



Conforto et Conforto bis

Vers un BHNS périurbain ?



avril 2013

SOMMAIRE

1. L'INTRODUCTION.....	3-4
a) Le concept	3
b) Quelques dates importantes	3-4
c) Fréquentation	4
2. LE MATERIEL ROULANT.....	4-5
a) Description.....	4-5
b) Points positifs	5
c) Points négatifs.....	5
3. LES ARRETS ET LES ITINERAIRES.....	6-11
a) Les différents arrêts et itinéraires.....	6
b) Les points à améliorer	6
c) Analyse de quelques arrêts.....	7-10
d) Arrêts à étudier.....	11
4. LA CONCURRENCE	12
a) Depuis Louvain-la-Neuve	12
b) Depuis Wavre	12
5. L'EXPLOITATION	13-14
a) Clientèle	13
b) Tarif	13
c) Etendue du service	13
d) Correspondances.....	13-14
6. L'ENQUETE.....	14
7. VERS UN BHNS PERIURBAIN ?.....	14-15
8. LA CONCLUSION.....	15

ANNEXE 1 : Itinéraires du Conforto et du Conforto bis

ANNEXE 2 : Questionnaire et résultats auprès des voyageurs

1. L'INTRODUCTION

Depuis dix ans, une ligne de bus RER permet aux navetteurs de voyager plus rapidement et plus confortablement entre Louvain-la-Neuve, Wavre et Bruxelles ! Le but de la présente étude est d'évaluer cette opération, du point de vue des utilisateurs.

a) Le concept

Au cours de ces années, le Conforto a pu s'imposer dans le monde du transport public belge avec son concept unique et novateur qui tient en deux éléments principaux :

- *Une rapidité déconcertante : un itinéraire des plus direct, un nombre réduit d'arrêts et une circulation principalement effectuée sur l'autoroute.*
- *Un confort inégalé : un design moderne, des sièges individuels, de nombreuses places assises dans le sens de la marche, de larges baies vitrées teintées, une musique d'ambiance et un système performant d'air-conditionné.*

Extrait d'infotec.be : « Faisons la fête au Conforto »

b) Quelques dates importantes

- **16 septembre 2002** : inauguration du **Conforto le 16 septembre** à l'occasion de la rentrée universitaire et de la Semaine de la Mobilité.
- **1er octobre 2008** : la ligne se renforce et propose un bus tous les ¼ d'heure aux heures de pointe. Pas moins de 6 allers et 6 retours supplémentaires sont proposés à la clientèle. Le mot d'ordre étant : « *plus de bus, plus souvent, pour plus de confort* » (infotec.be : « *nouveautés 10 ans* »).
- **3 novembre 2008** : lancement du **Conforto Bis**, reliant Louvain-la-Neuve, Wavre, Woluwe, Diegem et Zaventem. Cette nouvelle ligne cible les étudiants et les travailleurs qui ont un emploi de l'autre côté de la frontière linguistique. Le Conforto bis est aussi un partenariat avec l'Université catholique de Louvain (UCL), qui disposait d'une ligne privée pour relier ses campus de Woluwe et de Louvain-la-Neuve.
- **Février 2009** : les Conforto sont autorisés à emprunter la bande d'arrêt d'urgence lors des pics de circulation. Le Conforto et le Conforto bis montent sur l'E411 à Wavre et font respectivement 14 et 15 km sur l'autoroute, jusqu'au ring ou jusqu'à la station de métro Delta. Deux règles importantes ont été fixées pour la circulation sur la bande d'urgence : l'autoroute doit être encombrée et le bus ne peut circuler que 25km/h plus vite que les voitures qu'il dépasse, avec une vitesse maximale de 50km/h.



- **15 février 2010** : suppression de l'itinéraire entre Roodebeek (Woluwe) et Zaventem – Diegem.

