



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

DOSSIER DE FIN D'ETAPE 1

*Pièce Technique A8 –Aménagements en Gares*

## *Sommaire*

1. Aménagements en gares.....	3
1.1. Les aménagements nécessaires à l'exploitation ferroviaire	3
1.2. Les aménagements nécessaires pour l'accessibilité aux trains	3
2. Aménagements nécessaires en gare de Poitiers.....	4
3. Aménagements nécessaires en gare de Limoges .....	5
4. Aménagements nécessaires en gare de Brive-la-Gaillarde	6
5. Aménagements nécessaires en gare de Cahors .....	7

## 1. Aménagements en gares

Les aménagements nécessaires traités dans cette pièce sont de deux types :

- Les aménagements nécessaires à l'exploitation ferroviaire
- Les aménagements nécessaires pour permettre l'accessibilité aux trains

### 1.1. Les aménagements nécessaires à l'exploitation ferroviaire

Afin de permettre la circulation et les temps d'arrêts des trains avec les dessertes envisagées, la gare doit avoir une capacité suffisante en termes de voies à quai.

Il s'agit également de vérifier que la longueur de voie à quai utile soit suffisante pour réceptionner les trains en fonction de leurs longueurs.

L'exploitation de la ligne prévoit l'utilisation de trains à grande vitesse en unités simples entre Poitiers et Cahors. Cependant l'utilisation d'unités multiples (c'est-à-dire deux rames couplées ensemble) peut tout de même être envisagée jusqu'à Limoges dans le cas d'événements exceptionnels, nécessitant une capacité supérieure. Les rames Atlantique étant usuelles sur le réseau Ouest et étant les plus longues, nous vérifions donc que les gares aient des longueurs à quai suffisante pour ces rames en particulier.

Les autres aménagements susceptibles d'être nécessaires pour l'exploitation ferroviaire relèvent de la circulation des trains.

Les postes de commandes gérant l'itinéraire des trains doivent être suffisamment dimensionnés pour faire face à l'augmentation du trafic avec l'arrivée de la LGV et peuvent nécessiter une mise à niveau.

Une reprise de la signalisation peut également être nécessaire pour fluidifier la circulation des trains. Il s'agit alors d'un aménagement d'ordre capacitaire.

La préconisation d'aménagements d'ordre capacitaire s'effectue lors d'études capacitaires spécifiques menées après identification des points durs. Ces études seront menées pendant toute la durée de la mission.

Enfin, le remisage des rames la nuit doit être assuré afin et des voies dédiées identifiées.

### 1.2. Les aménagements nécessaires pour l'accessibilité aux trains

Différents aspects permettent de garantir l'accessibilité aux trains :

- La hauteur des quais,
- La largeur des quais,
- Le nombre et les dimensions des accès (escaliers/escalators) aux quais,
- L'accessibilité aux PMR (personnes à mobilité réduite),
- L'accessibilité à la gare (parkings, transports en commun, dépose-taxi, dépose-minute).

Certains de ces aspects doivent être dimensionnés en fonction du nombre de voyageurs attendus.

Pour permettre une accessibilité optimale aux trains, la hauteur des quais devrait être de 55 cm au dessus de la voie, ce qui n'est pas le cas dans toutes les gares concernées. Cette spécification n'est cependant pas propre aux trains à grande vitesse et concerne également les autres relations.

Le dimensionnement de la largeur des quais ainsi que du nombre d'accès dépend du nombre de voyageurs attendus en descente et montée pour la desserte envisagée. Ces données seront précisées dans la suite des études. Pour les quais déjà existants, il s'agit de vérifier que la largeur des quais soit suffisante au vu de l'exploitation actuelle et d'évaluer si l'arrivée des trains à grande vitesse implique un changement important.

