 86 entre Renaix et Oudenaarde;
- entre Zottegem et Kortrijk, la ligne 89 perd 8 de ses 12 points d'arrêt;

wagens van de reeksen 43, 44, 45 en 46.
De P-treinen werden samengesteld met wat nog restte aan materiaal en vooral met de oncomfortabele dubbeldekrijtuigen type M5.
Tussen 1984 en het einde van de jaren '80 verdwenen talrijke reeksen van locomotieven, motorwagens en motorstellen : locomotiefreeksen 59, 60, 61, 64, 65 (omgebouwd en vernummerd naar reeks 75), de motorwagens van de reeksen 40, 43 en 46, de motorstellen voor de hoge perrons van de reeksen 010 t/m 049 en 051 t/m 128. Ook talrijke rijtuigtypen verdwenen : K1, K2, K3, L, M1, M3 en R.

4. Aanpassingen van het net

Er werden 137 km lijnen simpel weg gesloten : 36 km in Vlaanderen en 101 km in Wallonië. Bovendien werden de reizigersdiensten afgeschaft op 29 km lijnen, die echter wel open bleven voor het goederenverkeer : het westelijk ringspoor rond Brussel en de sectie Virton - Athus op lijn 165.
Het grootste gedeelte van deze lijnen vinden we in een landelijk gebied: (lijnen 86bis Leuze-Blaton, 106 Tubize-Clabecq-Ecaussinnes; 113 Manage-Piéton; 163 Gouvy-Bastogne); in andere streken werden de diensten overgenomen door de NMVB (lijn 31 Ans-Liers, nochtans geëlektrificeerd in 1976 en toen voorgesteld als deel van het Luikse GEN, lijn 98 Mons - Saint-Ghislain via Warquignies; lijn 112 Piéton-Roux). Lijn 52 werd gesloten tussen Dendermonde en Puurs en overgenomen door BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlocomotief). Deze vereniging baat deze sectie nu uit als toeristische spoorlijn.
Op lijn 21B, tussen Hasselt en Eisden, werden de reizigerstreinen reeds op 29 mei 1983 geschrapt. De reizigers werden hiervan verwittigd door de uitgifte van een bijvoegsel aan het spoorboekje.

De provincie Luxemburg werd bijna spoorloos toen de reizigersdienst op lijn 165 tussen Virton en Athus in 1984 en tussen Arlon en Athus in 1988 werd stopgezet. Dit werd nadien nog eens extra in de verf gezet met de sluiting van lijn 163 tussen Libramont en Bastogne en een nieuwe reeks sluitingen van stopplaatsen in 1988.
Twee secties werden heropend : Mariembourg-Couvin (6 km) en Welkenraedt-Eupen (5 km).

Parallel met deze sluitingen had de NMBS opdracht gegeven aan de NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) de ex-NMBS-reizigers op te vangen. Daarom legde de NMVB 118 bijkomende autobussen in en stemde de dienstregeling van de bussen zoveel mogelijk af op de nieuwe dienstregeling van de treinen.

Op 3 juni 1984 verloren talrijke lijnen, geheel of gedeeltelijk, hun omnibusdiensten:
- lijn 36, tussen Waremme en Landen enerzijds en tussen Leuven en Tienen anderzijds (met uitzondering van Vertrijk);
- lijn 37 verliest 6 van de 13 stopplaatsen;
- lijn 42 tussen Rivage en Gouvy verliest alle stopplaatsen, met uitzondering voor Aywaille, Remouchamps, Trois-Ponts, Grand-Halleux, Vielsalm en Bovigny; sommige volgen enkele jaren later;
- lijn 52 heeft geen stations meer tussen Antwerpen-Zuid en Boom. Deze sectie werd wel geëlektrificeerd, gesloten tussen Boom en Puurs voor de bouw van een nieuwe brug over het Zeekanaal. De toekomst van deze lijn bleef lang onzeker;
- lijn 58 verliest alle omnibusdiensten tussen Gent-Dampoort en Eeklo;
- lijn 59 verliest alle stations tussen Gent-Dampoort en Lokeren;
- lijn 69 wordt een directe lijn tussen Ieper en Poperinge, hetzelfde voor lijn 86 tussen Ronse en Oudenaarde;

- la ligne 94 ne voit plus aucun train omnibus sur son parcours; 18 points d'arrêt sont supprimés;
- la ligne 108 perd les points d'arrêt de Cronfestu et Ressaix, qui viennent pourtant d'être reconstruits avec l'électrification de la ligne entre La Louvière-Sud et Binche; celui de Haine-St-Pierre, également refait dans ce cadre, n'aura servi qu'un an...
- la ligne 112 entre Piéton et Roux est supprimée; le point d'arrêt de Forchies est remplacé par un nouveau situé sur la nouvelle ligne, entre Piéton et Marchienne; le point d'arrêt de Mariemont, reconstruit avec l'électrification de la ligne, n'a jamais été mis en service;
- sur la ligne 122, entre Zottegem et Geraardsbergen, il ne reste qu'un point d'arrêt au lieu de 5 auparavant;
- 7 points d'arrêt sont supprimés sur la ligne 140 entre Charleroi et Ottignies; il y en avait 17 avant le 3 juin;
- la ligne 162 perd 14 points d'arrêt; les lignes 163 et 165 les perdent tous, la ligne 166 en perd 7 et la ligne 167 ne voit plus que deux parcours directs le matin et le soir. Le désert ferroviaire luxembourgeois est bien une réalité.