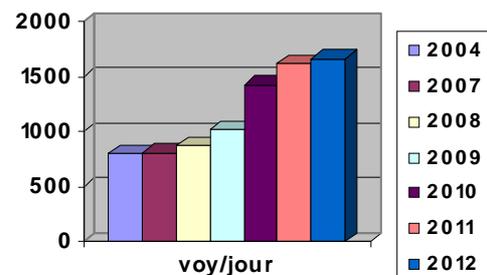
La subvention pour 4 projets accordée par la Région wallonne, initialement de 2.433.000€, est ramenée à 1.578.000€. De ce fait, le TEC Brabant wallon se voit dans l'obligation de réduire son offre de transport.

Depuis le 15 février, des changements sont intervenus pour le Conforto Bis : l'itinéraire sera limité à la station de métro Roodebeek. Les deux derniers parcours (22h03 et 23h03) à Roodebeek, en direction de Louvain-la-Neuve sont supprimés, ainsi que ceux de 05h02 et 21h10 au départ de Louvain-la-Neuve.

- **1^{er} septembre 2012** : mise en circulation de bus de 15 mètres de long.
Vu le succès grandissant de cette ligne rapide, le TEC Brabant Wallon a choisi de mettre en circulation sur cette ligne des autobus de 15 mètres de long. Ce véhicule offre 20 places supplémentaires par rapport au bus de 12 mètres ce qui porte à 67 le nombre de places assises. Ces nouveaux véhicules circulent là où la densité de la clientèle est la plus importante.
L'arrêt « Auderghem, Herrmann-Debroux » n'est plus desservi par la ligne Conforto.
- **2012** : le Conforto fête ses dix ans.

c) Fréquentation

Années	Voyageurs/jour	Kilomètres/jour
2004	803	1636
2007	810	1614
2008	878	1707
2009	1015	1984
2010	1425	1984
2011	1613	1996
2012	1659	2047



(selon les informations reprises sur infotec.be)

2. LE MATERIEL ROULANT

a) Description

Le bus de 12 mètres utilisé depuis 2002 pour la ligne Conforto est l'Arway du constructeur Iveco. Il offre 54 places assises.

Les sièges, confortables, sont tous disposés face à la route. Ils sont munis de ceintures de sécurité dont l'emploi est recommandé par pictogrammes (et obligatoire !). Quatre sièges logotypés sont réservés en priorité aux PMR (handicapés, femmes enceintes ou portant un bébé).

Ce bus peut être équipé d'une plateforme pour PMR-UFR, mais dans le cas présent, il y a été renoncé, la manœuvre étant jugée trop délicate.

Les clients étant toujours plus nombreux, le transporteur a donc logiquement choisi d'acquérir des bus de plus grande capacité depuis le 1^{er} septembre 2012. Ces Arway 15 d'Iveco sont facilement reconnaissables à leurs trois essieux et offrent 67 places assises.

L'Arway 15 dispose d'une porte avant à un seul vantail et d'une porte centrale à deux vantaux. Son emmarchement compte quatre marches. Les sièges sont malheureusement tous sur estrade, ce qui rend leur accès plus difficile. Cette remarque vaut en particulier pour les sièges adossés au fond du véhicule qui sont sur une estrade plus importante.



La hausse croissante de la clientèle nécessitant des véhicules de plus grande capacité, l'Arway 15 d'Iveco (reconnaisable à son double essieu arrière) circule sur la ligne Conforto depuis le 1^{er} septembre 2012.



Un emmarchement rebutant, mais le prix à payer pour disposer d'un plancher plat et d'une soute à bagages.

b) Points positifs

- Les usagers sont satisfaits du confort du Conforto, ils apprécient le moteur bien insonorisé, la musique, l'air conditionné, les vitres teintées et les sièges confortables.
- L'espace entre les sièges est plus grand ce qui est plus confortable pour les jambes.

c) Points négatifs

- L'espace entre les files de sièges est fort étroit ce qui rend le déplacement avec des bagages difficile.
- Les 4 sièges prévus pour les personnes à mobilité réduite sont situés à l'avant du bus, ces personnes n'ont pas d'accès facile au bouton poussoir lorsqu'elles occupent ces places réservées.
- Le nouveau bus de 15 mètres peut être également aménagé pour accueillir les chaises roulantes. Comme pour le bus de 12 mètres, il a été renoncé à cet équipement.
- Les soutes bien que présentes ne sont pas utilisées.



