



HAL
open science

BHNS et requalification urbaine : le cas du quartier de gare des bénédictins à Limoges

Alexandre Loudenot

► **To cite this version:**

Alexandre Loudenot. BHNS et requalification urbaine : le cas du quartier de gare des bénédictins à Limoges. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02176943

HAL Id: dumas-02176943

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02176943>

Submitted on 8 Jul 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Vue depuis la plateforme de la gare. Crédit photo : Alexandre Loudenot 2019 «Plateforme automobile»

BHNS ET REQUALIFICATION URBAINE : LE CAS DU QUARTIER DE GARE DES BENEDICTINS A LIMOGES

Projet de fin d'études
Sous la direction de Stéphane SADOUX

Master «Urbanisme et aménagement»
Parcours «Design urbain»

Stage chez SUD Groupe
Sous la direction d'Yves MELIA

LOUDENOT Alexandre
Mention professionnelle

17 juin 2019

SOUTENANCE	<p>Le 2 juillet 2019 Directeur du projet de fin d'études : Stéphane Sadoux Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine - Université Grenoble Alpes</p>
STAGE	<p>Stage chez SUD GROUPE - Lyon gème</p>
MEMOIRE	<p>Titre : BHNS et requalification urbaine : le cas du quartier de gare des Bénédictins à Limoges Auteur : Loudenot Alexandre</p> <p>Nombre de pages : 129 Nombre d'annexes : 6 Nombre de références bibliographiques : 30</p> <p>Mots-clés analytiques : Quartiers de gare, Bus à haut niveau de service, restructuration urbaine, mutation, multifonctionnalité, intermodalité, pôles d'échanges multimodaux, continuité végétale, gare des Bénédictins.</p> <p>Mots-clés géographiques : Limoges ; quartier des Bénédictins</p>
RESUME	<p>Français</p>

Depuis tout petit je fréquente le quartier de gare des Bénédictins, en effet je demandais souvent ma mère de m'emmener aux jeux pour enfants situés dans le parc du Champ de Juillet. A l'époque, plus préoccupé par mon désir de jouer, j'étais loin de me rendre compte du cadre dans lequel j'évoluais, la gare des Bénédictins,; aujourd'hui devenue l'un des emblèmes de la ville de Limoges, m'importait par exemple très peu. Ce dont je me souviens simplement est que j'adorais cet endroit.

Aujourd'hui tout est différent, étudiant en urbanisme, je prends réellement conscience des atouts de ce secteur de ville mais également de ses problématiques. Me paraissant initialement merveilleux étant petit, ce quartier me paraît aujourd'hui désuet, dépassé par le temps et les événements. En effet, quand je compare ma vision d'enfant à celle d'aujourd'hui, j'ai la forte impression que rien n'a évolué au sein du quartier, les mêmes choses sont au même endroit et cela depuis plus de vingt ans. Bien que cela ait quelque-chose de rassurant pour moi puisque j'ai toujours mes repères, ma vision de futur urbaniste prend le dessus et me fait dire que cela n'est pas normal. L'évolution de la société, des mentalités, des usages, des modes de déplacements (...) a grandement fait évoluer les villes. En prenant conscience de cela il me paraît maintenant évident que ce quartier qui m'est cher doit ouvrir une nouvelle page de son histoire afin qu'il puisse répondre et s'adapter aux problématiques contemporaines. Le quartier des Bénédictins devant se voir traversé par une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) d'ici 2023, il paraît évident que l'arrivée de cette infrastructure sera une opportunité à saisir afin de requalifier ce secteur de ville. Seulement concrètement, nous sommes en mesure de nous demander quel type d'opération urbaine pourrait être menée dans le quartier de gare des Bénédictins si l'on se servait entre autres de l'arrivée programmée du BHNS comme socle d'une profonde restructuration urbaine ?

SUMMARY | English

I am used to visit the district of the Bénédictins' station since I was a child, in fact I often asked my mother to bring me playing to the playground located at the Champ de Juillet. Back then, I was more interested in playing, and not paying attention at all to the surroundings : the Bénédictins' station, which has nowadays become the symbol of the city of Limoges. I just remember I was already loving this place.

Today everything is different, as an urbanism student, I am truly realizing the opportunities of this sector but also its issues. As it looked gorgeous to me when I was a child, it now appears obsolete and old-fashioned. In fact, comparing my child vision to the current one, it looks like nothing has ever changed in this district, everything has been at the same place for more than twenty years. Even if it can appear comfortable because my habits have not changed, my future urbanist's vision takes over and makes me feel something is wrong. The evolution of the society, of conceptions, of uses, of means of locomotion (...) has transformed cities a lot. Considering all this, it seems obvious that this beloved district has to write a new chapter of its life so it can evolve and adapt to our modern matters. As the Bénédictins' district is about to be crossed by a BHNS line (High Level Bus Line) in 2023, it seems obvious that this infrastructure will be an opportunity to reconsider this sector of Limoges. Then, it appears logical for us to wonder which type of urban operation could be launched in the Bénédictins station's area by using the future implementation of the BHNS line as a tool for a deep urban restructuration.

« J'adresse mes remerciements à ceux qui m'ont aidé dans la réalisation de mon projet de fin d'études

Tout d'abord, merci à Stéphane Sadoux ainsi qu'à Jennifer Buyck, pour leur investissement, leur précieux conseils ainsi que pour leur disponibilité. Ils ont su m'aiguiller dans les périodes de doutes et cela durant toute la conception du projet.

Bien que n'ayant que peu communiqué avec lui durant cette période de mémoire, je tiens tout de même à remercier chaleureusement Monsieur Nicolas Tixier. Les enseignements, les conseils ainsi que les références qu'il a pu nous communiquer durant ces deux années de master m'ont été d'une grande aide.

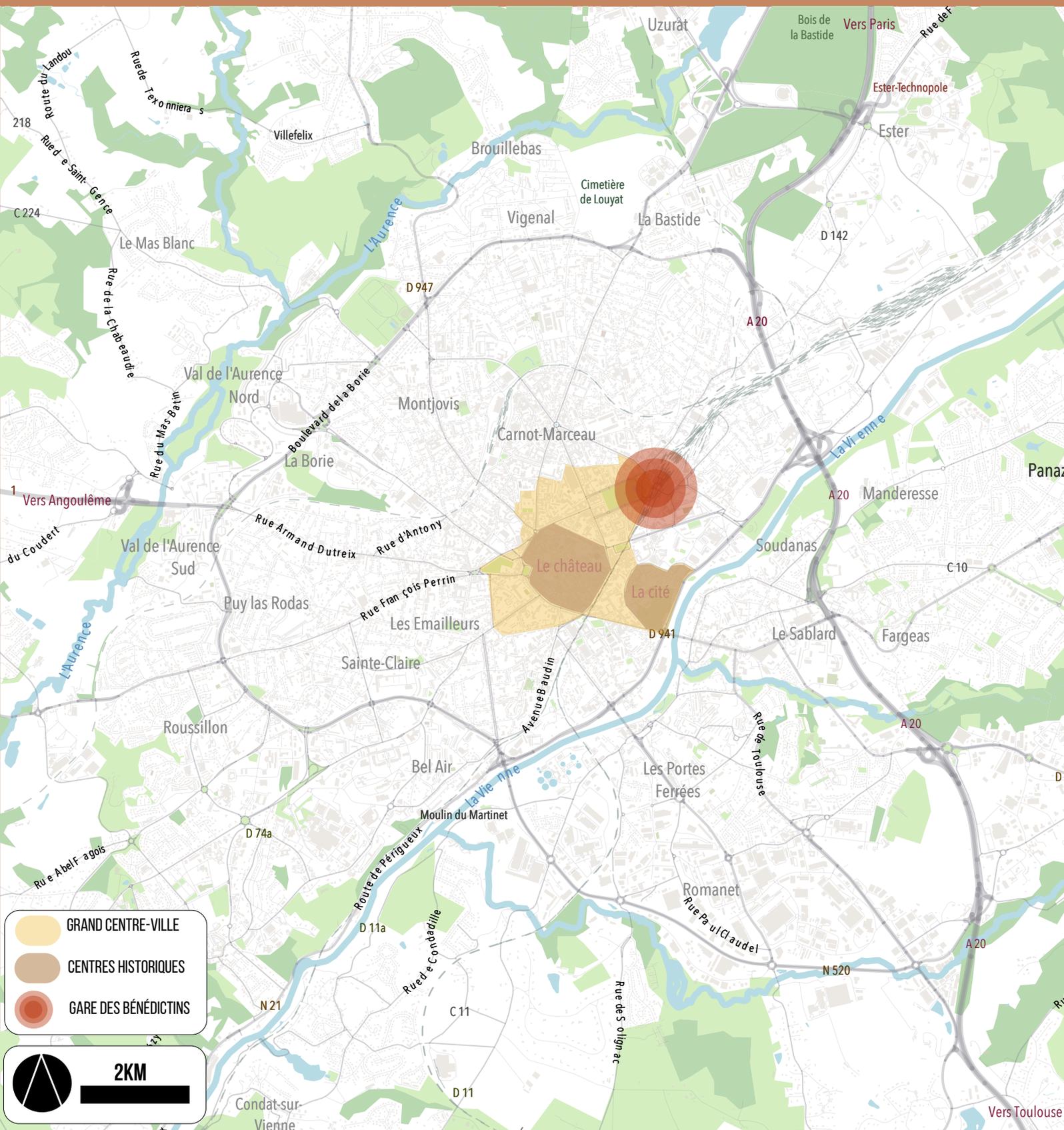
Plus personnellement, je tiens à remercier mes proches, qui m'ont soutenu, supporté et motivé tout au long de la réalisation de ce mémoire, ainsi que toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce mémoire, notamment les habitants et usagers interrogés au sein du quartier des Bénédictins.

Enfin, d'une manière plus générale, merci également à tous les professeurs qui ont réussi à se libérer pour nous écouter et nous faire part de leurs remarques lors de nos rendus intermédiaires. »

SOMMAIRE

I	INTRODUCTION	p : 5
II	METHODOLOGIE	p : 8
III	ETUDE GLOBALE	p : 9
1.	Vers un regain d'intérêt pour les quartiers de gare	p : 10
2.	Approche territoriale	p : 17
3.	Approche urbaine et paysagère du quartier des Bénédictins	p : 23
4.	Approches sensibles du quartier des Bénédictins	p : 48
IV	CONCLUSION DE LA PHASE D'ETUDE	p : 70
1.	Schéma FFOM	p : 71
2.	Enjeux du projet	p : 73
3.	Problématique	p : 74
V	PROPOSITION DE PROJET URBAIN	p : 75
1.	Une ligne de BHNS en site propre dans toute la traversée du quartier qui nécessite de lourds aménagements	p : 77
2.	Une occasion de donner plus de place aux mobilités douces	p : 83
3	Une emprise automobile considérablement réduite	p : 89
4	Une continuité végétale	p : 92
5	Une densification des espaces nouvellement libérés	p : 97
6	Une intermodalité repensée	p : 103
7	Un projet participatif et évolutif	p : 106
VI	CONCLUSION	p : 107
	BIBLIOGRAPHIE	p : 109
	ANNEXES	p : 112
	TABLE DES MATIERES	p : 127

INTRODUCTION



Localisation du quartier des Bénédictins dans Limoges. Réalisation : Alexandre Loudenot

Nombres d'écrits ont été ou sont publiés au sujet de la gare des Bénédictins, d'autant plus cette année puisque l'édifice, devenu l'un des emblèmes de la ville de Limoges, a fêté ses goans.

Le but de ce projet de fin d'études n'est pas de venir enrichir encore un peu plus la documentation sur la gare en elle-même mais a plutôt pour objectif de s'intéresser à son environnement immédiat. Souvent laissé pour compte face à la monumentale gare des Bénédictins, nous verrons que cet environnement est victime depuis maintenant un certain nombre d'années de plusieurs maux.

Comme vous avez dû le comprendre dans l'avant-propos, le choix de ce terrain d'étude est loin d'être anodin. Tout d'abord, Limougeaud de naissance, il me paraissait inconcevable de ne pas travailler sur ma ville d'origine. Ayant longtemps hésité quant au choix de mon terrain d'étude, j'ai dans un premier temps voulu travailler sur le réaménagement des Bords de Vienne. Il se trouve que je me suis vite rendu compte que ce projet mené par Limoges métropole était sur de bonnes voies et que je ne pourrais que difficilement y apporter quelque chose. Heureusement, j'avais un plan B qui n'était pas des moindres, à savoir travailler sur le quartier de gare des Bénédictins qui accueille l'un des emblèmes de Limoges, la gare des Bénédictins.

En plus de pouvoir travailler sur les quartiers de gare, sur ce qu'ils ont été, sur ce qu'ils sont aujourd'hui et sur ce qu'ils seront demain, ce sujet très stimulant m'a permis de travailler sur la dynamique que pourrait impulser l'arrivée d'une ligne de BHNS¹ dans le quartier des Bénédictins.

En effet Limoges Métropole a décidé de restructurer en profondeur son réseau de transport en commun en mettant en place d'ici 2023 deux lignes de BHNS, dont une passera par la gare des Bénédictins. D'après la métropole, l'arrivée de cette infrastructure sera l'occasion de mener une réflexion sur l'amélioration de l'intermodalité du CIEL² situé à proximité immédiate de la gare des Bénédictins, mais sera également l'occasion de mener une réflexion plus globalement sur le quartier de la gare. Cet espace a été de ce fait intégré à l'étude de restructuration du réseau urbain du PDU³ de Limoges métropole.

1 Bus à Haut Niveau de Service

2 Centre Intermodal d'Echanges de Limoges

3 Plan de Déplacement Urbain

D'après le PDU de Limoges Métropole, ce pôle majeur de l'agglomération qui sera donc prochainement desservi par les arrêts «gare» du BHNS va continuer à accueillir les services ferroviaires, routiers interurbains et longues distances, mais l'arrivée de cette infrastructure nécessitera une amélioration de l'information et des services dans ce secteur.

Limoges métropole a bien conscience que l'avenir de ce pôle d'échanges dépend aussi de son environnement urbain. Beaucoup de questions émergent donc : quelle qualité urbaine peut-être apporté aux abords du CIEL, quelle visibilité peut-ont donner à cet espace depuis le centre-ville ? Quels accès à vélo et à pied peut-ont développer, quel type d'aménagements urbains peut-être développé ou encore quelle valorisation du patrimoine architectural remarquable de la gare peut être mené ?

Pour répondre à ces interrogations, le PDU préconise donc d'engager dans le futur une étude globale ainsi qu'une définition de projet urbain pour ce quartier.

Afin de m'exercer à mon futur métier d'urbaniste, qui plus est dans des conditions semi-réelle puisqu'une volonté de mise en projet existe sur ce territoire et qu'un appel à candidature sera, sauf surprises, lancé dans quelques années, j'ai donc décider d'engager à mon humble niveau cette étude globale et cette proposition de projet urbain.

Ne demandant pas à être suivi à la lettre, le contenu de ce projet de fin d'études, que ce soit la partie d'analyse ou de proposition de projet, a avant tout pour objectif de venir enrichir le nombre d'études devant être réalisées avant la potentielle réelle mise en projet du quartier de gare des Bénédictins.

II METHODOLOGIE

Afin de proposer un aménagement urbain qui entre le plus possible en adéquation avec les spécificités du quartier de gare des Bénédictins, j'ai développé une méthodologie en 4 phases.

- La première, l'analyse des quartiers de gare a consisté à analyser via plusieurs études de cas et plusieurs lectures, les quartiers de gare dans leur ensemble, ce qu'ils ont été, ce qu'ils sont aujourd'hui et ce qu'ils seront demain. Cela m'a permis de déterminer les dynamiques et processus en place au sein des espaces de gare.

- La deuxième, l'approche territoriale, a consisté à replacer le terrain d'étude dans son environnement, à identifier les dynamiques notamment politiques et urbaines actuellement en place au sein du quartier des Bénédictins.

- La troisième, l'approche urbaine et paysagère, a consisté à analyser le contexte d'implantation du projet (la densité du quartier, sa topographie etc).

- Pour finir, la quatrième, l'approche sensible, a consisté à analyser le site en lui-même d'une manière plus sensible à travers une série d'observations, d'entretiens ou de photographies, le tout complété d'un travail de recherche. Cette dernière phase m'a notamment permis d'identifier les usages, les ambiances du quartier.

1. VERS UN REGAIN D'INTÉRÊT POUR LES QUARTIERS DE GARE

1.1 LES GARES ET LEURS QUARTIERS : HIER, AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Nés au moment de la Révolution Industrielle au 19^{ème} siècle, les gares et leurs quartiers vont connaître trois grandes périodes jusqu'à aujourd'hui.

De l'arrivée du chemin de fer aux guerres mondiales ces espaces vont grandement participer au développement industriel et économique des villes, tout en donnant lieu à de très fortes réorganisations urbaines. D'après Patrice Aubertel⁴, des gares « *à deux facettes* » vont ainsi se développer avec d'un côté des façades principales « *grandioses, impressionnantes, d'une architecture ordonnée en pierre comme il se doit à la fin du XIX^e siècle* » proposant des services aux voyageurs. Elles représentent le « *devant social de la société bourgeoise* », et sont ainsi tournées vers la ville historique attractive. Et d'un autre côté, la croissance rapide du trafic de marchandises va mobiliser à l'arrière des gares de vastes terrains affectés à des entrepôts chargés de stocker les produits.

Ces espaces de flux entrants et sortants initialement implantés dans les faubourgs industriels et populaires afin d'y multiplier les habitants vont cependant connaître une forte période de déclin à partir des guerres mondiales sous le coup de la concurrence de la voiture particulière qui se démocratise et constitue un mode de transport plus rapide, flexible et moderne.

Ce déclin sans précédent, combiné à la forte désindustrialisation des centres urbains intervenant à cette période et donnant naissance à de vastes friches à proximité des gares va faire de ces espaces des espaces dépréciés en déchéance.

L'arrivée du TGV au début des années 1980, ainsi que dans une moindre mesure, l'arrivée de nouveaux acteurs dans le transport, en l'occurrence les Régions⁵, vont changer la donne puisque l'ensemble de ces éléments vont rendre le transport ferroviaire fortement attractif aussi bien sur les dessertes de longue distance que sur celles plus locales et vont entraîner de profondes mutations dans les quartiers de gare, toujours visibles aujourd'hui.

Ces éléments vont susciter une redécouverte des quartiers de gare ainsi qu'un remodelage des gares existantes, voire parfois la création de gares nouvelles. Les gares de chemin de fer vont progressivement se voir intégrer à un réseau de moyens de transport permettant d'irriguer la ville.

⁴ Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises - Patrice Aubertel - FLUX Cahiers scientifiques Internationaux Réseaux et Territoires - Année 1999 - pp. 39-46

⁵ Vont devenir Autorité Organisatrice des Transports (AOT) sur les lignes locales (Trains Express Régionaux - TER) et vont donc investir dans du nouveau matériel roulant plus confortable et contribuent à l'amélioration des dessertes : électrification des lignes, fréquences augmentées, voire cadencées.

La recherche de synergie entre trains, tram, métros, bus, taxis... va devenir une exigence primordiale pour contribuer à un développement harmonieux des agglomérations. En plus de rechercher la multimodalité dans ces espaces, ces quartiers vont en profiter pour se rénover et entamer une diversification. Leur tissu commercial va ainsi s'étoffer et ces espaces auparavant monofonctionnels, vont, dans un laps de temps relativement court se transformer grâce à d'ambitieuses opérations d'aménagement faisant très souvent l'objet de ZAC⁶, en espaces de vie, de travail ou encore de consommation. L'activité ferroviaire va peu à peu devenir une activité parmi tant d'autres.

Initialement exclusivement perçus comme des espaces entrants et sortants, comme des espaces de transits, comme des embarcadères monofonctionnels, ces espaces sont aujourd'hui devenus *« de nouveaux enjeux urbains, des lieux-clefs de structuration de la ville »*⁷. Au fil des décennies ces espaces se sont vus muter *« en plateformes multimodales, dont on cherche aujourd'hui à retenir les flux pour les transformer en stocks, en allongeant le temps de présence au sein de ces espaces. Ce temps, autrefois considéré comme du temps mort, est aujourd'hui en cours de capitalisation. Les quartiers de gares deviennent des quartiers de ville. »*⁸

Ces mutations sont en grande majorité le fruit d'une alliance forte entre élus locaux et la branche « Gares et Connexions »⁹ de la SNCF. Le discours de la SNCF et plus particulièrement le discours de Patrick Ropert, directeur général de la SNCF Gares & Connexions depuis 2014, nous montrent bien les mutations qui se sont opérées ces dernières décennies, mais nous montrent également bien les nouveaux enjeux liés aux gares et à leurs quartiers et la nécessité de faire muter ce type d'espaces. D'après eux, les gares se situent aujourd'hui au cœur du développement urbain et s'apprentent à devenir *« le centre nerveux et vital des villes de demain »*. Leur rôle est majeur dans l'essor de villes plus modernes, plus intelligentes, plus durables et plus agréables pour ceux qui y vivent, travaillent et transitent. Pour Mr Ropert, gares et villes ont un destin lié et s'influencent l'un l'autre, *« Transformer les gares, c'est transformer les villes »*.

6 Zone d'Aménagement Concerté

7 et 8 Emmanuèle CUNNINGHAM-SABOT. Professeure de géographie à l'ENS. Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare ? Actes du séminaire ENS-IAU du 8 décembre 2017 sur les questions urbaines

9 SNCF Gares & Connexions est la branche de SNCF qui gère, maintient et développe au quotidien les 3000 gares françaises et exporte ce savoir-faire à l'international

Toujours d'après Mr Ropert, dans l'avenir les gares et leurs quartiers sont voués à devenir des « *City Booster* »¹⁰, des booster à la fois urbain, économique, écologique, social ou encore culturel capable de répondre à deux problématiques phares de la ville que sont l'amélioration de la vie des citoyens et la compétition entre espaces urbains fortement peuplés. A ses yeux, la gare va jouer un triple rôle : *«au-delà d'être un lieu d'accueil des mobilités, qui est son rôle historique, la gare va aussi devenir une gare factory et un booster individuel.»*

Si l'on se base sur ces propos, les gares s'apprêtent donc à poursuivre leurs mues dans le but de devenir de véritables centres nerveux et vitaux pour les villes, des city booster capables de répondre aux problématiques contemporaines.

Le destin des gares et celui de leurs quartiers étant fortement liés nous pouvons supposer que ces mutations à venir entraîneront encore une fois de profondes mutations dans les quartiers de gares, qui se verront transformés à terme en de véritables quartiers de ville contemporains, capables d'assurer de nouvelles fonctions, tout en offrant une qualité de vie optimale aux habitants et usagers. Seulement nous pouvons nous demander si ces mutations concerneront tous les quartiers de gare et toutes les villes de la même manière.

Ayant le sentiment profond que ce regain d'intérêt pour les espaces de gare et que ces mutations à venir allaient exclusivement concerner les métropoles, j'ai donc par la suite décidé d'analyser les quartiers de gare de différentes villes intermédiaires de taille plus ou moins similaire à Limoges, à savoir La Rochelle, Saint-Etienne et Rouen.¹¹

10 City Booster: Les gares à l'aube d'une révolution Broché - 12 octobre 2017, Patrick Ropert, Edition débats publics

11 Voir Annexe n°1 : Les quartiers de gare de plusieurs villes intermédiaires française : La Rochelle - Saint-Etienne - Rouen

12 UNE IMPORTANTE MISE EN PROJET DES QUARTIERS DE GARE FRANÇAIS...

A la suite de l'analyse des quartiers de gare de ces trois villes, j'ai pu me rendre compte que malgré leurs différences historiques, urbaines, sociale (...) ces villes ont à peu de choses près connu la même histoire ferroviaire, avec une période de prospérité, puis une période de déclin jusqu'à une période de renouveau.

Les quartiers de gare de ces trois villes ont en effet tous à un moment plus ou moins proche étaient des espaces en déclin, à la fois monofonctionnels, vieillissants et où régnait une certaine anarchie puisque la multi modalité avait tenté de s'y développer sans qu'elle n'y ait véritablement été pensée.

Aujourd'hui il se trouve que ces trois quartiers sont en plein renouveau puisqu'ils sont tous concernés par d'importantes opérations urbaines. Après avoir analysé ces trois projets j'ai pu me rendre compte qu'ils avaient tous trois, soit pour objectif de développer/améliorer la multimodalité soit pour objectif de renforcer/développer la multifonctionnalité au sein de ces espaces de gare.

Il faut savoir que ces trois villes ne sont pas les seules à requalifier leurs quartiers de gare en France, nous pouvons ainsi également mentionner les villes de Périgueux, Chambéry, Troyes, Quimper, Laval, Perpignan ou encore Toulouse. Le regain d'intérêt pour ce type d'espace concerne donc plusieurs villes, de tailles différentes. Plusieurs villes s'activent pour requalifier ces espaces, mais nous pouvons donc nous demander pourquoi ?

Comme vu précédemment cette mise en projet globale des espaces de gare semble résulter d'une double volonté intervenue ces dernières années, à savoir la recherche de la multimodalité et de la multifonctionnalité au sein de ces espaces clés afin de les transformer en de véritables quartiers de ville.

13 ... QUI RÉSUITE ENTRE AUTRES DE LA MISE EN PLACE DE GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Comme nous le savons, il existe parfois un gouffre entre la volonté d'agir et l'action réelle, alors pourquoi constate-t-on autant de mise en projet dans les quartiers de gare ces dernières années ?

Si l'on se base exclusivement sur nos 3 études de cas, qui ne sont en rien représentatives d'une dynamique globale, nous pouvons remarquer que cette renaissance des quartiers de gare est systématiquement allée de pair avec l'arrivée d'une grande infrastructure très coûteuse à mettre en place, en gare ou à proximité immédiate (TGV, Tramway, BHNS..).

Le réaménagement du quartier de Chateaucieux à Saint-Etienne a en effet véritablement débuté avec la construction de la deuxième ligne de tramway et les quartiers de gare de Rouen et la Rochelle ont commencé leur transformation dans le même temps que l'arrivée d'une ligne de BHNS.

On peut donc se demander s'il y a un lien de cause à effet entre l'arrivée d'une grande infrastructure de transport et la mise en projet des quartiers de gares.

Comme nous le rappelle Laurence Monnoyer-Smith¹², dans le rapport d'évaluation environnementale : « *Infrastructures de transport et urbanisation* » paru en novembre 2017, « *Les projets d'infrastructures sont de par leur nature, susceptibles d'impacter l'environnement dans lequel ils s'inscrivent, directement par la fragmentation et la consommation des espaces, mais aussi indirectement par leur exploitation et par leurs effets induits* ».

Il y aurait donc un lien direct entre ces deux entités puisque l'arrivée d'une grande infrastructure nécessite dans la majorité des cas un certain nombre d'aménagements dans les espaces qu'elle traverse.

Bien que nécessitant un certain nombre d'aménagements, ces infrastructures de transport ne sont pour autant pas forcément synonymes de mise en projet de territoire.

Toujours d'après ce rapport, de nombreuses études, depuis les années 1960, ont cherché à mettre en évidence la relation de cause à effet entre infrastructure de transport et projet de territoire, mais aucune interdépendance n'a pu être démontrée.

¹² Commissaire générale au développement durable depuis 2015

Pour François Plassard¹³ ainsi que pour Jean-Marc Offner¹⁴ « *Les infrastructures de transports n'ont pas d'effets automatiques, elles peuvent donner naissance à de nouvelles stratégies spatiales, elles amplifient les tendances existantes* ». ¹⁵ Les infrastructures de transports jouent selon eux « *un rôle dans le projet de territoire, mais les infrastructures de transport, par leurs effets propres qui s'inscrivent dans la dynamique du territoire, ne peuvent susciter à elles seules ce projet de territoire.* »

L'infrastructure de transport ainsi décrite serait donc « *un facteur de l'accélération des dynamiques urbaines pouvant déjà être en place. Mais le projet de réalisation de cette infrastructure en lui-même constitue aussi une fenêtre d'opportunité pour les acteurs territoriaux de s'emparer de cet instrument dans le cadre d'un projet urbain plus global* » et c'est ce que semble avoir fait les villes de la Rochelle, Rouen et Saint-Etienne avec la requalification de leurs quartiers de gare.

L'arrivée de ces infrastructures, qui par leurs natures allaient nécessiter de nombreux aménagements, semblent avoir été de formidables opportunités, des accélérateurs de mise en projet dans ces espaces, qui, on peut supposer, devaient faire l'objet d'une requalification certaine ces prochaines années.

Les espaces de gare étant des espaces clés de nos villes, des espaces supposés destinés à devenir des « *city booster* » d'après Patrick Ropert, nous pouvons supposer que lorsqu'une infrastructure de transport voit le jour en ville, elle accélère en priorité la mise en projet de ce type d'espace.

¹³ Ingénieur en agriculture (AGRI) et docteur en économie (Sorbonne), ancien agent de développement territorial, formateur et développeur de projets en milieu rural.

¹⁴ Directeur général de l'a-urba (agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine). Il fut chercheur à l'Institut de Recherche des Transports, il a dirigé le Laboratoire Techniques-Territoires-Sociétés (Latts) de 2000 à 2008, le Département Aménagement-Transport-Environnement de l'école des Ponts de 1996 à 2000 et le Groupement de recherche Réseaux du CNRS de 1993 à 2000. Il a enseigné à l'école des Ponts, à Sciences Po Paris et dans les Instituts d'urbanisme.

¹⁵ Les effets structurants des infrastructures de transport - L'Espace géographique - 2014/1 (Tome 43), pages 51 à 67. CAIRN

Comme vous avez pu le constater, la construction d'infrastructures de transport urbain ne cessent d'augmenter ces dernières années¹⁶ en France. Bien qu'aucun lien de cause à effet avéré n'existe donc entre l'augmentation de la construction d'infrastructures de transport et la multiplication des interventions urbaines dans les espaces de gares, nous pouvons cependant supposer que cette augmentation de la construction d'infrastructures de transport au sein des villes ces dernières années (tramway, LGV, ligne de TCSP...) est au moins l'une des causes de l'augmentation du nombre d'interventions urbaines au sein des espaces de gare.

Nous connaissons désormais les dynamiques présentes aujourd'hui au sein des quartiers de gare français, nous savons vers quoi ils doivent tendre est nous savons que l'arrivée d'une infrastructure de transport peut-être une opportunité de requalification urbaine des espaces de gare.

Le décor étant planté, nous pouvons maintenant nous demander ce qu'il en est pour le quartier de gare des Bénédictins qui doit prochainement accueillir une ligne de BHNS.

16 Parmi les 28 villes françaises possédant un réseau de tramway, 10 ont vu leur réseau inauguré il y a moins de 10 ans. 12 nouvelles lignes de tramway sont actuellement en construction en France et 8 lignes sont en cours d'extension. Source : « Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés rubrique « lignes tramway en construction/projet ». 31 lignes de BHNS ou de prolongements de lignes ont été créées dans 23 agglomérations en seulement 10ans. Source : Lettre du Cadre « Le BHNS, nouvelle coqueluche des transports publics urbains ? »

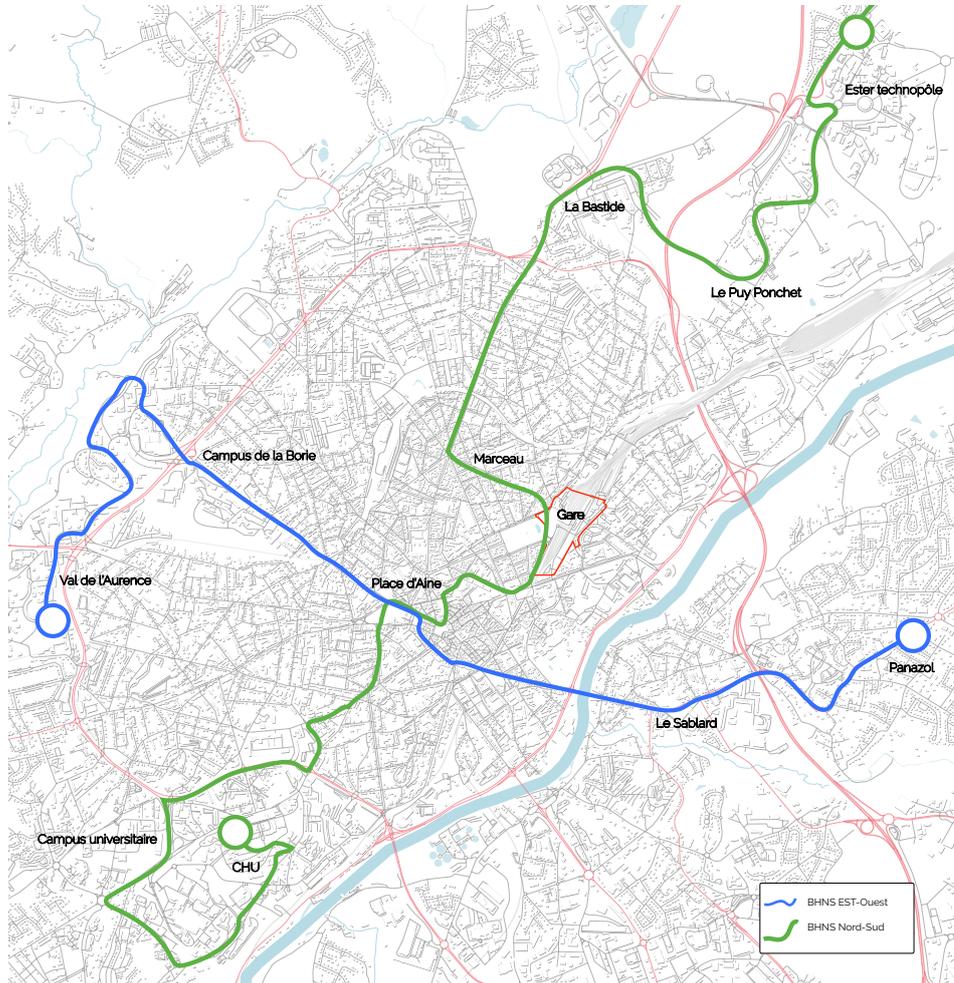
2. APPROCHE TERRITORIALE

2.1 L'ARRIVÉE PROGRAMMÉE DE DEUX LIGNES DE BHNS

Longtemps qualifiée de «belle endormie»¹⁷, Limoges, ville du centre-ouest de la France accueillant près de 284 000 habitants¹⁸ semble aujourd'hui prendre conscience de son potentiel. En regardant les documents règlementaires de la ville (PADD, PLU, PDU...), ou plutôt les rapports de révision puisque la plupart de ces documents sont en cours de révision et donc difficilement accessibles, on arrive à percevoir une certaine dynamique.

Afin d'accompagner le développement urbain, de répondre aux besoins croissants de mobilité durable et d'améliorer le cadre de vie, Limoges Métropole s'est par exemple engagée dans un grand projet de modernisation de son réseau de transport en commun.

17 Dénomination attribuée à de nombreuses reprises dans la presse régionale, par les experts immobiliers de la région limougeaude ou encore par les élus locaux.
18 Population aire urbaine, source insee 2015



Localisation des deux futures lignes de BHNS limougeaude. Réalisation : Alexandre Loudenot

À compter de 2023, deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) devraient donc voir le jour. Ces deux lignes, une Nord-Sud et une autre Est-Ouest dont les tracés ont été validés le 30 juin 2017, offriront via un tracé total de 22,5km, une liaison rapide et régulière entre les principaux pôles d'activité et d'emploi de Limoges. Les quelques 50 stations du BHNS prévues seront connectées aux lignes régulières, et aux pôles d'échanges multimodaux, de manière à encourager les usagers à combiner plusieurs moyens de transport pour accéder plus facilement au centre-ville de Limoges, aux pôles universitaires, aux emplois et aux commerces.