Certaines lignes, bien qu'abandonnées par les trains de voyageurs, sont néanmoins parcourues par des trains de marchandises ou des parcours de rames vides :
- la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles), dont les infrastructures avaient pourtant été adaptées en 1983 pour assurer des correspondances optimales entre le métro et la SNCB (Pannenhuis, Simonis et Bruxelles-Ouest notamment);
- la ligne 21 bis entre la bifurcation Boksbergheide et Waterschei, pour la desserte des charbonnages campinois.
- la ligne 165 entre Virton et Athus.

5. Les résultats et le futur

Le 24 mai 1988, devant le résultat assez médiocre obtenu par le plan IC-IR de 1984 - tout au mieux une stabilisation du nombre de voyageurs transportés - une deuxième rationalisation de grande ampleur fit beaucoup moins de remous. Mais elle ne portait pas de nom...
Ainsi disparut la desserte des lignes 86 entre Leuze et Renaix, 154 entre Dinant et Givet, 167 entre Arlon et Athus et 123 entre Braine-le-Comte et Enghien. Cette dernière, 13 kilomètres, fut immédiatement déferrée, tandis que le CFV3V (Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées) exploita pendant quelques années avec ses trains à vapeur la section Dinant - Givet. Aux 49 kilomètres de voies rayés de la carte ferroviaire en 1988 sont venus s'ajouter, en 2003, la ligne 163, "bussifiée" en 1993 entre Bastogne et Libramont (29 km).
42 autres points d'arrêt passèrent à la trappe, entre 1984 et 1995; quelques-uns furent rouverts, notamment sur les lignes 52 et 58.
La SNCB poursuivit donc pendant plusieurs années l'adaptation du réseau et des horaires, par le biais des électrifications de lignes, de l'augmentation des vitesses de référence, la création de nouvelles relations, etc. Un nouveau plan, dont les principes de base étaient les mêmes que celui de 1984, vit le jour le 24 mai 1998. Grâce à lui, les moyens - trop - optimisés par une utilisation intensive du matériel notamment, permettaient la création ou la fusion de nouvelles relations, surtout vers Bruxelles, entraînant une Jonction Nord-Midi au bord de la saturation; une publicité adéquate fut lancée et une nouvelle offre tarifaire créée. Contrairement au plan de 1984, celui de 1998 amène une clientèle supplémentaire au rail. Et, en décembre 2002, pour la première fois en Belgique, une ligne nouvelle - entre Leuven et Ans - est empruntée par les trains de voyageurs du service intérieur. Les prochaines modifications importantes à la structure du réseau et à l'offre des trains aura lieu en décembre 2006, date à laquelle seront mises à profit les nouvelles infrastructures et les nombreux relèvements de vitesse.

- lijn 89 verliest 8 van de 12 stopplaatsen tussen Zottegem en Kortrijk;
- op lijn 94 rijdt geen enkele omnibustrein meer en 18 stopplaatsen worden gesloten;
- lijn 108 neemt afscheid van de stopplaatsen Cronfestu en Ressaix, die heropgebouwd werden bij de elektrificatie van de lijn tussen La Louvière-Sud en Binche. Deze van Haine-Saint-Pierre, eveneens opgeknapt om dezelfde reden, werden nooit in dienst genomen...
- lijn 112 werd gesloten tussen Piéton en Roux, de stopplaats Forchies wordt vervangen door een nieuwe halte gelegen op de nieuwe lijn tussen Piéton en Marchienne; de stopplaats van Mariemont, herbouwd tijdens de elektrificatie, werd nooit in dienst genomen;
- lijn 122, tussen Zottegem en Geraardsbergen, telde vijf stopplaatsen, slechts één blijft over;
- lijn 140 tussen Charleroi en Ottignies behoudt 10 stopplaatsen van de 17 die er waren voor 3 juni;
- lijn 162 verliest 14 stopplaatsen; op de lijnen 163 en 165 verdwijnen ze allemaal. Lijn 166 verliest er 7 en lijn 167 behoudt slechts vier directe treinritten : twee 's morgens en twee 's avonds. Een "spoorloos" Luxemburg is bijna een feit.

Sommige lijnen werden gesloten voor het reizigersverkeer, maar blijven nog wel open voor de goederendienst of voor losse ritten:
- lijn 28 (westelijk ringspoor rond Brussel), waarvoor de installaties nochtans werden aangepast in 1983 om een optimale verbinding te voorzien tussen de metro en de NMBS (Pannenhuis, Simonis en Brussel-West);
- lijn 165 tussen Virton en Athus;
- lijn 21bis tussen aftakking Boksbergheide en Waterschei, voor de bediening van de Kempense steenkoolmijnen.