Les sièges destinés aux personnes à mobilité réduite ne disposent ni de barre d'appui ni de bouton d'appel.

3. LES ARRETS ET LES ITINERAIRES

a) Analyse de quelques arrêts (voir en annexe 1 les itinéraires)

- Ixelles Plaine :



L'arrêt manque totalement de confort d'attente et l'information est limitée à l'affichage du temps d'attente : c'est pourtant le point de départ de la ligne à Bruxelles.

- Delta :



Cet arrêt est très fréquenté à la pointe du soir. Bien qu'il comporte 6 places assises, l'abribus double est insuffisant en heure de pointe pour la clientèle combinée de De Lijn et des TEC. Autre bémol : un poteau d'éclairage empêche une bonne consultation des horaires.

- Boulevard de l'Europe (Wavre) :



L'arrêt est très utilisé par les voyageurs qui profitent du parking du Carrefour tout proche pour garer leur voiture et qui embarquent à l'arrêt à l'entrée de la boucle de Wavre (photo du dessous) pour être certain d'être installé confortablement. Si un abribus et un panneau d'information se trouvent à l'arrêt dans l'autre sens (photos du dessus), ces infrastructures sont néanmoins utiles pour les voyageurs en correspondance.

- Gare de Wavre :



Trop peu de places à l'intérieur des abribus pour cet arrêt très fréquenté (photo de gauche). Un afficheur de temps d'attente est situé au milieu de la place mais peu de voyageurs le remarquent car il est trop éloigné des arrêts. Dommage car les informations y sont présentées de manière claire et précise. La maison de la Mobilité ne pourrait-elle pas offrir une salle d'attente confortable pour les voyageurs ?

- Gare de Louvain-la-Neuve :



L'arrêt de LLN est bien situé et dispose d'abribus en suffisance. Le gros point négatif est le manque de parking gratuit aux alentours. C'est pourtant un point de départ de la ligne.

- Roodebeek :



L'arrêt Roodebeek est insécurisé et les quais inadaptés. L'embarquement doit actuellement se faire à même la chaussée, le bus étant garé sur la gauche alors qu'il ouvre sa porte à droite. De plus, il se situe sur le quai opposé à celui portant les signalisations de la ligne Conforto. On remarque, sur la photo de gauche, les panneaux signalant l'arrêt alors que les bus stationnent sur le quai opposé. Sur la photo de droite, on peut voir le déficit de sécurité causé par l'embarquement via la chaussée en passant devant les bus de la STIB.



Les usagers qui sortent du Conforto sont confrontés au bus de la STIB stationné juste à côté : le passage est étroit et dangereux.

- Quelques autres arrêts du Conforto bis aux environs de Bruxelles :
Les arrêts repris ci-dessous manquent totalement de confort d'attente.



Kastanjes laan (direction Roodebeek)



Kastanjes laan (direction Louvain-la-Neuve)



Princesdaal (direction Roodebeek)



Princesdaal (direction Louvain-la-Neuve)



Wildrozenweg (direction Roodebeek)



Krainem métro (direction Louvain-la-Neuve)

b) Les points à améliorer

Le Conforto est à tarification spéciale horizon +, le public s'attend à une qualité de service supérieure. S'il est satisfait du confort et de la vitesse commerciale du transport, le confort d'attente est par contre jugé déplorable en de nombreux arrêts, certains ne disposant que d'un simple « poteau » avec plaque : pauvre image de marque en inadéquation avec le service à bord. Pourtant, vu le nombre réduit d'arrêts, des améliorations pourraient être apportées à peu de frais.

