

# 7. Aménagement de pôles de correspondance

## Concept & Normes

Dans le cadre de l'aménagement ou du réaménagement d'un pôle de correspondance, il convient d'avoir une réflexion visant à intégrer, dans un seul et même ensemble, les zones d'arrêts de surface et/ou souterraines du pôle considéré de telle sorte que la

correspondance puisse s'effectuer en un minimum de temps et avec un maximum de confort/sécurité. Pour ce faire, les besoins fonctionnels suivants doivent être pris en compte concernant le cheminement entre les arrêts du pôle de correspondance.

### 7.1 Sécurisation du cheminement

- Eviter les traversées de voiries ou, à défaut, sécuriser la traversée de voirie par un (des) passage(s) pour piétons muni(s) de feu de signalisation avec, hors carrefour, bouton poussoir et signal sonore;
- Opter pour un cheminement entre les arrêts qui corresponde autant que possible au cheminement « naturel » (c'est-à-dire le plus direct) ou, à défaut, poser les équipements de sécurité nécessaires pour guider le client vers le chemin recommandé (garde-corps, etc.);
- Installer un éclairage offrant un sentiment de sécurité au niveau du point d'arrêt ainsi qu'une bonne visibilité tout le long du parcours;
- Eviter les écrans visuels végétaux ou urbains, et autres aménagements susceptibles de gêner la visibilité du client et de créer chez lui un sentiment d'insécurité (goulets d'étranglement, couloirs sombres, cul-de-sac, etc.);
- Affecter une présence humaine rassurante (police, agents de sécurité ou autre, en lien ou non avec la société exploitante) sur les lieux où cela se justifie et, si possible, de prévoir les aménagements nécessaires à ces personnes (abri, téléphone, sanitaires, etc.);
- Prévoir, le cas échéant, des panneaux interdisant l'accès automobile dans le pôle d'échange (panneaux de type C1, C3, ...).

### 7.2 Caractère confortable du cheminement

- Limiter la distance entre les arrêts en ayant pour référence que, si la plus courte distance entre les extrémités des arrêts est supérieure à 50 m, celle-ci n'est plus jugée confortable;
- Privilégier les cheminements de plain-pied;
- Envisager des mesures d'accompagnement si ces deux premiers critères ne peuvent être rencontrés (escalators, tapis roulant, etc.);
- Rendre le cheminement le plus court possible et accessible à tous en conformité avec les

réglementations en vigueur pour l'aménagement urbain (cf. Règlement Régional d'Urbanisme) et, si ce n'est pas le cas, disposer d'une alternative pour les personnes à mobilité réduite qui doit satisfaire aux critères du « Cahier de l'accessibilité piétonne » : (<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/professionnels-de-la-mobilite/publications-techniques-analyses-et-etudes - Infrastructures piétons - vademecum 4 - directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous>);

- Analyser la possibilité de couvrir tout ou partie du parcours;
- Prévoir des afficheurs dynamiques le long du parcours renseignant les temps d'attente pour toutes les lignes desservant le pôle;
- Développer des commerces dans les zones dédiées au développement commercial, avec des amplitudes horaires larges et des services (y compris automates de vente) et ce, dans le but de valoriser le temps d'attente des clients en correspondance.

---

## 7.3 Identification du cheminement

- Assurer une bonne visibilité des arrêts entre eux ou, à défaut, des accès aux arrêts grâce à la signalétique (balisage directionnel);
- Disposer d'une signalétique claire et lisible, même en soirée, qui tienne compte de la ligne et de la direction à prendre, pour orienter correctement le client dans son cheminement et s'assurer qu'il rejoigne le bon quai en fonction de la direction à prendre;
- Prévoir une signalétique symbolique permettant la compréhension de tous;
- Mener une réflexion pour une dénomination cohérente des arrêts à travers les différents exploitants.

---

## 7.4 Caractère confortable de l'attente des clients

- Offrir une capacité suffisante de l'arrêt (idéal : maximum de l'ordre de 2 personnes par m<sup>2</sup>);
- Disposer d'un affichage groupé d'un plan du réseau, d'un plan de quartier et des horaires de l'ensemble des lignes passant par ce pôle, à positionner sous un champ lumineux et sans obstacles devant (bancs,...);
- Disposer d'un(des) afficheur(s) de temps d'attente en temps réel par quai;
- Offrir une zone d'attente couverte offrant des places assises et appuis ischiatiques (assis debout) en rapport avec le niveau de fréquentation du pôle de correspondance.

---

## 7.5 Faciliter la gestion en temps réel des correspondances

- Donner la priorité aux transports publics pour que les accès (arrivée et départ) au pôle de correspondance soient rapides et aisés en prévoyant des dispositifs adéquats (télécommande des feux, bande réservée, etc.);
- Fournir une indication au chauffeur, du type ligne d'arrêt, pour un positionnement idéal à l'arrêt (en cohérence avec le guidage podotactile ainsi qu'avec la signalisation destinée au chauffeur);
- Prévoir une zone d'arrêt spécifique et de capacité suffisante dédiée aux véhicules devant marquer un temps d'arrêt supérieur au seul temps d'embarquement/débarquement et leur permettant ainsi d'attendre les clients en correspondance sans gêner la circulation de véhicules d'autres lignes;
- Prévoir le cas échéant, tout équipement physique permettant la gestion en temps réel des correspondances (feu de signalisation ou autre).