Le plan IC-IR

En 1984, la SNCB entame la réorganisation de son offre de trains voyageurs, mieux connue sous le nom de “plan IC/IR”. Ce plan, présenté le 24/05/1984 entrera en vigueur le 03/06/1984.

Il comportait trois piliers : un service cadencé au lieu d’un service variable, la modernisation du matériel et la fermeture des lignes et gares peu rentables. “IC” signifie “Inter City” (trains qui desservent uniquement les grandes gares) et “IR”, “Inter Regio” (trains qui relient plusieurs régions entre elles mais qui s’arrêtent plus fréquemment que les trains IC). A cette occasion apparaissent également les trains « L » (locaux) et les trains « P » (de pointe).

Affiche : "Gagner du temps, ça vous intéresse? Le 24 mai, le train change. IC IR 98 Le train. Je respire enfin." (Réf. 4708)

Contexte historique

En 1973, la crise pétrolière ébranle l’Europe. L'économie s'effondre. Le pouvoir d'achat diminue et l'Etat doit faire des économies. La SNCB est contrainte de reporter d'importants investissements.

En décembre 1982, l’Etat, qui couvrait le déficit d'exploitation de la SNCB en l'absence de "Contrat de gestion", décide de lui faire appliquer une thérapie de choc ! La SNCB doit faire ceinture ! Coup dur pour la société qui, outre le transport de voyageurs, s’inquiète aussi du transport des marchandises, frappé de plein fouet par la crise et qui doit également se réorganiser. La solution ? Une réorganisation en profondeur des services.

C'est ainsi qu'est né le plan IC-IR 84, suivi d'autres adaptations en 1988, 1994 et 1998 notamment.

Le plan IC/IR et ses principes

Plusieurs études menées au préalable démontrent que :

- Aux heures de pointe, le réseau qui accueillait un grand nombre de navetteurs (entre autre de et vers Bruxelles) était saturé, entrainant de nombreux retards.
- La structure même du réseau était mise en cause avec un nombre trop élevé de gares et de haltes (800) et des distances moyennes entre elles trop faibles (3,7 km)
- 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.

Dès lors, le plan va proposer aux voyageurs une offre de transport qui va se baser sur :

- Un ensemble de trains comportant 13 services Intercity (IC), 16 services Interrégionaux (IR) et des trains locaux (L). On ne parle plus donc de trains directs, semi-directs et omnibus !
- Un horaire strictement cadencé, facile à mémoriser, donnant la certitude de pouvoir disposer sur presque toutes les lignes d'au moins un train par heure pour toutes les catégories de trains du service de base : Intercity, Interrégionaux et trains locaux;
- Une augmentation sensible de l'offre « trains rapides » Intercity et Interrégionaux, permettant un voyage confortable à bord d'un matériel moderne;
- Des trains offrant une meilleure ponctualité et de bonnes correspondances en service intérieur et avec les trains IC des réseaux voisins;
- Une collaboration poussée avec la S.N.C.V. pour permettre des correspondances optimales entre trains et autobus

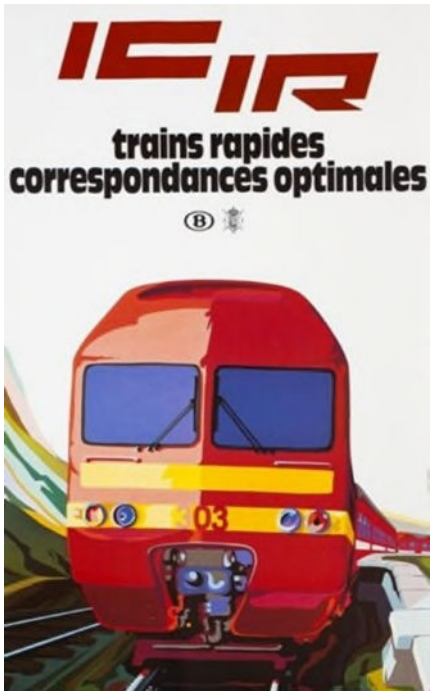
Affiche : 'IC IR train + bus main dans la main' (Réf. 8706)

Le plan reposait sur des économies avec entre autres la suppression de gares, lignes (137 km de lignes en tout) et points d'arrêt peu fréquentés ou non rentables, comme nous le verrons plus loin.