- Information :

L'information aux arrêts est souvent défailante. Rappelons qu'un bon panneau d'affichage d'un abribus doit comporter :

- les horaires (le premier critère de choix étant la destination, les horaires par ligne sont préférables aux horaires mêlés) ;
- le schéma des lignes desservant l'arrêt avec mention des points de correspondance ;
- un plan filaire du réseau (schéma de ligne) avec les correspondances ;
- un plan de la ville ou du quartier avec mention des lieux publics importants ;
- les informations relatives à la tarification ;
- la liste des points de vente des titres de transport les plus proches.

Généralement, l'horaire est consultable sur le tambour fixé au poteau d'arrêt. Il serait préférable qu'il soit à l'intérieur de l'abribus pour plus de confort de lecture en cas de mauvais temps.

L'absence d'information constatée dans les panneaux d'affichage est impardonnable aux yeux des utilisateurs.

- Confort d'attente :

D'une manière générale, les abribus existants sont trop petits pour le nombre de clients : à peine 3 places assises et quelques places debout. Nous préconisons des abribus permettant d'accueillir 20 personnes pour les points névralgiques tels que la gare de Wavre et Delta. Pour tous les arrêts, un abribus avec un bon confort d'attente est indispensable.



A la gare de Wavre, face à la maison de la mobilité, l'abribus manque d'information, le siège est défraîchi et trop exigu : quelle image de marque !!!

c) Arrêts à envisager

- **Rosières**

Un arrêt supplémentaire pourrait être envisagé *pour le confort* à la sortie 4 (dernière sortie en région wallonne) sur l'E411. La vitesse commerciale n'en serait que peu affectée (il est en effet possible de remonter rapidement sur l'autoroute) et les habitants de Rosières et des environs (Rixensart, Genval, ...) constituent une clientèle potentielle. Un parking est par ailleurs situé à quelques mètres et, dans un premier temps, aucun aménagement n'est à prévoir puisqu'un arrêt est déjà existant pour la ligne 345 De Lijn. Seul bémol : une congestion de la circulation par moment (heures de pointe).



L'arrêt existant de la ligne 345 De Lijn, situé à 200 mètres de l'autoroute pourrait être utilisé mais le confort d'attente devrait être amélioré.

- **Louvain-la-Neuve (parking gratuit)**

Le seul arrêt à Louvain-la-Neuve (gare des bus) est situé au centre-ville. Les voyageurs arrivant en voiture sont contraints d'utiliser les parkings payants. Un arrêt à côté d'un parking gratuit serait le bienvenu (par exemple le parking adjacent au boulevard de Lauzelle bien situé et disposant de l'espace disponible pour implanter un arrêt).



Ci-dessus, parking de Lauzelle et ci-contre, emplacement d'arrêt inutilisé, juste après le rond-point. Un peu plus loin, le conforto peut rejoindre la N238 vers Wavre (voir rubrique service d été)

4. LA CONCURRENCE DU CONFORTO

Entre la région de Wavre et Bruxelles, l'utilisateur dispose désormais de plusieurs possibilités. Suivant la destination finale, c'est tantôt l'une, tantôt l'autre qui sera la plus intéressante. La durée du temps de parcours sera généralement déterminante. Les ruptures de charge sont, à ce titre, pénalisantes. Le prix dépend de la catégorie (d'âge) et de la fréquence d'utilisation (abonnement ou billet).

La liaison Louvain-la-Neuve / Etterbeek offre une alternative exemplaire. Elle peut faire l'objet d'une comparaison.

	TEMPS DE PARCOURS	FREQUENCE	PRIX	REMARQUES
CONFORTO	37 min. (heures creuses) 48 min. (heures de pointe)	2/H (heures creuses) 4/H (heure de pointe)	5€ (horizon +) 70€ (abonnement mensuel) 35€ (abonnement étudiant)	Pas de services le week-end
TRAIN	35 min. (IRi) 51 min. (CR ou L)	1/H 1/H	5,2€ l(billet) 104€ (abonnement /mois) 20,90€ (abonnement étudiant)	Pas d'IRi le week-end

Le conforto offre l'alternative intéressante au point de vue prix. Les temps de parcours sont acceptables, le bus offre l'air-co mais un espace limité pour les bagages. La liaison ferroviaire offre l'avantage de desservir plusieurs gare intéressantes (Bruxelles Midi, Central, Nord, Schuman et Luxembourg).