5. Resultaten en toekomst

Geconfronteerd met het middelmatig resultaat van het IC/IR-plan van 1984 - min of meer een stabilisering van het reizigersaantal - werd op 24 mei 1988, in alle stilte een tweede verregaande rationalisatie doorgevoerd. Deze had echter geen naam...
42 stopplaatsen werden afgeschaft, alsook de lijnen 86 tussen Leuze en Ronse, 154 tussen Dinant en Givet en 123 tussen Braine-le-Comte en Edingen. Deze laatste lijn, met een lengte van 13 km, werd onmiddellijk uitgebroken terwijl de CFV3V (Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées) gedurende enkele jaren de sectie Dinant-Givet exploiteerde met stoomtractie. In 2003 werd de lijn 163, "verbust" in 1993 tussen Bastogne en Libramont (29 km), opgenomen in de lijst van gesloten lijnen.

Gedurende verschillende jaren bleef de NMBS het net en de dienstregeling aanpassen, lijnen elektrificeren, de refertesnelheid van de lijnen aanpassen, nieuwe verbindingen creëren, enz. Een nieuw plan met dezelfde basisprincipes van 1984, zag het levenslicht op 24 mei 1998. Met dit plan werd de inzet van het materieel geoptimaliseerd en werden nieuwe verbindingen gerealiseerd, vooral richting Brussel, die gebruik maken van een bijna verzadigde Noord-Zuidverbinding. Er werd een doelgerichte publiciteit gevoerd en tal van nieuwe tarieven werden ingevoerd. In tegenstelling tot het plan van 1984 leidde dit van 1998 wel tot een aangroei van het aantal reizigers. Voor de eerste maal werd in België in december 2002 een nieuwe lijn (Leuven - Ans) in gebruik genomen voor het binnenlands reizigersverkeer... De volgende belangrijke aanpassingen aan het net, ten gunste van de treindienst, zullen plaatsgrijpen in 2006 wanneer heel wat nieuwe infrastructuur wordt in dienst genomen en talrijke refertesnelheden zullen verhogen.

6. Les trains de marchandises

Parallèlement au plan concernant les trains de voyageurs fut réorganisé l'acheminement des marchandises par la mise en place du plan TOP, lequel prévoyait - et prévoit toujours - la remise d'une marchandise au client le lendemain de son dépôt à la SNCB. Ici par contre, on peut parler de nettes améliorations, avec un taux de ponctualité d'environ 95 %. Mais de nombreuses lignes uniquement destinées au service des marchandises, la plupart des raccordements et cours à marchandises qui comptaient moins de 200 wagons par an, passèrent également à la trappe...

6. Goederendienst

Parallel met het reizigersverkeer werd ook het goederenverkeer gereorganiseerd door de invoering van het TOP-plan.

Dit plan voorzag, en voorziet nog steeds, de aflevering van de goederen de dag na afgifte bij de NMBS. Hier kan men spreken van een merkelijke verbetering, met een gemiddelde stiptheid van 95%. Talrijke lijnen, enkel bestemd voor goederendienst, het merendeel van de goederenkoeren en de aansluitingen met minder dan 200 wagens per jaar werden echter gesloten...

7. Les trains internationaux

Les trains internationaux n'étaient pas affectés par le plan IC-IR 84. Pour rappel, à l'époque, trois grand axes sillonnaient le pays :

- Oostende - Bruxelles - Liège - Köln, avec prolongations vers les Pays Nordiques, l'Allemagne du Sud, la Yougoslavie et l'Autriche;
- Amsterdam - Bruxelles - Paris, avec notamment les trains TEE;
- Bruxelles - Arlon - Luxembourg, avec prolongements vers l'Est de la France, la Suisse et l'Italie.

De nombreux trains saisonniers, notamment vers le Sud de la France et l'Italie, complètent le schéma de base.

8. Internationale treinen

Het IC/IR-plan 1984 had geen invloed op de internationale treinen. Ter herinnering : in die periode doorkruisten drie assen het land:

- Oostende-Brussel-Liège-Köln, met verbindingen naar Scandinavië, Zuid-Duitsland, Joegoslavië en Oostenrijk;
- Amsterdam-Brussel-Paris, met o.a. de TEE-treinen;
- Brussel-Arlon-Luxembourg, met verbindingen naar Oost-Frankrijk, Zwitserland en Italië.

Talrijke vakantietreinen, vooral naar Zuid-Frankrijk en Italië, vervolledigen het basisaanbod.

8. Les lignes et gares supprimées

8.1. Gares et points d'arrêt supprimés entre 1979 et 1983

8.1.1. Liste par ordre alphabétique

Bernimont, Bomerée, Boussu-Haine, Esen, Fontaine-l'Evêque, Haine-St-Pierre, Handzame, Henripont, Hollebeke, Jamagne, La(e)ken, La Louvière-Bouvy, La Reid, Mariemont, Martouzin, Montignies-le-Tilleul, Mont-sur-Marchienne, Morhet, Neuville, Quarreux, Roly, Rossart, Saint-Lambert, Virginal, Walzin, Zarren, Zillebeke.

