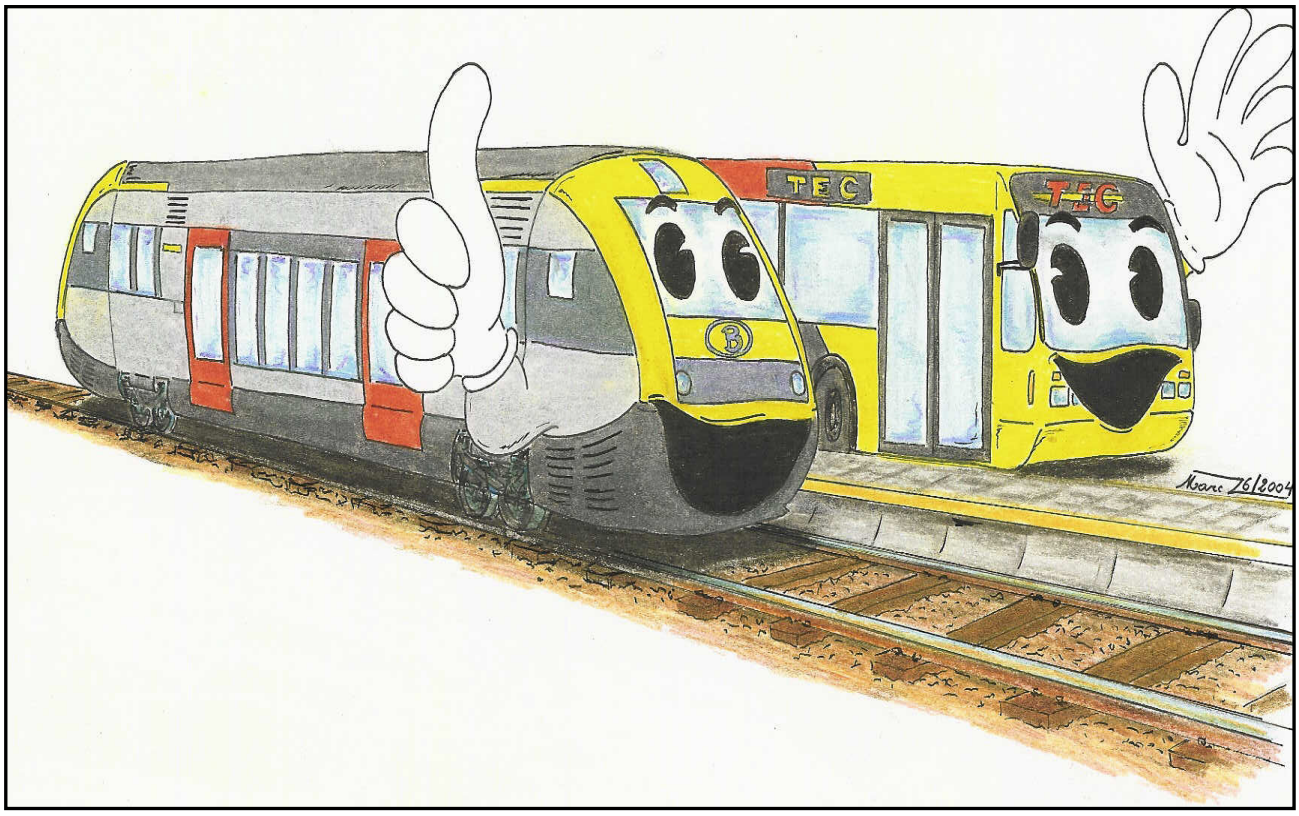
Association des Clients des Transports Publics

Pour des transports publics à l'écoute du public

CONNEXION TRAIN-BUS (TRAIN-TRAM)

Qualités exigées d'une bonne connexion

(conforme à la norme EN 13816)



Mise à jour février 2011

Pour se rendre à leur destination finale, les voyageurs sont parfois contraints de changer de moyen de transport. Pour éviter que ce transfert modal ne provoque une perte de confort et/ou de temps, les connexions train-bus, train-tram, tram-bus,… doivent répondre à certaines exigences (distance minimale, accessibilité, confort d'attente, information, tarifs combinés, …).

Le présent dossier met l'accent sur les besoins et les attentes des clients des transports publics en matière d'intermodalité. Il a pour but d'attirer l'attention des parties prenantes sur les aspects à prendre en compte et d'aider à une prise de décision fondée.

