

Avec
le soutien de la



Wallonie



Liaisons TEC Vers Bruxelles

Ligne 366

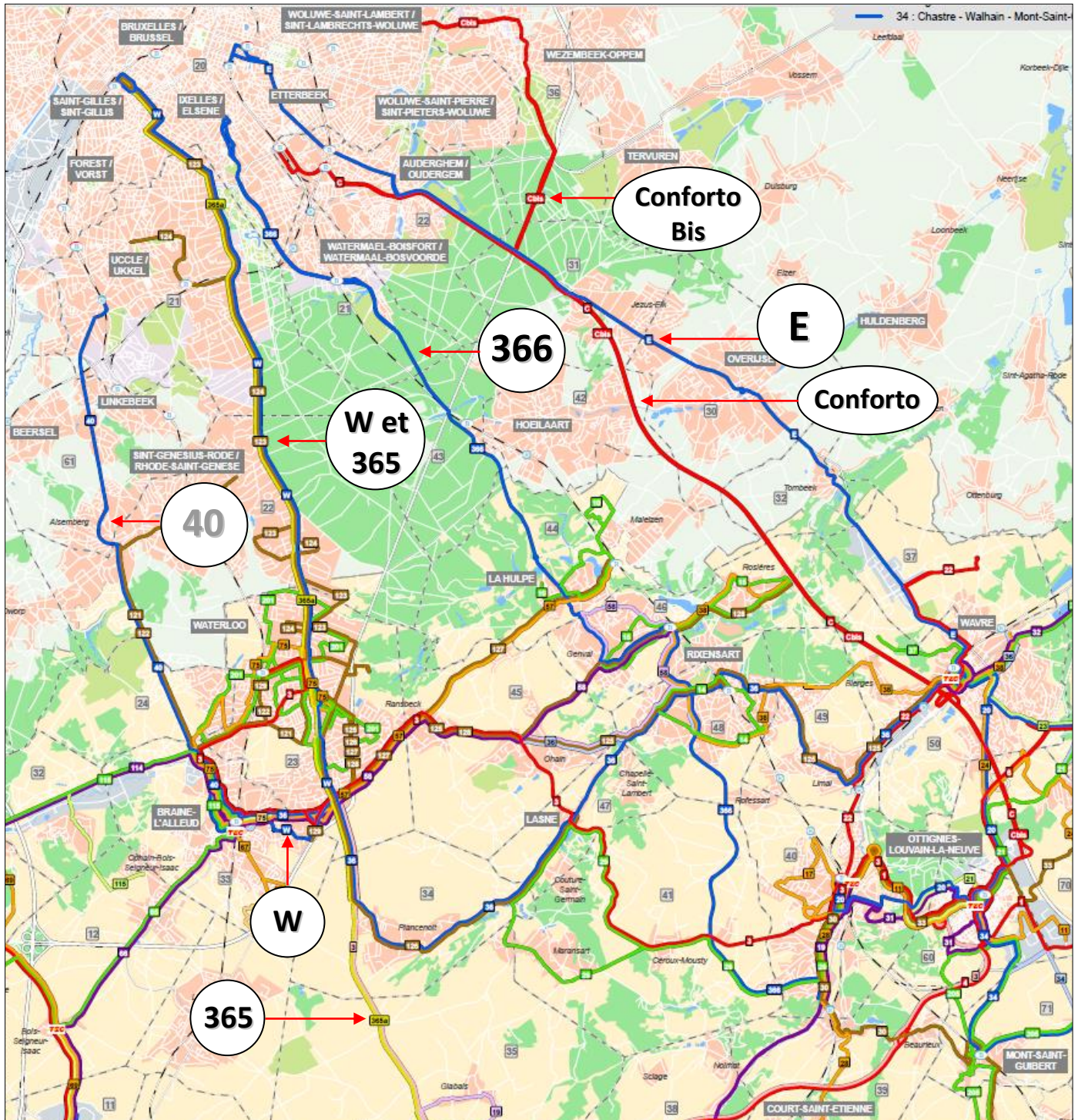
Court-St-Etienne – Rixensart – Ixelles



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
2. L'ITINERAIRE	3
3. LES ARRETS	6
4. LA CONCURRENCE SNCB	13
5. L'ENQUETE	13
6. CONCLUSION	15

7 Lignes TEC vers Bruxelles



Les traits bleus annotés sur cette carte représentent les parcours de 5 lignes qui convergent vers Bruxelles et sont étudiées dans les présents dossiers. Les lignes « Conforto » et « Conforto Bis », en rouge, acheminent également les voyageurs vers Bruxelles et ont fait l'objet d'une étude de l'ACTP en 2013. Notons que les itinéraires des lignes « E » et « 365 » ne sont pas entièrement reproduits ; le nombre grisé indique une desserte de seulement quelques passages quotidiens.

