

2.2 DES ESPACES VOYAGEURS TRES CONFORTABLES, EN COURS DE RENOVATION

2.2.1 Un bâtiment voyageurs en excellent état

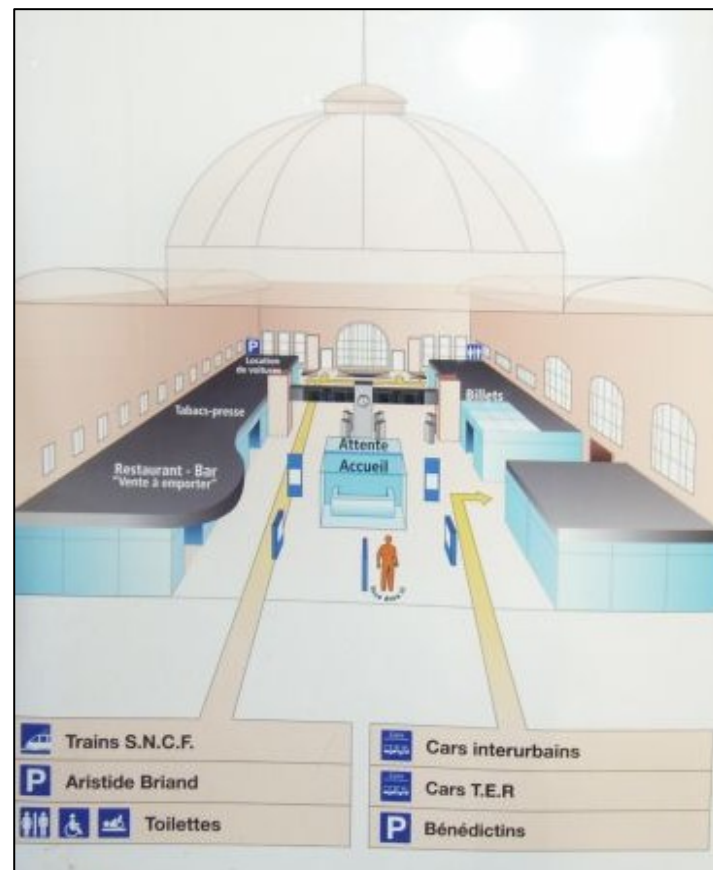
Ce bâtiment voyageurs (BV) est en excellent état. Il faut y voir le résultat de deux campagnes récentes de travaux :

- 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 ».



A gauche : un ascenseur situé dans le hall principal.



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



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).

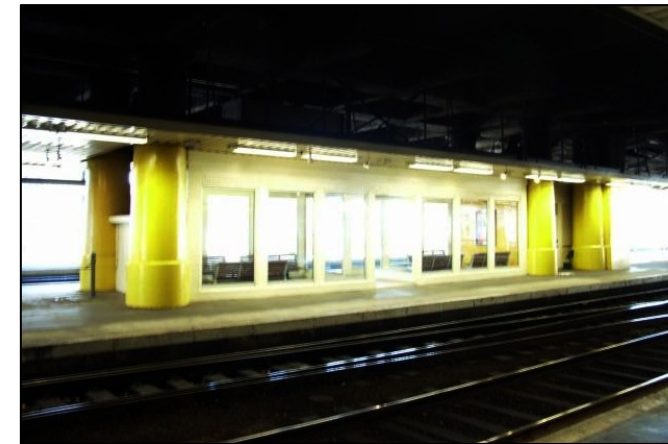
2.3.2 Les quais

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 Téo, z,
- 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 : 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.

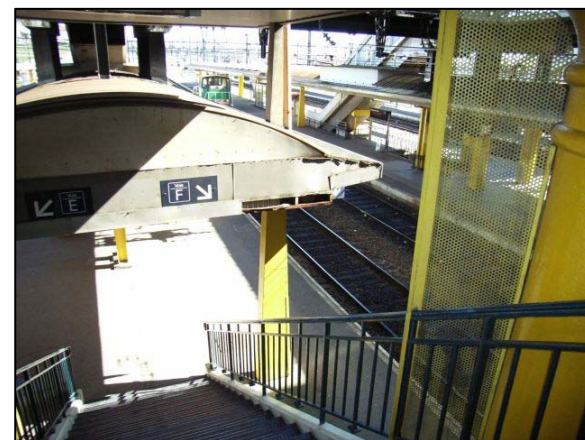
Cependant, des aménagements seront à prévoir :

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

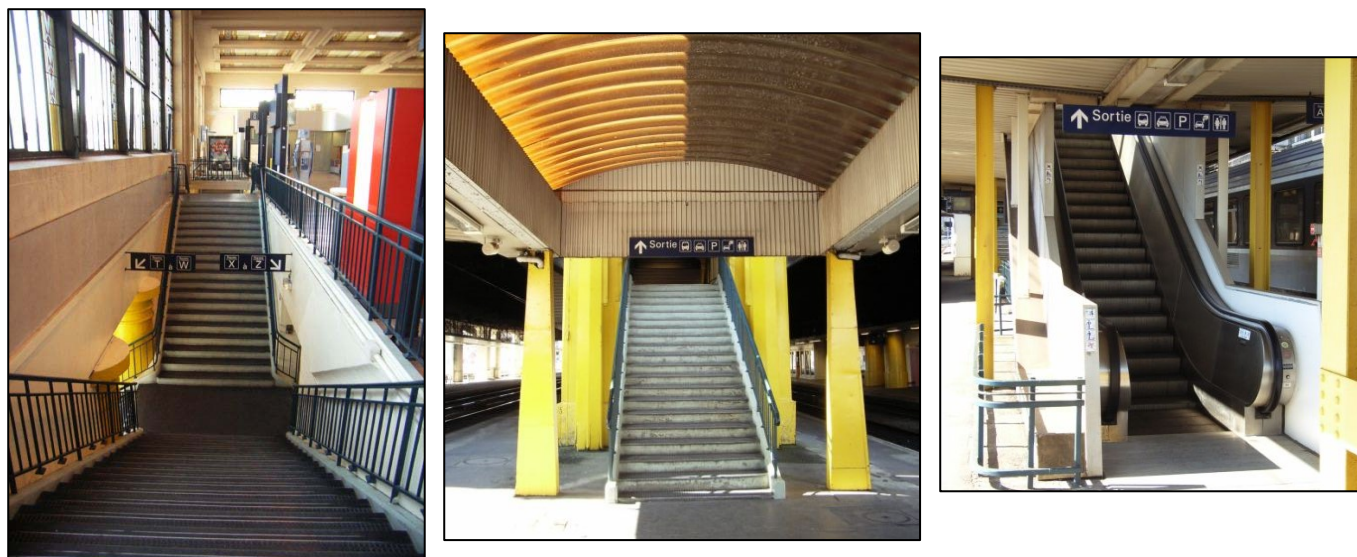
Afin de réaliser ces aménagements, des études ultérieures devront être lancées, après concertation avec les acteurs locaux.



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



Ci-dessus : Les abris voyageurs.



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

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 : 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.

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.