5. L'ENQUETE

ANNEXE 2 : Questionnaire adressé aux utilisateurs du conforto

DONNEES PERSONNELLES
(Vos données personnelles seront traitées dans le respect de la loi du 8 décembre 1992 sur la Protection de la Vie Privée)

Age :

Sexe : M F

Localité : Code postal :

Profession : Etudiant Indépendant / Profession libérale
 Ouvrier du secteur public Femme / homme au foyer
 Ouvrier du secteur privé Demandeur d'emploi
 Employé du secteur public (Pré) pensionné
 Employé du secteur privé Cadre
 Autre (précisez) :

Adresse email :

(Pour communication des résultats de l'enquête et des projets de l'ACTP)

Souffrez-vous d'un handicap physique ? Oui Non
Si oui, précisez :

ENQUETE

A quelle fréquence empruntez-vous la ligne conforto ?
 Au moins, 8 fois par semaine 2 à 8 fois par mois
 4 à 7 fois par semaine moins de 2 fois par mois
 2 à 3 fois par semaine (une fois = un aller simple)

Généralement, vous empruntez la ligne conforto de (arrêt de départ) à (arrêt d'arrivée)

Etes-vous satisfait du confort (siège, siège, ...) aux arrêts où vous embarquez ?
 Oui Non
 Si non, pourquoi ?

Etes-vous satisfait de l'information (horaires, plan du réseau, ...) aux arrêts où vous embarquez ?
 Oui Non
 Si non, pourquoi ?

Etes-vous satisfait du matériel roulant utilisé sur la ligne conforto ?
 Oui Non
 Si non, pourquoi ?

Etes-vous satisfait des temps de parcours sur la ligne conforto ?
 Oui Non

Pensez-vous que certains arrêts de la ligne conforto pourraient être supprimés pour améliorer le temps de parcours ?
 Oui Non
 Si oui, lesquels :

Seriez-vous disposé à payer votre parcours plus cher à condition que cette augmentation de tarif s'accompagne d'une amélioration (confort, temps de parcours, ...) ?
 Oui Non
 Si oui, que souhaiteriez-vous voir améliorer en priorité ?

Vos Suggestions :

Conforto et Conforto bis vers un périurbain – ACTP – avril 2013

Une enquête a été réalisée en juin et novembre 2012 à bord des véhicules. Le but était de recueillir l'avis des voyageurs à propos du confort d'attente, du confort des véhicules, des types de parcours et à recueillir leurs doléances et suggestions. On trouvera en annexe 2, le questionnaire et le résultat du dépouillement.

6. L'EXPLOITATION

a) Clientèle

Le Conforto est emprunté principalement par des étudiants venant ou allant à Louvain la Neuve ou des personnes travaillant à Bruxelles. L'enquête nous apprend que la plupart des clients descendent à Wavre et qu'une autre clientèle fait le trajet Wavre – LLN.

b) Tarif

Le tarif avant le 1^{er} février 2013 était identique à celui des autres lignes. Suivant l'enquête, les usagers étaient prêts à payer plus pour un meilleur confort d'attente aux arrêts.

Depuis le 1^{er} février 2013, le tarif est horizon + est d'application et les clients effectuant le trajet Louvain-la-Neuve – Wavre (5,8 km) paient le même tarif que pour Louvain-la-Neuve – Bruxelles (24 km). Des distances plus importantes peuvent être effectuées à l'intérieur de grandes villes avec le tarif NEXT. Nous suggérons donc de revoir les zones et de permettre le tarif NEXT sur le trajet Louvain-la-Neuve – Wavre.

c) Etendue du service

- Service du samedi :

Quelques clients interrogés souhaitent des services le samedi pour se rendre au travail. Nous pensons que proposer une ligne le dimanche ne rencontrerait pas beaucoup de succès vu que la majorité des usagers sont des personnes travaillant à Bruxelles ou des étudiants.