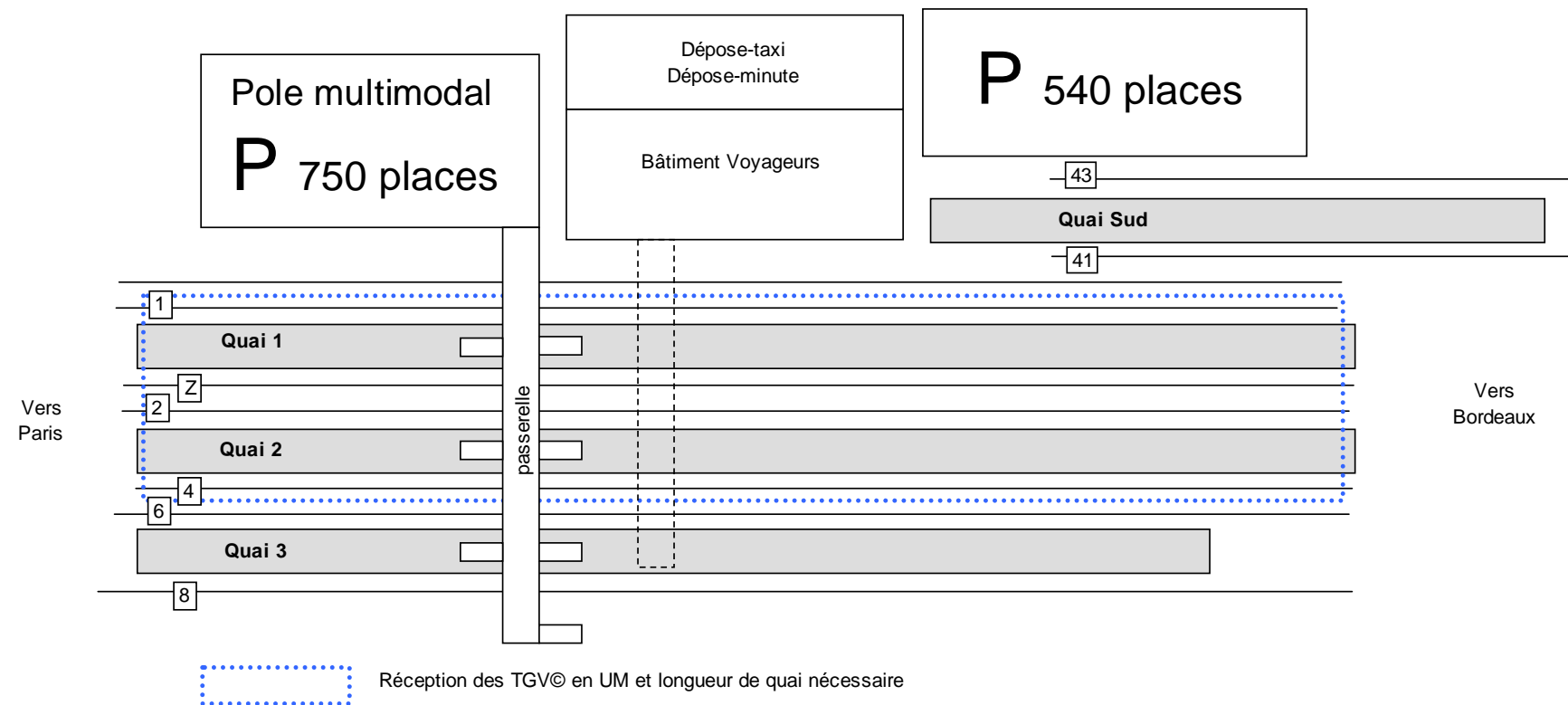
Le traitement de l'accessibilité PMR ne concerne pas seulement l'accès aux trains mais le cheminement complet de la voirie jusqu'au train :

- Cheminement de la voirie au bâtiment voyageur et au parking
- Cheminement du parking au bâtiment voyageur
- Cheminement du bâtiment voyageur aux quais
- Accès au train

Les gares actuelles ont un niveau inégal d'accessibilité PMR.

Dans le cadre de cette étude, nous identifions également les parkings disponibles aux voyageurs pour l'accès à la gare, ainsi que le nombre de places disponibles. Nous pourrions ensuite identifier si ce nombre est suffisant en égard aux études de trafic réalisées et au nombre de voyageurs attendus.

## 2. Aménagements nécessaires en gare de Poitiers



### Hauteur à quai

Tous les quais de la gare de Poitiers (et particulièrement les quais 1 et 2 où seront réceptionnés les rames à grande vitesse) disposent d'une hauteur à quai adéquate pour la réception de rames à grande vitesse, à l'exception des voies 41 et 43 (inaptés à les recevoir).