8.1.2. Par lignes

42 : Quarreux (26.05.1979); 44 : La Reid (26.05.1979); 50 : La(e)ken (1982); 69 : Hollebeke (30.05.1981), Zillebeke (26.05.1979); 73 : Esen (30.05.1981), Handzame (30.05.1981), Zarren (30.05.1981); 78 : Boussu-Haine (26.05.1979); 106 : Henripont (30.05.1981), Virginal (30.05.1981); 112 : Fontaine-l'Evêque (31.05.1981), La Louvière-Bouvy et Haine-St-Pierre (remplacés par / *vervangen door* La Louvière-Sud le / *op* 09.01.1983), Mariemont (23.05.1982); 132 : Bomerée (23.05.1982), Jamagne (23.05.1982), Montignies-le-Tilleul (23.05.1982), Mont-sur-Marchienne (23.05.1982), Neuville (23.05.1982), Roly (26.05.1979), Saint-Lambert (23.05.1982); 163 : Bernimont (26.05.1979), Morhet (26.05.1979); 165 : Rossart (26.05.1979); 166 : Martouzin (26.05.1979), Walzin (26.05.1979).

8. Gesloten lijnen en stations

8.1. Stations en stopplaatsen gesloten tussen 1979 en 1983

8.1.1. Alfabetische lijst

Bernimont, Bomerée, Boussu-Haine, Esen, Fontaine-l'Evêque, Haine-St-Pierre, Handzame, Henripont, Hollebeke, Jamagne, La(e)ken, La Louvière-Bouvy, La Reid, Mariemont, Martouzin, Montignies-le-Tilleul, Mont-sur-Marchienne, Morhet, Neuville, Quarreux, Roly, Rossart, Saint-Lambert, Virginal, Walzin, Zarren, Zillebeke.

8.1.2. Per lijn

42 : Quarreux (26.05.1979); 44 : La Reid (26.05.1979); 50 : La(e)ken (1982); 69 : Hollebeke (30.05.1981), Zillebeke (26.05.1979); 73 : Esen (30.05.1981), Handzame (30.05.1981), Zarren (30.05.1981); 78 : Boussu-Haine (26.05.1979); 106 : Henripont (30.05.1981), Virginal (30.05.1981); 112 : Fontaine-l'Evêque (31.05.1981), La Louvière-Bouvy et Haine-St-Pierre (remplacés par / *vervangen door* La Louvière-Sud le / *op* 09.01.1983), Mariemont (23.05.1982); 132 : Bomerée (23.05.1982), Jamagne (23.05.1982), Montignies-le-Tilleul (23.05.1982), Mont-sur-Marchienne (23.05.1982), Neuville (23.05.1982), Roly (26.05.1979), Saint-Lambert (23.05.1982); 163 : Bernimont (26.05.1979), Morhet (26.05.1979); 165 : Rossart (26.05.1979); 166 : Martouzin (26.05.1979), Walzin (26.05.1979).

8.2. Gares et points d'arrêt ouverts entre 1979 et 1983

8.2. Stations en stopplaatsen geopend tussen 1979 en 1983

Delta (L26, 29.05.1983), Simonis (29.05.1983), Bockstael (L28, 29.05.1983), Genk (L21, 27.05.1979), La Louvière-Sud (L112, 09.01.1983).

Remarques :

Entre 1979 et 1983, quelques lignes sont modernisées, prolongées et électrifiées; c'est ainsi que Genk (centre) dispose d'une nouvelle gare et que la ligne 112 est rectifiée entre Bracquegnies et Marchienne. Dans ce cadre, La Louvière-Sud remplace La Louvière-Bouvy et Haine-Saint-Pierre, Fontaine-l'Evêque disparaît et un nouveau point d'arrêt est créé à Forchies. Par contre, le nouveau point d'arrêt de Mariemont, reconstruit pour la circonstance, ne sera pas mis en service...
La ceinture ouest de Bruxelles (ligne 28) est équipée de nouvelles haltes en correspondance directe avec le métro; un confort inégalé pour des points d'arrêt (escaliers mécaniques, quais hauts) fait son apparition. La gare de Laeken est abandonnée au profit de celle de Bockstael.

Opmerkingen :

Tussen 1979 en 1983 werden enkele lijnen gemoderniseerd, verlengd en geëlektrificeerd. Zo kreeg Genk (Centrum) een nieuw station en lijn 112 werd rechtgetrokken tussen Bracquegnies en Marchienne. In dit kader vervangt La Louvière-Sud het oude La Louvière-Bouvy, Fontaine-l'Evêque verdween en er kwam een nieuwe stopplaats te Forchies. Daarentegen is de nieuwe stopplaats Mariemont nooit in dienst genomen...
Het westelijk ringspoor rond Brussel (lijn 28) kreeg nieuwe stopplaatsen en een directe aansluiting met de metro; een onovertroffen comfort (elektrische roltrappen, verhoogde perrons) werd hier zelfs voorzien. Het station van Laken werd gesloten ten voordele van Bockstael.

