

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 XVIII^{ème} 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 XII^{ème} 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.

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.

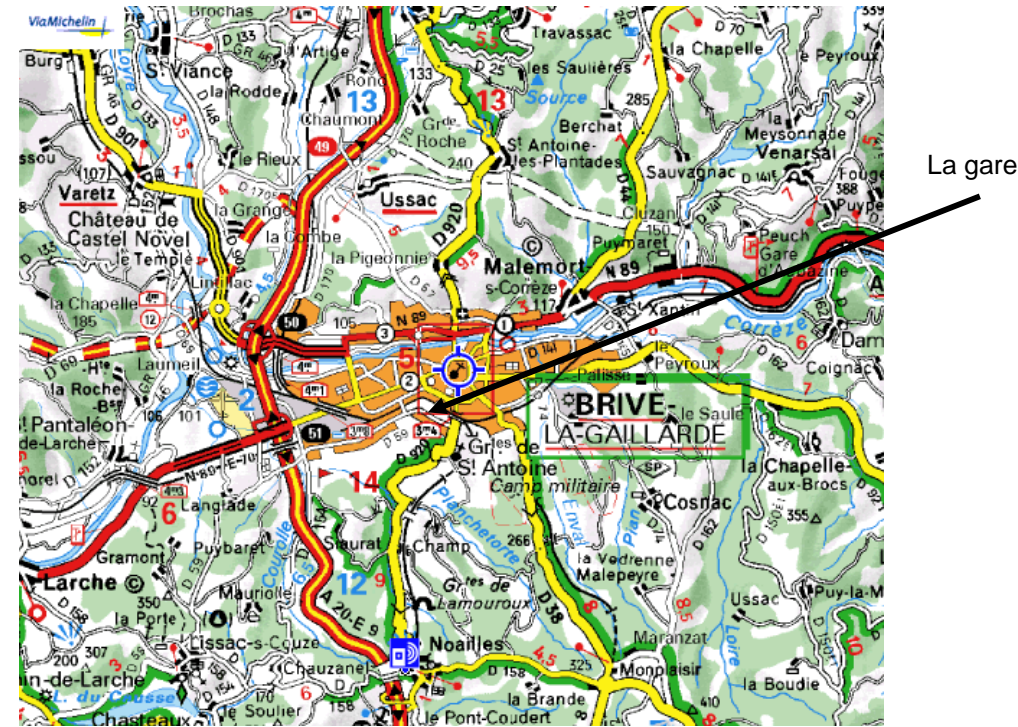
Le quartier Nord environnant est essentiellement constitué d'un habitat résidentiel peu dense de maisons de ville de type « haussmannien » de R+2 à R+3, avec comme axe central l'avenue Jean Jaurès qui présente un front bâti résidentiel et commerçant quasi continu depuis la gare jusqu'au centre-ville.