Avec une fréquence d'un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe pour la ligne nord-sud et de 8 minutes pour la ligne est-ouest, l'objectif est bien de proposer un service performant permettant de généraliser l'usage des transports en commun jusqu'alors boudé par les limougeauds¹⁹.

La mise en place de tels équipements nécessitera l'instauration de nombreux aménagements urbains puisque l'itinéraire des BHNS sera intégralement ou partiellement en sites propres (voies réservées), un système de priorité aux feux tricolores et aux ronds-points sera garanti par des aménagements spécifiques, un plancher bas sera mis en place pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) et la vente de titres de transport sera disponible au niveau des stations, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Même si l'ensemble des tenants et des aboutissants de ce projet n'est pas connu (nous ne savons par exemple pas où seront les emplacements précis des arrêts de ce Transport en Commun en Site Propre (TCSP), d'où la mise en place d'une période de concertation habitante du 20 mai au 30 juin 2019), une chose est sûre, comme nous le rappelle Limoges métropole sur son site «mobilités»²⁰, c'est que ces lignes de BHNS seront des activateurs de territoires.

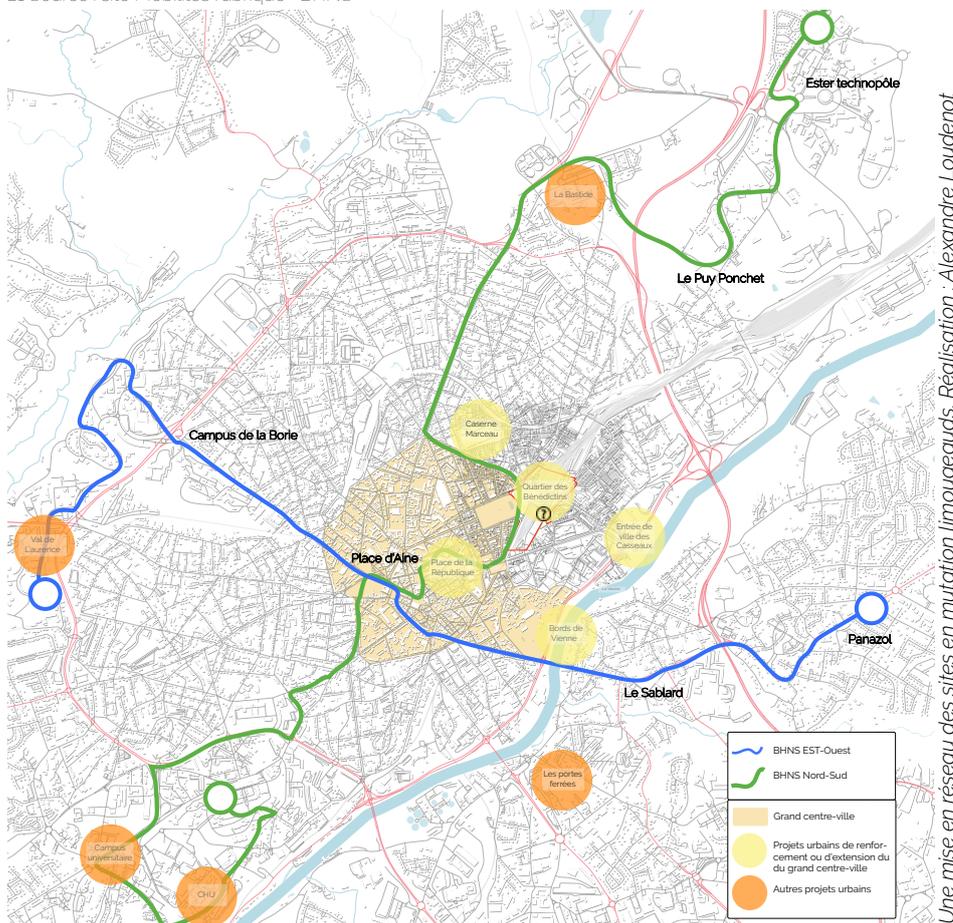
¹⁹ Seulement 10% des déplacements se font actuellement en transport en commun à Limoges. Source : Plan de déplacements urbains de Limoges Métropole, Première partie : État des lieux et ambition, version 18/07/2017
²⁰ «Site Internet innovant où habitants et professionnels du territoire pourront retrouver tous les projets développés par Limoges Métropole en matière de mobilité » Source : site internet de Limoges métropole.

Plus qu'un système de transport, le BHNS va d'après Limoges Métropole contribuer à l'apaisement et à l'embellissement de l'espace public. Il garantira :

- Un partage de l'espace public plus équilibré entre les différents modes de déplacement ;
- Plus de place et de sécurité pour les modes actifs, grâce à des cheminements continus et des traversées sécurisées pour les vélos et les piétons ;
- Une valorisation globale de l'espace public à travers des aménagements urbains de qualité et un traitement paysager soigné²¹.

D'après Limoges Métropole, les BHNS participeront également à l'émergence du futur éco-quartier Marceau, seront un outil essentiel de la requalification de l'hyper-centre et des boulevards qui seront végétalisés, souligneront la recomposition piétonne des bords de Vienne (Évêché) tout en contribuant au report du trafic de transit vers les boulevards périphériques et permettront la mise en valeur de l'avenue du Général Leclerc, de la place Jourdan du parvis Opéra, de la place d'Aine ou encore de l'avenue et du boulevard Gambetta.

21 Source : site Mobilités rubrique «BHNS»



Lorsque l'on prend connaissance du projet de BHNS, on se rend vite compte que Limoges Métropole compte se saisir de la fenêtre d'opportunités qu'offre cette infrastructure. Le tracé de ces deux futures lignes de BHNS nous le prouve puisqu'elles desservent la quasi-totalité des sites actuellement ou prochainement en projet.

L'enjeu semble donc être multiple pour Limoges métropole. En plus de vouloir généraliser l'usage des transports en commun au sein de l'agglomération, de faire un pas vers la transition énergétique, de proposer un service de qualité aux usagers, ces lignes de BHNS permettront également d'accélérer la mise en projet de certains sites, comme celui de la caserne Marceau, resté «dans les cartons» depuis plusieurs années, et permettront une mise en réseau de ces derniers.

Seulement, l'arrivée de cette infrastructure peut-elle également impulser de nouvelles dynamiques urbaines dans des secteurs pour le moment vierges de tout projet ?

Comme vous vous en doutez je pense ici naturellement au quartier de gare des Bénédictins. Prochainement desservi par la ligne Nord-Sud de BHNS, ce quartier aujourd'hui victime de plusieurs maux devra faire l'objet d'une attention particulière et Limoges métropole a bien conscience de cela.

Le quartier des Bénédictins est aujourd'hui un pôle d'échange multimodal puisqu'il accueille le CIEL. D'après la Métropole, l'arrivée du BHNS sera l'occasion de mener une réflexion sur le développement des pôles d'échanges et notamment sur l'amélioration de l'intermodalité au CIEL mais sera également l'occasion de mener une réflexion plus globale sur le quartier de la gare des Bénédictins.

Comme j'ai pu vous l'exposer dans l'introduction, le pôle d'échange étant lié à son environnement urbain, beaucoup de questions émergent donc. Pour répondre à ces interrogations le PDU préconise donc d'engager dans le futur, une étude globale pour ce pôle d'échange ainsi qu'une définition de projet urbain pour son quartier.

Si l'on en croit les propos de Limoges Métropole, l'arrivée de la ligne de BHNS pourrait donc permettre d'impulser de nouvelles dynamiques urbaines dans des secteurs vierges de tout projet comme l'est pour le moment le secteur de la gare des Bénédictins.

L'arrivée du BHNS apparaît ici comme une opportunité à saisir.

2.2 UN ENVIRONNEMENT URBAIN EN PLEINE MUTATION AINSI QU'UNE DYNAMIQUE URBAINNE À EXPLOITER

Lorsque l'on continue de prendre connaissance des documents réglementaires (PLU, PADD...), on apprend que le projet de BHNS n'est pas le seul projet d'envergure que la ville de Limoges souhaite mener, puisqu'elle souhaite également²² :

- Renforcer son cœur de ville. Pour ce faire, la ville souhaite favoriser l'usage des mobilités douces en menant une politique volontariste (restructuration du réseau de transport en commun, déployer le plan vélo...) ou souhaite encore, comme nous le rappelle Vincent Léonie²³, reremplir le centre-ville, densifier les dents creuses et les réserves foncières afin d'accueillir les 4000 habitants supplémentaires prévu d'ici à 2030, ce qui nécessitera la construction d'environ 450 à 600 nouveaux logements par an en priorité dans le centre-ville.

- Tirer profit de sa spécificité et ambitionne de devenir une « grande-ville à la campagne », pour ce faire la ville souhaite maîtriser l'urbanisation, notamment dans les secteurs de Landouge et Beaune-Les-Mines, mener des opérations respectueuses de l'environnement ou créer un équilibre entre espaces urbanisés et espaces préservés.

- Renforcer son statut de pôle urbain majeur du grand sud-ouest en renforçant son accessibilité ou encore en renforçant les zones d'activités ou commerciales déjà présentes sur le territoire.

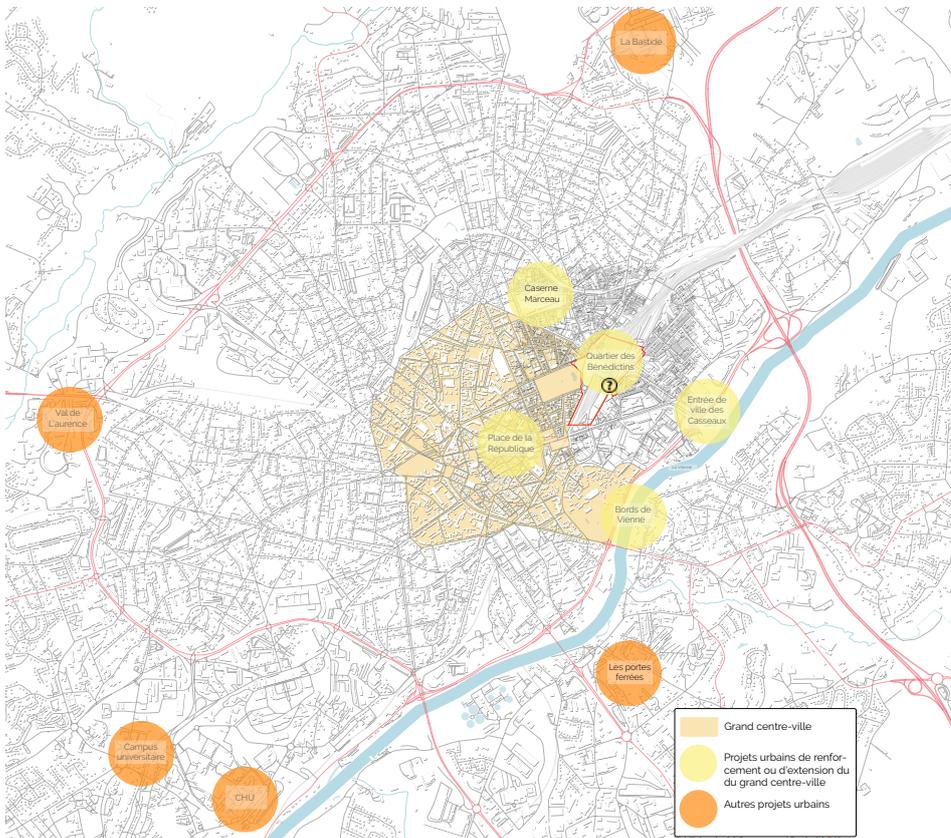
Afin de répondre à ces divers objectifs, la ville de Limoges a entamé ces dernières années, ou souhaite entamer dans l'avenir plusieurs chantiers d'envergure²⁴. Lorsque l'on regarde la carte 4 des principaux projets urbains Limougeauds, on pourrait croire, à tort ou à raison, que la ville souhaite répondre à ces objectifs en priorité dans certains secteurs, ceux en attente d'une requalification comme celui de la Bastide ou ceux offrant de belles opportunités foncières comme celui de la caserne Marceau.

En regardant encore davantage cette carte nous pouvons remarquer qu'un secteur se distingue, celui du grand-centre-ville. L'élément qui me fait dire cela est que parmi les principaux projets urbains identifiés à Limoges au nombre de 9, on ne dénombre pas moins de 3 projets urbains d'envergures à proximité immédiate de ce grand centre, à savoir la création du Parc-Urbain des Bords de Vienne, le réaménagement de la Place de la République et la réhabilitation de la Caserne Marceau en écoquartier.

²² D'après le rapport d'Enquête publique s'étant déroulé du 13 janvier au 13 février 2019 concernant la révision du plan local d'urbanisme de la commune de Limoges. 1 avril 2019.

²³ Adjoint au Maire de Limoges en charge de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Espaces Verts

²⁴ Voir annexe n°2 : Projets urbains limougeauds



Principaux projets urbains de la ville de Limoges. Réalisation : Alexandre Loudenot

Si l'on prend en plus en compte le projet de requalification de l'entrée de ville des Casseaux et la future mise en projet du quartier de gare des Bénédictins, nous pouvons supposer que la municipalité Limougeaude souhaite impulser une dynamique urbaine dans le secteur du grand centre-ville afin de le renforcer mais également de l'étendre vers l'est.

Le secteur des Bénédictins se situe donc dans un territoire dynamique en mutation. En plus d'apparaître comme un moyen d'accélérer les dynamiques urbaines déjà en place, et de créer du lien entre ces différents sites en mutations, l'arrivée programmée de la ligne de BHNS apparaît également ici comme un moyen de mise en projet de nouveau site dont celui du quartier des Bénédictins. Seulement, ce quartier en a-t-il véritablement besoin ? Afin de tenter de répondre à cette interrogation je vous propose désormais de me suivre dans l'analyse urbaine et paysagère de ce quartier.

3. APPROCHE URBAINE ET PAYSAGÈRE DU QUARTIER DES BÉNÉDICTINS

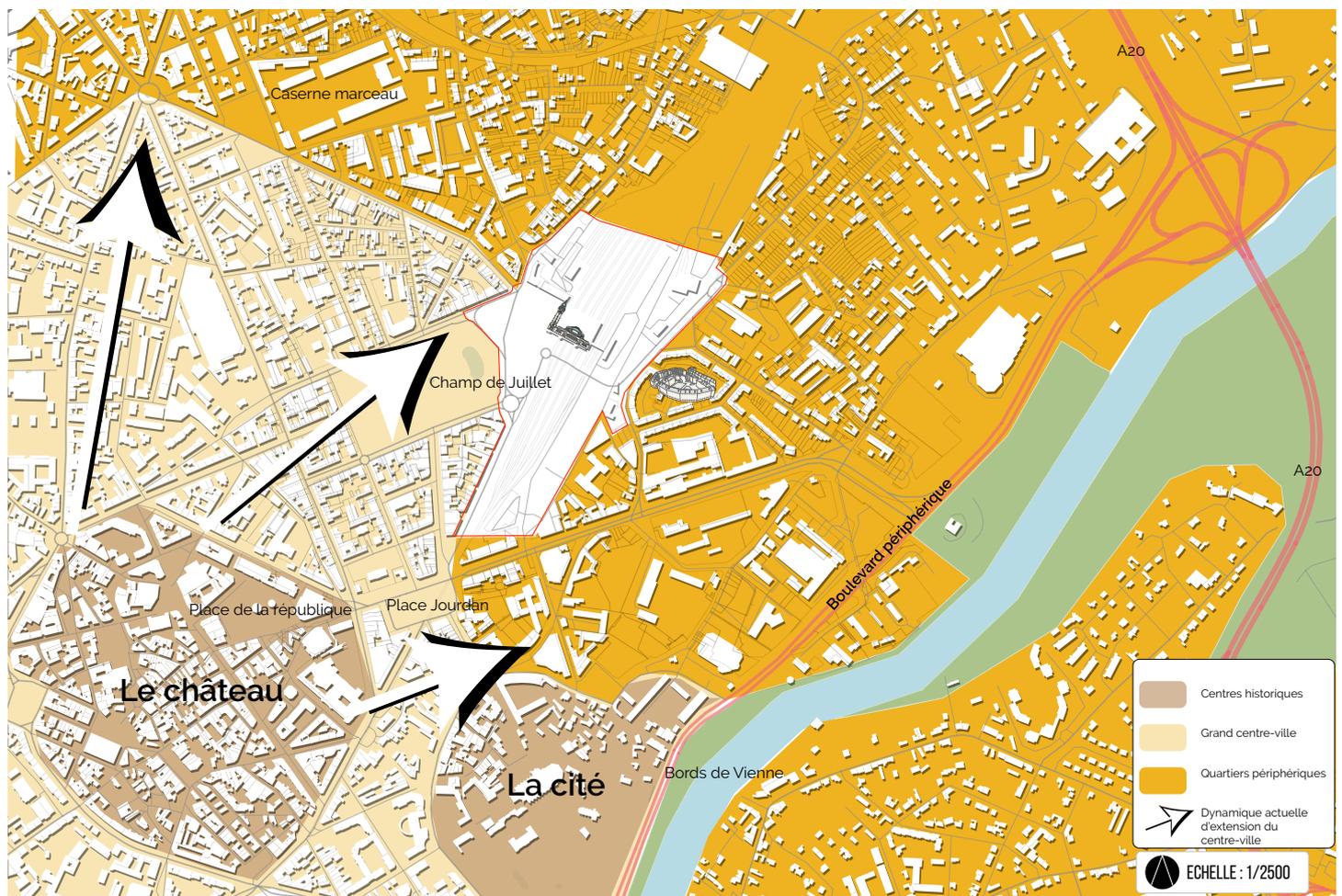
3.1 UN SITE D'INTERFACE ENTRE LE GRAND CENTRE VILLE ET LA PROCHE PÉRIPHÉRIE

Limoges est une des rares ville en France à pouvoir se vanter d'accueillir une des plus belles gares de France²⁵, voire d'Europe, la gare des Bénédictins. Située sur un terrain initialement encaissé à la périphérie Nord-Est des deux centres historiques de Limoges, à savoir la Cité et le château unifié en 1792²⁶, la gare est son quartier se sont très vite vus rattrapés par l'extension urbaine.

Aujourd'hui aux portes de ce que l'on pourrait définir comme « le grand centre-ville » de Limoges, le quartier de la gare joue le rôle d'interface entre deux espaces à forte identité, celui du grand centre-ville qui accueille nombres de commerces, d'administrations ou encore de services(...) et celui de la proche périphérie à dominante d'habitat.

²⁵ Seconde place au classement des plus belles gares de France organisé par la SNCF en décembre 2018.

²⁶ Deux noyaux urbains : Du IIe au Ve siècle, la population se replie sur une hauteur, le Puy Saint-Etienne. Après l'évangélisation par saint Martial au début du IVe siècle, on y construit l'église épiscopale, élément central de la Cité. Au cours du IXe siècle une ville marchande se développe autour de l'abbaye Saint-Martial. Le vicomte de Limoges érige une motte castrale sur une éminence, l'actuelle place de la Motte. Le quartier de l'abbaye et la motte du vicomte sont regroupés au XIIIe siècle dans un même ensemble fortifié appelé le Château. Ce n'est qu'en 1792 que Cité et Château sont officiellement réunis en une même ville.



Un site d'interface. Réalisation : Alexandre Loudenot

Centre-ville

Parc du Champ
de Juillet

Site

Entrée de ville
des Casseaux

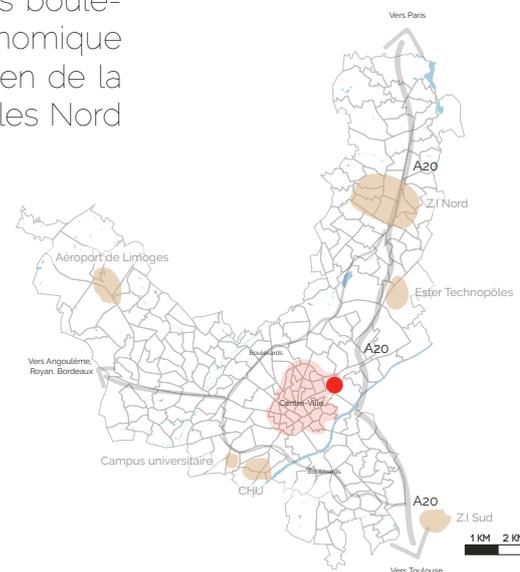
Bords de Vienne

A20



Une excellente localisation. Source : Google maps

En plus de ce rôle d'interface, le quartier de la gare bénéficie également d'une position privilégiée de par sa proximité immédiate avec l'échangeur 33 « Limoges-centre » de l'autoroute A20 qui polarise la grande majorité des flux automobiles de la région, des boulevards périphériques, de la technopole d'Ester, pôle économique régional majeur qui accueille notamment le pôle européen de la céramique, du centre-ville ainsi que des Zones Industrielles Nord et Sud.



Une localisation privilégiée. Réalisation : Alexandre Loudenot

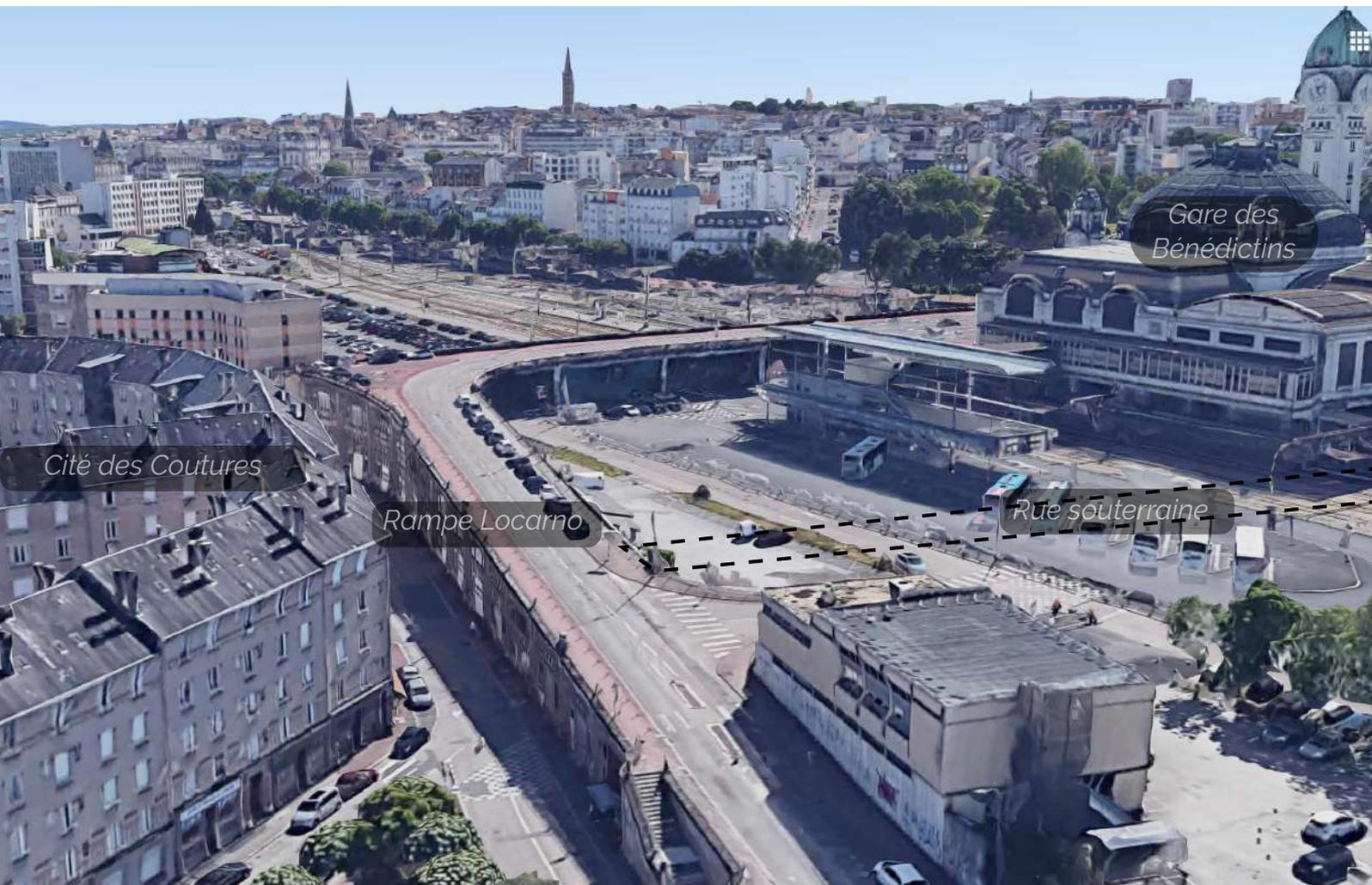
3.2 UNE CONCENTRATION PATRIMONIALE UNIQUE

Bien qu'ayant été fondée par les romains vers l'an 10 avant notre ère sous le nom d'Augustoritum, comme vous pouvez vous en douter, la ville de Limoges n'a vu apparaître son quartier de gare que bien plus tard, au milieu du XIXème siècle. Longtemps resté similaire à de nombreux autres quartiers de gare Français, ce site se distingue pourtant aujourd'hui par la présence d'éléments patrimoniaux remarquables en grande majorité dû à l'architecte Roger Gonthier²⁷.



Concentration patrimoniale.
Source : Photothèque Paul Colmar

²⁷ Architecte parisien, licencié en droit, Roger Gonthier (1884-1978) est le fils d'Henri Gonthier, architecte-inspecteur des bâtiments de la Compagnie des chemins de fer Paris-Orléans. Lui-même architecte de la Compagnie du Paris-Orléans, il réalise à Limoges en 1919, un pavillon frigorifique à viande dans le quartier du Verdurier, ainsi qu'en 1941 l'abattoir municipal. Roger Gonthier est également l'auteur de la cité des Coutures et de la cité-jardin de Beaublanc.



Axonométrie des éléments patrimoniaux du quartier des Bénédictins. Base : Google maps - Annotations : Alexandre Loudenot

La Gare des Bénédictins



Le monument de la gare des Bénédictins - Crédit photo : Alexandre Loudonnet

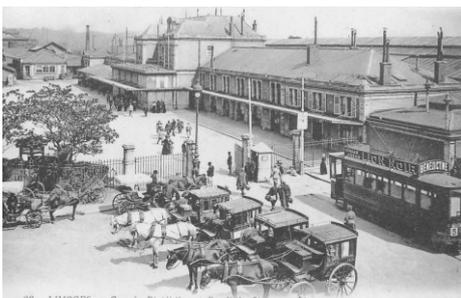
En 1908, le ministre des Travaux Publics, Louis Barthou, juge la gare existante indigne d'une ville comme Limoges et invite la compagnie Paris Orléans à procéder à l'étude de la construction d'une nouvelle gare.

A cette époque Limoges devient la quatrième ville du réseau Paris Orléans et l'industrie, qu'elle soit liée à la porcelaine ou à la chaussure, connaît son âge d'or. La gare est vite victime de son succès, elle devient rapidement saturée, trop étroite et incommode pour certains.

Pour répondre aux critiques et aux demandes grandissantes, la compagnie Paris Orléans décide alors la construction d'une nouvelle gare en 1908. Six projets sont présentés à partir de cette date. En mai 1919, une première étude de l'architecte parisien Roger Gonthier, réalisée en collaboration avec l'ingénieur Jullien, est acceptée sous réserve par la municipalité ; le projet final est adopté le 14 mars 1922.

La construction est financée par la municipalité, le conseil général et la Compagnie du Paris-Orléans. Les travaux débutent en 1924, à peu près en même temps que le début de la construction d'autres gares ferroviaires monumentales comme celle de la Gare Saint Charles à Marseille ou de la gare de la Rochelle.

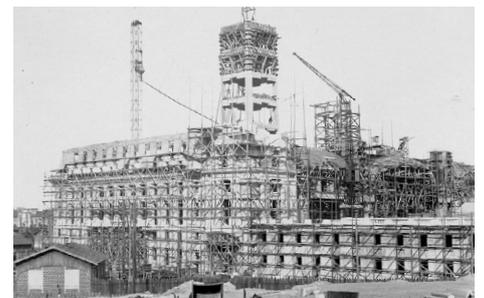
Après l'utilisation de 10 000 m³ de béton, de 1 800 t d'acier, de 2 800 m³ de pierres et la mobilisation d'environ 200 ouvriers en grande majorité italiens, les travaux s'achèvent le 2 juillet 1929.



38 LIMOGES. — Gare des Bénédictins. — Bénédictines Station. — L.
La gare vers 1900 - Source : Ouvrage
«Limoges-Bénédictins : Histoire d'une gare»



Projet Gonthier, façade sud, 1916
Source : Collection R. Brissaud



Construction de la gare des Bénédictins, 1925
Source : Photothèque Paul Colmar

Aujourd'hui la gare des Bénédictins c'est environ 1,5 million de passagers par an²⁸ donc autant de personnes à satisfaire. Loin d'être une énorme gare comme peuvent l'être les gares Parisiennes ou Lyonnaises, la gare est également loin d'être une petite gare. La gare se classe ainsi 282ème en termes de fréquentation sur près plus de 3000 gares que peut compter la France. Cet élément structurant du quartier a fini au fil des décennies par capter l'ensemble du trafic grandes lignes et TER à Limoges et en Limousin et est ainsi devenu un véritable nœud ferroviaire, porte d'entrée pour Limoges et plus globalement pour le Limousin. Cette fréquentation non négligeable est en grande partie boostée par la ligne Limoges-Paris qui capte la grande majorité du trafic et qui affiche un taux d'occupation moyen de 84%²⁹. Les lignes TER ne sont pas en reste et la SNCF va jusqu'à parler « de fortes circulation TER autour de Limoges ». Les lignes Limoges-Périgueux, Limoges-Poitiers et Limoges-Guéret étant en bonne santé.³⁰

En analysant les chiffres de la fréquentation de la gare nous pouvons remarquer qu'après une période de baisse du nombre de passagers ces dernières années, la fréquentation en gare augmente de nouveau, cette dernière est ainsi passée de 1 486 541 passagers en 2016 à 1 565 325 passagers en 2017 soit une progression de 5,5% en un an, ce qui est tout à fait respectable³¹. Seulement cette augmentation cache une sombre situation dans la région puisque le manque d'investissement pendant de très nombreuses années de la part de l'Etat et de la SNCF a conduit le réseau Limousin à devenir le réseau ferroviaire le plus vieux de France (40ans en moyenne)³². Cette vétusté des lignes a conduit à un prolongement des temps de trajet ferroviaire (2h50 pour faire un Limoges-Paris en 2007 et 3h20 actuellement) ainsi qu'à des retards à répétition. Conscients des problématiques et du délaissement opéré dans la région, d'autant plus depuis l'abandon définitif du projet de ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers qui aurait pu mettre Limoges à seulement 2h de Paris, l'Etat et la SNCF ont récemment décidé de réagir et d'investir sur les liaisons vers Limoges et sa gare. Les 350 millions d'euros nécessaires pour gagner 20 minutes sur le Paris-Limoges sont donc bien inscrits dans le schéma directeur de la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT) mais ne sont pour le moment pas financés et plus de 31 millions d'euros sont quant à eux réellement en train d'être investis afin de moderniser le réseau Limousin.

28 Fréquentation en gare, open data, SNCF

29 Bilan annuel marche ferroviaire voyageurs-2015-2016, Arafér

30 Compte rendu « TRANSPORTS REGIONAUX COMITÉ DE LIGNES ETOILE DE LIMOGES » 28 juin 2017

31 Sur la même période la fréquentation en gare de Rouen a augmenté de 4%, de 8,5% en gare de Saint-Etienne ou encore de 17% en gare de la Rochelle

32 Bilan du transport ferroviaire de voyageurs 2015/2016, Arafér

LES TRANSPORTS EN NOUVELLE-AQUITAINE
TER ET CARS REGIONAUX



Limoges, un nœud ferroviaire. Source : SNCF

Bien que faisant l'objet d'investissements, il paraît évident que ces derniers ne seront pas suffisants afin d'aider à désenclaver ce territoire. Consciente de cela, la ville de Limoges est donc en train de placer son espoir dans un autre élément, l'Hyperloop.

Totalement utopiste pour certains et réaliste pour d'autres, l'Hyperloop est bel est bien en train de devenir au fil du temps une réalité, d'autant plus en Limousin. En effet, Sébastien Gendron, PDG de la société canadienne Transpod, a pour volonté de créer une ligne Hyperloop entre Paris et Toulouse en passant par Orléans et Limoges à l'horizon 2025-2030, un nouveau POLT en soi qui placerait Limoges à seulement 30 minutes de Paris. Bien que cela paraisse utopiste, les choses avancent à grande vitesse et deviennent concrètes puisque la société Transpod a en effet obtenu un permis de construire en décembre dernier afin de construire une piste d'essai de 3km pour son Hyperloop à Droux³³ ainsi que pour construire un centre de recherche de 1000m² en lien avec l'université de Limoges. Aujourd'hui la société Transpod a d'ores et déjà implanté son siège français dans la technopole d'Ester situé à Limoges et les tubes permettant d'accueillir l'Hyperloop seront construits dès cet été avec une livraison des 500 premiers mètres à la fin de ce dernier. Fort de soutiens politiques locaux (premier adjoint à la mairie de Limoges...), d'investisseurs dont la SNCF et de partenaires (ArcelorMittal, Sade...), le projet pourrait donc à terme voir le jour.

Bien que cela ne soit pas le sujet de mon PFE puisque ce projet n'est en rien financé et acté, il paraît d'ores et déjà évident que l'arrivée d'une telle infrastructure pourrait, si elle voit véritablement le jour, fortement dynamiser le quartier de la gare Limoges Bénédictins, d'autant plus lorsque l'on sait que ce site est le site privilégié pour accueillir la gare Hyperloop Limougeaude. Même s'il ne voit jamais le jour, le projet d'Hyperloop pourrait au moins permettre d'augmenter l'intérêt porté au quartier des Bénédictins.