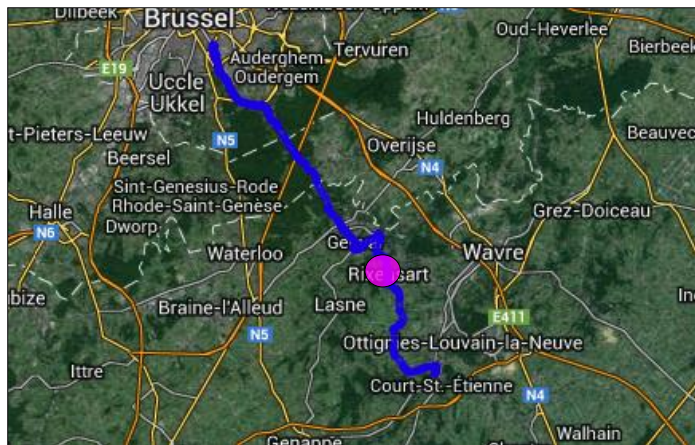
1. INTRODUCTION

L'ACTP fournit, avec cette série de dossiers, une analyse des **lignes TEC** qui aboutissent à la région de **Bruxelles** et fonctionnent en soutien du **RER**. Ce document se focalise sur la ligne **366 Court-Saint-Etienne-Rixensart-Ixelles**. Les alternatives proposées ont pour objectif d'améliorer l'efficacité du réseau et de satisfaire au mieux les besoins en **mobilité** des voyageurs. Nos **suggestions** s'inspirent d'entretiens avec ces derniers, du dépouillement des résultats de nos **enquêtes** ainsi que de notre propre expertise.

Rem. : TEC Brabant Wallon effectue cette liaison avec des bus « standard ».

2. L'ITINERAIRE

L'itinéraire global sera analysé en **deux parties** : la première part de **Court-St-Etienne** pour arriver à **Rixensart** (7 trajets/jour). La seconde démarre de **Rixensart**, avec une desserte par heure vers **Bruxelles** (19 tr. /jour).



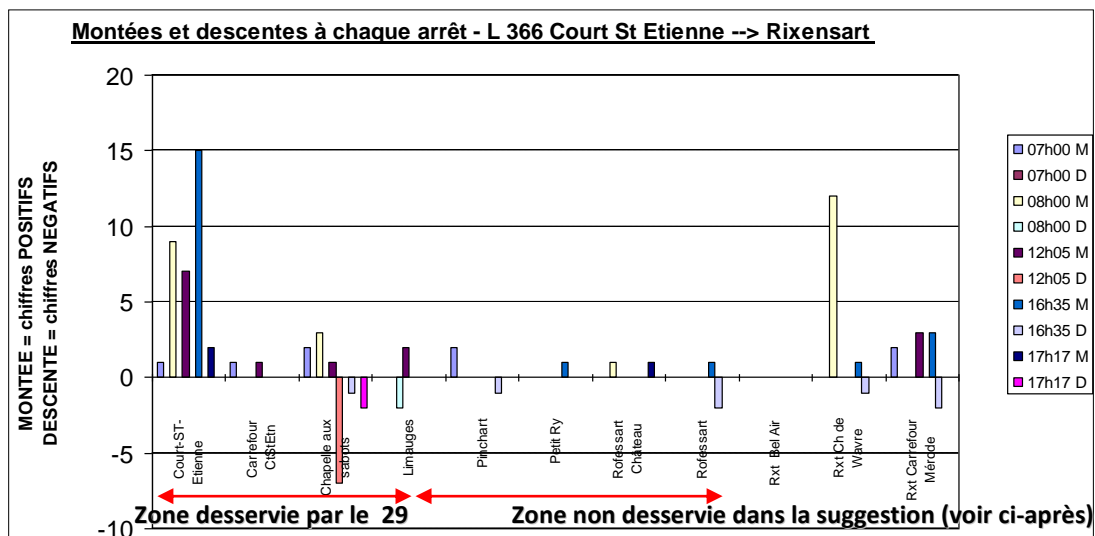
Parcours de la ligne 366 Court-Saint-Etienne-Rixensart-Ixelles. Le point rosé correspond au terminus de Rixensart.