### Longueur des quais

Les voies 1, Z et 2 ont une longueur utile suffisante pour réceptionner deux rames de TGV Atlantique et permettre des opérations de couplage et découplage.

La voie 4 peut également être utilisée mais l'accès aux voies 6 et 8 est alors neutralisé. Dans le cadre de la mise en place d'un nœud de correspondances en gare de Poitiers, aucun mouvement de trains n'est en principe à prévoir dans la gare lors de l'immobilisation des trains à grande vitesse. Cette contrainte devrait donc être gérable.

### Accessibilité PMR

Les quais sont équipés d'ascenseurs permettant l'accessibilité du pôle multimodal aux PMR à l'exception du quai Sud (arrivées TER venant du Sud sur les voies 41 et 43) et du quai 3 (arrivées TER venant du Nord sur les voies 6 et 8) par le biais de la passerelle. Le quai sud est cependant directement accessible de la voirie.

L'accessibilité PMR est donc assurée pour les quais TGV, mais pas pour la totalité des quais TER.

Un inconvénient est que le cheminement entre la gare et les quais doit s'effectuer par le pôle multimodal, ce qui n'est pas le cheminement naturel pour beaucoup de voyageurs. A défaut d'un accès PMR par le souterrain accessible depuis le hall de gare, une signalisation accrue devrait être envisagée afin d'orienter les passagers de manière plus efficace.

L'accessibilité de la gare apparaît globalement satisfaisante mais peut être améliorée dans le cadre de travaux prévus à cet effet.

### Parcs de stationnement

Deux parcs de stationnement sont disponibles à proximité immédiate de la gare totalisant environ 1 300 places.

Les deux parcs de stationnement encadrent le bâtiment voyageur. L'un permet d'accéder directement aux quais principaux par le biais d'une passerelle (ascenseurs pour les quais 1 et 2). L'autre permet un accès direct et à niveau au quai Sud.

### Station de nettoyage et stationnement des rames

La LGV Poitiers-Limoges ne devrait pas provoquer de retournement ou de stationnement pendant la nuit de rames à grande vitesse en gare de Poitiers.

La gare voit cependant stationner régulièrement 2 rames à grande vitesse pendant la nuit, souvent des trains spécialement affrétés pour la desserte du Futuroscope. Le matériel stationne sur le chantier de nettoyage existant où 2 voies sont disponibles.