8.3. Lignes sur lesquelles les trains de voyageurs ont été supprimés le 3 juin 1984

8.3. Lijnen waarop de reizigersdienst werd gestaakt va 3 juni 1984

21 bis : Y Boksberghelde - Eisden (20 km); supprimée anticipativement le 29 mai 1983 - *reeds afgeschaft op 29 mei 1983*; 28 : Ceinture ouest de Bruxelles - *Westelijk ringspoor Brussel* (4 km); 31 : Ans - Liers (6 km); 52 : Dendermonde - Puurs (16 km); 86B : Leuze - Basècles-Carrières (10 km); 98 : Cuesmes - Warquignies - Saint-Ghislain (15 km); 106 : Tubize - Clabecq - Ecaussinnes (19 km); 112 : Piéton - Roux (11 km); 113 : Piéton - Manage (10 km); 163 : Bastogne - Gouvy (30 km); 165 : Virton - Athus (24 km).

Remarque : aujourd'hui, les lignes 28, 165 et 167 restent parcourues par des trains de marchandises et rames à vide de voyageurs. Pendant quelques temps, certaines lignes abandonnées par les voyageurs ont encore vu passer, sur tout ou partie de leur trajet, des trains locaux de marchandises.

Opmerking : momenteel zijn de lijnen 28, 165 en 167 geëlektrificeerd en in gebruik voor goederentreinen en ledig reizigersmaterieel. Op enkele lijnen, gesloten voor het reizigersverkeer, reden nog een tijdje lokale goederentreinen.

8.4. Gares et points d'arrêt abandonnés le 3 juin 1984

8.4.1. Par ordre alphabétique

Aalbeke, Aigremont, Alleur, Ans-Est, Antwerpen-Linkeroever, Ardooie, As, Astene, Aubange, Aye, Baasrode-Noord, Bakenbos, Baranzy, Barry-Maulde, Bascoup, Basècles, Bastogne-Nord, Beert-Bellingen, Beervelde, Beez, Bellecourt, Beveren (Roeselare), Bierghes (L94), Bièvre, Biststraat, Blaasveld, Blandain, Blaregnies, Bois d'Haine, Bois-du-Luc, Bois-Noël, Boksbergheide, Bokselaar, Bourcy, Boussu-Route, Bouvignes, Braibant, Brandhoek, Bruxelles-Ouest, Burhaimont, Chanxhe, Chapelle-à-Wattines, Chapelle-lez-Herlaimont, Chaudfontaine, Chenois, Cierreux, Clabecq, Coo, Corswarem, Courcelles-Centre, Cousteumont, Cronfestu, Cureghem/Kuregem, Dampremy, Dave-Nord, Deerlijk, Dergneau, Destelbergen, Deurle, Ecaussinnes-Nord, Eisden, Ellignies, Elsegem, Ename, Ensival, Erwetegem, Etikhove, Fauquez, Flénu, Forchies, Fouches, Gemeldorp, Genly, Gent-Muide, Ghislenghien, Gingelom, Glaumont, Goffontaine, Grammene, Grandmetz, Grembergen, Haasdonk, Hachy, Halanzy, Halewijn, Haine-St-Pierre (L108), Hamipré, Hatrival, Havinnes, Havinnes-Village, Hellebecq, Hemelveerdegem, Hemiksem, Hemiksem-Werkplaatsen, Henne-Chèvremont, Hermeton-sur-Meuse, Herseaux-Place, Hoboken, Hoboken-Polder, Hoeselt, Hogne, Houdemont, Houdrigny, Houthalen, Houthem, Houx, Isières, Izel, Jamoigne, Java, Jeuk-Rosoux, Jolivet, Kiewit, Korbeek-Lo, Krekelenberg, Kumtich, La Brouck, La Cavée, La Chaussée, La Croyère, Lacuisine, La Gleize, Lanquesaint, La Préalle, Lauwe, Lavaux, Leers-Nord, Lesterny, Leupegem, Liège-Vivegnis, Ligne, Limelette-Buston, Limerlé, Lochristi, Lorcé-Chevron, Louette-St-Denis, Louise-Marie, Lovenjoel, Marbais, Marbisoux, Marcq/Mark, Marenne, Marke, Marteau, Martinrive, Meix-devant-Virton, Mellery, Mellier, Merny, Méry, Meslin-l'Evêque, Messancy, Mirwart, Montegnée, Musson, Neuvillers, Niel, Nimy-Maisières, Nonceveux, Offagne, Oisquercq, Oostakker, Oppuurs, Orgeo, Pannenhuis, Pâturages, Petegem, Petit-Enghien/Lettelingen, Pin, Pipaix, Pittem, Ransart, Recogne, Rencheux, Ressaix, Roborst, Rocourt, Rocourt-Clinique, Ronquières, Roosbeek, Ruette, Rulles, Saint-Eloi, Saint-Médard, Saint-Vincent-Bellefontaine, Sint-Amands, Sint-Denijs-Westrem, Sint-Maria-Oudenhove, Saintes, Salm-Château, Sauheid, Sauvegarde, Schelle, Sibret, Signeulx, Silly, Sleidinge, Souverain-Pré, Stasegem, Stéhoux, Sterhoek, Stoumont, Straimont, Tailfer, Tavigny, Templeuve, Thumaide, Tisselt-Blaasveld, Tourpes, Trazegnies, Turpange, Varsenare, Vaulx, Velaine, Verviers-Est, Vlamertinge, Veren-Nerem, Waarschoot, Wangenies, Warquignies, Wasmes, Waterschei, Welden, Westakkers, Westveld; Wideumont, Wiesme, Wilbeauroux, Winterslag, Wondelgem, Wontergem, Zandvoorde, Zeveneken, Zwartberg.

