

### 3 ANALYSE TRANSPORT

#### 3.1 UNE OFFRE DE TRANSPORT D'ENVERGURE REGIONALE

##### 3.1.1 Les transports ferroviaires : la première gare de Poitou-Charentes

La gare de Poitiers occupe une position de carrefour ferroviaire. Les quatre principales directions de ce carrefour sont les suivantes :

- o Paris - Poitiers,
- o Poitiers - Bordeaux,
- o Poitiers - La Rochelle,
- o Poitiers - Limoges.

##### L'offre Grandes Lignes

En dépit de la proximité d'une autre gare TGV, celle du Futuroscope, la gare de Poitiers est la première gare de la région Poitou-Charentes avec plus de 2 millions de voyageurs annuels<sup>4</sup>. C'est à la fois une des principales gares intermédiaires, avec celle de Saint-Pierre-des-Corps - Tours, de l'axe Paris-Bordeaux, ainsi qu'une gare de bifurcation du réseau Atlantique entre les axes Paris - Bordeaux via Angoulême et Paris - La Rochelle via Niort. De ce fait, Poitiers accueille en très grande majorité des trains en transit et très rarement en terminus.

C'est l'axe Nord-Sud qui est privilégié, puisque circulent quotidiennement (durant un jour de semaine) des TGV :

- o en direction de Paris (18 A/R), Saint-Pierre-des-Corps (13 A/R) - Tours (4 A/R) (trajets directs uniquement) ;
- o en direction de Bordeaux-Saint-Jean (14 A/R) via Angoulême (20 A/R) et, de là, en direction de Toulouse (1 A/R), de Biarritz et Hendaye (2 A/R) (trajets directs uniquement).

Sur l'axe Ouest, en direction de La Rochelle, circulent quotidiennement 6 TGV qui tous desservent Niort.

L'axe Est accueille uniquement des trains à destination de Limoges-Bénédictins, qui ne font pas l'objet d'un service Grandes Lignes.

##### L'Offre TER

La gare de Poitiers est desservie par 4 lignes TER Poitou-Charentes et Limousin. Ces lignes permettent des liaisons quotidiennes :

- o en direction de La Rochelle-Ville (6 A/R hors TGV) via Niort (7 A/R hors TGV) (TER Poitou-Charentes),
- o en direction d'Angoulême (4 A/R hors TGV) (TER Poitou-Charentes),
- o en direction de Châtelleraut (9 A/R hors TGV) et de Tours (4 A/R hors TGV) (TER Poitou-Charentes),
- o en direction de Limoges-Bénédictins (4 A/R, TER Limousin).

Toutes ces lignes assurent également des dessertes de communes faisant partie de l'aire urbaine pictave : Lusignan, Ligugé, Iteuil, Vivonne, Chasseneuil-du-Poitou, Jaunay-Clan, Futuroscope TGV...



<sup>4</sup> Source : CAP économie (magazine de l'actualité économique édité par la Communauté d'agglomération de Poitiers), n° 50, février 2003.

### 3.1.2 Les transports par autocars et bus

#### Les dessertes inter-urbaines en autocars

Des lignes inter-urbaines ont pour terminus et point de départ la gare de Poitiers, soit :

- 4 lignes du réseau du Conseil Général de la Vienne dont le service est assuré par deux transporteurs : les Rapides du Poitou et la Société des transports de l'Ouest (STAO), à destination de Loudun, Gençay, Availles-Limouzine et L'Isle-Jourdain ;
- 3 lignes du réseau TER à destination de Nantes via Parthenay, Bressuire et Cholet (TER Poitou-Charentes et TER Pays de la Loire), de Châtelleraut via le Futuroscope (TER Poitou-Charentes), de Châteauroux via Le Blanc (TER Centre).

En outre, la gare est également desservie par des autocars du réseau Eurolines.



*De gauche à droite : arrêt des autocars inter-urbains sur le parvis de la gare, autocar TER.*

#### Les dessertes urbaines en bus

La gare comprend également des arrêts de bus du réseau d'agglomération Vitalis, répartis en deux pôles :

- le pôle principal, situé tout autour du parvis de la gare, est desservi par 5 lignes régulières, dont la ligne 2, « La Pictavienne », axe majeur du réseau qui dessert tous les lieux stratégiques de l'agglomération via l'emprunt du périphérique (centres commerciaux, campus universitaires, parc des expositions, stade), et la ligne 9 qui mène au Futuroscope et dessert les lieux stratégiques de cette zone. Ce pôle comprend également 1 ligne de nuit (sur les 2 que compte le réseau) et 2 lignes de scolaires.
- le pôle secondaire, situé avenue de Nantes, de l'autre côté du faisceau ferroviaire est desservi par 2 lignes régulières et 1 ligne de scolaires.