▪ CHEMINEMENTS

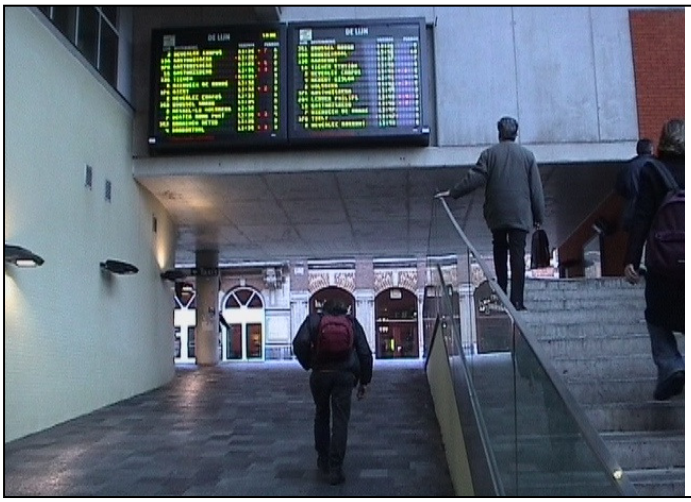
La distance entre les quais doit être minimale. D'après la norme EN 13816[1], la distance séparant les différents points de montée et de descente est l'un des premiers critères de qualité concernant l'offre de service dans les transports publics. Ce critère n'est toutefois pas fixé quantitativement ; il doit être minimalisé suivant les circonstances. En cas de construction d'une nouvelle station, il doit être considéré comme déterminant.

▪ ACCESSIBILITÉ

Idéalement, la liaison doit se faire de plain-pied, en ce compris l'embarquement à bord des véhicules. Cela suppose des quais rehaussés et des véhicules à planchers abaissés pouvant s'agenouiller.

Si les parcours impliquent des dénivellations, elles seront rachetées, suivant leur importance, par des plans faiblement inclinés ou des moyens mécaniques. Les escaliers fixes ne sont considérés que comme des moyens de dépannage. Dans tous les cas, l'accès sera rendu possible aux personnes à mobilité réduite (et donc aussi aux landaus, vélos conduits en main et valises sur roues).

Bus Citaro agenouillé
© Daimler-Benz



Gare de Leuven : couloir sous-voies. On remarquera le plan incliné menant aux quais De Lijn et le panneau indiquant les prochains départs de bus.
© ACTP

[1] Publiée par le CEN (Comité européen de normalisation), la norme EN 13816 donne des lignes directrices pour la définition, le ciblage et la mesure de la qualité des services dans les transports publics de voyageurs.

- **TRACE**

Une signalétique visible et non équivoque doit faciliter le parcours du voyageur entre les quais trains et bus/trams. L'itinéraire sera établi de façon à couper le moins possible le trafic routier, en ce compris les trafics des bus et trams, au prix d'aménagements éventuels (traversée sous voies des bus/trams, directement branchée sur la traversée sous voies ferrées, par exemple).

A Lisbonne (Gare de Oriente), une passerelle permet aux voyageurs descendant du train de gagner les différents quais bus sans traversée de voirie et à couvert. © ACTP

La SRWT a installé plusieurs gares en ilôt dentelé.(Ottignies, Gembloux,,…) Cette disposition des quais permet des accostages de qualité. Malheureusement les voyageurs doivent traverser des voiries pour gagner l'ilot. A Gembloux, la possibilité de réaliser une bonne connexion existait, une passerelle a été installée au dessus des quais SNCB lors de la récente rénovation de la gare. Il aurait suffi de la prolonger jusqu'à l'îlot des bus pour éviter la traversée des voiries bus et voitures. © ACTP

- **COUVERTURE**

Le parcours des voyageurs entre train et bus sera aménagé entièrement sous couvert.

Gare de Leuven : couverture totale des quais De Lijn. Les quais parallèles obligent les voyageurs à cheminer dans des espaces parcourus par les bus.
© ACTP

- **CONFORT D'ATTENTE**

Sur les quais, les voyageurs en attente doivent être à couvert et protégés du vent et autres intempéries.

Les quais doivent être couverts sur toute leur longueur. Des cloisons coupe-vent, transparentes doivent être établies. Des sièges doivent être à disposition. Eventuellement un local fermé et pourvu de sièges dans le voisinage immédiat des points d'embarquement. Si le nombre de voyageurs le justifie, ce local doit être chauffé. Le voyageur doit y trouver toutes les informations nécessaires à la poursuite de son voyage ainsi que des distributeurs automatiques de titres de transport. Les distributeurs de titres doivent être d'un modèle pratique d'emploi, acceptant monnaie et cartes de paiement.

