lgv
Poitiers ‹› Limoges

ANALYSE DES GARES

Débat public
2006

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Rapport

setec **organisation**

Tour Gamma D -58, quai de la Rapée - 75583 Paris cedex 12
Tél. 01 40 04 63 38. Fax. 01 40 04 59 06
paris@orga.setec.fr

Sommaire

INTRODUCTION 7
LE PROJET DE LGV POITIERS-LIMOGES 8
LES OBJECTIFS DE L'ETUDE 9

A- LA GARE DE POITIERS DANS L'AIRE URBAINE 11
1 ANALYSE URBAINE 12
1.1 Une topographie fort contraignante, une grande proximité avec le centre-ville 12
1.1.1 L'influence de la topographie sur l'organisation du tissu urbain 12
1.1.2 Une très grande proximité avec le centre-ville 12
1.2 De part et d'autre de la Boivre, deux quartiers bien distincts 14
1.2.1 Côté centre-ville : un quartier de porte encore non revalorisé 14
1.2.2 Côté Ouest : un quartier de banlieue pavillonnaire 15
1.3 Le projet du secteur de la gare en cours de réalisation : un élément fondateur pour la constitution d'un pôle stratégique d'agglomération 16
1.3.1 Un centre d'affaires pour affirmer la vocation régionale de Poitiers, dont le dynamisme pourrait être amplifié par les effets du projet de LGV Poitiers-Limoges 16
1.3.2 Un premier jalon de la restructuration du quartier de gare « côté centre-ville » 16
2 ANALYSE FONCTIONNELLE 17
Une gare aux standards d'une ville moyenne 17
2.1 17
2.2 Des espaces voyageurs récemment rénovés et prochainement réorganisés 19
2.2.1 Un bâtiment voyageur en excellent état, à l'organisation encore partiellement déterminée par les dimensions du bâtiment initial 19
2.2.2 Un bâtiment-voyageurs confortable 19
2.2.3 Des services liés aux besoins du voyage (transport, attente, passage) 20
2.2.4 En 2007, une reconfiguration spatiale complète qui fera de la gare un espace de services urbains 20
2.3 Un large faisceau ferroviaire, des quais déjà dimensionnés pour le TGV, un confort à améliorer 21
2.3.1 Un large faisceau ferroviaire 21
2.3.2 Des quais déjà dimensionnés pour le TGV, un confort à améliorer 21
2.3.3 Les accès aux quais 22
3 ANALYSE TRANSPORT 24
3.1 Une offre de transport d'envergure régionale 24
3.1.1 Les transports ferroviaires : la première gare de Poitou-Charentes 24
3.1.2 Les transports par autocars et bus 25
3.1.3 Les taxis 25
3.1.4 Les véhicules de location 25
3.1.5 Le stationnement des véhicules particuliers 25
3.1.6 Le vélo 26
3.2 Une intermodalité optimisée à partir de 2007 26
3.2.1 Un pôle d'échanges multimodal en cours de réalisation 26
3.2.2 Un fonctionnement intermodal optimisé une fois le PEM réalisé 27
3.2.3 Une accessibilité pour les Personnes mobilité réduite (PMR) à faciliter 28
4 SYNTHESE 29

B- LA GARE DE LIMOGES-BENEDICTINS DANS L'AIRE URBAINE 31
1 ANALYSE URBAINE 32
1.1 Une gare tres proche de l'hypercentre et des grandes artères de l'agglomération 32
1.1.1 Une inscription spatiale originale 32
1.1.2 Une situation stratégique à l'échelle de l'agglomération 32
1.2 Un quartier de gare qui n'a pas encore retrouvé ses lettres de noblesse 34
1.2.1 Un tissu urbain hétéroclite 34
1.2.2 Peu d'éléments de centralité 35
1.3 Un quartier en attente d'un « catalyseur » permettant d'engager sa restructuration 35
1.3.1 Des atouts pour une restructuration 35
1.3.2 Des enjeux en phase avec la vocation métropolitaine de Limoges 35
2 ANALYSE FONCTIONNELLE DU C.I.E.L. EN GENERAL, DE LA GARE FERROVIAIRE EN PARTICULIER 36
2.1 Un symbole de Limoges et de l'architecture ferroviaire 36
2.2 Des espaces voyageurs très confortables, en cours de rénovation 38
2.2.1 Un bâtiment voyageurs en excellent état 38
2.2.2 De vastes espaces intérieurs très confortables 38
2.2.3 Le bâtiment voyageurs de la gare routière, un espace « auxiliaire » et fonctionnel 39
2.3 Les quais et leurs accès 40
2.3.1 Les voies ferrées 40
2.3.2 Les quais 40
2.3.3 Les accès aux quais 41
2.3.4 Desserte de la gare par le TGV 41
2.3.5 La gare routière 42
2.4 Les services en gare 43
2.4.1 Des services liés au transport ainsi qu'à l'attente et au passage 43
2.4.2 Des services urbains encore quasiment absents 43
3 ANALYSE TRANSPORT 44
3.1 Une offre de transport multimodale d'envergure régionale 44
3.1.1 Les transports ferroviaires 44
3.1.2 Les transports par autocars et bus 45
3.1.3 Les taxis 45
3.1.4 Les véhicules de location 45
3.1.5 Le stationnement des véhicules particuliers 45
3.1.6 Le vélo 46
3.2 Une intermodalité facilitée 47
3.2.1 L'agencement spatial du CIEL facilite l'intermodalité 47
3.2.2 Des accès au CIEL rationalisés 48
3.2.3 Les Personnes à mobilité réduite : une accessibilité autonome aux différents modes assurée 48
3.3 Indicateurs de fréquentation 48
4 SYNTHESE 49

C- LA GARE DE BRIVE-LA-GAILLARDE DANS L'AIRE URBAINE 51
1 ANALYSE URBAINE 52
1.1 Historique et morphologie 52
1.2 Situation de la gare de Brive-la-Gaillarde 52
1.3 Le fonctionnement du quartier 53
1.4 Les projets urbains 54
2 ANALYSE FONCTIONNELLE DE LA GARE 55
2.1 L'image de la gare 55
2.2 La qualité et le confort des espaces 56
2.2.1 Le bâtiment voyageurs 56
2.2.2 Les quais 56
2.2.3 Les voies ferrées 57
2.2.4 Desserte de la gare par le TGV 57
2.3 L'accessibilité et l'intermodalité 57
2.3.1 Les piétons 57
2.3.2 Les Personnes a Mobilité Réduite (PMR) 58
2.3.3 Les deux-roues non motorisés et motorisés 58
2.3.4 Les taxis 58
2.3.5 Les véhicules de location 58
2.3.6 Les véhicules particuliers 59
2.3.7 Les transports Interurbains et urbains 60
2.4 La signalétique et l'information voyageur 60
2.4.1 La signalétique de rabattement sur la gare 60

2.4.2 La signalétique d'orientation et d'information sur la ville et l'intermodalité 61
2.4.3 La signalétique d'orientation en gare 61
2.4.4 L'information spécifique à un train 61
2.4.5 La signalétique d'alerte ou de danger 61
2.4.6 La signalétique dynamique : 61
2.5 Les services aux voyageurs 62
2.5.1 Les services liés au transport 62
2.5.2 Les services commerciaux 62
3 ANALYSE TRANSPORT 63
3.1 La desserte ferroviaire (SNCF/Région) 63
3.2 L'analyse de la fréquentation de la gare 63
4 SYNTHESE 64

D- LA GARE DE CAHORS DANS L'AIRE URBAINE 65
1 ANALYSE URBAINE 66
1.1 Historique et morphologie 66
1.2 Situation de la gare de Cahors 66
1.3 Le fonctionnement du quartier 67
1.4 Les projets urbains 68
2 ANALYSE FONCTIONNELLE DE LA GARE 69
2.1 L'image de la gare 69
2.2 La qualité et le confort des espaces 71
2.2.1 Le bâtiment voyageurs 71
2.2.2 Les quais 71
2.2.3 Les voies ferrées 72
2.2.4 Desserte de la gare par le TGV 72
2.3 L'accessibilité et l'intermodalité 73
2.3.1 Les piétons 73
2.3.2 Les Personnes a Mobilité Réduite (PMR) 73
2.3.3 Les deux-roues non motorisés et motorisés 73
2.3.4 Les taxis 73
2.3.5 Les véhicules de location 74
2.3.6 Les véhicules particuliers 74
2.3.7 Les transports Interurbains et urbains 75
2.4 La signalétique et l'information voyageur 75
2.4.1 La signalétique de rabattement sur la gare 75
2.4.2 L'information spécifique à un train 75
2.4.3 La signalétique d'alerte ou de danger 76
2.4.4 La signalétique dynamique 76
2.5 Les services aux voyageurs 77
2.5.1 Les services liés au transport 77
2.5.2 Les services commerciaux 77
3 L'OFFRE DE TRANSPORT 78
3.1 La desserte ferroviaire (SNCF/Région) 78
3.2 L'analyse de la fréquentation de la gare 78
4 SYNTHESE 79

SOURCES UTILISEES 81
Visites in situ 82
Documents stratégiques de planification 82
Articles, ouvrages généraux, sources et études statistiques 82
Sitographie 82

Avertissement

Réseau Ferré de France (RFF),maître d'ouvrage des projets, a piloté les études préparatoires au débat public d'une ligne à grande vitesse(LGV) entre Poitiers et Limoges.

Ces études ont été réalisées par des bureaux et des cabinets spécialisés. Elles ont permis à RFF de mieux connaître les enjeux territoriaux et de faire analyser les effets potentiels de la grande vitesse, d'estimer les potentiels de trafic ferroviaire, ainsi que de prendre connaissance des particularités environnementales des espaces concernés par le projet et de concevoir le projet techniquement : consistance et caractéristiques.

Il convient de préciser, qu'au stade amont actuel, ces études visent à définir les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Ce document a été établi par le bureau Setec Organisation ; son contenu reste de sa propre responsabilité.

Ce document a été mis en forme pour être imprimé recto verso.

INTRODUCTION

RFF a confié à Setec Organisation une étude d'état des lieux portant sur les gares concernées par le projet de Ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, soit celles de Poitiers, Limoges-Bénédictins, Brive-la-Gaillarde et Cahors.

LE PROJET DE LGV POITIERS-LIMOGES

RFF, maître d'ouvrage et gestionnaire du réseau ferré, a lancé des pré-études fonctionnelles ainsi qu'une analyse complète du contexte général et des territoires qui seraient concernés par la réalisation d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, afin d'identifier les enjeux locaux et régionaux, et d'évaluer les effets.

Le projet se caractérise par de grands objectifs :

- une liaison au réseau des lignes à grande vitesse (LGV) français et européen, en connectant une ligne entre Poitiers et Limoges à la future LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA),
- un rapprochement considérable du Limousin et du nord du Lot à la région Ile-de-France et Paris (gain d'environ 1 heure),
- une liaison avec d'autres régions de la France,
- une ouverture européenne potentielle, vers le nord de l'Europe en particulier, et via le sud-ouest de la France vers l'Espagne et la péninsule ibérique.

Les dessertes envisageables, à ce stade des études du maître d'ouvrage et à ce stade de définition du projet (premières études sur le sujet, avant débat public), concernent l'Ile-de-France, l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle, Lille, sans précision sur des liaisons directes vers Bordeaux. Toutefois la correspondance à Poitiers existera pour à des liaisons vers Bordeaux et vers la frontière espagnole.

Le nombre de trains par jour avec Paris serait de l'ordre de 11 allers-retours par jour :

- 10 allers-retours Paris-Limoges-Brive, dont un sans arrêt à Poitiers. Deux seront prolongés jusqu'à Cahors ;
- un aller-retour Lille-Limoges-Brive avec un arrêt à l'aéroport Roissy / Charles de Gaulle et à Poitiers.

L'arrêt des trains en gare de Poitiers permettra des correspondances avec Bordeaux et La Rochelle. Des arrêts intermédiaires sont envisageables, par exemple à Tours.

Les temps de parcours sont variables en fonction des scénarios proposés :

- de 35 à 45 minutes entre Poitiers et Limoges,
- soit un parcours entre 2 heures et 2 heures 10 minutes pour Paris / Limoges s'arrêtant à Poitiers,
- et 1 heure 50 minutes à 2 heures pour Paris / Limoges sans arrêt,
- Limoges / Lille en 3h ¾ environ.

Il n'est pas envisagé la construction de gare nouvelle car il existe déjà de nombreuses possibilité d'intermodalité dans les gares existantes et celles-ci possèdent une bonne desserte ferroviaire.

LES OBJECTIFS DE L'ETUDE

La présente étude a été réalisée pour le compte de RFF dans le cadre de la préparation du débat public. Son objectif est de fournir un premier niveau de connaissance des problématiques propres aux gares concernées par le projet : Poitiers, Limoges-Bénédictins, Brive-la-Gaillarde et Cahors.

Pour chacune de ces quatre gares, cette étude dresse donc un état des lieux sur les thèmes suivants :

- l'insertion de la gare dans son environnement urbain,
- la structure et le fonctionnement de la gare,
- l'offre de transport existante[1] et son degré d'intermodalité.

On précisera à nouveau qu'au stade amont actuel, cette étude ne vise à éclairer que les fonctionnalités et les enjeux majeurs. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées. Ainsi, le mode opératoire de cet état des lieux ne saurait être confondu avec celui d'un diagnostic exhaustif. Il repose sur une observation approfondie des fonctionnements actuels et sur une analyse des projets et des études déjà menées.

Pour de plus amples détails sur chacune des quatre aires urbaines, on renverra le lecteur à « L'analyse prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires » menée par Setec Organisation. Cette étude comprend, entre autres, une analyse des aires urbaines Poitiers, Limoges, Brive-la-Gaillarde et Cahors.

[1] Le nombre d'AR quotidiens indiqué est indicatif : il est fondé sur l'analyse des horaires SNCF pour un jour de semaine mai 2006

A- LA GARE DE POITIERS DANS L'AIRE URBAINE

Occupant un site de fond de vallée marqué par des dénivellations importantes et abruptes, le quartier de la gare a été reconstruit dans les années 1950, suite aux bombardements de la deuxième guerre mondiale.

L'arrivée du TGV en 1990 (réseau Atlantique) a fortement revalorisé la gare, lui permettant de s'affirmer comme la première gare de Poitou-Charentes : elle a vu sa superficie augmenter considérablement, son architecture a été partiellement revue et sa desserte améliorée.

Cette revalorisation n'a cependant pas affecté le quartier de gare. Le projet actuel, en plus de renforcer l'intermodalité, constituera un premier jalon de cette revalorisation. Son achèvement est prévu pour la fin de l'année 2007.

1 ANALYSE URBAINE

1.1 UNE TOPOGRAPHIE FORT CONTRAIGNANTE, UNE GRANDE PROXIMITE AVEC LE CENTRE-VILLE

1.1.1 L'influence de la topographie sur l'organisation du tissu urbain

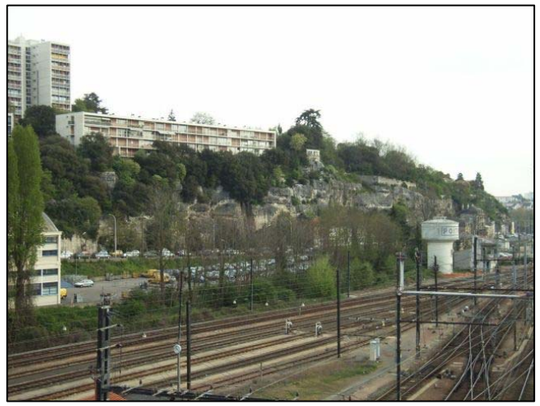
L'agglomération pictave se situe sur le plateau du Poitou, entaillé de vallées étroites et encaissées. La ville de Poitiers se trouve à la confluence de deux de ces vallées, formées par le Clain et la Boivre (cf cartes pages suivantes). Le centre-ville occupe l'éperon rocheux les surplombant. La gare ferroviaire s'est implantée dans un point bas, celui de la vallée de la Boivre, vallée à fond plat, disposant d'une plaine alluviale, large de 200 à 300 m.

Il en résulte une dénivellation de l'ordre de 70 mètres entre la gare et les deux versants de la vallée, soit entre la gare, le centre-ville et le plateau.

Cette dénivellation marque profondément le paysage du quartier de gare et, est aujourd'hui, encore génératrice de coupures physiques et urbaines :

- Il existe très peu de franchissements reliant les deux talus : on ne compte que deux passerelles piétonnes (passerelle des Rocs et passerelle ferroviaire prolongée par celle enjambant le boulevard du Grand-Cerf). Les franchissements routiers sont éloignés de plus de 1,5 km.
- Les liaisons entre la gare ferroviaire et le centre-ville sont elles aussi influencées par cette dénivellation : un seul cheminement piéton fait d'escaliers et d'escalators, plus d'1 km entre deux franchissements routiers, sachant que l'accès privilégié au centre-ville par la route se fait en contournant de moitié l'éperon rocheux (cf carte page suivante).
- Cette dénivellation a guidé le passage des infrastructures : outre le chemin de fer, le boulevard du Grand-Cerf a pendant longtemps été l'itinéraire de la RN10, à l'époque où cette route était le grand axe de communication de l'agglomération. Ces infrastructures n'ont fait qu'amplifier les coupures physiques.

Son site de fond de vallée, avec des voies ferrées en bordure de Boivre, expose le faisceau ferroviaire de Poitiers au risque d'inondation.



***De gauche à droite :** le talus côté « centre-ville » ; côté « Ouest ».*

1.1.2 Une très grande proximité avec le centre-ville

Pour peu que les contraintes liées à la dénivellation soient résolues, comme ce sera le cas avec le projet du quartier de gare (cheminements piétons facilités avec la création d'ascenseurs, de liaisons entre les différents itinéraires franchissant la Boivre…), on pourra considérer la gare ferroviaire comme étant extrêmement proche du centre-ville et notamment de tout un pôle d'organismes publics, grands pourvoyeurs d'emplois. Dans un rayon de 500 m de la gare se trouvent (cf carte page suivante) :

- le Conseil Général de la Vienne,
- la Direction départementale de l'Equipement de la Vienne,
- la direction régionale de la Poste,
- la direction départementale de la sécurité publique de la Vienne (Hôtel de police),
- une annexe du Rectorat de l'académie de Poitiers,

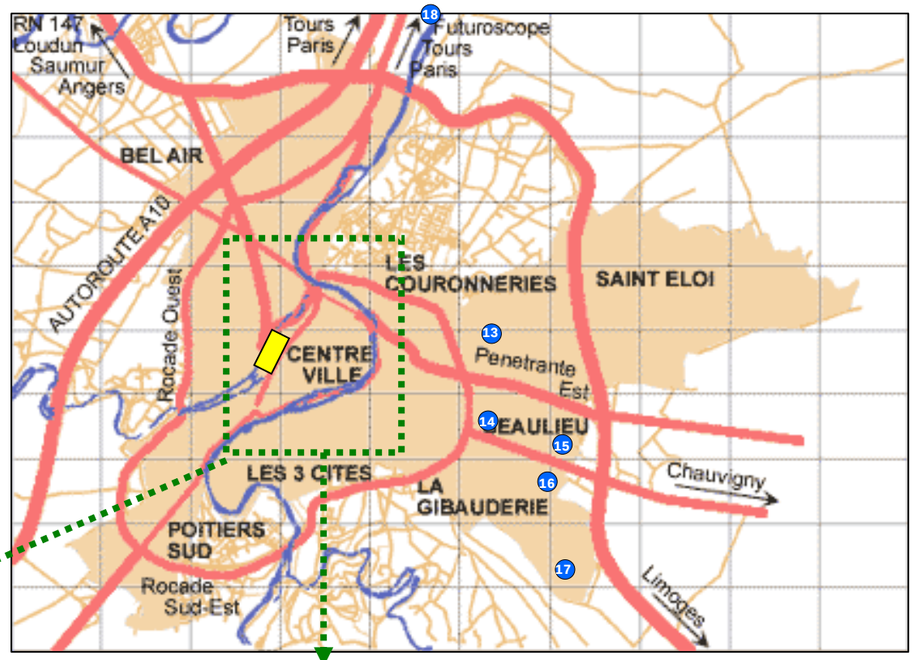
Dans un rayon de 500 mètres à 1 kilomètre se trouvent également l'Hôtel de Ville et les services de la ville de Poitiers, ainsi que le futur Théâtre-auditorium, plus grand équipement culturel de l'agglomération, dont l'ouverture est aussi prévue en 2007.

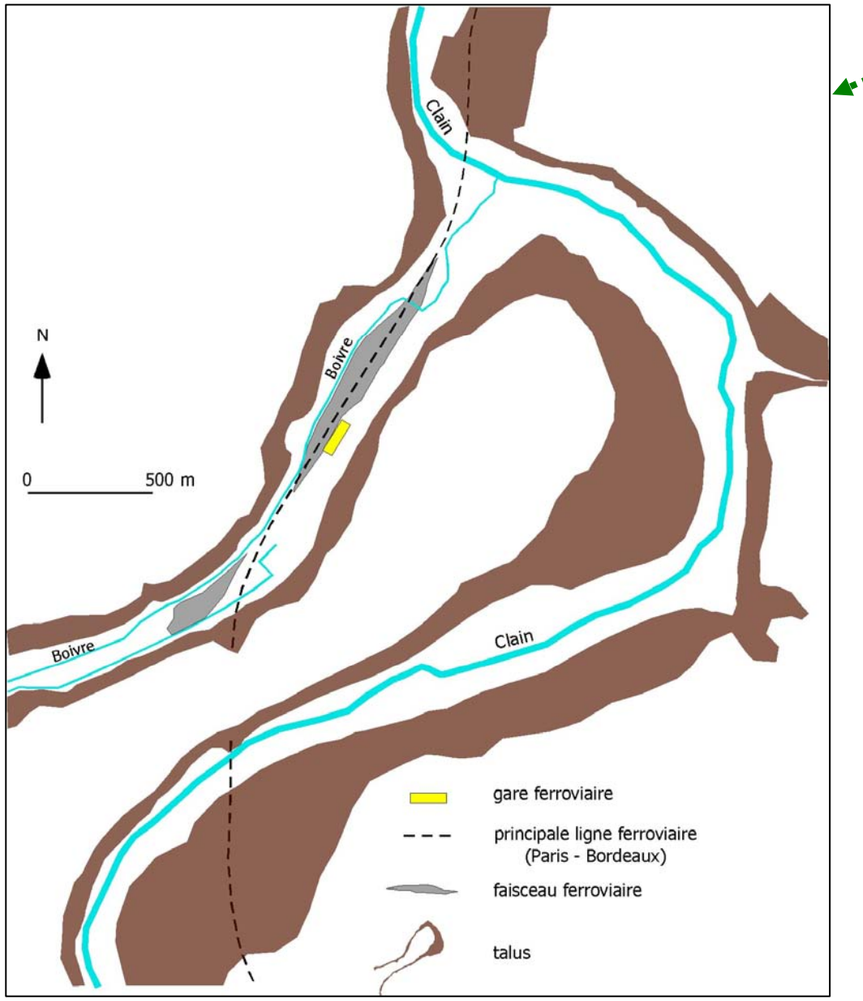
Ce sont là autant de lieux stratégiques pour une ville se singularisant par l'importance de l'emploi public (un actif sur deux à Poitiers même) et, rapportée à sa taille, par une vie culturelle particulièrement riche. Cette nouvelle proximité du quartier de gare reconfiguré contribuera à en faire un lieu stratégique de l'agglomération.

