



Lgv
Poitiers ↔ Limoges

ANALYSE DES GARES

Débat public
2006

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'AIRES 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'AIRES URBAINE	31
1 ANALYSE URBAINE	32
1.1 Une gare très 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'AIRES 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 à 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 à 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		
	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 $\frac{3}{4}$ environ.

Il n'est pas envisagé la construction de gare nouvelle car il existe déjà de nombreuses possibilités 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 existante¹ 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 PROXIMITÉ AVEC LE CENTRE-VILLE

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

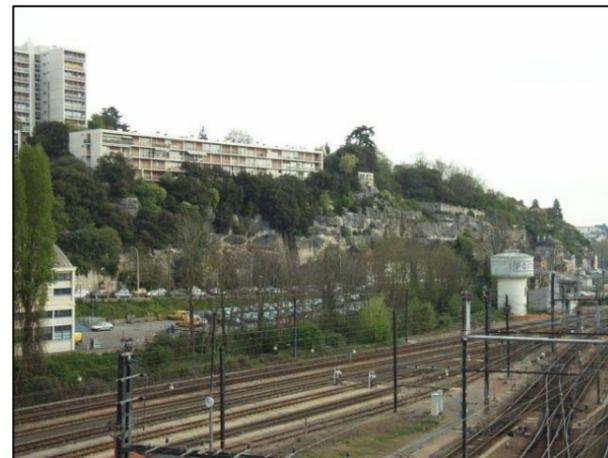
L'agglomération poitevine se situe sur le plateau du Poitou, entaillé de vallées étroites et encaissées. La ville de Poitiers se trouve à la confluence de deux de ces vallées, formées par le Clain et la Boivre (cf cartes pages suivantes). Le centre-ville occupe l'éperon rocheux les surplombant. La gare 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) :

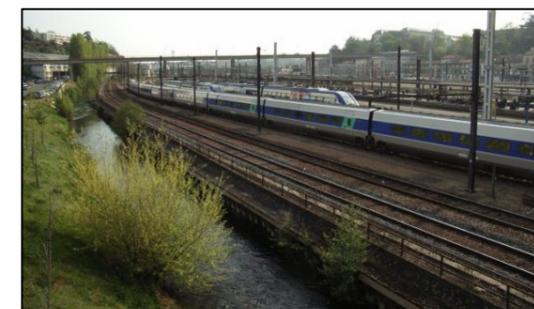
- le Conseil Général de la Vienne,
- la Direction départementale de l'Équipement de la Vienne,
- la direction régionale de la Poste,
- la direction départementale de la sécurité publique de la Vienne (Hôtel de police),
- une annexe du Rectorat de l'académie de Poitiers,

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.