- Service d'été et déviation par la N238 :

Une bonne idée à exploiter pour combler la diminution de la clientèle pendant les vacances scolaires serait de créer une desserte de Walibi : l'été, la clientèle diminue surtout en juillet et août car moins de personnes se rendent au travail en raison des congés. Par contre, le parc d'attraction, ouvert tous les jours, attire un public nombreux.

Le passage par la N238 entre Wavre et Louvain-la-Neuve avec un arrêt à cet endroit pourrait compenser la perte de clientèle durant les vacances. Le Conforto est direct contrairement au train qui demande une correspondance à Ottignies.

La sortie de l'autoroute à Wavre en venant de Louvain la Neuve débouche sur un rond-point. La circulation venant de l'autoroute n'a aucune priorité sur les véhicules circulant sur ce rond-point et les files de la sortie d'autoroute s'allongent. Une solution : le passage par la N238 (qui ne connaît jamais d'encombrement) pour entrer plus tôt sur ce même rond-point et être prioritaire.



Le conforto venant de LLN dans les embouteillages à la sortie de l'autoroute à Wavre.

d) Correspondances

- A Bruxelles (métro Delta, Krainem et Vandervelde) :
Les rames de métro se succèdent toutes les 6 à 10 minutes vers le centre de Bruxelles.
- A Wavre :
Les correspondances assurées vers les autres bus TEC devraient être mentionnées dans l'horaire. Les clients souhaitent des correspondances vers les lignes régulières pour assurer le retour au plus proche de leur domicile.
Nous préconisons de calculer les heures de passage à Wavre :
 - au départ de Bruxelles, pour une arrivée à Wavre **avant** le départ des lignes locales cadencées : 22, 36, 20 et train vers Leuven ;
 - au départ de Louvain-la-Neuve, pour arriver à Wavre **après** les services locaux cadencés 20, 22, 36 et train venant de Leuven.Le Conforto et le Conforto Bis se succèdent à 6 minutes. Nous avons observés qu'une clientèle importante effectue le trajet Wavre-LLN. Nous préconisons de les décaler pour obtenir un meilleur cadencement sur ce tronçon commun.
- A Louvain-la-Neuve :
La correspondance du conforto vers le rapido R1 (Jodoigne) doit être assuré vers LLN.
- Le nœud de correspondance de Wavre est plus important que celui de Louvain-la-Neuve.

7. VERS UN BHNS PERIURBAIN ?

Dans le futur, la vocation du Conforto devrait tendre vers un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) comme ceux qui existent aux alentours d'autres grandes villes (Madrid, Grenoble, Strasbourg, ...). Des aménagements en ce sens (en particulier au niveau du confort et de la rapidité du service) pourraient attirer une clientèle plus nombreuse.



Ci-dessus à gauche, un Iveco Crealis BHNS (Maubeuge) et à droite, un Citaro G2 BHNS (St Nazaire).