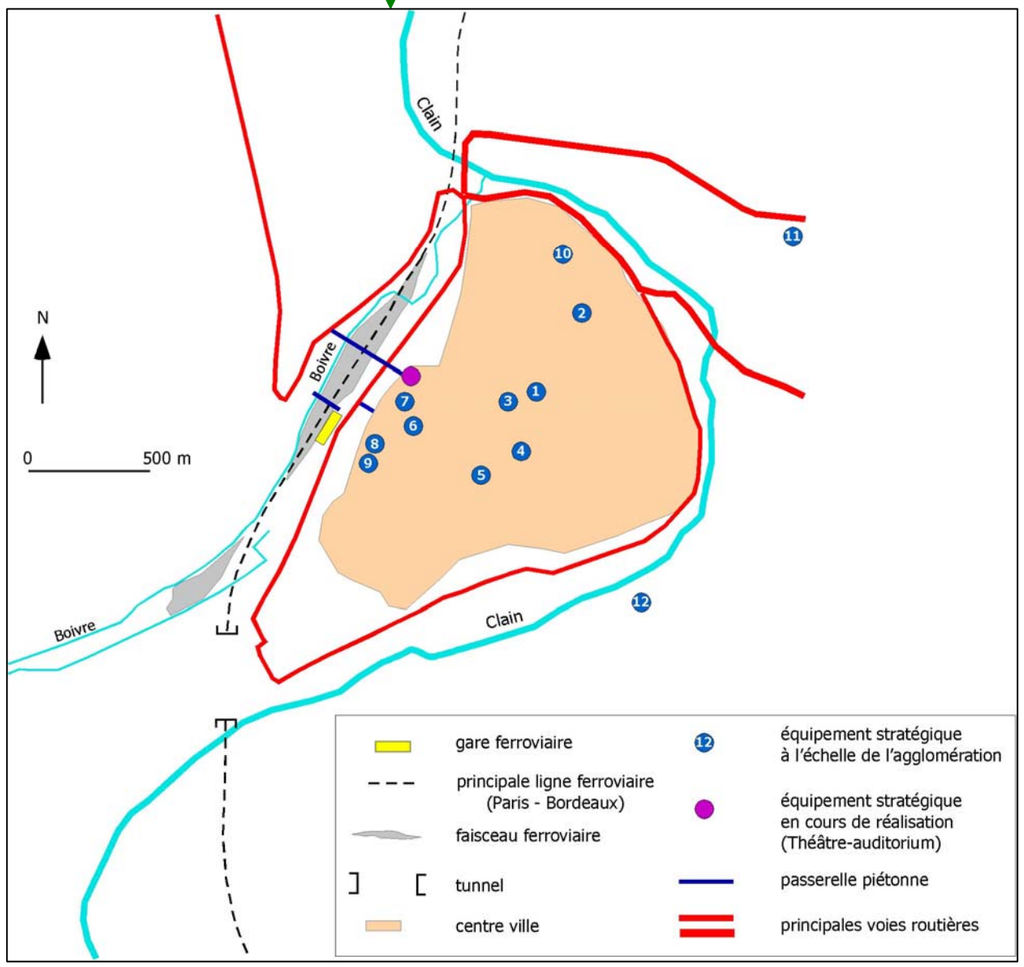
***De haut en bas, de gauche à droite :** vue générale du site de la gare, passerelle des Rocs reliant le côté Ouest de la Boivre au centre-ville, proximité des voies ferrées avec le cours d'eau, risque d'inondation.*

Site et situation de la gare de Poitiers à l'échelle de l'agglomération *(cartes : en haut : Ville de Poitiers ; en bas : Setec Organisation). Les cercles accompagnés de numéro renvoient aux équipements stratégiques à l'échelle de l'agglomération :*

1 : collégiale Notre-Dame-de-la-Grande,
2 : présidence de l'université, facultés de pharmacie et de médecine,
3 : palais de justice
4 : Conseil Régional
5 : Hôtel de Ville
6 : Hôtel de Police
7 : Hôtel de la Poste
8 : Conseil Général
9 : Préfecture
10 : Cité administrative, siège du rectorat
11 : centre commercial des Couronneries
12 : hôpital Pasteur
13 : parc des Expositions
14 : centre commercial Beaulieu
15 : faculté de Droit et de Lettres
16 : faculté des Sciences
17 : CHR-CHU
18 : Futuroscope







1.2 De part et d'autre de la Boivre, deux quartiers bien distincts

1.2.1 Côté centre-ville : un quartier de porte encore non revalorisé

Le quartier de la gare de Poitiers côté centre-ville est encore marqué par son ancienne destination de porte de la ville, lorsqu'il accueillait, en plus de la gare ferroviaire, la RN10. Les activités liées au transport, nécessitant pour certaines de vastes emprises et que la ville encore circonscrite dans son éperon rocheux ne pouvait accueillir, demeurent prééminentes.

Cet héritage se manifeste d'abord par un tissu urbain hétéroclite, faisant cohabiter immeubles de style Reconstruction (le quartier a été reconstruit suite au bombardement de 1944) avec des ateliers, des garages et des entrepôts en tous genres.

Cet héritage se manifeste aussi par une concentration de services principalement dédiés au transport et au passage :

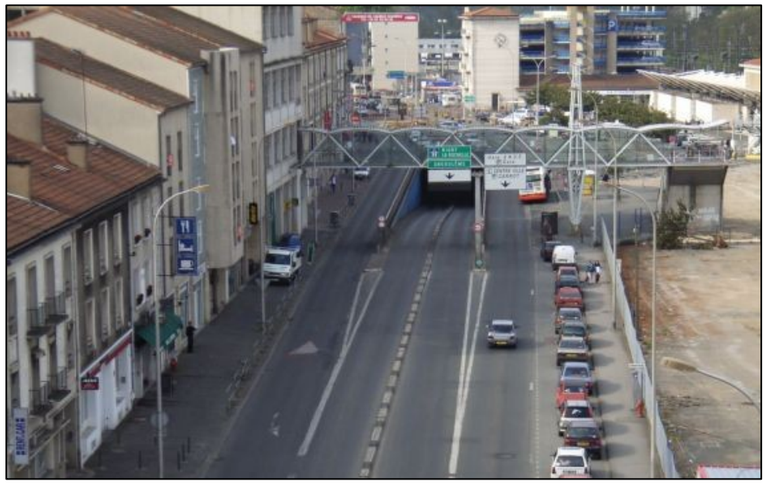
- services liés à l'automobile : concessionnaires automobiles et motocyclistes, centres techniques, loueurs de voitures ;
- dépôts-vente, magasins de meubles occupant d'anciens entrepôts ;
- ateliers techniques d'organismes publics ou assimilés : Ville de Poitiers, EDF, France Télécom, caserne de pompiers…
- des services liés au passage : hôtels-restaurants de basse et moyenne gamme, bars-PMU, agence de travail temporaire.

De gauche à droite : ***boulevard du Grand-Cerf : services liés à l'automobile, entrepôts et immeubles Reconstruction.***

De gauche à droite, de haut en bas : ***garage automobile, dépôt-vente, centre régional grands clients EDF (boulevards du grand-Cerf et du Pont-Achard).***

Il en résulte un quartier qui manque d'urbanité : les fonctions urbaines ne sont que partiellement représentées et lorsqu'elles le sont, elles manquent de diversité. Le quartier de gare n'est pas un centre. Ainsi :

- les commerces et services de proximité ne sont pas suffisamment diversifiés,
- l'espace public, largement dédié à l'automobile (passage souterrain au niveau de la gare, peu de passages piétons au-delà de la gare), est insuffisamment attrayant pour la circulation piétonne,
- les façades n'ont pas été revalorisées, un certain nombre de logements et de locaux commerciaux sont vacants,



De haut en bas, de gauche à droite : ***un espace public largement dédié à l'automobile, commerces et entrepôts vacants (tous : boulevard du Grand-Cerf).***

Ce quartier présente plusieurs atouts pour engager un renouvellement urbain :

- sa proximité avec une grande artère (boulevards du Grand-Cerf et du Pont-Achard) qui mène au centre-ville et aux autres sites stratégiques de l'agglomération, via le périphérique ;
- sa proximité avec le centre-ville offre la possibilité d'élargir les limites de celui-ci ;
- le potentiel de mutation du tissu urbain (entrepôts, grandes emprises) qui rend envisageable le dégagement de fortes capacités par renouvellement urbain ;

- la présence de quelques activités tertiaires (école des avocats du Centre-Ouest, France Bleu Poitou, TER Poitou-Charentes, bureau d'ingénierie…) montre l'attractivité potentielle de ce secteur pour les affaires et constitue un jalon pour développer une offre de ce type.
- la diversification de l'offre de logements est en cours : certaines emprises ont laissé place après réhabilitation à des logements pour étudiants ou à des résidences privées.

De gauche à droite, de haut en bas : ***l'école des avocats du centre-Ouest (boulevard du Grand-Cerf), une résidence de logements (idem), un immeuble réhabilité en logements étudiants (boulevard du Pont-Achard).***

1.2.2 Côté Ouest : un quartier de banlieue pavillonnaire

La partie urbanisée sur le talus Ouest de la Boivre tourne le dos à la gare et la ville. Elle se caractérise d'abord par son isolement :

- le faisceau ferroviaire est très peu franchissable (cf 3.1.1),
- le quartier compte très peu de voirie principale, du fait, en partie de sa déclivité.

Elle présente un tissu urbain assez peu diversifié, constitué principalement de petits pavillons de faible hauteur et à l'architecture très simple, comprenant souvent, en fond de parcelle, un petit jardin. Des barres de grands ensembles occupent le haut du talus.

La fonction résidentielle est presque hégémonique : les commerces de proximité sont totalement absents des premières pentes du talus, tandis que l'activité économique se limite à celle liée à la Poste qui a implanté au pied de la Boivre, dans la plaine, ses centres financier et de tri.

Ces caractéristiques ne confèrent pas à ce quartier le même potentiel de renouvellement urbain que celui regardant vers le centre-ville et ne le prédisposent pas à devenir prochainement un lieu stratégique de l'agglomération.

De haut en bas, de gauche à droite : ***vue générale du quartier, et vues détaillées de pavillons successivement rue Maillochon, avenue de Nantes et boulevard des Rocs.***

Les emprises « postales » :à gauche le centre financier le gymnase de l'ASPTT ; à droite le centre de tri.

1.3 LE PROJET DU SECTEUR DE LA GARE EN COURS DE REALISATION : UN ELEMENT FONDATEUR POUR LA CONSTITUTION D'UN POLE STRATEGIQUE D'AGGLOMERATION

1.3.1 Un centre d'affaires pour affirmer la vocation régionale de Poitiers, dont le dynamisme pourrait être amplifié par les effets du projet de LGV Poitiers-Limoges

La restructuration du secteur de la gare repose sur trois éléments de programme clés : la transformation de la gare en pôle d'échanges multimodal, la requalification de l'espace public, tous deux déjà évoqués, ainsi que la réalisation d'un centre d'affaires. L'objectif de ce dernier est de favoriser l'émergence d'un pôle d'activités autour de la gare. Sont prévus sur l'ancien emplacement de la Sernam, jouxtant la gare ferroviaire, au niveau de la gare routière :

- un centre des congrès avec un amphithéâtre de 200 places et plusieurs salles de réunion,
- un restaurant et des locaux commerciaux,
- un immeuble de bureaux.

La LGV Poitiers-Limoges permettrait de valoriser d'autant cet élément de programme. Ce projet aura pour principal effet pour Poitiers de constituer un hub[2] ferroviaire à l'échelle du Centre-Ouest Atlantique[3], par la connexion des lignes TGV Paris - Bordeaux, Paris - La Rochelle et Paris - Limoges - Brive-la-Gaillarde, rendant les principales agglomérations de cet ensemble accessibles entre elles depuis Poitiers. En permettant à des entreprises de réunir leur réseau régional à Poitiers avec un temps de voyage minimum, il accroîtra le potentiel pictave de tourisme d'affaires et d'attractivité tertiaire, à condition qu'une offre en la matière soit développée. C'est la raison pour laquelle la réalisation de ce centre d'affaires est déterminante.

Ce centre d'affaires pourra compter plusieurs atouts :

- une situation stratégique : proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal, accès piéton au centre-ville, facilité par la création d'ascenseurs et d'escalators,
- une image renouvelée du quartier de gare et désormais porteuse : le projet architectural prévoit la création d'un immeuble de 7 étages soit 28 m de haut, à même de donner au quartier la monumentalité qui lui fait défaut.

Les directions du « hub »	*Temps de parcours à l'horizon 2020-2025*
Branche nord	
• Tours – Poitiers	30 minutes
Branche sud	
• Angoulême – Poitiers	40 minutes
• Bordeaux – Poitiers	1h05
Branche ouest	
• La Rochelle – Poitiers	1h10
• Niort – Poitiers	35 minutes
Branche sud-est	
• Limoges – Poitiers	35 à 45 minutes
• Brive-la-Gaillarde – Poitiers	1h40

Les dessertes qui pourraient constituer le « hub » TGV de Poitiers (tableau : Setec Organisation, données RFF).

[2] Hub : le hub démultiplie l'origine-destination des trains à partir d'une ville, en établissant des correspondances rapides vers d'autres villes. Il suppose des arrêts aux heures de pointe du matin et du soir.

[3] Ensemble territorial correspondant géographiquement aux régions Poitou-Charentes et Limousin.

1.3.2 Un premier jalon de la restructuration du quartier de gare « côté centre-ville »

Le programme de restructuration réunit de nombreux éléments qui vont rendre le secteur gare attractif et lui conférer de la centralité à l'échelle de l'agglomération : implantation d'activités économiques stratégiques (emplois métropolitaines supérieurs), diversification des fonctions urbaines, création d'un centre de quartier, changement d'image, augmentation et concentration de flux à l'échelle de l'agglomération, espace public accueillant. Ce sont autant d'éléments favorables pour engager un « cercle vertueux » de valorisation, dont on peut attendre qu'elle dépasse le secteur de la gare stricto-sensu. Ce projet apparaît comme un premier jalon permettant d'étendre la dynamique de restructuration sur l'ensemble des boulevards du Grand-Cerf et du Pont-Achard.

Le secteur de la gare reconfiguré, de gauche à droite : l'immeuble de bureaux de 7 étages, la gare routière, le centre des congrès, la passerelle reconfigurée, le parking aérien (projet : Antoine Grumbach & Associés, maîtrise d'ouvrage : Société d'équipement du Poitou).

2 ANALYSE FONCTIONNELLE

2.1 UNE GARE AUX STANDARDS D'UNE VILLE MOYENNE

Le quartier ayant été bombardé en 1944, l'actuel bâtiment voyageurs est, pour une gare française, relativement récent ; il date des années 1950. Son architecture est de style Reconstruction, avec des volumes très simples. S'ils se détachent des programmes types de la Compagnie de l'Etat, les bâtiments initiaux de la gare de Poitiers se distinguent par leurs dimensions modestes, bien inférieures à celles des autres gares de ville moyenne : le bâtiment voyageurs initial ne comprend qu'un corps central et une aile. Aucun corps de bâtiment ne comprend plus d'un étage.

Suite à l'arrivée du TGV Atlantique en 1990, d'importants travaux de rénovation ont été engagés et achevés en 1993. Ils ont accru significativement les dimensions du bâtiment voyageurs pour les porter au niveau des gares de ville moyenne. Ils ont permis de :

- doubler la largeur du bâtiment d'aile,
- augmenter la largeur du bâtiment central côté quais,
- créer un buffet de gare,
- créer une passerelle aérienne d'accès aux quais,
- créer un espace de circulation reliant bâtiment voyageurs et passerelle aérienne.

Ces travaux ont également permis de donner une image plus porteuse du bâtiment voyageurs :

- l'espace de circulation entre parvis et passerelle aérienne a été surmonté d'une horloge, qui est devenue le véritable repère de la gare,
- la façade côté parvis a été surmontée de toile tendue, évoquant les vagues de l'océan, emblème du TGV Atlantique, et donnant à la gare une image de modernité,
- le parvis lui-même a été réaménagé et élargi.

De haut en bas, de gauche à droite : ***le bâtiment-voyageurs côté quais, le buffet de la gare, la passerelle aérienne d'accès aux quais, l'horloge et l'espace de circulation reliant parvis et passerelle.***

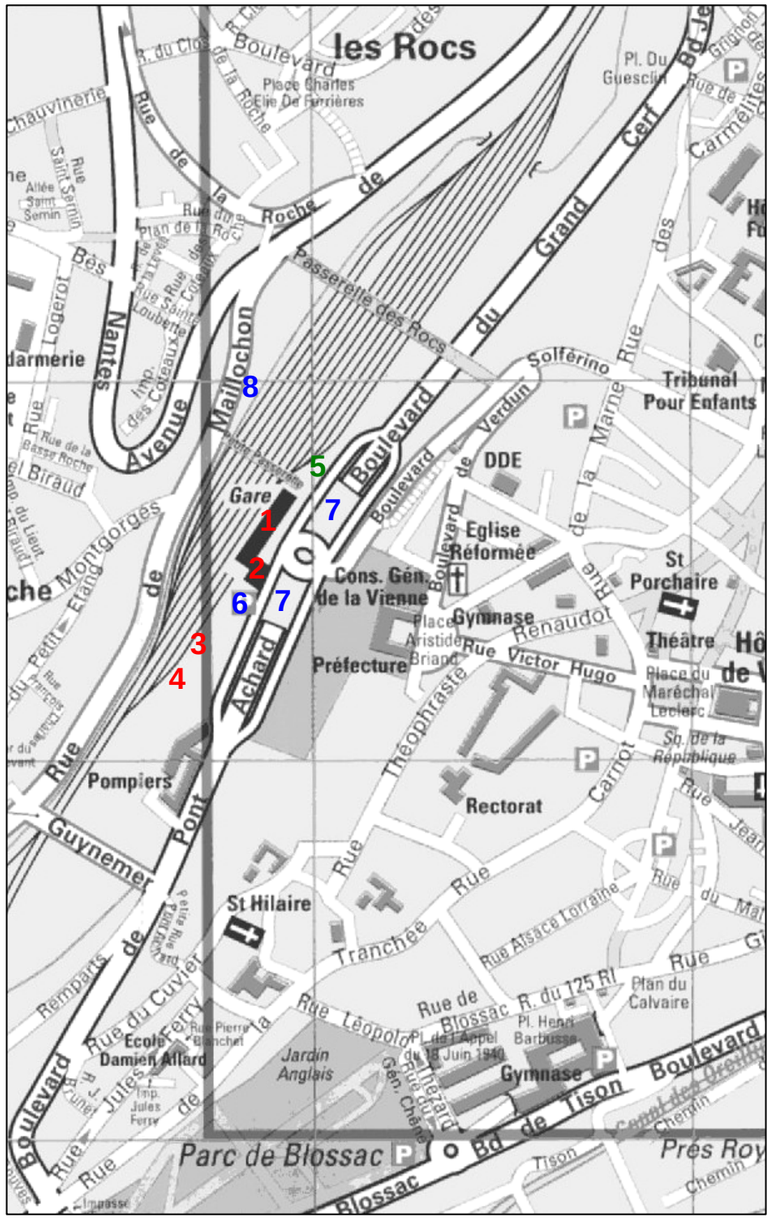
Le bâtiment-voyageurs, l'horloge et le parvis de la gare.

Ci-dessous, de gauche à droite :

la toile tendue sur la façade côté parvis, le parvis

La gare de Poitiers est également composée d'autres bâtiments selon une disposition propre aux gares de passage, c'est-à-dire latérale au faisceau de voies ferrées. On compte :

- deux bâtiments administratifs occupés par la SNCF : un contigu au buffet de la gare (2 sur le plan ci-dessous), un autre situé le long des voies et occupé par le centre médico-social (3),
- des bâtiments des services techniques (EVEN Poitou-Charentes Est), situés le long des voies (4) ;
- un parking-silo géré par Effia, filiale de la SNCF (6) ;
- une vaste emprise située à l'Ouest de la gare, le long des voies, anciennement occupée par la Sernam et sur laquelle, entre autres, va porter le projet de quartier de gare (5).



Plan schématique de gare de Poitiers et de son quartier
(plan : Blay-Foldex)
- en rouge : les bâtiments de la gare :
1 : bâtiment-voyageurs
2 : bâtiment administratif
3 : centre médico-social
4 : services techniques SNCF
- en vert : emprise de projet
5 : emprise projet gare
- en bleu : parcs de stationnement
6 : parking-silo
7 : parvis de la gare
8 : Maillochon

Les bâtiments des services techniques de la SNCF (EVEN Poitou-Charentes Est), (4 sur le plan).

Ci-contre, de haut en bas, de gauche à droite :
le centre médico-social (3), le parking-silo (6), le bâtiment administratif contigu au bâtiment-voyageurs (2)

L'ancienne emprise de la Sernam, sur laquelle va porter le projet du secteur gare

2.2 DES ESPACES VOYAGEURS RECEMMENT RENOVES ET PROCHAINEMENT REORGANISES

2.2.1 Un bâtiment voyageur en excellent état, à l'organisation encore partiellement déterminée par les dimensions du bâtiment initial

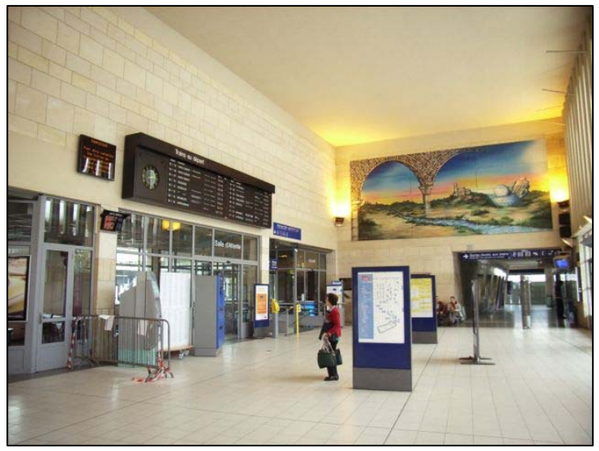
Le bâtiment-voyageur est en excellent état. Il faut y voir le résultat de deux campagnes de travaux menées en l'espace d'une dizaine d'années :

- celle de rénovation de 1993, faisant suite à l'arrivée du TGV Atlantique,
- celle de rénovation des espaces intérieurs, effectuée dans le cadre du programme « Gares en mouvement » en 2003.

L'espace intérieur s'organise selon deux axes :

- un axe transversal faisant accéder du parvis aux quais en passant par le hall principal ; il concentre les fonctions liées à l'attente et à l'information (accueil, plan des autres modes de transport en commun, salle d'attente, bornes automatiques) ;
- un axe longitudinal faisant accéder du buffet de la gare à la future gare routière en passant par le hall principal ; il concentre les services liés aux transports (guichets de vente des billets), et ceux non liés aux transports en commun (restauration, presse…).

Bien que toutes les fonctions ne puissent pas être regroupées dans le hall principal, du fait des dimensions modestes du bâtiment initial, les campagnes de travaux ont permis une organisation assez fonctionnelle de l'espace intérieur : l'espace de vente des billets et le relais de presse, bien que situés dans le bâtiment d'aile, communiquent directement avec le hall. En revanche, le service de restauration est éloigné du hall principal, qui ne comprend pas d'ascenseur d'accès aux quais. Les Personnes à mobilité réduite (PMR) et les voyageurs munis de nombreux bagages doivent sortir du bâtiment voyageurs pour accéder aux quais via l'ascenseur situé au pied de la tour de l'horloge.



Ci-dessus, de gauche à droite : ***le hall principal depuis le côté « ville » ; depuis le côté « quais ».***

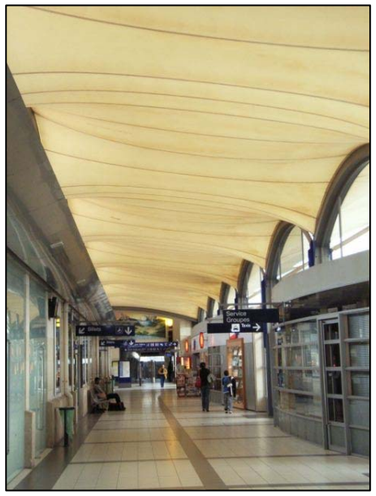
2.2.2 Un bâtiment-voyageurs confortable

L'espace intérieur du bâtiment-voyageur est également confortable. Ce confort est lié :

- à un mobilier récent, fonctionnel et très propre,
- à une grande clarté, due à la teinte beige pâle des matériaux de revêtement des murs, à la toile tendue et aux ouvertures en façade du hall principal,
- à une très bonne signalétique d'orientation et d'information permettant une orientation aisée vers les différents modes de transports et les espaces intérieurs du bâtiment,
- à une impression d'espace dans l'axe longitudinal.

En revanche, le hall principal, encore fortement déterminé par les dimensions du bâtiment initial, demeure exigu. C'est notamment le cas de :

- l'espace dédié à l'attente : la salle d'attente jouxte l'escalier menant aux quais,
- les circulations menant au passage souterrain,
- l'accueil.



