



Ottignies – Louvain-la-Neuve

Programme d'Actions Mobilité (PAM)

Transports en commun (atelier 1)

29 avril 2021



LE PAM PROGRAMME D' ACTIONS

basé sur des documents de référence existants,

PRM réalisé par la Région,

PPM et études sur la vallée de la DYLE réalisées par la Province BW,

PCM de la Ville OLLN 2003,

PCC de la Ville OLLN 2011,

APCM de LLN 2020,

MASTER PLAN DE LA GARE D'OTTIGNIES,

Et les nombreuses études où les thématiques liées à la mobilité sont abordées, SOL, PCAR, études d'incidence liées aux projets d'urbanisation importants, étude du schéma du centre,...

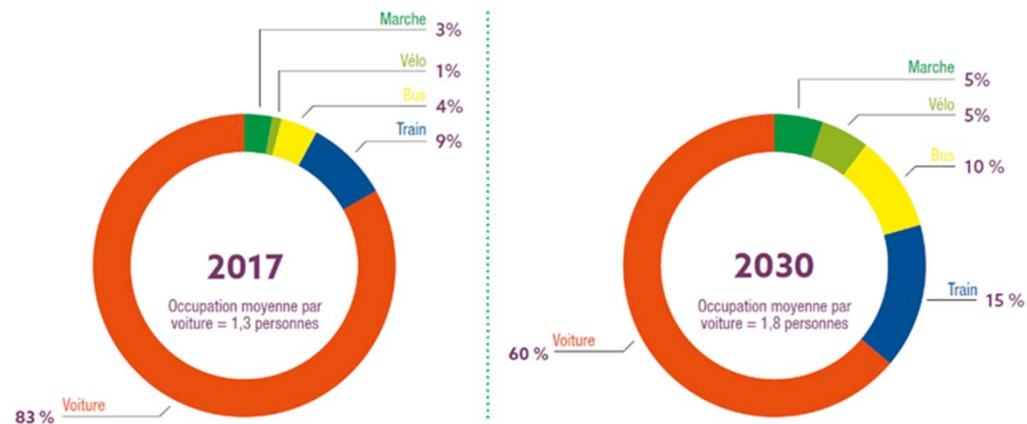


LE PAM

→ Les Objectifs principaux

1- La vision « FAST 2030 » de la Wallonie

- ACCESSIBILITE
- FLUIDITE
- SECURITE
- SANTE
- ET TRANSFERT MODAL



2- Le principe STOP c'est dire **stop au tout à la voiture individuelle** en hiérarchisant les différents modes de transports et les favoriser suivant ce principe.



On arrête de mettre la voiture privée au centre des projets



**LE PAM C'EST
4 THEMATIQUES,
4 OBJECTIFS STRATEGIQUES,
10 OBJECTIFS OPERATIONNELS,**

- **MODES ACTIFS**
- **TRANSPORTS EN COMMUN**
- **VOITURES**
- **INTERMODALITE**

- Et pas moins de **50 ACTIONS** permettant de répondre aux ambitions du programme



LE PAM

LES TRANSPORTS EN COMMUN



LE PAM

LES TRANSPORTS EN COMMUN

OBJECTIF STRATEGIQUE

OS 02 Favoriser l'usage des TC



LE PAM

LES MODES ACTIFS

OBJECTIF STRATEGIQUE

OS 02 Favoriser l'usage des TC

OBJECTIFS OPERATIONNELS

OO 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

OO 05 Réaliser des infrastructures adaptées



LE PAM

LES MODES ACTIFS

OBJECTIF STRATEGIQUE

OS 02 Favoriser l'usage des TC

OBJECTIFS OPERATIONNELS

OO 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

OO 05 Réaliser des infrastructures adaptées

LES ACTIONS



LES ACTIONS

OO 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande

2.4.2 Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc scientifique.

2.4.3 Nouvelle ligne Proxibus

2.4.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes

2.4.5 Lignes supplémentaires de bus

2.4.6 Amplitude journalière des trains

2.4.7 Un RER toutes les 10' au départ de Louvain-la-Neuve

2.4.8 Une zone tarifaire unique pour Ottignies- Louvain-la-Neuve

OO 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.1 Gare ferroviaire d'Ottignies

2.5.2 Gare de bus d'Ottignies

2.5.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve

2.5.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus

2.5.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies

2.5.6 Sites propres bus sur les axes structurants



Préambule : un réseau de transports collectifs structurants

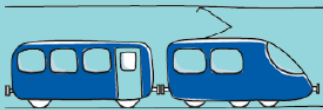




NIVEAUX DE SERVICE	
 Le réseau des trains IC, L et S de la SNCB constitue, conformément au PPM, l'ossature du réseau de transports collectifs du Brabant wallon et de ses liaisons avec les pôles métropolitains.	1. RÉSEAU FERROVIAIRE EN "OSSATURE" Le réseau des trains IC, L et S de la SNCB constitue, conformément au PPM, l'ossature du réseau de transports collectifs du Brabant wallon et de ses liaisons avec les pôles métropolitains.
 bus articulé de 18 mètres, autocar ou bus standard de 12 mètres	2. BUS STRUCTURANT EXPRESS OU INTERURBAIN Il vise à capter un maximum de clients (principalement des automobilistes), pour rencontrer les objectifs principaux de report modal et environnementaux. Niveau visé dans les critères de la figure 19, page 23 : "bon". <i>L'ensemble des usagers n'y ayant pas tous accès (dans l'espace et / ou dans le temps), il est donc à compléter.</i>
 bus standard de 12 mètres ou articulés sur certains lignes de plus forte demande	3. BUS CLASSIQUE (ou de proximité, de desserte, etc.) Offre plus basique à la population éloignée des lignes structurantes, quand il y a un potentiel suffisant. Si ce n'est pas le cas, d'autres solutions plus légères peuvent être créées (voir niveau 5). Niveau visé dans les critères de la figure 19, page 23 : "moyen".
 Matériel roulant à définir au cas par cas	4. BUS DE POINTE Ces bus viennent en renfort pour assumer les pics de fréquentation aux heures de pointes, pour : <ul style="list-style-type: none">les flux scolaires des élèves et étudiants (enseignement public, privé et / ou spécialisé) ;le nouveau projet de lignes Express de pointe et sur réservation, destinées aux travailleurs des zones d'activités économiques, qui seront déployées dès 2019. Bus circulant du lundi au vendredi, à l'instar des Conforto.
	5. SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES Chaque besoin (situation géographique et public cibles) appelle une solution spécifique.

Figure 12 – Typologie de niveaux de service

Un réseau articulé sur

- le réseau ferroviaire,
- le réseau de bus hiérarchisé,
- et des solutions complémentaires adaptées aux situations locales

Parce que les moyens financiers sont limités, et que chaque mode de transports à un impact environnemental négatif



O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande

TEC
À LA DEMANDE
Vous réservez, on vient vous chercher



TEC à la demande est un service de transport partagé qui permet de réserver un trajet via une application mobile ou par téléphone.

Il circule dans et aux alentours de Louvain-la-Neuve pour seulement **2,10€ par trajet** et par personne.