Quelques caractéristiques des BHNS		Observations et adaptations pour les Conforto
Territoire	Adapté aux agglomérations jusqu'à 250.000 habitants ou en complément d'une armature <i>Tramway</i> existante pour les grandes agglomérations.	
Voie	<i>Site propre</i> intégral par principe. Cependant, selon les cas et l'espace disponible, la voie peut être partagée durant quelques dizaines de mètres avec d'autres modes de transports.	Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute.
Stations	Aménagés spécifiquement avec des quais à hauteur du plancher du BHNS pour favoriser la montée et répondre à l'exigence d'accessibilité.	Emmarchement du véhicule important et quais d'embarquement non aménagés.
Fréquence	<ul style="list-style-type: none"> - Inférieur à 10 min. aux heures de pointe. - Inférieur à 20 min. aux heures creuses. - Pas de distinction entre périodes scolaires et non scolaires. 	Pour une ligne périurbaine les fréquences de 15 min. en heures de pointe et de 30 min. peuvent se justifier. L'insertion de lignes utilisant le tronçon commun pour desservir d'autres localités améliorerait la fréquence. Certains services pourraient être prolongés jusqu'à Jodoigne et le zoning nord de Wavre. Des services le samedi devraient être ajoutés. En été : desserte de Walibi.
Amplitude horaire	- Se rapprocher de la plage 5h>24h avec des horaires simples et faciles à retenir.	Peu utile car le Conforto est utilisé essentiellement pour les trajets domicile/travail et domicile/école.
Régularité (ou ponctualité)	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation en flot continu et ponctualité aux arrêts. - Constance des temps de parcours. 	OK
Temps de parcours	La vitesse régulière sur le tracé grâce au site propre permet des temps de parcours généralement meilleurs que ceux effectués en voiture	OK
Information	Information à bord et en station sur l'accès au voyage et son déroulement (prochaine station, temps, perturbations).	Certains arrêts sont équipés d'un affichage de temps d'attente. Dans de nombreux cas, l'information est insuffisante.
Matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> - Un matériel roulant de nouvelle génération, apportant un confort identique à un <i>tramway</i>. - Confort des sièges, des appuis et des circulations à l'intérieur. - Ambiance générale de qualité (luminosité, ressenti). 	<ul style="list-style-type: none"> - Sièges sur estrade. - Couloir étroit entre les sièges.
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau d'accessibilité supérieur aux lignes de bus classiques et continu sur l'ensemble des lignes BHNS. - Adoption d'une approche selon la chaîne de déplacements (cheminements, P+R, vélo, ...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Emmarchement du véhicule important et quais d'embarquement non aménagés. - Possibilités de P+R inexploitées. - Absence de parking vélos.
Image, visibilité	<ul style="list-style-type: none"> - Lisibilité de la ligne sur un plan du réseau. - Visibilité dans la ville. - Image moderne et performante pour attirer l'utilisateur. 	Une image spécifique pour le Conforto est développée. Elle est présente à bord des véhicules mais doit être nettement améliorée aux arrêts.

D'après CERTU, « BHNS : Du choix du système à sa mise en œuvre », Editions du CERTU, 2009, p.7

8. LA CONCLUSION

Si les voyageurs apprécient le confort des véhicules et la rapidité des temps de parcours, le point négatif majeur du Conforto se situe au niveau **du confort d'attente aux stations** (abribus manquants, sièges insuffisants, information absente ou lacunaire, ...). **Pour pouvoir justifier une tarification spéciale plus élevée, il faut augmenter la qualité du service...** Vu le petit nombre d'arrêts (8 pour le Conforto et 6 supplémentaires pour le Conforto bis) l'investissement est limité. C'est à cette seule condition que le tarif du Conforto pourra être semblable à celui des chemins de fer.

Une fois arrivé à Wavre ou à Louvain-la-Neuve, le client doit encore rentrer chez lui. Il est donc impératif de prévoir **des correspondances efficaces** : il faut penser réseau !

Nos autres publications

(Disponibles sur demande ou sur www.actp.be)

Que demandent les clients de la SNCB ?

Que demandent les clients des TEC ?

Accessibilité aux bus pour les PMR ambulatoires

La connexion train-bus, exemples de bonnes pratiques

L'abribus idéal

Stratégie ferroviaires pour la Wallonie

Ce qui fâche à Liège Guillemins

Evaluation du site infotec.be

Evaluation des 4 maisons de la mobilité

L'accostage des bus



ACTP asbl
Place des Guillemins 17B b25
4000 Liège
Tél/Fax : 04/233.67.57
actp@skynet.be
www.actp.be