Ci-dessous ***: les deux couloirs longitudinaux : à gauche celui menant au buffet ; à droite celui menant à la future gare routière.***

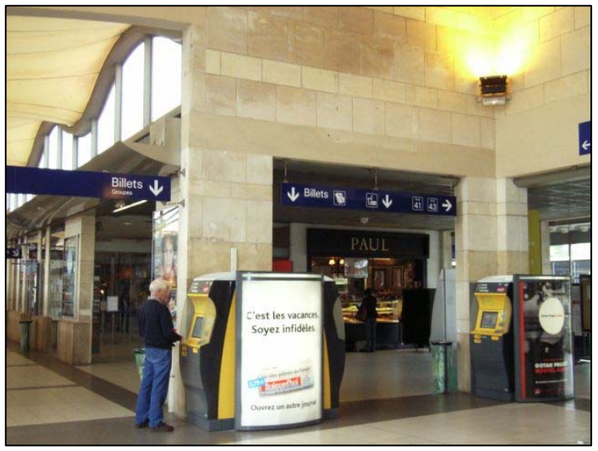
Les marques de l'exiguïté : à gauche, salle d'attente, escalier menant au passage souterrain et accueil voisinent dans le hall principal ; à droite, l'ascenseur menant aux quais est situé hors du bâtiment-voyageurs.

2.2.3 Des services liés aux besoins du voyage (transport, attente, passage)

Tous les services liés aux besoins du voyage sont présents en gare. Ils se trouvent à la fois dans le hall principal et dans le bâtiment d'aile, de part et d'autre des circulations latérales.

Les services liés au transport sont préférentiellement situés dans le hall principal. Ils comprennent :

- l'accueil et l'information des voyageurs : espace d'accueil, dépliants, panneaux d'information et plans ;
- la vente de billets de train : espace de vente regroupant plusieurs guichets, donnant dans le hall principal, et Automatiques points de vente (APV) pour les TGV, les Corail et les TER ;
- l'échange de billets : bornes d'échanges-minute pour les billets TGV ;



De gauche à droite : ***l'espace vente des billets est accessible depuis le hall principal, APV et borne d'échanges-minute dans le hall.***

Les services liés à l'attente et au passage sont préférentiellement situés de part et d'autres des circulations latérales du bâtiment voyageurs :

- le buffet de la gare offrant un service bar-brasserie-restaurant, excentré par rapport au hall,
- le relais de presse, très proche du hall,
- des distributeurs de boissons et de friandises, des machines à café,
- un distributeur de banque, une photocopieuse, un photomaton, des téléphones…
- une boulangerie-viennoiserie située dans le hall principal,
- une salle d'attente, également située dans le hall principal.

De gauche à droite : ***distributeur de banque, photocopieuse et distributeur de friandises.***

De gauche à droite : ***le relais de presse, le buffet de la gare.***

2.2.4 En 2007, une reconfiguration spatiale complète qui fera de la gare un espace de services urbains

Le secteur de la gare fait actuellement l'objet d'un réaménagement complet. Parmi les différents éléments de programme, il est prévu la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM), grâce à l'installation de la gare routière. Ce PEM se composera de 3 ensembles :

- la gare ferroviaire,
- une « rotonde » centralisant accueil et information des voyageurs,
- des bâtiments à vocation diverses comprenant une gare routière, un service consigne, des locations de vélos et communiquant avec les autres bâtiments dont le centre de congrès ; celui-ci comprendra restaurant et locaux commerciaux.

Ce projet aura un double impact sur l'organisation fonctionnelle et spatiale de la gare. Il va faire du pôle d'échanges multimodal un véritable lieu de services urbains, ouvert sur la ville : la gare concentrera des éléments de centralité, susceptibles d'accueillir tous les habitants, même non voyageurs.

Dans ce cadre, la gare ferroviaire dispose d'emplacements libres depuis le transfert du service groupes de la SNCF à Bordeaux et le transfert de l'agence de location de voitures sur le boulevard du Grand-Cerf.

Les emplacements libres à l'intérieur du bâtiment-voyageurs : à gauche l'ancien local du service groupes ; à droite l'ancien local du loueur de voitures.

2.3 UN LARGE FAISCEAU FERROVIAIRE, DES QUAIS DEJA DIMENSIONNES POUR LE TGV, UN CONFORT A AMELIORER

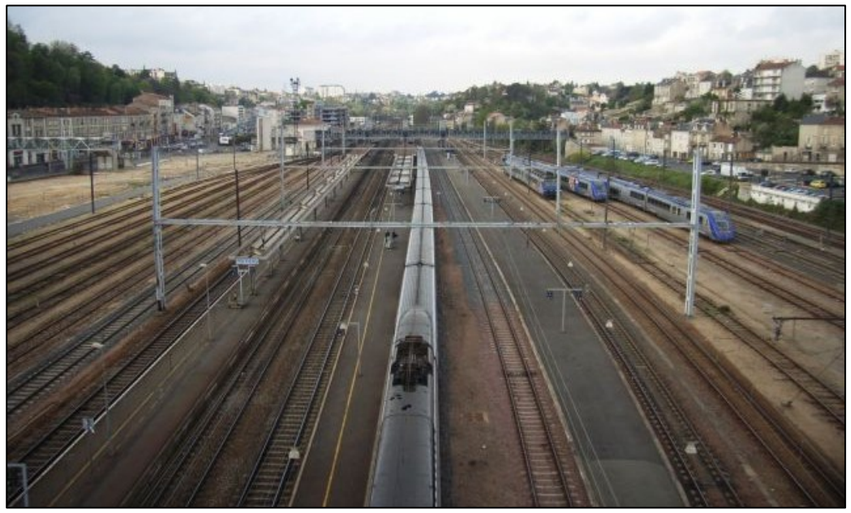
2.3.1 Un large faisceau ferroviaire

La gare de Poitiers dispose d'un faisceau composé de 7 voies accessibles depuis les quais et d'une voie de passage. Les 7 voies sont toutes couvertes et destinées au trafic voyageurs.

S'ajoute de part et d'autre, des voies de garage et embranchements : à l'Est, côté centre-ville, 6 voies destinées au trafic fret ; à l'Ouest côté Boivre, 7 voies servant de voies de garage pour le matériel voyageurs (des TER au TGV). Trois de ces voies disposent de quais, accessibles uniquement par un franchissement au niveau des voies.

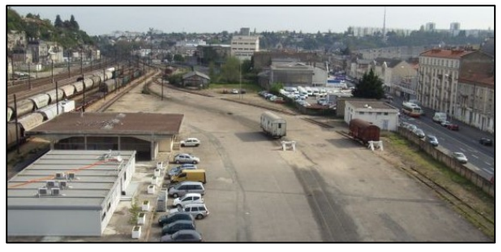
L'ancien faisceau fret desservant les anciens entrepôts du Sernam a déjà été démantelé.

Toutes les voies et embranchements sont électrifiés.



Le faisceau de ferrées en gare de Poitiers (située au fond).

De gauche à droite, de haut en bas : ***les voies de garage fret côté Est, , l'ancien faisceau fret qui desservait la Sernam, Les voies de garage et embranchements du côté Ouest, servant au matériel voyageurs .***



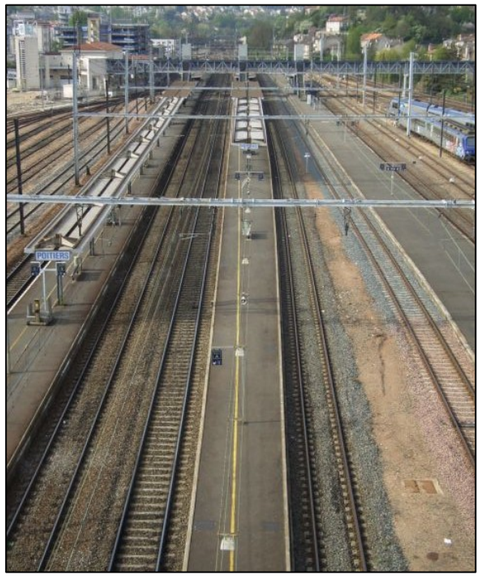
2.3.2 Des quais déjà dimensionnés pour le TGV, un confort à améliorer

Les 7 voies destinées au trafic voyageurs sont desservies par 4 quais (y compris le quai jouxtant le bâtiment voyageurs). La plupart d'entre eux sont suffisamment longs pour accueillir une rame TGV Altantique (une unité simple, longueur entre 200 et 245 mètres), et certains deux rames (= une unité multiple, jusqu'à 490 m).

Tous les quais sont également recouverts d'abris pour voyageurs dont la longueur est variable. Aucun de ces abris toutefois ne va jusqu'aux extrémités des quais et n'est suffisamment long pour couvrir l'ensemble de deux rames TGV.

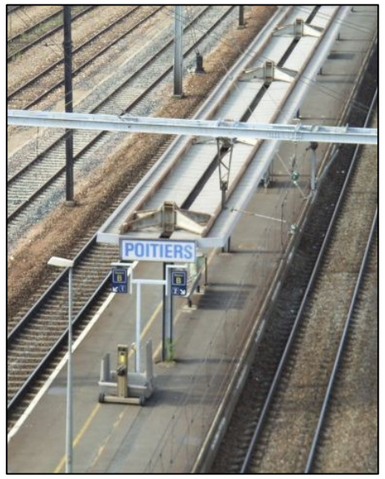
La largeur des quais est variable, elle pourrait s'avérer insuffisante pour écouler les flux de montée et de descente des passagers.

Des quais suffisamment longs pour accueillir un train constitué de 2 rames TGV Atlantique.



De gauche à droite : ***des abris de quais de longueur variable, des quais par endroits insuffisamment larges.***

Le mobilier est regroupé en certains points, avec une concentration dans les parties situées à proximité des accès aux quais, sous les abris voyageurs. On y trouve : du mobilier d'attente et de transport (« salle » d'attente, bancs, chariots à bagage), du mobilier d'information (panneaux d'affichage, de composition des trains, cabine téléphonique…) et du mobilier commercial (distributeurs automatiques, panneaux publicitaires).



<u>De gauche à droite, de haut en bas :</u> points de regroupement du mobilier sur les quais, panneaux publicitaires et chariots à bagage, la signalétique de quais fait cohabiter différentes générations de panneaux.

La signalétique spécifique à un train est complète. Elle se compose :

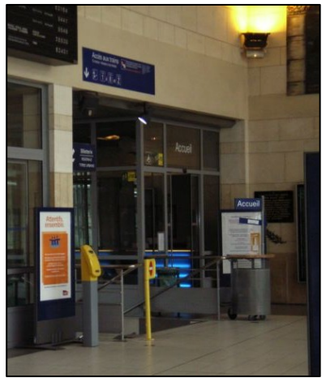
- d'un panneau de composition des trains pour chaque quai,
- de tableaux annonçant les gares desservies, positionnés stratégiquement à proximité des accès aux quais,
- d'indications de repères le long des quais.

De gauche à droite : panneau de composition des trains, Tableau d'information des dessertes.

2.3.3 <u>Les accès aux quais</u>

Deux types d'accès aux quais sont possibles :

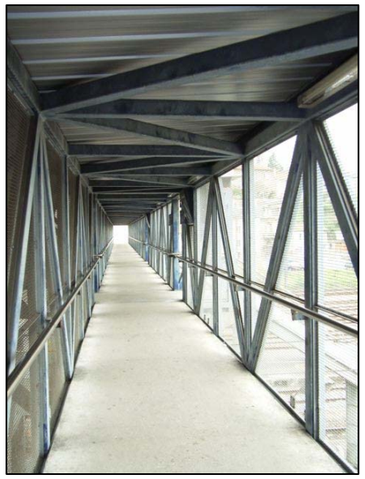
- <u>le passage souterrain</u> menant au hall principal ; ce passage est relié par des escaliers seuls, ce qui ne le rend pas accessible aux Personnes à mobilité réduite (PMR) et ne facilite pas son emprunt par les voyageurs munies de bagages ou de chariot à bagages.



<u>De gauche à droite :</u> accès au passage souterrain depuis le hall, passage souterrain, escalier sur le quai menant au passage souterrain.

- <u>la passerelle aérienne</u> ; c'est l'accès privilégié pour les PMR et personnes munies de bagages, car elle est reliée à des ascenseurs. Néanmoins ces ascenseurs ne desservent que 2 des 3 quais. L'ascenseur desservant le bâtiment voyageurs, du fait de son orientation côté ville, nécessite un passage à l'air libre.

Tous ces accès sont en bon état et ne connaissent pas de problème de propreté ou de dégradation.



<u>Ci-dessus, de gauche à droite :</u> la passerelle, relayée par des escaliers.

<u>Ci-dessus, de gauche à droite :</u> ascenseur d'accès à la passerelle, ascenseur menant aux quais et son débouché sur le quai.

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 :

- Paris - Poitiers,
- Poitiers - Bordeaux,
- Poitiers - La Rochelle,
- 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[4]. 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 :

- en direction de Paris (18 A/R), Saint-Pierre-des-Corps (13 A/R) - Tours (4 A/R) (trajets directs uniquement) ;
- 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 :

- en direction de La Rochelle-Ville (6 A/R hors TGV) via Niort (7 A/R hors TGV) (TER Poitou-Charentes),
- en direction d'Angoulême (4 A/R hors TGV) (TER Poitou-Charentes),
- en direction de Châtellerault (9 A/R hors TGV) et de Tours (4 A/R hors TGV) (TER Poitou-Charentes),
- 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…

Le réseau TER Poitou-Charentes.

[4] 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 Châtellerault 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

La 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 1er 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).

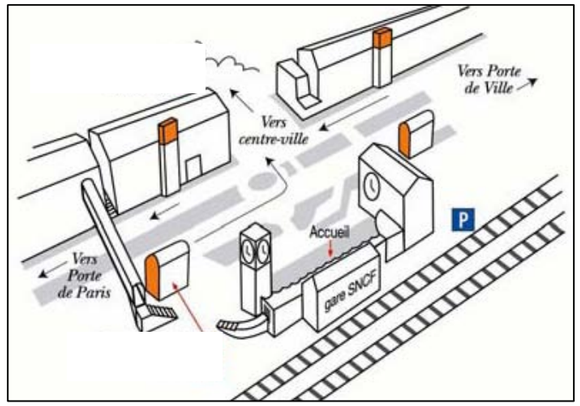
3.2.2 Un fonctionnement intermodal optimisé une fois le PEM réalisé

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

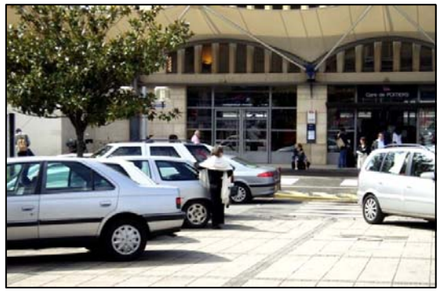
La réalisation d'une gare routière à proximité de la gare ferroviaire permettra un meilleur agencement spatial du parvis de la gare ferroviaire qui jouxte un des principaux axes d'agglomération et qui aujourd'hui accueille trop de fonctions sur un espace restreint :

- 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'usagers ayant des motifs de déplacement différents ;
- la configuration actuelle manque de lisibilité : l'éclatement des arrêts de bus, l'accueil de trop nombreuses fonctions morcèlent 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.

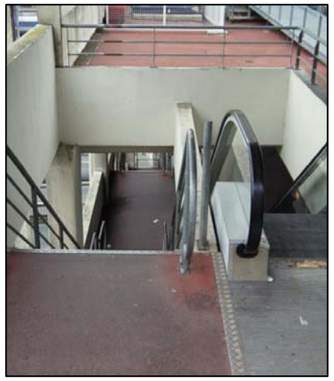


De gauche à droite, de haut en bas : ***stationnement sauvage le long du passage piétons du parvis, le long de la voie de desserte, encombrement de cette dernière aux heures de pointe, stationnement sauvage dans la cour des autocars inter-urbains.***

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 SYNTHESE

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

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

B- LA GARE DE LIMOGES-BENEDICTINS DANS L'AIRE URBAINE

La gare de Limoges-Bénédictins est devenue l'un des emblèmes de la capitale limousine et de l'architecture ferroviaire. Au-delà de sa dimension symbolique, elle n'a cessé de gagner en importance. Initialement conçue pour être exclusivement la gare des relations Nord-Sud (axe Paris - Toulouse), elle s'est rapidement imposée à Limoges-Montjovis, qui aurait dû être la gare des relations Est-Ouest (axe Lyon - La Rochelle). Limoges-Bénédictins est devenue la seule gare terminus de l'étoile ferroviaire limougeaude et a fini par capter l'ensemble du trafic Grandes Lignes. Aujourd'hui Limoges-Montjovis n'est plus qu'une gare intermédiaire sur la desserte TER Limoges - Angoulême. Plus récemment, en 2000, c'est à Limoges-Bénédictins qu'a été constitué le pôle d'échanges multimodal de l'agglomération, donnant naissance au CIEL (Centre intermodal d'échanges de Limoges-Bénédictins).

1 ANALYSE URBAINE

1.1 UNE GARE TRES PROCHE DE L'HYPERCENTRE ET DES GRANDES ARTERES DE L'AGGLOMERATION

1.1.1 *Une inscription spatiale originale*

La gare se situe sur un replat du talus dominant la Vienne d'une trentaine de mètres, site également occupé par les deux noyaux urbains médiévaux, la Cité et le Château. La gare occupe l'ancien emplacement d'un monastère de Bénédictins, duquel elle tire son nom. Par rapport aux noyaux urbains médiévaux, la gare se situe plus à l'Est : elle marque, comme dans la plupart des autres villes françaises, les limites de l'urbanisation au moment de l'apparition du chemin de fer, au milieu du XIXème siècle. Si depuis 1856, la gare a fait l'objet de trois bâtiments successifs, le site est lui resté sensiblement similaire.

Deux originalités caractérisent cette inscription spatiale :

- La proximité avec le centre ancien, alors que Limoges a connu un fort essor urbain au XIXème siècle, conséquence de la prospérité tirée de l'industrie de la porcelaine et de l'émail. Les contraintes topographiques expliquent ce paradoxe : l'expansion urbaine du XIXème siècle s'est d'abord développée vers le Nord, sur le plateau situé entre Vienne et Aurence, où les surfaces plates étaient plus vastes que sur le talus de la Vienne.
- Une surélévation du bâtiment voyageurs par rapport aux voies ferrées permet une implantation du bâtiment perpendiculaire par rapport à celles-ci, alors que dans la plupart des gares, le bâtiment voyageurs est implanté parallèlement par rapport aux voies. L'implantation limougeaude constitue un support favorable pour atténuer la coupure urbaine engendrée par le faisceau des voies ferrées.

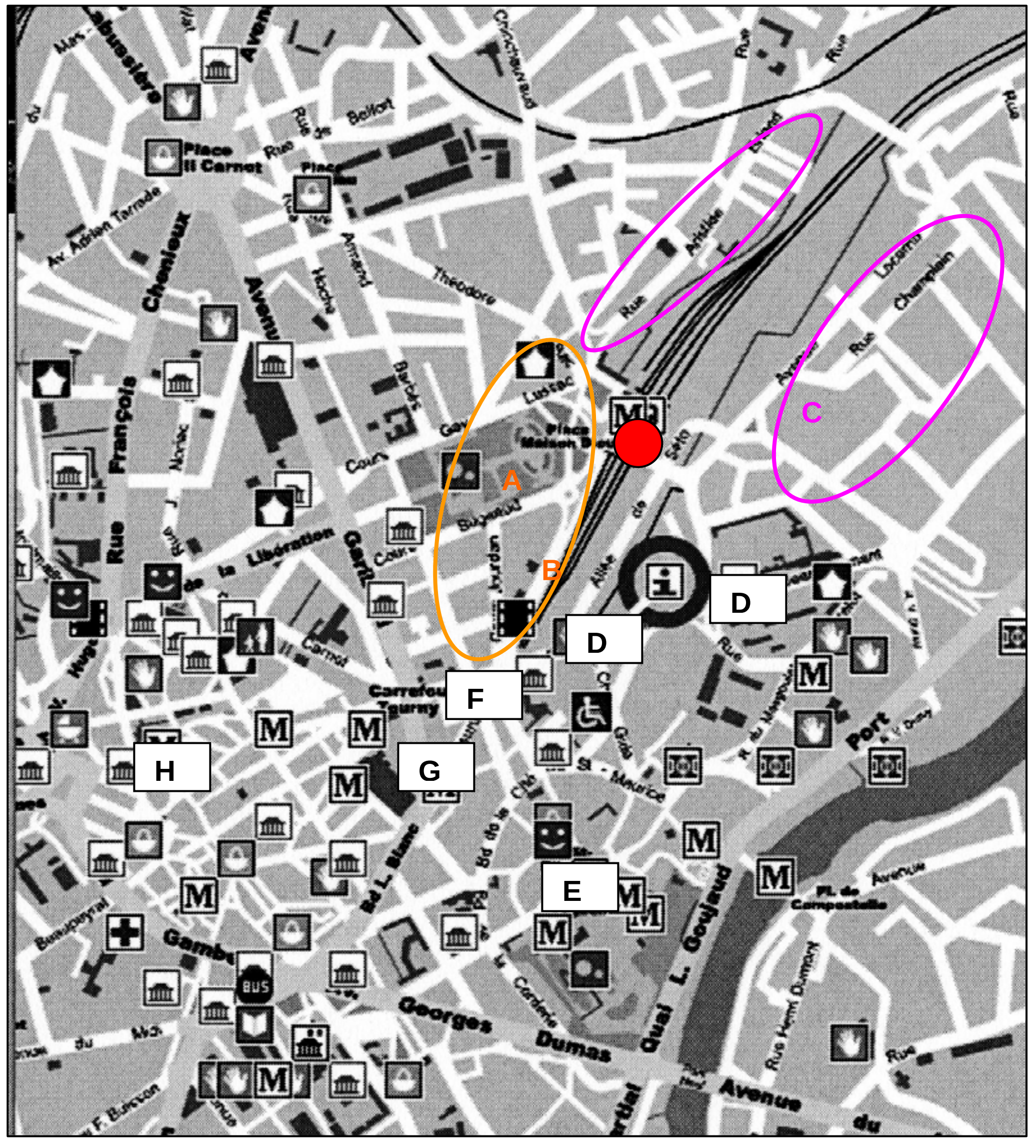
Les bâtiments emblématiques de l'hypercentre visibles depuis le parvis de la gare : flèche de la cathédrale Saint-Etienne (E), immeuble de rapport place Jourdan (F), flèches des églises Saint-Pierre (G) et Saint-Michel (H).

1.1.2 *Une situation stratégique à l'échelle de l'agglomération*

Le centre historique est également le centre fonctionnel de l'agglomération : il regroupe commerces, administrations, équipements publics et logements. La proximité physique de la gare avec l'hypercentre a été soulignée ; elle est, en outre, renforcée par la composition urbaine qui permet une proximité visuelle :

- la surélévation du bâtiment voyageurs permet de distinguer depuis le parvis de la gare des bâtiments emblématiques de l'hypercentre : cathédrale Saint-Etienne (Cité), église Saint-Pierre (Château), coupole des immeubles de rapport de la place Jourdan…
- les grandes artères (avenue du Général-de-Gaulle, cours Burgeaud et Gay-Lussac) conduisent le regard vers le centre historique et fonctionnel.

Par ailleurs, le CIEL de Limoges-Bénédictins dispose d'une excellente accessibilité routière depuis les principaux points de l'agglomération : la proximité du périphérique et le tracé très urbain et sans péage de l'autoroute A20 permettent un accès direct avec le technopole Ester, le Centre hospitalier régional, l'université, les zones d'activités et commerciales Nord et Sud. Une signalétique de rabattement présente en plusieurs points de l'agglomération et continue depuis ces points jusqu'au CIEL facilite d'autant l'accessibilité.



Le quartier de la gare dans son environnement urbain (plan : Ville de Limoges).