Autre changement : la SNCB revoyait également son indicateur ! La présentation et l'organisation étaient modifiées et il 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 28/05/1989.

Les habitudes sont tenaces : le nouvel indicateur n'a pas trouvé d'écho auprès des utilisateurs.

Le but était donc d'offrir:



Affiche : "IC IR trains rapides correspondances optimales" (Réf. 8689)

Des horaires **cadencés** : ce qui signifie, pour tous les trains, un départ toujours à la même heure, même minute, sur un même itinéraire, avec la même origine et la même destination, les mêmes arrêts. Cela signifie également, en principe, **un train par heure** pour toutes les catégories de trains du service de base : «Intercités» (IC) «Interrégionaux» (IR) et« Locaux » (L)

Une certaine **régularité** avec des trains circulant selon l'horaire fixe, ce qui devait être possible grâce au cadencement. Par exemple, toutes les heures ou toutes les deux heures, les mêmes véhicules qui desservent les mêmes arrêts se succéderont à un arrêt donné et à des intervalles de temps réguliers et multiples ou sous-multiples de l'heure.

Une **réduction des délais de correspondance** entre trains et entre trains et bus afin d'encourager les voyageurs à emprunter les différents modes de transport.

Le modèle prévoyait aussi un léger allongement des temps d'arrêts en gares, offrant une plus grande souplesse à l'exploitation.

Les nouvelles appellations

Les trains Intercités : IC. Ils relient les villes et les nœuds ferroviaires les plus importants à la vitesse commerciale maximale (85 km/h minimum). Cette augmentation est rendue possible grâce à l'utilisation de matériel plus moderne, à la limitation du nombre d'arrêts et à l'optimalisation des correspondances. Au total 13 itinéraires IC existent.

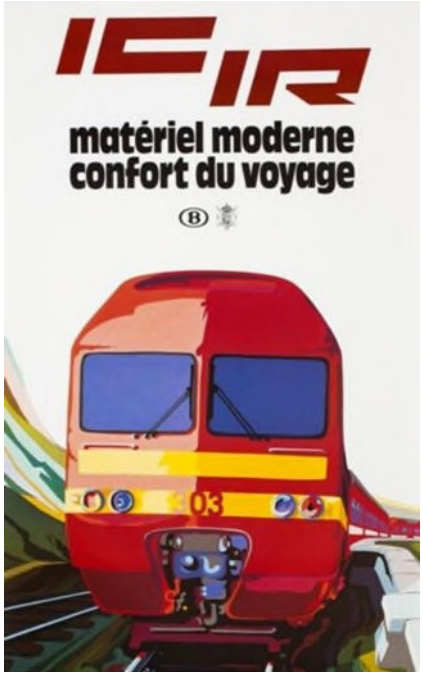
Les trains Interrégionaux : IR. Ils présentent les mêmes caractéristiques que les « Intercités » mais desservent des localités de taille moyenne pour un total de 92 gares. Les trains IR ont une vitesse commerciale qui atteint 65 km/h. Au total 16 itinéraires IR sont prévus.

Les trains locaux (anciennement appelés Omnibus) : L. Ils assurent le trafic plus diffus, là où le maintien des petites gares est justifié. La desserte régionale repose également sur le principe de l'horaire cadencé. Aux heures de pointe, ce service peut être complété par des trains de navetteurs qui n'effectuent pas nécessairement tous les arrêts du service cadencé.

Les trains de navetteurs : P. Les navetteurs constituent les 2/3 de l'ensemble des voyageurs et se déplacent exclusivement en semaine, aux heures de pointe. Ces trains circulent également en renfort les autres jours.