NAVAJO





O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

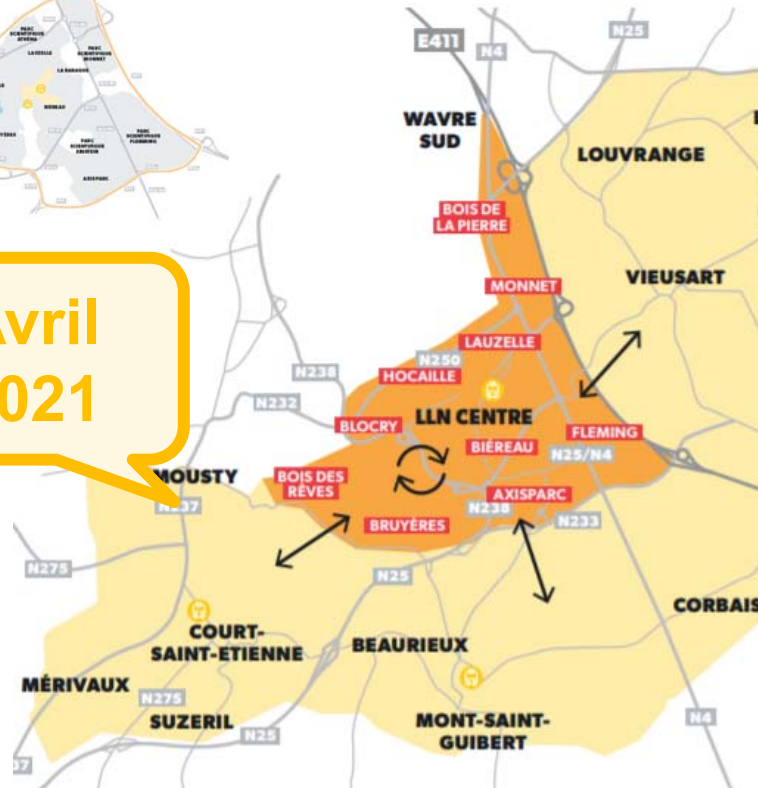
2.4.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande

Février
2021

Voici la zone dans laquelle le service TEC à la demande circule.



Avril
2021



Pour Septembre 2021
La volonté de la Ville
est d'étendre le
service sur
l'ensemble de son
territoire



O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.2 Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc sci.

Autonom-e
Testons ensemble le futur

Mars
2021



Autonom-e est un projet expérimental de navette automatisée sans conducteur, qui fait la liaison entre la gare de Louvain-la-Neuve et le parc scientifique Einstein. Son utilisation est entièrement **gratuite**.

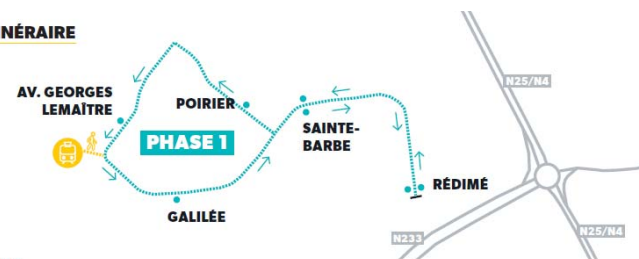
NAVAJO

PHASE 1

du 8/03/2021 au 30/04/2021

Le port du masque est obligatoire dans la navette autonome ainsi qu'aux arrêts.

ITINÉRAIRE



HORAIRE DU LUNDI AU VENDREDI, EN PÉRIODE SCOLAIRE ET CONGÉS SCOLAIRES

ALLER	L-L-N, Av. Georges Lemaître	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
	L-L-N, Galilée	07:32	08:02	08:32	09:02	09:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02
	L-L-N, Sainte-Barbe	07:34	08:04	08:34	09:04	09:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04
	L-L-N, Rédimé	07:36	08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06
RETOUR	L-L-N, Rédimé	07:46	08:16	08:46	09:16	09:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16
	L-L-N, Sainte-Barbe	07:48	08:18	08:48	09:18	09:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18
	L-L-N, Poirier	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20
	L-L-N, Av. Georges Lemaître	07:52	08:22	08:52	09:22	09:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22

HORAIRE DU SAMEDI

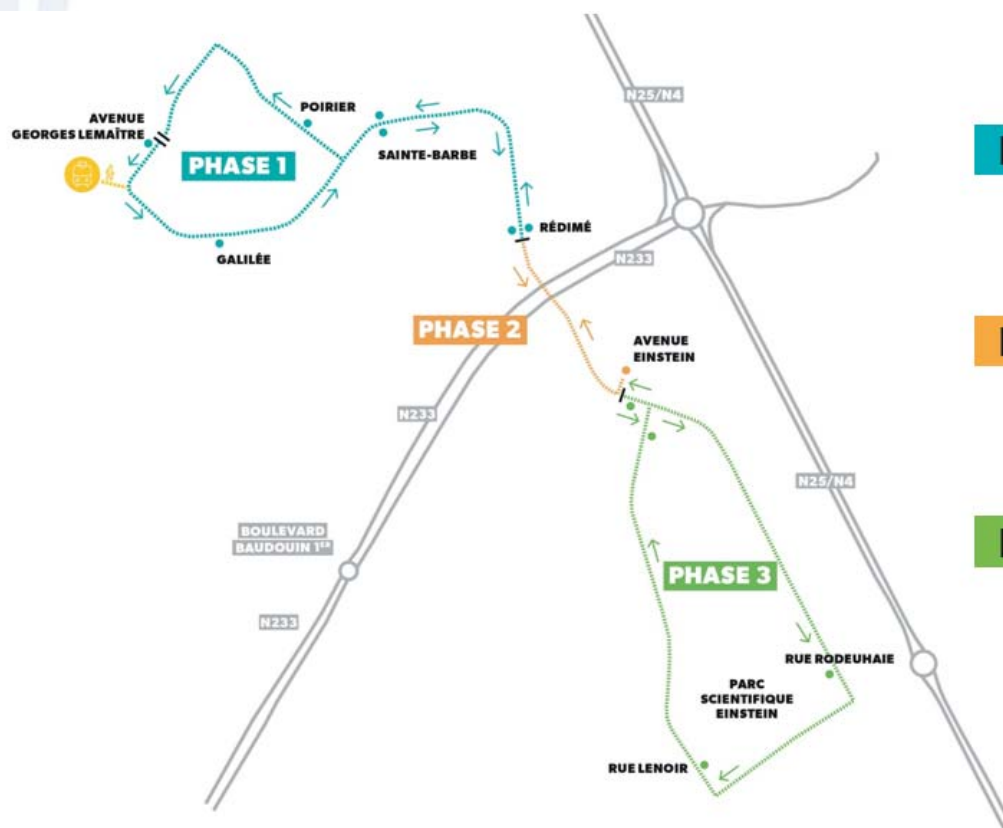
ALLER	L-L-N, Av. Georges Lemaître	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00
	L-L-N, Galilée	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02
	L-L-N, Sainte-Barbe	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04
	L-L-N, Rédimé	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06
RETOUR	L-L-N, Rédimé	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16
	L-L-N, Sainte-Barbe	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18
	L-L-N, Poirier	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20
	L-L-N, Av. Georges Lemaître	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22





O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.2 Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc sci.