<u>- en rouge : le CIEL</u>,

<u>- en orange : la façade « noble »,</u>

A : Champ-de-Juillet,

B : avenue du Général-de-Gaulle ;

<u>- en rose :les anciens quartiers ouvriers cheminots,</u>

C : Cité des Coutures ;

<u>- en noir : les repères urbains :</u>

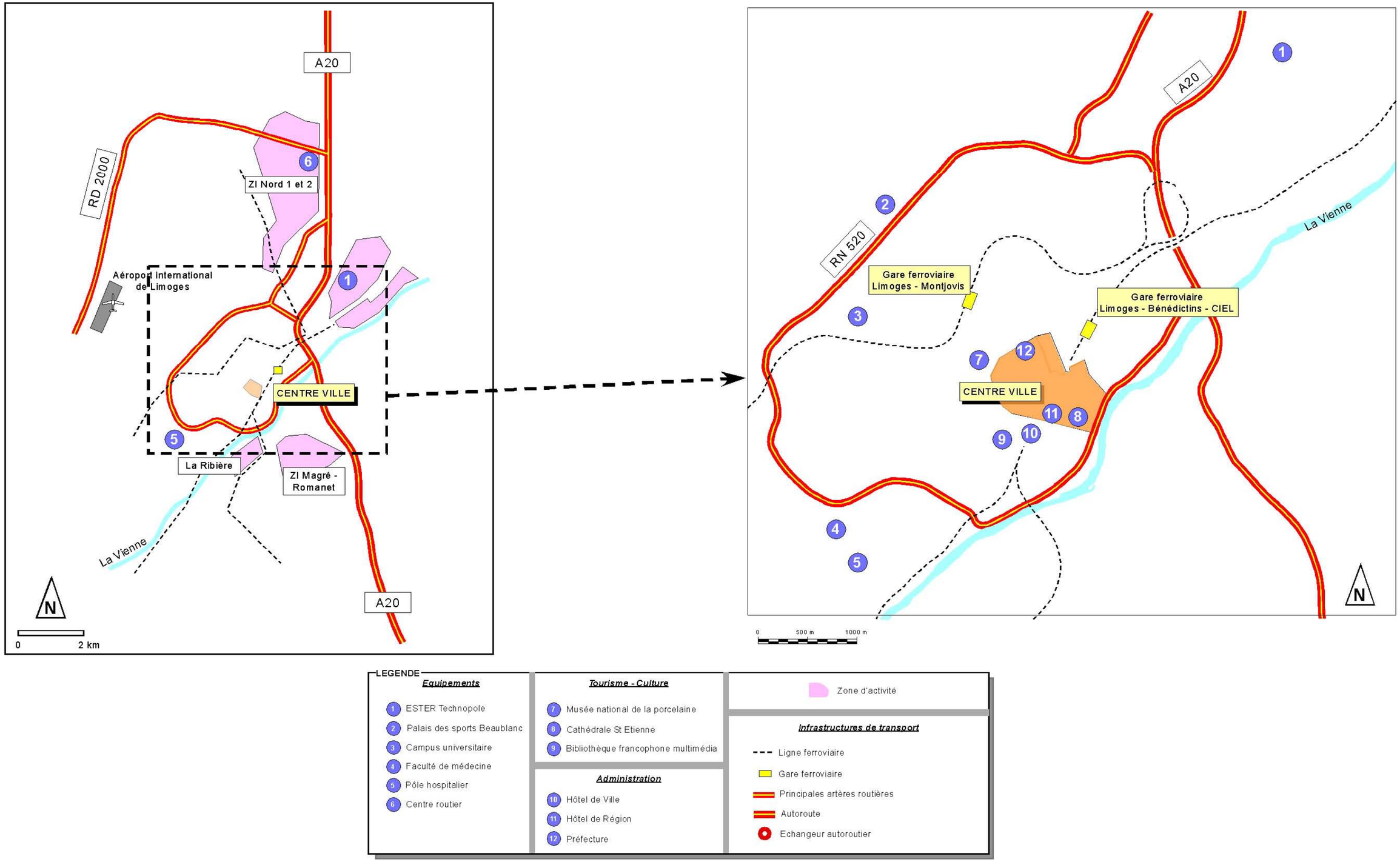
D : avenue des Bénédictins,

E : cathédrale Saint-Etienne,

F : place Jourdan,

G : église Saint-Pierre,

H : église Saint-Michel.



Situation de la gare de Limoges-Bénédictins à l'échelle de l'agglomération.

1.2 UN QUARTIER DE GARE QUI N'A PAS ENCORE RETROUVE SES LETTRES DE NOBLESSE

1.2.1 Un tissu urbain hétéroclite

Le quartier de la gare des Bénédictins présente une disparité morphologique et sociale tout à fait caractéristique de ce type de quartier. La disparité est telle qu'il est peut-être préférable de parler de « quartiers » de gare au pluriel, distinguant une partie « noble » d'une partie beaucoup plus « modeste ».

La partie « noble » regarde vers le centre-ville. La composition urbaine est organisée pour mettre en valeur le bâtiment voyageurs : la gare occupe le fond de perspectives tracées par de grandes artères (avenue du Général-de-Gaulle, cours Burgeaud et Gay-Lussac, avenue Théodore-Bac), tandis que le jardin du Champ-de-Juillet a été composé de manière à donner à voir la gare. Les espaces verts (jardin du Champ-de-Juillet, square des Déportés) donnent de l'agrément à l'endroit. Le bâti mêle résidences récentes et maisons faubouriennes.

De gauche à droite : *le Champ-de-Juillet (A) depuis le parvis de la gare ; la gare depuis le Champ-de-Juillet.*

De gauche à droite : *front bâti du cours Burgeaud ; la rue Théodore-Bac.*

La partie plus « modeste » est située de part et d'autre du faisceau ferroviaire, au-delà de la gare. Elle est plus éloignée du centre-ville, et correspond à des quartiers ouvriers cheminots. Le quartier Aristide-Briand est le plus ancien, alors que celui de l'avenue de Locarno (cités des Coutures et de Montplaisir) date des années trente. Le premier correspond à un tissu faubourien (maisons de ville à deux ou trois étages), le second mêle immeubles de type HBM à des petits pavillons de banlieue. La topographie très présente isole les quartiers situés de l'autre côté du faisceau ferroviaire, en dépit de la rampe des Bénédictins qui les relient au Champ-de-Juillet via la gare. En revanche, ils sont situés à proximité de l'avenue des Bénédictins, qui relie le centre-ville à l'autoroute A20, véritable nervure centrale de communication dans Limoges.

De gauche à droite : *la rue Aristide-Briand, maisons faubouriennes, église Saint-Pierre-et-Saint-Paul, bibliothèque des agents de la SNCF.*

De haut en bas, de gauche à droite : *la rampe des Bénédictins depuis la rue de Locarno ; maisons individuelles et talus de la Vienne ; immeubles HBM de la Cité des Coutures, situés au pied de la rampe des Bénédictins et sur le talus dominant la Vienne.*

1.2.2 Peu d'éléments de centralité

Toutefois pour aussi hétéroclites qu'elles soient, les parties formant le quartier de la gare de Limoges-Bénédictins partagent un point commun : elles n'ont pas encore fait l'objet d'une récente restructuration. Celle liée au CIEL ne les a pas touchées. Le quartier de Limoges-Bénédictins porte encore les marques des quartiers de gare tombés en disgrâce à mesure de l'avènement de l'automobile. En dehors des activités liées au transport, il ne joue pas un rôle majeur dans le fonctionnement de l'agglomération :

- son attractivité marchande demeure encore faible : le quartier de gare comprend peu d'hôtels, et la majorité d'entre eux sont de faible à moyen standing (une ou deux étoiles). Un seul hôtel trois étoiles se trouve dans le quartier, près du parking des Bénédictins ; les autres commerces correspondent à des commerces de quartier et sont souvent isolés les uns des autres ;
- il ne comprend pas de véritable pôle tertiaire : quelques administrations ou organismes publics sont installés aux franges du quartier (Tribunal administratif, cours Vergniaud ; URSSAF rue Camille-Pelletan), tandis que les espaces de congrès et de séminaires se réduisent à l'espace bénédictins installé dans la gare. Il n'existe pas de centre d'affaires à proprement parler dans le quartier de gare ;
- la qualité des logements est inégale, certains d'entre eux ayant de toute évidence un besoin de rénovation, afin de revaloriser leur image.

De gauche à droite, de haut en bas : ***avenue du Général-de-Gaulle (B), hôtel 3 étoiles au pied du parc de stationnement des Bénédictins, immeubles rue Pétiniaud-Dubos.***

Ci-dessous, de gauche à droite : ***rue du Général-du-Bessol ; rue de Locarno.***

1.3 UN QUARTIER EN ATTENTE D'UN « CATALYSEUR » PERMETTANT D'ENGAGER SA RESTRUCTURATION

1.3.1 Des atouts pour une restructuration

Dans le cadre d'une restructuration, le quartier de la gare de Limoges-Bénédictins présente quelques atouts :

- sa proximité avec le centre-ville et les grandes artères y conduisant réserve la possibilité d'accueillir de nouvelles activités urbaines, dans le prolongement de l'hypercentre et non en faisant un pôle concurrent de ce dernier ;
- l'absence de contraintes réglementaires rédhibitoires ainsi que la qualité inégale de l'usage du sol rendent envisageable le dégagement de fortes capacités d'accueil par renouvellement urbain ;
- la présence d'éléments de grande qualité urbaine et d'animation tels que l'architecture de la gare, le jardin du Champ-de-Juillet, théâtre des grandes manifestations populaires (salon du livre, feu d'artifice et bal populaire du 14 juillet…) constituent un terrain favorable pour générer une image très porteuse du quartier, susciter des déplacements spécifiques et pour former un cœur de vie.

1.3.2 Des enjeux en phase avec la vocation métropolitaine de Limoges

Néanmoins, le quartier de gare n'a pas encore été identifié comme un espace stratégique et prioritaire dans les documents de planification. Les priorités vont à Ester, au centre-ville ou aux zones d'activités nord et sud…

Pourtant les enjeux liés à la restructuration d'un quartier de gare, visant à lui redonner un rôle majeur dans le fonctionnement de l'agglomération, sont en phase avec ceux de Limoges, « capitale régionale à vocation métropolitaine » :

- Limoges et son agglomération ont la volonté de développer leur vocation touristique et de réaliser des équipements pour le tourisme d'affaires.
- Ils ont également la volonté de se doter d'équipements d'envergure, dimensionnés à une échelle supérieure à celle de la population de l'aire urbaine (zénith, boulevard circulaire, attractivité commerciale du centre-ville), à une échelle métropolitaine.
- Ils ont enfin pour ambition de privilégier la densification des espaces déjà construits, afin de maîtriser l'extension du tissu urbain et de préserver la qualité des espaces naturels.

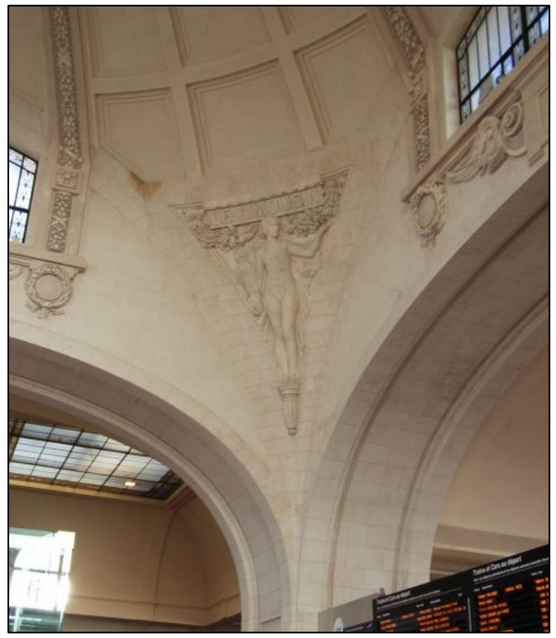
On peut donc conclure que le quartier de gare attend un élément « catalyseur » pour engager sa restructuration et lui redonner un rôle majeur dans le fonctionnement de l'agglomération.

2 ANALYSE FONCTIONNELLE DU C.I.E.L. EN GENERAL, DE LA GARE FERROVIAIRE EN PARTICULIER

2.1 UN SYMBOLE DE LIMOGES ET DE L'ARCHITECTURE FERROVIAIRE

Le bâtiment voyageurs de la gare ferroviaire ainsi que son beffroi comptent parmi les bâtiments les plus connus de Limoges. Il témoigne d'une grande qualité architecturale de style Art Nouveau. Sa monumentalité en fait un véritable « palais de gare ». Le bâtiment actuel a été construit de 1917 à 1929, Roger Gonthier étant son architecte. Cette architecture et l'organisation spatiale qui l'accompagne se détachent des programmes types de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans. Construite en béton armé et en cuivre, ses motifs décoratifs, recouverts de pierre de taille moulée, sont, selon les canons de l'Art Nouveau, essentiellement d'inspiration végétale. Ils font référence au Limousin : évocation des feuilles de châtaigniers (ferronnerie, vitraux du verrier limousin Francis Chigot), de glands et de feuilles de chêne. Les statues de la façade extérieure personnifient l'émail et la porcelaine, celles situées à l'intérieur, sous la coupole, les quatre provinces initialement desservies par la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans (la Touraine, la Bretagne, le Limousin et la Gascogne). Sa valeur architecturale a été reconnue par son inscription à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques (ISMH). L'office du Tourisme de Limoges organise des visites guidées.

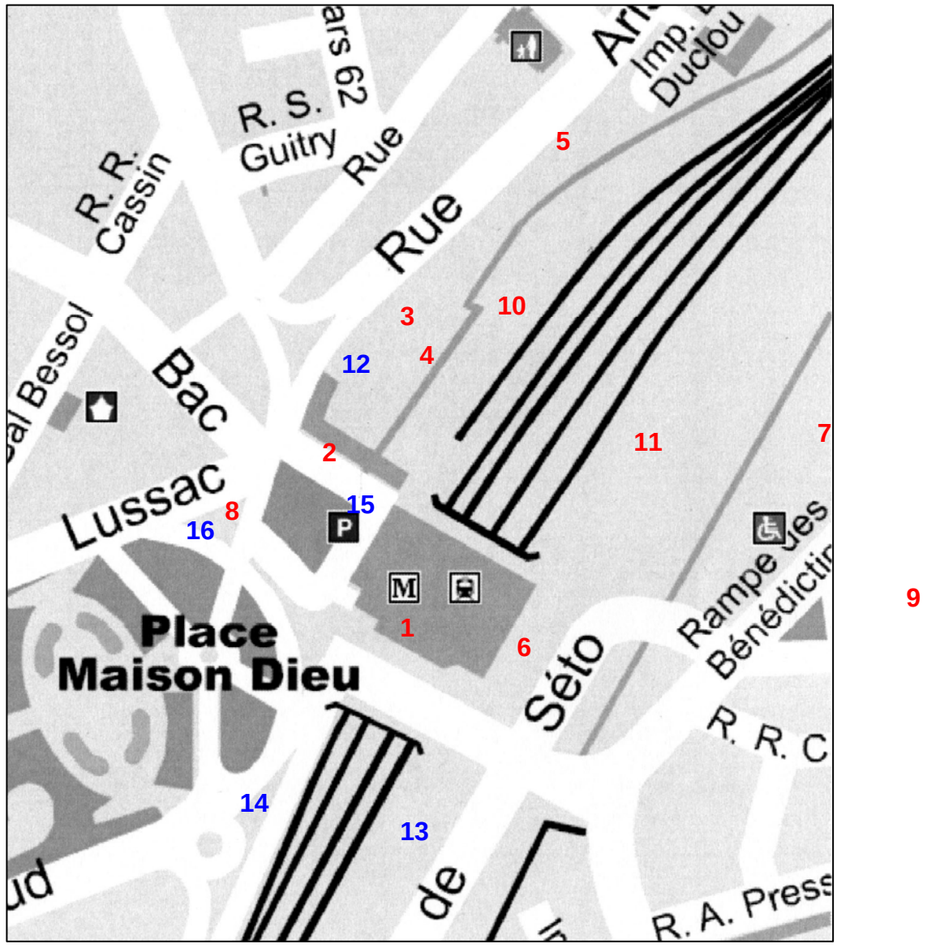
Le beffroi et le bâtiment voyageurs depuis le Champ-de-Juillet.



<u>De haut en bas, de gauche à droite :</u> les vitraux de Chigot représentant les feuilles de chênes et de châtaignier, l'allégorie du Limousin œuvre d'Henri Varenne, le panneau attestant de l'inscription de la gare aux Monuments Historiques (patrimoine du XXème siècle).

Le Centre intermodal d'échanges de Limoges-Bénédictins (CIEL) est cependant constitué d'autres bâtiments, disposés en U :

- quatre bâtiments administratifs (2, 3, 4 et 5 sur le plan ci-dessous) occupés par la SNCF (direction régionale de Limoges), dont le principal (2) est contigu au beffroi et donne sur la place Maison-Dieu (il est également occupé par une annexe du Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles) et les trois autres dans la cour donnant sur la rue Aristide-Briand ; le bâtiment 5 abrite plus particulièrement la direction de la gare.
- le bâtiment voyageur de la gare routière (6),
- les bâtiments de la plate-forme infrastructures SNCF (7).



Plan schématique du site du CIEL de Limoges-Bénédictins (source : Ville de Limoges).

- en rouge : les infrastructures de transports non routières ; outre les celles mentionnées ci-dessus :

- *8 : pôle bus urbains Maison-Dieu,*
- *9 : pôle bus urbains Locarno*
- *10 et 11 : voies ferrées de garage nord et sud.*

- en bleu : les parcs de stationnement :

- *12 : Aristide-Briand,*
- *13 : Bénédictins,*
- *14, 15, 16 : parcs situés à proximité du parvis de la gare.*

La gare routière (6 sur le plan).

Le bâtiment administratif contigu au beffroi, place Maison-Dieu (2).

Les bâtiments administratifs implantées dans la cour du parc de stationnement Aristide-Briand (3 et 4).

Des bâtiments de la plate-forme infrastructures (7).

2.2 DES ESPACES VOYAGEURS TRES CONFORTABLES, EN COURS DE RENOVATION

2.2.1 Un bâtiment voyageurs en excellent état

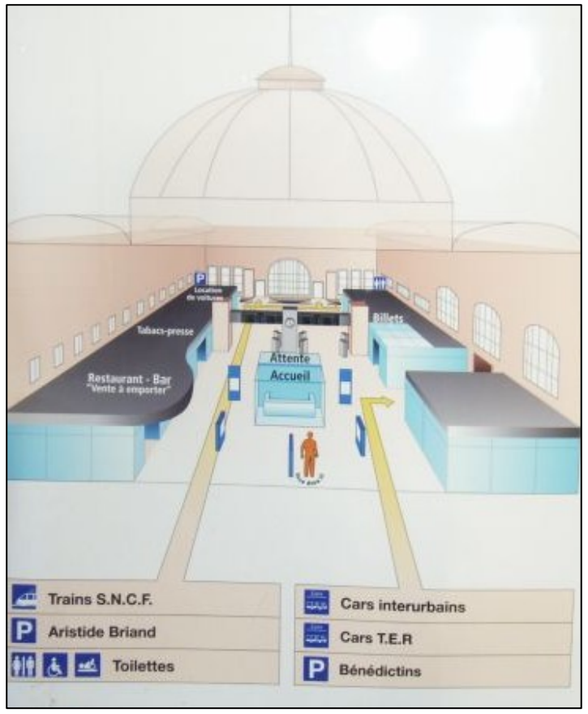
Ce bâtiment voyageurs (BV) est en excellent état. Il faut y voir le résultat de deux campagnes récentes de travaux :

- celle de restauration du bâtiment, consécutive à l'incendie de février 1998, qui avait provoqué la destruction d'une partie de la charpente de la coupole,
- celle de rénovation des espaces intérieurs, effectuée dans le cadre du programme « Gares en mouvement » ; cette campagne est toujours en cours.

Bien que le bâtiment voyageur soit composé de trois corps de bâtiment, toutes les fonctions principales sont regroupées dans le hall. Il est organisé longitudinalement en deux espaces délimités par le panneau général d'affichage des départs des trains et des autocars : côté « ville », un espace principalement dédié à l'information (accueil, plans des autres modes de transport en commun) et secondairement à l'attente (salle d'attente « fermée ») ; côté « quais », un espace principalement dédié à l'attente et aux services ferroviaires (salle d'attente « ouverte », échanges-minutes, bornes automatiques…). Deux circulations transversales organisent les flux du parvis donnant sur la ville aux escaliers menant aux quais :

- sur l'aile gauche, les services liés aux transports en commun (guichets de vente des billets, écrans d'information, accès à la gare routière),
- sur l'aile droite, les services non liés au transport en commun (restauration, presse, location de voitures).

Le bâtiment d'aile gauche, autrefois dédié aux départs, abrite une partie de l'offre de restauration et communique avec le hall principal ; le bâtiment d'aile droite est à l'heure actuelle fermé pour travaux.



Plan schématique de l'organisation spatiale du hall principal, depuis le côté « ville » (source : SNCF).

2.2.2 De vastes espaces intérieurs très confortables

Les espaces intérieurs du bâtiment voyageurs sont également très confortables. Ce confort est lié :

- à une grande clarté, due aux larges verrières et à la coupole,
- à une impression d'espace, due à la monumentalité du bâtiment qui lui confère hauteur (coupole) et larges espaces de circulations,
- à un mobilier récent et fonctionnel, même si la partie côté quais a encore été peu réaménagée,
- à une très bonne signalétique d'orientation et d'information, permettant une orientation aisée vers les différents pôles du CIEL,
- à la présence de nombreux ascenseurs (5), permettant un accès aisé aux quais pour les Personnes à mobilité réduite (PMR) ou les voyageurs disposant de nombreux bagages.

Néanmoins, pour l'heure, la partie du hall située côté quais, moins rénovée, est beaucoup moins attrayante que celle située côté ville : elle apparaît comme un espace quelque peu délaissé, au mobilier vieillot, ne mettant pas en valeur l'architecture du bâtiment.

Ci-dessus, de gauche à droite : ***le hall principal depuis le côté « ville » ; depuis le côté « quais ».***

Ci-dessus : ***la partie du hall principal non rénovée, située côté « quais ».***

A gauche : ***un ascenseur situé dans le hall principal.***

Les différents niveaux signalétiques du hall principal (de haut en bas, de gauche à droite) :
panneau général d'affichage des départs (trains et autocars interurbains) ; écrans des arrivées information ; bornes d'information sur les réseaux de transports en commun.

2.2.3 Le bâtiment voyageurs de la gare routière, un espace « auxiliaire » et fonctionnel

Construit en 2000, le bâtiment voyageurs de la gare routière témoigne d'une architecture plus sobre que celui de la gare ferroviaire. Réalisée en acier, verre et bois, son architecture cherche d'abord à mettre en valeur la gare ferroviaire.

Ces dispositions se retrouvent également d'un point de vue fonctionnel : le bâtiment voyageurs de la gare routière n'a pas été conçu pour être un espace central, mais pour être un espace auxiliaire du hall principal de la gare ferroviaire.

Par rapport à la gare ferroviaire, le confort est plus sommaire :

- les espaces sont plus restreints,
- l'attente s'effectue dans un espace à demi-couvert,
- aucun service autre que la vente de billets n'est disponible.

L'architecture de la gare routière met en valeur la gare ferroviaire.

Les escaliers d'accès à la gare ferroviaire.

L'espace d'attente et de vente.

2.3 LES QUAIS ET LEURS ACCES

2.3.1 Les voies ferrées

La gare de Limoges-Bénédictins dispose d'un faisceau de 12 voies, qui n'en forme plus que 2 à l'orée du tunnel passant sous le centre-ville, situé dans la direction de Périgueux et de Brive-la-Gaillarde. Toutes sont électrifiées.

En outre, le faisceau de Limoges-Bénédictins comprend 8 voies de garage supplémentaires (4 au Nord, 4 au Sud), non électrifiées.

Seules 9 voies sont couvertes. La configuration des voies implique une utilisation différenciée. Les 3 voies les plus au Sud, ni couvertes, ni desservies par des quais, sont utilisées pour le fret ou les manœuvres.

Le faisceau ferroviaire vu depuis le parvis de la gare.

De gauche à droite : ***les voies les plus au Sud (11), dédiées au fret ; les voies de garage situées au Nord (10).***

2.3.2 Les quais

La gare ferroviaire est en surélévation par rapport aux voies, si bien que les 9 quais sont en sous-face sur la largeur du bâtiment voyageurs. Ils sont prolongés, pour 8 d'entre eux par des abris pour voyageurs. Les extrémités des quais ne sont cependant pas couvertes.

Tous les quais disposent d'une largeur similaire, suffisante pour écouler les flux de montées et de descentes des passagers.

De gauche à droite : ***les bâtiments de la gare en surélévation par rapport aux voies ; des quais suffisamment larges pour écouler des flux de montées et de descentes de passagers.***

De gauche à droite : ***une salle d'attente sur un quai, en sous-face des bâtiments ; les abris voyageurs.***

A gauche : ***les extrémités des quais ne sont pas couvertes.***

Le mobilier est regroupé en certains points (tous les 50 m environ), avec une concentration dans les parties situées à proximité des accès aux quais, sous les abris voyageurs. On y trouve : du mobilier d'attente (« salle » d'attente, bancs, poubelle), du mobilier d'information (panneaux d'affichage, de composition des trains…), du mobilier commercial (distributeurs automatiques de confiseries-boissons).