*De gauche à droite : arrêt de bus urbain sur le parvis de la gare, arrêt avenue de Nantes.*



### 3.1.3 Les taxis

Une station de taxis se trouve sur le parvis de la gare. Le service est assuré par un groupement d'artisans-taxis qui regroupe une flotte de 35 véhicules. La station dispose d'un équipement fonctionnel :

- une proximité avec le hall principal de la gare,
- une voie réservée sur le parvis de la gare.



*La station de taxis implantée sur le parvis de la gare, avec entrée et sortie réservées.*

### 3.1.4 Les véhicules de location

Toutes les principales enseignes de location de voitures sont installées sur le boulevard du Grand-Cerf qui mène à la gare. Des places sont réservées à certains loueurs dans le parc de stationnement situé à proximité des bâtiments des services techniques de la SNCF le long des voies.

### 3.1.5 Le stationnement des véhicules particuliers

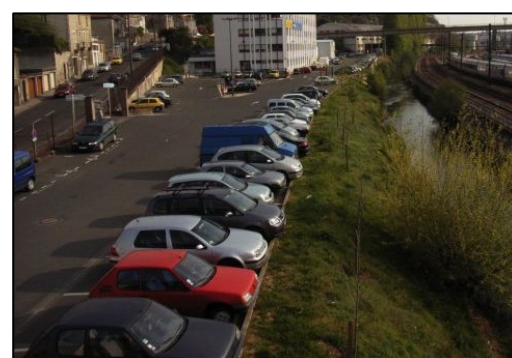
Le quartier de gare propose une offre de stationnement abondante et diversifiée. Le stationnement s'effectue sous forme :

- d'une aire de dépose minute, située devant le parvis de la gare et comprenant une vingtaine de places ;
- de 2 parcs de stationnement payant avec accès direct au bâtiment-voyageurs :
  - les deux parcs, gérés par Effia, sont ouverts 7j/7, 24h/24 et sont surveillés ;
  - le parc principal, un parking-silo, est destiné au stationnement longue durée (forfaits week-end et semaine) et comprend 503 places,
  - le second, un parc en extérieur installé dans la cour du parking-silo, est destiné au stationnement courte durée (3h maximum) et comprend 44 places ;
- de 2 parcs de stationnement courte durée payants (2h maximum), l'un situé à proximité du parvis de la gare comprenant une quarantaine de places, l'autre de l'autre côté des voies (parc Maillochon et comprenant 80 places ;
- de places de stationnement payantes situées le long du boulevard du Grand-Cerf qui mènent à la gare ;
- d'un parc de stationnement réservé au personnel SNCF et aux loueurs de voitures.

La plupart des parcs de stationnement sont abondamment fréquentés.



*Ci-contre à gauche, puis ci-dessous, de gauche à droite : parcs payants Effia avec entrée séparée pour le stationnement courte durée (à gauche) et longue durée (à droite) ; l'aire de dépose-reprise, le parc de stationnement situé à proximité du parvis.*



*De gauche à droite, de haut en bas : parc Maillochon, places de stationnement boulevard du Grand-Cerf, parc réservé au personnel SNCF et à certains loueurs de voitures.*



### 3.1.6 Le vélo

Actuellement, la gare de Poitiers ne comprend aucun équipement destiné au vélo : pas de voie spécifique, pas d'espace de stationnement, pas de système de location, pas d'accès aux quais adaptés pour le transport (ascenseurs trop étroits).

## 3.2 UNE INTERMODALITE OPTIMISEE A PARTIR DE 2007

### 3.2.1 Un pôle d'échanges multimodal en cours de réalisation

Les travaux pour la transformation de la gare de Poitiers en pôle d'échanges multimodal ont commencé : le Sernam a déménagé, et l'emprise ainsi libérée fait l'objet des premiers aménagements. La fin des travaux est prévue pour 2007.

En termes d'intermodalité, le programme comprend :

- la création d'une gare routière composée de 15 quais pour les autocars inter-urbains et les bus urbains ;
- la création d'une « rotonde » centralisant accueil et information des voyageurs sur tous les types de transport ;
- un parc de stationnement aérien de 750 places réparties sur 5 niveaux,
- une station de taxis,
- un espace pour la dépose et la reprise minute des voyageurs au 1<sup>er</sup> niveau du parc de stationnement,
- des cheminements piétons et cyclistes fonctionnels.