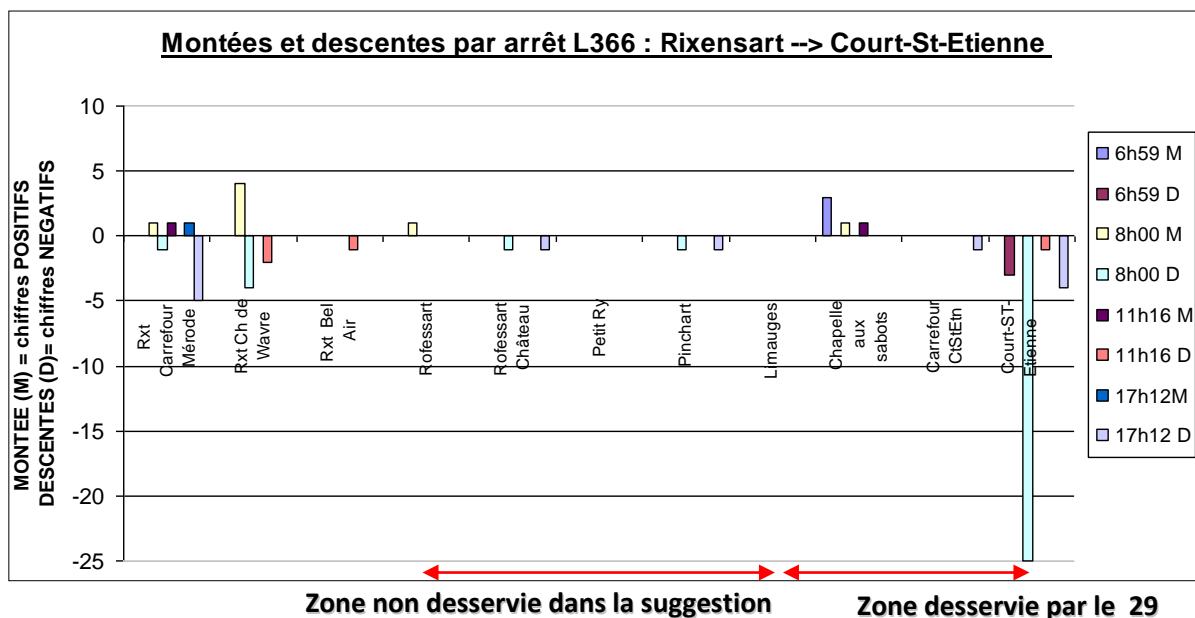
A) De Court-Saint-Étienne à Rixensart

À partir de Court-St-Etienne (Institut technique provincial), l'itinéraire actuel traverse des campagnes à très **faible densité de population**, contournant Ottignies.

Les deux graphiques suivants donnent un aperçu des **fréquentations** observées sur la ligne **366**. La zone rurale faiblement peuplée correspond au tronçon **Limauges-Rofessart**. Ces relevés, datant de plusieurs années, sont proposés à titre indicatif et méritent d'être actualisés, notamment en fonction des horaires qui depuis, ont changé.

Les comptages ont été effectués un mardi, jour du marché local de Court-St-Étienne ; la fréquentation ordinaire est moins importante.





Conclusion : entre **Limauges** et **Rofessart**, embarquements et débarquements sont anecdotiques. Très souvent, les rares clients sortant du bus poursuivent à pied vers les quartiers d'Ottignies (Petit-Ry, etc.)

Détourner la ligne par l'intérieur d'**Ottignies** renforcerait son utilité, une partie du tronçon Court-St-Étienne/Limauges étant desservi par la ligne **29** (à **renforcer** - actuellement 7 liaisons par jour).

- *Suggestion de modification d'itinéraire entre Court-St-Etienne et Rixensart (Plan disponible page suivante)*