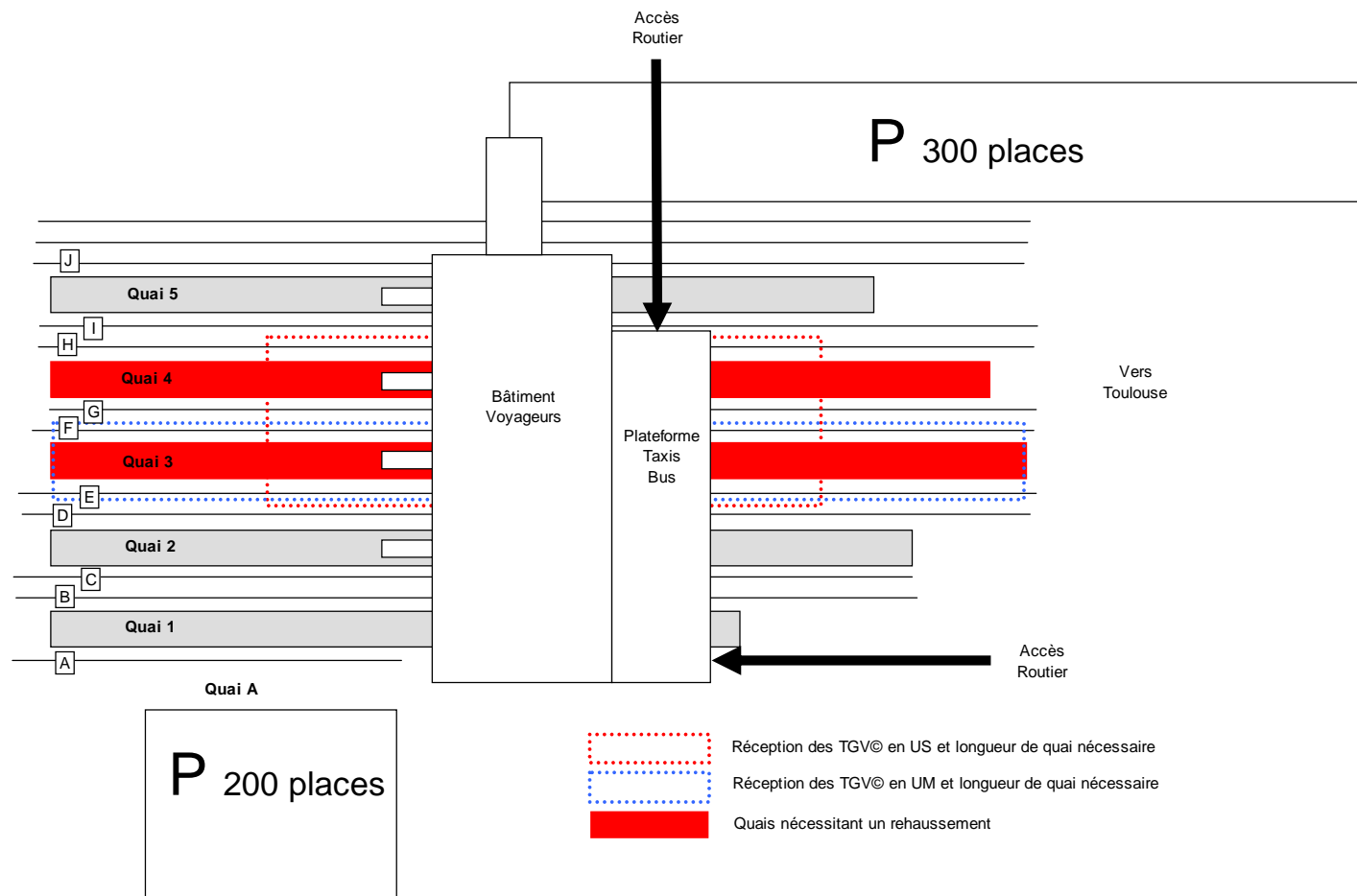
### Poste de commande

Le secteur de circulation de la gare de Poitiers est aujourd'hui géré par 3 postes de commande. Avec la mise en place de la LGV SEA, il est d'ores et déjà prévu de mettre en place un poste de commande unique PRCI. Le dimensionnement de ce poste devra donc prendre en compte les futurs itinéraires de la LGV Poitiers-Limoges.

### Autres équipements

Des études liées à la capacité de la gare et son utilisation sont actuellement en cours.

### 3. Aménagements nécessaires en gare de Limoges



#### Hauteur des quais

Aucun des quais de la gare de Limoges n'est à la hauteur adéquate pour garantir une accessibilité satisfaisante.

Tous les quais de la gare ont actuellement une hauteur de 38 cm au-dessus du rail, au lieu des 55 cm requis.

Les quais 3 (entre les voies E et F) et 4 (entre les voies G et H) devraient donc être rehaussés si l'on veut garantir l'accessibilité PMR aux trains à grande vitesse, chacune des voies correspondantes étant susceptible de réceptionner un train à grande vitesse. Le rehaussement des autres quais de la gare permettrait également un meilleur accès aux services TER.

Ceci implique une reprise des équipements déjà existants :

- Escaliers menant au bâtiment voyageurs ;
- Escaliers menant au souterrain et au parc de stationnement,
- Nouveaux escalators
- Changement des ascenseurs

#### Longueur des quais

Les voies du quai 3 (voies E et F) permettent la réception de trains à grande vitesse en unités multiples, ce qui est considéré comme suffisant. Aucun allongement des quais n'est donc à prévoir.

#### Accessibilité PMR

Les quais sont équipés d'ascenseurs permettant l'accessibilité aux PMR à l'exception du quai A, directement accessible depuis la voirie (arrivée TER de Poitiers et d'Angoulême). Le parc de stationnement public de 300 places est également équipé d'un ascenseur, permettant l'accès au bâtiment voyageur. Les places de stationnement réservées aux PMR sont situées à proximité de l'accès à la gare.

