

Embarquement, accostage, accessibilité, autonomie

Pour pas mal d'usagers, l'embarquement constitue un moment délicat dans l'utilisation d'un transport public. Les personnes âgées, les personnes accompagnées d'enfants ou encombrées de colis et à fortiori les personnes souffrant d'un handicap moteur (usagers ou non d'un fauteuil roulant) ou sensoriel le redoutent et le débarquement tout autant, sinon plus. Les difficultés proviennent souvent d'un écart trop important entre le bord du quai (ou du trottoir) et le bord de la plateforme du véhicule. Mesuré horizontalement, cet écart (appelé lacune) ne devrait jamais excéder 25 cm (et même 15 cm pour de bonnes conditions). Il est cependant fonction de la dextérité du chauffeur (dans le cas des bus), de la disposition des lieux et des caractéristiques du véhicule. Dans le cas des véhicules sur rails (tram, métro, train), la qualité de l'accostage dépend du matériel roulant et de l'infrastructure (trottoir ou quai).



Bon accostage la distance entre trottoir et véhicule est minimale



Accostage de l'IC33 en gare de Rivage (quai en courbe) La lacune horizontale atteint 50 cm !

Mesuré verticalement, l'écart entre caisse du véhicule et quai peut varier de quelques centimètres à près d'un mètre (Autorail 41 en face d'un quai bas) et peut même être négatif dans certains cas (Autorail Talent accosté à un quai de 90 cm à Köln)

Les Chemins de Fer Fédéraux (Suisse) se sont engagés – comme d'autres transporteurs – dans la voie de l'autonomie. L'objectif est de permettre aux personnes à mobilité réduite (pmr) utilisant un fauteuil roulant (ufr) d'embarquer sans assistance.



CFF embarquement en autonomie grâce au plain-pied et au dispositif « comble-lacune » fait le bonheur des pmr et, par ailleurs, sécurise tous les usagers

50% des gares et 50 % des convois suisses remplissent déjà les conditions ; celles-ci, par contre, paraissent complètement ignorées des responsables belges. Pour preuve : la dernière acquisition de la SNCB (Desiro) n'est pas adaptée aux gares existantes : il y a malheureusement une lacune horizontale de 30 cm entre le quai et le seuil des Desiro1. Ce matériel est destiné à assurer des services RER et régionaux mais les gares actuellement en rénovation auront des quais à 75cm en RER et à 55 cm en régional alors que la caisse du desiro est à 80 cm. Les quais des gares de Namur et de Liège-Guillemins (rénovées à la même époque) ont des hauteurs différentes ! Il importe de déterminer dès à présent une hauteur de quai pour assurer la compatibilité du matériel à acquérir à l'avenir. Le plain-pied n'est pas seulement indispensable pour l'autonomie des pmr ; c'est aussi un facteur de confort et de sécurité. Il contribue même à l'amélioration de la vitesse commerciale. Il intéresse donc tous les usagers et on comprend que les transporteurs avisés s'en préoccupent.



France SNCF : Regiolis avec comble-lacune

Les différences de niveau entre quai et véhicule peuvent être gênantes, voire rebutantes. On trouve encore des véhicules dont la plateforme d'embarquement est à 120 cm (mesurés au-dessus du rail) alors que le quai est à 75, 55 ou 30 cm. La lacune verticale peut ainsi imposer la présence de marches ou de marchepieds qui sont rebutants et dangereux.



*Cette image d'une voiture M5 date des années 2000
Ce matériel a fait l'objet d'une rénovation mais
l'embarquement n'a pas été modifié (Ottignies)*



*Dernière génération des Autorails de la SNCB (AR41)
4 marches à gravir pour atteindre le plancher situé
à 1m20 au-dessus du rail (Athus)*



Le Desiro présente une lacune verticale de 50 cm devant un quai bas (illustré) La lacune horizontale est de 30 cm. Un marchepied trop étroit (18 cm) est peu engageant.



Devant un quai haut, le marchepied (situé en contrebas) ne comble pas la lacune (de 30 cm) entre la voiture et le quai



A Paris, le tram des Maréchaux présente une lacune horizontale inférieure à 6 cm et une lacune verticale inférieure à 2 cm. Cet accostage est un modèle



Un bus dont le plancher est à +/- 32 cm présente avec un quai ou trottoir une lacune verticale de +/- 17 cm ; elle peut être rachetée par une lame à commande électrique qui efface aussi la lacune horizontale et permet l'autonomie



Les voitures double-étages des CFF offrent le plain-pied



Les voitures M6 de la SNCB et leur emmarchement

La SRWT et ses cinq filiales TEC se sont également engagées dans la recherche d'une certaine autonomie. 186 lignes ont été désignées pour faire l'objet d'améliorations en vue d'un meilleur accueil des pmr. Les bus desservant ces lignes seront évidemment à plancher bas et disposeront d'une rampe électrique et de l'agenouillement permettant l'accès des fauteuils. Suivant l'aménagement du quai, l'arrêt sera « praticable » ou « conforme ». Un arrêt praticable nécessite l'intervention d'un tiers, un arrêt conforme permet l'autonomie. (Voir page 10 d'aCtp-info / juin 2014)