PHASE 1

- Boucle Av. G. Lemaître
- Du 8/03 au 31/08

PHASE 2

- Av. A. Einstein
- Du 1/05 au 31/08

PHASE 3

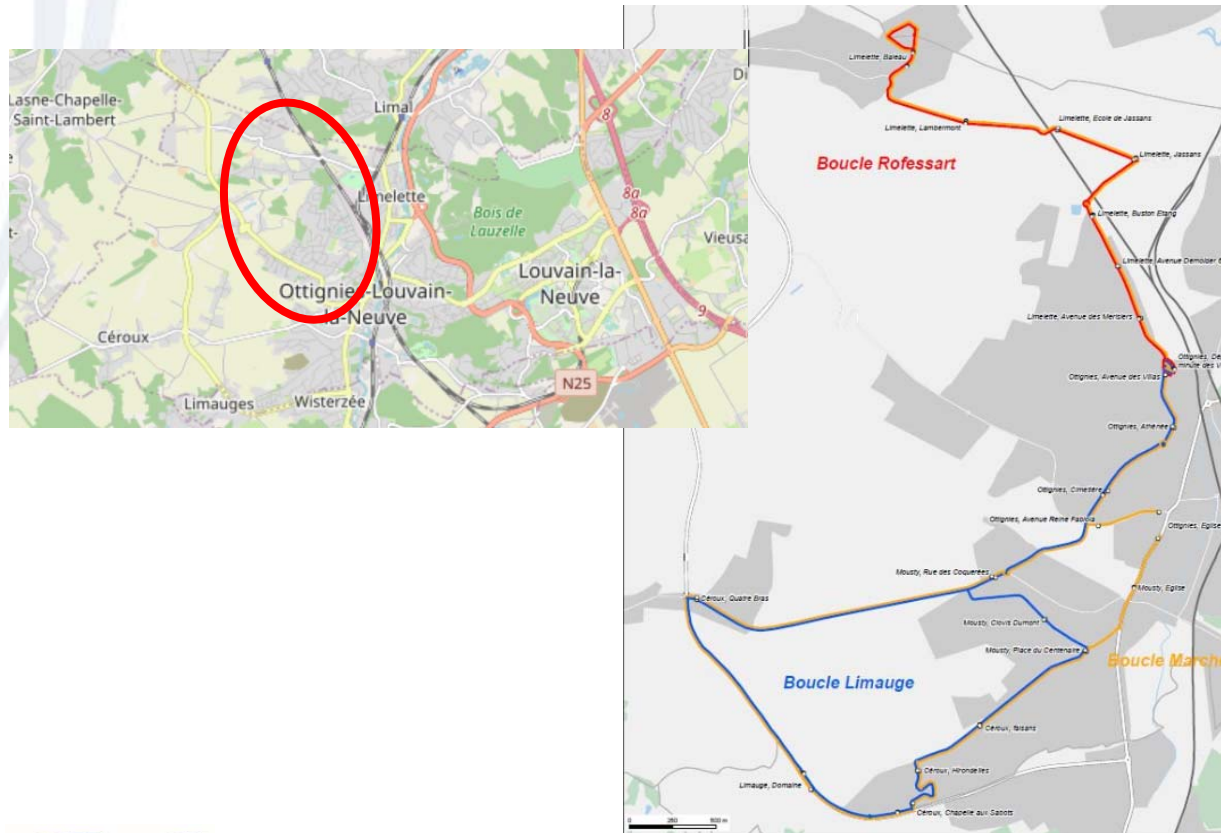
- Einstein/Rodeuhaie/Lenoir
- Du 1/06 au 31/08

Septembre 2021
Fin de l'expérience



O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.3 Nouvelle ligne Proxibus



Mise en service prévue en Octobre 2021



PROXIBUS



O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes

2.4.5 Lignes supplémentaires de bus

Réseau structurant de transport public

Liaisons structurantes et recommandations

Rapport final

Des Objectifs partagés entre les différents acteurs



Des actions :

- Augmentation de l'offre en heures de point, et heures creuses, pendant les vacances, le samedi, le soir,...
- Augmentation de la capacité,
- Réorganisation de l'offre.



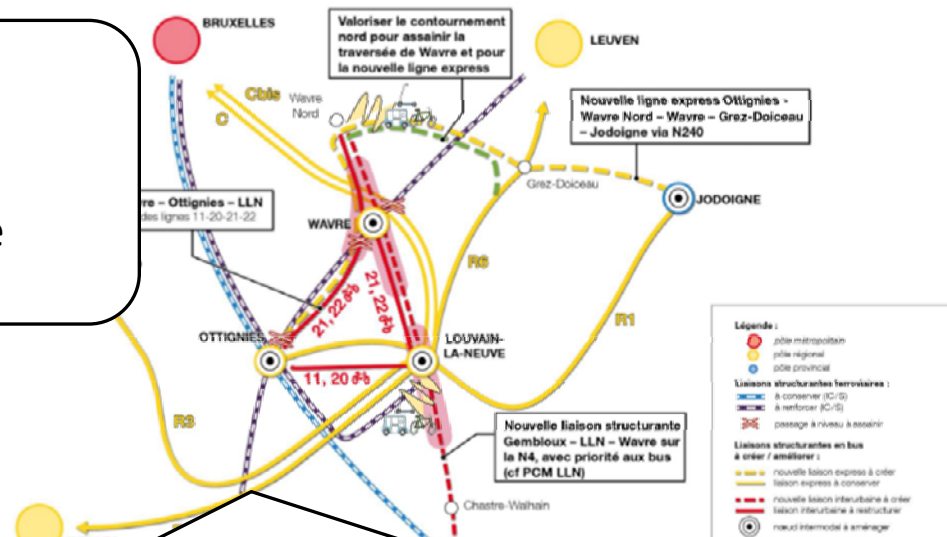
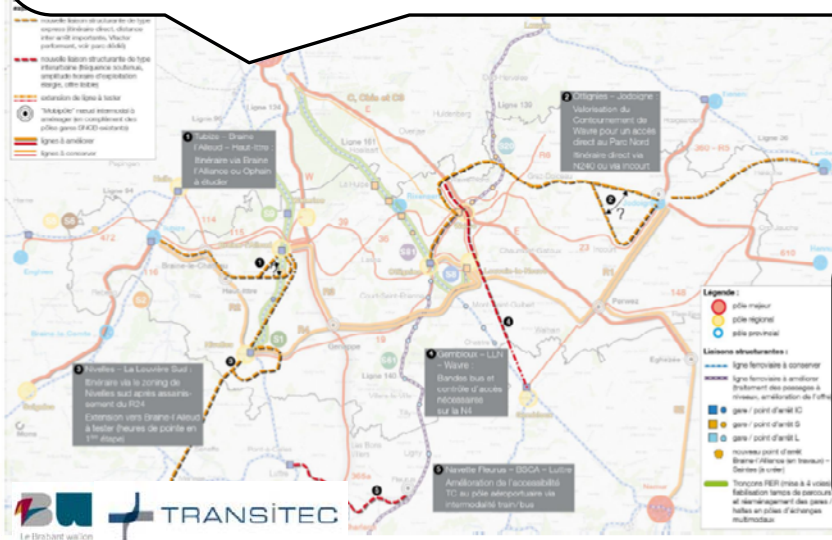
O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes

2.4.5 Lignes supplémentaires de bus

2 Lignes de bus structurantes à envisager

- Ottignies – Jodoigne
- Gembloux - Louvain-la-Neuve – Wavre



Réorganiser la desserte du tripôle
Ottignies - Louvain-la-Neuve - Wavre



O.O. 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.6 Amplitude journalière des trains