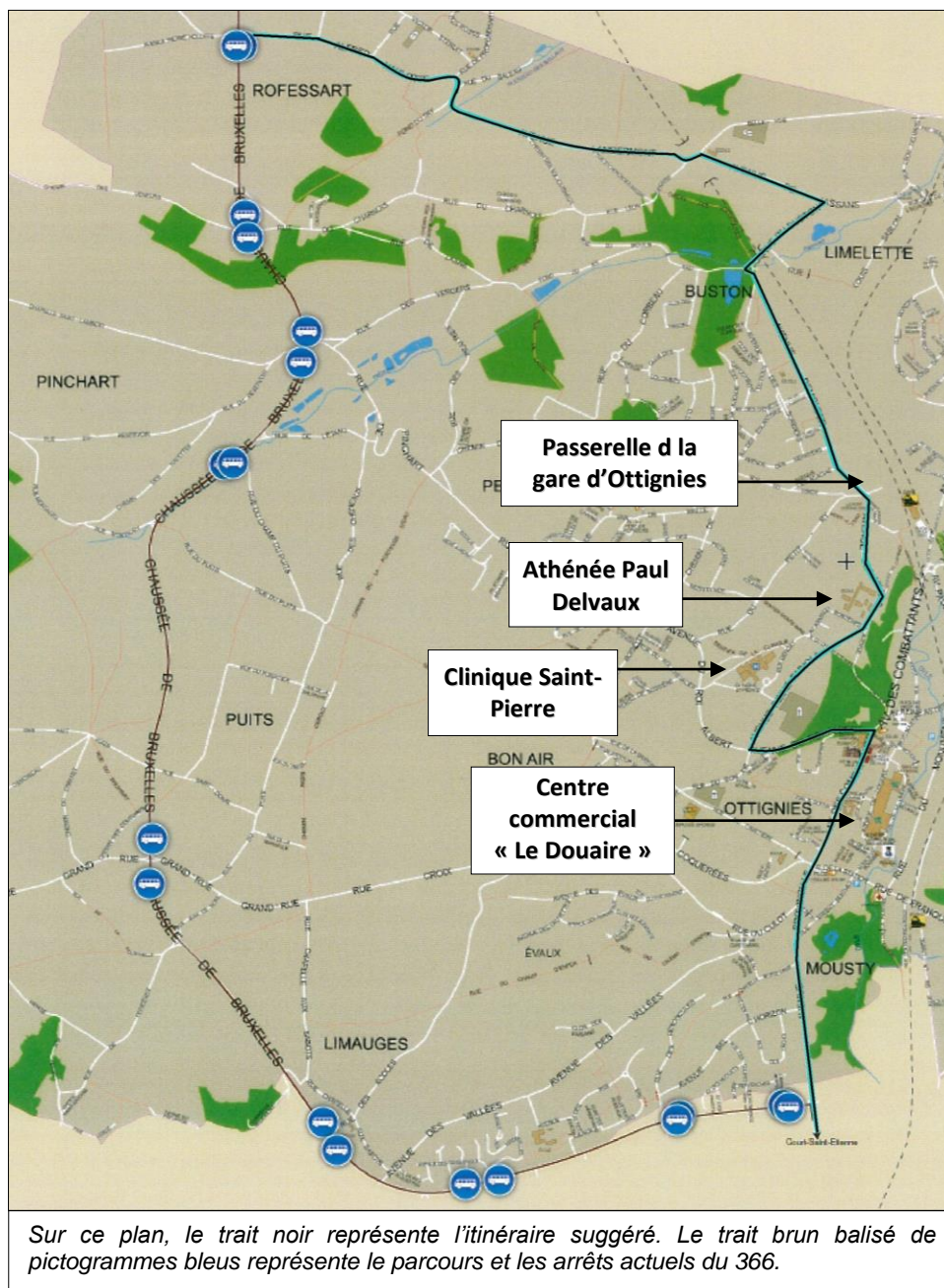
L'objectif est de faire pénétrer la ligne dans **Ottignies** afin de desservir la **gare**, la **clinique** et le **centre-ville** et ainsi, de toucher un public plus large.

Au départ de Court-St-Etienne (Institut technique provincial), nous suggérons :
(cf. plan page suivante)

- Avenue Provinciale
- Avenue des Combattants (Administration Communale et Centre Commercial « Le Douaire »)
- Avenue du Roi Albert
- Avenue Reine Fabiola (Clinique St Pierre)
- Avenue des villas (parking de la gare d'Ottignies, avec accès à la passerelle)
- Avenue Demolder
- Avenue de Buston
- Avenue de Jassans
- Avenue Lambermont
- Village de Rofessart
- Rue Alfred Haulotte
- Chaussée de Bruxelles
- Carrefour Chaussée de Bruxelles

Signalons que depuis **décembre**, la desserte de l'avenue des Combattants par le **19** a été **réduite** de trois à deux passages. Via cette suggestion, le **366** pourrait compenser la diminution de ce service.

L'itinéraire proposé a une longueur de **9,3km** ; l'itinéraire actuel en compte **9**. La distance supplémentaire n'est donc pas substantielle.