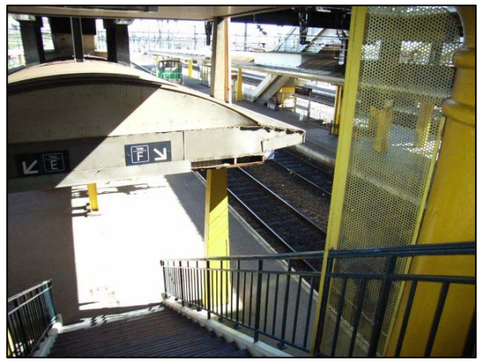
Les voies Sud ne font l'objet d'aucun aménagement. Leur accès s'effectue non par un quai mais par un passage en bois.

La signalétique spécifique à un train est efficace. Elle se compose :

- d'un tableau de composition des trains pour les quais accueillant des Corail et les Téoz,
- d'écrans annonçant les gares desservies, positionnés stratégiquement à proximité des escaliers d'accès au quai,

d'indications de repères, le long des quais.

De gauche à droite : ***point de regroupement du mobilier sur les quais ; présence de légers nids de poule.***



Ci-dessus : ***Les abris voyageurs.***

De gauche à droite :tableau de composition des trains, écrans d'information des dessertes, indication de repère.

2.3.3 Les accès aux quais

L'accessibilité aux quais est très aisée, très fonctionnelle. Plusieurs types d'accès sont possibles :

- les escaliers (un escalier menant à chaque quai) depuis le hall principal, relayés parfois par des escalators (sens quai – hall principal) ; c'est l'accès préférentiel ;
- les ascenseurs (au nombre de 5), reliant le hall principal aux quais dans leur partie en sous-face des bâtiments ;
- la galerie aérienne relayée par des escalators, reliant le hall principal à deux quais ; ce passage est destiné avant tout aux voyageurs munis de chariots à bagages. Dans le cadre du Plan Vigipirate renforcé, ce passage est condamné.
- le passage souterrain qui relie les différents quais entre eux ainsi que le hall principal et le parking Aristide-Briand (ex parcotrain)

Tous ces accès sont en bon état et connaissent peu de problème de propreté ou de dégradation.

2.3.4 Desserte de la gare par le TGV

La gare de Limoges n'est pas une gare actuellement desservie par le TGV. Dans le cas où l'opportunité du projet de LGV Poitiers-Limoges était avérée, des constructions nouvelles, telles que la construction de nouveaux quais où l'allongement des quais actuels, ne seraient pas à prévoir.

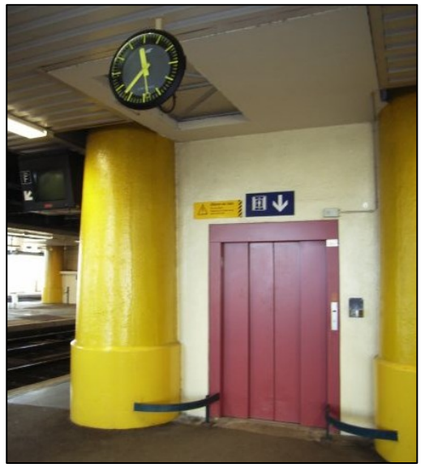
En effet, à l'horizon de sa mise en service et selon le potentiel de trafic voyageur attendu, il apparaît que les trains utilisés seront à unité simple (longueur entre 200 et 245 mètres). Le TGV exploité entre Paris et Poitiers sera composé de deux unités simples. Après le jumelage/déjumelage des rames TGV, en gare de Poitiers, l'une d'entre elle desservira les gares de Limoges, Brive et Cahors, tandis que l'autre poursuivra sur la LGV SEA.

Cependant, des aménagements seront à prévoir :

- Rehaussement des quais,
- Accueil des passagers (flux, signalétique, services, correspondance quai à quai…).

Afin de réaliser ces aménagements, des études ultérieures devront être lancées, après concertation avec les acteurs locaux.

De gauche à droite : ***les escaliers depuis le hall principal ; depuis le quai ; escalator sur le quai.***



De gauche à droite : ***un ascenseur sur les quais en sous-face des bâtiments ; la galerie « aérienne » relayée par des escalators.***

Ci-dessus ***: le passage souterrain reliant les différents quais.***

2.3.5 La gare routière

La gare routière est bien équipée. Elle comprend :

- 12 quais de départs et 4 d'arrivées,
- un parking pour les autocars en attente service,
- une station de lavage.

Les quais sont situés au plus près de la salle d'attente et de l'accès à la gare ferroviaire. Le mobilier, est constitué principalement par la signalétique : écran général d'affichage des destinations, écran d'affichage spécifique à un quai. Leur design s'accorde avec celui de la gare routière.

L'accessibilité est très aisée, grâce :

- à un ascenseur, un escalator et deux escaliers,
- à une passerelle couverte assurant la liaison avec la gare ferroviaire.

De gauche à droite : ***les quais de départ, ceux d'arrivée.***

De gauche à droite : ***le parking d'attente pour les autocars et la station de lavage ; le mobilier des quais, essentiellement constitué par la signalétique.***

2.4 LES SERVICES EN GARE

2.4.1 Des services liés au transport ainsi qu'à l'attente et au passage

Tous les services sont concentrés dans le hall principal de la gare ferroviaire. Ils sont liés aux fonctions du voyage (transport, attente et passage) et comprennent tous les services nécessaires en la matière.

Parmi les services liés au transport, on compte :

- l'accueil et l'information des voyageurs : espace d'accueil situé à l'entrée du hall, dépliants, panneaux d'information et plans disposés tout autour de cet espace ;
- la vente de billets de train : espace de vente regroupant 8 guichets, situé dans le hall principal, et des Automatiques points de vente (APV) pour les Grandes Lignes et les TER ;
- l'échange de billets : bornes d'échanges-minute pour les billets TEOZ ;
- la location de voitures, les guichets de deux loueurs de voitures étant implantés dans le hall même de la gare.

De gauche à droite : ***l'espace vente des billets, un APV TER Limousin, une borne échanges-minute Téoz.***

Parmi les services liés à l'attente et au passage, on compte :

- le buffet de la gare qui offre notamment un service bar-brasserie,
- un marchand de journaux,
- des distributeurs de boissons et de friandises, des machines à café,
- un distributeur de banque, une photocopieuse, un photomaton, des téléphones…
- des salles d'attente, bancs, etc…

Le buffet de la gare.

De gauche à droite : ***les distributeurs automatiques et menus services implantés dans le hall principal.***

2.4.2 Des services urbains encore quasiment absents

En revanche, le CIEL n'est pas un véritable lieu de services urbains. Il n'offre quasiment pas de services autres que ceux liés aux fonctions du voyage, à l'exception :

- d'un petit espace de séminaire (Espace Bénédictins, accès par le beffroi),
- de certaines prestations du buffet, orientées vers le haut de gamme (restaurant) et les services aux particuliers (traiteur).

Ces fonctions ne sont pas suffisamment développées et suffisantes en nombre pour faire du CIEL un lieu de vie ouvert sur la ville concentrant des éléments de centralité susceptibles d'accueillir tous les habitants, même non voyageurs. Cette situation reflète également le fait que le quartier de gare aujourd'hui n'est pas un pôle d'attractivité marchande.

L'entrée de l'Espace Bénédictins au rez-de-chaussée du beffroi.

3 ANALYSE TRANSPORT

3.1 UNE OFFRE DE TRANSPORT MULTIMODALE D'ENVERGURE REGIONALE

Les travaux réalisés en 2000 ont conduit au déplacement de la gare routière sur le site de la gare ferroviaire des Bénédictins. Ils ont permis de constituer un pôle d'échanges multimodal, le CIEL. Tous les réseaux de transport collectif des différentes autorités organisatrices sont réunis : ceux de la SNCF, du Conseil Régional du Limousin, du Conseil Général de la Haute-Vienne et de la Communauté d'Agglomération Limoges Métropole.

3.1.1 Les transports ferroviaires

La gare des Bénédictins se trouve à la tête d'une étoile ferroviaire d'importance régionale, tant pour le transport voyageurs que pour le transport marchandises (fret). Cette étoile comporte 8 branches, dans les directions suivantes :

- Paris - Limoges,
- Limoges - Brive - Toulouse,
- Limoges - Poitiers,
- Limoges - Angoulême,
- Limoges - Périgueux,
- Limoges - Saint-Yrieix-la-Perche - Brive,
- Limoges - Ussel,
- Limoges - Guéret - Montluçon

L'offre Grande Lignes

Les Grandes Lignes assurent des liaisons nationales, desservant plusieurs régions. Limoges accueille des trains parfois en terminus, plus souvent en transit. Le service est assuré par des trains Teoz et Corail.

L'axe Nord-Sud est de loin le plus valorisé, puisque circulent quotidiennement des trains :

- en direction de Paris-Austerlitz (Teoz et Corail), 14 A/R + 2 trains de nuit (Corail Lunéa),
- en direction de Brive-la-Gaillarde et de Toulouse (Teoz et Corail), 16 A/R à destination de Brive, 4 à destination de Toulouse + 1 train de nuit (trajets directs uniquement),
- en direction de Rodez (Corail), 1 A/R direct,
- en direction de Cerbère (Corail), 1 A/R direct + 1 train de nuit.

L'axe Est-Ouest au contraire est peu valorisé puisque ne circulent quotidiennement que des trains en direction de Bordeaux et de Lyon (Corail), à raison d'1 A/R quotidien.

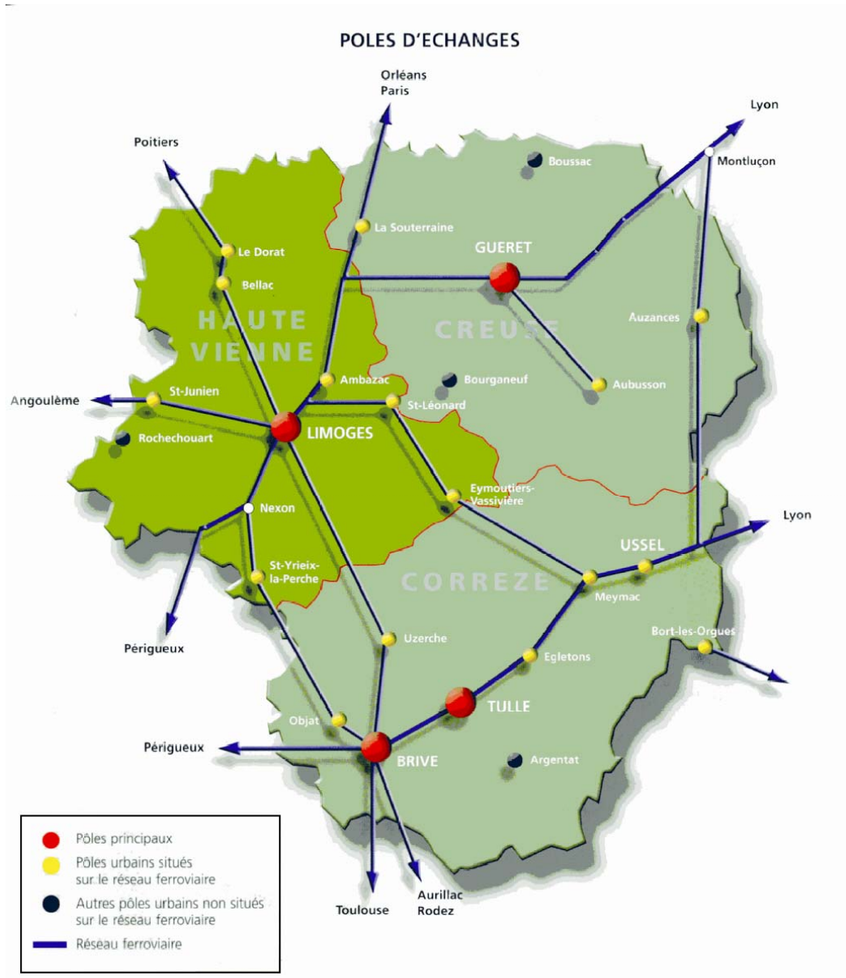
L'axe Sud-Ouest accueille quant à lui uniquement des trains en direction de Périgueux (Corail), à raison de 12 A/R quotidiens.

L'offre TER

Les TER Limousin comptent 15 lignes dont 10 desservent Limoges, parmi lesquelles 9 sont assurées par le rail. Ils permettent des liaisons depuis Limoges à travers l'ensemble du Limousin et des pôles urbains proches, soit :

- en direction de La Souterraine (12 A/R dont 7 TER et 7 Grandes Lignes), Châteauroux (14 A/R dont 5 TER et 9 Grandes Lignes), Vierzon et Orléans ;
- en direction de Poitiers (4 A/R),
- en direction d'Angoulême (4 A/R),
- en direction de Périgueux et de Bordeaux-Saint-Jean (5 A/R),,
- en direction de Saint-Yrieix-la-Perche (7 A/R) et de Brive-la-Gaillarde (16 A/R),
- en direction d'Uzerche (10 A/R),
- en direction d'Ussel (4 A/R) et de Clermont-Ferrand (1 A/R directs),
- en direction d'Aubusson et de Felletin (1 A/R,)
- en direction de Guéret (7 A/R dont 6 TER et 1 Grande Ligne) et de Montluçon (2 A/R : 1 TER – 1 Grande Ligne).

La plupart des lignes assurent également des dessertes de communes faisant partie de l'aire urbaine limougeaude (Aixe-sur-Vienne, Verneuil-sur-Vienne, Bosmie-L'Aiguille, Solignac – Le Vigen, Pierre-Buffière, Le Palais-sur-Vienne, Saint-Priest-Taurion, Saint-Léonard-de-Noblat…).



Le réseau ferroviaire limousin et les dessertes trains TER.

3.1.2 Les transports par autocars et bus

Les dessertes inter-urbaines en autocars

La gare routière accueille tout type de transport inter-urbains par autocars : cars de tourisme, cars du réseau TER, cars du réseau du Conseil Général « La Haute-Vienne en car ». On compte notamment :

- 2 lignes routières du réseau TER (l'une à destination d'Uzerche et de Tulle, l'autre à destination de Bourganeuf, Aubusson et Felletin).
- 20 lignes de « La Haute-Vienne en car » parmi les 27 du réseau et les 24 desservant Limoges,

Les dessertes urbaines en bus

Le CIEL comprend également des arrêts de bus du réseau d'agglomération TCL. Il comprend deux pôles :

- Le principal est situé place Maison-Dieu, à proximité du parvis de la gare ferroviaire. Il est desservi par trois lignes (6, 10 et 20), qui permettent d'accéder à l'essentiel du réseau urbain de bus. La ligne 10, d'orientation sud-ouest - nord-est constitue l'axe majeur du réseau (desserte d'Ester Technopole, du centre-ville, du CHS, et du CHU). La 6 fait partie du réseau de trolleybus. Ce pôle est également desservi par 3 des 5 lignes de nuit ainsi que par 2 des 5 lignes de dimanche et jours fériés. Des voies prioritaires facilitent la circulation des bus
- Le second est situé avenue de Locarno, non loin de la gare routière. Il est desservi par une seule ligne qui dessert entre autres le centre-ville, le campus universitaire et les usines Renault Trucks.

Un autre point d'échanges entre les réseaux bus TCL et Haute-Vienne en Car existe en centre-ville, place Winston-Churchill, avec une correspondance de quai à quai.

De gauche à droite, de haut en bas :
les arrêts de bus des lignes 10 et 20 place Maison-Dieu ;
un trolley-bus de la ligne 6.

3.1.3 Les taxis

Une station de taxis se trouve sur le parvis de la gare ferroviaire. Deux compagnies assurent la desserte. La station dispose d'un équipement fonctionnel :

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

De gauche à droite : ***la voie réservée au taxi sur le parvis de la gare ferroviaire, au pied de l'entrée du hall principal.***

3.1.4 Les véhicules de location

Deux loueurs sont installés dans le hall principal de la gare ferroviaire, trois autres en face du parvis de la gare (Cours Burgaud et avenue du Général-de-Gaulle), un autre rue de Locarno, derrière le CIEL.

Des places leurs sont réservées dans les parkings alentours et notamment dans le parking des Bénédictins pour les loueurs implantés dans la gare,

3.1.5 Le stationnement des véhicules particuliers

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

- d'une aire de dépose-minute se trouvant devant le parvis de la gare.

L'aire de dépose-minute.

- de 2 parcs de stationnement payant avec accès direct aux quais, le parc Aristide-Briand, ancien Parcotrain et le parc des Bénédictins, réalisé sur l'ancien site de la Sernam.

- Les deux parcs réunis offrent 484 places au public.
- Ils sont gérés par Effia, sont accessibles 7j/7, 24h/24 et sont surveillés.
- Ils disposent d'un accès direct aux couloirs menant aux quais.
- Ils permettent un stationnement de longue durée (forfaits semaine et week-end) et sont majoritairement fréquentés par des utilisateurs du train pour des trains à destinations extra-régionales.

De haut en bas, de gauche à droite : ***le parc de stationnement des Bénédictins (13) avec son accès à la gare routière ; le parc Aristide-Briand (12) avec son accès direct aux quais.***

- de 3 parcs de stationnement payants situés à proximité du parvis de la gare :
    - Ces parcs sont de dimensions plus modestes : ils offrent tous trois réunis, 110 places.
    - Ils permettent un stationnement de journée : durée maximale : 8 h.

De gauche à droite : ***les 3 trois parcs de stationnement payants situés à proximité du parvis de la gare (14, 16, 15).***

- de places de stationnement gratuites situées autour du Jardin du Champ de Juillet : Cours Gay-Lussac, Cours Burgeaud. Ces parcs regroupent environ 245 places.

De gauche à droite : ***places de stationnement gratuites cours Gay-Lussac ; cours Burgeaud.***

- d'un parc de stationnement municipal payant cours Vergniaud (plus de 200 places).
- de parcs de stationnement réservés au personnel SNCF, l'un situé dans le prolongement du parc Aristide-Briand, l'autre au niveau de la plate-forme infrastructures.

Tous les parcs de stationnement, qu'ils soient gratuits ou payants sont abondamment fréquentés.

3.1.6 Le vélo

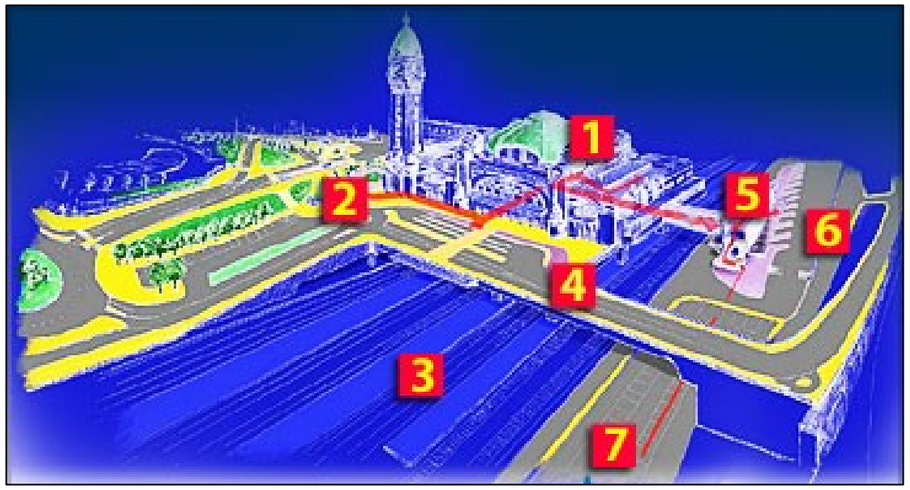
A l'inverse de tous les autres modes de transports, le CiEL ne comporte, à l'exception d'un seul abri installé dans le parc de stationnement des Bénédictins, aucun équipement destiné au vélo : pas de voie spécifique, quasiment pas d'espace de stationnement, pas de système de location, pas d'accès aux quais adaptés pour le transport de vélo (ascenseurs trop étroits).

Le seul équipement destiné au vélo du CIEL, situé dans le parc de stationnement des Bénédictins.

3.2 UNE INTERMODALITE FACILITEE

3.2.1 L'agencement spatial du CIEL facilite l'intermodalité

La conception du CIEL a placé l'intermodalité au centre des réflexions. Spatialement, cela se traduit par une grande proximité entre les quais des différents modes de transports, qui tous sont regroupés autour du hall principal de la gare ferroviaire, centre névralgique où se concentrent toutes les informations et les activités. Les distances à parcourir entre les différents modes de transport sont réduites au maximum, à l'exception des correspondances entre autocars interurbains et bus urbains (du point 5 au point 2 sur le schéma ci-dessous).



Plan schématique du CIEL (source : RDTHV).
1 : Hall principal de la gare ferroviaire : accueil – informations – services,
2 : Pôle bus urbains,
3 : Voies ferrées et quais,
4 : Station de taxis,
5 : Passerelle reliant la gare routière à la gare ferroviaire,
6 : Gare routière,
7 : Parc de stationnement des Bénédictins.

L'intermodalité est d'autant plus aisée que l'accessibilité entre les différents modes a été facilitée par le biais :

- d'une signalétique efficace : tous les itinéraires bénéficient d'un fléchage continu (signalétique d'orientation) même si l'uniformité des panneaux n'est pas encore complète, alors que le tableau général d'information installé dans le hall principal recense à la fois les départs des trains mais aussi des autocars interurbains (signalétique dynamique),
- d'une information relative aux différents réseaux de transports collectifs aisément accessible (hall principal) et pédagogique,
- de cheminements accessibles et confortables : une passerelle couverte relie les gares ferroviaire et routière, un escalier à pente modérée de la gare ferroviaire au pôle bus, un passage piéton du parc des Bénédictins à la gare routière… Tous les escaliers sont doublés d'ascenseurs, et, dans certains cas, d'escalators. Ces cheminements permettent donc un accès aux voyageurs munis de bagages et aux personnes à mobilité réduite (PMR).
- d'un espace unique de vente des billets (trains, autocars, bus).

De gauche à droite : ***la signalétique place Maison-Dieu, dans le parc de stationnement A.-Briand, dans le hall principal, à l'entrée de celui-ci, au débouché de la passerelle provenant de la gare routière.***

De gauche à droite : ***l'escalier et l'ascenseur menant au pôle bus depuis le hall principal, un plan du réseau des bus urbains à l'intérieur de celui-ci.***

De gauche à droite : ***la passerelle reliant gare ferroviaire et gare routière ; l'espace reliant gare ferroviaire et pôle bus.***

3.2.2 Des accès au CIEL rationalisés

L'accès au CIEL se fait par deux lieux privilégiés :

- le parvis de la gare ferroviaire,
- la gare routière.

Le parvis de la gare ferroviaire constitue l'accès principal ; c'est celui qui est situé côté centre-ville et qui est le plus facilement accessible depuis les grandes artères de l'agglomération. Son organisation repose sur une séparation des fonctions et une répartition de celles-ci sur plusieurs sous-ensembles :

- le parvis de la gare à proprement parler : il ne regroupe que les flux de transit et de stationnement temporaire (véhicules particuliers et taxis),
- la place Maison Dieu regroupe parcs de stationnement de moyenne durée et transit piétons
- le pôle bus regroupe arrêts de bus urbains et transit piétons et automobile.

Cette organisation garantit fluidité, sécurité et facilité d'accès pour tous les modes et permet la cohabitation de déplacements ayant pour origine différents motifs (transit, stationnement temporaire, stationnement moyenne et longue durées).

***De gauche à droite :** les dispositifs de séparation des flux sur le parvis de la gare : passage piétons transversal et voies réservées longitudinales.*

La gare routière constitue le second accès. Toutefois, son encaissement par rapport au tissu urbain environnant ne facilite pas sa lisibilité, si bien que son accès est moins aisé depuis les grandes artères. Pour autant, les mêmes principes de séparations des flux et des fonctions en organisent l'accès : autocars, voitures particulières et piétons ont chacun leur propre accès, individualisé des autres modes.

***De haut en bas, de gauche à droite :** voie réservée aux autocars ; aux piétons ; passages piétons.*

3.2.3 Les Personnes à mobilité réduite : une accessibilité autonome aux différents modes assurée

Les travaux liés au CIEL ont également été l'occasion de permettre une accessibilité optimisée pour les Personnes à mobilité réduite (PMR). Pour tous les modes de transport, l'accessibilité autonome des PMR est assurée. Les aménagements et équipements ont été énoncés précédemment.

3.3 INDICATEURS DE FREQUENTATION

Fréquentation voyageurs de la gare ferroviaire de Limoges-Bénédictins en 2001 : 1.550.471 voyageurs (source : tableaux économiques régionaux).

