

L'ACCOSTAGE DES BUS

L'accostage est la manœuvre par laquelle un véhicule est amené et immobilisé le long d'un quai (trottoir ou plateforme) pour permettre l'embarquement et/ou le débarquement des passagers.

L'accostage idéal est celui qui **réduit au minimum l'espace entre le véhicule et le quai**, permettant ainsi le **dé(em)barquement de plain-pied** (plancher du véhicule et quai doivent être dans ce cas à la même hauteur). Le dé(em)barquement présente alors un **plus grand confort** et un **minimum de risque** pour le voyageur. Les PMR en chaise roulante, les personnes âgées ou encombrées de colis peuvent dé(em)barquer en toute **autonomie** et sans appréhension. Grâce à un accostage de qualité, le dé(em)barquement se fait également en un **minimum de temps**, ce qui permet de **réduire les durées de stationnement** et d'**améliorer la vitesse commerciale**. Ce sont les raisons pour lesquelles les constructeurs et les transporteurs cherchent à l'offrir dans les réalisations modernes. Largement répandu dans les trains (en Belgique, les premiers trains à offrir le plain-pied seront les Desiro ML destinés au futur RER), métros et trams, il apparaît maintenant dans les bus.



Stolberg (Allemagne)

© ACTP



Stolberg (Allemagne) : train régional

© ACTP



Maastricht, place de la gare

© ACTP



Tram de Strasbourg

© ACTP

Dans le cas des bus, un bon accostage ne peut être obtenu que moyennant certaines **adaptations du matériel et de l'infrastructure** :

- le bus doit être à **plancher bas** ;
- le **quai doit être rectiligne** ;
- le **quai doit pouvoir être abordé tangentiellement** ;
- la **hauteur du quai doit être égale à celle du plancher**.

Cette dernière contrainte impose le recours à des **aides à l'accostage**. Il est en effet impensable d'approcher au plus près un bus d'un quai qui se trouve à la même hauteur en comptant sur la seule dextérité du chauffeur.

L'aide la plus simple est mécanique : c'est le **trottoir profilé**. La paroi du trottoir n'est pas verticale, mais oblique, de façon à en écarter le bus.

Le bus peut aussi être guidé mécaniquement par un **rail médian**. Cette solution est appliquée sur les « tram sur pneus » des constructeurs Bombardier (à Nancy et à Caen par exemple) et Translohr (à Clermont-Ferrant).



Busway de Nantes (trottoir profilé) © ACTP



Nancy : tram sur pneu (guidage par rail) © ACTP

Plus récemment, on a vu apparaître le **guidage électronique**. Des bandes colorées de guidage sont peintes sur la chaussée et sont lues par une caméra fixée à l'avant du bus. Cette caméra agit sur la colonne de direction du bus et le guide à l'approche du quai (parfois sur tout son itinéraire). Développé par Siemens, ce système est appliqué notamment sur certains bus de Rouen (réseau TEOR).



Rouen : bus Citelis guidé optiquement



Photo gauche : © Busportal Photo droite : © France 3

Un système de guidage programmé et asservi à des **balises magnétiques** a aussi été développé. Il n'est **pas encore agréé pour l'exploitation commerciale** (futur tram de Douai).

Le guidage appliqué aux véhicules sur pneus exige une **infrastructure de haute qualité**. Les passages répétés de véhicules relativement lourds, provoquent rapidement un **orniérage** des revêtements en enrobé classiques.

Si on ne peut consentir la dépense que représente les aides extérieures, il faut bien se résigner à admettre une marche à l'embarquement (en raison du risque de collision entre quai et bus) et un intervalle entre bus et quai (pour éviter de racler le quai avec le flan du pneu). Cet intervalle doit être de l'ordre **15 cm** et dépend de toute façon de **la dextérité** et de **l'application du chauffeur**. Pour le confort et la sécurité des voyageurs, il ne devrait **jamais dépasser 25 cm**.



Liège-Guillemins : bon accostage © ACTP



Liège-Guillemins : mauvais accostage © ACTP



Visé : un simple marquage sur la chaussée peut aider le chauffeur à l'accostage © ACTP

Les **quais en alvéole, courbes, partagés** sont à éviter. On préférera des **quais en contre-alvéole, rectilignes et dédiés**. Les **quais en dents de scie** permettent des **bons accostages**, les **meilleurs quais** sont les **quais parallèles et dédiés** (voir photo Hasselt en dernière page). L'accès des voyageurs aux quais est le plus facile dans le cas des longs quais non dédiés, mais l'accès au point d'embarquement est dans ce cas le plus précaire (les quais n'étant pas dédiés, la clientèle ne sait pas où les bus vont s'arrêter exactement, ce qui entraîne des mouvements de foule).



Liège, gare Léopold : les quais courbes et/ou partagés sont souvent responsables de mauvais accostages

© ACTP



Liège, rue Libotte : la contre-alvéole permet un bon accostage mais peut engendrer des encombrements

© ACTP



Ottignies, gare SNCB : huit quais dédiés en dents de scie

© ACTP



Hasselt, gare SNCB : vingt quais parallèles en épis

© ACTP

En conclusion, le confort de l'embarquement de plain-pied paraît bien réservé au tramway (sur rail ou sur pneus).

Si le guidage optique des bus peut être envisagé sur certaines lignes à forte fréquentation, il faudra le plus souvent se contenter de l'accostage « manuel ».

Les transporteurs doivent donc veiller à :

- établir des **quais permettant le meilleur accostage possible** (quais rectilignes et abordables tangentiellement). Attention aux quais longs avec emplacements dédiés : un bus qui en dépasse un autre pour rejoindre son emplacement ne peut l'aborder correctement pour réaliser un bon accostage.
- **sensibiliser le personnel de conduite** à l'importance de l'accostage.

Un bon accostage permet confort, sécurité et augmente la vitesse commerciale.

mai 2009