33 Commune rurale située à 40km au nord de Limoges en Haute-Vienne (87)



Centre d'essai et piste de l'hyperloop à Droux. Source : Populaire du Centre

Initialement conçue et perçue comme une gare ferroviaire et pouvant éventuellement devenir une gare Hyperloop, la gare des Bénédictins s'est avérée être une série d'autres choses au fil des ans :

- **Un phare, un repère :**

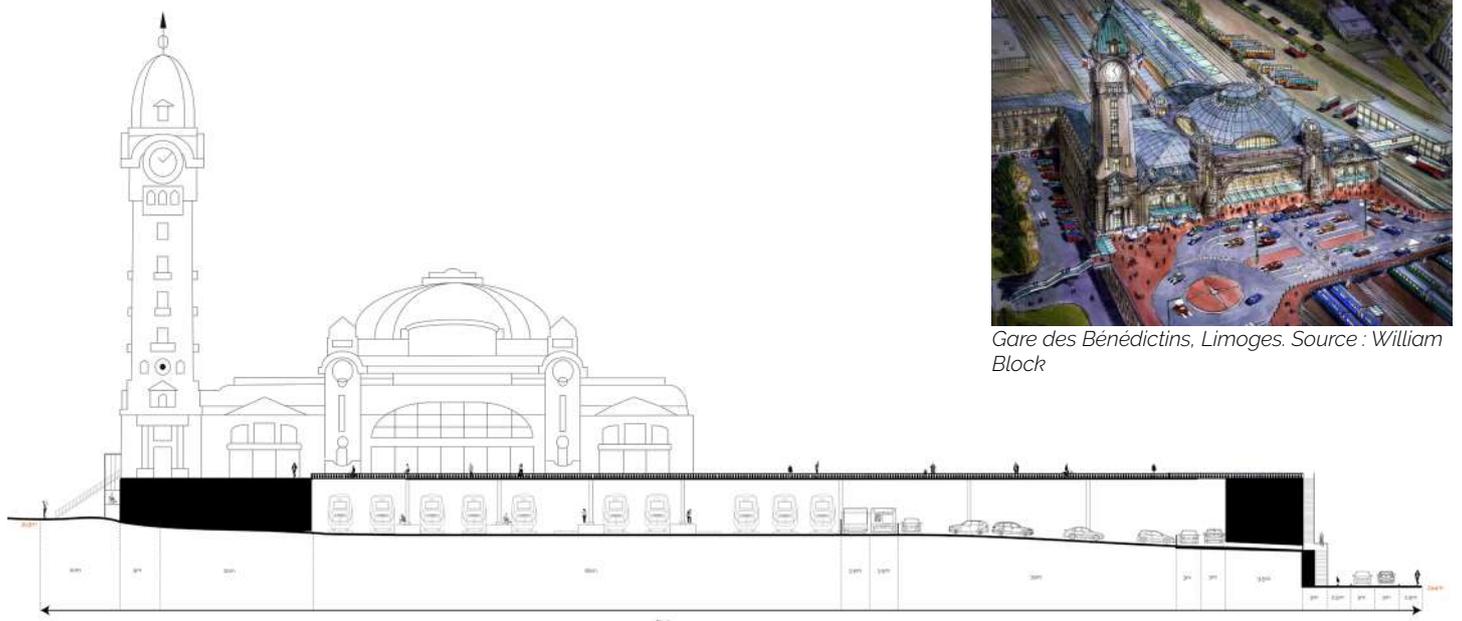
Afin d'être digne de la ville de Limoges, l'architecte Roger Gonthier a voulu faire de cette gare un édifice à la fois monumental, unique, pouvant rivaliser avec les gares des plus grandes villes de France et d'Europe. Pour atteindre ces objectifs, Roger Gonthier va dans un premier temps se servir de la localisation et notamment de la topographie atypique des lieux. Les gares précédentes ayant été construites sur un terrain encaissé, Gonthier va donc exploiter l'existant en préservant les voies de chemin de fer construites dans ce renfoncement. Pour permettre d'atténuer la coupure dans la morphologie urbaine provoquée par le passage du faisceau des voies ferrées, pour que l'emprise au sol de la gare soit réduite ainsi que pour que la gare soit la plus visible possible, Gonthier va faire le choix audacieux de construire le bâtiment de la gare non pas parallèlement aux voies comme il est de coutume, mais perpendiculairement aux voies. La gare des Bénédictins que nous connaissons aujourd'hui repose donc sur une plateforme en béton armé construite à 7mètres au-dessus des voies. Cette plateforme surélevée permet d'offrir aux usagers de cette dernière, une vue d'ensemble sur la ville de Limoges et plus particulièrement sur ses bâtiments emblématiques comme la cathédrale Saint-Etienne, l'église Saint-Pierre ou encore les coupoles des immeubles de rapport de la place Jourdan.



Crédit photo : Alexandre Loudenot



Gare des Bénédictins, Limoges. Source : William Block



Coupe est-ouest de la plateforme de la gare. Réalisation : Alexandre Loudenot

Il faut savoir qu'aucune place n'a été laissée à l'improvisation lors de la conception de cet édifice. En plus d'avoir orienté et positionné la gare de cette manière, la forme et la disposition de l'édifice ont également été pensées afin qu'il s'intègre au mieux dans l'environnement.

Avant la construction de la nouvelle gare il faut savoir que de nombreux aménagements urbains avaient déjà été réalisés. Dès 1825 la commune de Limoges évoquait son souhait de trouver un site de grande dimension afin de pouvoir y accueillir des foires. L'ancien champ de manœuvre militaire devenu l'actuel Champ de Juillet sera l'espace choisi. De 1834 à 1858 cet espace de près de 5 hectares va donc accueillir des manifestations de grande envergure, d'importantes foires aux bestiaux et des expositions. De nombreux aménagements urbains vont être réalisés en amonts de la construction du Champ de Juillet afin de faciliter les manœuvres militaires et plus tard afin de donner de la visibilité à la zone et aux événements qui y sont organisés. La commune de Limoges va notamment décider du percement de l'actuelle avenue de la Libération, de la rue Théodore Bac et de l'avenue du Général de Gaulle afin que le site soit visible des actuelles place Jourdan et place Denis Dussoubs. En 1858 le site va changer de fonction et va totalement être réaménagé par le paysagiste Eugène Bühler, créateur du parc de la Tête d'Or à Lyon, afin que cet espace devienne une véritable promenade publique. De 1858 jusqu'à la construction de la nouvelle gare, le site ne va que très peu évoluer. C'est dans ce contexte que va apparaître la nouvelle gare des Bénédictins. Afin que la gare soit la plus visible possible et qu'elle joue un rôle de phare urbain dans Limoges, l'architecte Roger Gonthier va se servir du parc du Champ de Juillet, qu'il va repenser dès 1924, comme un moyen de mise en valeur de son édifice et va se servir des percées visuelles pensées pour le Champ de Juillet en orientant, notamment le campanile haut de 67mètres (plus haut édifice de Limoges) dans l'axe des trois principales avenues environnantes (Libération, de Gaulle et Théodore Bac).

Cette disposition et cette architecture vont permettre à la gare d'être visible depuis les 7 collines de Limoges³⁴. En plus de répondre à des besoins grandissants, cette gare, de par sa forme et sa localisation, va jouer le rôle de repère, de phare dans le paysage urbain Limougeaud et cela est encore valable aujourd'hui.

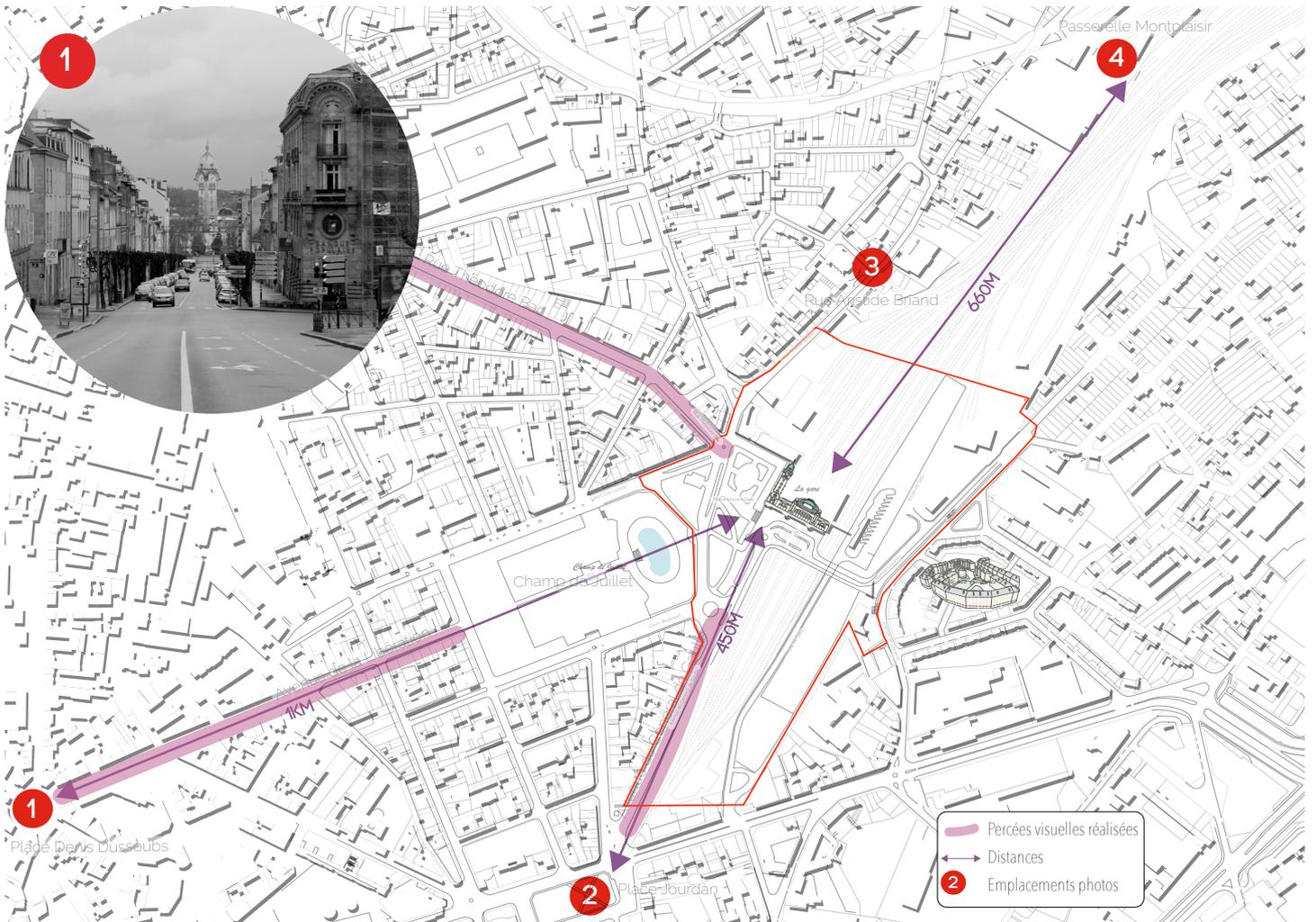


*Le champ de Juillet, 19ème siècle.
Source : Photothèque Paul Colmar*



*Le champ de Juillet, 21ème siècle
Source: Babsy Wikipédia*

³⁴ Les sept collines de Limoges sont Mont Jovis, Mont Mailler, Puy Las Rodas, Puy Saint-Etienne, Saint-Michel, le plateau de Cognac et Beaupty.



Une gare jouant le rôle de phare. Réalisation : Alexandre Loudenot



Crédit photo : Alexandre Loudenot

- **Une cathédrale ferroviaire :**

Comme l'ont très bien rappelé Phillipe Menerault et Alain Barré³⁵, « *les gares du XIXème siècle offrent des façades de pierre monumentales agrémentées de sculptures et chapeautées par de vastes verrières que soutiennent des charpentes métalliques* », « *un parvis, constitué par la place de la gare, précède la salle des " pas perdus " qui fait figure de nef accueillant tout public, tandis que les quais s'apparentent au chœur, c'est-à-dire à l'espace réservé aux seuls initiés : l'achat du ticket consacrant le passage de l'individu au statut de voyageur.* » En somme les gares peuvent être apparentées à des « *cathédrales du progrès* »³⁶ pour eux ainsi que pour Th Gautier. Cette métaphore est bien entendu valable pour la gare de Limoges Bénédictins que nous connaissons aujourd'hui et cela pour plusieurs raisons.

Tout d'abord la construction d'un dôme monumentale en cuivre de 31 mètres de haut refermé en son sommet par une verrière en verre armé de 7,70 m de diamètre confère à l'immense hall de 4000m² de cette gare un aspect cathédrale.

Deuxièmement, tout comme nombre de cathédrales, une grande attention a été accordé aux façades en pierres et en roches calcaire du monument. La présence de deux allégories féminines, aux dimensions monumentales, représentant la porcelaine et l'email à l'entrée du monument ; les écoinçons de l'arc du portail d'entrée portant deux divinités romaines : Cérès, la déesse de l'agriculture, et Mercure, le dieu des voyageurs ou encore la tête du dieu romain Mercure surplombant le monogramme « PO » de la Compagnie du Paris-Orléans sur la façade nord, procurent à l'édifice un aspect très ornémenté, voire travaillé, que l'on doit en grande partie à Henri-Frédéric Varenne³⁷.

Troisièmement, l'intérieur n'est pas en reste, plus épurée, une attention a tout de même été accordée à cet espace qui se veut monumental. La présence de quatre statues dédiées aux régions desservie par la compagnie Paris-Orléans (Le limousin, la Gascogne, la Touraine et la Bretagne), la présence de bandes verticales et horizontales décorées de feuillages rappelant la végétation limousine ainsi que la présence de remarquables et imposants vitraux signés Francis Chigot³⁸ ne peuvent que nous rappeler l'intérieur d'une cathédrale. De plus, tout comme dans les cathédrales, chaque élément, qu'il soit intérieur ou extérieur, possède une signification, qui renvoie ici majoritairement à Limoges et au Limousin.

³⁵ Article « Gares et quartiers de gares : signes et marges », p 10

³⁶ La France des gares. Guide Gallimard, 1999

³⁷ Sculpteur et décorateur français (1860-1933)

³⁸ Verrier et peintre de vitraux français, 1879-196

- Le dôme monumentale en cuivre de 31 mètres de haut refermé en son sommet par une verrière en verre armé de 7,70 m



- Les façades en pierres et roches calcaire fortement ornementées du monument.



- L'intérieur cathédrale pourvu de verrières et d'ornementations



Crédit photo : Alexandre Loudenot

• **Un emblème, source d'attachement et de fierté pour les Limougeauds :**

Aujourd'hui bien intégrée dans son environnement, la gare initialement pensée comme une vitrine pour Limoges, n'a pas fait l'unanimité lors de son inauguration en 1929. Tout comme la tour Eiffel lors de son inauguration, le monument est affublé de termes peu glorieux. On compare ainsi la gare à un « pachyderme au long cou », « de phare coiffé d'un symbole funéraire », « de bosse de chameau », de gare « cyclopéenne construite 20 ans trop tard » ou de minaret. Bien que peu appréciée au premier abord, l'implantation de cette gare d'envergure nationale, qui était desservie quotidiennement par près de 80 trains de voyageurs et 150 trains de marchandises en 1929, va grandement renforcer l'attractivité industrielle de la ville et va donc participer à l'élan démographique et économique de la cité porcelainière. Véritable porte d'entrée pour la ville, la gare va peu à peu, au fil des années, se faire une place dans le paysage urbain ainsi que dans le cœur des Limougeauds, jusqu'à devenir un élément de fierté pour ces derniers. Au fil des décennies le potentiel architectural de la gare a en effet pu se révéler aux yeux des limougeauds notamment à l'aide de photographes, de cinéastes, de publicitaires... En effet, en plus de devenir la muse des photographes, la gare a su séduire les cinéastes et les publicitaires. Brigitte Bardot est venue y tourner «Les femmes» sous la direction de Jean Aurel. Claude Sautet et Daniel Auteuil y ont tourné une scène de «Quelques jours avec moi», Patrice Chéreau y a tourné des scènes de «Ceux qui m'aiment prendront le train» et Jean Pierre Jeunet y a tourné un spot publicitaire diffusé de manière mondiale pour le parfum Chanel n°5 avec Audrey Tautou.

Cette exposition à l'échelle nationale voire mondiale va marquer le début d'un fort attachement des Limougeauds pour leur gare.



Spot publicitaire pour le parfum Chanel N°5. Source : Le populaire du Centre

Seulement, le moment où l'attachement des Limougeauds pour leur gare va être le plus visible est sûrement lors du terrible incendie qu'a connu cette dernière en 1998.³⁹ Cet événement, visible depuis des kilomètres à la ronde, a sérieusement endommagé l'édifice. Le dôme de cuivre a perdu de sa superbe, la verrière de la coupole a éclaté, les quatre caryatides situées à l'intérieur du hall sont méconnaissables(...), le hall destiné aux voyageurs est en somme dévasté. Cet événement va profondément marquer les Limougeauds, pour preuve le témoignage de Gilles Deville, alors rédacteur en chef au Populaire du centre

« En face de moi, je découvre l'emblème de la ville en très mauvaise posture. Je sens aussitôt que ce dramatique événement va mobiliser ma rédaction de longs mois. Je ressens aussi en tant que Limougeaud une réelle peine intérieure. L'aspect professionnel s'entrechoque ainsi avec le volet plus personnel d'être un habitant de Limoges. Les pompiers vont-ils parvenir à limiter la casse ? Que s'est-il passé ? Notre gare, inscrite à l'inventaire des Monuments historiques le 15 juin 1975, peut-elle tenir le coup face à tant d'agression ? »⁴⁰

Aujourd'hui, lorsque l'on demande au Limougeauds l'élément qui représente le mieux la ville de Limoges⁴¹, la gare arrive toujours en seconde place derrière l'indétrônable porcelaine. Sa popularité se mesure d'après l'ancien maire de Limoges Alain Rodet *« à l'aune de l'incroyable floraison de représentations figurées qu'elle a inspirées : cartes postales, timbres, médailles commémoratives, objets de la vie domestique, peintures et gravures sont là pour en témoigner. Aujourd'hui, le monument est l'un des meilleurs ambassadeurs de la ville »*.⁴²

Emblématique de Limoges et bonne pour l'image de marque de la ville, la gare des Bénédictins sert donc très souvent de toile de fond aux plus grands événements de la ville (foulée du populaire, feu du 14 juillet, Lire à Limoges...)

Emblème de Limoges, la gare est désormais en train de devenir un véritable atout touristique pour la ville. D'après l'office du tourisme *« Limoges c'est aussi une gare connue dans le monde entier »*.

Seulement, bien qu'étant l'élément patrimoniale le plus visible de ce quartier, la gare n'en est pas pour autant le seul.



La gare en feu. Source : Photothèque Paul Colmar



Les dégâts sur le dôme. Source : Photothèque Paul Colmar



La gare, un outil de communication Source : Iti communication

39 et 40 «Limoges- Bénédictins, cathédrale du rail». Source : Le populaire du centre.

41 Etude réalisée lors de mon année de L2 à l'université de Limoges sur un échantillon de population de 60 pers

42 Citation Alain Rodet p 5 «Limoges bénédictins, l'histoire d'une gare»

La cité des Coutures



La cité des coutures - Source : Babsy Wikipedia

Edifiée entre 1925 et 1932 par Roger Gonthier afin de répondre à une demande grandissante de logements ouvriers au XX^{ème} siècle, en plein Age d'Or de l'industrie de la chaussure et de la porcelaine, la cité des coutures était initialement une cité HBM accueillant près de 540 logements, principalement des ouvriers et des cheminots.

Premier ensemble collectif offrant pour certains des salles d'eau et des toilettes privatives à Limoges, cette cité composée de 33 immeubles en briques possédant sur cour des décrochements plantés pour éviter une trop grande monotonie architecturale, devait à sa construction accueillir une vingtaine de boutiques en rez-de-chaussée.

L'emploi de la brique ornementale en façade, avec motifs géométriques et frises, en fait un habitat identifié, fortement apprécié par les Limougeauds. Cette qualité architecturale lui a notamment valu d'être labellisé Patrimoine du XX^e siècle par arrêté du 25 mars 2002.

Étant relativement ancien, cet ensemble remarquable a dû connaître d'importantes opérations de réhabilitation urbaine ces dernières décennies. La première a eu lieu à la fin des années 1990 et a consisté à rénover les logements vieillissants, ravauder les façades, créer des escaliers de secours en extérieur et démolir deux immeubles de la cité afin de donner plus de lumière et d'air aux logements d'une unité de vie destinée aux personnes âgées. Cette opération a abaissé la capacité d'accueil de la cité à 500 logements.

La deuxième est intervenue de 2012 à 2017 et a consisté à créer un nouveau foyer de 214m² à destination des habitants et des associations du quartier, à créer 2000m² de jardins partagés, à végétaliser les pieds d'immeubles et à réhabiliter les chaussées et les trottoirs.



La cité au 19^{ème} siècle. Source : Photothèque Paul Colmar



Crédit photo : Brigitte Azzopard



Crédit photo : Thomas Jouhannaud

La rampe Locarno



La rampe Locarno - Source : Google image

L'histoire de la rampe Locarno est directement liée à l'histoire de la gare des Bénédictins puisque cette dernière a été édifiée dans le même temps par Roger Gonthier, afin de pouvoir desservir la gare des Bénédictins. En plus d'avoir une fonction de déserte primordiale, cette rampe possède également en son sein une succession de 14 locaux édifiés en pierre, pourvus d'arches et de grandes ouvertures vitrées.

Cette infrastructure bâtiment unique édifée en 1929, dans le même temps que la gare des Bénédictins mais également de la cité des Coutures accueillait à sa construction les bains douches de l'ensemble HBM des Coutures. Bien qu'ayant un destin lié à la fois à la gare ainsi qu'à la cité des Coutures, cette infrastructure marque aujourd'hui une rupture forte entre ces deux éléments.

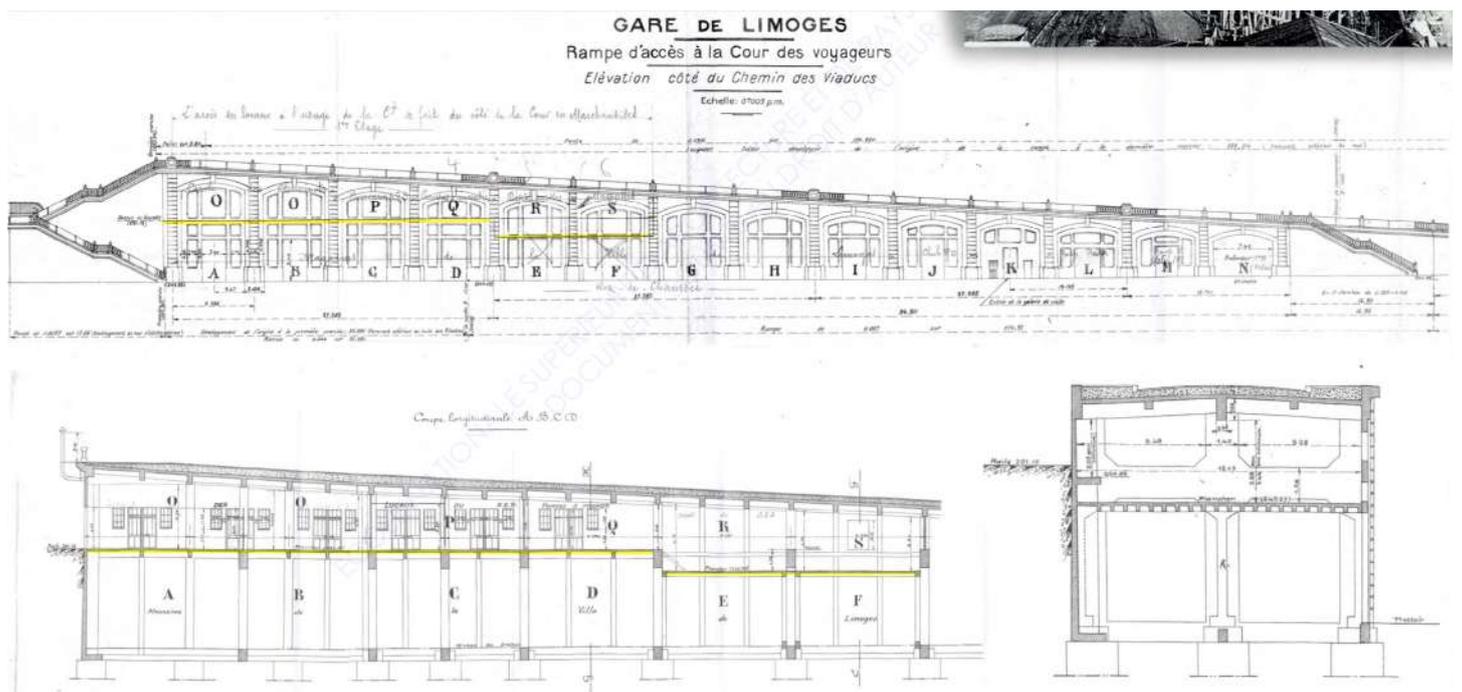
Aujourd'hui propriété de la ville de Limoges, cette infrastructure en attente d'investissement accueille des locaux techniques, un espace de sport (dojo, salle de musculation), un foyer municipal ainsi que la salle polyvalente Jeanne-Nicot, le reste des locaux étant aujourd'hui à l'abandon.



Source : PFE «Révéler un passé oublié» Yoann Bisserier



Intérieur de la rampe. Source : PFE «Révéler un passé oublié» Yoann Bisserier



Plan en coupe de la rampe Locarno Source : PFE «Révéler un passé oublié» Yoann Bisserier

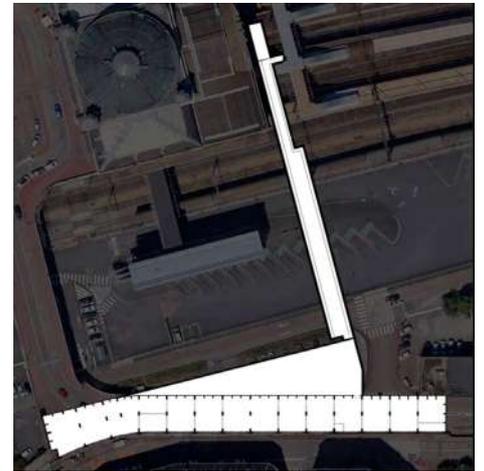
La rue souterraine



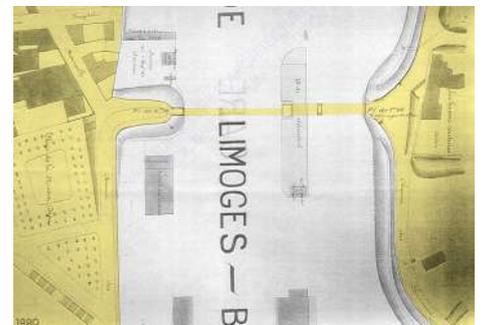
La rue souterraine - Source : PFE Yoann Bissierier « Révéler un passé oublié »

Peu connu du grand public, cet ancien viaduc situé sous l'emprise des voies ferrées qui permettait autrefois de connecter le quartier des Coutures à la place Maison Dieu est aujourd'hui surnommé « la rue souterraine ». Longue de 110m, cette rue voutée passant sous la gare fut utilisée par la Wehrmacht pendant la Seconde Guerre mondiale. Bien que pouvant jouir d'une riche histoire, cette rue est aujourd'hui interdite au public et ne permet plus aucune connexion entre les deux secteurs initiaux puisqu'elle se termine en cul de sac. En revanche, il existe un mince passage, lui aussi inaccessible, qui permet de la connecter directement aux quais de la gare.

En plus de participer à la singularité de notre site, cette présence patrimoniale relativement importante comparée à la superficie de la zone, a conduit la ville de Limoges à intégrer cet espace dans la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de la ville créée en 1995 puis révisée en 2004 et 2007⁴³. Cette zone protège un certain nombre d'éléments du quartier, des arbres, des clotures, des bâtiments etc, seulement, une nouvelle révision de la ZPPAUP paraît nécessaire afin de rendre possible la réalisation d'un projet au sein du quartier des Bénédictins.



Localisation rue souterraine et rampe Locarno.
Source : PFE «Réguler un passé oublié» Yoann Bissierier



Une ancienne connexion entre deux quartiers.
Source : PFE «Réguler un passé oublié» Yoann Bissierier



Traces de l'occupation allemande.
Source : PFE «Réguler un passé oublié» Yoann Bissierier

43 Voir annexe n°3: Zonage ZPPAUP du quartier des Bénédictins.

3.3 UN PATCHWORK URBAIN

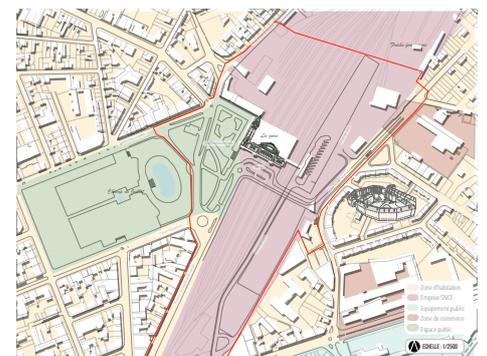
A dominante d'habitat, nous pourrions croire que la diversité des formes urbaines au sein du quartier est faible, il n'en est rien. La disparité morphologique, l'hétérogénéité est telle que le rapport d'étude de l'analyse des gares pour la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges en 2006⁴⁴ a préféré parler de « quartiers » de gare des Bénédictins au pluriel, distinguant une partie « noble », d'une partie plus « modeste ».

Toujours d'après ce rapport la partie « noble » située à l'ouest du faisceau ferroviaire regarde vers le centre-ville. La composition urbaine est organisée pour mettre en valeur le bâtiment voyageurs : la gare occupe le fond de perspectives tracées par de grandes artères, tandis que le jardin du Champ-de-Juillet a été composé de manière à donner à voir la gare. Les espaces verts et notamment le jardin du Champ de Juillet donnent de l'agrément à l'endroit. Bien que qualifié de « noble » par ce rapport, ce secteur manque cependant d'unité et de cohérence puisqu'il mêle habitats continus haut des années 70-80, habitats collectifs continus bas, maisons individuelles de type faubourg et maisons de maîtres. Le tout étant en mauvais état, d'où un fort taux de vacances au sein de la zone.

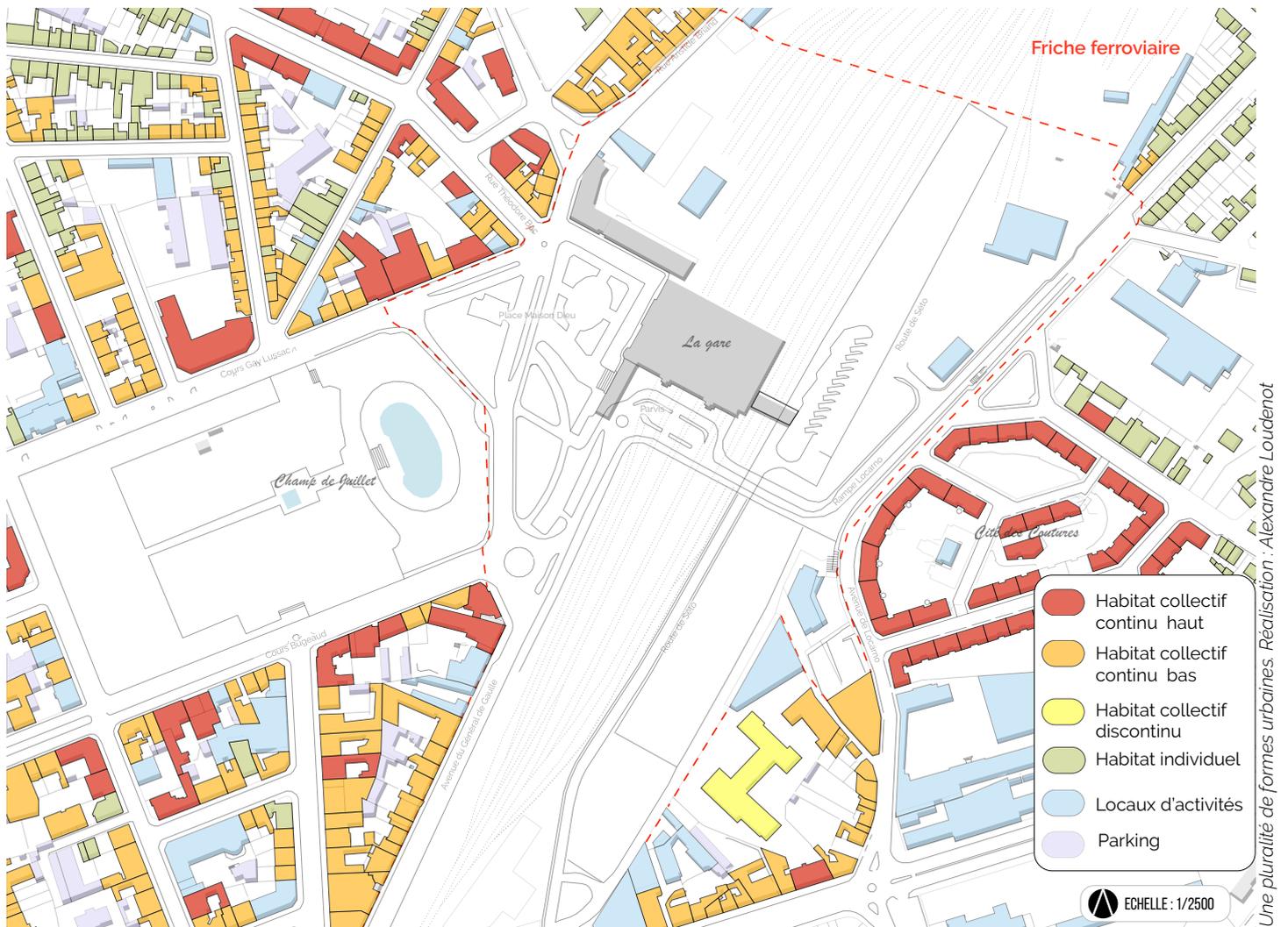
La partie qualifiée de « modeste » située à l'est du faisceau ferroviaire est au final loin de l'être puisqu'elle accueille la cité des Couvertures ainsi que de coquettes maisons de villes édifiées dans les années 1930. Bien qu'accueillant une population plus « modeste » il est vrai, nous pouvons reconnaître en cette zone une certaine unité ainsi qu'une certaine qualité architecturale.

Bien que dominé par de l'habitat, le quartier de la gare des Bénédictins accueille également quelques zones de commerces et d'équipements principalement à l'est du faisceau ferroviaire ainsi qu'une emprise ferroviaire considérable, notamment derrière le bâtiment des voyageurs au nord du site. Cette emprise ferroviaire de plus de 3 hectares semble aujourd'hui sous exploitée voire totalement inutilisée à certains endroits. Cet espace pourrait constituer dans l'avenir une formidable opportunité foncière puisqu'idéalement placée au cœur de l'urbain.

Le manque d'unité au sein de la zone, combinée à la pluralité des formes urbaines présente, peut nous amener à qualifier ce secteur de patchwork urbain.