2.4.7 Un RER toutes les 10' au départ de Louvain-la-Neuve

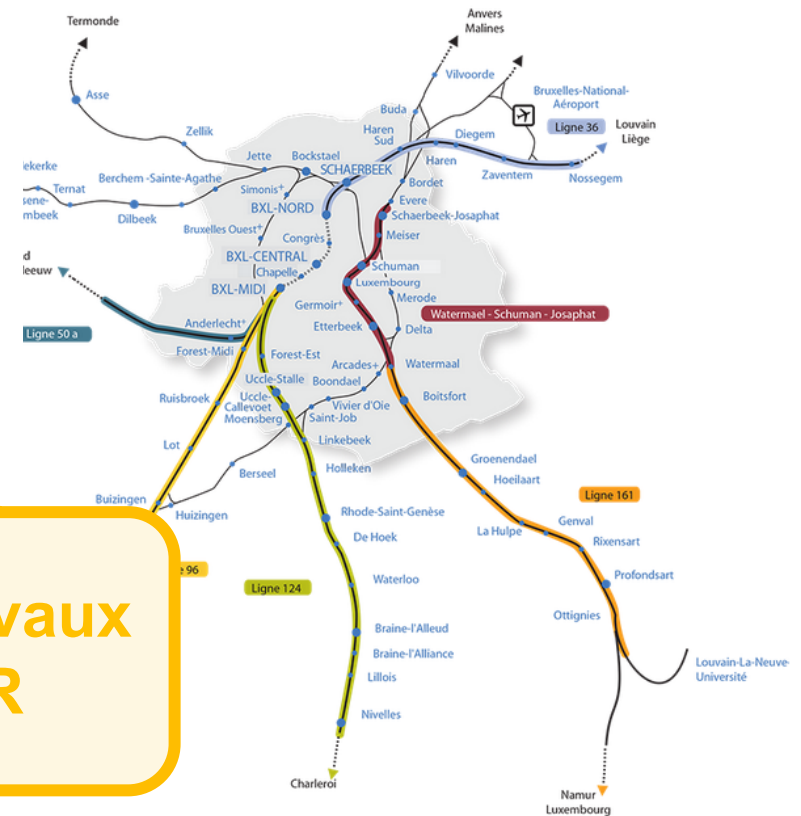


INFRABEL



Ottignies :
planification des
chantiers d'Infrabel
dans le cadre du RER

Ligne 161 Bruxelles – Namur



Actions en lien avec les travaux
des infrastructures RER

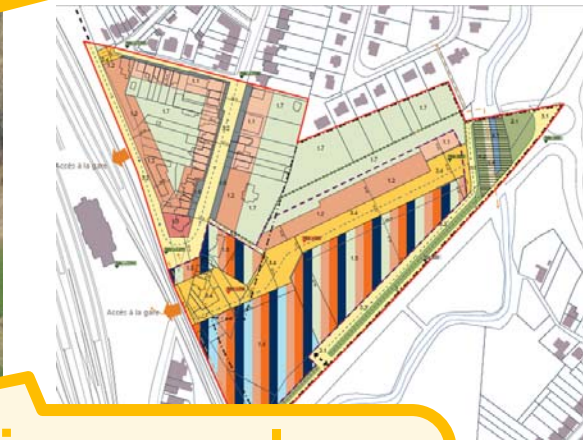
2.4.8 Une zone tarifaire unique pour Ottignies- Louvain-la-Neuve



O.O. 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.1 Gare ferroviaire d'Ottignies

L'ambition de créer un nœud d'intermodalité à l'échelle de la région, de la ville et du quartier requalifié.

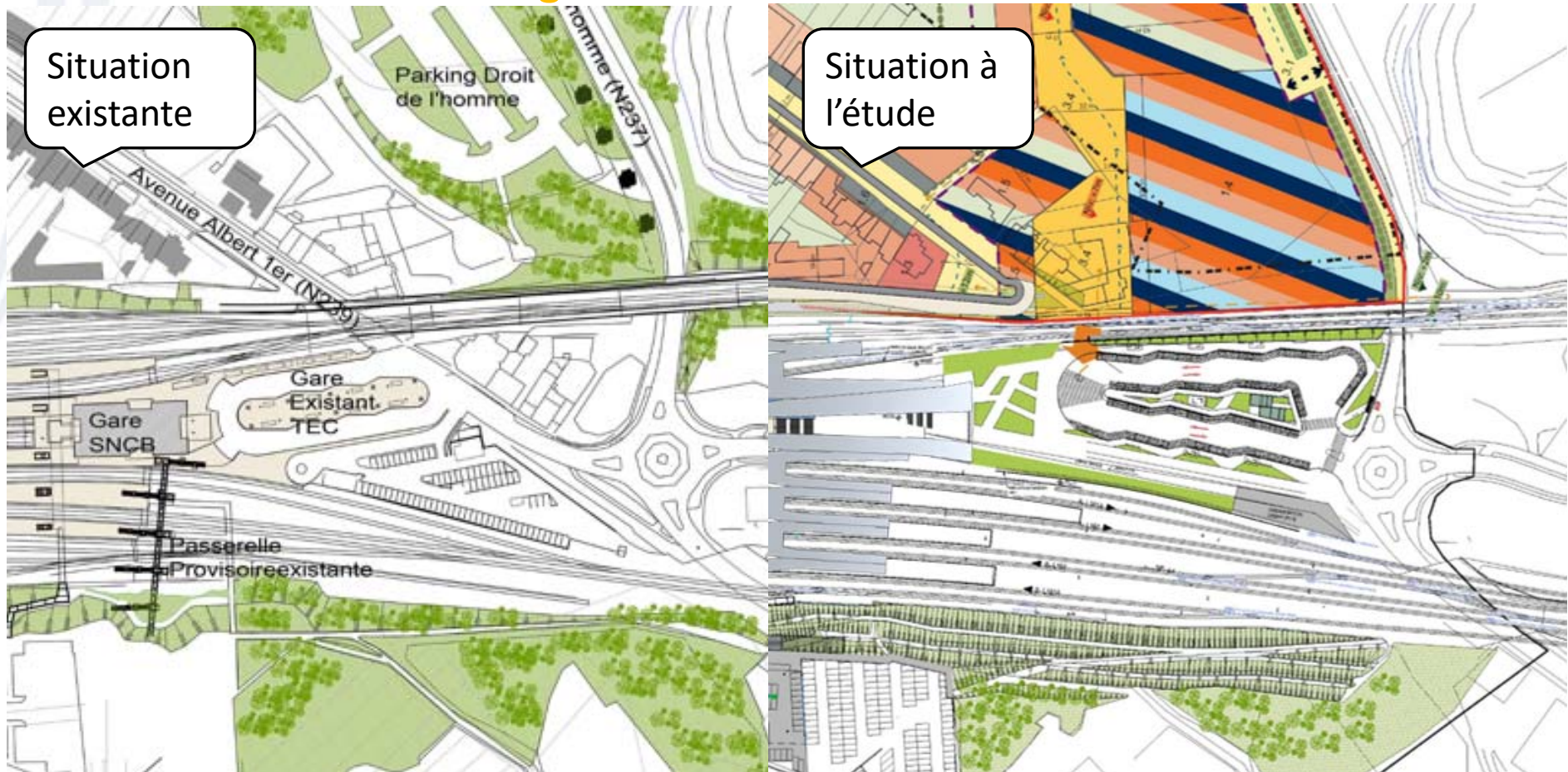


En lien avec le PCAR des Droits de l'Homme



O.O. 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.2 Gare de bus d'Ottignies