Ce programme a pour corollaire une reconfiguration de l'espace public :

- Le boulevard du Grand-Cerf sera transformé : les stationnements vont être supprimés pour créer de larges trottoirs plantés d'arbres ;
- Le parvis sera repensé pour donner plus de place aux piétons, grâce au transfert des bus, au niveau de la gare routière ;
- Des ascenseurs et escalators assureront les liaisons entre le PEM et le centre-ville : précisément, entre la passerelle enjambant les voies ferrées et le boulevard de Verdun via la passerelle enjambant le boulevard du Grand-Cerf ; entre la gare et le Théâtre-auditorium via la passerelle des Rocs.



*Le projet de requalification de l'espace public, boulevard du Grand-Cerf (document : Antoine Grumbach & Associés).*

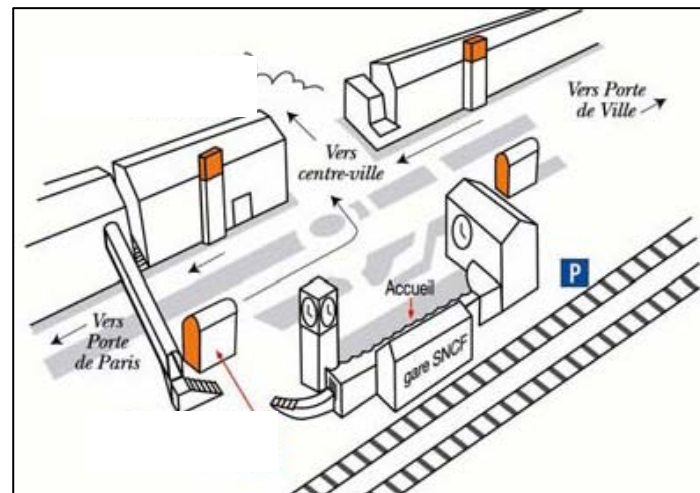
### 3.2.2 Un fonctionnement intermodal optimisé une fois le PEM réalisé

La réalisation du pôle d'échanges intermodal permettra de remédier aux dysfonctionnements actuels.

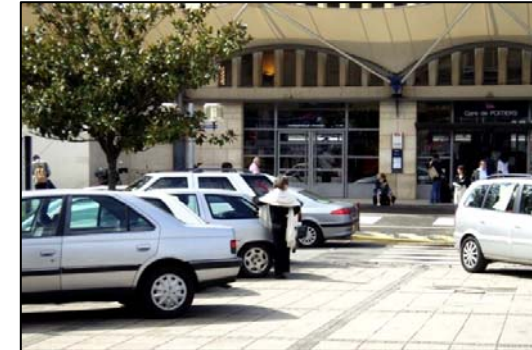
La réalisation d'une gare routière à proximité de la gare ferroviaire permettra un meilleur agencement spatial du parvis de la gare ferroviaire qui jouxte un des principaux axes d'agglomération et qui aujourd'hui accueille trop de fonctions sur un espace restreint :

- les arrêts de bus urbains sont répartis en 4 arrêts autour du parvis (deux dans chaque sens de circulation) :
- l'arrêt réservé aux autocars inter-urbains est surdimensionné,
- les flux routiers ne sont pas suffisamment séparés : regroupement sur le parvis de la circulation, de l'arrêt minute, des arrêts bus et autocars, du stationnement courte durée et des taxis : la voie de desserte est empruntée par trop d'utilisateurs ayant des motifs de déplacement différents ;
- la configuration actuelle manque de lisibilité : l'éclatement des arrêts de bus, l'accueil de trop nombreuses fonctions morcellent excessivement l'espace.

**Ci-contre, de haut en bas :** les 4 points d'arrêts de bus urbains du parvis de la gare, la configuration spatiale actuelle de ce parvis (documents : Vitalis et SNCF).



Ces dysfonctionnements incitent à des pratiques abusives notamment en termes de stationnement sauvage (dans la cour réservée aux autocars inter-urbains, le long de la voie de desserte du parvis, le long du passage piétons menant à la gare, voire au milieu du giratoire) et à un encombrement du parvis et du boulevard du Grand-Cerf aux heures de pointe.



**De gauche à droite, de haut en bas :** stationnement sauvage le long du passage piétons du parvis, le long de la voie de desserte, encombrement de cette dernière aux heures de pointe, stationnement sauvage dans la cour des autocars inter-urbains.