B) Rixensart vers Bruxelles

L'**itinéraire actuel** – à partir de Rixensart ou Court-St-Etienne, selon la desserte – arrive en Région bruxelloise par Genval, traverse La Hulpe et la forêt de Soignes, puis Watermael-Boitsfort. L'avenue Franklin Roosevelt est ensuite empruntée, avec un passage devant l'ULB (sans arrêt – cf. p.12). Le parcours longe les étangs d'Ixelles et aboutit Place Flagey.

- *Suggestion de modification d'itinéraire en Région bruxelloise*

La ligne 366 ne dispose actuellement d'aucune **correspondance** avec le **métro**. Il existe toutefois une possibilité de créer, à frais réduits, un **point intermodal** au niveau de la **gare de Boondael**, reliant la **366** à la ligne RER **26**, au tram **25** et au bus **41**. Pour ce faire, la 366 doit détourner son itinéraire par l'avenue de la Foresterie, puis la gare de Boondael ; son parcours habituel (avenue Franklin Roosevelt) est ensuite repris via l'avenue du Brésil (empruntée par le bus 41).

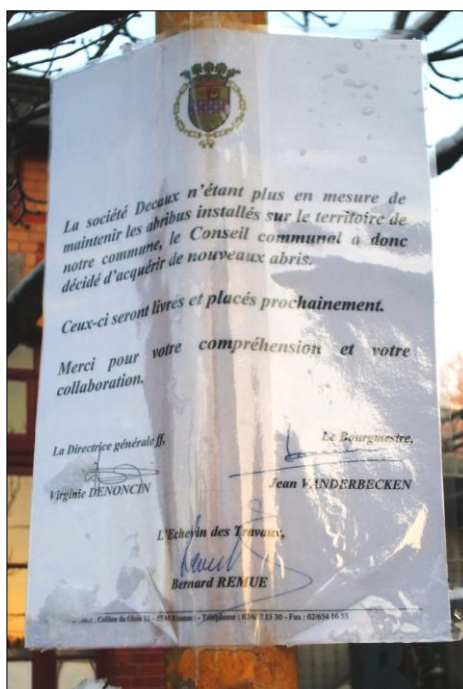
3. LES ARRETS

A) en Région wallonne

- De **Court-St-Etienne à Rixensart**, des abribus de style plus « rustique » jalonnent la N275, soulignant bien le paysage rural environnant.



- La **gare de Genval** dispose finalement, depuis février 2015, d'un **nouvel abribus**. Un avis délivré par la commune (photo de droite) annonçait depuis un certain temps son installation. Le confort d'attente était alors inexistant. Le nouveau modèle commandé à la SRWT est à présent installé (cf. page suivante).





L'abribus a une longueur de 4,25m. pour 1,54m. de profondeur. Les dimensions sont donc honorables, notons que seul le panneau informatif de droite pourra être consulté sans gêner les personnes assises ou être gêné par elles.

- **Dans les quartiers de Genval** : l'abribus représenté ci-dessous est typique de la localité. De construction solide, il offre un espace d'attente confortable. Les usagers sont protégés des intempéries, pour autant que les vitres des parois latérales soient présentes.



À cet arrêt – « Poste » –, l'absence de vitres laisse l'espace à la merci du vent, ce qui est peu commode en saison hivernale. De même, l'information dispensée sur le tambour devrait être lisible sous abri. Très gênant : la plaque d'arrêt, dans un sens, est masquée par la signalisation routière (photo de droite). Dans l'autre sens, c'est l'abribus lui-même qui la dissimule, c'est dire si elle est peu visible.



Un entretien plus régulier est à prévoir dans certains abribus, vu le vandalisme dont ils font l'objet. Celui-ci est dans un état déplorable : vitres absentes ou brisées, sol jonché de mégots, tags, murs tachés, peinture défraîchie ... Tout invite l'utilisateur qui attend à rester debout.

- **Commune de La Hulpe**



L'abribus, à l'arrêt « Trois Colonnes », présente une disposition quelque peu originale.

- **Parc Solvay – Château de La Hulpe** : cet arrêt, à destination de Court-St-Etienne, semble satisfaisant. L'arrêt à destination de Bruxelles est quant à lui difficilement repérable tant il est éloigné des accès au site. Pour plus de cohérence, il serait souhaitable de le rapprocher du premier.



À gauche, l'arrêt en direction de Court-St-Etienne.