Occupation du sol. Réalisation : Alexandre Loudenot



Collectif continu haut. Cours Gay Lussac.
Source : Google maps



Collectif continu bas. Rue d'Isly
Source : Google maps



Collectif discontinu haut. Allée de Sétou.
Source : Google maps



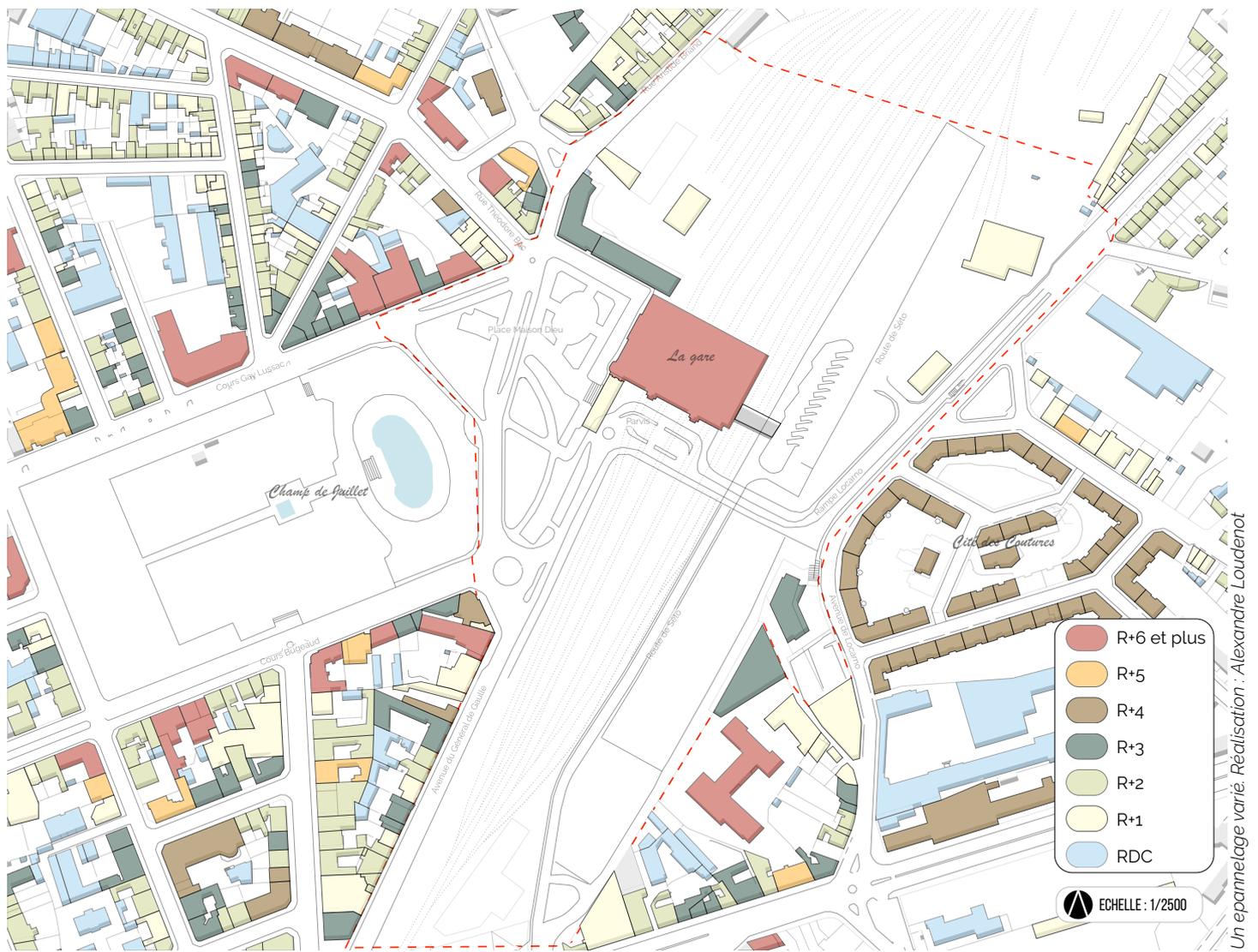
Maison individuelle. Avenue de Locarno
Source : Google maps



Locaux d'activités. Avenue de Locarno
Source : Google maps

3.4 UN EPANNELAGE VARIÉ

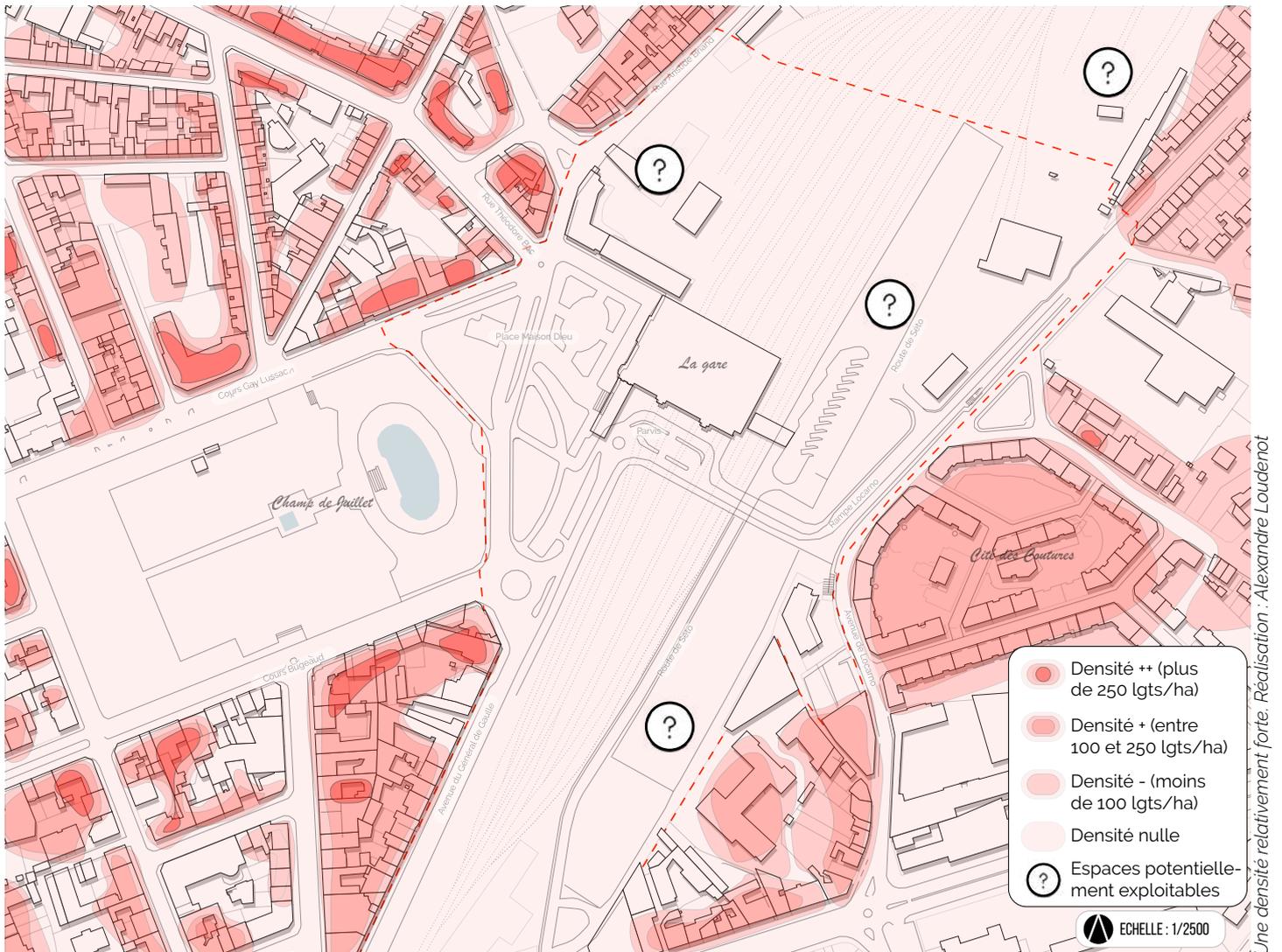
Du fait de la multitude de formes urbaines présentes dans le quartier, l'épannelage du quartier est de ce fait lui aussi très hétérogène et va du Rez-de-chaussée au R+10. Bien que relativement haut puisque nombre de bâtiments excèdent les trois étages, on peut remarquer la présence de poches de densité avec la présence ponctuelle de bâtiments excédant les R+6, en grande majorité situés à l'ouest du faisceau ferroviaire.



3.5 UNE DENSITÉ URBAINE GLOBALEMENT FORTE QUI DEMANDE ENCORE À ÊTRE ACCENTUÉE

Malgré la présence d'emprises ferroviaires relativement importantes, la localisation du site dans la continuité du centre-ville confère une densité globale relativement forte à ce dernier, d'autant plus avec la présence de poche de densité ou la densité dépasse facilement les 400 logements à l'hectare.

Cette densité pourrait cependant être revue à la hausse si une optimisation du quartier avait lieu. En effet, l'exploitation des friches ferroviaire ainsi que l'optimisation des aires de stationnement très nombreuses dans le quartier comme nous allons prochainement le voir, pourrait permettre de libérer un foncier considérable. Ce foncier nouvellement libéré permettrait de répondre aux objectifs du PLU, à savoir augmenter la capacité d'accueil du centre-ville, reemplir ce dernier, cesser le mitage, densifier les réserves foncières, urbaniser les dents-creuses et ce qui permettrait d'accueillir en partie les 4000 nouveaux habitants prévus à Limoges d'ici 2030.



3.6 UNE TOPOGRAPHIE ACCIDENTÉE

Edifiée sur les contreforts ouest du massif central, la ville de Limoges, également construite sur 7 collines, possède une topographie chahutée. Son altitude moyenne de 306m cache de grandes disparités altimétriques, allant de 230m d'altitude sur les rives de la Vienne à 430m au lieu-dit Magenta. Le site du quartier de la gare n'échappe pas à cette spécificité locale. Son altitude passe donc de 265m à 230m, soit 35m de dénivelé d'ouest en est, du centre-ville aux rives de la Vienne en seulement 800m. Bien qu'accidentée⁴⁵, la topographie va tout de même rendre possible la construction de la gare des Bénédictins puisque cette dernière repose sur un plateau relativement plat qui surplombe le quartier des Coutures.

A travers cette troisième approche nous avons pu analyser ce qui faisait la singularité de cet espace mais nous n'avons au final pas véritablement pu voir les vraies problématiques s'opérant dans ce quartier. Afin que vous puissiez comprendre pourquoi une mise en projet est nécessaire dans ce quartier, je vous invite désormais à découvrir la partie suivante.

⁴⁵ Voir annexe n°4 : Profils altimétriques



4. APPROCHES SENSIBLES DU QUARTIER DES BÉNÉDICTINS

Si les parties que vous avez pu lire jusqu'à présent étaient plutôt des parties classiques dans la rédaction d'un mémoire de fin d'études puisque reposant sur de nombreuses lectures, recherches et analyses, cette partie se veut quelque peu différente.

Le parcours Design urbain que j'ai décidé de suivre à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble m'a en effet appris à aborder les espaces urbanisés d'une manière différente, qui consiste notamment à analyser et comprendre la ville via ses habitants et usagers. Afin de mettre en œuvre ce que j'ai pu apprendre lors de ces deux années de master, tout en ayant pour objectif premier de réussir à comprendre ce quartier, ses usages, ses ambiances ainsi que la sensibilité, le ressenti de ses habitants et usagers, j'ai donc décidé de mener des approches sensibles.

Pour Carole Marie⁴⁶ « *les approches sensibles partagent une volonté de dépasser le fonctionnalisme. Leur visée est de considérer les habitants et les lieux dans la globalité de leurs dimensions sensibles plutôt qu'à travers des abstractions réductrices. Les approches sensibles conduisent les urbanistes à prendre en compte et rendre compte des expériences vécues, et par conséquent à développer des méthodes pour représenter les milieux de vie dans lesquelles les habitants sont appelés à participer.* »

Les méthodes développées reposent ici sur une série d'observations, d'entretiens, ainsi que sur une série de photographies ayant été réalisés à plusieurs temporalités⁴⁷. Afin de vous exposer ce qu'il a pu ressortir de ces approches, j'ai décidé de rédiger un récit sur l'une de mes visites à Limoges, que je vous invite maintenant à lire.

⁴⁶ « Apports et limites des approches sensibles en urbanisme. Une investigation par le bien-être à la Part-Dieu ». Mémoire de recherche. Carole Marie.

⁴⁷ Samedi 9 mars de 11h30 à 15h, le dimanche 10 mars de 15h à 18h, le lundi 11 mars de 7h à 8h30, Mercredi 1 mai de 8h à 14h et le jeudi 2 mai de 18h à 22h

4.1 VENDREDI 8 MARS 21H30 : L'ARRIVÉE À LIMOGES

Vendredi 8 mars, il est 17h, je viens d'arriver à la gare de Vaise à Lyon où mon covoitureur m'attend déjà avec une jeune fille. Je mets mon sac dans le coffre et m'installe à l'arrière, le voyage pour Limoges peut commencer. Après de multiples conversations et je l'avoue, une petite sieste, nous arrivons à la gare de Limoges à environ 21h30. Nous arrivons apparemment en même temps qu'un train, la pagaille est perceptible, mon covoitureur a du mal à trouver une place. Ne voulant pas tourner pendant des heures il se gare sur un trottoir et nous dépose. Même pas le temps de me retourner, que les informations que j'étais venu récolter ce weekend me saute au visage. Fatigué du voyage et n'ayant qu'une envie, rentrer au plus vite, je prends quelques photos, puis j'envoie un message à ma famille pour les prévenir de mon arrivée. Ma famille est apparemment déjà là. Après un coup de fil pour les trouver dans ce chaos, j'arrive à les rejoindre et nous partons.

4.2 SAMEDI 9 MARS 10H30 : RENCONTRE AVEC LES USAGERS DU QUARTIER DANS UN CERTAIN CALME

Le samedi matin, ayant regardé en amont les trains au départ et à l'arrivée, je savais qu'un train en provenance de Paris, le quatrième de la journée, devait entrer en gare des Bénédictins à 12h58. Installé au soleil à l'opposé de l'entrée majestueuse de la gare, sur la plateforme à proximité des voies ferrées dès 10h30, peu de choses s'étaient jusqu'à présent offertes à moi. Un usager passait de temps en temps, un employé de la gare sortait fumer sa cigarette ou encore quelques véhicules, 22 au total, franchissaient la plateforme. Je vous l'avoue, les premières minutes furent longues. Afin de réaliser mon travail de terrain de la manière la plus complète possible ainsi que pour m'occuper, je décide alors de tout observer et de tout noter dans mon carnet.

- **Un site fortement marqué par l'activité ferroviaire**

N'ayant au final que peu de choses à observer je décide rapidement de mettre à profit ce temps d'une autre manière en allant discuter avec plusieurs passants.

A peine les discussions commencées, la grande majorité des personnes interrogées m'ont directement confié habiter le quartier et peu prendre le train. Le fait de ne pas ou peu prendre le train leur a fait croire, à tort, que leur avis ne comptait pas. Sans forcément prendre le train tous les jours, la vie de ces habitants du quartier s'est très vite révélé être impactée voir même rythmée par l'activité ferroviaire.

La pagaille étant telle à chaque départ ou arrivée de train qu'un vieil homme d'environ 75 ans habitant la cité des Coutures m'asnotamment confié éviter le quartier à ces temporalités, pour lui la solution est la suivante : *« vous savez le problème c'est les voitures, elles se garent n'importe où, il faudrait la rendre aux piétons cette place, ça arrangerait tout le monde ».*

Bien que certaines personnes comme ce monsieur soient plutôt agacées par la situation, d'autres m'ont en revanche avoué aimer l'effervescence perceptible à ces temporalités, *« le quartier qui est un quartier calme on le sait tous, devient tout de suite très vivant, le quartier se transforme à chaque arrivée et départ de train, surtout lorsqu'ils viennent ou partent pour Paris ».*

Qu'ils aiment le calme ou au contraire l'effervescence, tous les interrogés se sont accordés pour dire qu'ils aimeraient que la vie reprenne dans le quartier, que ce dernier soit moins dépendant de l'activité ferroviaire et ainsi qu'il ne subisse plus ces périodes de pics et de creux liées au départ et à l'arrivée des trains.

Mais ce quartier dépend-il vraiment exclusivement de l'activité ferroviaire, d'autant plus lorsque l'on sait que l'offre commerciale est plutôt conséquente ?

- **Une offre commerciale inadéquate à étoffer**

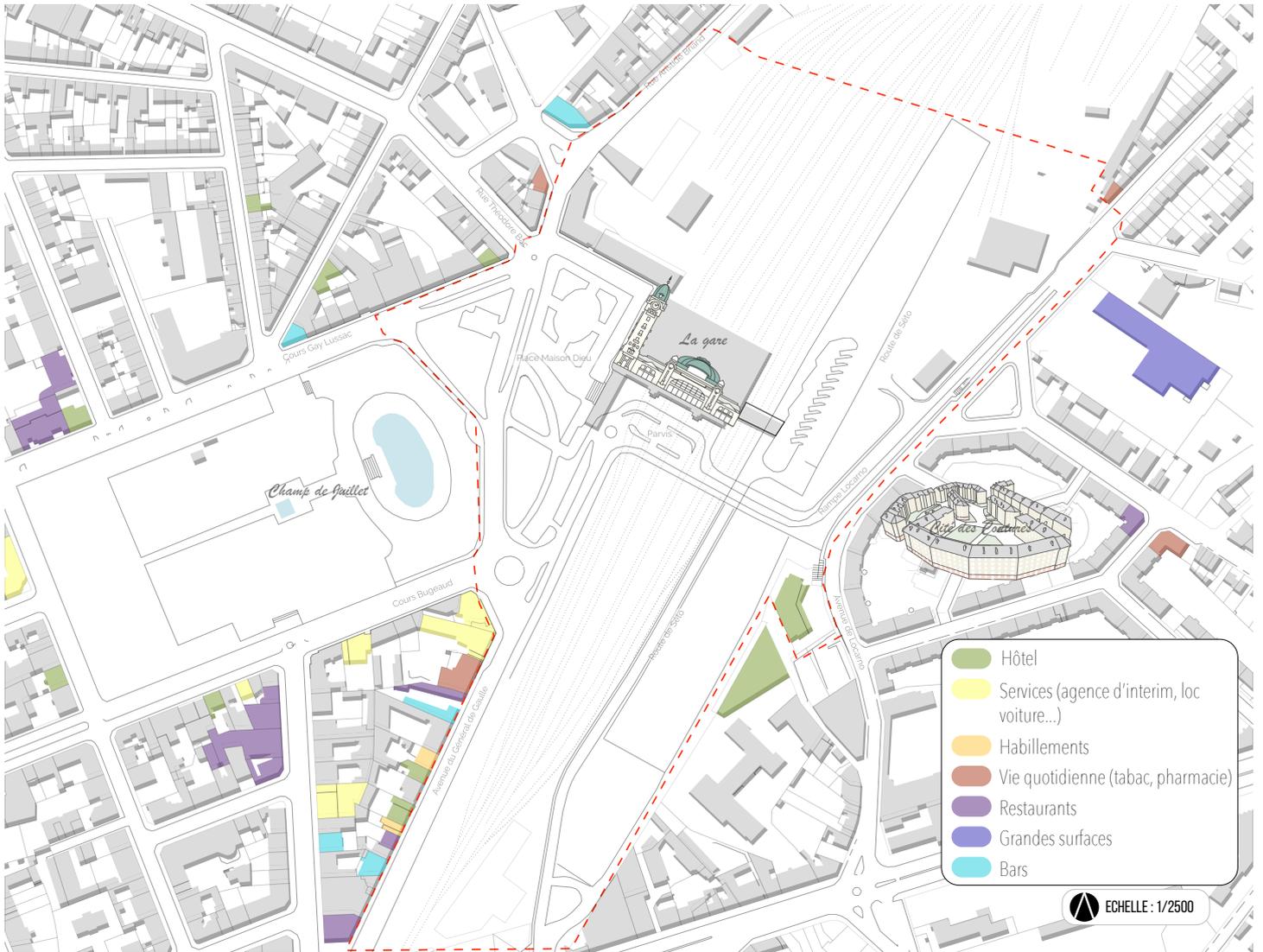
En poursuivant mes entretiens j'ai pu remarquer que le manque de commerces est apparu de manière récurrente dans les conversations. Cet élément est d'autant plus surprenant lorsque l'on sait qu'un «Aldi», un «Grand frais» et un bureau de tabac sont situés à seulement 500m au nord-est de la gare et qu'un linéaire commercial composé de bars, de restaurants, d'hôtels (...) est situé à 250m au sud du site sur l'avenue Charles de Gaulle. Alors pourquoi ce sentiment d'un manque de commerce dans la zone ?

Après enquête auprès d'habitants et d'usagers, j'ai vite compris les raisons de ce sentiment. Tout d'abord peu d'usagers de la gare ont connaissance de ces commerces, ces derniers n'étant pas ou peu visible depuis le parvis de la gare. Pour d'autres, ces commerces ne sont pas adaptés à leurs envies et besoins, il n'y a par exemple aucun espace de snacking, certains usagers qualifient ainsi les commerces présents « *d'espace ringard* » ou « *d'espace peu qualitatif destiné aux habitants du quartier* ».

Les habitants du quartier ont en revanche ce sentiment pour de toutes autres raisons. Certains habitants ont ainsi pu m'expliquer que le quartier n'était plus ce qu'il était, « *les commerces ferment les uns après les autres* ». « *Ce quartier il est mal réputé donc les commerces ils ne tiennent pas longtemps* ». En effet, comme nous le verrons la prostitution très présente dans le quartier est source d'insécurité et procure une image néfaste au quartier, comme vous pouvez vous en douter cela n'est pas bon pour les affaires, bien qu'encore relativement nombreux, les commerces se font tout de même de plus en plus rares.

Pour de toutes autres raisons relevant davantage d'une baisse de fréquentation en gare à une certaine période ainsi que d'un désaccord sur les loyers au sein de la gare, l'institution du buffet de la gare ouvert depuis la création de la gare en 1929 a par exemple définitivement fermé ses portes en mars 2018, laissant vacant un espace de plus de 1300m². Cette situation a marqué le coup de grâce puisqu'aujourd'hui plus aucun commerce n'est présent dans la gare.

Pour ces raisons le quartier est fortement dépendant de l'activité ferroviaire, la présence de logements n'y changeant rien puisqu'ils s'apparentent davantage à des espaces dortoir. On ne va donc pas dans ce quartier pour autre chose que pour y prendre le train ou pour rentrer chez soi.



Une présence commerciale contrastée. Réalisation : Alexandre Loudenot



Linéaire commercial avenue Charles de Gaulle. Source : Google maps



Poche commerciale avenue de Locarno. Source : Google maps

- **Un lieu de passage plutôt qu'un lieu de vie**

Pour beaucoup, le manque de commerces contribue à faire de cet espace un lieu de passage plutôt qu'un lieu de vie mais cela n'est pas la seule raison. En effet, à de nombreuses reprises les habitants du quartier ainsi que les usagers de la gare ont pu me faire part du manque de services et d'aménagements dans la zone.

Pour un habitant « *Cet espace on n'a pas envie de s'y arrêter et d'admirer la gare, il n'y a rien, tout est pensé pour les usagers de la gare et rien pour nous* ». Il n'y aurait donc rien pour les habitants du quartier. A y regarder de plus près il est vrai par exemple que la majorité des assises de la zone sont présentes dans la gare, ce qui n'invite pas les habitants du quartier à venir s'y installer, et certains services sont exclusivement proposés en gare comme la consigne Pickup station qui sert à retirer ses colis. Bien qu'ayant des assises au sein de la gare ou certains services, les usagers de la gare ne sont pas pour autant mieux lotis. A de nombreuses reprises ces personnes m'ont fait part de leur volonté de voir émerger plus d'espaces de détente, d'attente et de vie.

Un élément m'a particulièrement frappé lors de ces entretiens : personne ne m'a parlé du parc du Champ de Juillet, situé au sein du quartier, et qui propose lui un certain nombre d'aménagements qualitatifs (assises, pelouse pour pique-niquer ou jouer au ballon, jeux pour enfants etc) qui pourraient contribuer à animer le quartier.

Bien qu'ayant une petite idée du pourquoi de cette situation, je décide tout de même de leur poser la question.

- **Un lieu de prostitution qui confère une image néfaste au quartier**

Après enquête il s'avère que seuls quelques interrogés, principalement des habitants du quartier, utilisent ce parc et se l'approprie.

« On a beaucoup de chance d'avoir ça à côté des chez nous, le parc est agréable en soit, y'a des jeux pour enfants..., mais bon il faut l'avouer, j'y vais pas souvent et dès que j'y vais je ne reste pas après 17h, ça craint pas mal là-bas ».

Ayant habité Limoges pendant plus de 20 ans, les propos de cette jeune maman ne m'ont pas vraiment surpris, et j'ai rapidement fait le lien avec la mauvaise réputation du quartier. En effet depuis que je suis petit, j'ai toujours entendu parler des « putes du champ de Juillet ». En se rendant sur place à l'époque, on se rendait vite compte que cela n'était pas un mythe, nombre de prostituées attendaient ainsi leur client aux abords du parc ainsi qu'aux abords de la gare et cela dès l'après-midi. Nombre d'articles de presse, qu'il soient à vocation régionale ou nationale, ainsi que le reportage de l'émission Sept à Huit parue en 2011, retranscrivaient bien la situation dans ce quartier à l'époque. Le journal Libération⁴⁸ écrivait ainsi en 2011 « Le Champ-de-Juillet est lui, toutes proportions gardées, une sorte de petit bois de Boulogne. « Trente prostituées », selon une source policière, tapinent dans ce jardin public qui fait face à la magnifique gare des Bénédictins. Selon ce retraité qui habite à côté, *« pas moyen de se promener : on est immédiatement considéré comme une proie par ces filles. C'est bien simple, il n'y a plus que des clients sur le Champ-de-Juillet ! Nuit et jour, c'est un ballet incessant sous nos fenêtres »* ...

Ce problème déjà présent à l'époque semblait donc toujours présent aujourd'hui. Afin de voir si ce problème persistait bel et bien, ainsi que pour voir si les faits collaient à la réputation sulfureuse de ce quartier, j'ai décidé que je me rendrais sur place plus tard. Bien plus tard, dans la soirée du 2 mai, j'y suis passé, et effectivement des prostituées étaient bien là, mais elles n'étaient « que » deux. Bien que n'y étant allé qu'une fois en soirée, la situation actuelle n'avait en rien l'air comparable avec la situation du début des années 2010.

48 Journal Libération, «A Limoges, un petit bois de Boulogne qui fait scandale» Par Jean-Louis Le Touzet, 2 mars 2011

Après quelques recherches sur le sujet j'ai appris que de multiples opérations de démantèlement de réseau de prostitutions avaient eu lieu ces dernières années dans la région limougeaude, le nombre de prostituées a de ce fait considérablement baissé dans le quartier. Bien loin d'être éradiquée, la prostitution a aujourd'hui tendance à se faire de plus en plus discrète, nous avons par exemple appris il y a de cela quelques mois que des réseaux de prostitutions étaient toujours implantés dans le quartier. Au lieu de laisser les prostituées dans la rue aux regards de tous, les réseaux préfèrent désormais sous-louer des appartements à proximité immédiate de la gare, ce quartier affichant un fort taux de vacances et étant en partie populaire et bon marché. Cette méthode illégale réduit certes l'emprise visuel que peut avoir la prostitution dans le quartier, mais les habitants et usagers du quartier ne sont pas dupes et savent que la prostitution est toujours ancrée dans le quartier. Bien que l'insécurité ait été considérablement réduite et que le nombre de prostituées ait été considérablement réduit également, la plupart des Limougeauds assimile toujours ce quartier à la prostitution et à l'insécurité.

Accueillant l'un des monuments touristiques de la ville, nous pourrions croire que le quartier des Bénédictins est un quartier plebiscité par les limougeauds, seulement il n'en est rien au vu de l'image néfaste que confère la prostitution au quartier.

• **Une omniprésence de l'automobile :**

Sur un tout autre sujet, nombre d'interrogés, qu'ils soient habitants du quartier ou usagers de la gare ont pu me faire part de leur ressenti quant à l'omniprésence de la voiture au sein du quartier. Il est vrai que lorsque l'on arrive dans le quartier et plus particulièrement sur le parvis de la gare, nous sommes frappés par cette présence automobile, la présence du parc du Champ de Juillet entièrement piéton n'y changeant rien. La présence du Champ de Juillet à l'ouest du faisceau ferroviaire permet en effet de piétonner une bonne partie du quartier, seulement la très grande place donnée à l'automobile avec de large espaces de circulation ainsi que de très nombreuses et conséquentes aires de stationnements ne permet pas un contrebalancement et contraint selon plusieurs interrogés les cheminements piétons ainsi que les déplacements à vélo. Le maillage piéton ainsi que le maillage cycliste sont de ce fait déstructurés.



Une prédominance de l'automobile. Réalisation : Alexandre Loudenot



«Une plateforme automobile»
Crédit photo : Alexandre Loudenot



«Une esplanade automobile»
Crédit photo : Alexandre Loudenot

Si l'on se penche sur le cas des aires de stationnements, nous pouvons constater qu'elles sont au nombre de 9, toutes de surface, ce qui totalise près de 1327 places de stationnement, dont 681 places exclusivement dédiées au fonctionnement de la gare. En plus d'augmenter considérablement l'emprise visuelle que peut avoir l'automobile dans le quartier, ces aires de stationnement de surface sont pour certaines surexploitées (parking de la rampe, dépose minute du parvis..) tandis que d'autres sont quasiment toujours sous exploitées comme le parking P2 Effia, sa localisation en contrebas de la plateforme sans réelle accès à la gare ne contribuant pas à sa pleine exploitation.

Vous l'aurez compris, malgré la présence d'espaces piétonniers relativement importants, en grande majorité situés à l'ouest du faisceau ferroviaire (place Maison Dieu, parc du Champ de Juillet), le maillage piéton et cyclable est déstructuré et le sentiment d'une dominance de la voiture est bel et bien perceptible au sein du quartier.

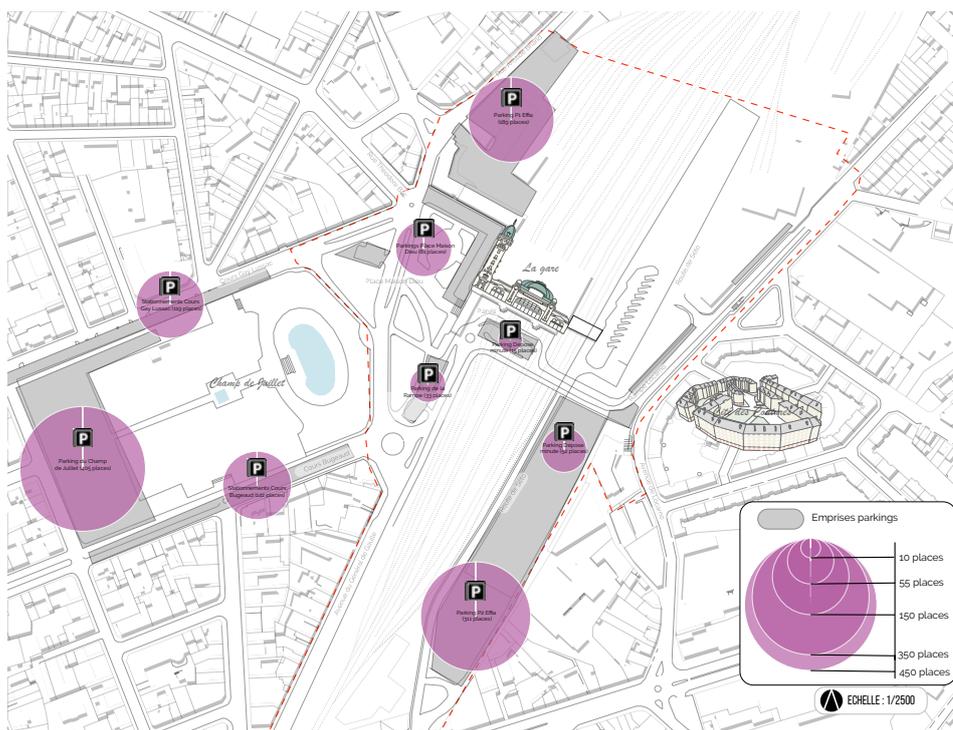
Afin de diminuer l'emprise de la voiture, un certain nombre d'interrogés, en majorité des piétons et cyclistes mais également quelques automobilistes proposent de piétonniser entièrement la plateforme de la gare. En plus de faciliter les cheminements piétonniers et les déplacements à vélo, cette solution permettrait selon eux de « magnifier l'élément phare du quartier » qu'est la gare des Bénédictins.



«Parking avec vue». Champ de Juillet Crédit photo : Alexandre Loudenot



«Etendue automobile». Parking P2 Effia. Crédit photo : Alexandre Loudenot



Des aires de stationnement à rationaliser. Réalisation : Alexandre Loudenot



«Poche de stationnement». Parking de la rampe. Crédit photo : Alexandre Loudenot

• **Une présence végétale contrastée à accentuer avec précaution**

L'omniprésence de l'automobile a fait dire à un certain nombre d'usagers que le quartier était un quartier très minéral en manque de végétation. A y regarder de plus près, cela est en partie vrai. En effet, si l'on fait un état des lieux de la présence végétale au sein du quartier nous pouvons remarquer une concentration de cette dernière à l'ouest du faisceau ferroviaire. La présence de l'un des principaux espaces verts de la ville, le parc du Champ de Juillet (plus de 3 hectare), de la place Maison Dieu en partie végétalisée et d'alignements d'arbres avenue Charles de Gaulle y étant pour beaucoup. Mis à part la présence du parc des bords de Vienne à seulement 500 m en contrebas de la gare, l'est du faisceau ferroviaire étant quant à lui en grande majorité végétalisé dans ses cœurs d'îlot, peu d'espaces verts publics existent au sein de cette zone.

Hormis quelques bacs à plantes, la plateforme est quant à elle totalement dépourvue de végétation, sa composition rendant plus que difficile l'implantation d'espaces végétalisés en son sein. Du moins cela était valable à l'époque, en effet aujourd'hui, paysagistes et bureaux d'études rivalisent d'ingéniosité pour s'adapter à ce type d'espaces. Bien que complexes et coûteuses, ces opérations permettent à des espaces très minéraux, comme peuvent l'être les dalles ou les autoroutes désaffectées, de se mettre au vert.⁴⁹ Sa végétalisation serait d'autant plus judicieuse quelle permettrait de connecter la zone végétale du champ de juillet aux espaces végétalisés situés à l'est, dont ceux des Bords de Vienne⁵⁰.

49 Voir annexe n°5 : Exemple de végétalisation de dalles, d'autoroutes.
50 Voir annexe n°6 : Une trame verte à constituer



Contrairement à ce que pouvaient penser les usagers du quartier, la végétation n'est au final pas si absente que cela, en revanche la végétation présente n'est pas pour autant toujours de grande qualité. Si les espaces verts du Champ de Juillet font l'unanimité puisqu'ils permettent de mettre en scène l'édifice de la gare et qu'ils sont de grande qualité d'après les interrogés, d'autres espaces végétalisés sont en revanche moins remarquables comme les espaces verts de la place Maison Dieu ainsi que les alignements d'arbres avenue Charles de Gaulle qui obstrue selon eux les vues vers le monument de la gare. Quelque interrogés m'ont en effet fait remarquer qu'une végétalisation du quartier était nécessaire mais que cette végétalisation ne devait pas « *gâcher les vues sur la gare* ».

Au final, bien que «mal parties», ces deux premières heures furent riches en informations et courtes en temps. 12h30, je me dois de mettre un terme à mes entretiens, les choses s'activent en gare des Bénédictins.



«La végétation comme écrin patrimonial». Parc du Champ de Juillet.
Crédit photo : Alexandre Loudenot



«La végétation comme écran». Avenue du Charles de Gaulle.
Crédit photo : Alexandre Loudenot



«Une végétation peu qualitative». Place Maison Dieu.
Crédit photo : Alexandre Loudenot

4.3 SAMEDI 9 MARS, 12H30 : LA PAGAILLE ROUTINIÈRE

- **L'effervescence**

Bien que le train en provenance de Paris n'arrive qu'à 12h58, les alentours de la gare ainsi que la gare elle-même connaissent une certaine effervescence dès 12h30. Afin d'observer au mieux la scène, je me réinstalle à ma place initiale. Une fois réinstallé je ne peux que constater le début d'une accumulation de véhicules sur la plateforme ainsi qu'une densification du trafic sur la voie de circulation automobile présente sur cette dernière. Les uns derrière les autres, les taxis sont déjà tous là à attendre leur futur client, je n'en dénombre pas moins de 17 sur ce petit espace. Le dépose minute aussi se remplit à une vitesse folle, apparemment nombre de passagers du train viennent se faire récupérer par un proche possédant une voiture. Ce dépose minute atteint sa capacité maximale à 12h40. Ne pouvant pas stationner sur le dépose-minute je cherche à savoir où les nouveaux véhicules se stationnent, je comprends vite que les nouveaux arrivant venant chercher leurs proches se retrouvent obligés de stationner sur un parking, celui de la rampe des Bénédictins. Ce parking atteint lui sa capacité maximale à 12h45. Pensant que plus aucune place de stationnement n'est disponible et voulant être au plus près de la sortie de la gare, je constate le début du stationnement sauvage à 12h45. Plusieurs véhicules se retrouvent ainsi sur des terres pleins centraux ou des trottoirs, que ce soit devant la gare pour les premiers arrivés ou plus loin pour les autres. L'ambiance calme des débuts a laissé place à une situation bouillonnante et bruyante. Le contraste est saisissant.