4 SYNTHESE

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

Thèmes	Atouts	Dysfonctionnements
Insertion et dynamique urbaines		
Site et situation	- Une gare très proche de l'hypercentre et des grandes artères de l'agglomération. - Une implantation perpendiculaire aux voies, permettant d'atténuer les coupures urbaines engendrées par la gare.	- Une topographie encore contraignante qui isole les quartiers situés sur le talus de la Vienne, de l'autre côté du faisceau ferroviaire.
Urbanité du quartier de gare	- Présence du jardin du Champ-de-Juillet, espace d'agrément et d'animation urbaine.	- Un quartier qui n'a pas encore retrouvé ses lettres de noblesse (peu d'éléments de centralité, attractivité marchande, pas de pôle tertiaire, qualité des logements inégale).
Potentiel de développement / mutation (foncier)	- Absence de contrainte réglementaire rédhibitoire. - Tissu urbain permettant un renouvellement urbain.	- Le quartier de gare n'a pas encore été identifié comme un espace stratégique et prioritaire à l'échelle de l'agglomération.
Fonctionnalité de la gare		
Image de la gare	- Un symbole de Limoges et de l'architecture ferroviaire. - Un excellent état d'entretien et de propreté.	
Confort d'attente	- Un bâtiment voyageurs fonctionnel et très confortable (espaces largement dimensionnés).	
Services voyageurs		- Des services urbains encore quasiment absents.
Les quais	- Une accessibilité très aisée et fonctionnelle..	- Un confort et une image à améliorer.
Offre de transport et intermodalité		
Offre de transport	- Une offre de transport multimodale d'envergure régionale.	
Intermodalité	- Une intermodalité facilitée, proximité entre les différents modes, accessibilité optimisée entre ceux-ci, signalétique précise et intermodale, agencement du parvis fonctionnel	
Accessibilité PMR	- Une accessibilité autonome aux différents modes assurée.	

C- LA GARE DE BRIVE-LA-GAILLARDE DANS L'AIRE URBAINE

1 ANALYSE URBAINE

1.1 HISTORIQUE ET MORPHOLOGIE

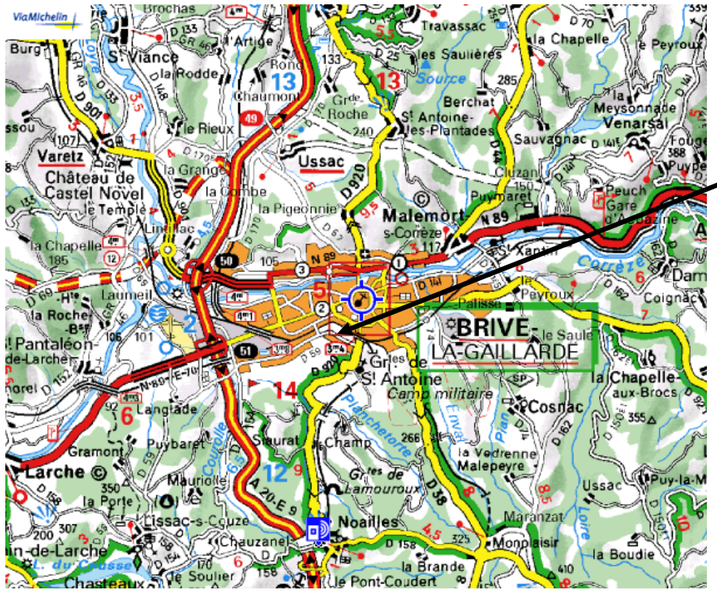
Le plan Trudaine établi à la fin du XVIIIème siècle confirme le plan concentrique médiéval de la cité.

On retrouve aujourd'hui encore la collégiale Saint-Martin au centre, autour de laquelle s'est bâti un bourg clos par la première enceinte circulaire du XIIème siècle, au-delà de laquelle naquirent les faubourgs protégés par une seconde muraille. Sur celle-ci fut réalisée la première ceinture de boulevards.

Brive se développa à partir de 1860 avec l'arrivée du chemin de fer et l'implantation de la gare dans sa partie sud juste au pied de la dernière barrière naturelle formée par les premiers reliefs.

Source : Site de la Ville de Brive la Gaillarde.

Actuellement c'est essentiellement vers l'Ouest (Autoroute A20) et l'Est que la ville s'étend.



Source : carte Michelin

1.2 SITUATION DE LA GARE DE BRIVE-LA-GAILLARDE

La gare de Brive-la-Gaillarde est localisée au Sud la ville, au pied des premières collines (quartier du Tilleul) qui délimitent l'extension de l'urbanisation dense du centre-ville.

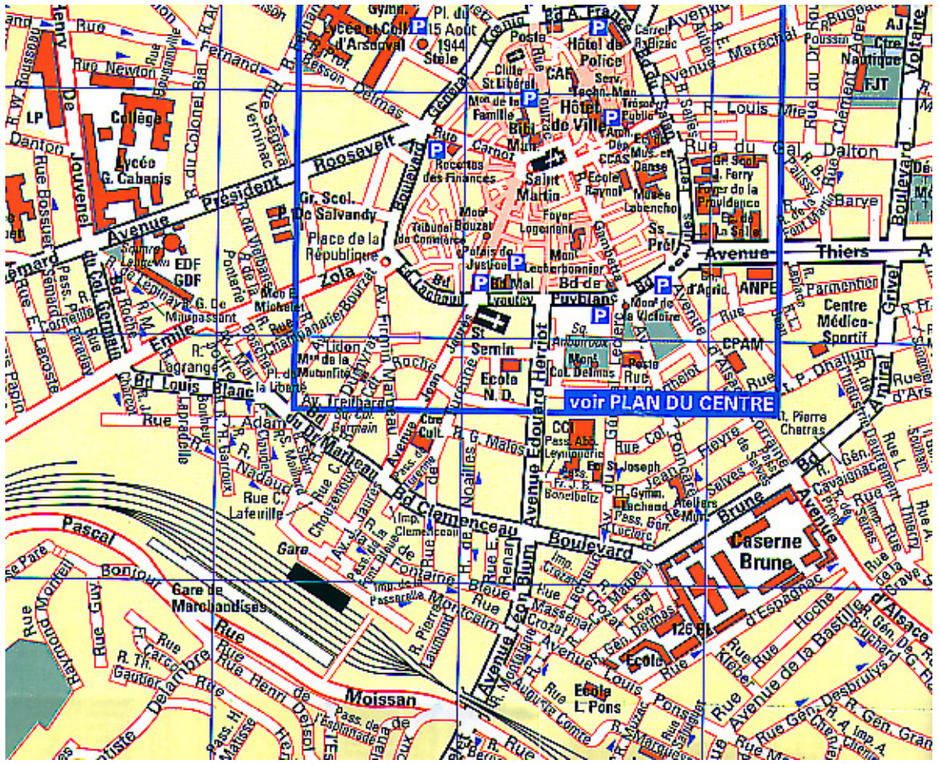
La gare domine le centre-ville dont elle est relativement proche (750m) et à seulement 500m des boulevards qui ceinturent le centre historique avec lequel elle est reliée en droite ligne par l'Avenue Jean Jaurès.

La gare occupe une position de « cul de sac » coincée entre la ville, les voies ferrées et les coteaux sud.

Le quartier Nord environnant est essentiellement constitué d'un habitat résidentiel peu dense de maisons de ville de type « haussmannien » de R+2 à R+3, avec comme axe central l'avenue Jean Jaurès qui présente un front bâti résidentiel et commerçant quasi continu depuis la gare jusqu'au centre-ville.

Avenue Jean Jaurès, vers le centre-ville

Vue aérienne de l'avenue Jean Jaurès, la gare et le centre-ville.



Source : Plan Blay

1.3 LE FONCTIONNEMENT DU QUARTIER

L'avenue Jean-Jaurès est le principal accès automobile à la gare depuis le centre-ville.

La gare depuis l'avenue Jean Jaurès

A l'approche de la gare le tissu urbain se densifie mais devient hétérogène en présentant des immeubles plus imposants à destination d'hôtels, de services (le centre de tri postal) ou alors totalement délaissés.

L'hôtel Terminus

Le centre de tri postal

Les rues perpendiculaires irriguent le quartier et exercent essentiellement des fonctions de desserte résidentielle d'un quartier au pied du talus de l'emprise ferroviaire.

Rue H. Garroux

Le faisceau de voies ferrées crée une coupure physique avec la partie Sud de la ville et les quartiers résidentiels des Tilleuls ou du Pouget.

Une seule passerelle piétonne, non accessible aux Personnes à mobilité réduite (PMR) et dans un état moyen, permet de franchir l'ensemble du faisceau de voie, les installations ferroviaires et la rue Moissan.

Les véhicules doivent emprunter une des rares traversées (avenue Léon-Blum) constituée par le passage sous voie de la RD920 (ancienne RN20) située à l'Est de la gare ou par les deux passages à l'ouest entre la gare voyageurs et la gare de triage.

L'avenue Léon-Blum reste la traversée la plus proche et la plus aisée pour accéder à la gare depuis le sud et le sud-est de la ville.

La coupure urbaine du faisceau de voie avec la passerelle piétonne

1.4 LES PROJETS URBAINS

La ville de Brive-la-Gaillarde a entamé une réflexion sur la densification de l'urbanisation par une extension du centre au-delà du cœur historique et en particulier autour de la Gare (source PADD ville de Brive – Juillet 2004).

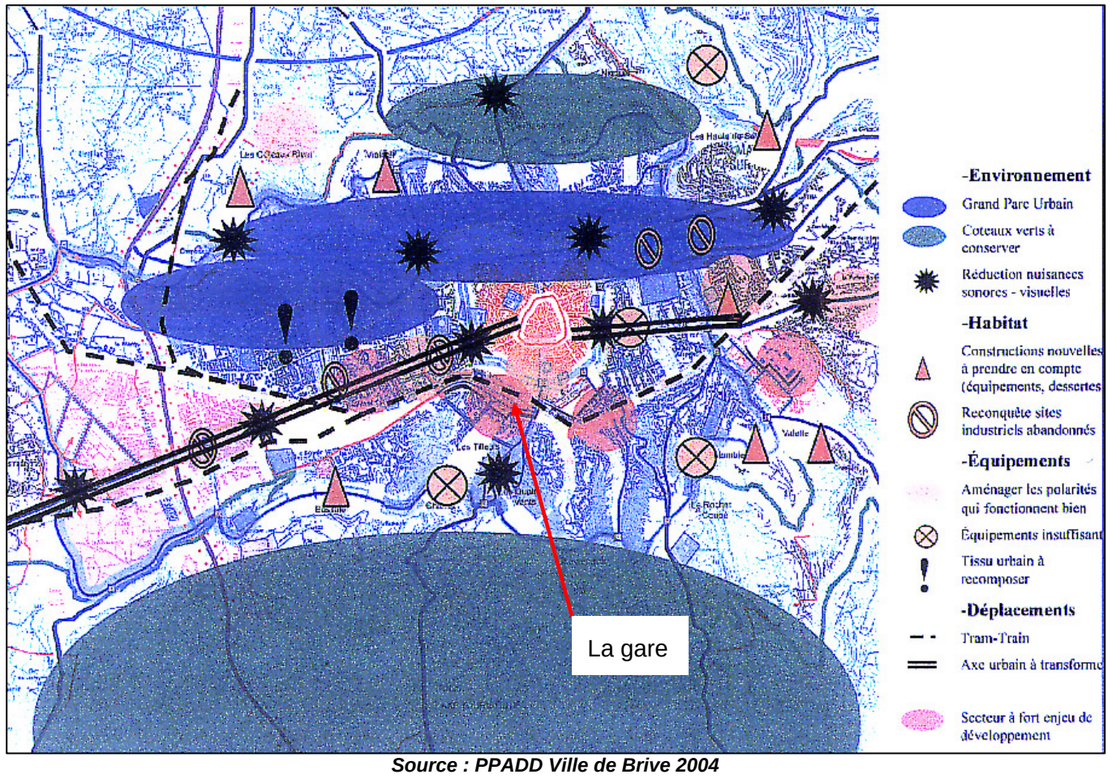
Cette politique urbaine se traduit par :

- l'extension du centre sur les quartiers Sud vers la gare et la caserne Brune,
- la réhabilitation du bâti, la restructuration des îlots,
- la reconquête des constructions vides ou des locaux abandonnés,
- la préservation des cœurs d'îlots restés verts.

Cette orientation urbaine s'appuie sur deux projets majeurs :

- la création d'un Centre d'Echanges Intermodal autour de la gare,
- la création d'un pôle d'excellence basé sur l'industrie, la recherche et la formation à l'emplacement de la caserne Brune.

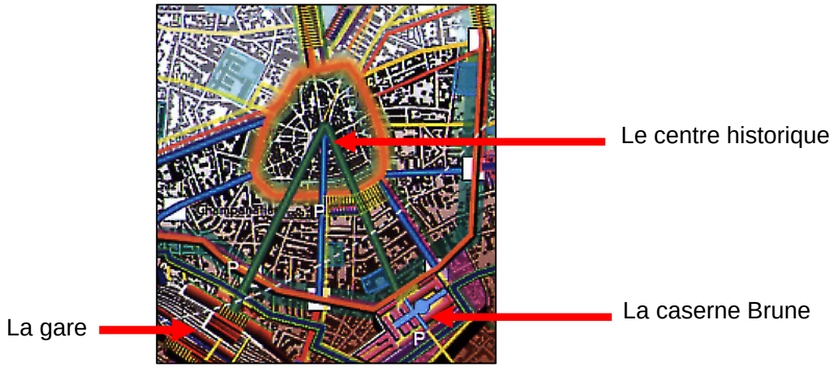
Ces deux projets étaient avancés et étudiés dans la charte urbaine réalisée par la ville de Brive en 1999/2000.



Source : PPADD Ville de Brive 2004

La création d'un Centre d'Echanges Intermodal repose sur :

- le principe de regroupement sur le même site des terminus des bus interurbains et urbains aujourd'hui localisés à l'Est du centre –ville (2km) et au Nord des premiers boulevards.
- l'ouverture de la ville vers le Sud en créant une nouvelle façade sur l'emplacement de la gare marchandises et de nouveaux accès vers l'autoroute A20 et la RD920 (Ex RN20).



Source : Charte Urbaine Ville de Brive 2000

Dans la continuité de l'adoption de la Charte urbaine, une étude de faisabilité sur le centre intermodal de la gare a été confiée à l'Arep (bureau d'études de la SNCF) pour proposer différents scénarios de réaménagement de la gare. Les grands principes édictés sont :

- transferts des gares bus (urbains et interurbains) à la place de la gare marchandises située au sud de la gare voyageurs ;
- réaménagement du parvis, des immeubles situés à proximité (centre de tri) et des immeubles privés abandonnés ;
- recalibrage des voies situées entre la gare, la caserne Brune et le pont sous la voie ferrée située à l'est (ancienne RN20) dans un esprit général de meilleure intégration des déplacements et des liaisons ;

Les terrains de la caserne Brune seront complètement rétrocédés à la commune en 2009 pour une surface de 5 ha.

Dans le projet de PLU, les zones situées au sud de la gare seront transformées en zones urbanisables.

2 ANALYSE FONCTIONNELLE DE LA GARE

L'avenue Jean-Jaurès débouche sur un parvis légèrement étagé présentant une certaine déclivité.

Ce parvis est organisé comme un rond-point permettant aux véhicules d'accéder aux différents parkings (parking longue durée et parc auto-train), à la voie de dépose rapide qui constitue également la voie d'accès à la partie Est du parvis (accès au centre de tri – accès aux impasses et maisons) au stationnement des bus TER et à la voie de stationnement des taxis.

Le bâtiment voyageurs – le parvis

2.1 L'IMAGE DE LA GARE

La gare de Brive-la-Gaillarde est constituée de plusieurs bâtiments :

- un bâtiment voyageur (BV) construit en 1858 « typique » des gares de la fin du XIXème siècle avec trois corps de bâti.
- un bâtiment administratif et technique situé dans le prolongement Ouest du bâtiment voyageurs.

Cet ensemble est complété par des bâtiments administratifs, sociaux et techniques situés plus à l'ouest en direction de la gare de triage.

Un de ces bâtiments abrite l'accueil arrivée des usagers des auto-train.

Bâtiments du CE (bibliothèque), de la SUGE et bâtiments sociaux

Dépôts de matériel

2.2 LA QUALITE ET LE CONFORT DES ESPACES

2.2.1 Le bâtiment voyageurs

Le bâtiment voyageurs (BV) est accessible depuis le parvis par une entrée principale située au centre du bâtiment, marquée par une horloge sur son fronton.

Le bâtiment a été rénové en 2005 pour une certification NF de la gare et connaît aujourd'hui des travaux d'amélioration de l'accueil des usagers dont la fin est programmée pour la fin juin :

- le secteur vente – accueil – attente,
- la boutique Relay,
- le hall principal,
- la régie d'escale.

Le hall principal distribue :

- une aile gauche destinée aux renseignements pour le voyageur : vente – accueil et des bureaux,
- une aile droite regroupant les activités commerciales : boutique Relay et buffet.

La zone d'attente, d'affichage et de services automatiques (distributeurs) est constituée par le hall d'accueil. Cet espace présente une bonne fonctionnalité (bon éclairage, bon repérage des fonctions) situé dans le passage entre l'accès aux quais et la sortie sur le parvis.

La zone de vente (dans l'aile gauche) est constituée de 4 guichets d'accueil et d'un espace d'attente debout (file d'attente matérialisée) relativement spacieux distinct du hall.

Les toilettes sont accessibles depuis le quai 1. Les toilettes femmes sont accessibles aux PMR.

Hall du BV – Accès aux quais

Hall du BV- attente et vue vers l'aile gauche espace vente.

2.2.2 Les quais

La gare de Brive-la-Gaillarde dispose de :

- 5 quais avec 8 voies traversantes et deux voies (une seule utilisée pour les voyageurs) avec butoir sur le quai 1,
- 5 voies traversantes dédiées aux manœuvres, marchandises et train de travaux + des voies avec butoir,
- 3 voies avec butoir dédiées aux autos – trains.

Les 5 quais sont couverts par la halle métallique dont la longueur est équivalente au bâtiment voyageurs, toutefois compte tenu de leur importance seulement 1/3 de la longueur des quais est couverte.

Les 5 quais, la halle de la gare et les extrémités découvertes (Est) des quais sans abri voyageurs.

Les principaux quais (Quais 1 – 2 et 3) sont dotés d'abris voyageurs mais seulement sur leur partie Ouest.

Les extrémités découvertes (Ouest) des quais avec abris voyageurs.

Les quais sont en bon état, le matériel d'information voyageurs est fonctionnellement positionné au débouché du passage souterrain et aux abords des zones d'attente sous la verrière.

Les appareils commerciaux (4 distributeurs) sont localisés sur les 3 quais les plus utilisés (Quais 1 – 3 et 4) à proximité des lieux d'attente et des débouchés du passage souterrain.

Tous les quais sont spacieux, ils permettent une attente dans de bonnes conditions de sécurité.

2.2.3 Les voies ferrées

L'utilisation des voies ferrées se réalise de manière différenciée, les voies des quais 1 - 2 - 3 sont les plus empruntées par les trains Grandes Lignes en provenance de Paris ou Toulouse, les TER utilisent plutôt les voies des quais 4 – 5 et la voie J (en butoir) pour les TER en direction de Toulouse.

2.2.4 Desserte de la gare par le TGV

La gare de Limoges n'est pas une gare actuellement desservie par le TGV. Dans le cas où l'opportunité du projet de LGV Poitiers-Limoges était avérée, des constructions nouvelles, telles que la construction de nouveaux quais où l'allongement des quais actuels, ne seraient pas à prévoir.

En effet, à l'horizon de sa mise en service et selon le potentiel de trafic voyageur attendu, il apparaît que les trains utilisés seront à unité simple (longueur entre 200 et 245 mètres). Le TGV exploité entre Paris et Poitiers sera composé de deux unités simples. Après le jumelage/déjumelage des rames TGV, en gare de Poitiers, l'une d'entre elle desservira les gares de Limoges, Brive et Cahors, tandis que l'autre poursuivra sur la LGV SEA.

Cependant, des aménagements seront à prévoir :

- Rehaussement des quais,
- Accueil des passagers (flux, signalétique, services, correspondance quai à quai, accessibilité des PMR…).

Afin de réaliser ces aménagements, des études ultérieures devront être lancées, après concertation avec les acteurs locaux.

2.3 L'ACCESSIBILITE ET L'INTERMODALITE

2.3.1 Les piétons

Accessibilité à la gare

Les piétons accèdent directement à la gare depuis le parking courte durée situé en face de l'entrée principale. Un seul accès est matérialisé en position centrale, les flux piétons y sont assez bien canalisés depuis le parking et l'avenue Jean Jaurès. La concentration des flux piétons sur l'axe central est facilitée par la déclivité du terrain qui rend difficile la dispersion des piétons sur le parvis.

Avant de pénétrer dans la gare les piétons traversent, sur un emplacement matérialisé, le parking, la voie de dépose rapide et la voie taxi.

Les usagers du parking longue durée (parcotrain) et de l'auto-train accèdent directement de leur parking sur le quai 1.

Les piétons provenant des quartiers sud doivent par contre emprunter la grande passerelle qui traverse l'ensemble des voies. Cette passerelle, non abritée des intempéries, présente un aspect assez peu avenant (débouché coincé entre deux bâtiments sur un trottoir non goudronné et platelage en bois).

La passerelle piétonne enjambant le faisceau de voies.

Accessibilité aux quais :

En-dehors du premier quai, l'accès à tous les quais s'effectue par un passage souterrain qui possède deux entrées, une à la sortie du bâtiment voyageurs sur le quai 1 et une autre directement sur le parvis de la gare.

Le passage souterrain est accessible uniquement par des escaliers.

Escalier d'accès aux quais depuis le quai 1

2.3.2 Les Personnes a Mobilité Réduite (PMR)

Des emplacements de stationnement sont réservés dans le parking courte durée à proximité immédiate de l'axe piéton central, toutefois une des rampes d'accès présente une pente relativement conséquente et un accès autonome depuis le parking courte durée semble très difficile.

Ces emplacements peuvent être facilement utilisés par d'autres usagers.

Des emplacements sont également prévus dans le parking longue durée avec un accès direct sur le quai 1.

Au sein de la gare, **les quais ne sont pas accessibles de manière autonome pour les personnes à mobilité réduite**. Un point d'appel est prévu à l'extrémité Ouest du BV pour demander une assistance.

La passerelle piétonne qui enjambe les voies n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

2.3.3 Les deux-roues non motorisés et motorisés

Il existe un petit parking abrité (une dizaine d'emplacements), pour les deux-roues motorisés, localisé à l'extrémité ouest du BV. L'accès est direct sur le quai 1.

Les vélos sont très peu présents et les possibilités de rabattement TER/voies cyclables sont inexistantes.

Le parc deux roues de la gare

Un parc deux-roues motorisés abrité est à disposition des usagers des auto-train.

2.3.4 Les taxis

Une voie leur est réservée parallèle au bâtiment voyageurs, à proximité immédiate de l'entrée/sortie de la gare, contient environ 7 emplacements de stationnement.

L'auvent de protection de l'entrée de la gare offre une possibilité d'abri pour les usagers et un panneau de signalisation indique les numéros d'appel des taxis.

Le fonctionnement de la voie réservée est correct.

2.3.5 Les véhicules de location

Il n'y a pas d'emplacements réservés pour le stationnement des véhicules de location.

La gare de Brive-la-Gaillarde ne propose pas de service de location dans son bâtiment. Les agences de location sont toutes localisées avenue Jean-Jaurès à environ 200m de la gare.

2.3.6 Les véhicules particuliers

La circulation est relativement fluide dans le secteur de la gare. Etant en position de cul de sac, seuls les usagers de la gare, les personnes résidant ou travaillant dans le quartier sont amenées à circuler dans le secteur.

Les seuls flux non liés au fonctionnement de la gare sont ceux générés par les véhicules du centre de tri, les usagers de l'hôtel Terminus et des habitations situées à l'Est du parvis.

Le parvis étant relativement exigu, la voie de dépose rapide, empruntée aussi par les bus TER et urbains, présente une largeur minimale et des rayons de braquage qui excluent tout stationnement anarchique de véhicules.

Le stationnement des véhicules particuliers s'effectue sur deux aires qui leur sont dévolues :

Le parking courte durée situé sur le parvis de la gare offre 43 places payantes (horodateurs). Il est géré par la société Effia. Ce dispositif est complété par 23 places payantes sur la voirie ou à l'entrée du parcotrain.

Parking courte durée

Le parcotrain, également géré par Effia, est dédié au stationnement longue durée et aux abonnements. Sa capacité est de 96 places. Ce parking est accessible depuis le parvis de la gare.