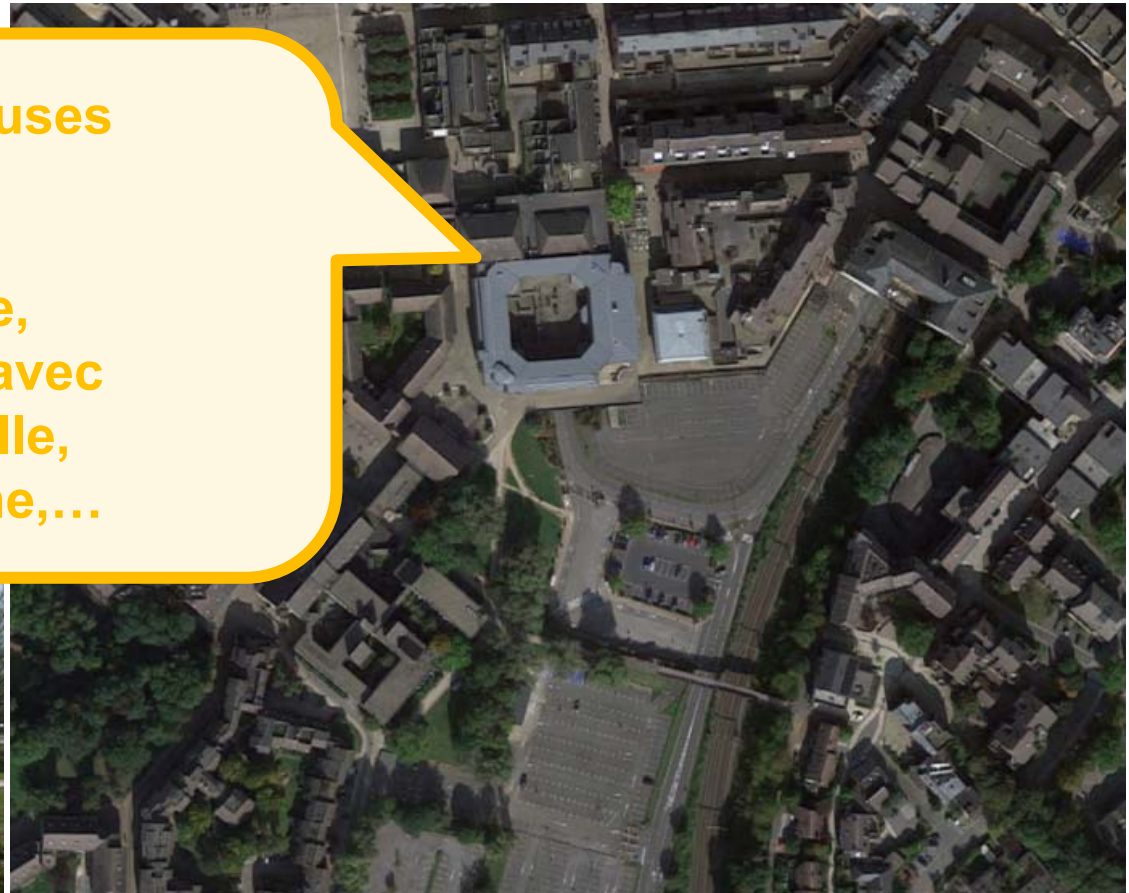


O.O. 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve

Un projet avec de nombreuses contraintes :

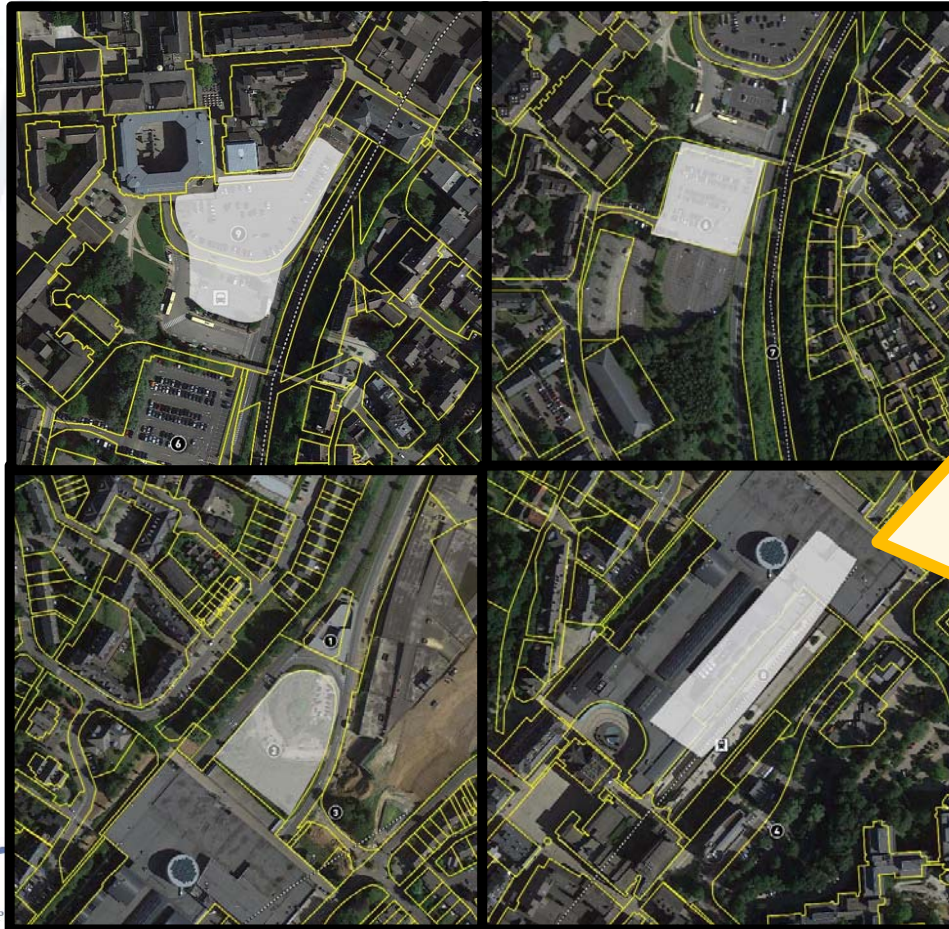
- de programmation,
- d'espace disponible,
- techniques en lien avec l'extension de la dalle,
- d'intégration urbaine,...





O.O. 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve



Une action étudiée dans le cadre de l'APCM de LLN à réévaluer en regard des nouveaux besoins et des contraintes des différents acteurs : OTW, TEC, UCL, et Ville



O.O. 05 Réaliser des infrastructures adaptées

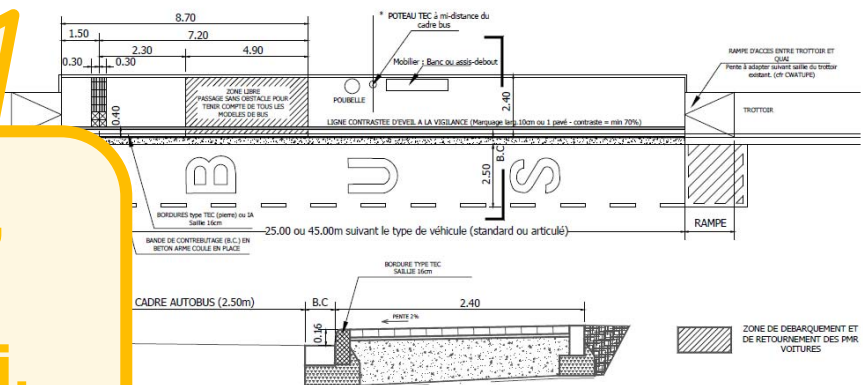
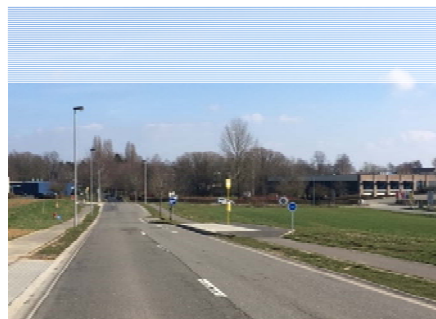
2.5.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus

Validations aux arrêts de la commune d'OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE
Chiffres calculés entre le 1er septembre 2019 et le 29 février 2020 (période scolaire uniquement)

Commune	Code Hastus	Lib arret val long	Nb Validations	Moy-jour
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	LOUVAIN-LA-NEUVE Gare d'Autobus	82877	767,4
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	OTTIGNIES Gare	72693	673,1
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare d'Autobus	52275	484,0
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare	50265	465,4
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare d'Autobus	46415	429,8
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Centre Commercial	32148	297,7
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare d'Autobus	29619	274,3
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare d'Autobus	27729	256,8
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare d'Autobus	27198	251,8
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare	23742	219,8
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare	22025	203,9
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	Gare	19209	177,9
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	du Marché	17285	160,0
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar4	OTTIGNIES Gare	15469	143,2
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Botteg1	OTTIGNIES Eglise	13412	124,2
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bottgar8	OTTIGNIES Gare	11141	103,2
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bllngar3	LOUVAIN-LA-NEUVE Gare d'Autobus	11140	103,2
Ottignies-Louvain-la-Neuve	Bmoufil2	MOUSTY Filatures	10067	92,4

Sur base des chiffres de fréquentation

Accessibilité PMR, et équipements : poubelle, banc, abri, stationnement vélo,...