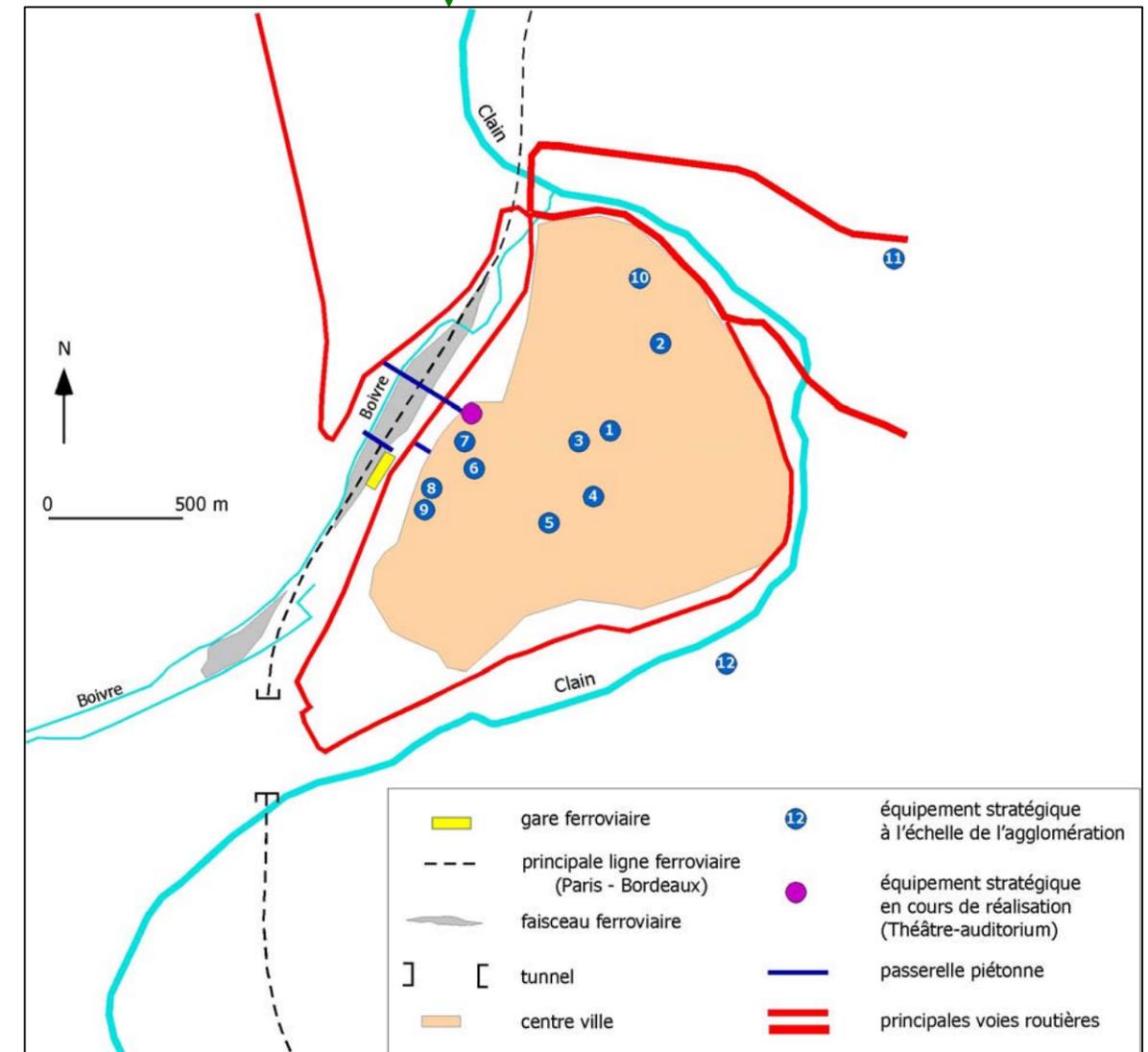
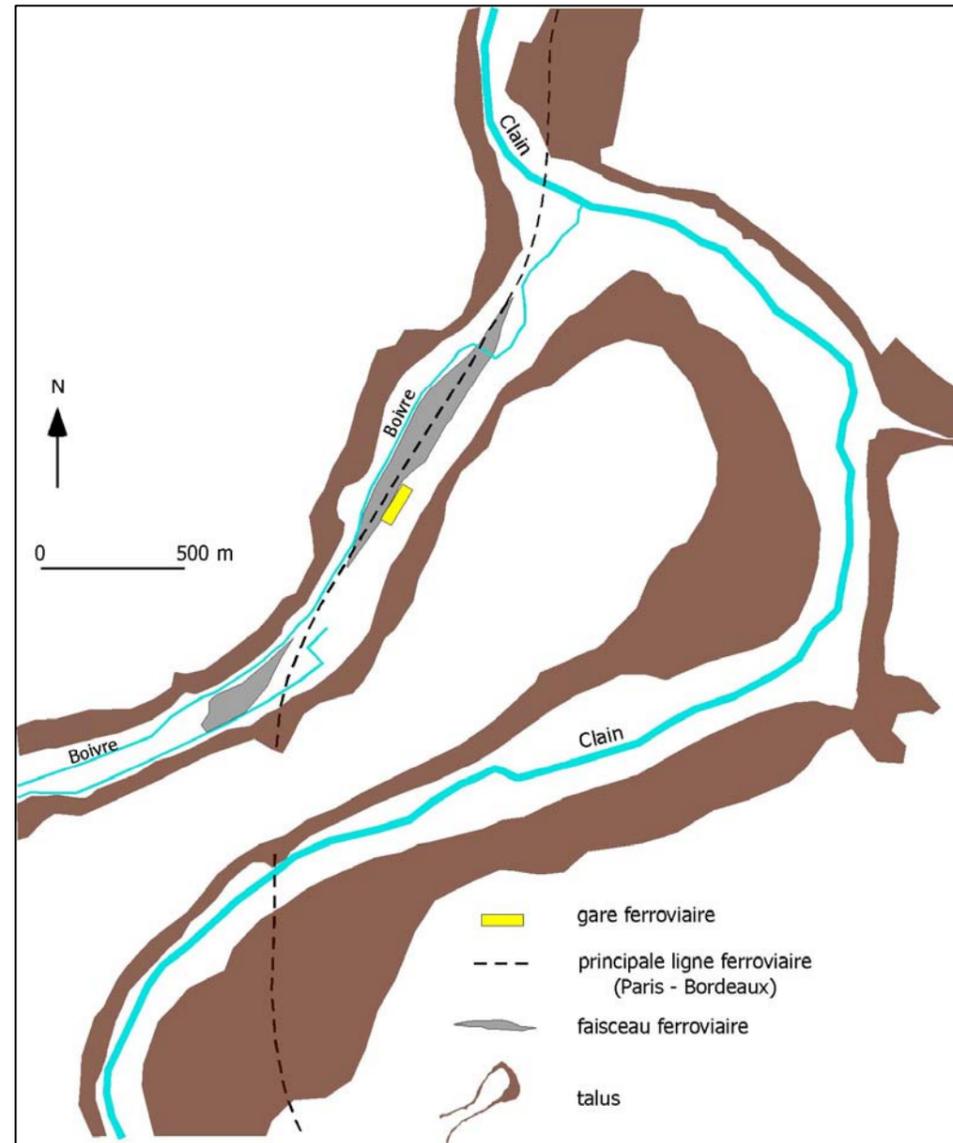
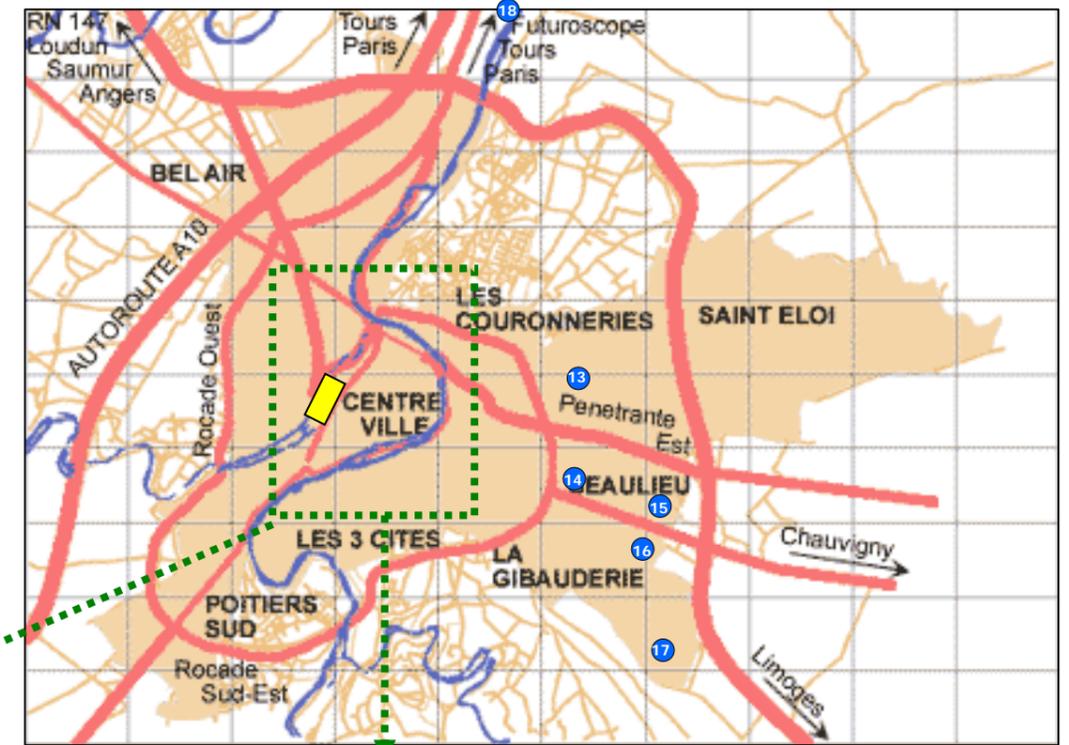


De haut en bas, de gauche à droite : vue générale du site de la gare, passerelle des Rocs reliant le côté Ouest de la Boivre au centre-ville, proximité des voies ferrées avec le cours d'eau, risque d'inondation.



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, | 14 : centre commercial Beaulieu |
| 2 : présidence de l'université, facultés de pharmacie et de médecine, | 15 : faculté de Droit et de Lettres |
| 3 : palais de justice | 16 : faculté des Sciences |
| 4 : Conseil Régional | 17 : CHR-CHU |
| 5 : Hôtel de Ville | 18 : Futuroscope |
| 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 | |



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 ;

- o 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.
- o 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 :

- o le faisceau ferroviaire est très peu franchissable (cf 3.1.1),
- o 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 Roccs.



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 hub² ferroviaire à l'échelle du Centre-Ouest Atlantique³, 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 • Bordeaux – Poitiers	40 minutes 1h05
Branche ouest • La Rochelle – Poitiers • Niort – Poitiers	1h10 35 minutes
Branche sud-est • Limoges – Poitiers • Brive-la-Gaillarde – Poitiers	35 à 45 minutes 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 supérieures), 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).