L'accessibilité de la gare est globalement satisfaisante. Cependant, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais et de reprise des équipements, une reprise de l'accès PMR peut être envisagée.

#### Parcs de stationnement

Deux parcs de stationnement sont disponibles à proximité immédiate de la gare, totalisant 500 places.

Le premier, à l'est de la gare est un parc de stationnement public qui permet d'accéder à la gare et directement aux quais via le bâtiment voyageurs.

Le second, à l'ouest de la gare, est un parc de stationnement souterrain Parcotrain géré par un prestataire. Un souterrain permet un accès direct aux quais.

#### Poste de commande

La gare de Limoges est gérée par un poste de commande unique PRCI qui gère les itinéraires sur un périmètre de 40 km autour de la gare.

A ce PRCI va être ajouté l'exploitation de la ligne classique Poitiers-Limoges, ce qui va le mener à saturation en termes de nombre d'itinéraires gérable.

La mise en service de la LGV Poitiers-Limoges devrait donc nécessiter une mise à niveau du poste de commande.

#### Station de lavage et stationnement des rames

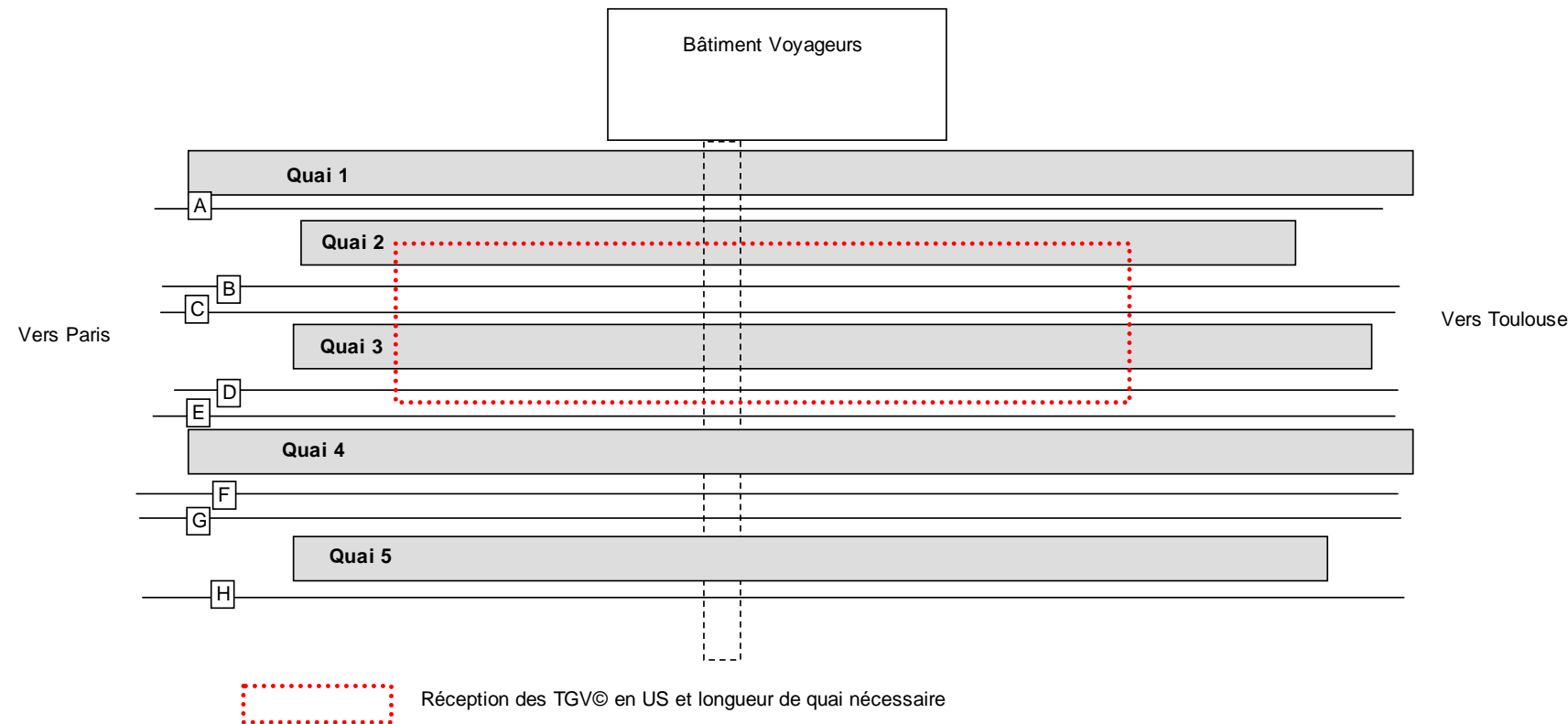
Lors de la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, seulement 2 rames de trains à grande vitesse seraient disposées la nuit en gare de Limoges. Ces rames peuvent être parquées sans difficulté sur les voies de remisage utilisés par les rames TEOZ à l'heure actuelle.