Ci-dessus à droite, l'arrêt en direction Bruxelles est éloigné des accès au site. Un rapprochement avec l'arrêt vers Court-St-Etienne est inévitable afin d'améliorer la qualité de la desserte. Signalons que les lignes franchissant les frontières linguistiques doivent présenter un affichage, éventuellement alterné, dans les différentes langues. Le 366 représenté ci-dessus adopte cette pratique.

Le **domaine** régional **Solvay – Château de La Hulpe**, situé en bordure de la forêt de Soignes, s'intègre au **poumon vert** que celle-ci représente pour la ville de **Bruxelles**. Il s'agit d'un lieu privilégié par les Bruxellois en quête de balades. Le site est classé **Natura 2000** : des arbres exceptionnels, dont un séquoia, s'y rencontrent, ainsi qu'une foule d'espèces attirées par la diversité des habitats.

Il paraît naturel de donner à ce genre de site, si rare dans les grandes villes, le rayonnement qu'il mérite par une **desserte fournie** et une **qualité d'accueil optimale**. Des **places assises** sont, à cet effet, souhaitables dans chaque sens, assorties de leurs **abribus** respectifs. Une collaboration efficace avec le service **tourisme** de la ville permettrait également d'assurer la promotion du site via un affichage dès la sortie des transports en commun.



*Paysages du Parc Solvay.
Crédits photographiques :
Ci-contre : © ACTP.
Photo de gauche :
www.chateaudelahulpe.be.
Ci-dessous : Leticia
Villalobos via
www.meteobelgique.be.*



B) en Région bruxelloise

- **Arrêt Heiligenborre** : pour assurer cette desserte, les bus venant de Rixensart doivent, dès leur entrée en Région bruxelloise, emprunter l'allée latérale de l'**avenue de la Foresterie**. Certains parmi nos membres nous ont signalé que l'arrêt n'est pas desservi, les chauffeurs choisissant plutôt la **voie rapide**.



*Le bus,
pour
desservir
cet arrêt,
doit
emprunter
l'allée
latérale.*

- Arrêt Hippodrome de Watermael-Boitsfort et son site propre

La situation à cet arrêt est doublement problématique. Elle est susceptible de flouer bon nombre d'usagers et, de surcroît, comporte un **danger** important pour eux.

Nous proposons l'utilisation du **site propre** des **trams**, chaussée de La Hulpe (cf. infra – site anciennement emprunté par la ligne STIB 41). Cela favoriserait la **vitesse commerciale** et permettrait surtout le débarquement en toute **sécurité** sur le quai aménagé pour le tram 94.



Cet arrêt dispense une information des plus confuses : elle renvoie l'usager à une attente sur le quai réservé au tram. Nul bus ne s'y arrête pourtant, ceux-ci restent sur la chaussée. La situation est dangereuse lors du débarquement : les bus s'arrêtent à l'extrémité de l'îlot. Les usagers sont alors déposés à même les rails du tram. Les clients qui souhaitent embarquer, avertis par le seul usage, sont contraints d'attendre à l'extrémité du quai. La pointe de ce minuscule îlot n'offre pas l'espace suffisant pour une attente de plusieurs voyageurs.



L'ACTP attire l'attention sur le fait qu'un danger d'accident existe. Les personnes lésées pourraient se retourner contre les autorités pour manque de prévoyance.



L'encombrement automobile, sur la voie rapide de la chaussée de La Hulpe, est une réalité. La vitesse commerciale du 366 sera améliorée si les chauffeurs empruntent le site propre du tram.

TEC Brabant Wallon a annoncé qu'à partir du 1^{er} septembre 2013, l'arrêt « Watermael-Boitsfort Hippodrome » serait desservi à partir du **site propre du tram**, chaussée de La Hulpe (cf. ci-dessous). Au **1^{er} janvier 2015**, l'arrêt s'effectue toujours sur la voie de passage automobile.

TEC Brabant Wallon précise qu'une demande a été introduite à Bruxelles Mobilité afin de remédier à cette situation.



Modifications à partir du 1er septembre 2013

Dans le cadre des modifications d'horaires qui entreront en vigueur à partir du 1er septembre 2013, les modifications suivantes seront prévues sur la ligne 366 :

- L'arrêt "Watermael - Boitsfort, Drève des Bonniers - Watermaal-Bosvoorde, Bundersdreef" sera réinstauré au carrefour chaussée de La Hulpe/Drève des Bonniers.
- L'arrêt "Watermael - Boitsfort, Hippodrome-Hippodroom" s'effectuera sur le site propre tram dans la chaussée de la Hulpe.
- L'arrêt "Ixelles-Elsene Flagey" sera renommé en "Ixelles Flagey (Etangs) - Elsene Flagey (Vijvers).
- A la place Flagey, l'arrêt de la STIB situé le long du City Delhaize, juste avant le carrefour avec la Chaussée d'Ixelles, sera desservi afin de permettre aux voyageurs de pouvoir descendre du bus avant la traversée du carrefour pour se rendre au terminus.