Avant que le train n'arrive, je décide de me déplacer afin de faire des photos du chaos qui s'installe. Très vite je me rends compte de la difficulté à circuler tant que piéton, les trottoirs étant encombrés de véhicules. A travers ce petit tour je constate également qu'en contrebas de la plateforme, l'immense parking de plus d'un hectare, disposant d'un secteur dépose minute est lui, au 3/4 vide, paradoxale lorsque l'on sait que la situation devient très compliquée quelques mètres plus haut. Après avoir fait un petit tour de la situation, je me dirige non sans mal vers la gare. Ma vue étant initialement cachée par les véhicules, je n'en avais pas vu le nombre d'usagers patientant devant le hall. Je remarque que la grande majorité des personnes est debout. Contrairement à ce qu'avait pu me dire les habitants du quartier, il ne semble en effet pas y avoir plus d'aménagement pour les usagers de la gare que pour eux. Afin de rendre moins pénible l'attente, les rebords en pierre du monument font donc office d'assises pour certains.

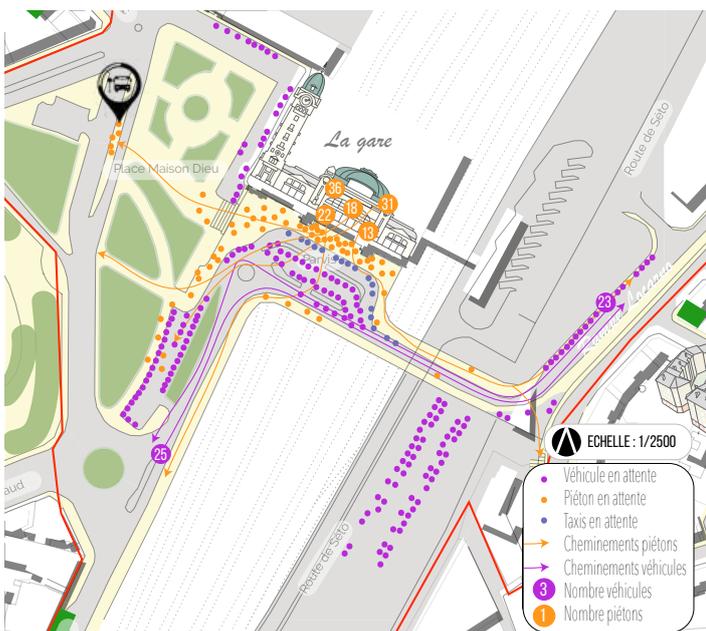
12h57, tout le monde semble enfin avoir pris place pour le spectacle.

• **Le chaos**

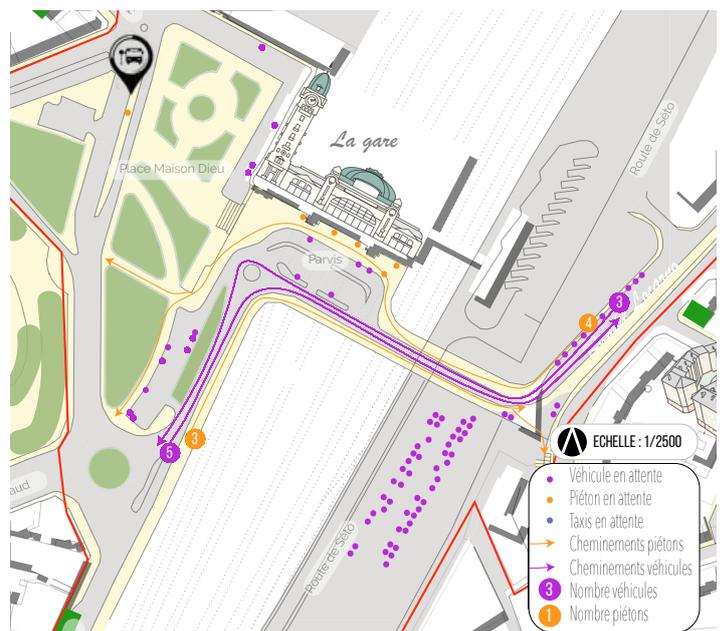
12h58, le train est à l'heure et cela ne tarde pas à se faire savoir. Le spectacle commence quand l'important flux de passagers arrive jusqu'à nous. Très vite le bouillonnement déjà présent se transforme en chaos. La plateforme se transforme en véritable fourmilière, les gens vont et viennent et cela dans tous les sens, les trottoirs n'ont plus lieu d'être, les piétons se fauflent entre les véhicules immobiles, avec un objectif, partir au plus vite de cet espace. La plateforme initialement dédiée en grande partie à la voiture devient le temps de l'arrivée d'un train une place piétonne, un parvis semé d'embuches. En cinq minutes la grande majorité des individus à rejoint sa destination (proches, bus...), commence alors le ballet inverse. Le spectacle, bien que bref, fut intense.

• **Le retour au calme**

La quasi-totalité des véhicules jusqu'alors stationnés veut partir. Le flux de véhicules voulant partir en même temps dans une même direction, celle du centre-ville, est encore une fois source de congestions et de pagailles. 13h15, tous les véhicules ont réussi à s'extraire de la zone, ne reste que quelques piétons sur la plateforme qui s'occupe comme ils le peuvent, notamment à l'aide de leur smartphone. Quelques minutes plus tard, plus personne, ni piétons, ni véhicules.



Relevé de terrain, samedi 9 mars, 13h. Réalisation : Alexandre Loudenot



Relevé de terrain, samedi 9 mars, 13h20. Réalisation : Alexandre Loudenot

- Un site, plusieurs temporalités



Arrivé d'un train en gare, samedi 9 mars, 12h55. Crédit photo : Alexandre Loudenot



Période de creux, mercredi 1 mai, 10h. Crédit photo : Alexandre Loudenot



4.4 SAMEDI 9 MARS, 14H30 : UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL INCOMPLET EN ATTENTE D'UNE RÉORGANISATION

Après plus d'une heure à aïrer dans le quartier à la recherche d'informations et de personne à interroger sans réel succès je m'apprête donc à partir. En rejoignant mon véhicule stationné sur la rampe Locarno aux alentours de 14h30 j'aperçois que deux car, un de la compagnie Flixbus et un de la compagnie Eurolines sont en train de se garer. Intrigué, je m'arrête afin d'observer la scène de chargement et de déchargement des passagers. Les cars, l'un en provenance de Toulouse, l'autre de Paris, déchargent à peu près 50 personnes et chargent environ 15 personnes. La très grande majorité des personnes nouvellement libérées rejoint la passerelle de verre qui connecte la gare ferroviaire à la gare routière. Le reste des passagers récupère son véhicule garé sur le parking longue durée. Les personnes ayant rejoint la gare ferroviaire ressortent par le hall de la gare et atterrissent sur la plateforme où je me situe. Parmi ces individus la grande majorité marche en direction du centre-ville ou du pôle bus, certains montent dans la voiture de leur proche et d'autres se dirigent vers mon véhicule afin de prendre la rampe Locarno. Ce dernier cheminement me semble au premier abord incohérent, puis très vite je constate la présence de clôtures tout autour de la gare routière. Ces clôtures contraignent fortement le cheminement piéton des usagers de la gare routière et les obligent à passer par la gare ferroviaire. Je me dis que cela doit passablement les agacer. Avant que tout le monde ne parte, j'arrive à interroger deux personnes qui me confirme ce ressenti. Leur ayant rapidement exposé le pourquoi de ma venue, il m'avoue rapidement ne pas comprendre le fonctionnement du CIEL⁵¹. Pour eux la gare routière qui accueille des cars régionaux, départementaux, nationaux, des aires de stationnements, des déposes minutes, un pôle bus ainsi qu'une aire pour les taxis et dont la fréquentation ne cesse d'augmenter ces dernières années avec l'augmentation du trafic low cost, a été mal pensée. *« Quand on sort du car et qu'on n'est pas d'ici franchement on sait pas où on est et où on doit aller, on sait pas où est le centre-ville, où sont les arrêts de bus... »*. Avec leur témoignage je prends conscience que la multimodalité du CIEL demanderait peut-être à être revue.

⁵¹ Pour rappel le CIEL est le Centre d'Echanges Intermodal de Limoges



Aire pour les Taxis. Crédit photo : Alexandre Loudenot



Pôle bus. Crédit photo : Alexandre Loudenot



Gare routière. Crédit photo : Alexandre Loudenot

En plus d'être incomplet, puisque ne proposant aucune aire de covoiturage, ou aucun service de vélo en libre-service, le CIEL créé en 2000 à la suite d'un partenariat entre la ville de Limoges, la SNCF, le conseil général de la Haute-Vienne, le conseil régional, la CCI, le syndicat intercommunal de la gestion des transports et les représentants de l'Etat, demande aujourd'hui à être réorganisé. Aujourd'hui relativement dispersés au sein du quartier, la disposition des modes de transports proposés au sein du CIEL ainsi que l'absence d'informations aux usagers de type marquage au sol ne favorise pas et n'optimise pas l'intermodalité⁵².

Bien que l'actionnaire principal du CIEL⁵³ ait conscience de ces carences et problématiques et donc qu'il soit favorable à une réorganisation du CIEL en se servant de l'arrivée du BHNS, cette réorganisation nécessitera l'accord de l'ensemble des partenaires et actionnaires du site, ce qui ne sera pas forcément simple.

Ces derniers entretiens ayant été riches d'informations, je décide de finir sur cette note positive et m'en vais aux alentours de 15h. Mon temps à Limoges étant compté, je décide de revenir dès le lendemain, un dimanche donc.

⁵² Utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement.
⁵³ La ville de Limoges



Axonométrie du CIEL.. Base : Google maps - Annotations : Alexandre Loudenot

4.5 DIMANCHE 10 MARS : NÉAN

Comme je pouvais m'y attendre, quasiment personne dans la ville et donc dans le quartier de la gare, le temps maussade n'étant pas là pour aider. Après 1h30 d'attente et ne sachant quoi faire, je décide de rentrer pour revenir le lendemain.

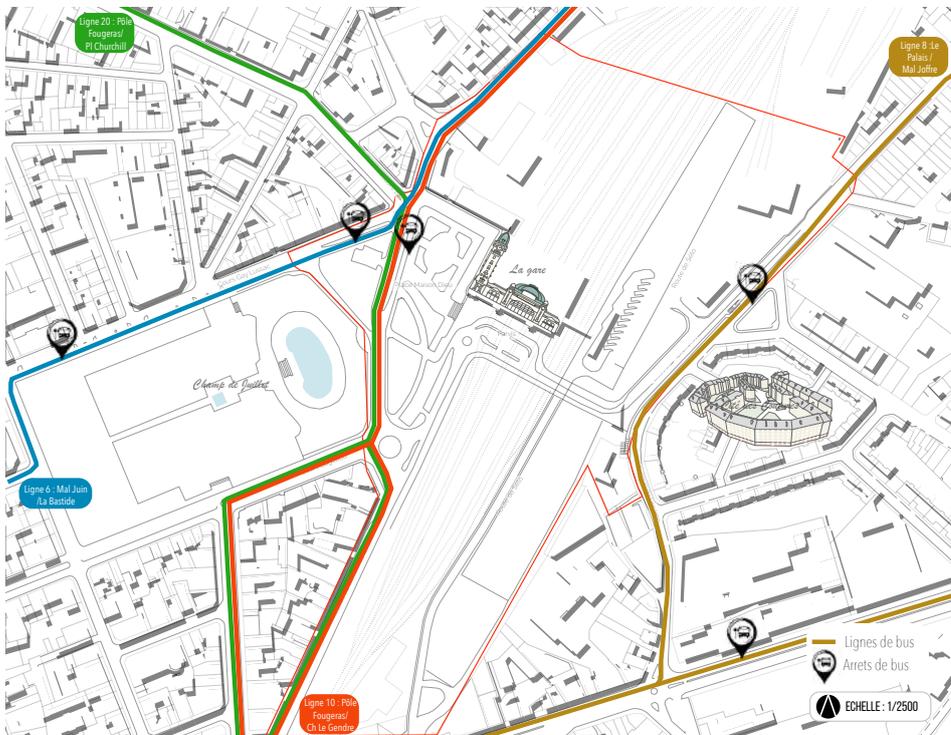
4.6 LUNDI 11 MARS, 7H : NOUVELLE TEMPORALITÉ, NOUVEAUX USAGES

Lundi, c'est déjà le jour du grand départ, je dois partir à 8h30. Afin de capter des usages à de nouvelles temporalités je demande à ma famille de se lever un peu plus tôt afin de m'amener sur le terrain dès 7h. Le réveil fut compliqué, les 30 premières minutes m'ont fait regretter le réveil, quasiment personne. Afin de me donner du courage et de la motivation je décide d'aller voir le tableau des départs et arrivées. Peu de train au départ, seulement 4, mais pas moins de 8 trains à l'arrivée prévu entre 7h30 et 8h30, principalement des trains TER.

Le premier train en provenance de Saint Yrieix doit arriver à 7h33, je m'assoie sur les rebords en pierre de la gare pour ne rien manquer de la scène. Contrairement au samedi, 7h30 et toujours rien. Bien que le train arrive dans seulement 3 minutes, pas de scène de pagaille, pas de taxis et pas ou peu de véhicules en stationnement.

7h33, le train arrive en gare, la grande majorité du flux de passager ne se dirige non pas vers les quelques véhicules en stationnement mais vers le pôle bus situé place Maison Dieu, il faut dire que le quartier est traversé par pas moins de quatre lignes de bus, la ligne 6, la ligne 8, la ligne 10 et la ligne 20. Les quelques autres personnes s'en vont à pied.

7h40, un autre train, celui en provenance de Guéret arrive en gare. Là aussi la majorité des passagers se dirigent vers le pôle bus, je décide de me joindre au flux piétonnier et j'aperçois un pôle bus rempli. Les gens sont pressés, impossible pour moi de les aborder. Afin d'avoir une chance de créer un contact avec ces travailleurs, je fais mine d'attendre le bus. Difficile de nouer le contact, la majorité des gens étant en train d'écouter la musique ou étant sur leur téléphone. Après quelques minutes je me lance et entame le dialogue avec une dame d'environ 50ans. Au fil de la discussion j'apprends qu'elle habite Saint Sulpice Laurière et travail à Limoges à l'hôtel Mercure situé en centre-ville.



Les lignes du réseau STCL traversant le quartier des Bénédictins. Réalisation : Alexandre Loudenot

D'après cette dame tous les matins sont comme cela, « *quelques gens qui n'habitent pas Limoges prennent le train puis ensuite le bus pour se rendre sur leur lieu de travail* ». Cette situation semble l'agacer, « *ça fait des années que je le prend mais au final je n'aime pas tellement le bus, il est souvent plein, après je peux pas trop faire autrement en fait, j'ai pas envie de me taper les bouchons vous comprenez* ». Tout d'abord je me dis que cette dame sera ravie de pouvoir bénéficier du BHNS dans quelques années puis très vite je me dis qu'elle pourrait se rendre à son travail non pas en bus ou en BHNS mais à vélo ou à pied, l'hôtel Mercure étant situé à seulement 1km de la gare. Avant même que je puisse lui soumettre l'idée, elle enchaîne : « *après j'aimerais y aller à pied ou à vélo, ça serait sûrement plus rapide mais j'ai des problèmes de hanche et puis le vélo à Limoges c'est la catastrophe, déjà y'a trop de reliefs puis y'a surtout rien qui est fait pour promouvoir ce mode de déplacement* »

L'heure défile et le même schéma se répète, les trains arrivent et la grande majorité des passagers se dirigent au pôle bus ou partent à pied. Ayant réussi à interroger quelques autres personnes, je comprends que le cas de la dame précédemment interrogée n'est pas isolé et que beaucoup de gens aimeraient par exemple utiliser plus souvent le vélo pour se déplacer, seulement ce mode de déplacement et selon eux trop peu prôné à Limoges et donc trop peu utilisé.

Il se trouve en effet que la topographie chahutée de la ville, le manque d'aménagements dédiés aux vélos (pistes cyclables sécurisés, box à vélos...) ainsi que la non mise à disposition de vélos en libre-service dans la ville n'encourage pas les individus à privilégier ce mode de transport respectueux de l'environnement.

Consciente de cette problématique et afin d'étendre l'usage de ce mode de déplacement, Limoges Métropole a décidé de réagir en mettant en place en septembre 2015 un service de vélo à la location, les V'Lim (655 bicyclettes dont certaines à assistance électrique (VAE)), sur le modèle des métrovélo grenoblois. Contrairement à ce que l'on pourrait croire via mes entretiens, en lisant le PDU de Limoges métropole, on apprend que ce service est un réel succès notamment pour les VAE⁵⁴.

Afin d'atteindre les 4% de part modale vélo d'ici 2030 contre seulement 0,78% aujourd'hui, Limoges métropole a élaboré un SDIAC⁵⁵. A travers ce SDIAC Limoges métropole voudrait à terme aménager 400km de pistes cyclables, développer davantage son service V'LIM en implantant par exemple plus de point de location puisqu'il n'en existe actuellement qu'un dans le centre-ville, ou voudrait encore développer une palette complète de services vélos en densifiant par exemple l'offre de stationnement dans le centre-ville ainsi qu'à proximité immédiate des pôles multimodaux...

Mise à part une majorité de personnes mécontentes des transports Limougeauds ce matin-là, il faut savoir que j'ai également pu croiser des usagers satisfaits, notamment de l'offre de bus même si ces personnes regrettaient le manque de visibilité du pôle bus. *« Avec le bus on peut aller partout dans Limoges, c'est quand même bien pratique mais la première fois que je suis arrivé de la gare pour prendre le bus j'étais perdu, on sait même pas où il est, y'a rien d'indiqué ».*

⁵⁴ Vélos à assistance électrique

⁵⁵ Schéma Intercommunal des aménagements Cyclables



De succinct aménagements pour vélos.
Crédit photo : Alexandre Loudenot



Garage à vélo en déploiement. Source :
Limoges métropole

4.7 LUNDI 11 MARS, 8H30 : LE DÉPART POUR LYON

8h25, Il est temps pour moi de retrouver mon covoiturage pour Lyon.

Comme vous l'avez sûrement déjà compris je suis un utilisateur fréquent de ce mode de transport. Les trajets en train coutant un certain prix ou certaines villes n'étant tout simplement pas ou peu accessibles depuis Limoges, il se trouve que le covoiturage est un bon moyen de locomotion alternatif. Faisant des trajets est-ouest régulièrement, j'ai pu constater que la gare de Limoges était toujours un point d'arrivée ou de départ, cela s'explique quant au fait que la gare est située à proximité immédiate de l'A20 et des boulevards périphériques. Bien que la gare soit un haut lieu du covoiturage à Limoges, rien n'est pour autant aménagé pour ce mode de transport. Comme à chaque fois, j'appelle donc mon covoitureur pour lui demander s'il a trouvé une place et si oui, où. Bien qu'anodin au premier abord cette situation est un réel problème puisqu'il est en effet souvent difficile de trouver le covoitureur et que ce dernier a fréquemment du mal à trouver une place de stationnement afin d'embarquer ses passagers dans de bonnes conditions. Après quelque minute de flottement, nous arrivons à nous trouver puis nous partons.

Mon arrivée dans le quartier des Bénédictins ainsi que mon départ, ont su me rappeler à quel point l'arrivée de la ligne de BHNS pourrait permettre d'instaurer une dynamique positive dans cet espace aujourd'hui victime de nombreux maux.

1. SCHÉMA FFOM

Riche de cette phase d'étude, j'ai par la suite entrepris de réaliser un schéma Forces Faiblesses Opportunités Menaces (FFOM). Issue de la traduction anglaise Strengths - Weaknesses - Opportunities - Threats (SWOT), la commission européenne définit l'analyse ou la matrice SWOT comme « *un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur... avec celle des atouts et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.* » Initialement employé dans le monde de l'entreprise, cette méthode est depuis plusieurs années également employé comme un moyen d'analyse urbaine. Mais qu'est-ce que l'on définit comme une force, une faiblesse, une opportunité ou une menace ?

D'après des enseignants de l'université Paris Sud, les forces sont les aspects positifs, les atouts internes sur lesquels on peut se reposer pour le futur. Par opposition aux forces, les faiblesses sont quant à elles les aspects négatifs internes pour lesquels des marges d'amélioration importantes existent. Les opportunités sont elles les possibilités extérieures positives, dont on peut éventuellement tirer parti, dans le contexte des forces et des faiblesses actuelles, et pour finir les menaces sont les problèmes, obstacles ou limitations extérieures, qui peuvent empêcher ou limiter le développement ou la réalisation d'un projet urbain.

Maintenant en connaissance de ce qu'est un schéma FFOM ou SWOT, je vous laisse désormais découvrir les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces identifiés au sein du quartier de gare des Bénédictins.



Schéma FFOM du quartier de gare des Bénédicins. Réalisation : Alexandre Loudenot

2. ENJEUX DU PROJET



PROMOUVOIR L'USAGE DES MOBILITÉS DOUCES ET FAVORISER L'INTERMODALITÉ

- Faciliter l'arrivée du BHNS afin qu'il soit dans la mesure du possible en site propre durant toute la traversée du quartier.
- Requalifier et réaménager le pôle bus afin qu'il soit plus visible, accessible et confortable.
- Créer de véritables continuités piétonnes et cyclables afin de faciliter les déplacements au sein du quartier mais également afin de connecter le quartier au reste de la ville.
- Proposer plus de services aux cyclistes.
- Restructurer le CIEL afin que la grande majorité des services proposés (stationnement, train, car, taxis, covoiturage...) le soit au sein d'un même espace.



RÉDUIRE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE :

- Rationnaliser le stationnement de surface en éliminant certaines poches de stationnement sous-exploitées (parking place Maison Dieu...) ou mal positionnées (parking de la rampe des Bénédictins...).
- Définir un nouveau plan de circulation qui permettra d'apaiser la zone.



FAIRE DU QUARTIER UN ESPACE MULTIFONCTIONNEL :

- Proposer une offre commerciale qualitative en adéquation avec les besoins/demandes des usagers et habitants.
- Proposer un espace culturel au sein du quartier.
- Proposer des espaces de détente, des espaces ludiques et sportifs.
- Étoffer et améliorer l'offre de services proposés.
- Accentuer la fonction d'habitat notamment en comblant les dents-creuses et les réserves foncières.



CRÉER UNE CONTINUITÉ VÉGÉTALE AU SEIN DU QUARTIER :

- Étendre le parc du Champ de Juillet vers l'est.
- Végétaliser dans la mesure du possible la plateforme de la gare.
- Végétaliser davantage l'est du faisceau ferroviaire en y multipliant les poches végétales



PERMETTRE UNE MISE EN VALEUR PATRIMONIALE DE L'ÉDIFICE DE LA GARE DES BÉNÉDICTINS

- Préserver et accentuer les vues vers l'édifice.
- Favoriser l'emploi de matériaux noble et locaux (porcelaine, céramique...).
- Repenser l'éclairage actuel afin de souligner l'architecture du monument.

En répondant à ces différents enjeux le quartier de gare des Bénédictins devra donc se voir évoluer dans l'avenir en un quartier vert, à la fois multifonctionnel, intermodal, ouvert et connecté au reste de la ville qui permettra de mettre en valeur les spécificités du territoire.

3. PROBLÉMATIQUE

Concrètement, quel type d'opération urbaine pourrait être menée dans le quartier de gare des Bénédictins si l'on se servait entre autres de l'arrivée programmée du BHNS comme socle d'une profonde restructuration urbaine ?



Champ de Vallées

Place Marconi Class

Place Roger Lantier

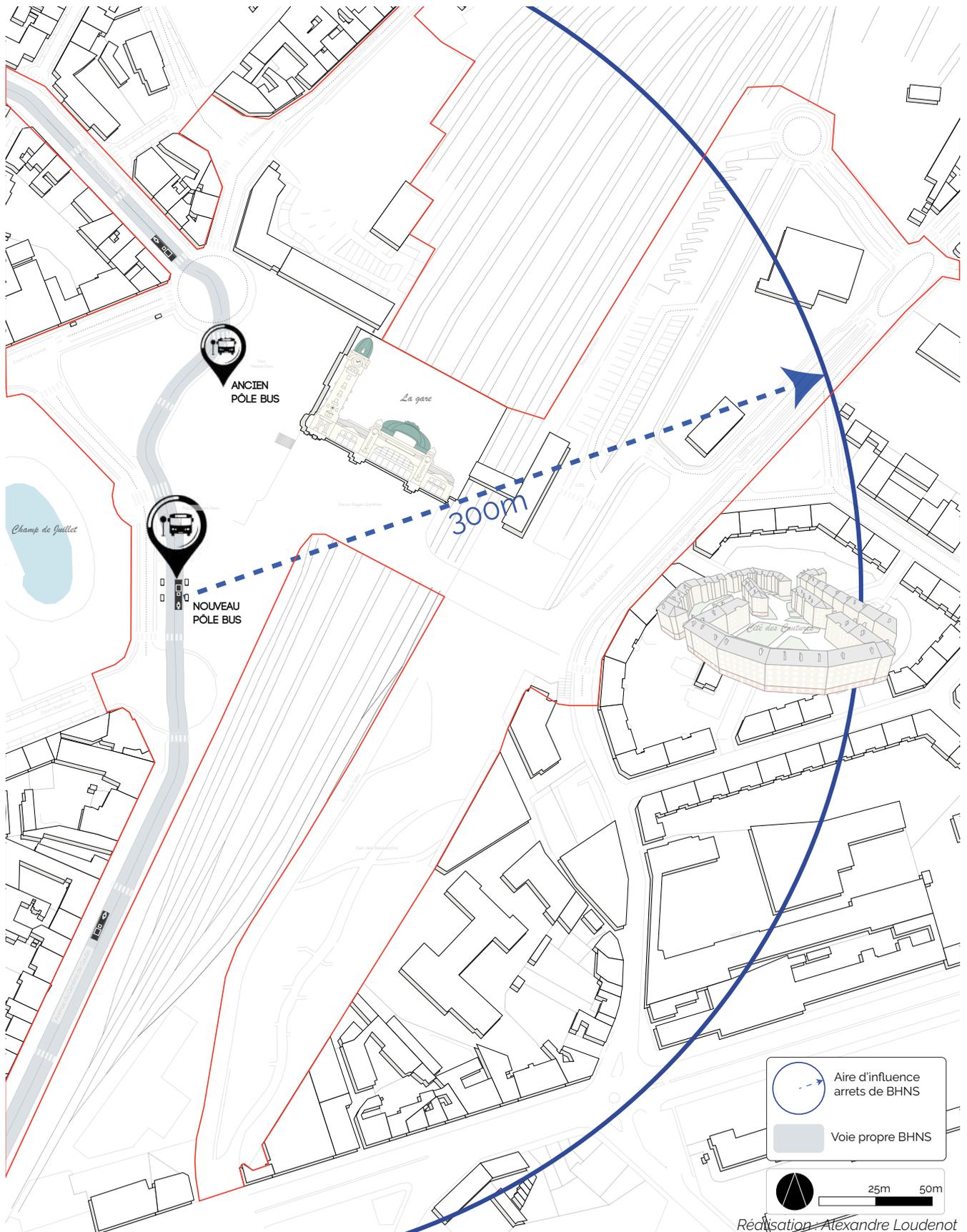
Rue de la Vallée

Cité des Écoliers



25m 50m

1. UNE LIGNE DE BHNS EN SITE PROPRE DANS TOUTE LA TRAVERSÉE DU QUARTIER QUI NÉCESSITE DE LOURDS AMÉNAGEMENTS



Comme j'ai d'ores et déjà pu vous le dire, le tracé de la ligne de BHNS est déjà établi dans les grandes lignes, ce qui ne nous laissait que peu de marge de manœuvre quant à sa localisation. Afin d'irriguer un maximum d'espaces, dont le futur éco quartier de la Caserne Marceau situé à seulement 500m au nord de notre site et afin de rentabiliser au maximum la future ligne tout en minimisant ses coûts, il a été décidé de faire passer la future ligne de BHNS par la rue Théodore Bac, par l'ouest de la gare et par l'avenue du Général de Gaulle. Les espaces traversés par le BHNS étant relativement larges, j'ai quant à moi décidé de proposer une ligne de BHNS entièrement en site propre.

Comme vous le savez ou comme vous pouvez l'imaginer, l'arrivée d'une ligne de BHNS nécessite d'importants travaux d'aménagement, de ce fait les espaces traversés par cette infrastructure devront faire l'objet d'une profonde requalification et le pôle bus devra se voir évoluer afin de pouvoir supporter l'augmentation du trafic.

11 LA RUE THÉODORE BAC :

.Suffisamment large pour accueillir une ligne de BHNS à double sens, cette rue aujourd'hui grandement dédiée à l'automobile (présence d'une double voie de circulation et de deux rangées de stationnement) devra faire l'objet d'aménagements afin que l'usage des mobilités douces soit encouragé et facilité. Sans trop vouloir contraindre les circulations automobiles au sein du quartier et afin de permettre la desserte des parkings privés présents dans cette rue, les deux voies de circulation automobile seront ainsi préservées, en revanche les stationnements aujourd'hui présents laisseront la place à un large espace partagé piétons/cyclistes qui favorisera la marche à pied ainsi que les déplacements à vélo. Les alignements d'arbres seront quant à eux dans la mesure du possible préservés.



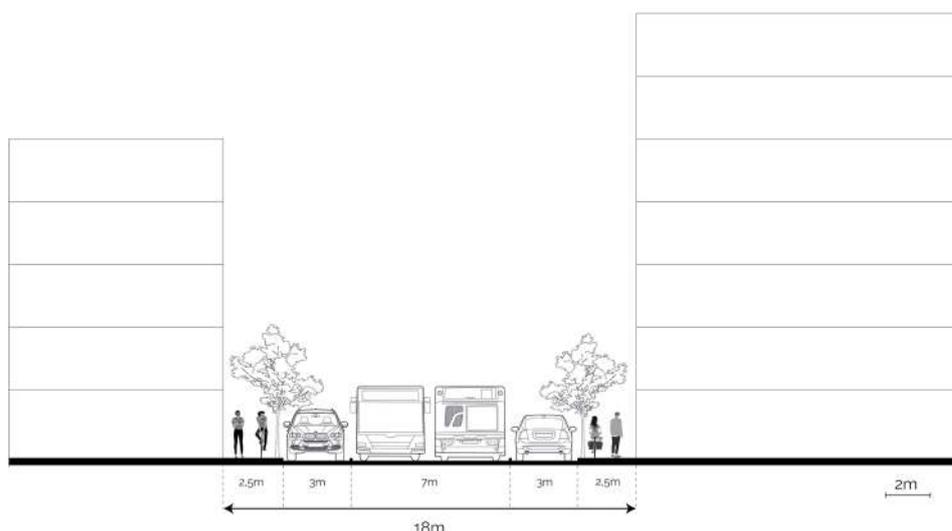
Réalisation : Alexandre Loudenot



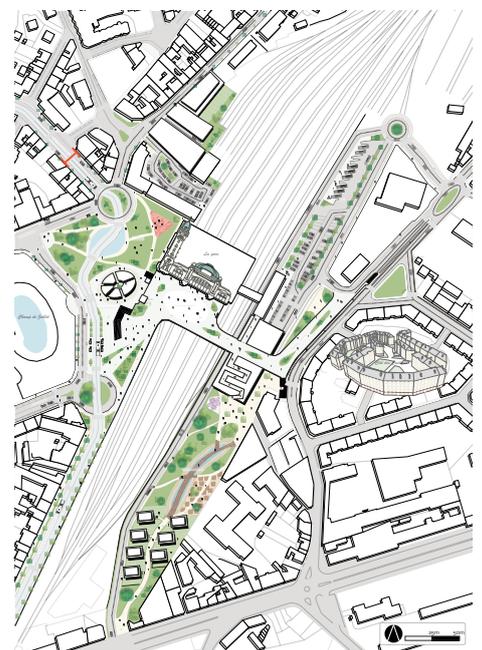
@ Google maps



Av du général de Gaulle - Amiens



Réalisation : Alexandre Loudenot



Réalisation : Alexandre Loudenot

12 L'AVENUE CHARLES DE GAULLES :

Axe majeur permettant d'irriguer le quartier de la gare, l'avenue Charles de Gaulle accueillera elle aussi la ligne de BHNS dans quelques années. Afin de pouvoir accueillir cette infrastructure tout en favorisant les cheminements piétons, les déplacements à vélo et les vues vers le monument de la gare, cette avenue fera l'objet d'une profonde requalification.

L'automobile sera totalement absente de cet espace, cela étant rendu possible par la présence de larges voies en parallèle de l'avenue qui pourront facilement absorber le report du trafic.. Cette absence libérera de larges espaces qui se verront transformés en pistes cyclables à double sens, en larges trottoirs et en voies de circulation pour le BHNS. Ces larges espaces piétonniers contribueront à la mise en valeur des lieux culturels de la rue (cinéma Lido, maisons des auteurs...) et permettront de dynamiser les commerces présents puisque ces derniers auront la possibilité d'installer s'ils le souhaitent des terrasses sur la voirie offrant des vues sur l'édifice de la gare.

Bien qu'obstruant les vues vers le monument de la gare, les alignements d'arbres seront quant à eux dans la mesure du possible préservés puisqu'ils contribuent actuellement à la création d'un écran végétal avec les voies ferrées situées à proximité et permettent de donner un caractère plus végétal à cet espace.