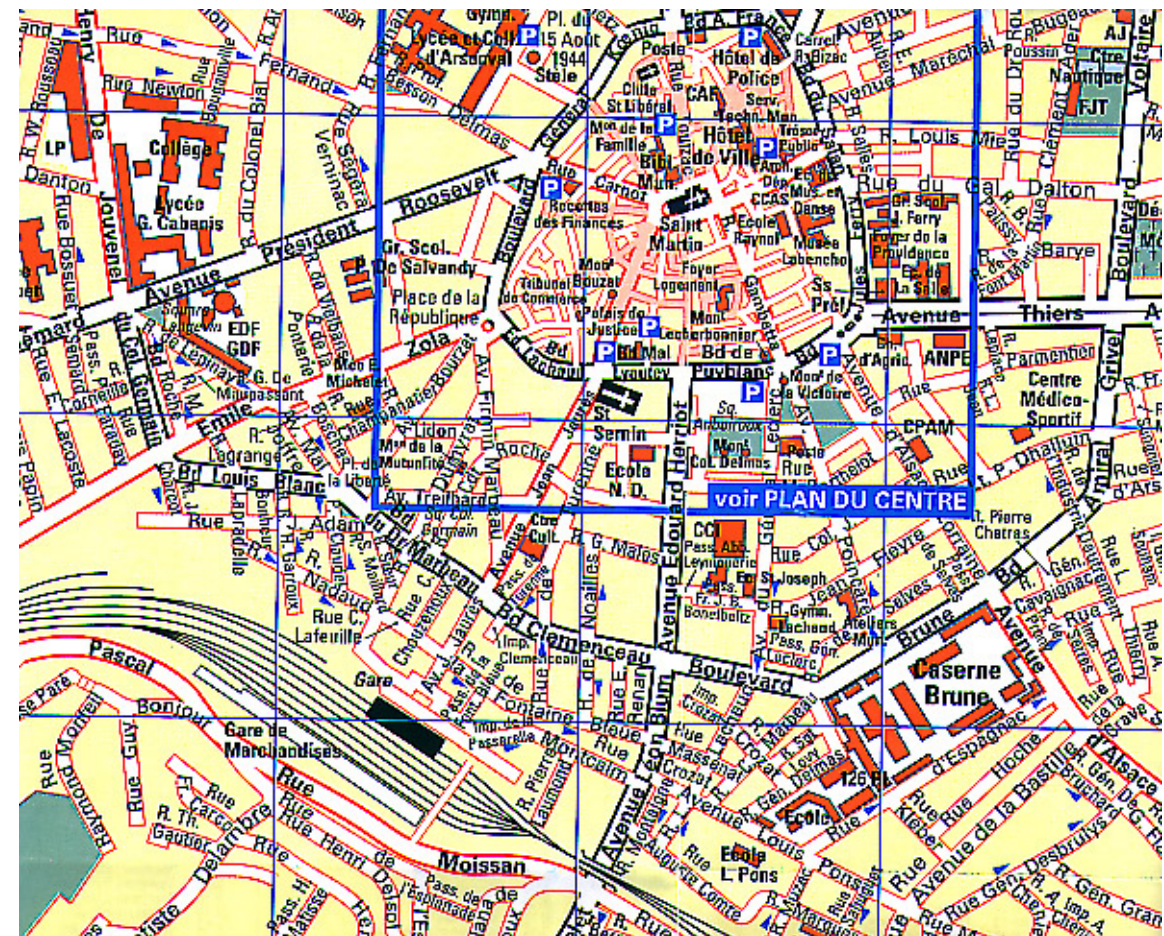
Avenue Jean Jaurès, vers le centre-ville



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



Source : carte Michelin



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).