Les trains touristiques : T. Ce sont des trains qui circulent à la bonne saison vers les principales localités touristiques du pays (Littoral ou Ardenne). Ces trains ne sont pas cadencés.. Ils répondent à une demande touristique, tôt le matin et tard le soir, surtout le week-end, en été.

Modernisation du matériel



Affiche : "IC IR matériel moderne confort du voyage" (Réf. 8703)

L'entrée en vigueur des mesures prises ne se fera pas sans influence sur le matériel roulant.

Le matériel le plus récent est affecté aux relations **IC** : automotrices quadruples oranges de la série 08, datant des années 1975 à 1977, les automotrices séries 03[1] dites "Break" doubles, datant de 1980/1982/1983 et les voitures M4, livrées depuis 1979, dont certaines rames sont réversibles.

Concernant les autorails diesel : le nombre de services des séries 43 et 46 a fortement diminué. ~~0 et 49~~ Quant aux autorails des séries 44 et 45, leur utilisation a été modifiée, mais pas diminuée.

Les **trains IR** sont composés de voitures M2 remorquées souvent en traction diesel, ou d'automotrices doubles de la série 03, dites "Break".

Les **trains P** sont composés du matériel restant, et, dès 1986, par des voitures à deux niveaux M5.

Quant aux **trains L**, on les voit composés d'anciennes voitures M1, parfois aussi en rames réversibles, d'automotrices doubles les plus anciennes et d'autorails des séries 43, 44, 45 et 46.

Pour la livrée, la couleur dominante est le rouge bordeaux, appliqué sur l'ensemble du matériel à voyageurs moderne (automotrices et voitures).

Modifications du réseau

La SNCB a évalué un certain seuil de trafic pour conserver une ligne ou un point d'arrêt en service.

Les critères de suppression ou de maintien d'une ligne étaient une fréquentation d'au moins 50 voyageurs/kilomètre par jour. Les points d'arrêt étaient maintenus pour autant qu'ils drainaient au moins 200 voyageurs par jour. 238 points d'arrêts ou gares ont donc ainsi été fermés. 3 gares ont été rouvertes. Toutefois, ces normes ont, autant que possible, été appliquées avec une certaine souplesse, en tenant compte de situations locales spécifiques.

En compensation des fermetures de haltes et de lignes, la SNCB a négocié la mise en place de services de remplacement assurés par les autobus de la SNCV, qui a acquis à cette occasion 118 nouveaux véhicules et créé une cinquantaine de lignes. Ces nouvelles liaisons routières étaient en correspondance dans les gares avec les trains SNCB.

Les trains internationaux sont restés en dehors du dispositif. Toutefois, cinq cas font exception à la règle : Le train Bruxelles - Amsterdam, coïncidant avec un Intercity entre Bruxelles et Anvers; Les deux trains Ostende - Cologne (via Bruxelles et Liège) assuré toutes les deux heures et faisant office de relation IC intérieure entre Ostende et Verviers-Central; Les deux trains reliant Bruxelles et Anvers à Lille, la relation IC 'intérieure' (soit IC Anvers - Mouscron et IC Schaerbeek - Tournai) était prolongée une heure sur deux jusque Lille.

[1] série 03 (types AM80 & AM83) dites 'Break'

Une campagne publicitaire et nouvelle identité visuelle

Le rapport annuel de 1984 mentionne : *Dans sa conception, le nouveau système était simple et rationnel, mais il convenait de le faire connaître au public et de permettre au voyageur de se familiariser avec la nouvelle offre de transport, ce d'autant plus qu'un certain nombre d'utilisateurs étaient inévitablement amenés à modifier leurs habitudes de voyage.*

L'information des voyageurs étant fondamentale, une très large campagne de publicité et d'information a été organisée pendant les mois qui ont précédé la mise en vigueur du plan de restructuration.