12 L'AVENUE CHARLES DE GAULLES :



AVANT

@ Alexandre Loudenot



UNE LARGE PISTE CYCLABLE ET ALIGNEMENTS D'ARBRES

Teor rouen @Agence devilliers



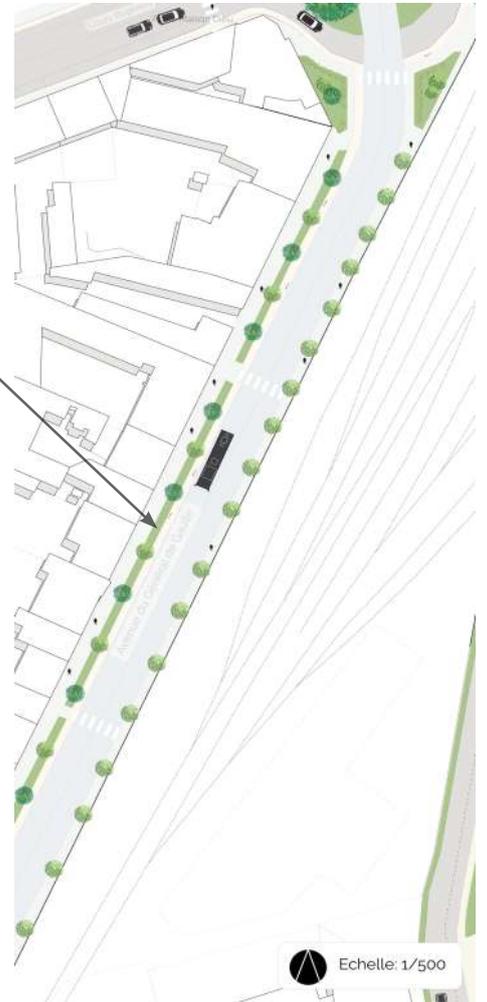
UNE VOIE EXCLUSIVEMENT DÉDIÉE AU BIENS

Ligne Bulle 1 Béthune @Villes et paysages

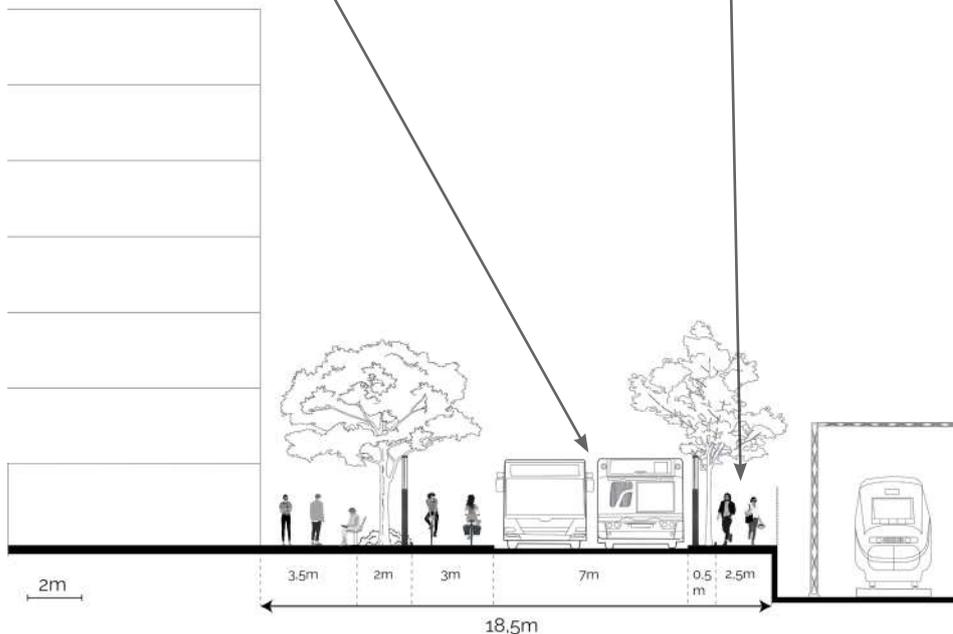


DE LARGE ESPACES PIÉTONNIERS

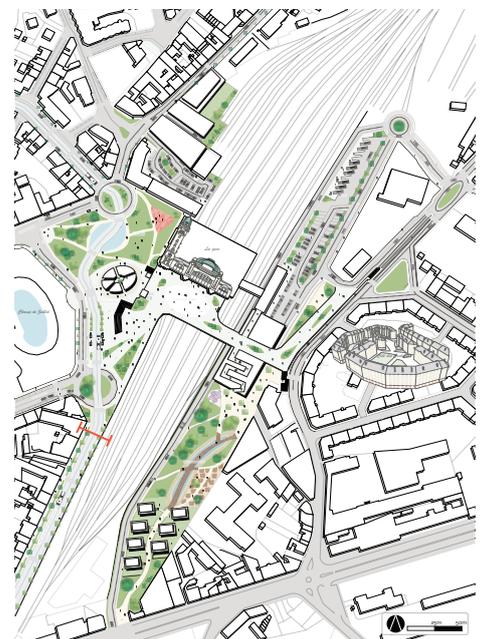
Avenue Charles de Gaulle - Amiens



Réalisation : Alexandre Loudenot



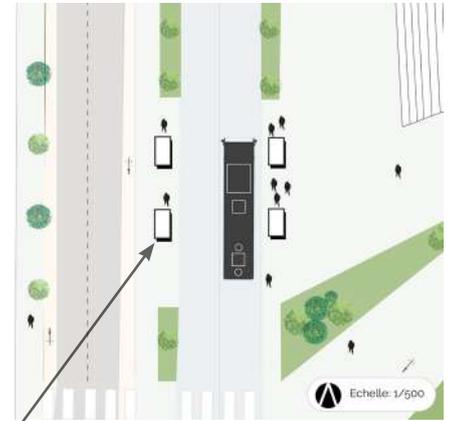
Réalisation : Alexandre Loudenot



Réalisation : Alexandre Loudenot

13 LE PÔLE BUS :

Bien que le tracé de la ligne du BHNS soit acté, il n'en est rien pour ses arrêts. Initialement implanté en contre bas de la gare à proximité de la place Maison Dieu, le pôle bus se verra donc déménager plus au sud. En plus de rendre plus visible et accessible le pôle bus, notamment, pour qui vient de la gare, cette localisation centrale, entre les futurs arrêts Caserne Marceau et Place Jourdan, permettra à ce dernier d'avoir une aire d'influence étendue. Afin de rendre moins pénible le temps d'attente à quais et de faciliter les déplacements des PMR, le pôle bus se verra lui doté d'abris bus avec assises, de quais surélevés et de bornes d'informations voyageur actualisant le temps d'attente en temps réel.



Réalisation : Alexandre Loudenot



AVANT

@ Alexandre Loudenot



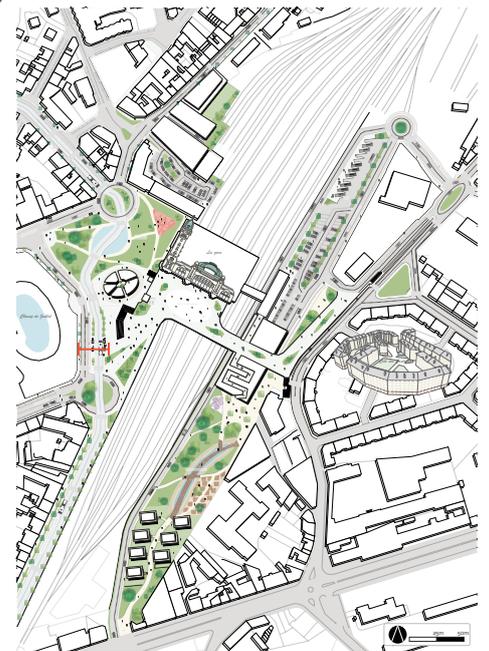
CONFORT D'ATTENTE ET VENTE DE TITRES DE TRANSPORT DISPONIBLE

T-ZEN BHNS Ile de France
@richez associés

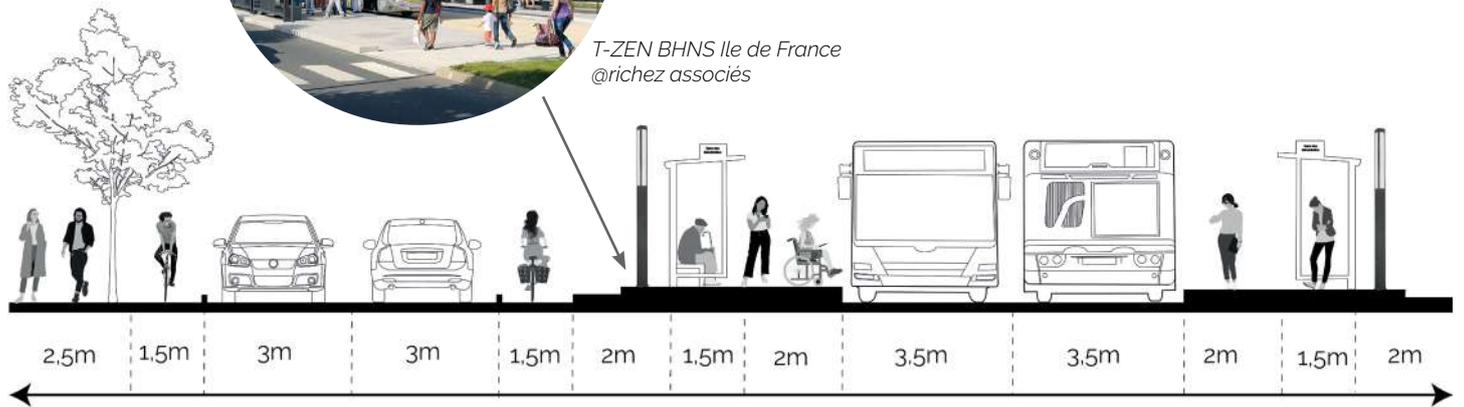


QUAIS FACILITANT LA MONTÉE ET LA DESCENTE DES VOYAGEURS DONT PMR

T-ZEN BHNS Ile de France
@richez associés



Réalisation : Alexandre Loudenot

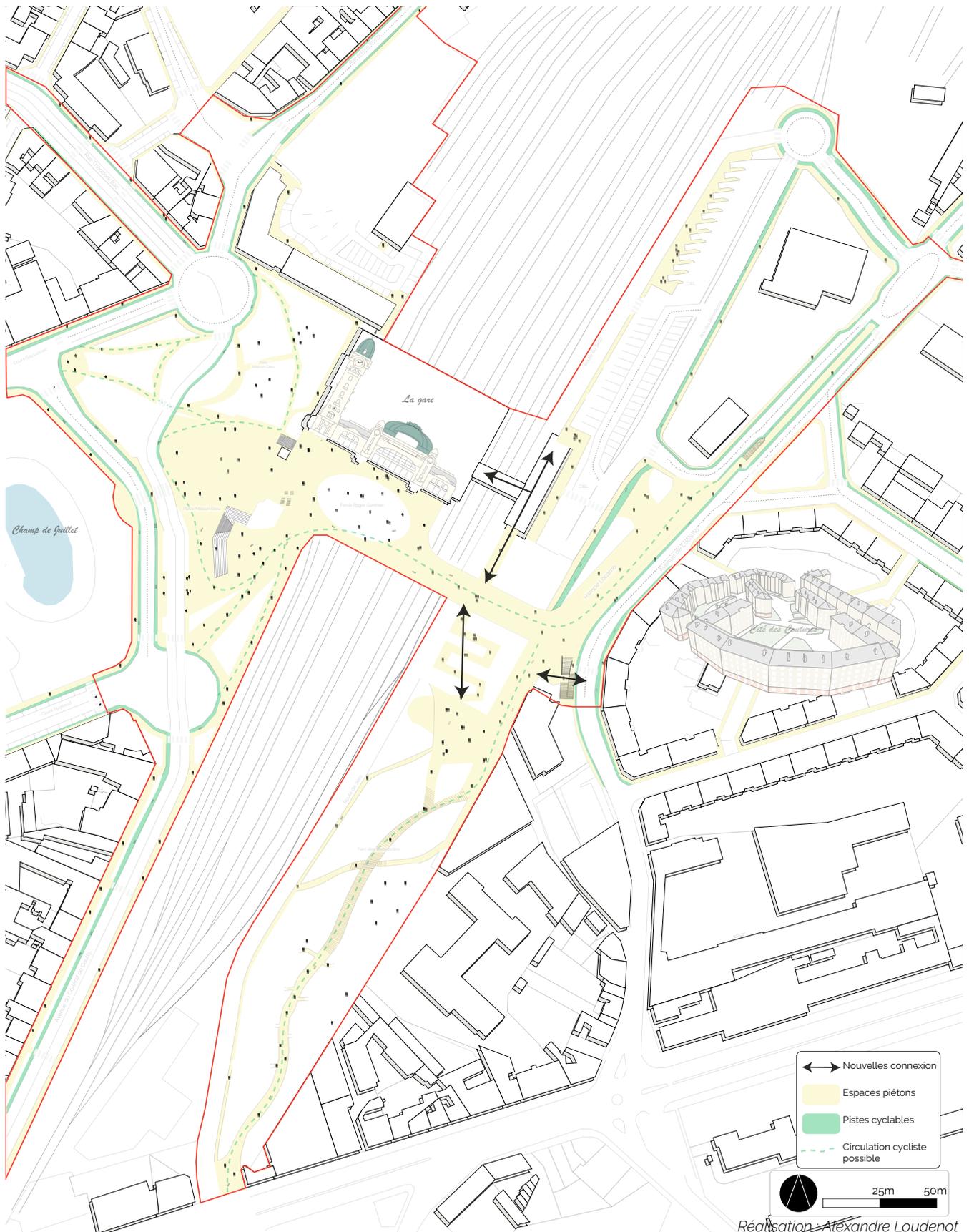


29,5m

2m

Réalisation : Alexandre Loudenot

2. UNE OCCASION DE DONNER PLUS DE PLACE AUX MOBILITÉS DOUCES :



Initialement déstructurés et complexes du fait d'une omniprésence de l'automobile, l'arrivée prochaine du BHNS sera l'occasion de revoir en profondeur l'organisation des cheminements piétons et des déplacements à vélo. En plus de repousser l'automobile aux marges comme nous le verrons, ce nouveau maillage piéton/cyclable, à la fois continu, dense, sécurisé et varié permettra non seulement de perméabiliser le site d'est en ouest et du nord au sud et de faire dialoguer le grand centre-ville et la proche périphérie via la création de nouvelles connexions, comme entre le futur parc des Bénédictins et l'Avenue de Locarno, et permettra également de mettre en réseau plusieurs espaces publics qui deviendront entièrement piéton comme la place et le parc Maison Dieu, le parc des Bénédictins ou encore l'esplanade Roger Gonthier.

2.1 UN ESPACE NOUVELLEMENT PIÉTONNISÉ : LA PLACE MAISON DIEU :

Les parterres de fleurs aujourd'hui implantés sur cet espace donnent certes de l'agrément à l'endroit mais ils ne facilitent pas les cheminements piétons entre le parc du Champ de Juillet et la gare. Afin de répondre entre autres à cette problématique, cet espace se verra ainsi transformé en vaste place de 2500m². En plus de venir enrichir encore un peu plus le riche réseau d'espaces public actuellement en place à Limoges, cette place contribuera à faire de ce quartier un quartier multifonctionnel. Les habitants et usagers du quartiers trouvant les commerces actuellement en place trop peu nombreux et inadaptés à leur besoin, le projet prévoira ainsi la création d'une zone d'implantation de kiosques. De faible hauteur afin de ne pas casser la perspective actuellement présente depuis la place Denis Dussoubs et de formes et de composition similaire afin de créer une unité au sein du quartier, ces kiosques, en grande majorité des espaces de snacking puisqu'actuellement trop peu présents, viendront compléter et étoffer l'actuelle offre commercial. Afin de faciliter le temps d'attente des usages de la gare ferroviaire ou routière, ou tout simplement pour inciter les habitants et usagers du quartier à profiter du nouveau cadre qui s'offrira à eux, ces kiosques pourront être dotés de terrasses avec vue sur l'édifice de la gare.

Afin d'appuyer la fonction touristique de ce quartier, qui voit passer un nombre grandissant de touristes chaque année grâce à la présence d'une des plus belles gares de France, voire d'Europe pour certains, le projet prévoit également l'implantation d'une antenne de l'office du tourisme dans la continuité du parc du Champ de Juillet.

Pour finir, afin de pouvoir accueillir les nombreux évènements organisés dans le quartier avec la gare comme toile de fond comme le feu du 14 juillet, le festival « Lire à Limoges », ou l'arrivée du semi-marathon des Foulées du populaire, cette place a été pensée de manière spécifique. Par exemple les emmarchements initialement pensés pour contrer le dénivelé de la zone pourront également faire office de scène lors de ces évènements ou de manière plus quotidienne.

21 UN ESPACE NOUVELLEMENT PIÉTONNISÉ : LA PLACE MAISON DIEU :



AVANT

@ Alexandre Loudenot



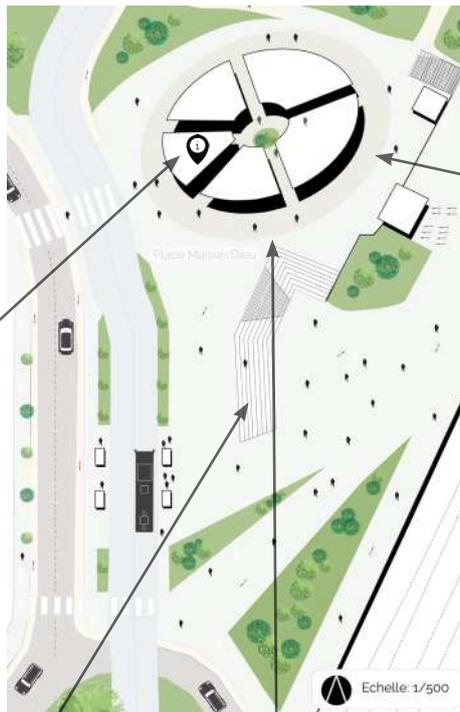
IMPLANTATION D'UNE ANTENNE DE L'OFFICE DU TOURISME

Madrid Tourist Information Pavilions / José Manuel Sanz + Irene Brea



EMMARCHEMENT ÉVÉNEMENTIEL

Velenje city center walk, promenade @enota



Echelle: 1/500

IMPLANTATION DE TERRASSES



Champs élysées @ Philippe Chiambaretta



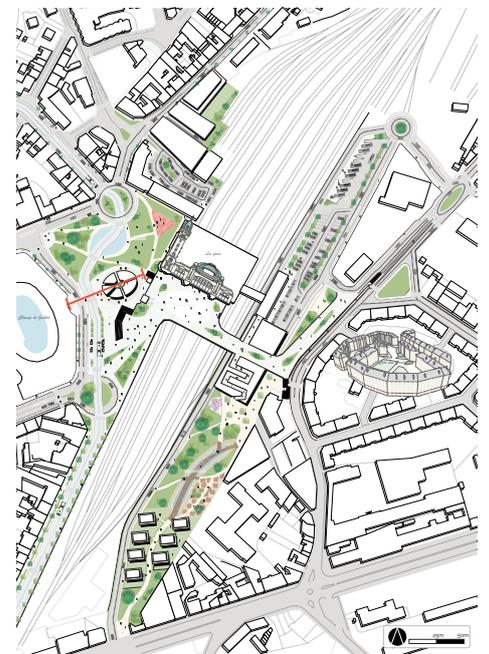
CHIFFRES CLÉS

- 2500M2 D'ESPACES PIÉTONS
- 10000M2 D'ESPACES DEDIES AUX COMMERCES

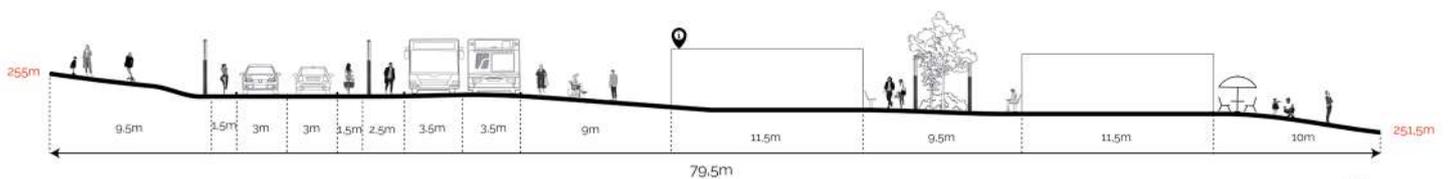
SUCCESSION DE KIOSQUES À DESTINATION COMMERCIALE



Paris Choux d'enfer @Patrick Jouin



Réalisation : Alexandre Loudenot



Réalisation : Alexandre Loudenot

2.2 UN ESPACE NOUVELLEMENT PIÉTONNISÉ : L'ESPLANADE ROGER GONTHIER

Autre espace public entièrement piétonnisé, l'actuelle esplanade Roger Gonthier. Une esplanade étant un « *vaste espace libre de terrain plat dégagé en avant ou aux abords d'un édifice* »⁵⁶, nous pouvons aujourd'hui dire que cette esplanade n'en est au final pas une.

En effet, aujourd'hui fortement marqué par l'automobile à cause de la présence d'une zone de dépôt minute souvent saturée et de stationnement taxis, cet espace au final loin d'être dégagé est le témoin d'importants conflits d'usages entre piéton et automobile, notamment lors des pics de fréquentations avec l'arrivée ou le départ des trains. Afin de remédier à cette situation nombre d'habitants et usagers du quartier m'avaient fait part de leur volonté de piétonniser cet espace, afin de respecter cette volonté mais également afin de redonner tout son sens au mot esplanade, le projet proposé prévoit donc la piétonisation de ce vaste espace de 2800m².

Afin de pallier au manque de service relevé par certains habitants et usagers du quartier et afin de généraliser l'usage de certains services déjà présents au sein de ce dernier, le projet prévoit, afin de généraliser son usage, de délocaliser la consigne Pickup station de l'intérieur à l'extérieur de la gare comme cela est le cas en gare de Grenoble et prévoit également d'implanter une maison du V'Lim qui fait actuellement défaut à la sortie de la gare. Les V'Lim étant un service de location de vélo proposé par la ville de Limoges sur le modèle des Métrovélo grenoblois. Afin de dégager au maximum cet espace, ces services seront implantés dans les marges de l'esplanade.

Dans le but de donner de l'agrément à l'endroit et afin de connecter les espaces végétalisés situés à l'est et à l'ouest du faisceau ferroviaire, l'esplanade ainsi que la plateforme accueilleront quelques poches végétales avec assises. Seulement quelques-unes afin de ne pas trop contraindre les flux piétonniers, notamment sur l'esplanade et afin de ne pas trop alourdir la facture finale puisque la végétalisation de dalles ou de plateforme coûte un certain prix.

⁵⁶ D'après le centre national de ressources textuelles et lexicales

2.2 UN ESPACE NOUVELLEMENT PIÉTONNISÉ : L'ESPLANADE ROGER GONTHIER

Pour finir, la ville de Limoges ayant pour objectif de renforcer l'identité de la ville en faisant au maximum appel aux artisans locaux⁵⁷, l'ensemble du mobilier urbain du quartier sera en céramique et tout comme pour la place de la République en cours de réhabilitation à Limoges, un plateau en béton de porcelaine pourvu d'éclat de céramique photoluminescent capable de restituer la nuit, la lumière emmagasiné le jour, sera installé devant la gare afin de la mettre en valeur. En plus de promouvoir les savoirs faire locaux, de magnifier l'édifice de la gare et de renforcer l'identité limougeaude, cette dernière intervention permettra également de créer une unité au sein de la ville.

57 «Quand la ville de Limoges s'habille de porcelaine ». Source : le populaire du centre, publié le 17/07/17



@ Alexandre Loudenot

CHIFFRES CLÉS

- 2800M² D'ESPACES
PIÉTONS
- 70M² D'ESPACE V'LIM



INSTALLATION DE NOUVEAUX SERVICES (MAISON DU V'LIM)



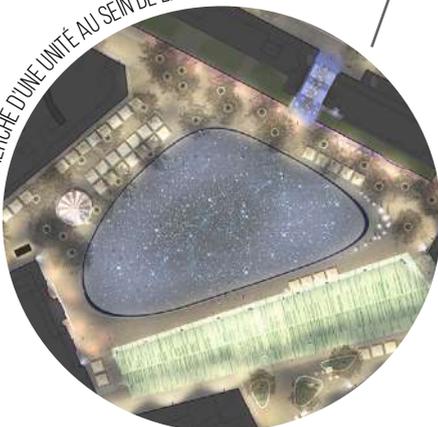
Metrovelo Grenoble

REORGANISATION DE SERVICES DÉJÀ PRÉSENTS



Consignes PickUp station
- La Poste

LA RECHERCHE D'UNE UNITÉ AU SEIN DE LA VILLE



Place de la république
Limoges @insitu

AFFIRMER L'IDENTITÉ LOCALE



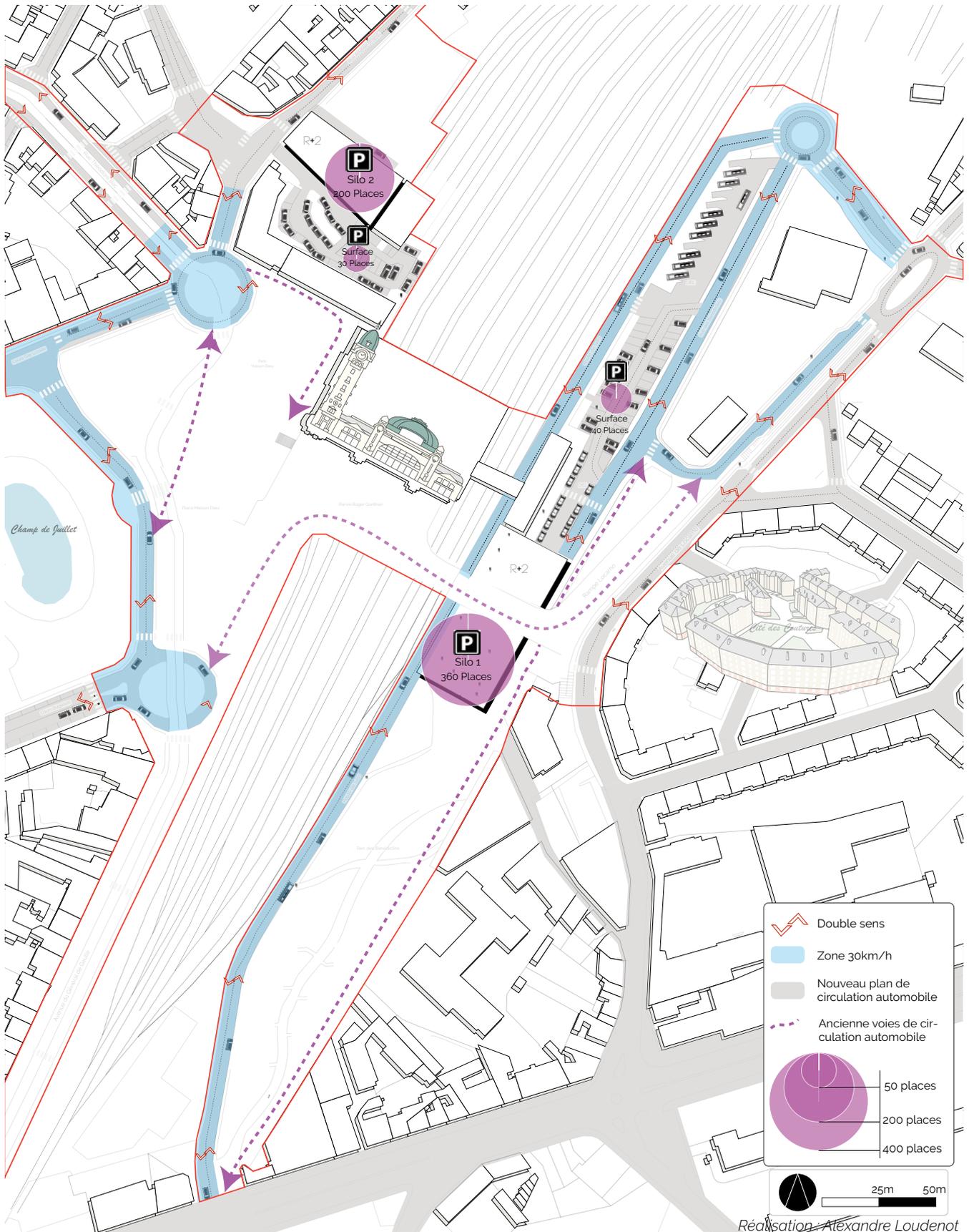
Arquié - formare design
Hotel de ville Limoges

VÉGÉTALISATION DE LA PLATEFORME



Beekman Plaza
@James corner field

3. UNE EMPRISE AUTOMOBILE CONSIDÉRABLEMENT RÉDUITE



Comme vous pouvez vous en douter, l'augmentation du nombre d'espaces publics, la densification du maillage piétonnier et cyclable ainsi que l'arrivée du BHNS questionneront la place à donner à l'automobile au sein du quartier. L'automobile étant actuellement très empruntée dans une région encore à dominante rurale comme le limousin, et le nombre de trajets, qu'ils soient domicile-travail ou encore domicile-loisirs se faisant encore en grande majorité en voiture, il ne sera naturellement pas possible de bannir l'automobile de cet espace. Seulement, sans la bannir, il paraît évident qu'il faudra tout de même réduire la place qu'elle occupe actuellement. Afin de réduire la place initialement occupée par l'automobile et afin d'apaiser ce secteur de ville, deux actions pourront ainsi être menées, tout d'abord redéfinir le plan de circulation du quartier avec la création d'une zone 30km/h et deuxièmement, rationaliser les stationnements de surface.

Le plan de circulation ici proposé, prévoit ainsi de réduire au maximum le nombre de voies de circulation et propose de cantonner les quelques voies restantes dans les marges. Plusieurs voies de circulation sont donc ici supprimées ou décalées. Par exemple, aujourd'hui les automobilistes peuvent circuler sur la plateforme de la gare, cette dernière étant désormais entièrement piétonne dans le projet, j'ai réfléchi à une alternative. Très vite je me suis rendu compte que la construction d'un tunnel ou d'un pont allait être hors de prix, le nombre de véhicules passant sur la plateforme et le temps de trajet n'étant au final rallongé que de seulement 1 à 2 minutes pour un trajet est-ouest, j'ai décidé de ne pas proposer d'alternative à la suppression de cette voie de circulation.

Pour ce qui concerne les parkings, ils étaient auparavant omniprésents. Tous de surface et de superficie conséquente pour certains, ces parkings augmentaient considérablement l'emprise visuelle que pouvait avoir l'automobile au sein du quartier. Les parkings ont de ce fait ici été rationalisés avec la construction de deux parkings silo et de deux parkings en surface. Le nombre total de stationnement est ainsi passé de 681 places aujourd'hui à 625 places dans le projet.

3.1 EXEMPLE PARKING SILO 1 :

A l'instar du parking silo 1 qui permettra de connecter la plateforme de la gare, la passerelle de la gare routière et le futur parc des Bénédictins, les silos devront être dans la mesure du possible végétalisés et devront proposer un certain nombre de stationnement vélos sécurisés.



@pinterest



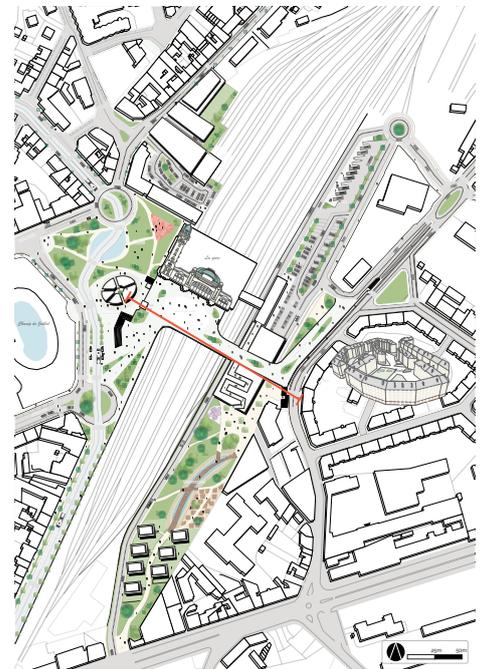
Stationnement metrovelo
Grenoble @lespaysages flickr



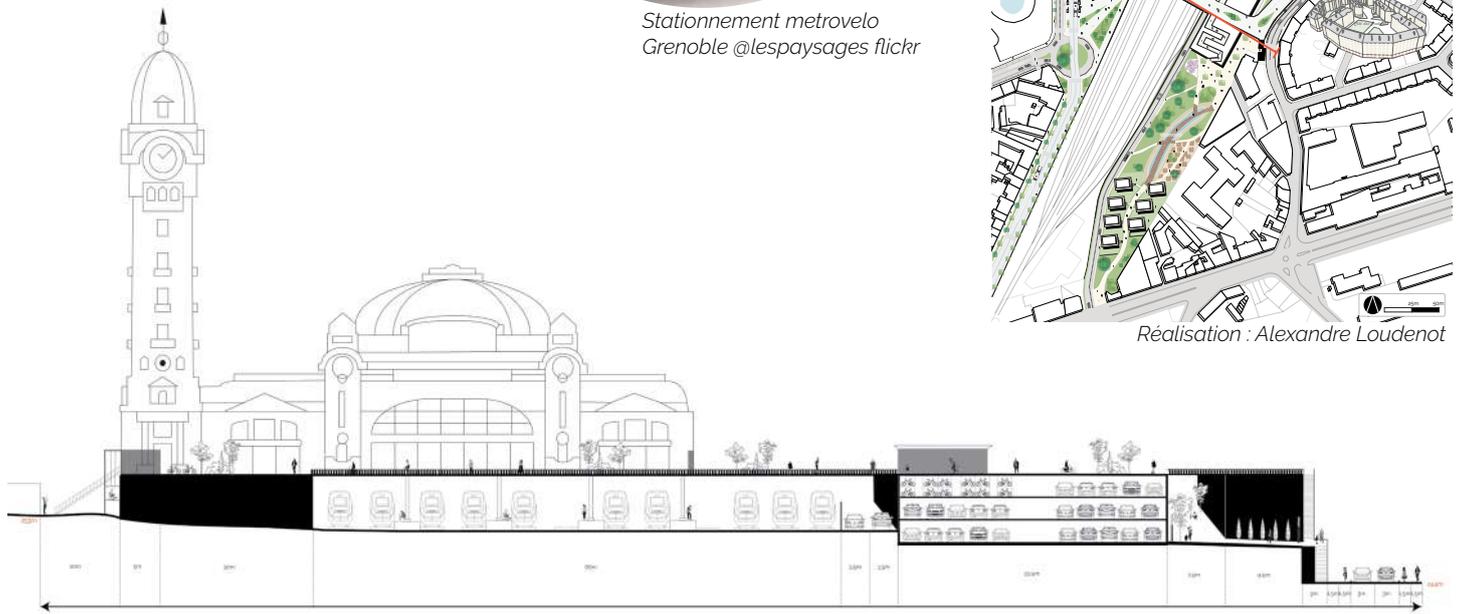
@ Alexandre Loudenot

CHIFFRES CLÉS

- 320 PLACES DE STATIONNEMENTS VOITURE
- 200 PLACES DE STATIONNEMENT VÉLO



Réalisation : Alexandre Loudenot



Réalisation : Alexandre Loudenot

4. UNE CONTINUITÉ VÉGÉTALE



La rationalisation des stationnements automobile à permis de libérer un important foncier. Afin de contribuer à créer une véritable continuité végétale au sein de la ville et afin d'étendre le nombre d'espaces végétalisés au sein du quartier, le projet se servira des espaces nouvellement libérés pour créer deux principaux parcs en continuité et en complément du parc du Champ de Juillet situé à l'ouest du quartier.

4.1 LE PARC MAISON DIEU

Le premier parc créé sera celui de la place Maison Dieu. Initialement occupé par le pôle bus, des parkings et pas un petit espace vert, cet espace se verra transformé en parc d'environ 5000m². Afin de rendre cet espace vivant et ludique, ce parc proposera la création de différents espaces, un espace vert densément végétalisés à l'ouest composé de buttes afin de favoriser différents usages, une vaste pelouse peu végétalisée propice au développement de différentes activités (jeux de ballon, pic nique...) et permettant de favoriser les vues vers l'édifice de la gare, une aire de jeux vallonnée d'environ 300m² et des bassins d'agrément capable de refléter l'édifice de la gare.

42 LE PARC DES BÉNÉDICTINS

Le deuxième parc créé sera celui des Bénédictins. Afin qu'il entre en complément du parc du Champ de Juillet et du parc Maison Dieu ce parc offrira lui une aire de sport de type skatepark, une vaste zone d'environ 1000m² dédiée à des jardins partagés pour les habitants du quartier et une noue paysagère. En plus d'apporter de l'agrément à l'endroit et de gérer les eaux issues du ruissellement urbain, nous pouvons espérer que cette noue favorisera le développement de la biodiversité dans le secteur. Cette zone étant actuellement peu accessible, une connexion piétonne qui reposera sur le futur parking silo sera créée entre la plateforme de la gare et le parc. Ce nouveau cheminement débouchera sur une place basse qui se différenciera des autres espaces publics de la zone par la présence d'espaces ombragés ou encore de terrain de pétanque.

