

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.

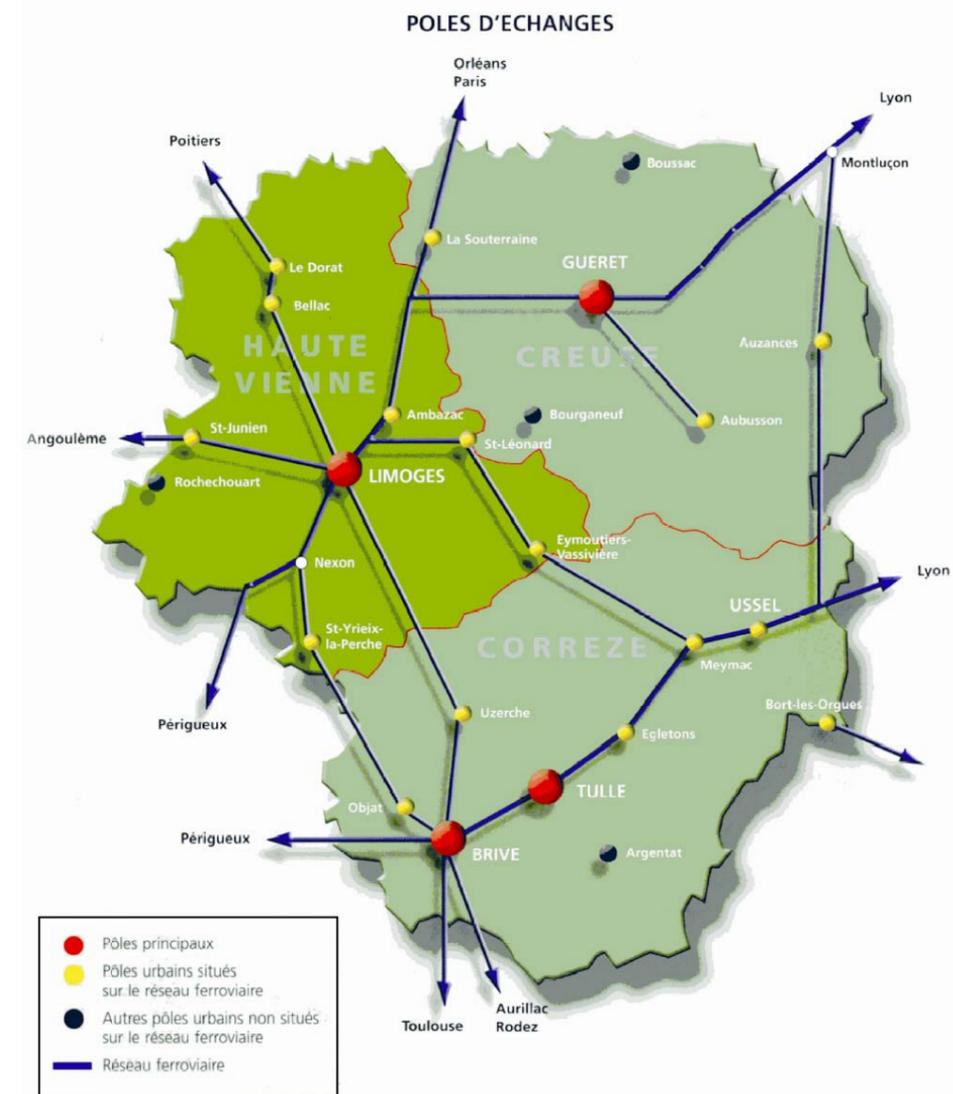
L'axe Sud-Ouest accueille quant à lui uniquement des trains en direction de Périgueux (Corail), à raison de 12 A/R quotidiens.

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 Bourgneuf, 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 SYNTHÈSE

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

Thèmes	Atouts	Dysfonctionnements
<i>Insertion et dynamique urbaines</i>		
<u>Site et situation</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une topographie encore contraignante qui isole les quartiers situés sur le talus de la Vienne, de l'autre côté du faisceau ferroviaire.
<u>Urbanité du quartier de gare</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Présence du jardin du Champ-de-Juillet, espace d'agrément et d'animation urbaine. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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).
<u>Potentiel de développement / mutation (foncier)</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de contrainte réglementaire rédhibitoire. - Tissu urbain permettant un renouvellement urbain. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le quartier de gare n'a pas encore été identifié comme un espace stratégique et prioritaire à l'échelle de l'agglomération.
<i>Fonctionnalité de la gare</i>		
<u>Image de la gare</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Un symbole de Limoges et de l'architecture ferroviaire. - Un excellent état d'entretien et de propreté. 	
<u>Confort d'attente</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Un bâtiment voyageurs fonctionnel et très confortable (espaces largement dimensionnés). 	
<u>Services voyageurs</u>		<ul style="list-style-type: none"> - Des services urbains encore quasiment absents.
<u>Les quais</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Une accessibilité très aisée et fonctionnelle.. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un confort et une image à améliorer.
<i>Offre de transport et intermodalité</i>		
<u>Offre de transport</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Une offre de transport multimodale d'envergure régionale. 	
<u>Intermodalité</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Une intermodalité facilitée, proximité entre les différents modes, accessibilité optimisée entre ceux-ci, signalétique précise et intermodale, agencement du parvis fonctionnel 	
<u>Accessibilité PMR</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Une accessibilité autonome aux différents modes assurée. 	