Gare de Leuven : salle d'attente De Lijn. © ACTP

- **INFORMATION**

Des panneaux donnant un plan des différents réseaux, la liste de toutes les destinations avec la référence de la ligne les desservant, les quais d'embarquement, les horaires et le schéma linéaire de chaque liaison pourront être consultés dans la gare SNCB (éventuellement dans le couloir sous voies) et dans les locaux TEC. Les voyageurs doivent également disposer d'informations concernant les correspondances entre trains, bus et trams. Idéalement, une borne info donnant accès au site des TEC et de la SNCB (fusionnés ?) sera à la disposition du public.

Dès l'entrée en gare, le voyageur doit avoir vue sur de grands panneaux indiquant, en temps réel, les prochains départs des trains et bus/trams. Plus précisément, ces panneaux doivent mentionner : la date et l'heure en en-tête, le numéro de ligne, la destination, le quai d'embarquement, l'heure du départ et les retard éventuels en couleur contrastée.

Les voyageurs seront informés des anomalies, notamment par annonces vocales (*public-adress*). Ces informations doivent être disponibles sur les quais et dans les salles d'attente via des écrans vidéo. Dans les grandes gares elles seront reprises sur des afficheurs de grande dimension, judicieusement placés, visibles dès l'entrée. Dans les gares importantes, des *public-adress* donneront les informations ferroviaires et celles concernant les bus et trams. Les annonces relatives aux retards ou autres anomalies seront répétées.

Afin de garantir la correspondance en cas de retard des trains, le système Aribus (système d'informations destinées aux conducteurs) doit être installé sur tous les quais TEC. Eventuellement, un seul panneau peut donner les informations pour plusieurs lignes. L'Aribus sera obligatoirement installé pour les lignes importantes (parcours longs, clientèle nombreuse) et pour les lignes à fréquence faible.

Gare de Charleroi-Sud : panneau mentionnant les prochains départs de bus.

© ACTP

Dans la gare même d'Aachen Hbf, les voyageurs disposent d'informations sur les prochains départs des bus. Toujours appréciés, ces indicateurs sont indispensables si le cheminement imposé est relativement long: les voyageurs peuvent alors adapter leur vitesse de marche aux circonstances.

© ACTP

- **SECURITE**

A défaut de présence de personnel, des moyens de vidéosurveillance sécuriseront les voyageurs.

- **TARIF COMBINE**

L'intermodalité ne peut être envisagée efficacement que si son fonctionnement est simple. Dans ce contexte, le développement d'une tarification combinée (intermodale) s'avère indispensable.

L'intermodalité est par définition contraignante pour l'usager : celui-ci doit changer de mode de transport (rupture de charge). Il est donc nécessaire de contrebalancer cet inconvénient par une réelle valeur-ajoutée sur chacun des points qui viennent d'être évoqués.

Qu'il s'agisse de grande ou petite gare, il est possible de réaliser de bonnes connexions. C'est toutefois à l'occasion de construction ou de rénovation lourde que la meilleure qualité peut être obtenue. ***D' où l'importance d'une concertation entre les intervenants dès le stade du projet.*** *A cet égard, on regrettera les nombreuses occasions ratées ces derniers temps (Liège-Guillemins, Gembloux, Jemeppe-sur-Meuse, …). Les pouvoirs locaux et régionaux portent également, à notre sens, une part de responsabilité dans ces manquements (délivrance de permis d'urbanisme pour des projets insuffisants).*

- **DES EXEMPLES A SUIVRE**

Gand-Saint-Pierre : la future connexion train-tram-bus

La connexion train-bus à Stolberg (Allemagne). Un modèle du genre : distance minimale, embarquement de plain-pied, couverture des quais, distributeurs de titres de transport, …

© ACTP

Le Mans : la connexion tram-bus. Le changement de mode se fait quai à quai et à couvert. © ACTP

Brno (République tchèque) : la connexion train-tram.

Lisbonne Oriente (gare Calatrava). Les 8 quais (voies) ferroviaires sont en haut de l'image. Dans le bas de l'image, on voit les dix quais dévolus aux taxis, bus et cars. On chemine des quais trains aux quais bus par une passerelle couverte qui évite toute traverse de voirie. Le cheminement trains-métro est souterrain. © Google

ACTP

Association des Clients des Transports Publics

Pour des transports publics à l'écoute du public

ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)

✉ Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

☎ 04/ 233 67 57 - 0499/ 19 57 27 🖷 04/ 233 67 57

www.actp.be actp@skynet.be