8.4.2. Par lignes

15 : Houthalen
21A : Boksbergheide, Kiewit
21 bis : As, Eisden, Waterschei, Winterslag, Zwartberg
28 : Bruxelles-Ouest/Brussel-West, Cureghem/Kuregem, Pannenhuis
31 : Alleur, Ans-Est, Rocourt, Rocourt-Clinique
34 : Hoeselt, Jolivet, La Préalle, Liège-Vivegnis, Vreren-Nerem
36 : Corswarem, Gingelom, Jeuk-Rosoux, Korbeek-Lo, Kumtich, Lovenjoel, Montegnée, Roosbeek
37 : Chaudfontaine, Ensival, Goffontaine, Henne-Chèvremont, La Brouck, Verviers-Est
42 : Cierreux, Coo, La Gleize, Lorcé-Chevron, Martinrive, Nonceveux, Rencheux, Salm-Château, Stoumont
43 : Chanxhe, Marenne, Méry, Sauheid, Souverain-Pré
44 : Marteau
50A : Halewijn, Varsenare, Zandvoorde
52 : Baasrode-Noord, Hemiksem, Hemiksem-Werkplaatsen, Hoboken, Hoboken-Polder, Krekelenberg, Niel, Oppuurs, Sint-Amands, Sauvegarde, Schelle
53 : Biststraat
54 : Blaasveld, Tisselt-Blaasveld
58 : Gent-Muide, Sleidinge, Waarschoot, Wondelgem
59 : Antwerpen-Linkeroever, Beervelde, Destelbergen, Haasdonk, Lochristi, Oostakker, Westakkers, Westveld, Zeveneken
60 : Grembergen
66 : Beveren (Leie)
69 : Brandhoek, Houthem, Vlamertinge
73 : Ardooie, Grammene, Pittem, Wontergem
75 : Aalbeke, Astene, Deurle, Lauwe, Marke, St-Denijs-Westrem
75A : Herseaux-Place, Leers-Nord, Templeuve
78 : Vaulx
86 (Renaix/Ronse - Gent) : Etikhove, Leupegem, Louise-Marie
86 (Leuze - Renaix/Ronse) : Basècles, Dergneau, Ellignies, Grandmetz, Thumaide, Tourpes

8.4.2. Per lijn

89 : Deerlijk, Elsegem, Ename, Petegem, Roborst, Stasegem, Sterhoek, Welden
90 : La Cavée
94 : Barry-Maulde, Beert-Bellingen, Bierghes, Blandain, Chapelle-à-Wattines, Ghislenghien, Havinnes, Havinnes-Village, Hellebecq, Isières, Lanquesaint, Ligne, Marcq/Mark, Meslin-l'Evêque, Petit-Enghien/Lettelingen, Pipaix, Saintes, Silly
96 : Blaregnies, Genly, Nimy-Maisières, Stéhoux
98 : Boussu-Route, Flénu, Pâturages, Warquignies, Wasmes
106 : Clabecq, Ecaussinnes-Nord, Fauquez, Oisquercq, Ronquières
108 : Cronfestu, Haine-St-Pierre, Ressaix
112A : Courcelles-Centre, Forchies, Trazegnies, Wilbeauroux
113 : Bascoup, Bellecourt, Chapelle-lez-Herlaimont
116 : Bois d'Haine, La Croyère
117 : Saint-Eloi
118 : Bois-du-Luc
122 : Erwetegem, Gemeldorp, Hemelveerdegem, St-Maria-Oudenhove
124 : La Chaussée
125 : Aigremont, Beez, Java
140 : Bois-Noël, Dampremy, Marbais, Marbisoux, Mellery, Ransart, Wangenies
154 : Bouvignes, Dave-Nord, Hermeton-sur-Meuse, Houx, Tailfer, Velaine
161 : Bakenbos, Limelette-Buston
162 : Aye, Braibant, Cousteumont, Fouches, Hachy, Hamipré, Hatrival, Hogne, Houdemont, Lavaux, Lesterny, Mellier, Mirwart, Rulles
163 : Bastogne-Nord, Bourcy, Limerlé, Sibret, Tavigny, Wideumont
165 : Aubange, Baranzy, Chenois, Halanzy, Houdrigny, Izel, Jamoigne, Lacuisine, Meix-devant-Virton, Musson, Neuvillers, Orgeo, Pin, Recogne, Ruette, Saint-Médard, Saint-Vincent-Bellefontaine, Signeulx, Straimont
166 : Bièvre, Burhaimont, Glaumont, Louette-St-Denis, Merny, Offagne, Wiesme
167 : Messancy, Turpange

5. Gares ouvertes le 3 juin 1984 ou après cette date

8.5. Stations heropend op of na 3 juni 1984

Bressoux (03.06.1984), Couvin (03.06.1984), Diepenbeek (02.06.1991), Eupen (03.06.1984), Olen (02.06.1996), Silly (1986), Zeebrugge-Strand (10.6.2001), Wolfstee (13.06.2004).

