

LA CONNEXION TRAINS-BUS

Quelques exemples de bonnes pratiques de Belgique et d'ailleurs
Mai 2012

« Tout voyage commence par un pas » (Proverbe chinois) Et l'on pourrait dire : « suivi, le plus souvent d'un parcours en bus, en tram, en vélo auquel succède un parcours en train,...

Dans un déplacement, la connexion entre les différents modes de transports joue un rôle important. La « rupture de charge » est responsable d'un allongement du temps de parcours qui peut prendre des proportions importantes par rapport à la durée effective du déplacement. Il convient donc de les minimiser, pour assurer au transport public, une certaine attractivité par rapport au transport automobile. Dans les pages qui suivent, nous nous attardons à la connexion train bus (ou tram), mais il est évident que les connexions train-voiture et train-vélo doivent être également optimisées.



La connexion train-bus à Stolberg



La connexion train-bus-taxi à Lisbonne

Principes de base mis en exergue dans la norme EN 13816¹

1. Le parcours pédestre à effectuer entre le quai train et le quai bus doit être aussi court que possible
2. Il doit être idéalement réalisé de plain pied (quai à quai). Si des différences de niveau sont inévitables, elles doivent être rattachées par des moyens mécaniques (escalators et ascenseurs)
3. Il doit être praticable par les personnes à mobilité réduite
4. Idéalement, il doit être couvert
5. Une information claire et actualisée doit être dispensée tout au long du parcours
6. Le confort d'attente doit être assuré
7. Les traversées de voiries doivent être évitées (passages aériens ou sous-terrain)

Des solutions existent, quelle que soit la taille des gares ; nous présentons ci après quelques réalisations ou projet intéressants

¹ Cette norme européenne a été homologuée et est donc d'application en Belgique.

Les petites gares

Stolberg (Allemagne)



Connexion quai à quai, sous couvert. La ligne ferrée étant à une seule voie, la connexion est idéale pour les lignes bus les plus fréquentées. La voirie doit cependant être traversée par les usagers pour accéder aux autres quais bus.

© ACTP

La Panne



Un quai unique pour le train et le tram. Les deux lignes sont en cul-de sac, ce qui est un cas particulier. Présence d'un abri fermé, d'un afficheur des prochains départs. Le quai bas présente une dénivellation importante avec le plancher du train ; un rehaussement local permet par contre l'embarquement de plain pied dans la caisse centrale du tram. © ACTP

Les gares moyennes

Libramont



Un seul quai TEC, attendant à la gare SNCB. Les emplacements dédiés sont matérialisés par des dents de scie, qui permettent un accostage de qualité. Chaque emplacement dispose d'un abribus (avec siège), poubelle, horaires, abribus). © ACTP

Le Mans



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

Gembloux



Une gare TEC bien conçue (emplacements dédiés en dents de scie, abris avec sièges). Mais les horaires ne peuvent être consultés sous abri et le parcours pédestre coupe la voirie. La gare SNCB, récemment rénovée, est toute proche. La passerelle (qui a remplacé le couloir sous voies) aurait pu être prolongée jusqu'à l'îlot TEC, de façon à éviter la traversée de la voirie. La connexion eut alors été exemplaire. © ACTP



L'emplacement des quais oblige les usagers à traverser la voirie. © ACTP

Les grandes gares

Lisbonne



Vue de l'ensemble des quais (trains, taxis, bus, cars). Les quais du métro se trouvent en sous-sol, les 8 quais de trains dans la partie supérieure de la photo ; les bus, cars et taxis, dans la partie inférieure



Dessinée par Calatrava, cette gare offre plusieurs commodités. Les taxis, les bus et les cars sont concentrés en un même endroit. La liaison entre les quais train et bus se fait via une passerelle couverte, des ascenseurs permettent l'accès aux pmr, les 10 quais (longs chacun de 100 mètres) offrent des emplacements dédiés, la largeur des voiries permet au bus de rejoindre son emplacement si d'autres bus sont en stationnement et la longueur des quais permet des accostages de qualité (gap inférieur à 25 cm).