- **Nouvel arrêt « gare de Boondael »** : l'intérêt d'une liaison avec les lignes suivantes justifie la création de ce nouvel arrêt :
 - **RER 26**
 - **Tram 25**
 - **Bus 41**

Page 5, nous proposons une description des modifications d'itinéraire nécessaires.

- **Avenue de l'Orée** : l'arrêt actuel compromet le **débarquement**, avec une partie du trottoir non pavée. En temps de **pluie**, les usagers sont déposés sur un mélange de gravier et de sable : peu recommandable pour la suite de la journée.



Même s'il est situé en fin de parcours, cet arrêt mérite un meilleur aménagement. Les débarquements doivent pouvoir s'effectuer facilement, sans risque et avec un minimum de confort.

- **Nouvel arrêt avenue Paul Héger** : le flux important d'**universitaires** fréquentant la ligne justifie l'installation d'un arrêt avenue Franklin Roosevelt, à la hauteur de l'avenue Paul Héger. Actuellement, la ligne 366 passe devant l'Université Libre de Bruxelles mais ne s'y arrête pas, l'arrêt le plus proche se situant **avenue de l'Orée**, à environ **500m.** de là. Rapprocher l'arrêt de bus de l'Université sera apprécié de tous les étudiants ; dans le cas des **PMR**, cela constitue une possibilité **d'accès**, c'est pourquoi il est important de l'envisager. Pour éviter que l'emplacement de l'arrêt soit occupé par des automobilistes peu scrupuleux, rappelons qu'un **marquage au sol** est, au minimum, nécessaire.



L'installation d'un arrêt « ULB/Auditoire Janson » permettrait de desservir l'ULB. Les accotements actuellement dévolus au parking pourraient être aménagés en arrêt pour le bus.

- **Place Flagey** : la ligne 366 termine son parcours par un **laborieux tour** de la place Flagey. Ce tour dure en effet deux à cinq minutes (voire davantage selon l'état d'**engorgement** quasi permanent).
Suite à une suggestion de l'ACTP, un **arrêt supplémentaire** a été installé devant le Delhaize. Cela facilite la poursuite du trajet de l'utilisateur, car la place Flagey se traverse plus rapidement à pied qu'en bus.
Une question persiste quant à l'emplacement du **terminus**. Déplacer celui-ci **gare du Luxembourg** semble offrir plus de possibilités de correspondances. D'autres lieux ont été envisagés, mais aucun n'a été jugé préférable. En la matière, le statu quo paraît pour l'instant être la meilleure option.



4. LA CONCURRENCE SNCB

Le train peut conduire de la gare de **Genvai** à la gare de **Bruxelles-Luxembourg** ou à **Bruxelles-Midi**. Le trajet pour Bruxelles-Luxembourg dure entre 20 et 30 min ; celui pour Bruxelles-Midi dure 42 min. Un départ est prévu chaque demi-heure et le trajet coûte 3,5 € par adulte, 2€ avec la Key Card.

5. L'ENQUETE

Sans surprise, elle révèle la dominance (51%) d'une clientèle scolaire. Les travailleurs sont également nombreux à emprunter la ligne (32%). La ligne est fréquentée par une clientèle régulière puisque 86% des voyageurs l'empruntent plus d'1 fois par semaine.