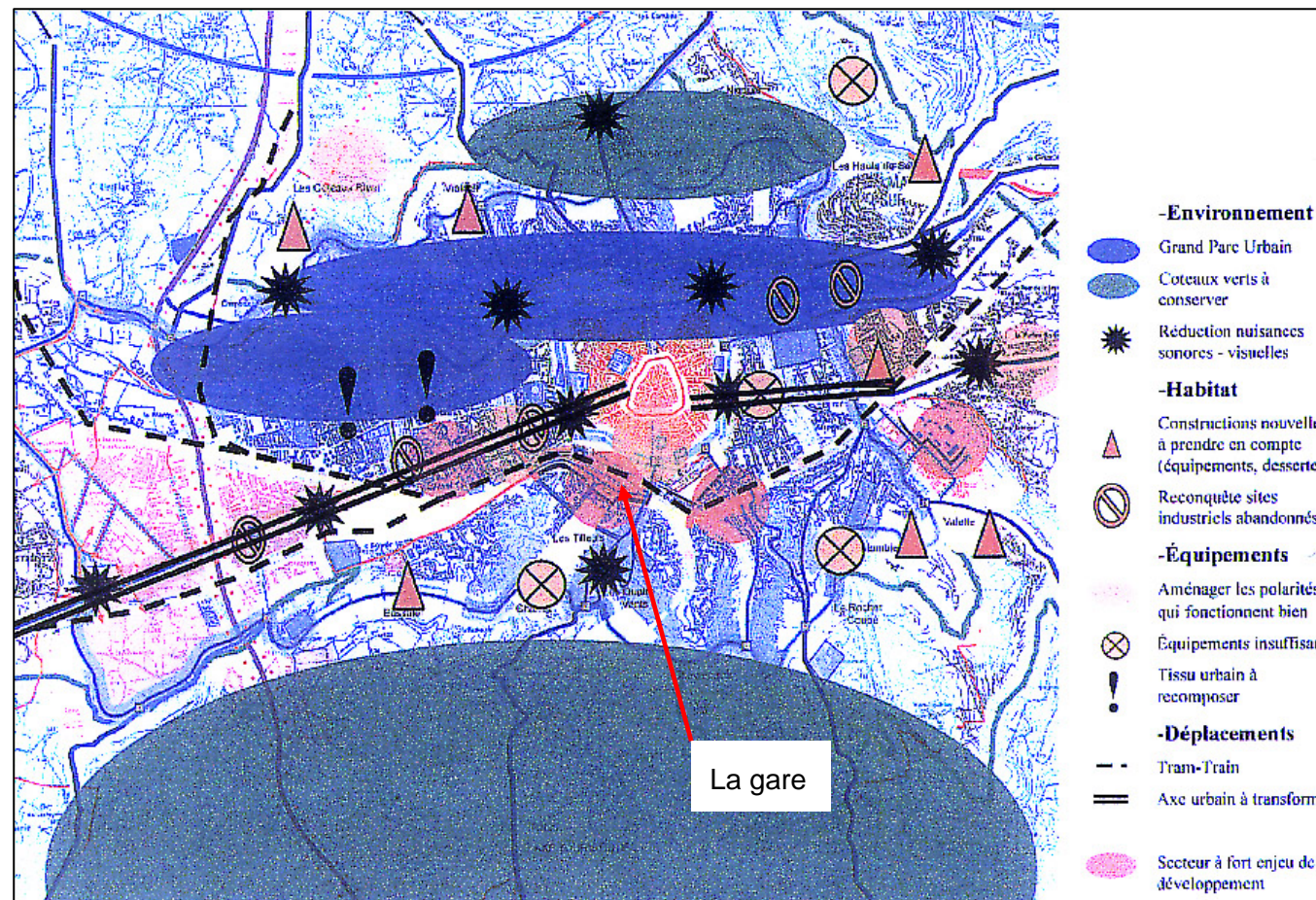
Cette politique urbaine se traduit par :

- 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.

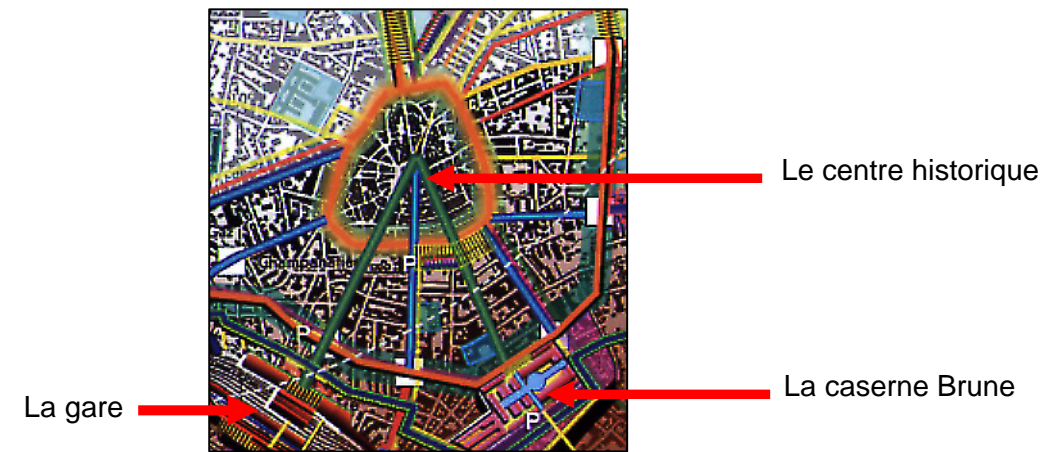
Ces deux projets étaient avancés et étudiés dans la charte urbaine réalisée par la ville de Brive en 1999/2000.



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.