* Pour le stationnement d'un autobus standard, arrêt de 25m - 1 seul poteau d'arrêt à placer au centre
* Pour le stationnement d'un autobus articulé, arrêt de 45m - 2 poteaux d'arrêt à positionner



O.O. 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies

Enjeux de mobilité avec l'étude du plan de circulation du centre Ville

Phase 3.1 Plan des déplacements
Bouclage par sens uniques : variante B boucle "moyenne"

Principes de base :

- Bouclage par les rues :
 - des Combattants - N237 ?
 - du Monument - Debeux
- Garder certaines transversales à double sens, pour :
 - garantir les accès riverains
 - permettre les importants flux transversaux
- Le "bleu" du sens unique va bloquer les petits affluents, dont il faut garantir les débouchés (peu indiqués sur des axes à sens unique, emprises insuffisantes...)
- Des ronds points ne sont pas applicables (voir indicateurs sur des axes à sens unique, emprises insuffisantes...)
- Réguler les carrefours par des feux
- Place de Mousty : flux principal de bouclage canalisé sur une bande, pour limiter les emprises VP. Contraintes "locales" par la rue Berthet et la nouvelle voie de Douaro

Éléments d'évaluation :

- ++ 15% de trafic sur les voies avec le sens unique... mais des conflits aux carrefours deviennent simplifiés (2 phases de feu au lieu de 3 à 4) => les capacités aux carrefours peuvent être assurées...
- ... mais des carrefours très proches, avec des risques marqués d'autoblocages (proximité de l'axe d'un carrefour aval dans le carrefour amont)
- ... et un trafic triple sur les rues Debeux et autour du Centre (passant de 16 à 18 000/j) => surcharge inacceptable rue du Centre, voirie très étroite (moins de 7,50 m entre façades) et trottoirs à l'étroit !

UNE VARIANTE PAS ACCEPTABLE, A REJETER

0165-a.3.1.2-f.2-26.11.02 / gm
Annexe n° 3.1.2

Phase 3.1 Plan des déplacements
Bouclage par sens uniques : variante C boucle "longue"

Principes de base :

- Bouclage par les rues :
 - des Combattants
 - du Monument
 - Debeux
- Garder les bus sur la N237 ? ou les inclure dans le bouclage ?
- Le "bleu" du sens unique va bloquer les petits affluents, dont il faut garantir les débouchés
- Des ronds points ne sont pas applicables (voir indicateurs sur des axes à sens unique, emprises insuffisantes...)
- Réguler les carrefours par des feux
- Place de Mousty : flux principal de bouclage canalisé sur une bande, pour limiter les emprises VP. Contraintes "locales" par la rue Berthet et la nouvelle voie de Douaro

Éléments d'évaluation :

- Potentiels forts de récupération d'espaces publics (largissements de trottoirs, arborisation...)
- Capacités des carrefours assurées (développement présent et futur)
- Mais trafic quadruplé rue du Centre => QUELLE ACCEPTABILITÉ ?
- Pas de SUL possible pour la rue du Monument (sens unique)
- Risque d'augmentation des emprises, à modérer soigneusement
- Proximité de nombreux carrefours => risques d'autoblocages à modérer soigneusement (contraintes de coordination)

VARIANTE INTÉRESSANTE POUR LA RÉCUPÉRATION DE L'ESPACE PUBLIC, LA SIMPLIFICATION DES CARREFOURS... MAIS QU'EN PENSEZ-VOUS ?

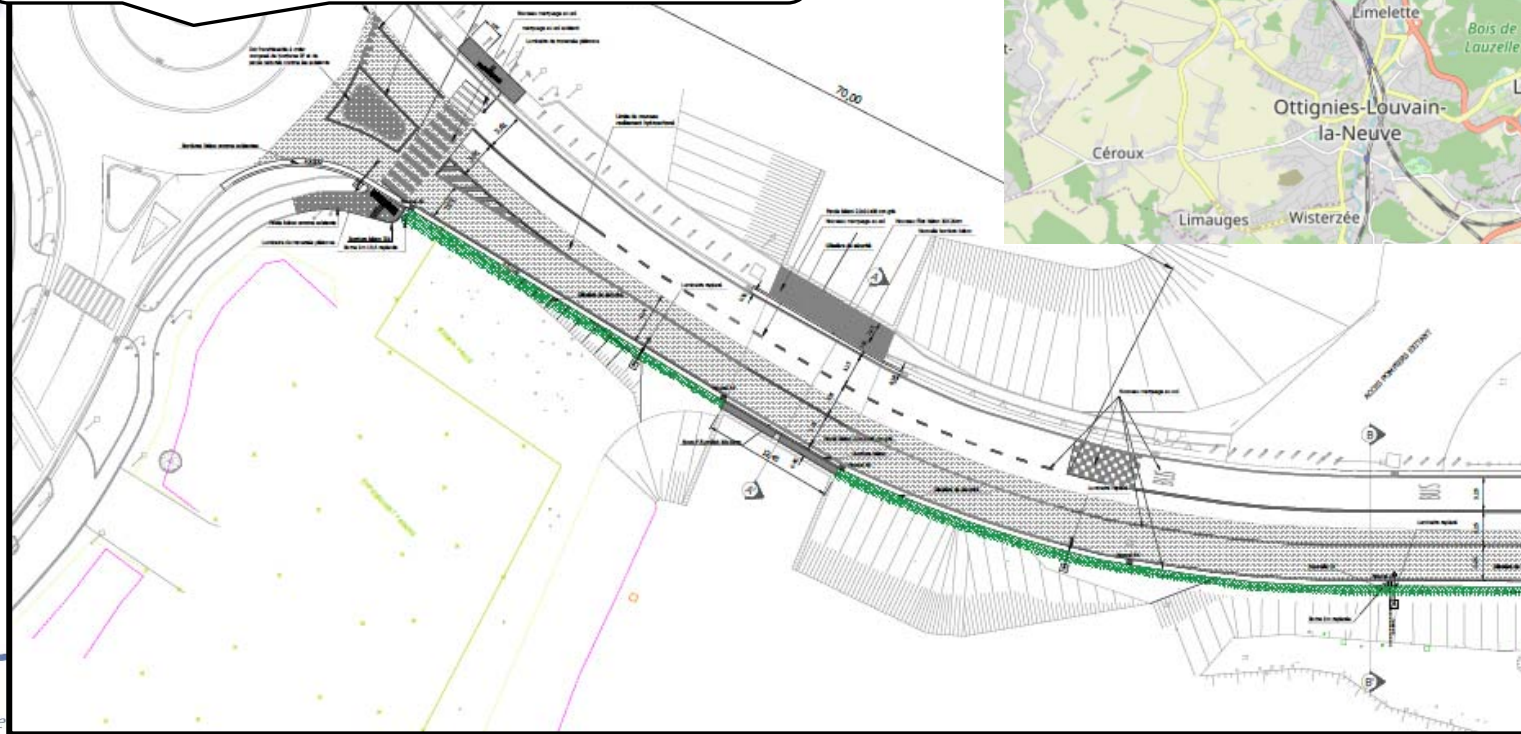
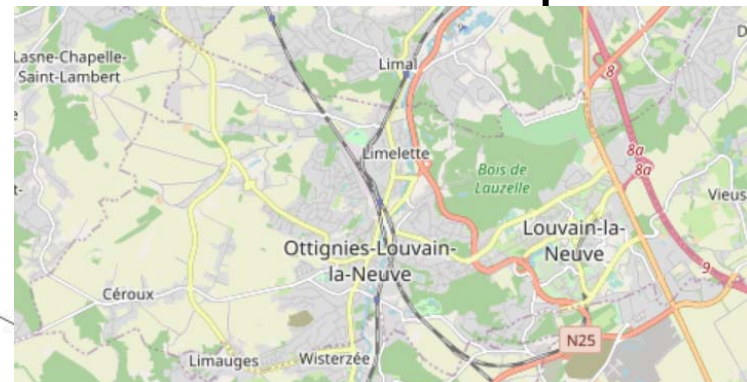
Pour libérer l'espace et organiser des itinéraires pour les piétons, les cyclistes et les bus