42 LE PARC DES BÉNÉDICTINS



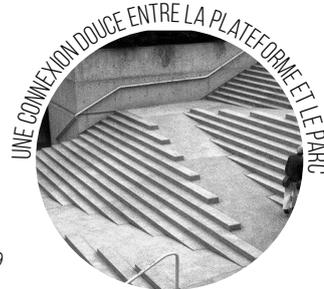
AVANT

@ Alexandre Loudenot



UNE AIRE DE JEUX/SPORTS

Jardin des trembles Lyon09
@Alexandre Loudenot



UNE CONNEXION DOUCE ENTRE LA PLATEFORME ET LE PARC

Robsonsquare
@Arthur Erikson



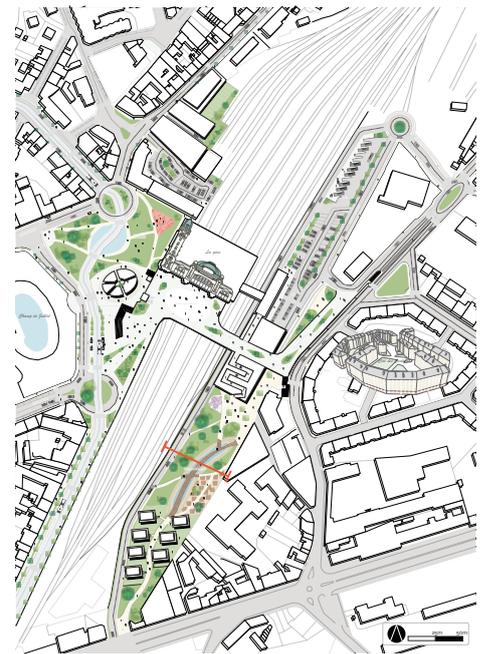
UNE PLACE BASSE

Jardin des trembles Lyon09
@Alexandre loudenot



CHIFFRES CLÉS

- 1000M2 DE JARDINS PARTAGÉS
- 4500M2 DE PARC



Réalisation : Alexandre Loudenot



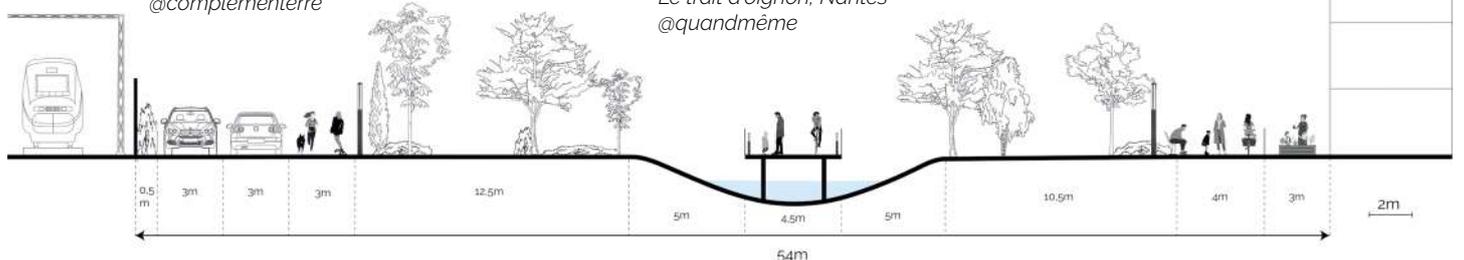
UNE NOUVEAU PAYSAGÈRE

Eco quartier Marckolsheim
@complementterre



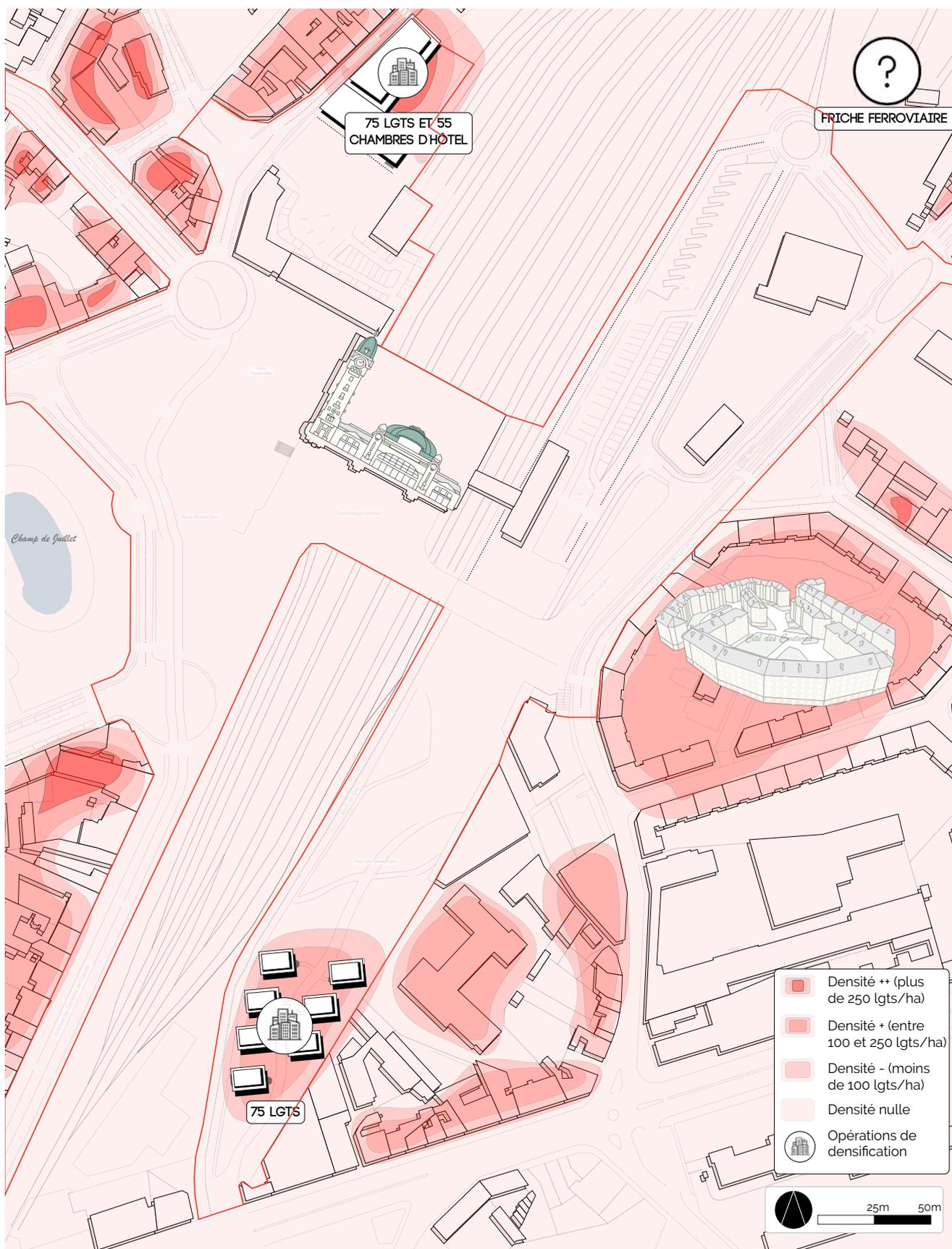
DES JARDINS PARTAGÉS

Le trait d'oignon, Nantes
@quandmème



Réalisation : Alexandre Loudenot

5. UNE DENSIFICATION DES ESPACES NOUVELLEMENT LIBÉRÉS



En plus de permettre la multiplication des espaces verts dans le quartier, la rationalisation des stationnements permettra également de libérer du foncier pour des opérations de logements, ce qui permettra entre autres de renforcer la fonction habitat du quartier. Les logements du quartier étant en grande partie dégradés et la ville de Limoges ayant prévu d'accueillir plus de 4000 nouveaux habitants d'ici 2030, en grande majorité dans son grand centre-ville, la construction de nouveaux logements apparaît ici comme plus que nécessaire. De ce fait deux opérations de logements seront donc ici proposées, une au nord et une au sud.

5.1 OPÉRATIONS RUE ARISTIDE BRIAND

La première opération de logement située rue Aristide Briand au nord du quartier consistera à construire un immeuble collectif de 4 étages plus 1 attique d'une capacité d'accueil d'environ 73 logements. Les logements en Rez-de-chaussée disposeront de jardins privés.

En plus de cette opération de logement la construction d'un hôtel en R+2 d'environ 55 chambres sera également prévue. En plus de requalifier l'offre hôtelière actuellement dégradée au sein du quartier la construction de cet hôtel permettra d'accentuer la fonction touristique de ce dernier.

Ces bâtiments, construits à l'alignement de la voirie permettront de donner du rythme à la rue Aristide Briand. De plus, l'implantation d'environ 800m² de commerces en Rez-de-chaussée de type crèche, boulangerie (...) permettra de compléter l'offre commerciale actuelle et permettra de donner de la vie à cette rue.

Pour finir, afin de créer de la distance entre cette opération et la voie ferrée située juste à côté, la création d'un écran végétal dense sera à envisager.

5.1 OPÉRATIONS RUE ARISTIDE BRIAND



@ Google maps



ENVIRON 73 LOGEMENTS

Rue santeuil Paris 5eme
@Atelier du Pont

CHIFFRES CLÉS

- 73 LOGEMENTS
- 15 PLACES/LGTS
- 55 CHAMBRES D'HÔTEL
- 800 M2 DE LOCAUX COMMERCIAUX EN RDC



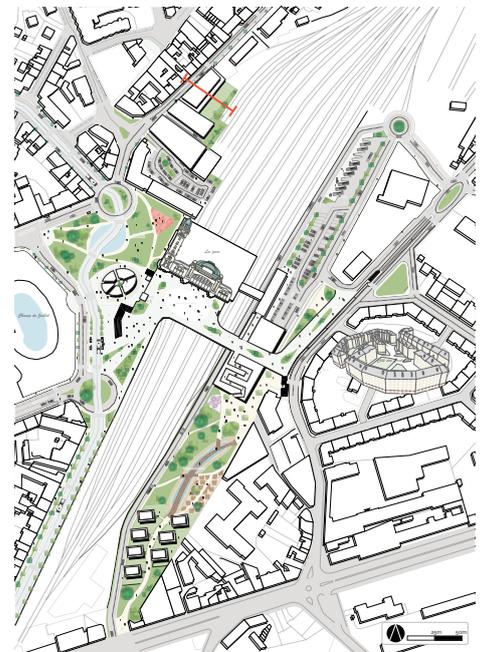
DES JARDINS PRIVATIFS EN REZ-DE-CHAUSSEE

Eaubonne (95)
@Atelier du pont



UN ÉCRAN VÉGÉTAL DENSE

Rue Joannès caret Lyon09
@google

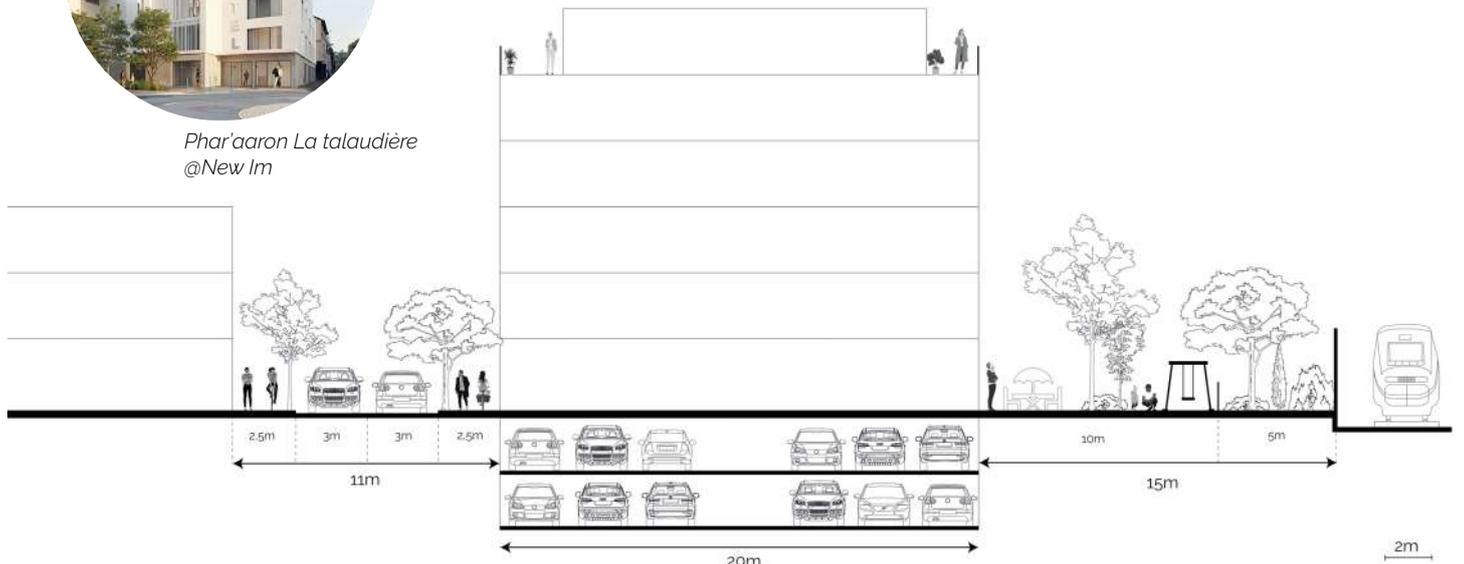


Réalisation : Alexandre Loudenot



ENVIRON 55 CHAMBRES D'HÔTEL

Phar'aaron La talaudière
@New Im



Réalisation : Alexandre Loudenot

5.2 ZONE DE LOGEMENTS PARC DES BÉNÉDICTINS

La deuxième opération de logements située quant à elle au sud du quartier dans le parc des Bénédictons en lieu et place de la partie quasiment toujours inoccupée de l'actuel parking P2, proposera la construction de 7 plots de logement collectifs totalisant environ 73 logements. Etant implantés dans le parc, ces logements pourront bénéficier de la verdure environnante et seront traversés par une voie publique entièrement piétonne. Les accès aux logements pourront se faire depuis cette voie ou bien par les parkings souterrains situés sous la zone qui offriront 1,5 places de stationnement par logement.



UNE SUCCESSION DE PLOTS DE LOGEMENTS

@pinterest



UNE VOIE DE DÉSERTE ENTièrement PIÉTONNE

Welwyn UK 2016
@stockwool



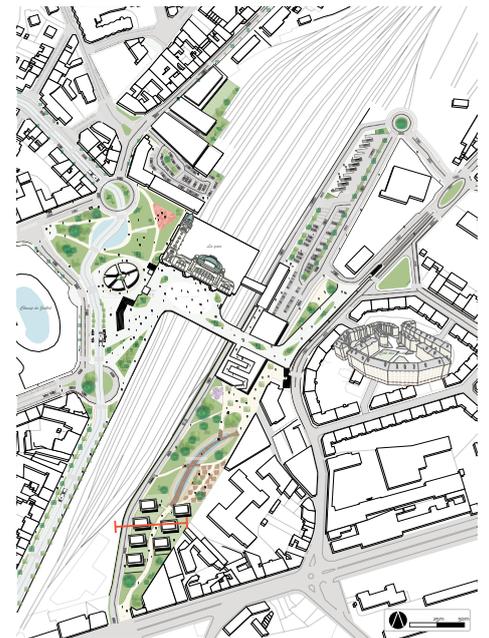
UNE VOIE DE DÉSERTE ENTièrement PIÉTONNE

Welwyn UK 2016
@stockwool

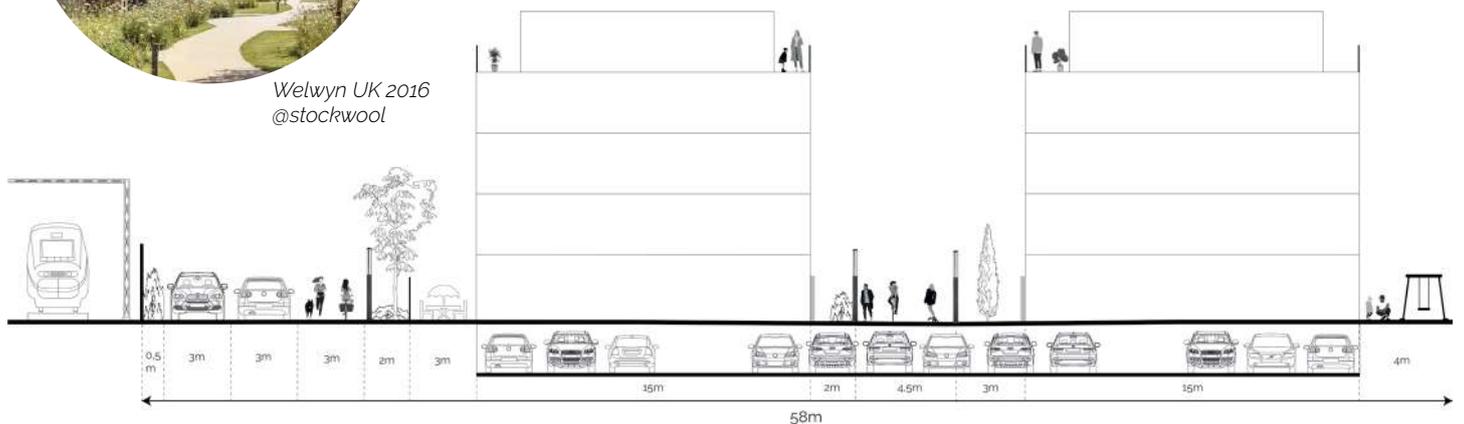


CHIFFRES CLÉS

- 73 LOGEMENTS
- 1,5 PLACES/LGTS



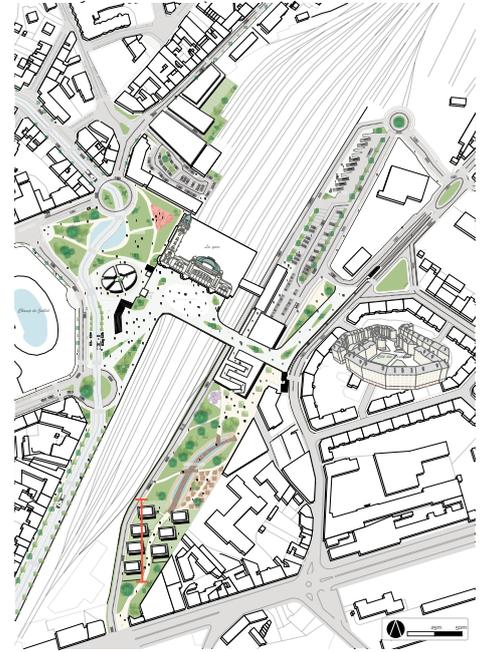
Réalisation : Alexandre Loudenot



Réalisation : Alexandre Loudenot

5.2 ZONE DE LOGEMENTS PARC DES BÉNÉDICTINS

Pour finir, afin de favoriser les vues sur l'édifice de la gare ainsi que pour bénéficier au maximum de l'exposition sud, les bâtiments seront de préférence implantés en biais et en gradins, les plots pourront donc aller du R+2 plus attique au R+4 plus attique.



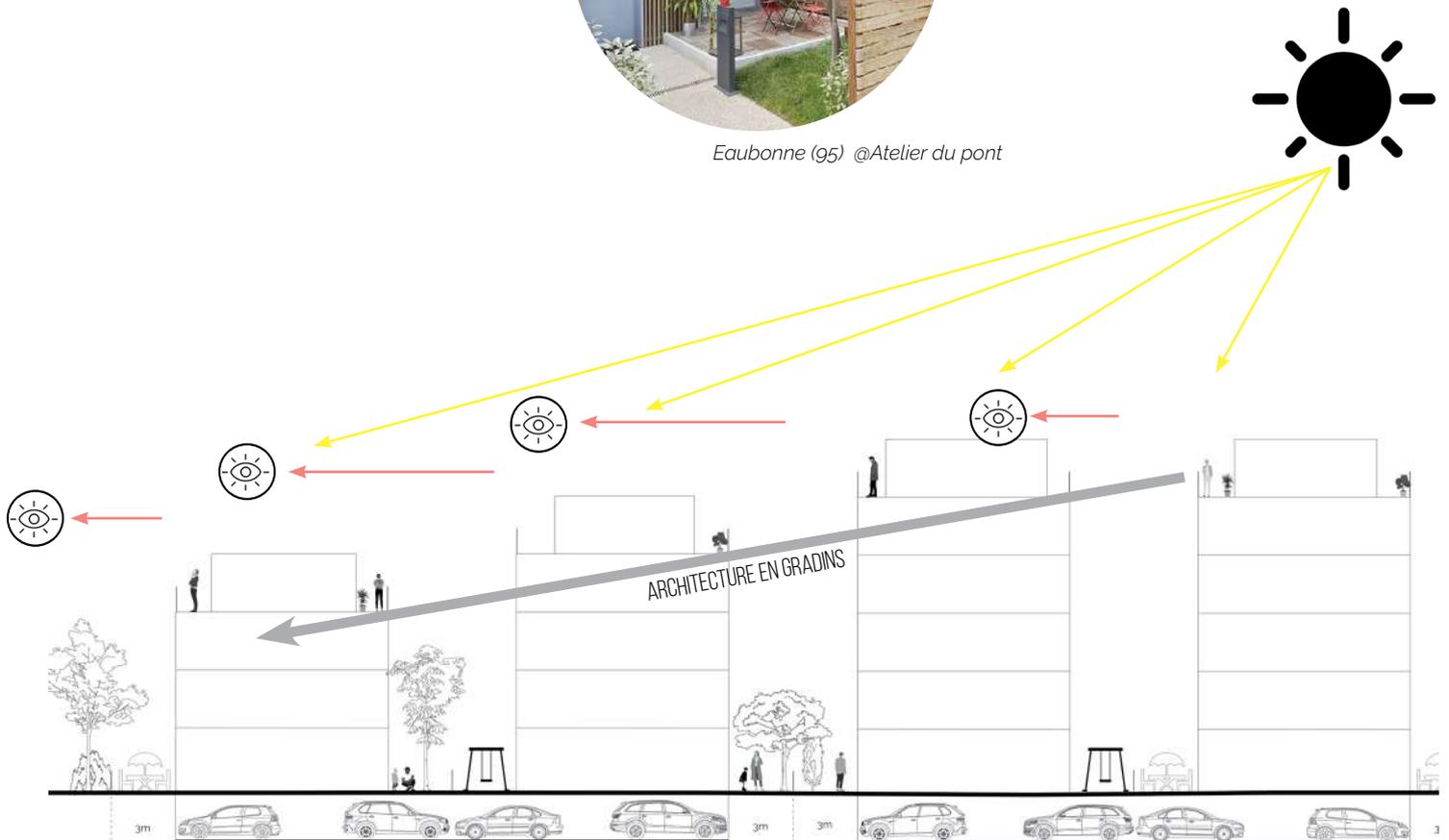
Réalisation : Alexandre Loudenot



@ Alexandre Loudenot

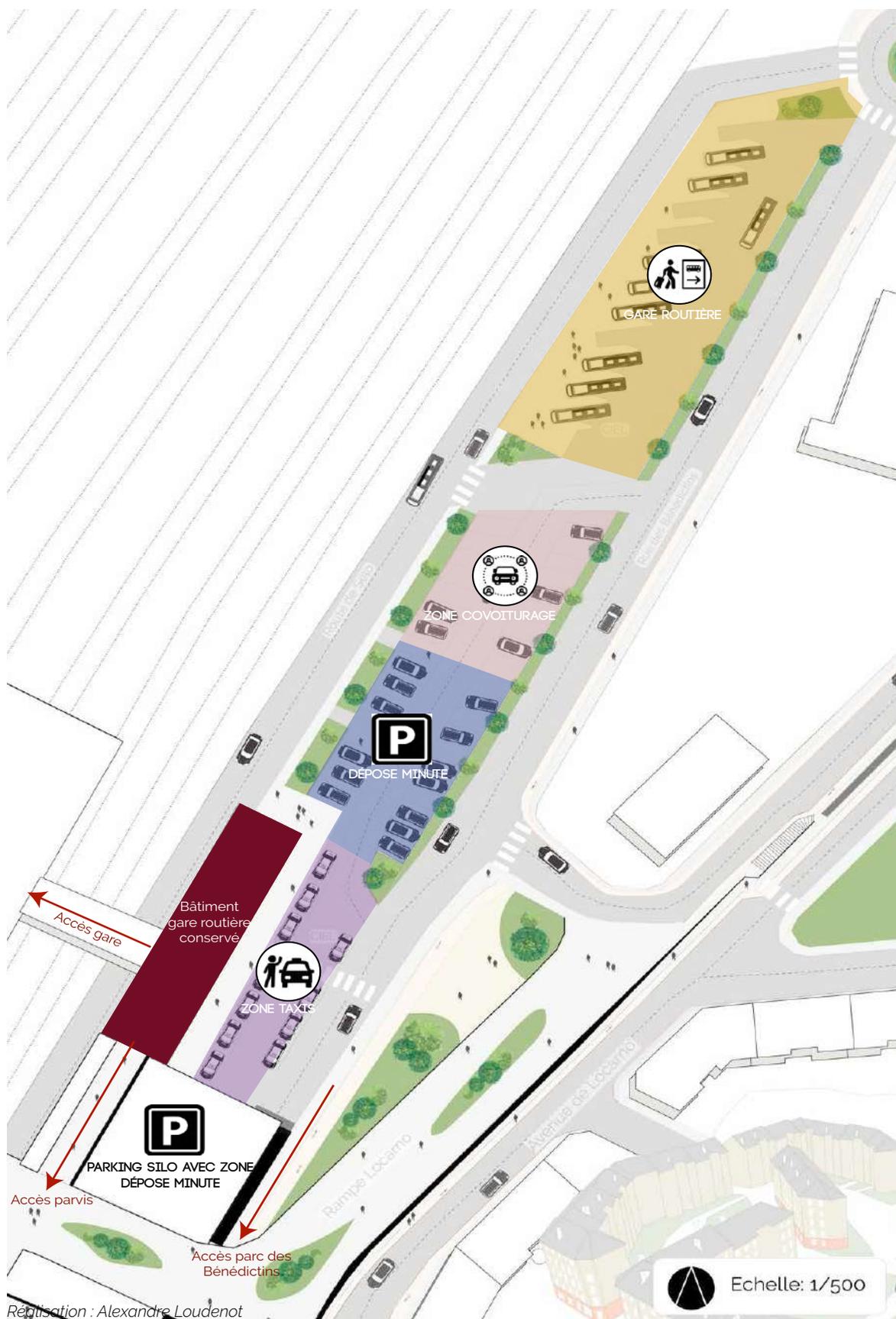


Eaubonne (95) @Atelier du pont



Réalisation : Alexandre Loudenot

6. UNE INTERMODALITÉ REPENSÉE



6.1 LE NOUVEAU CENTRE INTERMODAL D'ÉCHANGES DE LIMOGES

La requalification du quartier de gare ne pouvant pas se faire sans repenser en profondeur l'intermodalité de ce dernier, une intervention concernera donc le Centre Intermodal d'Echanges de Limoges.

Comme nous l'avons vu, aujourd'hui le CIEL est victime de deux principaux problèmes, tout d'abord il est incomplet puisqu'il ne propose par exemple rien pour les cyclistes ainsi que pour les covoitureurs et deuxièmement il ne favorise pas l'intermodalité c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, puisque les modes de transport proposés sont aujourd'hui disséminés dans le quartier. Afin de répondre à ces deux principaux problèmes le projet prévoira des aménagements pour les vélos comme nous l'avons vu avant avec la création d'une maison du V'lim ou encore de stationnements sécurisés au sein des parkings silo mais prévoira également des aménagements pour les covoitureurs, via la création d'une zone leur étant dédiée et centralisera quasiment tous les modes de déplacements au même endroit afin de faciliter leurs usages.

L'esplanade devant être débarrassée d'un certain nombre de mode de déplacement, il faudra trouver où les implanter. L'actuel vaste gare routière se verra donc transformée en zone dépose minute de 20 places, en aire pour les taxis de 15 places, en aire de covoiturage de 20 places et en gare routière de 12 places. L'actuelle passerelle sous exploitée qui permet aujourd'hui de connecter la gare ferroviaire à la gare routière sera quant à elle préservée et verra son rôle s'accroître puisque ce ne seront plus seulement les usagers de la gare routière qui la traverseront mais également les covoitureurs, les clients des taxis ou encore les usagers du train se faisant déposer ou récupérer par leurs proches. De plus cette passerelle sera directement connectée à la plateforme de la gare, ce qui évitera aux usagers de passer systématiquement par la gare.

Afin de favoriser le futur aménagement de la friche ferroviaire actuellement présente au nord du quartier, le réaménagement du CIEL sera l'occasion de créer un giratoire pouvant permettre la desserte de cette zone.

6.1 LE NOUVEAU CENTRE INTERMODAL D'ÉCHANGES DE LIMOGES

UNE GARE ROUTIÈRE TOUT CONFORT



Gare routière de grenoble
@infociments

AVANT



@ Alexandre Loudenot

CHIFFRES CLÉS

- 20 PLACES DÉPOSE MINUTE
- 20 PLACES COVOITURAGE
- 10 PLACES TAXIS
- 12 PLACES CAR

AIRE DE COVOITURAGE

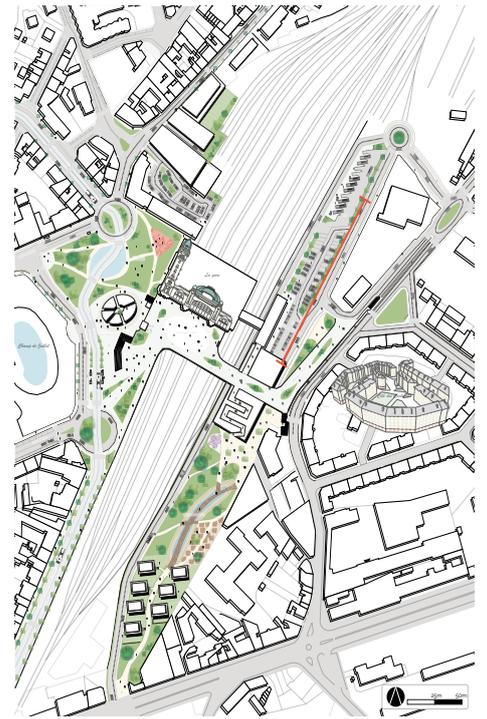


Aire de covoiturage de Longfossé @lavoixdunord

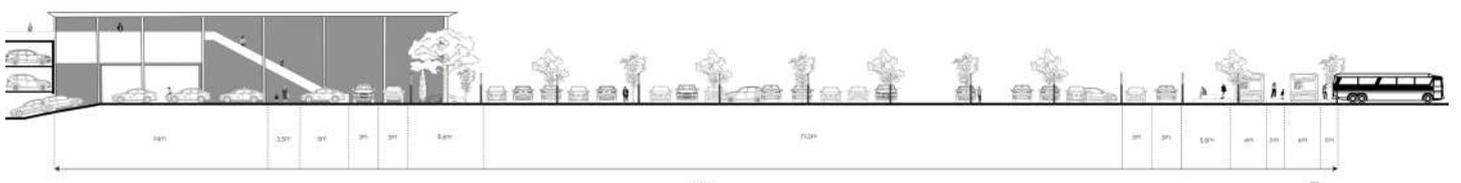
PASSERELLE ACTUELLE PRÉSERVÉE



Passerelle gare routière
@Alexandre Loudenot



Réalisation : Alexandre Loudenot



Réalisation : Alexandre Loudenot

7. UN PROJET PARTICIPATIF ET ÉVOLUTIF

Idéalement exposé aux différents acteurs de ce territoire (élus, habitants, usagers...), cette proposition de projet ainsi que l'étude menée en amont, qui ne sont en rien figés, ont pour but de se voir évolués et enrichis par la suite en fonction des avis, ressentis, remarques et usages de chacun.

Voilà, à travers ce projet de fin d'étude j'ai voulu mettre en évidence que l'arrivée programmée de la ligne de BHNS serait une opportunité à saisir afin de mener une opération urbaine plurielle au sein d'un espace clé de la ville de Limoges, à savoir le quartier de gare des Bénédictins. En plus de proposer des aménagements pour la future ligne de BHNS, l'opération urbaine plurielle qui pourrait être menée dans l'avenir pourrait non seulement permettre de faire du quartier des Bénédictins un espace multifonctionnel puisque composé de différents espaces (des parcs propices à la détente ou au jeu, des places commerciales ou touristiques, des zones de logements, des espaces de circulation, de transit...) aux ambiances et aux usages singuliers, pourrait permettre d'améliorer l'intermodalité du CIEL, pourrait permettre de faire évoluer l'image du quartier mais pourrait également permettre d'offrir un écrin digne de ce nom à la gare des Bénédictins, élément emblématique de la ville de Limoges.

Avoir déterminé ce secteur de ville comme un territoire où une réflexion profonde devra être menée, comme un territoire à enjeux, comme un espace à la nécessaire mutation à la suite de l'arrivée de la future ligne de BHNS est déjà un grand pas de la part des élus locaux, seulement, nous pouvons maintenant nous demander si cette volonté va réellement être suivie d'actions concrètes. Cette question pouvant d'autant plus être posée lorsque l'on sait ce que nécessite ce type d'opération d'envergure (révision des documents réglementaires, création de ZAC (zone d'aménagement concerté) ou d'OAP (orientation d'aménagement et de programmation), mise en place de concertation habitante, importants investissements humains et financiers...) et qu'à la lecture du rapport d'enquête publique concernant la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Limoges paru le 1 avril 2019, le secteur de la gare des Bénédictins ne semble pas avoir été inclus dans les territoires faisant prochainement l'objet de ZAC et qu'aucune OAP ne semblera s'appliquer dans l'avenir à ce territoire.

DOCUMENTS REGLEMENTAIRES :

- Plan de déplacements urbains de Limoges métropole. Première partie : *État des lieux et ambition*. Seconde partie : *Plan d'actions*. Version du 18 et 19 juillet 2017.
- Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), Syndicat Intercommunal d'Études et de Programmation de l'Agglomération de Limoges - PADD - Juillet 2016.

ARTICLES SCIENTIFIQUES :

- AUBERTEL, Patrice, *Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises*, FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, 1999 - pp. 39-46.
- DELAGE Aurélie, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industriel*, HAL Archives ouvertes, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, 2013.
- MENERAULT Philippe, BARRE Alain, *Gares et quartiers de gares : signes et marges, Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas)*, Actes du séminaire international du 22 mars 1999 (Villeneuve d'Ascq), Ifsttar, 276 pages.
- OFFNER Jean-Marc, *Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique*, L'Espace géographique, 1993 22-3 pp. 233-242.
- SOUCHEYRE Carlotta, *La gare génératrice d'espaces publics de la ville : apports du paysagiste*, HAL Archives ouvertes, 2017.
- *Les effets structurants des infrastructures de transport*, L'Espace géographique, 2014, (Tome 43), pages 51 à 67, Cairn.