Un faisceau de triage au nord de la gare peut également être utilisé pour développer le stationnement des rames à grande vitesse dans les cas où la desserte s'intensifierait.

#### Autres équipements

La gare de Limoges possède une capacité suffisante pour réceptionner le trafic attendu et aucun équipement supplémentaire nécessaire n'est identifié pour l'heure.

## 4. Aménagements nécessaires en gare de Brive-la-Gaillarde



### Hauteur à quai

Les quais 2 (voie B) et 3 (voies C et D) ont déjà la hauteur requise afin de réceptionner les rames à grande vitesse.

La disponibilité de 3 voies à quai est jugée suffisante. La plupart des trains effectueront un demi-tour et n'occuperont en réalité qu'une seule voie (la voie C).

Dans le cas où une rame arrive par le Sud (train en provenance de Cahors) la voie D peut être utilisée.

Les autres quais ont cependant une hauteur à quai insatisfaisante et un rehaussement peut être envisagé afin d'améliorer l'accessibilité aux services régionaux.

### Longueur des quais

Comme il n'est pas prévu que la gare de Brive soit desservie par des rames en unités multiples, la longueur des quais n'est ici pas un enjeu. Tous les quais peuvent potentiellement recevoir un train à grande vitesse.

### Accessibilité PMR

Aucun quai n'est actuellement équipé d'aménagement permettant l'accessibilité PMR. Seul le quai 1 qui est directement accessible de la voirie est donc accessible par les PMR.

### Parcs de stationnement

Le nombre total de places de stationnement disponibles à proximité de la gare est seulement de 80 places, dont 50 dans un Parcotrain.

Au vu du nombre de trains à grande vitesse envisagés par jour, ce nombre est très probablement insuffisant.

### Station de lavage et stationnement des rames

Lors de la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, 3 rames de trains à grande vitesse seraient disposées la nuit en gare de Brive-la-Gaillarde. Ces rames peuvent être parquées sans difficulté sur les voies de remisage utilisées par les rames TEOZ à l'heure actuelle.

### Autres équipements

La gare de Brive possède une capacité suffisante pour réceptionner le trafic attendu et aucun équipement supplémentaire nécessaire n'est identifié pour l'heure.

### Projets

Un projet de pôle intermodal est en planifié pour la gare de Brive avec la destruction programmée du centre de tri qui accueillera un terminal de bus. Les travaux sont estimés à 14,4 millions d'euros et devraient débuter en 2010.

Ce projet inclus la mise en accessibilité PMR ainsi qu'un nouveau parking pour les voitures particulières.

## 5. Aménagements nécessaires en gare de Cahors

### Hauteur à quai

Tous les quais de la gare de Cahors ont déjà une hauteur adéquate pour recevoir les rames à grande vitesse.

### Longueur des quais

La longueur des quais ne permet pas la réception de rames en unités multiples. Une desserte de Cahors en unité multiple n'est cependant pas envisagée.

### Accessibilité PMR

Aucun quai n'est actuellement équipé d'aménagement permettant l'accessibilité PMR.

Une mise à niveau PMR doit être envisagée pour la gare de Cahors.

### Stationnement des rames

Lors de la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, une rame de train à grande vitesse serait disposée la nuit en gare de Brive-la-Gaillarde. Cette rame peut être parquée sans difficulté sur le faisceau de voies parallèles à la gare. La longueur de ces voies est d'environ 1,5 km et possède une capacité de stockage plus que suffisante.