O.O. 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.6 Sites propres bus sur les axes structurants

Exemple du site propre bus projeté avenue des Droits de l'Homme





OS 02 Favoriser l'usage des TC

OO 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande

2.4.2 Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc scientifique

2.4.3 Nouvelle ligne Proxibus

2.4.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes

2.4.5 Lignes supplémentaires de bus

2.4.6 Amplitude journalière des trains

2.4.7 Un RER toutes les 10' au départ de Louvain-la-Neuve

2.4.8 Une zone tarifaire unique pour Ottignies- Louvain-la-Neuve

OO 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.1 Gare ferroviaire d'Ottignies

2.5.2 Gare de bus d'Ottignies

2.5.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve

2.5.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus

2.5.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies

2.5.6 Sites propres bus sur les axes structurants



Résultats de l'enquête



Résultats de l'enquête

- Questionnaire en ligne du 15 au 31 mars
- 64 participants

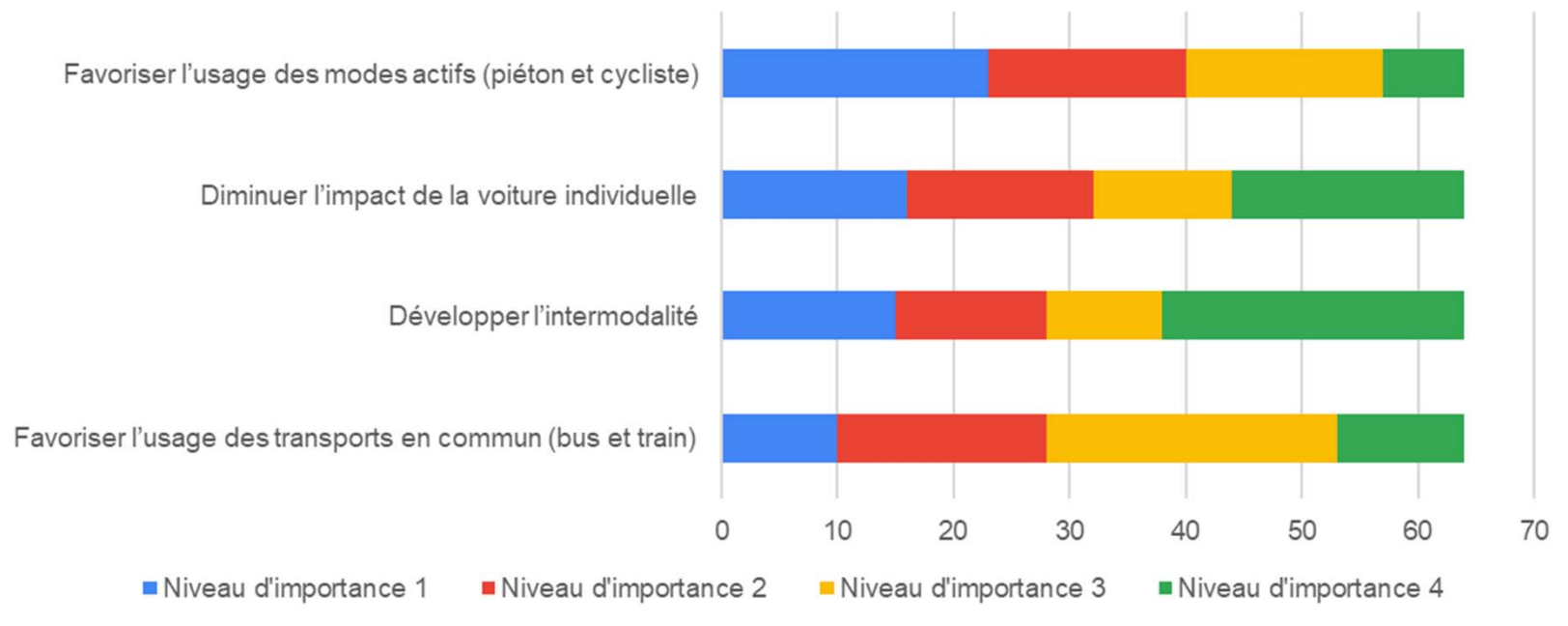


Les objectifs stratégiques



Les objectifs stratégiques

Priorisation des objectifs stratégiques





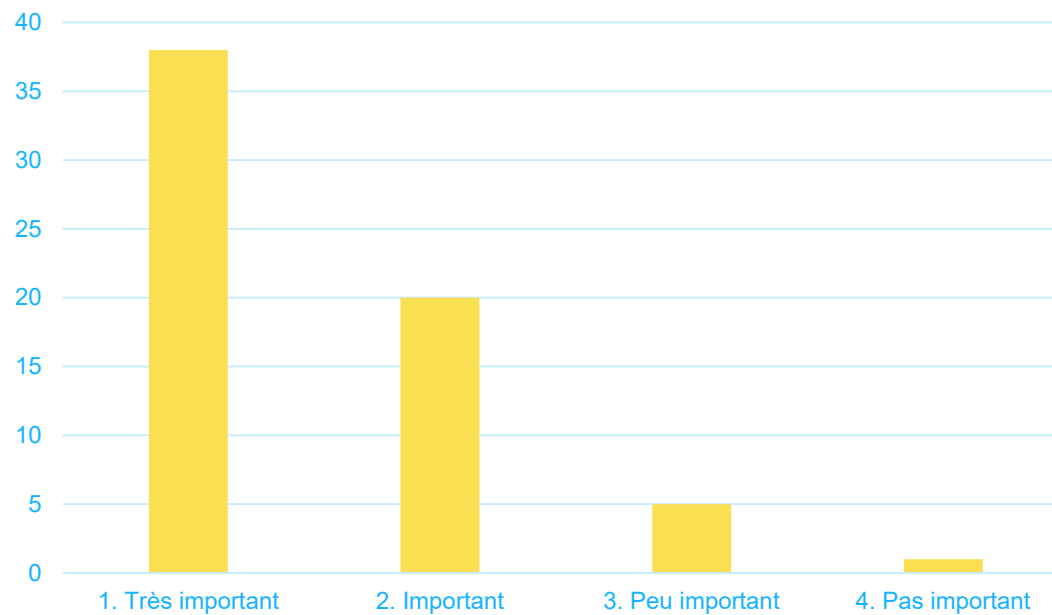
Les objectifs opérationnels



Les objectifs opérationnels

- OS : Favoriser l'usage des transports en commun

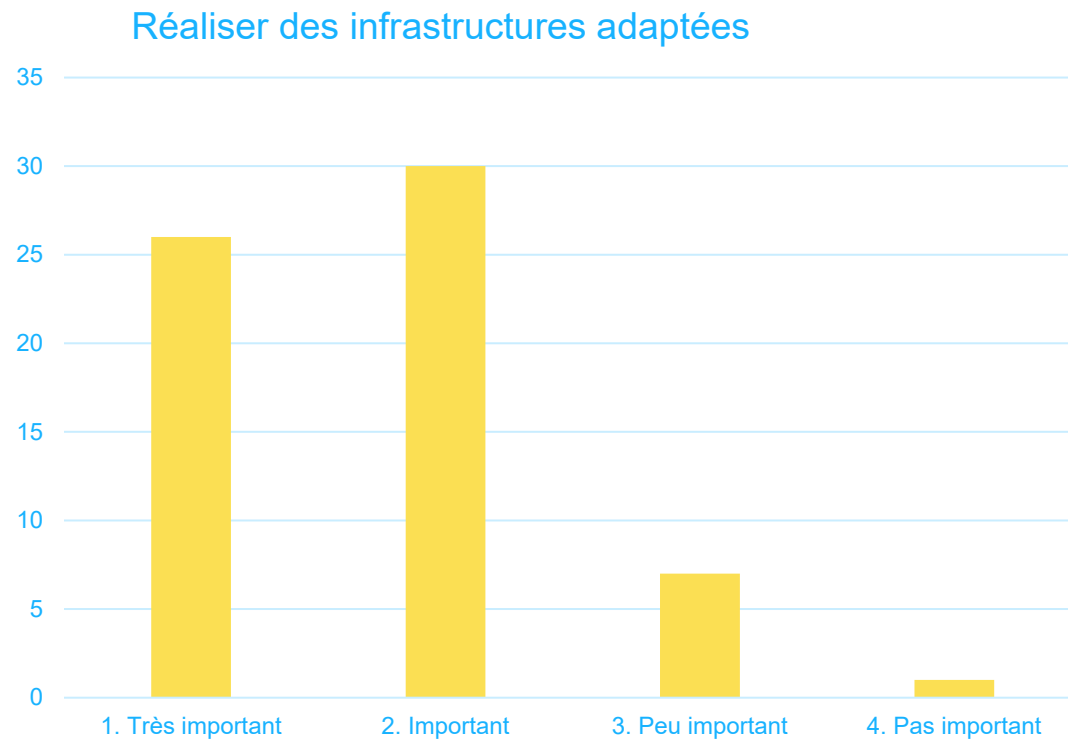
Augmenter et compléter l'offre en transport en commun





Les objectifs opérationnels

- OS : Favoriser l'usage des transports en commun





Les atouts et faiblesses



Les atouts et faiblesses

- Les atouts
 - Gares SNCB, futur RER (25 citations)
 - Ville cyclable, réseau cyclable (22 citations)
 - Piétonnier LLN (20 citations)
 - Desserte en transports en commun (9 citations)
 - Liaison autoroutière, accès, voie rapide (9 citations)
 - Gares TEC (6 citations)
 - Volonté politique, dynamisme (5 citations)
 - Présence de Cambio, voitures partagées (4 citations)
 - Ville multimodale (3)
 - Zone bleue (1)
 - Parking auto (1)



Les atouts et faiblesses

- Les faiblesses
 - Trafic, congestion, transit aux heures de pointes (39)
 - Sécurité des cyclistes, manque et qualité des infrastructures (24)
 - Sécurité des piétons, cohabitation des différents modes (piétons, cyclistes, autres) (14)
 - Couverture du territoire et fréquence des TEC (10)
 - Parkings dans les centres et en périphérie (10)
 - Vitesses excessives, nuisances (5)
 - Manque de parkings vélos sécurisés, vols de vélo (5)



Les atouts et faiblesses

- Les faiblesses
 - Entretien de l'existant (4)
 - Camions, livraisons (4)
 - Liaisons douces entre Ottignies, LLN et autres villages (4)
 - Voiries étroites, trottoirs étroits (3)
 - Gros pôles d'attraction de voitures (ex: gare, hôp., écoles,...) (4)
 - Manque de plan de circulation, hiérarchie des voiries (3)
 - Relief de la ville (3)
 - Horaire des trains notamment en soirée (3)