La passerelle d'accès aux quais est couverte et permet un déplacement à l'abri entre les trains et les bus et taxis.

Gand-Saint-Pierre



La future connexion train-tram-bus. De Lijn reste aux quais multiples parallèles.

Leuven



Couverture totale des quais De Lijn. Les quais parallèles obligent les voyageurs à cheminer dans des espaces parcourus par les bus.

© ACTP



Salle d'attente De Lijn avec vue sur les quais © ACTP

Brno (République tchèque)



La connexion train-tram. La distance est réduite.

Mons



Mons sera la première connexion train-bus qui pourrait répondre pleinement aux souhaits des usagers. A condition toutefois que la longueur des quais (partagés) soit suffisante pour permettre un bon accostage des bus, et une dédicace des zones d'embarquement. Les cheminements se feront sous abri et sans traversée de voirie

L'information

Peu importe la taille de la gare, une bonne information aux voyageurs est primordiale. Des indications sur les horaires de bus, si possible actualisées en temps réel, doivent être accessibles aux usagers dans la gare de train.

Aachen



Linie	Ziel	Abfahrt	Steig
Montag, der 08.10.2007 11:18 Uhr			
3 B	Hbf. - Schanz -Uniklinik	in 3 min	2
3 B	Hbf. - Schanz -Uniklinik	in 3 min	2
3 A	Ponttor -Uniklinik	in 4 min	1
SB62	Simmerath	11:24	1
46	Verlautenheide Waldstraße	in 6 min	2
13 A	Ponttor	in 8 min	1
13 B	Hbf. - Schanz -Ponttor	in 10 min	2
11	Walheim Hasbach	in 11 min	1
11	Mariadorf Dreieck	in 14 min	2
3 B	Hbf. - Schanz -Uniklinik	in 16 min	2
13 A	Ponttor	in 17 min	1
46	Aachen Waldfriedhof	11:36	1
3 A	Ponttor -Uniklinik	in 19 min	1
13 A	Ponttor	in 20 min	1
14	Aachen Bushof	11:40	2
21	Palenberg Bahnhof	in 23 min	2
13 B	Hbf. - Schanz -Ponttor	in 24 min	2

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

Charleroi-Sud



N°	Destination	Quai	1e	2e
83	CHARLEROI BEAUX ARTS	11	11:15	11:45
10	LOVERVAL NOTRE DAME	07	11:16	11:46
54	GILLY METRO	00	11:16	11:26
18	JUMET DEPOT TEC	03	11:17	11:32
35	FARCIENNES PLACE	04	11:20	11:50
1	MONTIGNY LE TILLEUL GB	08	11:20	11:50
89	ANDERLUES MONUMENT	00	11:22	11:52
18	CHATELET R. P. JOUET	07	11:23	11:38
88	GOSSELIES ATHENE	05	11:24	11:54
71	MONT/MARCHIENNE PLACE	13	11:24	11:54
10	CHATELINEAU PL DESTREE	03	11:25	11:40
74	CHARLEROI BEAUX ARTS	05	11:25	11:55
3	MONTIGNIES PLACE	04	11:25	11:55

Panneau mentionnant les prochains départs de bus à l'intérieur de la gare. © ACTP

Leuven



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



Nos autres publications (disponibles sur demande ou sur www.actp.be)

Facteurs d'attractivité d'un transport public structurant (2007)

Aménagements des grandes gares (2007)

Qualités exigées d'une bonne connexion train-bus (2007)

Ce qui fâche à Liège-Guillemins (2010)

Qu'attendent les clients des TEC en 2011 ? (2010)

Evaluation de 4 Maisons de la Mobilité (2010)

Evaluation du site infotec.be (2010)

Ce qui fâche à Liège-Guillemins (2011)

Stratégie ferroviaire pour la Wallonie (2011)

Accessibilité aux bus pour les PMR ambulatoires (2012)

Bulletin trimestriel aCtp-Info

ACTP asbl
Place des Guillemins 17B b25
4000 Liège
Tél/Fax : 04/233.67.57
actp@skynet.be
www.actp.be