

## 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 XIX<sup>ème</sup> 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'escalier.

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 à 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 réservée 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 SIGNALÉTIQUE 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 SYNTHÈSE

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

Thèmes	Atouts	Dysfonctionnements
<b><i>Insertion et dynamique urbaines</i></b>		
<u>Site et situation</u>	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.
<u>Urbanité du quartier de gare</u>	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.
<u>Potentiel de développement / mutation (foncier)</u>	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.
<b><i>Fonctionnalité de la gare</i></b>		
<u>Image de la gare</u>	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.
<u>Confort d'attente</u>	Des espaces récents et fonctionnels.	Des mobiliers de quai et une signalétique un peu désuets.
<u>Services voyageurs</u>	Des postes de ventes rénovés et accueillants.	Des services urbains inexistant.
<u>Les quais</u>	Des quais longs, larges et confortables.	Un seul passage souterrain ce qui concentre les flux de passagers.
<b><i>Offre de transport et intermodalité</i></b>		
<u>Offre de transport</u>	Un point « d'éclatement » du réseau ferroviaire avec une grande diversité de liaisons régionales et interrégionales.	Une offre de transport multimodale encore peu développée.
<u>Intermodalité</u>		Des difficultés d'accès pour les bus. Une offre intermodale urbaine et interurbaine encore limitée, uniquement un point de passage.
<u>Accessibilité PMR</u>		Absence d'accessibilité aux quais sans recours à une assistance.