8.6. Gares fermées en 1988 et après

8.6.1. Par ordre alphabétique

8.6. Stations gesloten in of na 1988

8.6.1. In alfabetische volgorde

Anvaing, Athus (par SNCB/ *door NMBS*), Autelbas, Barnich, Basècles-Carrières, Bassilly, Bastogne-Nord, Bastogne-Sud, Baulers, Bovigny, Comblain-au-Pont, Cuesmes, Droeshout, Frasnes-lez-Anvaing, Gelrode, Grand-Halleux, Haine-St-Pierre (L112), Hastière, Hautrage, Heer-Agimont, Herentals-Kanaal, Hermalle-sous-Huy, Hoboken, Jabbeke, Jemeppe-Froidmont, Kapellenbos, La Villette, Leeuwergem, Liège-Haut Pré, Machelen (Brabant), Marchienne-Est, Néchin, Onoz-Spy, Oudenburg, Overboelare, Pin, Pondrome, Remouchamps, Rognon, Sterpenich, Tergnée, Tilleur, Vichenet-Bossière, Vonêche, Waulsort, Weyler, Zolder, Zwijndrecht-Fort.

8.6.2. Par lignes

12 : Kapellenbos (29.05.1994)
15 : Herentals-Kanaal (29.05.1994)
26 : Machelen (Brabant) (29.05.1994)
35 : Gelrode (29.05.1994)
36 : Liège-Haut Pré (29.05.1994)
42 : Bovigny (29.05.1988), Grand-Halleux (29.05.1988), Remouchamps (02.06.1985)
43 : Comblain-au-Pont (29.05.1994)
50A : Jabbeke (29.05.1994), Oudenburg (29.05.1994)
52 : Hoboken (29.05.1994)
59 : Zwijndrecht-Fort (29.05.1994)
60 : Droeshout (28.05.1995)
75a : Néchin (29.05.1994)
78 : Basècles-Carrières (29.05.1994), Hautrage (29.05.1994)
86 : Anvaing (28.05.1988), Frasnes-lez-Anvaing (28.05.1988)
89 : Leeuwergem (29.05.1994)
90 : Overboelare (29.05.1988)
94 : Bassilly (remplacée par/*vervangen door Silly*) (29.09.1985)
96 : Cuesmes (28.05.1994)

8.6.2. Per lijn

112 : Haine-St-Pierre (28.05.1994)
123 : Rognon (29.05.1988)
124 : Baulers (28.05.1994), Marchienne-Est (27.05.1994)
125 : Hermalle-sous-Huy (28.05.1994), Tilleur (28.05.1994)
130 : Tergnée (28.05.1994)
130a : La Villette (28.05.1994)
144 : Jemeppe-Froidmont (27.05.1994), Onoz-Spy (27.05.1994), Vichenet-Bossière (28.05.1988)
154 : Hastière (28.05.1988), Heer-Agimont (28.05.1988), Waulsort (28.05.1988)
162 : Autelbas (27.05.1988), Barnich (27.05.1988), Sterpenich (27.05.1988), Weyler (27.05.1988)
163 : Bastogne-Nord (23.05.1993), Bastogne-Sud (23.05.1993)
165 : Pin (28.05.1994)
166 : Pondrome (28.05.1994), Vonêche (28.05.1994)
167 : Athus (27.05.1988 - continue à être desservie par les CFL; *tegenwoordig enkel bediend door de CFL*)

8.7. Gares et points d'arrêt fermés puis rouverts (date de fermeture/date de réouverture)

8.7. Stations en stopplaatsen gesloten en later heropend (sluitingsdatum/heropeningsdatum)

Aye (03.06.1984 / 02.06.1991), Bastogne-Nord (03.06.1984 / 28.05.1989, puis abandonné le 23 mai 1993 - *opnieuw gesloten op 23 mei 1993*), Coo (03.06.1984 / 02.06.1985), Genly (03.06.1984 / 29.05.1988), Hemiksem (03.06.1984 / 29.05.1988), Hoboken (03.06.1984 / 29.05.1988, fermé à nouveau le 28 mai 1994 - *opnieuw gesloten op 28 mei 1994*), Hoboken-Polder (03.06.1984 / 29.05.1988), Kiewit (03.06.1984 / 28.05.1989), Maffle (28.05.1994 / 02.06.1996), Niel (03.06.1984 / 29.05.1988), Pin (03.06.1984 / 29.05.1988, puis fermé le 28 mai 1994 - *vervolgens gesloten op 28 mei 1994*), Sleidinge (03.06.1984 / 29.05.1988), Waarschoot (03.06.1984 / 29.05.1988), Wondelgem (03.06.1984 / 29.05.1988), Zolder (27.05.1994 / 13.06.2004).