La reconfiguration des espaces publics permettra pour sa part une amélioration des cheminements piétons. Les accès à la gare depuis le centre-ville sont aujourd'hui encore trop contraints par la topographie (dénivellation de 70 m) :

- les escaliers et la passerelle enjambant le boulevard du Grand-Cerf souffrent de dysfonctionnements : ils ne sont pas accessibles aux PMR et aux personnes munies de bagages (absence d'ascenseurs), sont assez éprouvants pour le piéton (nombreuses marches non doublées d'escalators) et peu sécurisants (passage dans des sous-faces d'immeubles partiellement désaffectés, faiblement éclairées, passage à l'air libre resserré et sombre) voire peu confortables (passage à l'air libre, donc exposés aux intempéries) ;
- il n'existe pas de liaison piétonne entre la passerelle du boulevard du Grand-Cerf et la passerelle des Rocs (cf carte page 7).

**Le cheminement piéton actuel reliant la gare au centre-ville**





***De gauche à droite, de haut en bas : escalier de la passerelle enjambant le boulevard du Grand-Cerf, escalator en sous-face d'immeuble, partiellement désaffecté, escaliers menant au centre-ville.***



De même, l'accès piéton au centre-ville depuis la rive gauche de la Boivre n'est pas accessible aux PMR et guère pratique pour les voyageurs munis de bagages.



***Accès piéton au centre-ville depuis la rive Ouest de la Boivre via la passerelle surplombant les quais.***

### **3.2.3 Une accessibilité pour les Personnes mobilité réduite (PMR) à faciliter**

L'accessibilité actuelle de la gare aux Personnes à mobilité réduite est inégale. Cette thématique a été prise en compte dans l'aménagement des espaces. Ainsi :

- l'aire de dépose-minute située sur le parvis compte une place de stationnement réservée.
- l'accès autonome au parvis de la gare est assuré (passage piétons transversal du parvis),
- l'accès autonome à deux des trois quais est assuré grâce à la présence d'ascenseurs.

Pour autant, des points durs subsistent ; ces problèmes d'accessibilité reprennent ceux énoncés précédemment :

- le cheminement piéton centre ville - parvis de la gare n'est pas accessible aux PMR (cf photos ci-contre en bas) ; la reconfiguration des espaces publics liés au pôle d'échanges intermodal permettra cette accessibilité ;
- la passerelle menant aux quais pas accessible aux PMR « côté Ouest » (cf photo ci-contre en bas),
- le hall principal ne comprend pas d'ascenseur,
- seuls deux quais sur trois sont accessibles par ascenseur.

#### 4 SYNTHÈSE

Le tableau ci-dessous récapitule les atouts et dysfonctionnements actuels de la gare de Poitiers.

Thèmes	Atouts	Dysfonctionnements
<b><i>Insertion et dynamique urbaines</i></b>		
<u>Site et situation</u>	- Une très grande proximité avec le centre-ville.	- Une topographie contraignante encore génératrice de coupures urbaines.
<u>Urbanité du quartier de gare</u>	- <i>Demain</i> : Un projet en cours (achèvement prévu fin 2007), élément fondateur pour faire du quartier de gare un pôle stratégique de l'agglomération. <i>Aujourd'hui</i> : Diversification en cours de l'offre de logements, quelques activités tertiaires déjà présentes.	- Un quartier encore non revalorisé (besoin de diversification des fonctions urbaines, isolement du « côté Ouest »).
<u>Potentiel de développement / mutation (foncier)</u>	- Un tissu urbain « côté centre-ville » présentant un potentiel de renouvellement urbain.	- Un site exposé au risque d'inondation. - Un tissu urbain « côté Ouest » peu mutable.
<b><i>Fonctionnalité de la gare</i></b>		
<u>Image de la gare</u>	- Un excellent état d'entretien et de propreté.	
<u>Confort d'attente</u>	- Un bâtiment voyageurs globalement fonctionnel et confortable.	- Pas d'ascenseur ni d'escalators dans le hall principal.
<u>Services voyageurs</u>	<i>Demain</i> : - En 2007, des services qui feront également de la gare un lieu de services urbains.	<i>Aujourd'hui</i> : - Des services limités aux besoins du voyage.
<u>Les quais</u>	- Des quais déjà dimensionnés pour le TGV.	- Un confort à améliorer. - Une accessibilité à améliorer.
<b><i>Offre de transport et intermodalité</i></b>		
<u>Offre de transport</u>	- Une offre de transport d'envergure régionale. - Une excellente desserte TGV (gare de bifurcation du réseau Atlantique).	
<u>Intermodalité</u>	<i>Demain</i> : - Un pôle d'échanges intermodal (PEM) en cours de réalisation, un fonctionnement intermodal optimisé.	<i>Aujourd'hui</i> : - Agencement du parvis : trop de fonctions sur un espace restreint. - Des cheminements piétons entre la gare et le centre-ville malaisés.
<u>Accessibilité PMR</u>		Une accessibilité à faciliter.