Entrée parcotrain

Parcotrain

Ces parkings usagers sont complétés par :

- Les parkings destinés aux usagers des auto-train (parc P1 et P2). On distingue le parc départ (P1) et le parc arrivée (P2), avec un parc abrité pour les deux-roues motorisés.

  Les emplacements au sol n'étant pas délimités, la capacité des parkings a été estimée à environ 100 places.

  L'accès véhicule s'effectue depuis le parvis de la gare (accueil départ au niveau de la barrière d'accès).

  La sortie véhicule s'effectue à l'opposé de la gare, côté ouest, par une voirie réservé au personnel SNCF sur l'Avenue Emile Zola.

  L'accueil arrivée des usagers des auto-trains est d'ailleurs totalement distinct du bâtiment voyageurs. Il est situé à environ 400m du BV, dans un bâtiment technico-social dont une partie a été aménagée pour accueillir les usagers : salle de petit déjeuner, salle d'attente, sanitaires, bureau d'accueil.

Parc P1 auto-train

Parc deux-roues auto-train

Accueil départ auto-train

Accueil arrivée auto-train

- Les parkings réservés au personnel SNCF sont situés de part et d'autre du bâtiment voyageur sur les emprises ferroviaires.

  Ils sont accessibles, soit depuis le parvis, pour ceux situés à l'Est (à l'arrière du centre de tri postal), soit par un accès particulier situé à l'ouest de l'emprise ferroviaire depuis l'Ave Emile Zola.

  Les emplacements au sol n'étant pas délimités, leur capacité a été estimée à environ 200 places réparties en plusieurs pôles.

Parking personnel SNCF

2.3.7 Les transports Interurbains et urbains

Seuls les bus TER bénéficient de deux emplacements de stationnement sur le parvis de la gare.

4 lignes Interurbaines gérées par la CFTA marquent un arrêt à la gare (poteau identique à l'arrêt urbain).

Le terminus des lignes interurbaines est éloigné de la gare (place du 14 Juillet) au Nord du centre ville.

La ligne circulaire N°10 du réseau urbain dessert la gare, l'arrêt (poteau non abrité) est situé sur la voie de dépose rapide au niveau du passage piéton.

C'est la seule ligne permettant l'intermodalité entre le train et les bus urbains.

2.4 LA SIGNALETIQUE ET L'INFORMATION VOYAGEUR

2.4.1 La signalétique de rabattement sur la gare

Elle est disposée en centre-ville en plusieurs points et indique la localisation de la Gare jusqu'au carrefour Avenue Jean Jaurès et les Boulevards de ceinture (Bd Clemenceau et Marbeau).

Carrefour Jean Jaurès et Bd Marbeau/Bd Clemenceau

2.4.2 La signalétique d'orientation et d'information sur la ville et l'intermodalité

Un panneau d'information dans le hall présente un plan du réseau de bus urbain. Aucune information n'est donnée pour le réseau de bus interurbain.

2.4.3 La signalétique d'orientation en gare

La signalétique d'orientation est très simple, elle indique les accès aux quais, la sortie, et les différents services aux voyageurs (salle d'attente – accueil arrivée auto-train – taxis – buffet).

Panneau de signalisation dans le passage souterrain.

Marquage au sol des différentes voies dans le passage souterrain.

Panneau directionnel auto-train

2.4.4 L'information spécifique à un train

La signalétique statique spécifique à un train se limite au panneau de composition des trains et aux repères aériens sur les quais.

Panneau de composition des trains.

2.4.5 La signalétique d'alerte ou de danger

Elle est présente en gare au niveau des quais (interdiction de traversée des voies).

2.4.6 La signalétique dynamique :

Le panneau général informe sur le **départ** des trains et cars, il est situé dans le hall au-dessus de l'accès aux quais.

La signalétique spécifique à un train est stratégiquement positionnée au débouché des escaliers du passage souterrain et sur le quai 1 (moniteurs). Elle informe sur le train en attente et sur les correspondances possibles (horaires, quais et voies).

2.5 LES SERVICES AUX VOYAGEURS

2.5.1 Les services liés au transport

L'espace de vente vient d'être entièrement rénové, 4 guichets ouverts sont accessibles au public pour toutes les prestations.

Un Point de Vente Automatique (APV) et un distributeur de billets régionaux viennent compléter le dispositif de vente.

2.5.2 Les services commerciaux

Une boutique Relay (presse) rénovée et le buffet de la gare (bar – restaurant) offrent des prestations classiques essentiellement aux usagers de la gare.

A ces activités commerciales s'ajoutent des distributeurs de confiseries de boissons (hall et quais), un photomaton et un publiphone (hall).

3 ANALYSE TRANSPORT

3.1 LA DESSERTE FERROVIAIRE (SNCF/REGION)

La gare de Brive-la-Gaillarde est située à la confluence de 4 axes ferroviaires,

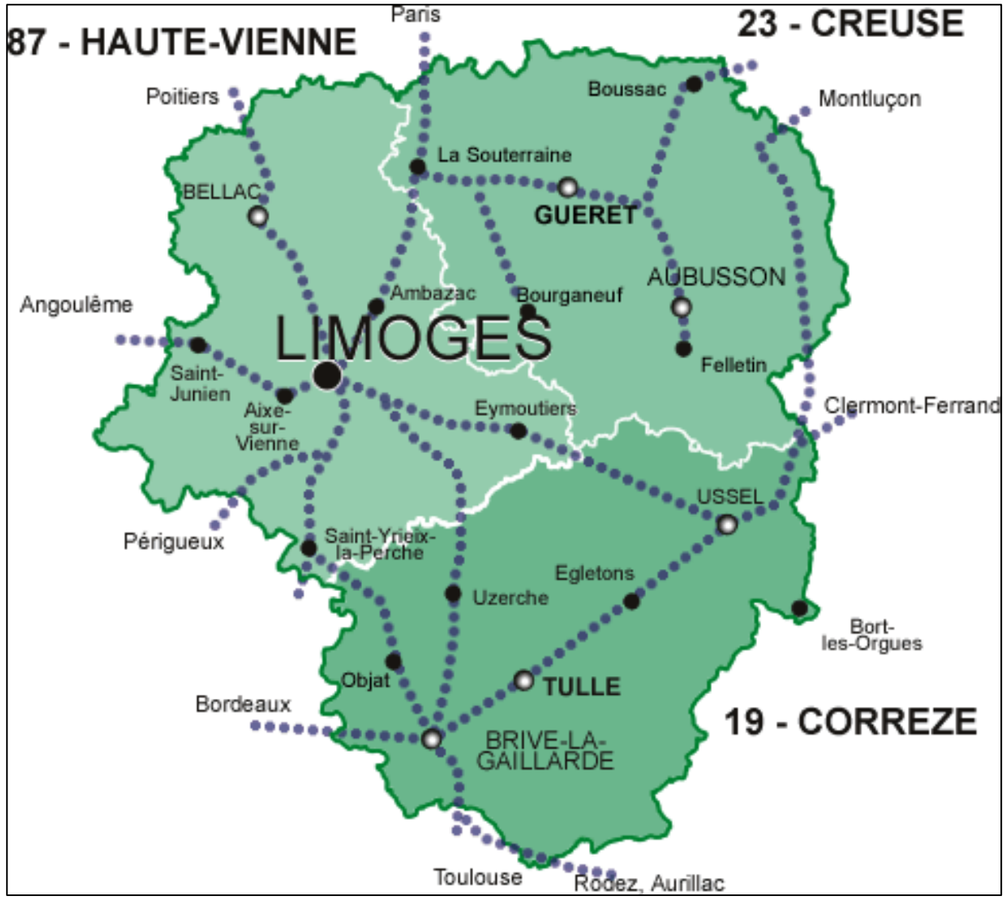
- La ligne Paris – Limoges – Toulouse (POLT) – 10 A/R quotidiens avec Paris
- La ligne Brive - Rodez
- La ligne Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon , via Tulle et Ussel
- La ligne Brive - Limoges via Saint Yrieix la Perche

et de trois régions Midi-Pyrénées, le Limousin et l'Aquitaine.

Cette situation en fait un point important « d'éclatement » du réseau ferré tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

L'offre de transport Grandes Lignes et TER :

- 16 A/R en direction de Limoges via Uzerche
- 3 à 4 A/R en direction de Limoges via Saint-Yrieix-la-Perche + les dessertes d'Objat
- 5 A/R en direction de Périgueux – Bordeaux
- 6 A/R en direction de Figeac
- 7 A/R en direction de Toulouse + les dessertes de Souillac et Cahors
- 4 A/R en direction de Clermont-Ferrand + les dessertes de Tulle (13 A/R) et Ussel (4 A/R).



3.2 L'ANALYSE DE LA FREQUENTATION DE LA GARE

La gare de Brive-la-Gaillarde compte en moyenne environ 800.000 voyageurs/an (source : site ville de Brive-la-Gaillarde).

4 SYNTHESE

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

Thèmes	Atouts	Dysfonctionnements
Insertion et dynamique urbaines		
Site et situation	Une gare proche du centre-ville et des boulevards de « ceinture ».	Une topographie contraignante, la gare est située légèrement en hauteur par rapport au centre-ville.
Urbanité du quartier de gare	Une urbanisation organisée autour d'un axe central très marqué.	Un tissu urbain très résidentiel, assez hétérogène dans ses formes notamment à proximité de la gare.
Potentiel de développement / mutation (foncier)	Absence de contrainte réglementaire. Le quartier de la gare est un élément essentiel dans le développement urbain de la ville, il est une des rares potentialités de développement.	Une emprise un peu étroite et contrainte par la topographie et le faisceau de voies qui agit comme une coupure.
Fonctionnalité de la gare		
Image de la gare	Un bâtiment assez imposant ayant une symbolique marquée par sa position en hauteur et au débouché d'un axe urbain majeur depuis le centre-ville.	Un parvis assez étroit, pentu et encombré par différentes voies de desserte.
Confort d'attente	Des espaces récents et fonctionnels.	Des mobiliers de quai et une signalétique un peu désuets.
Services voyageurs	Des postes de ventes rénovés et accueillants.	Des services urbains inexistants.
Les quais	Des quais longs, larges et confortables.	Un seul passage souterrain ce qui concentre les flux de passagers.
Offre de transport et intermodalité		
Offre de transport	Un point « d'éclatement » du réseau ferroviaire avec une grande diversité de liaisons régionales et interrégionales.	Une offre de transport multimodale encore peu développée.
Intermodalité		Des difficultés d'accès pour les bus. Une offre intermodale urbaine et interurbaine encore limitée, uniquement un point de passage.
Accessibilité PMR		Absence d'accessibilité aux quais sans recours à une assistance.

D- LA GARE DE CAHORS DANS L'AIRE URBAINE

1 ANALYSE URBAINE

1.1 HISTORIQUE ET MORPHOLOGIE

Le centre urbain de Cahors s'est développé sur le cingle du Lot depuis l'époque médiévale jusqu'au XIXème siècle.

Il est composé de plusieurs éléments structurants autour desquels s'est organisée l'urbanisation : la rivière Lot et ses quais qui ceinturent la ville, le boulevard Gambetta (axe Nord-Sud), les anciens vestiges des remparts et la voie SNCF (axe Nord-Sud). Cette dernière constitue d'ailleurs un élément de rupture dans l'organisation du centre urbain car elle a empêché la constitution de traversées Est-Ouest qui pénalisent la fluidité du trafic interne et de transit.

Trois espaces urbains composent l'intérieur de la boucle du Lot :

- le secteur sauvegardé du quartier médiéval, situé à l'Est du Boulevard Gambetta,
- les quartiers du XIXème siècle situés entre le boulevard Gambetta et la voie ferrée,
- la plaine du Pal entre la voie ferrée et la Lot, à l'Ouest de la gare.

Le secteur sauvegardé correspond à la ville médiévale, son tissu urbain est très structuré, dense, desservi par des rues étroites.

Avec la création du Bd Gambetta sur le tracé des anciens fossés, le centre ville s'est étendu sur le reste de la boucle du Lot.

Cette partie du centre composée d'anciennes emprises religieuses a été urbanisée de manière plutôt anarchique avec des constructions assez hétéroclites et un réseau de voirie peu structuré, preuves en sont les voies inachevées comme les rues Joachim-Murat ou l'avenue Jean-Jaurès qui desservent la gare.

« Cette partie du XIX° siècle manque de lisibilité dans son fonctionnement du fait d'un tissu urbain peu cohérent. »

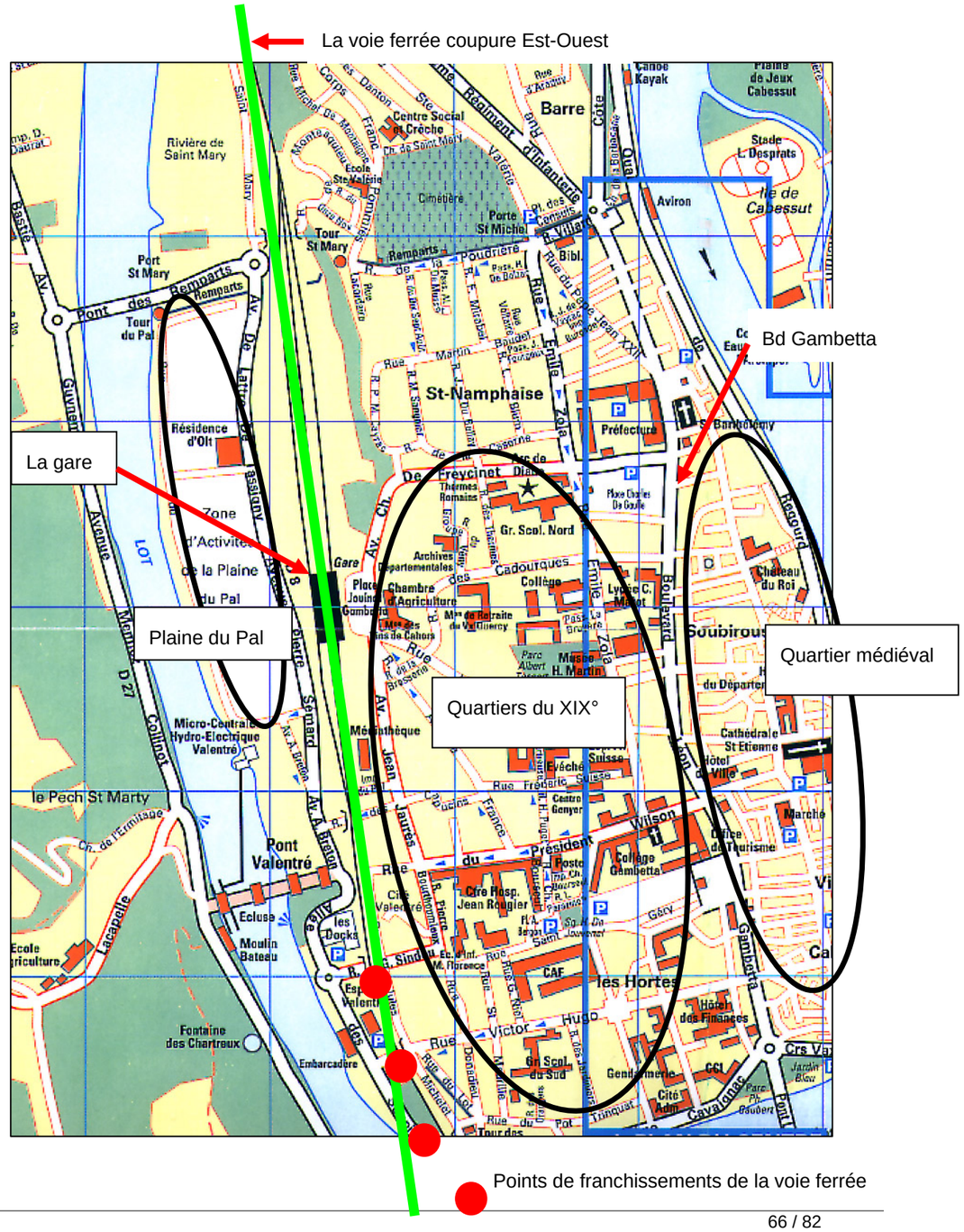
A l'Ouest , la plaine du Pal est séparée du centre ville par la voie ferrée, elle est en sorte un espace un peu « oublié » où sont localisées des activités très diversifiées disposées sans logique d'ensemble. Avec la création du pont des remparts (au Nord), cet espace est devenu un des accès importants au centre-ville et la « qualité urbaine est en désaccord avec cette fonction, notamment avec la présence de deux éléments patrimoniaux majeurs, le pont Valentré et les remparts.

1.2 SITUATION DE LA GARE DE CAHORS

La gare de Cahors est localisée à l'Ouest du centre-ville, dans la boucle du Lot, entre le pied du « plateau » (+20m de dénivelé) où vient s'achever l'urbanisation du XIX° siècle et la plaine du Pal dont elle est séparée par le faisceau de voies ferrées.

Une première gare fut construite en 1868-1869 de manière concomitante avec l'ouverture de la ligne de chemin de fer Cahors – Libos.

En 1879, il fut décidé de réaliser une nouvelle voie ferrée entre Montauban et Brive-la-Gaillarde via Cahors. La première gare devenait trop petite, une nouvelle gare fut édifiée un peu plus au Nord en 1883-1884. Elle est toujours la gare de Cahors.



1.3 LE FONCTIONNEMENT DU QUARTIER

La gare n'est pas vraiment au centre d'un quartier bien individualisé, elle se trouve un peu « isolée » à l'ouest du centre-ville en limite d'urbanisation, sans lien fort avec le centre ville.

Un dénivelé assez important sépare la gare des quartiers Nord introduisant une « limite naturelle » qui pénalise son accessibilité depuis cette partie de la ville.

Le « plateau » Nord au-dessus du faisceau de voie.

C'est par le Sud et l'Est que la gare est réellement accessible.

L'avenue Jean Jaurès (axe Sud-Nord) qui desservait l'ancienne gare fut prolongée à la fin du XIX° siècle jusqu'à la gare actuelle.

Elle constitue l'axe principal de desserte de la gare depuis le centre-ville et le vieux Cahors.

Avenue Jean Jaurès vers le sud et le pont Valentré

Avenue Jean Jaurès vers la gare

L'avenue Jean Jaurès est prolongée au Nord par le Chemin de Freycinet qui remonte vers la Préfecture et les quartiers situés au Nord du centre-ville.

L'avenue Jean Jaurès et le chemin de Freycinet peuvent servir de voie de contournement Ouest du centre ancien.

Chemin de Freycinet – montée vers le « plateau »

Deux autres voies relient le centre-ville à la gare : la rue Anatole France, rue étroite en sens unique dirigée vers la gare et la rue Joachim Murat qui remonte vers le Bd Gambetta et le centre ancien.

Rue Joachim Murat – vers la gare

Rue Anatole France – vers le centre-ville et l'hôpital

La gare et le faisceau de voie créent une véritable coupure physique dans la ville.

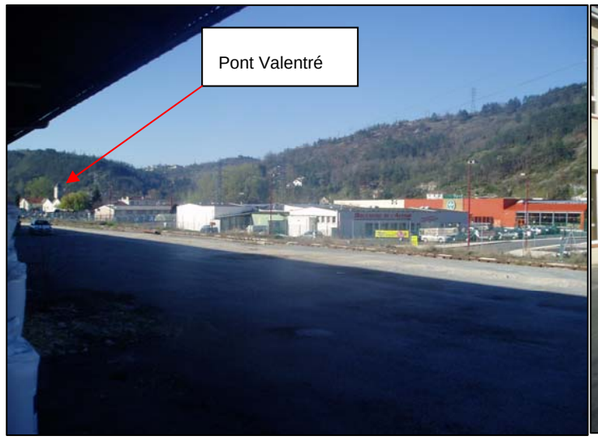
La gare « tourne le dos » au quartier ouest et à la Zone d'activités de la Plaine du Pal qui se retrouve « isolée ».

La gare et le faisceau Sud des voies

Aucun franchissement piéton ou véhicule proche ne vient interrompre cette coupure, le seul passage automobile important (double sens) est localisé au sud de la gare à environ 800m environ (Rue G. Sindou).

Un premier franchissement automobile est toutefois possible à proximité mais uniquement pour les voitures particulières et seulement d'Est en Ouest, par la rue des Capucins, à 300m au sud de la gare.

Le quartier Ouest de la ZA de la Plaine du Pal regroupe des activités industrielles, tertiaires et artisanales diverses qui occupent l'espace sans réelle organisation. Cette entrée de ville ne présente pas un aspect urbain de qualité alors même qu'elle côtoie le Pont Valentré, un des monuments emblématique de Cahors.



ZA de la Plaine de Pal

Avenue Pierre-Sémard – desserte de la ZA Plaine de Pal

1.4 LES PROJETS URBAINS

La ville de Cahors a entamé une réflexion globale dans le cadre de la transformation de son POS en PLU.

Le PLU devrait être approuvé d'ici la fin de l'année 2006.

La nouvelle politique urbaine se traduit par :

- la préservation et la valorisation du cadre de vie des Cadurciens,
- le confortement du développement économique,
- le renforcement de l'offre de logements,
- la meilleure maîtrise des déplacements sur le territoire.

Ces orientations s'appuient sur des principes de réalisation inscrits dans le PADD.

« La ville souhaite que le centre-ville accueille davantage de population. Aussi la mise en valeur du cœur historique a pour but d'attirer plus de ménages et de favoriser le développement économique. »

« Dans la nouvelle réglementation du PLU, la partie du XIXème siècle offrira la possibilité de renforcer l'urbanisation le long des axes majeurs actuels ou futurs. » Cette partie de ville devrait ainsi bénéficier de « l'extension de l'avenue Jean-Jaurès vers le Nord,……ou bien de la création d'un pôle d'échanges multimodal ».

Cette politique de densification urbaine s'accompagne de la volonté de « réorganiser les flux de circulation avec notamment le prolongement de l'avenue Jean-Jaurès au nord et au sud avec un passage sous la voie ferrée au nord et un nouveau pont au sud. » L'avenue Jean-Jaurès devenant le boulevard Ouest du centre-ville, venant doubler le boulevard Gambetta.

2 ANALYSE FONCTIONNELLE DE LA GARE

La gare de Cahors est composée des deux entités distinctes :

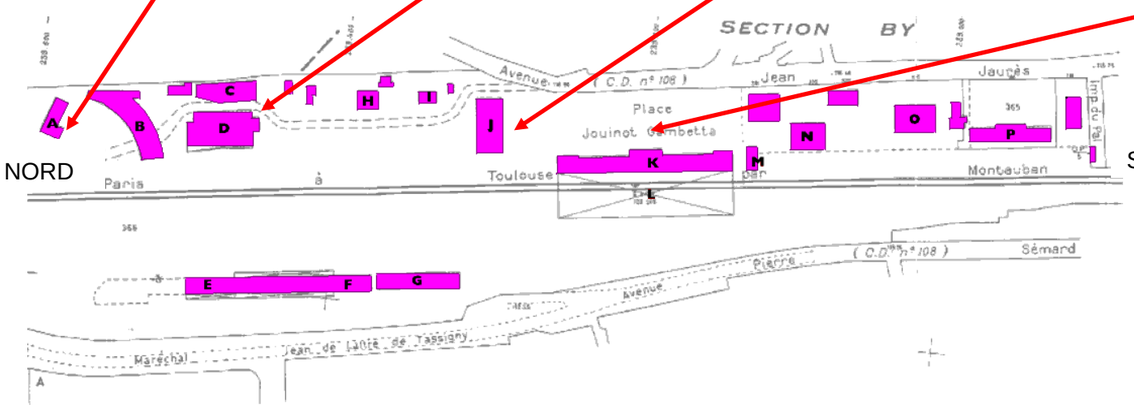
- à l'Est du faisceau de voie, la gare voyageurs et des bâtiments techniques attenants
- à l'Ouest du faisceau de voie, la gare fret composée de halles et d'un bâtiment de bureaux

Le pôle principal est la gare voyageurs autour de laquelle sont implantés différents bâtiments techniques et administratifs de la SNCF.

2.1 L'IMAGE DE LA GARE

La gare de Cahors est constituée d'un bâtiment voyageur construit en 1883 « typique » des gares de la fin du XIXème siècle avec trois corps de bâti, un corps central et deux ailes, le tout faisant 115m de long.

Cet ensemble est complété par des bâtiments administratifs, sociaux et techniques situés plus au Nord.