Les lignes 52 et 58, qui avaient perdu tous leurs points d'arrêt en 1984, ont retrouvé une desserte convenable dès 1988.

Conclusion

Que retenir du plan IC-IR de 1984 ?
Avec le recul, on peut affirmer que le plan IC-IR 84 était une nécessité, car il a permis d'homogénéiser de façon optimale le réseau, en l'élaguant des branches presque mortes qu'il drainait encore. Les lignes fermées en 1984, même avec du matériel moderne tels les autorails série 41, n'avaient pas un potentiel suffisant de voyageurs. Mais ce plan ne fut pas suffisant, puisqu'il dut être complété en 1988 par d'autres fermetures, qui ont coupé en deux certaines parties du pays (les lignes 86 et 123 reliaient les régions wallonne et flamande...). Les erreurs constatées lors de la mise en application de ces plans ont été corrigées : des points d'arrêts fermés en 1984 ont été rouverts; des relations IC et IR créées en 1984 ont été supprimées ou adaptées au fil de l'évolution des trafics; une série de points d'arrêt jugés non rentables ont été abandonnés en 1994.

La notion même des termes IC, IR, L et autres P et T n'est jamais entrée dans les habitudes des voyageurs, ceux-ci leur préférant encore aujourd'hui les appellations direct, semi-di-

De lijnen 52 en 58, waarop alle stopplaatsen werden gesloten, worden terug op een redelijke manier bediend.

Conclusie

Wat is de weerslag van het IC/IR-plan 1984?
Terugblikkend op 1984 moet men toegeven dat het IC/IR-plan noodzakelijk was om de neergaande spiraal te stoppen en om het net te optimaliseren door de ten dode opgeschreven lijnen weg te snoeien. De lijnen die gesloten werden in 1984 hadden een te klein reizigerspotentieel om zelfs met het huidige moderne materieel (reeks 41) te worden uitgebaat. Maar dit plan was niet voldoende en werd in 1988 gevolgd door nog meer sluitingen, die sommige delen van het land in twee splitste (de lijnen 86 en 123 vormden een verbinding tussen Vlaanderen en Wallonië...). Gemaakte fouten werden hersteld : gesloten stopplaatsen werden heropend; de IC- en IR-verbindingen die werden gecreëerd in 1984 werden geschrapt of aangepast in functie van de evolutie van het verkeer.

Het gebruik van de termen IC, IR, L, P ,T is nog steeds niet ingeburgerd bij de reizigers; zij verkiezen nog steeds de termen direct, semi-direct en omnibus. De uurtabellen, gegroepeerd per regio, hebben geen lang leven gekend. Vanaf 28 mei 1989 werden de lijnen opnieuw met hun oud nummer vermeld.

rect et omnibus. Les tableaux horaires regroupés en régions n'ont pas fait long feu, puisque, dès le 28 mai 1989, les lignes desservies reprenaient leur ancien numéro.

Seule la nostalgie des lignes 21, 86, 98,106, 123 et 154 et de celles parcourues par les caboteurs locaux reste ancrée dans nos coeurs... La ligne 52 entre Dendermonde et Puurs a eu plus de chance puisqu'elle reste aujourd'hui exploitée par les trains touristiques du BVS.

Quant aux bus gérés par la SNCV, ils n'ont pas perduré de longues années, les relations s'étant avérées rapidement peu intéressantes; en 1990, la SNCV laissait place aux sociétés de transport en commun wallonne (SRWT - TEC) et flamande (VVM - DE LIJN), rendant caducs les espoirs d'une fusion des sociétés de transport pourtant annoncée en 1984, et qui aurait marqué de manière positive les transports en commun du Royaume.

Le PFT asbl.

NB : pour désigner les gares et les communes, nous avons choisi les noms de la région à laquelles elles appartiennent.

De nostalgie van de lijnen 21, 86, 98, 106, 123 en 154 en de herinnering aan de lijnen die bereden werden door plaatselijke goederentreinen blijven in ons geheugen gegrift. Lijn 52, tussen Dendermonde en Puurs, had meer geluk : zij wordt momenteel door BVS uitgebaat als toeristische spoorlijn.

De autobusdiensten, overgenomen door de NMVB, waren geen lang leven beschoren want de verbindingen waren niet interessant. In 1990 werd de NMVB vervangen door twee maatschappijen voor openbaar vervoer : het Waalse SRWT - TEC en het Vlaamse VVM - DE LIJN). Hierdoor verdween de hoop tot het oprichten van één enkele vervoersmaatschappij, nochtans aangekondigd in 1984.

Een dergelijke maatschappij had misschien een positieve bijdrage kunnen leveren voor de uitbating van het openbaar vervoer in België.

Het TSP vzw.

Wij hebben geopteerd om de namen van stations en gemeenten te vermelden in de taal van de streek waarin zij gelegen zijn.