 - Comportements inciviques, non respect des règles (3)
 - ...



Les suggestions et questions



Les suggestions et questions

- Faire rouler tous les bus 1 ou 2 allers-retours par jour, week-end compris ;
- Remplacer la ligne 17 par du transport à la demande ou en faire une ligne de bus cohérente qui rabat tout Limelette (Av Jassans, Lambermont, N275, rue de Pinchart) ;
- Une liaison continue entre les centres d'Ottignies et LLN (directe et gratuite, télécabine, bus) ;
- Faire un accès direct entre les lignes de bus et les lieux de vie (exemple: le centre sportif du Blocry) ;
- Une application/Centrale MAAS (mobilité comme un service) ;
- Interconnexion train-bus ;
- Desservir les écoles à partir d'un hub de collecte (bus ou autre) ;
- Le choix des arrêts fait-il l'objet de concertation avec les usagers et/ou les habitants et le TEC?
- Avant l'esplanade, le bus s'arrêtait à hauteur du quai 1: Retour possible ?
- Des places vélos dans les bus et trains



Les actions et les suggestions

OO 04 Augmenter et compléter l'offre en TC

2.4.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande (navette interquartier)
Remplacer la ligne 17 par du transport à la demande ou en faire une ligne de bus cohérente qui rabat tout limelette ;
2.4.2 Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc scientifique
2.4.3 Nouvelles lignes Proxibus
2.4.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes
Faire rouler tous les bus 1 ou 2 allers-retours par jour week-end compris ;
2.4.5 Lignes supplémentaires de bus
Remplacer la ligne 17 par du transport à la demande ou en faire une ligne de bus cohérente qui rabat tout limelette ;
Une liaison continue entre les centres d'Ottignies et LLN (directe et gratuite, télécabine, bus) ;
Faire un accès direct entre les lignes de bus et les lieux de vie (exemple: le centre sportif du Blocry) ;
Desservir les écoles à partir d'un hub de collecte (bus ou autre) ;
2.4.6 Amplitude journalière des trains
2.4.7 Un RER toutes les 10' au départ de LLN
Une liaison continue entre les centres d'Ottignies et LLN (directe et gratuite, télécabine, bus) ;
2.4.8 Zone tarifaire unique pour Ottignies-LLN (Ottignies-Mousty-LLN)



Les actions et les suggestions

00 05 Réaliser des infrastructures adaptées

2.5.1 Gare ferroviaire d'Ottignies

2.5.2 Gare de bus d'Ottignies

Interconnexion train-bus ;

2.5.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve

Interconnexion train-bus ;

Avant l'esplanade, le bus s'arrêterait à hauteur du quai 1: Retour possible ?

2.5.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus

Le choix des arrêts fait-il l'objet de concertation avec les usagers et/ou les habitants et le TEC?

Avant l'esplanade, le bus s'arrêterait à hauteur du quai 1: Retour possible ?

2.5.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies + site propre bus + taxi + vélos

2.5.6 Sites propres bus sur les axes structurants

Une application/Centrale MAAS (mobilité comme un service) ;

Des places vélos dans les bus et trains