OUVRAGES :

- BRISSAUD René, PLAS Pascal, *Limoges-Bénédictins : Histoire d'une gare*, Archives municipales de Limoges – Lucien Souny, Collection Pages d'archives, 2008.
- ROPERT Patrick, *City Booster: Les gares à l'aube d'une révolution*, Edition débats publics, 2017.
- *La France des gares*, Collection Encyclopédies thématiques du voyage, Gallimard Loisirs, 2000, 260 pages

ARTICLES DE PRESSE :

- Le Monde, *Les gares veulent devenir des espaces à vivre*, Godfrain Marie, 2018. (page consulté le 09/03/19)
- Lettre du Cadre, *Le BHNS, nouvelle coqueluche des transports publics urbains ?* Cattiaux Séverine, 2017. (page consulté le 14/04/19)
- Libération, *A Limoges, un petit bois de Boulogne qui fait scandale*, Par Jean-Louis Le Touzet, 2011. (page consulté le 30/03/19)
- Le populaire du centre, *Quand la ville de Limoges s'habille de porcelaine*, 2017. (page consulté le 25/05/19)
- Le populaire du centre, *Le quartier des Coutures au fil des générations : notre diaporama photo avant-après*, Truchassou Jean-Adrien, 2018. (page consulté le 23/03/19)
- Le populaire du centre, *Limoges- Bénédictins, cathédrale du rail*. Deville Gilles, (page consulté le 16/03/19)
- Le populaire du Centre, *Découvrez les deux tracés du futur bus à haut niveau de service actés par Limoges Métropole*, Bigay Julien et Bourletias Sarah, 2019. (page consulté le 14/04/19)
- Le populaire du Centre, *Où en est le projet Hyperloop de TransPod à Limoges et à Droux ?* Chapperon Olivier, 2019. (page consulté le 30/03/19)

RAPPORTS :

- ALLIGAND Gurvan, ROBIN Sophie, *Évaluation environnementale. Infrastructures de transport et urbanisation. Préconisations méthodologiques* Collection Théma. 2017.
- JACQUILLARD William et EMON Jacky, *Compte rendu, Transports régionaux comité de lignes étoile de Limoges*, 2017.
- Direction de l'aménagement, direction de l'urbanisme, *Rapport de présentation ZPPAUP*, révision 2007, 282 pages
- Observatoire des transports et de la mobilités, ARAFER, *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs*, 2015-2016, Mise à jour du 23 janvier 2018
- *LGV Poitiers Limoges – Analyse des gares*, Setec Organisation – 2006 ; p : 31-35
- Enquête publique s'étant déroulé du 13 janvier au 13 février 2019 concernant la révision du plan local d'urbanisme de la commune de Limoges. 1 avril 2019.

MEMOIRES :

- BISSERIER Yoann, *Révéler un passé oublié, la gare de Limoges Bénédictins*, PFE Architecture sous la direction de Jean-Marie Billa, Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux, 2014, 218 pages
- MARIE Carole, *Apports et limites des approches sensibles en urbanisme. Une investigation par le bien-être à la Part-Dieu*. Mémoire de recherche sous la direction de Guillaume Faburel. Institut d'urbanisme de Lyon, 2013, 100 pages

SITE INTERNET :

- Mobilités par Limoges Métropole. <https://mobilites.limoges-metropole.fr> (page consulté le 14/04/19)
- SNCF Open data, Fréquentation en gare, https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/fre-quentation-gares/table/?sort=nom_gare (page consulté le 26/03/19)

SEMINAIRE :

- *Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare*, Acte du séminaire ENS-IAU du 08/12/2017 sur les questions urbaines. 2018.

ANNEXE N°1 : Les quartiers de gare de plusieurs villes intermédiaires française : La Rochelle - Saint-Etienne - Rouen

• Etude de cas n°1 : Quartier de gare de la Rochelle

La Rochelle est sûrement la ville qui possède le plus de similitudes avec Limoges parmi les trois villes sélectionnées puisque la ville a connu à peu de chose près la même histoire ferroviaire que Limoges. La Rochelle va en effet accueillir le chemin de fer dès 1857 alors que Limoges va l'accueillir en 1856 et sa gare actuelle va être édifiée en 1922 par Pierre Esquié, seulement 7 ans avant celle de Limoges. Tout comme la gare de Limoges la gare de la Rochelle est également pourvue d'une certaine qualité architecturale, sa tour, ses façades, ses toitures, son hall et ses mosaïques vont ainsi être inscrits au titre des monuments historiques en avril 1984. De plus sa fréquentation est similaire à celle de la gare de Limoges (1,7 millions de voyageurs par an contre 1,5 millions pour Limoges)

Bien que cette gare ne se soit jamais officiellement vue transformée en pôle multimodal, le parvis de la gare est aujourd'hui marqué par la multi modalité puisqu'il accueille un très grand nombre de parkings (longue et courte durée, dépose minute, zone de stationnement taxis...), un pôle bus, une gare routière, des vélos en libre-service... Le problème est aujourd'hui lié au fait que cette multi modalité s'est développée de manière anarchique. En plus d'accueillir tous ces moyens de transport, le parvis de la gare accueille également la totalité des services aux voyageurs. Cette situation a conduit à une très forte rupture entre un secteur situé au nord de la gare minéralisé, congestionné et peu lisible, incapable de mettre en valeur l'édifice de la gare et un secteur situé au sud de la gare totalement délaissé.

Longtemps pionnière en matière de mobilité urbaine avec la mise en place de « Yélobus », service mettant à disposition du public, moyennant abonnement, des véhicules électriques pour des trajets de courte durée dès 1995, de « Batobus », service de bateaux électriques permettant de desservir la côte rochelaise dès 1998, « les vélos jaunes », service gratuit de vélos en libre-service dès 1976 ou encore « Illico », première ligne de BHNS de la ville en 2009, la ville est allée encore plus loin en 2017 en renouvelant 17 lignes de bus et en créant 3 lignes de bus de type « illico » dont 2 passent désormais par le quartier de la gare de la Rochelle.

Afin d'apaiser le secteur, d'intégrer l'arrivée de ces nouvelles lignes de bus, tout en permettant une mise en valeur de l'édifice de la gare, la municipalité a décidé de mettre en place un « Grand projet » dans le secteur gare en 2016 pour un montant de 23 millions d'euros. Ce grand projet élaboré en concertation avec les Rochelais a été confié à l'agence Parisienne « Ateliers Lion et associés ».



Situation actuelle. Source : Google maps



Source : Wikipédia, Cramos Juin 2015



Plan projet Nord. Source : Ateliers Lion et associés



Perspective aérienne. Source : Ateliers Lion et associés

- **Etude de cas n°1 : Quartier de gare de la Rochelle**

Ce projet, dont les travaux devraient débuter au milieu d'année 2019 sera réalisé en complément du réaménagement complet de l'intérieur de la gare et aura pour objectif principal de créer un véritable pôle d'échanges multimodal permettant de révéler les composantes du territoire. Afin d'atteindre cet objectif, le projet sélectionné propose d'après la municipalité :

- D'investir la façade sud de la gare, avec de nouveaux accès faciles pour les voitures.
- De déplacer le transit automobile vers l'avenue Jean Moulin au sud : l'accès routier, le stationnement dépose-minute de courte et longue durée et la gare routière (accès aux bus Yélo et aux cars Les Mouettes) seront directement accessibles au sud de la gare.
- De réduire le nombre de voitures et leur vitesse autour de la gare : réaménagement de la partie du boulevard Joffre face à la gare et de l'avenue Charles de Gaulle en lien avec le parvis de la gare.
- De créer un lien entre le parvis nord et le parvis de la nouvelle façade sud avec une passerelle piétonne, connexion entre les quartiers de Villeneuve-les-Salines, Tasdon et le centre-ville de La Rochelle.
- De mettre en place de nouvelles lignes de bus Illico (dès septembre 2017) et un nouveau plan de circulation.

Il faut savoir que le réaménagement des abords de la gare est la première étape d'une reconfiguration plus globale du quartier. La municipalité rochelaise a en effet pour projet de mettre en projet 8 hectares de terrain situés de part et d'autre de la gare afin de créer de nouveaux bâtiments, principalement des logements, mais aussi des bureaux, des commerces et des hôtels.



Perspective parvis de la gare. Source : Ateliers Lion et associés

- **Etude de cas n°2 : Quartier de gare de Saint-Etienne**

Edifiée en 1884 la gare de Saint-Etienne Chateaucieux a beaucoup évolué au fil des décennies. Autrefois fleuron de modernité, la gare et son quartier se sont progressivement vu délaissés : le départ des activités industrielles ou d'entrepôt a laissé de vastes friches, de nombreux espaces interstitiels vacants se sont vus transformés en air de stationnement sauvage et l'habitat populaire des rues adjacentes s'est grandement dégradé. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'arrivée du TGV en gare de Saint-Etienne en 1981 ne va quasiment rien changer à la situation. Malgré la réalisation d'études pour faire muter le quartier, aucun projet urbain concret ne va être réalisé autour de la gare. Il faudra attendre la décision de construire une seconde ligne de tramway reliant directement le centre-ville à la gare pour que le premier acte de la transformation du quartier de Chateaucieux commence. La construction de cette ligne en 2006 va entraîner la création d'une ZAC (zone d'aménagement concerté), le réaménagement du parvis de la gare et la construction d'un pôle d'échanges multimodal qui va faire de cet espace un véritable nœud métropolitain. Nœud qui s'est depuis vu complété par l'arrivée en 2010 des vélos en libre-service vélivert et d'une troisième ligne de tramway passant tout comme la ligne 2, par la gare de Chateaucieux.

Désormais très bien desservi et faisant l'objet d'opportunités foncières considérables le quartier de chateaucieux va très rapidement se transformer en pôle tertiaire. Dès 2007, la municipalité arrive à convaincre le fleuron stéphanois de la grande distribution, Casino d'implanter son siège social dans le quartier de la gare sur près de 7 hectares afin de pouvoir y accueillir quelque 2000 employés. Cette installation va marquer la naissance du quartier d'affaires de Chateaucieux. Pour donner plus de crédibilité à ce quartier d'affaires naissant, le maire de Saint-Etienne convainc en 2012 la jeune Communauté d'agglomération (dont il est président) de regrouper ses bureaux en un seul site, bientôt rejointe par la future Direction Départementale des Territoires (DDT), une antenne du Trésor Public, EPORA (Établissement Public Foncier de l'Ouest Rhône-Alpes), la SNCF, une antenne de l'office du tourisme, etc au sein d'un bâtiment « signal », à l'architecture marquante pour montrer que c'est dans ce quartier que tout va se passer dans les années qui viennent en termes de centre d'affaires et de centre de décisions.



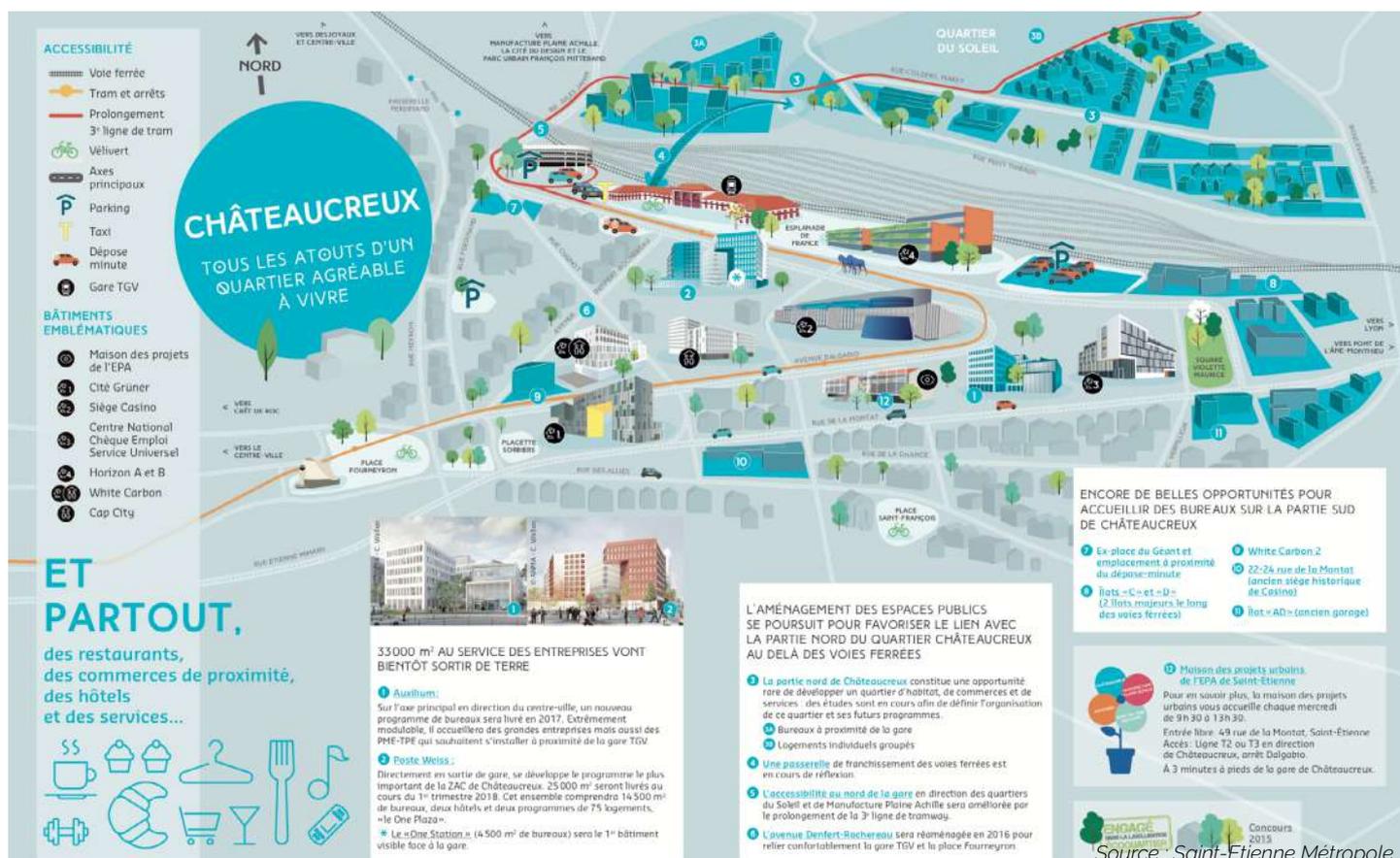
*Un parvis piéton et aménagé.
Crédit photo : Alexandre Loudenot*



*Un quartier en perpétuel mutation.
Crédit photo : Alexandre Loudenot*

• Etude de cas n°2 : Quartier de gare de Saint-Etienne

Au fil des années, nombre d'entreprises convaincues par la situation de Saint-Etienne et notamment par sa desserte TGV vont se laisser tenter et vont ainsi implanter leur bureau dans le quartier de Châteaureux. Aujourd'hui les grues ne chôment pas dans ce quartier en plein renouveau, on ne dénombre pas moins de 12 chantiers d'envergure, tous marqués par une ambition architecturale. Tout en poursuivant la construction d'un quartier d'affaires digne de ce nom, l'ambition maintenant annoncée est de faire de ce quartier un véritable lieu de vie. Depuis maintenant quelques années ce quartier multimodal et tertiaire accueille également un certain nombre de services et commerces et de nombreux logements vont également être construits dans le quartier afin de le rendre multifonctionnel et agréable. 10 hectares au Nord de la ZAC sont ainsi voués à devenir un quartier résidentiel. Ce nouveau quartier sortira de terre d'ici à deux ans après dépollution et viabilisation des lots. 400 logements, soit une capacité d'hébergement de 1 000 habitants environ, sont prévus à horizon 2020-2021. De plus, 25 000 m² accueilleront des activités et des bureaux. A l'horizon 2020 la ZAC Châteaureux, combinera sur une surface de 60 hectares, 160 000 m² de logements, 40 000 m² d'espaces publics et 200 000 m² de commerces et de bureaux.



• Etude de cas n°3 : Quartier de gare de Rouen

Consciente du rôle crucial qu'ont aujourd'hui pris les gares, afin de répondre à la fréquentation grandissante (6,5 millions de voyageurs chaque année) de la gare depuis l'arrivée du TGV et dans l'objectif de pouvoir accueillir dans de bonnes conditions la nouvelle ligne BHNS T4 longue de 8,5km et équipée de 16 stations dont l'inauguration est prévu pour l'année 2019 et qui devrait renforcer la fonction multimodale de la gare, la région Normandie a entrepris fin 2015 un gros chantier de modernisation de la Gare Rouen Rive droite pour un montant global de 21 millions d'euros. D'après Hervé Morin, président de la région Normandie, « Le projet de modernisation de la gare de Rouen Rive-Droite a pour objectif de faciliter les déplacements en gare, d'améliorer les services aux voyageurs, les conditions d'accueil, ainsi que de fluidifier les flux. Ce projet est aussi l'occasion de valoriser le patrimoine architectural que représente cette gare. » En effet, tout comme la gare de Limoges Bénédicins, la gare de Rouen Rive-Droite est un édifice remarquable de style art nouveau édifié en juillet 1928 par Adolphe Dervaux. La qualité architecturale de l'édifice a conduit ce dernier à être inscrit à l'inventaire des monuments historiques en 1975.

Cet ambitieux projet débuté en 2015 a commencé par une refonte totale de l'intérieur de la gare avec la rénovation et la modernisation du hall voyageurs et de l'accès aux quais. Cette première étape toujours en cours de réalisation permettra de rendre accessible la gare aux PMR, de moderniser l'information aux voyageurs, de créer des espaces d'attentes confortables ou encore de mettre en valeur les éléments architecturaux remarquables présents dans la gare (fresques, verrières...).

En complément de cette première phase, ce projet prévoit également la création d'un espace de vente multimodal unique mais également le réaménagement complet des abords de la gare et notamment du parvis de cette dernière. Les objectifs de cette dernière phase qui devrait s'achever courant 2019 sont :

- d'améliorer le cadre de vie dans le quartier,
- de favoriser le partage de l'espace,
- de renforcer la sécurité,
- d'améliorer la connectivité entre modes de transports,
- de procurer une identité paysagère au secteur gare,
- de connecter ce secteur au centre-ville
- de favoriser la visibilité et l'attractivité des commerces.



Situation avant travaux. Source : Google image



Situation avant travaux. Source : Google maps

- **Etude de cas n°3 : Quartier de gare de Rouen**

Afin de répondre à l'ensemble de ces objectifs tout en prenant en compte les consultations habitantes mise en place par la Métropole de Rouen Normandie, le projet pensé par l'agence néerlandaise OKRA vise à transformer cette zone fragmentée et dominée par les voitures en une entrée attrayante et conviviale pour les piétons. En rationalisant les chaussées, en redistribuant la circulation automobile dans les rues avoisinantes et en limitant le stationnement dans la rue, l'espace public sera reconfiguré et décloisonné au profit des piétons et des activités locales : la circulation des piétons sera optimisée avec des liaisons sûres, confortables et lisibles vers le centre-ville. Afin d'améliorer le réseau d'espaces verts dans la ville, OKRA a pensé la création d'une série de jardins densément plantés. Le projet réduira les surfaces artificielles et augmentera la biodiversité de la région grâce à un large éventail de plantes et d'arbres. Cette végétalisation combinée à l'utilisation de pierres naturelles plus légères et lumineuses, améliorera considérablement le microclimat de la région, réduisant potentiellement la température locale de 4 ° C.



ANNEXE N°2 : Projets urbains limougeaux

- **La place de la République**

- Opération : Requalification de la plus grande place piétonne de Limoges.

- Objectifs : Valoriser le site par la polyvalence des usages, pour en faire l'élément majeur du centre-ville. Requalifier l'espace public par un aménagement de qualité, en réorganisant la circulation, le stationnement et les liaisons piétonnes. Renforcer l'attractivité touristique par la valorisation des vestiges archéologiques et la construction d'un kiosque culturel. Renforcer la dynamique économique du centre-ville par la construction de nouvelles surfaces commerciales

- Calendrier : 2016 – 2022.

- MOA : Ville de Limoges.

- MOE : In Situ.

- Coût : 9,8 Millions d'euros



Source : Limoges métropole



Source : In Situ

- **Les Bords de Vienne**

- Opération : Valorisation d'un élément naturel unique

- Objectifs : Faire des Bords de Vienne un véritable Parc urbain aux multiples usages. Confirmer les berges comme lieu de loisirs, de sports et d'événements en plein air. Conforter et valoriser un espace de nature au patrimoine écologique exceptionnel. Permettre aux limougeaux de se réapproprier cet espace.

- Calendrier : 2016 -2023.

- MOA : Ville de Limoges.

- MOE : In Situ.

- Coût : 30 Millions d'euros



Atelier étudiant (Eloïse lemerle) pôle supérieur de design RAYMOND LOEWY / LA SOUTERRAINE

- **L'entrée de ville des Casseaux**

- Opération : Réaménagement d'une des principales portes d'entrée de la ville de Limoges.

- Objectifs : Pacifier et apaiser l'entrée de ville en réduisant la place de l'automobile. Donner de la lisibilité à cet espace. Proposer une entrée paysagère et fonctionnelle. Mettre en valeur les atouts touristiques, notamment la porcelaine. Créer un signal urbain.

- Calendrier : premières études 2010 – non défini.

- MOA : Limoges Métropole

- MOE : Non défini

- Coût : 10 millions d'euros



Schéma d'orientation et d'aménagement d'entrée de ville - Casseaux. Source : Transitec

- **La caserne Marceau**

- Opération : Reconversion d'un ancien site militaire en éco-quartier.
- Objectifs : Créer un éco quartier animé et multifonctionnel sur ce site de plus de 4ha (logements, services et commerces de proximité, activités tertiaires) ouvert sur la ville et aménagé de manière durable et ambitieuse (espaces publics piétons, espaces verts, place de la voiture limitée, mobilités douces...).
- Calendrier : phase de concertation habitante du 8 au 24 juin 2019.
- MOA Ville de Limoges.
- MOE : Non défini.
- Coût : Non défini



Source : Dubois associé

- **Les portes ferrées**

- Opération : renouvellement urbain d'une cité en éco-quartier.
- Objectifs : construire de nouveaux habitats sous la forme de maisons de ville et de petits collectifs, démolir plus de 200 logements sociaux dégradés et les reconstruire ailleurs afin de favoriser la mixité sociale, restructurer le quartier autour d'un parc urbain paysager, restructurer les espaces publics pour relier le quartier avec le reste de la ville et le rendre attractif.
- Calendrier : 2019 -2025.
- MOA : ville de Limoges, Limoges Métropole et Limoges habitat
- MOE : non défini.
- Coût : 45 millions d'euros

- **Le campus universitaire et le CHU**

- Opération : Requalification d'un secteur de ville
- Objectifs : Améliorer les usages quotidiens (accès en transport urbain et modes doux, stationnements, dessertes, lisibilité, intuitivité, sécurité), organiser l'intermodalité, relier le Campus Universitaire Marcland/Vanteaux et le Pôle Hospitalier CHU - CH Esquirol, redonner une identité plus qualitative au lieu.
- Calendrier : 2018 - non défini
- MOA : Limoges Métropole.
- MOE : non défini.
- Coût : 24 millions d'euros.

- **La Bastide**

- Opération : renouvellement urbain d'un quartier prioritaire.
- Objectifs : Améliorer la qualité de vie des habitants, résidentialiser le quartier, créer une place, accueillir le futur BHNS, créer un pôle d'échanges multimodal efficace, création d'un EHPAD, requalifier le pôle commercial...
- Calendrier : 2008 – 2020.
- MOA : Limoges métropole
- MOE : multiple
- Coût : 48 millions d'euros

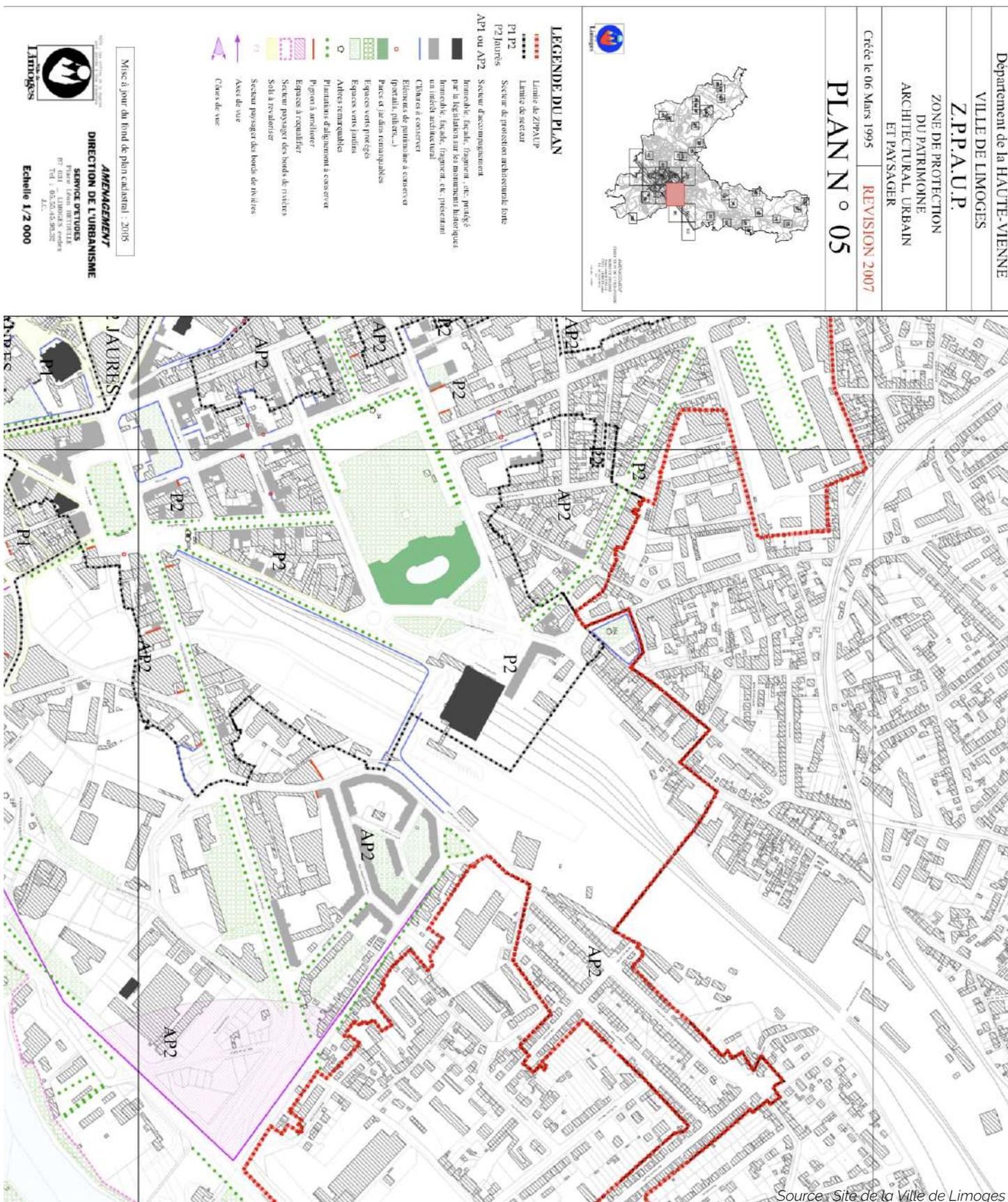
- **Le Val de l'Aurence**

- Opération : renouvellement urbain d'un quartier prioritaire.
- Objectifs : constituer un quartier résidentiel renouvelé formant une porte d'entrée majeure et identitaire de l'agglomération, véritable trait d'union entre la vallée de l'Aurence et le centre-ville.
- Calendrier : 2008 – non défini.
- MOA : Limoges Métropole
- MOE : multiple
- Coût : non défini



Source : Sativa

ANNEXE N°3 : Zonage ZPPAUP



Source: Site de la Ville de Limoges

ANNEXE N°5 : Exemple de végétalisation de dalles, d'autoroutes...

L'aménagement de l'esplanade Paul Grimault à Annecy réalisé par l'agence APS. Réalisation : 2010 - 2011



Source : Agence APS



Source : Agence APS

L'aménagement des jardins de la dalle de Beaugrenelle réalisé par Land'Act et Ogi Bet infrastructure. Réalisation 2014.



Source : Land'act



Source : Land'act

Aménagement, Skygarden, un parc urbain multifonctionnel réalisé par l'agence néerlandaise MVRDV. Réalisation 2015 - 2017

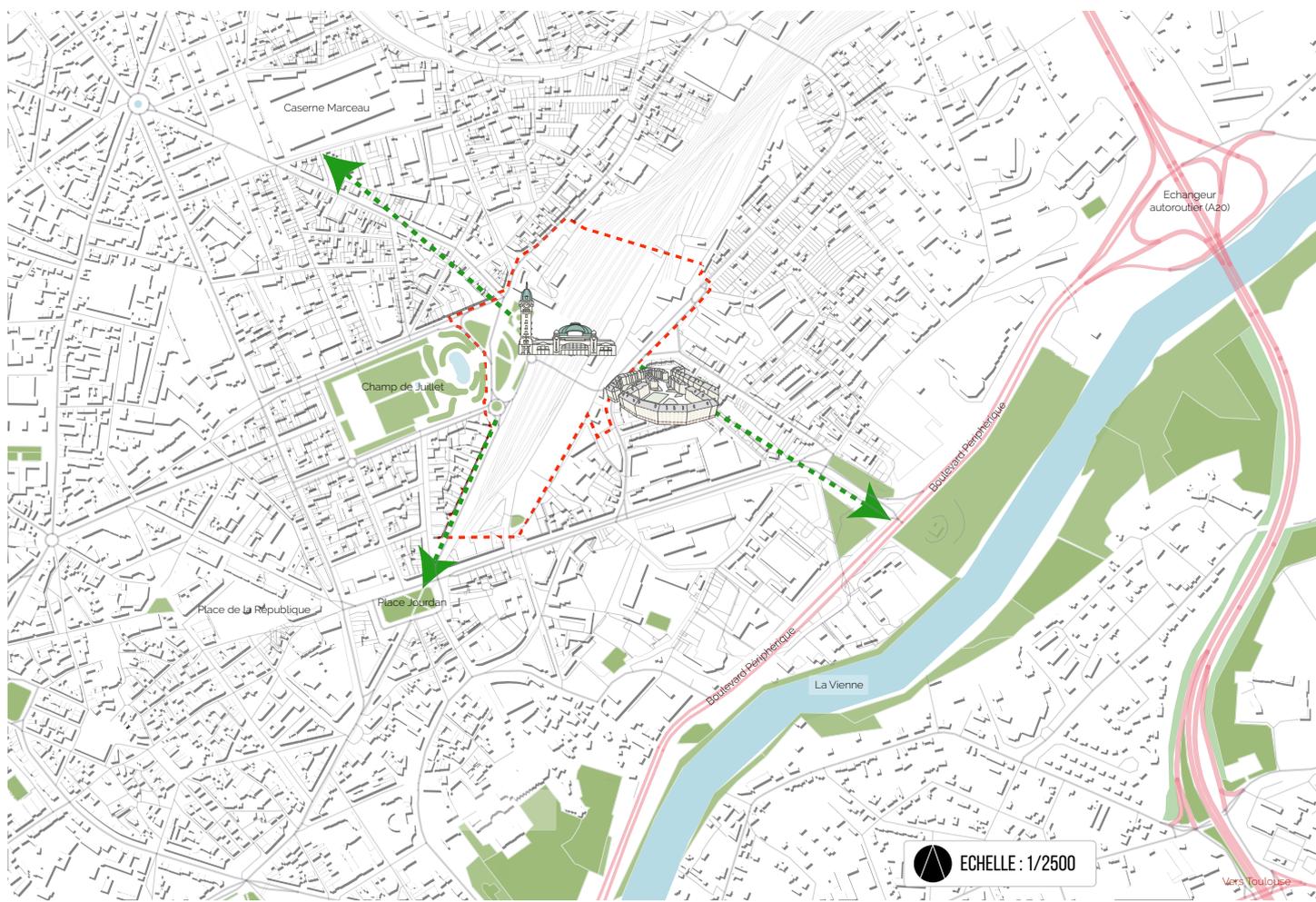


Source : Le moniteur «MVRDV signe un nouveau concept de High Line à Séoul»



Source : Le moniteur «MVRDV signe un nouveau concept de High Line à Séoul»

ANNEXE N°6 : Une trame verte à constituer



Déclaration sur l'honneur de non-plagiat

Je soussigné Alexandre Loudenot déclare sur l'honneur :

- être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'Internet, constitue une violation des droits d'auteur et un délit de contrefaçon, sanctionné, d'une part, par l'article L335-2 du Code de la Propriété intellectuelle et, d'autre part, par l'université ;

- que ce mémoire est inédit et de ma composition, hormis les éléments utilisés pour illustrer mon propos (courtes citations, photographies, illustrations, etc.) pour lesquels je m'engage à citer la source ;

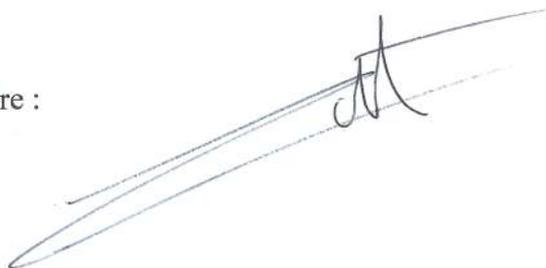
- que mon texte ne viole aucun droit d'auteur, ni celui d'aucune personne et qu'il ne contient aucun propos diffamatoire ;

- que les analyses et les conclusions de ce mémoire n'engagent pas la responsabilité de mon université de soutenance ;

Fait à : Lyon

Le : 17/06/2019

Signature de l'auteur du mémoire :

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'AL', is written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.

4.3	Samedi 9 mars, 12h30 : la pagaille routinière	p : 60
-	L'effervescence	p : 60
-	Le chaos	p : 61
-	Le retour au calme	p : 61
-	Un site, plusieurs temporalités	p : 62
4.4	Samedi 9 mars, 14h30 : Un pôle d'échanges multimodal incomplet en attente d'une réorganisation	p : 63
4.5	Dimanche 10 mars : Néan	p : 65
4.6	Lundi 11 mars, 7h : nouvelle temporalité, nouveaux usages	p : 65
4.7	Lundi 11 mars, 8h30 : Le départ pour Lyon	p : 68
IV	CONCLUSION DE LA PHASE D'ETUDE	p : 70
1.	Schéma FFOM	p : 71
2.	Enjeux du projet	p : 73
3.	Problématique	p : 74
V	PROPOSITION DE PROJET URBAIN	p : 75
1.	Une ligne de BHNS en site propre dans toute la traversée du quartier qui nécessite de lourds aménagements	p : 77
1.1	La rue Théodore Bac :	p : 79
1.2	L'Avenue Charles de Gaulles :	p : 80
1.3	Le pôle bus :	p : 82
2.	Une occasion de donner plus de place aux mobilités douces :	p : 83
2.1	Un espace nouvellement piétonnisé : La place maison Dieu	p : 85
2.2	Un espace nouvellement piétonnisé : L'esplanade Roger Gonthier	p : 87
3	Une emprise automobile considérablement réduite	p : 89
3.1	Exemple Parking silo 1	p : 91
4	Une continuité végétale	p : 92
4.1	Le parc Maison Dieu	p : 93
4.2	Le parc des Bénédictins	p : 95
5	Une densification des espaces nouvellement libérés	p : 97
5.1	Opérations rue Aristide Briand	p : 99
5.2	Zone de logements parc des Bénédictins	p : 101
6	Une intermodalité repensée	p : 103
6.1	Le nouveau centre intermodal d'échanges de Limoges (CIEL)	p : 104
7	Un projet participatif et évolutif	p : 106
VI	CONCLUSION	p : 107
	BIBLIOGRAPHIE	p : 109
	ANNEXES	p : 112