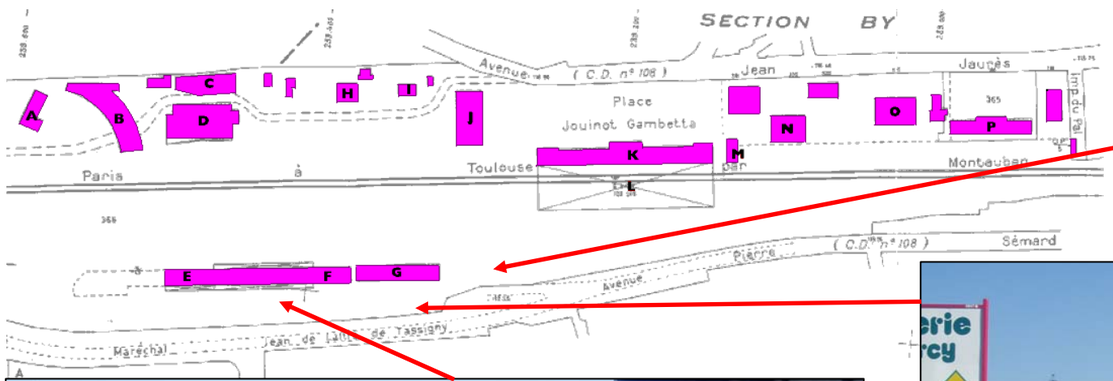


A: Foyer du personnel. B: Rotonde. C-D: Entrepôts. E: Halle de marchandises – louée à une coopérative agricole. F: Bureau des marchandises – bureaux loués. G: Halle de transbordement. H: Logement du chef de dépôt. I: Logement du chef de district. J: Ancienne remise. K: Bâtiment des voyageurs. L: Marquise. M: Ancienne lampisterie. N: Immeuble à logements. O: Ancienne remise - cantine. P: Ancienne gare. Source : DRAC Midi-Pyrénées.

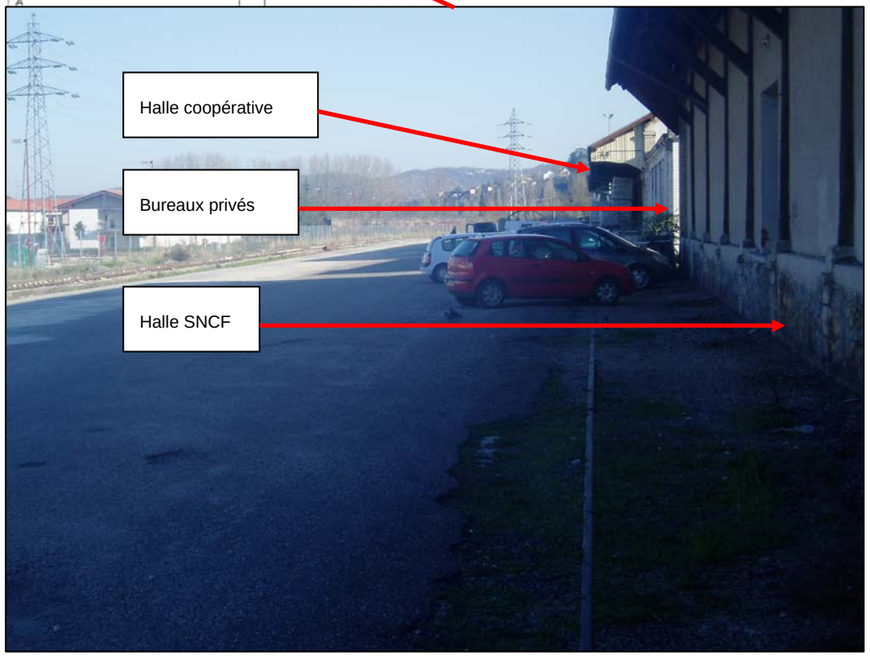
La gare et la place Gambetta – parvis de la gare.

La place Gambetta est le parvis du bâtiment voyageur qui sert de parking courte durée, de stationnement pour les bus TER, de dépose rapide et de stationnement pour les taxis.

La gare fret, située à l'Ouest n'a plus beaucoup d'activité. La SERNAM n'occupe plus les bâtiments dont les 3/4 ont été loués à des sociétés extérieures : bâtiments de bureaux et une halle dédiée à une coopérative de matériel et produits agricoles.



Faisceau Sud et halle fret



La cour de manœuvre

Accès de la gare fret

2.2 LA QUALITE ET LE CONFORT DES ESPACES

2.2.1 Le bâtiment voyageurs

Le bâtiment voyageurs (BV) est accessible depuis le parvis par une entrée principale située au centre du bâtiment, marqué par une horloge sur son fronton.

Le bâtiment est actuellement en travaux pour rénover le hall d'accueil, créer un nouvel espace de vente et améliorer le confort des bureaux. La fin des travaux est programmée pour la fin avril 2006.

Le hall principal distribue :

- Une aile gauche regroupant les activités commerciales : boutique Relay et buffet
- Une aile droite destinée aux renseignements pour le voyageur : vente – accueil et des bureaux

La zone d'attente, d'affichage et de services automatiques (distributeurs) est constituée par le hall d'accueil. Cet espace actuellement en travaux est relativement exigu, mais il présente une bonne fonctionnalité (bon éclairage, bon repérage des fonctions) situé dans le passage entre l'accès aux quais et la sortie sur le parvis.

La zone de vente (dans l'aile droite) sera constituée de 3 guichets d'accueil donnant directement sur le hall.

Aile droite – espace de vente en travaux

Aile droite vers la boutique Relay et le buffet

Les toilettes sont accessibles depuis le quai 1. Les toilettes femmes sont accessibles aux PMR.

2.2.2 Les quais

La gare de Cahors dispose de :

- 4 quais avec 5 voies traversantes et une voie avec butoir sur le quai 1.
- 8 voies traversantes dédiées aux manœuvres, marchandises et train de travaux + des voies avec butoir côté fret.

Les 4 quais sont couverts par la marquise métallique dont la longueur est équivalente au bâtiment voyageurs, toutefois compte-tenu de leur importance seulement un tiers de la longueur des quais est couverte.

Seuls les quais 1 et 2 présentent une grande longueur exploitable par les trains grande ligne.

Les quais 3 et 4 sont accessibles par un passage à niveau depuis le quai 2.

Le quai 2 est doté d'abris voyageurs mais seulement sur sa partie Nord.

Partie Nord découverte des quais 1 et 2 avec les abris voyageurs

Partie Sud découverte des quais 1 et 2

Les quais sont en bon état à l'exception du quai 3 dont la moitié Nord est inutilisable (quai à moitié écroulé)

Quai 3 partie Nord détruite, non exploitable

Quai 3 partie Sud exploitable par des trains courts

Le matériel d'information voyageur est fonctionnellement positionné au débouché du passage souterrain et aux abords des zones d'attente sous la verrière. Le matériel d'information voyageur n'est installé que sur les quais 1 et 2.

Un appareil commercial est localisé sur le quai 2 a proximité des lieux d'attente et du débouché du passage souterrain.

Les principaux quais (quais 1 et 2) sont spacieux, ils permettent une attente dans de bonnes conditions de sécurité.

Les quais 1 et 2 sous la marquise

2.2.3 Les voies ferrées

L'utilisation des voies ferrées se réalise de manière différenciée, les voies des quais 1 - 2 sont les plus empruntées par les trains Grandes Lignes en provenance de Paris ou Toulouse (voie à 100km/h en passage), les TER peuvent éventuellement utiliser les voies des quais 3 – 4 et la voie en butoir du quai 1 pour les TER en direction de Toulouse.

Voie en butoir sur le quai 1 sud – TER pour Toulouse

2.2.4 Desserte de la gare par le TGV

La gare de Limoges n'est pas une gare actuellement desservie par le TGV. Dans le cas où l'opportunité du projet de LGV Poitiers-Limoges était avérée, des constructions nouvelles, telles que la construction de nouveaux quais où l'allongement des quais actuels, ne seraient pas à prévoir.

En effet, à l'horizon de sa mise en service et selon le potentiel de trafic voyageur attendu, il apparaît que les trains utilisés seront à unité simple (longueur entre 200 et 245 mètres). Le TGV exploité entre Paris et Poitiers sera composé de deux unités simples. Après le jumelage/déjumelage des rames TGV, en gare de Poitiers, l'une d'entre elle desservira les gares de Limoges, Brive et Cahors, tandis que l'autre poursuivra sur la LGV SEA.

Cependant, des aménagements, pour améliorer l'accueil des passagers, seront à prévoir (accueil des passagers (flux, signalétique, services, correspondance quai à quai, accessibilité des PMR…).

Afin de réaliser ces aménagements, des études ultérieures devront être lancées, après concertation avec les acteurs locaux.

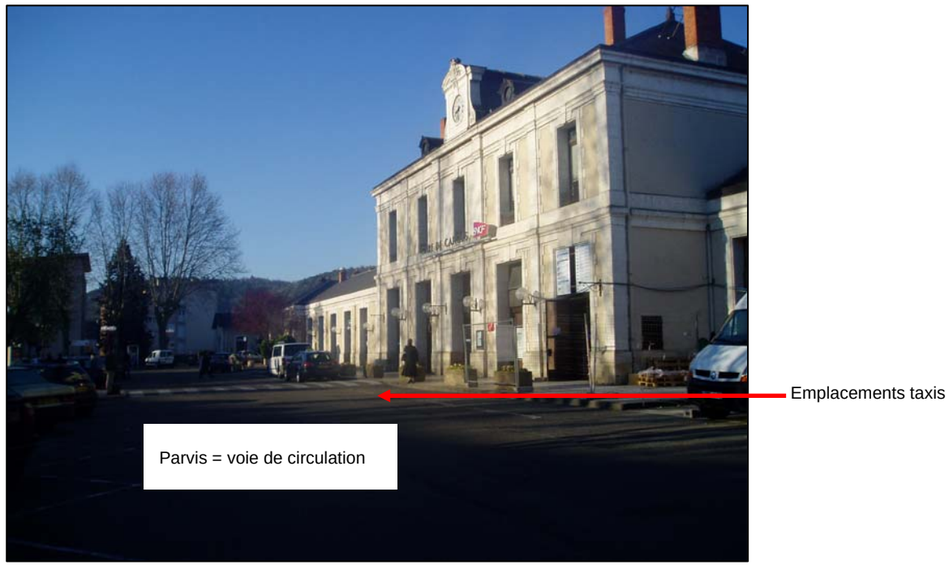
2.3 L'ACCESSIBILITE ET L'INTERMODALITE

2.3.1 Les piétons

Accessibilité à la gare

Les piétons accèdent directement à la gare depuis le parking courte durée situé en face de l'entrée principale. Un seul accès est matérialisé en position centrale.

Les flux piétons sont assez mal canalisés sur le parvis. Les piétons traversent de manière anarchique depuis leur stationnement ou depuis les voiries avoisinantes vers l'entrée de la gare.



Les usagers du parking longue durée (parcotrain) accèdent directement de leur parking sur le quai 1.

Accessibilité aux quais

En-dehors du premier quai accessible directement depuis le BV, l'accès au quai 2 s'effectue par un passage souterrain et l'accès aux quais 3 et 4 par un passage à niveau depuis le quai 2.

Le passage souterrain est accessible uniquement par des escaliers.

Accès au passage souterrain quai 1.

Le passage souterrain vers l'accès au quai 2.

2.3.2 Les Personnes a Mobilité Réduite (PMR)

Des emplacements de stationnement sont réservés dans le parking courte durée à proximité du trottoir d'accès au bâtiment voyageurs.

Ces emplacements peuvent être facilement utilisés par d'autres usagers.

Des emplacements sont également prévus dans le parking longue durée avec un accès direct sur le quai 1.

Au sein de la gare, **les quais, à l'exception du quai 1, ne sont pas accessibles de manière autonome pour les personnes handicapées** (escaliers et passage à niveau).

2.3.3 Les deux-roues non motorisés et motorisés

Il n'existe pas de parking deux roues.

Aucune intermodalité train / vélos n'est possible. Il n'existe aucun piste cyclable dans le réseau viaire menant à la gare.

2.3.4 Les taxis

Des emplacements parallèles au bâtiment voyageurs leur sont réservés, à proximité immédiate de l'entrée/sortie de la gare. Ces emplacements sont justes signalés par un panneau, sans possibilités d'attente abritée ni d'appel.

Ces emplacements peuvent être facilement utilisés par d'autres usagers.

2.3.5 Les véhicules de location

Il y a 5 emplacements réservés pour le stationnement des véhicules de location.

La gare de Cahors ne propose pas de service de location dans son bâtiment. Il existe une agence de location face de la gare. Une autre agence, qui était située rue Anatole-France, est fermée. Elle a été transférée dans un garage du centre-ville.

Emplacements des véhicules de location

2.3.6 Les véhicules particuliers

La circulation est relativement fluide dans le secteur de la gare. Il n'a pas été observé de problème de congestion.

L'accès au parvis et au parking courte durée depuis le sud de l'avenue Jean Jaurès est par contre peu évident quand on vient du Sud. L'entrée du parking s'effectue par une contre allée parallèle à l'avenue située côté Ouest à l'opposé du sens de circulation.

Cette disposition provient vraisemblablement de la localisation de l'accès au parking qui se trouve dans le virage au bas de chemin de Freycinet et qui peut générer des difficultés pour effectuer les tournes à gauche.

Le stationnement des véhicules particuliers s'effectue sur les deux aires qui leur sont dévolues :

- Le parking courte duré située sur le parvis de la gare offre 72 places payantes (horodateurs). Il est géré par la société Effia. Ce dispositif est complété par des places payantes sur la voirie adjacente (avenue Jean-Jaurès - chemin de Freycinet – rue Joachim-Murat).

- Le parcotrain (EFFIA) d'une capacité de 85 places dédié au stationnement longue durée et aux abonnements. Ce parking est accessible depuis la rue Jean Jaurès.

Parcotrain

Ces parkings usagers sont complétés par :

- Les parkings réservés au personnel SNCF situés au Nord du bâtiment voyageurs sur les emprises ferroviaires.

  Ils sont accessibles, depuis la place Gambetta,

  Les emplacements au sol n'étant pas délimités, leur capacité a été estimée à environ 50 places réparties en plusieurs pôles situés devant les différents bâtiments techniques ou sociaux.

Parking personnel SNCF

2.3.7 Les transports Interurbains et urbains

Les bus TER, interurbains et de tourisme bénéficient de quatre emplacements de stationnement sur le parvis de la gare. Ces emplacements ne sont pas particulièrement réservés à une catégorie spécifique de bus.

Les usagers bénéficient d'un abri à proximité immédiate situé à l'arrière des emplacements.

Parking bus sur le parvis de la gare

Quatre lignes (2-3-4-5) des cinq lignes de bus urbains de la ville de Cahors desservent la gare SNCF.

L'arrêt de bus des lignes (sens gare – centre-ville) 2-3-4 et 5 (poteau) n'est pas directement face à la gare, il se trouve dans la montée de la rue Joachim-Murat à environ 200m de la gare.

L'arrêt des lignes 2 et 3 (sens gare – avenue Jean Jaurès) se trouve sur l'avenue Jean-Jaurès à proximité de la gare. Cet arrêt dispose d'un abri pour les usagers.

2.4 LA SIGNALETIQUE ET L'INFORMATION VOYAGEUR

2.4.1 La signalétique de rabattement sur la gare

Elle est disposée en centre-ville en plusieurs points et indique la localisation de la gare jusqu'au carrefour avenue Jean-Jaurès – rue du Président-Wilson.

Carrefour Jean-Jaurès – Président-Wilson – vue sur le pont Valentré

2.4.2 L'information spécifique à un train

La signalétique statique spécifique à un train se limite au panneau de composition des trains et aux repères aériens sur les quais.

Panneau du quai 1

2.4.3 La signalétique d'alerte ou de danger

Elle est présente en gare et notamment pour le passage à niveau entre les quais 2 et 3 (interdiction de traversée des voies).

Signalétique de danger

Passage à niveau entre les quais 2 – 3 et 4

2.4.4 La signalétique dynamique

Trois moniteurs informent sur le **départ** et **l'arrivée** des trains et des cars TER. ils sont situés dans le hall au-dessus de l'accès aux quais et au-dessus de la sortie sur le parvis.

Panneaux d'information situés dans le hall d'accueil

La signalétique spécifique à un train est stratégiquement positionnée au débouché de l'escalier du passage souterrain et sur le quai 1 (moniteurs). Elle informe sur le train en attente et sur les correspondances possibles (horaires – quais et voies).

Moniteurs + horloge au débouché du passage souterrain sur le quai 2

2.5 LES SERVICES AUX VOYAGEURS

2.5.1 Les services liés au transport

L'espace vente est en cours de rénovation, il sera équipé de 3 guichets ouverts accessibles au public pour toutes les prestations.

Un Point de Vente Automatique (APV) et un distributeur de billets régionaux viennent compléter le dispositif de vente.

2.5.2 Les services commerciaux

Une boutique Relay (presse) rénovée et le buffet de la gare (bar – restaurant) offrent des prestations classiques aux usagers de la gare et du quartier.

A ces activités commerciales s'ajoutent des distributeurs de confiseries de boissons (hall et quais), un photomaton et un publiphone (hall).

3 L'OFFRE DE TRANSPORT

3.1 LA DESSERTE FERROVIAIRE (SNCF/REGION)

La gare de Cahors est une gare de transit sur la ligne Toulouse – Limoges - Paris

La gare de Cahors offre également du rabattement sur des lignes bus TER en direction de :

- Figeac – Capdenac à l'Est
- Monsempron – Libos à l'Ouest

L'offre de transport Grandes Lignes et TER :

- 10 A/R en direction de Toulouse et Brive (Limoges et Paris)
- 5 A/R en car vers Monsempron-Libos + la desserte de Puy-l'Evêque.
- 4 A/R en car vers Figeac + 1A/R vers Capdenac.

3.2 L'ANALYSE DE LA FREQUENTATION DE LA GARE

Trafic : Les usagers du train sont plus nombreux en début et en fin de semaine, les montées-descentes en gare de Cahors représentent environ 280 à 550 personnes par jour.

Cahors : Semaine par train

Depuis Toulouse																
Train N°	Horaire	Lundi			JOB			Vendredi			Samedi			Dimanche		
		Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.
Total		137	197		94	188		157	397		13	109		33	58	
Nb. trains		6			6			7			6			3		

Vers Toulouse																
Train N°	Horaire	Lundi			JOB			Vendredi			Samedi			Dimanche		
		Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.	Mon.	Desc.	Occ.
Total		273	240		210	92		246	128		84	4		180	17	
Nb. trains		6			6			6			3			4		

Enquête BVA 2005 pour la SNCF région Midi-Pyrénées

4 SYNTHESE

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

Thèmes	Atouts	Dysfonctionnements
Insertion et dynamique urbaines		
Site et situation		Une accessibilité assez confidentielle depuis le centre-ville et les quartiers Ouest. Une véritable coupure Nord-Sud perturbant le transit Est-Ouest.
Urbanité du quartier de gare	Un parvis très large et peu contraint donnant sur des axes assez peu encombrés.	Une absence de notion de « quartier ». La gare est un peu isolée dans un quartier à l'urbanisation assez peu cohérente.
Potentiel de développement / mutation (foncier)	Absence de contrainte réglementaire. De grands terrains plats potentiellement mobilisables, notamment du côté de la zone d'activité (gare fret).	Un site sur lequel la ville n'a pas de projets de politique urbaine si ce n'est une urbanisation le long des axes existants ou futurs mais à très long terme.
Fonctionnalité de la gare		
Image de la gare	Une gare architecturalement imposante, caractéristique du XIXème siècle.	Un bâtiment un peu disproportionné par rapport à son environnement urbain.
Confort d'attente	Des espaces rénovés.	Un hall d'accueil relativement étroit, servant de lieu de passage uniquement. Des mobiliers de quai et une signalétique un peu désuets et inesthétiques.
Services voyageurs		Des services urbains inexistants.
Les quais	Les quais principaux sont longs et assez larges.	Un état moyen surtout pour les quais secondaires.
Offre de transport et intermodalité		
Offre de transport		Une gare de passage avec peu de liaisons régionales.
Intermodalité	Une intermodalité assez bien organisée avec les lignes interurbaines.	Des lignes urbaines dont les arrêts restent très confidentiels.
Accessibilité PMR		Absence d'accessibilité aux quais sans recours à une assistance.

SOURCES UTILISEES

Visites in situ

Documents stratégiques de planification

- *Contrat d'agglomération de Poitiers 2004-2006*, Communauté d'agglomération de Poitiers, octobre 2004.
- *Plan local d'urbanisme de la Communauté d'agglomération de Poitiers*, Communauté d'agglomération de Poitiers, octobre 2003.
- *Schéma directeur de l'agglomération de Limoges*, SIEPAL (Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'agglomération de Limoges), avril 1998.
- *Contrat d'agglomération de Limoges Métropole 2003-2006*, Communauté d'agglomération de Limoges Métropole, octobre 2003.
- *Projet de Plan d'aménagement et de développement durable du Plan local d'urbanisme*, Ville de Limoges, janvier 2005.
- *Diagnostic territorial*, Ville de Limoges, Groupe Sycomore, juin 2004.
- *Plan d'aménagement et de développement durable*, Ville de Brive-la-Gaillarde, juillet 2004.
- *Schéma directeur du Pays de Brive*, Pays de Brive, novembre 2000.
- *Charte Urbaine de Brive-la-Gaillarde*, Ville de Brive-la-Gaillarde, 2001.
- *Plan d'Occupation des Sols de la commune de Cahors, Plan de zonage et rapport de présentation*, Ville de Cahors, 1998.
- *Révision du POS et élaboration du PLU : Diagnostic, Document d'étape*, Communauté de communes du Pays de Cahors.

Articles, ouvrages généraux, sources et études statistiques

- « La Double vie des gares », *Diagonal*, Martine Allaman, mai-juin 2000.
- « L'Effet TGV dans les grandes villes »*, La Vie du Rail, Pierre Marin, 19 décembre 2001.*
- *Etude relative aux effets socio-économiques et en termes d'aménagement. Analyse prospective des effets territoriaux de la LGV PACA*, SETEC Organisation & Université de Nice-Sophia-Antipolis UMR espaces, août 2005.
- *Analyse prospective des effets d'aménagement et développement, dossier support du débat public LGV Poitiers-Limoges,* SETEC Organisation, avril 2006, avec notamment les diagnostics des aires urbaines de Poitiers, Limoges, Brive-la-Gaillarde et Cahors.
- *Limousin, le Guide,* Olivier Balabanian & Guy Bouet, La Renaissance du Livre, 1999.
- *Guide Bleu Limousin*, 2003.

Sitographie

- www.cr-poitou-charentes.fr : site du Conseil Régional de Poitou-Charentes.
- www.cr-limousin.fr : site du Conseil Régional du Limousin.
- www.midipyrenees.fr : site du Conseil Régional de Midi-Pyrénées.
- www.voyages-sncf.com : site d'informations voyageurs de la SNCF.
- www.ter-sncf.com/poitou_charentes : site des TER Poitou-Charentes.
- www.ter-sncf.com/limousin : site des TER Limousin.
- www.ter-sncf.com/midi_pyrenees : site des TER Midi-Pyrénées.
- www.effia.fr : site du groupe Effia, opérateur de services pour le transport de voyageurs et gestionnaire de nombreux parcs de stationnement proches des gares.
- www.lesgares.com : site d'un particulier sur les gares françaises.
- www.mairie-poitiers.fr : site de la Ville de Poitiers.
- www.agglo-poitiers.fr : site de la Communauté d'agglomération de Poitiers.
- www.vitalis-poitiers.fr : site de la Régie des transports poitevins.
- www.ville-limoges.fr : site de la ville de Limoges.
- www.agglo-limoges.fr : site de la Communauté d'agglomération Limoges Métropole.
- www.cg87.fr : site du Conseil Général de la Haute-Vienne.
- www.region-limousin.fr : site du Conseil Régional du Limousin.
- www.rdthv.net : site de la Régie départementale de transports de la Haute-Vienne, réseau « la Haute-Vienne en car » .
- www.stcl.fr : site de la Société des transports en commun de l'agglomération de Limoges.
- www.trourismelimoges.com : site de l'Office de tourisme de Limoges et sa région.
- www.lebuffetdelimoges.com.fr : site du buffet de la gare de Limoges-Bénédictins.
- www.brive.net : site de la Ville de Brive-la-Gaillarde.
- www.cg19.fr : site du Conseil Général de la Corrèze.
- www.cftaco.fr : site de la société CFTA.
- www.mairie-cahors.fr : site de la Ville de Cahors.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Réseau ferré de France
Direction régionale
Centre-Limousin
16, rue de la République
45000 ORLÉANS
Tél. 02.38.80.98.54
Fax. 02.38.80.98.60
Internet : www.rff.fr