Age des participants

Entre 12 et 24 ans	32%
Entre 25 et 64 ans	51%
Plus de 65 ans	6%

Avec ou sans abonnement

Avec	75%
Sans	25%

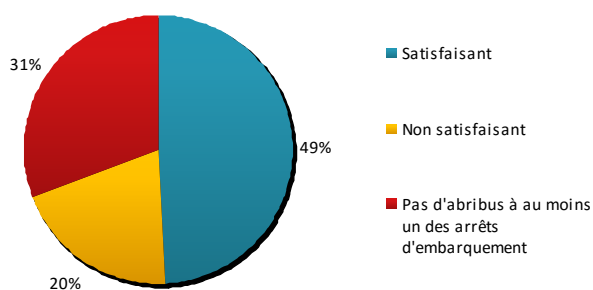
Raison des déplacements

Professionnelle	32%
Scolaire	51%
Loisirs	6%
Autre(visite famille, Dr.)	11%

Fréquence des déplacements

Plus 1x/semaine	86%
1x/semaine	8%
1x/mois	2%
1x/trimestre ou moins	5%

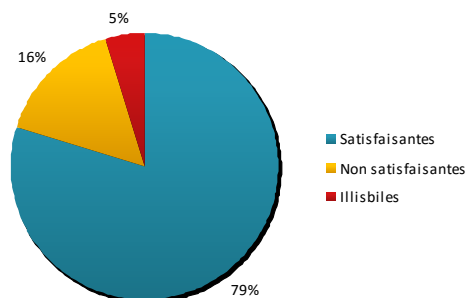
Confort des abribus



Motifs d'insatisfaction :

- Abribus absents à certains arrêts
- Arrêts vandalisés ou sales

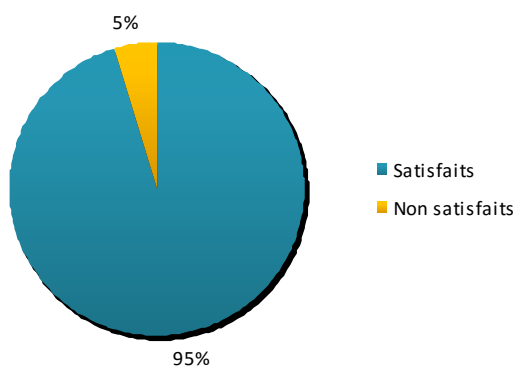
Information aux arrêts



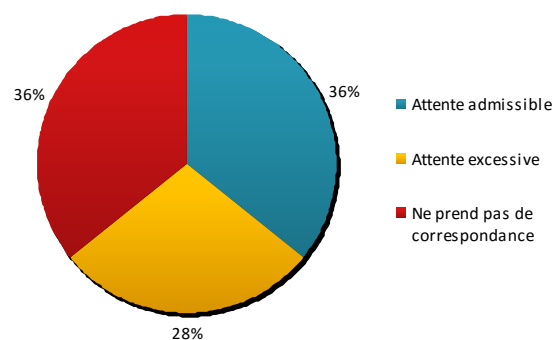
Motif d'insatisfaction :

- manque d'informations concernant les horaires et l'itinéraire

Temps de parcours



Concordance des correspondances



6. CONCLUSION

Au cours des enquêtes, de nombreuses personnes ont relevé la **sympathie des chauffeurs**.

Les usagers demandent :

- une **fréquence** de desserte à la **demi-heure**, au **quart d'heure en heures de pointe**.

En conclusion, l'ACTP demande :

- Une **fréquence** de desserte à la **demi-heure** pendant une large partie de la journée ; la liaison permet de rejoindre une ville d'un million d'habitants, **Bruxelles, capitale** de notre pays.
- Une ligne **exploitée dans sa totalité, en permanence** : une configuration qui se justifie notamment par la traversée d'**Ottignies, suggérée** page 4.
- Une mise en évidence de la **partie bruxelloise** de la ligne. Avec son nombre limité d'arrêts et son itinéraire traversant des axes rapides, elle est susceptible d'attirer certains clients voyageant à l'intérieur de Bruxelles. **Plus rapide** que les lignes **STIB**, elle profite d'un caractère **Express**.



Derrière le terminus du 366 place Flagey, nous apercevons la structure de verre et métal abritant le site du tram 81. Elle présente notamment l'avantage de protéger le public des intempéries.

D'autres publications

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

Etude de la ligne express Rapido 4 LLN-Nivelles
Etude de la ligne express Rapido 1 Jodoigne-LLN-Ottignies
Conforto et Conforto bis : vers un BHNS périurbain ?
Ligne express 56 Namur - Couvin
Ligne express 64 Namur - Biesme
Ligne express 88 Bastogne - Namur
Evaluation de 4 Maisons de la Mobilité
Que demandent les clients des TEC ?
Que demandent les clients de la SNCB ?
Accessibilité aux bus pour les PMR ambulatoires
La connexion train-bus, exemples de bonnes pratiques
Stratégie ferroviaire pour la Wallonie

...



ACTP asbl
Place des Guillemins 17B25
4000 Liège
Tél/Fax : 04/233.67.57
actp@skynet.be
www.actp.be

Avec le
soutien
de



Wallonie