./…

Par ailleurs, des efforts très importants ont été consacrés à l'utilisation des média en vue d'assurer une couverture optimale de l'événement; en particulier : les spots publicitaires- dans les principales salles de cinéma du pays, à la R.T.B.F. et à la B.R.T.; des insertions dans la presse écrite nationale et locale, une campagne de grand affichage (20 et 40 m2) sur le plan national, complétée par le placement de 7 800 affiches de petit format dans les gares; la distribution de 900 000 brochures et de 1 400 000 dépliants à l'intention de la clientèle existante et potentielle; une brochure spéciale pour chaque membre du personnel comportant un argumentaire de vente donnant une réponse aux principales réactions du public vis-à-vis de l'offre nouvelle; la circulation d'info-bus S.N.C.V. et la mise en place de stands d'information dans 55 gares du réseau IC-IR.

En outre, des actions supplémentaires ont été entreprises pour compléter et servir de support à la campagne de publicité : création d'un logo IC-IR caractérisant le nouveau service pour toutes ses applications; placement dans les gares de tableaux schématiques des relations IC-IR aux endroits stratégiques; adaptation des affichages horaires et du pancartage en fonction de l'offre nouvelle; décision d'identifier désormais, le matériel de transport IC-IR en service intérieur par la couleur bordeaux afin de la distinguer du matériel international pour lequel la couleur orange est déjà adoptée; création d'un nouvel indicateur des trains de maniement aisé et dont la conception allie simplicité, efficacité, clarté.

La nouvelle identité visuelle s'affiche partout ! Le logo IC-IR apparaît en couverture de l'indicateur et sur les fardes utilisées pour distribuer la documentation à la presse et dans les réunions publiques. Les brochures de tout genre — des brochures horaires surtout — ont une couverture semblable, tantôt dans les mêmes couleurs vives, tantôt dans une version simplifiée. Dans les gares, six affiches de format standard présentent cette image, avec des différents textes.

Plaque d'itinéraire blanche avec inscriptions rouges 3IC/IR » (Réf. 4849)

Bilan

Le plan IC/IR de 1984 sera complété en 1988 par d'autres fermetures. Les erreurs constatées lors de la mise en application du plan seront corrigées : des points d'arrêts fermés en 1984, d'autres seront rouverts; des relations IC et IR créées en 1984 seront supprimées ou adaptées au fil de l'évolution des trafics; une série de points d'arrêt jugés non rentables seront abandonnés en 1994.

Quant aux bus gérés par la SNCV, ils n'ont pas fait long feu, les relations s'étant avérées rapidement peu rentables.

En 1990, la SNCV laissait place aux sociétés de transport en commun wallonne (SRWT - TEC) et flamande (VVM - DE LIJN).

Catherine Walravens
Mars 2025

Bibliographie succincte

Articles : IC/IR un pari pour l'avenir, *Informations SNCB*, n° 02, 03-1984, p.2-11, BIB_K709177

Le plan de restructuration IC/IR, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 10, 01-10-1984, p.22-23, BIB_K569107

Le chemin de fer nouveau est arrivé (Paul Funken), *Informations SNCB*, n° 04, 06-1984, p.8-9, BIB_K709180

IC-IR: 1001 relations cadencées, *B-Revue*, n°262, 06-1984, p. 6, BIB_K712882

IC/IR: matériel moderne, confort du voyage, *B-Revue*, n°264 09-1984, p. 12, BIB_K712888

IC-IR: Le rail rationnel, *B-Revue*, n°265, 10-1984, p. 8, BIB_K712890

Livres : *IC IR 3.6.1984. Het "herstructureringsplan".* Bruxelles : SNCB, 1984, 36 p. BIB_A587586

IC IR. Een wissel op de toekomst. Persconferentie van 1 maart 1984. Toespraak van de heer E. Flachet, Directeur-Generaal van de NMBS. Toespraak van de heer C. Henrard, Direkteur-generaal vande N.M.V.B. Pari pour l'avenir. Conférence de presse. Exposé de M. E. Flachet. Exposé de M. Henrard. Pressekonferenz. Bruxelles : Kabinet van de Minister van Verkeerswezen en posterijen, telegrafie en Telefonie, SNCB, N.M.V.B.01-03-1984, 20 p., BIB_P587546

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : offre de transport, Intercity

Objets de musée : IC/IR