

# LIMOGES

Le 20ème siècle marque un tournant dans la pensée de l'espace : l'Humanité prend soudainement conscience que les conditions de son établissement se sont soldées par une occupation totale de la surface planétaire. La crise en résultant est celle de la disparition d'un « dehors », que l'Homme s'est toujours efforcé de convertir en « dedans », par conquêtes et colonisations successives : l'Oeocoumène a opéré un processus de phagocytose sur son environnement, « tendu vers ce dehors et le faisant inexorablement passer dans un dedans toujours plus grand » selon Stéphane Bonzani. En perdant son dehors, la pensée de l'espace aurait également perdu son sens. Ainsi, il devient primordial de penser le dehors se déployant à l'intérieur et non plus à l'extérieur.

La crise sanitaire de la CoVid-19 et les mesures coercitives du confinement généralisé nous ont fait prendre conscience, par les absences qu'elles ont générées, que la marche et la rencontre constituaient l'essence même de l'être humain. Par notre nature de bipède, marcher constitue une nécessité physique et un besoin vital. Ce besoin fut fortement mis à mal lors des confinements successifs : nos déplacements se retrouvaient restreint à une durée d'une heure et à un périmètre limité autour de notre domicile. Ces nouvelles limites ont inévitablement creusé les inégalités entre individus quant à la qualité de leurs espaces de vie, laissant les plus défavorisés prisonniers de leur logement exigu dans un paysage urbain aride. Pour une majorité de la population, l'enfermement ne se résumait pas seulement à la rupture du lien social et de la liberté de s'évader de leur milieu de vie, mais aussi à l'aliénation causée par la pauvreté urbaine de ces mêmes milieux.

La résonance du « Care » est donc double : pour prendre soin de l'autre et de soi, il faut prendre soin du milieu entre nous. Cette constatation nous ramène ainsi à la définition première de l'urbanité comme l'art de vivre à proximité d'autrui, sous la forme d'une fine civilité, d'un soin délicat porté à l'autre et au lieu, et qui pourrait se concrétiser suivant le concept de la biorégion urbaine. Selon Richard Evanoff, « une biorégion est un terrain géographique et un terrain de conscience ». Elle implique une responsabilisation et une prise de conscience des villes quant à leur consommation et leurs rapports à leurs milieux, permettant ainsi aux habitants de prendre le contrôle des décisions les incombant, et ainsi de dépasser les clivages métropolitains existants entre l'habitant, le décideur, le producteur et le consommateur. L'un des processus préalables à la fondation de la biorégion reste la redécouverte d'un nombre suffisant de connaissances et de savoirs environnementaux et territoriaux, issus d'un processus méticuleux de reterritorialisation. Celle-ci passe par une réinterprétation des signes et des formes d'établissements passés, une réappropriation de la conscience du lieu, ou de la (re)prise de conscience de la valeur et de la fonction culturelle des biens communs territoriaux par les communautés, favorisant ainsi leur bien-être par la reproduction sociale de leur territoire. Il convient donc d'identifier les lieux porteurs de souvenirs et d'initier une réinterprétation collective de cette mémoire locale. Ce processus constituera l'origine d'une reconstruction des moments de vie communautaire par l'identification des biens communs territoriaux prévalant sur les intérêts individuels. Ces biens communs constituent les invariants structurels de la biorégion urbaine, comme caractéristiques ne subissant aucune variation au fil du temps, garant de la résistance, de la pérennité, de la reproduction du système.

Pour renforcer l'identité métropolitaine et régionale, la figure du Parc des Bords de Vienne doit contribuer à l'affirmation de la vallée de la Vienne comme bien-commun territorial, initiateur de la biorégion urbaine Limougeaude. Cet écosystème socio-territorial cultive l'équilibre co-évolutif entre établissement humain et milieu ambiant, préservant l'équité des relations longues entre ville et campagne, et affirmant le paysage de la vallée de la Vienne comme interprétation imaginaire et concrétisation de la relation nature/culture.

La charte des bords de Vienne établit par Yocto à l'issu des ateliers participatifs conforte cette nécessité de créer du lien : travailler le parc dans ses continuités, traversées et prolongements, comment y accéder et le relier à la ville-centre, comment définir ses limites. Passer d'un discours autour des berges de Vienne à une logique de Parc des Bords de Vienne suggère un épaississement de la figure. Faire « remonter » en ville le bien commun que constitue la Vienne implique une réflexion sur les vides. Pour diffuser la nature du Parc jusqu'à la ville-centre, il faut laisser la place à la nature de s'installer au sein du quartier, impliquant nécessairement de ménager des vides dans un tissu urbain très intriqué et peinant à faire sens dans l'imaginaire des Limougeaude. Quand la ville échoue, le paysage devient sa principale infrastructure génératrice (exemple de Détroit).

Dans la pensée de l'espace bâti, le vide (en opposition au plein) se traduit souvent par une peur de la page blanche. Sous le regard des politiques aménagistes, le vide apparaît trop souvent comme une absence, un impensé voir un refoulé des territoires urbanisés. La tradition de prendre

possession d'un vide foncier disponible et d'y construire un plein reste toujours la plus courante. Comme si l'unique processus permettant de faire remonter le vide à la conscience urbaine résidait dans l'acte de bâtir un édifice et de le programmer à une fin précise et fermée. Ainsi, le rôle de l'architecte-urbaniste se systématisait trop souvent à celui de remplir le vide par un plein. Cette tradition sème une confusion entre pensée de l'espace architectural et pensée de l'espace urbain. Par analogie avec les vides d'un édifice définis par l'agencement des pleins, les vides de l'espace urbain deviennent la résultante de l'agencement des édifices. Le malentendu tient du fait que cet agencement répond de logiques aménagistes sous pression de spéculations foncières, et non d'une pensée topologique de l'espace habité : ainsi, le vide est résiduel, laissé pour compte d'une succession de gestes bâtisseurs. L'inversion du regard devient urgente : là où le plein définit le vide à l'échelle de l'édifice, c'est le vide qui définit le plein à l'échelle urbaine. Ainsi, les vides dans le tissu urbain doivent être reconsidérés comme des figures génératrices, au sens où leur réorganisation sous forme de « systèmes d'écosystèmes » sociaux-culturels, agraires, forestiers, biotiques, hydrographique permettant de déduire l'organisation des pleins du tissu bâti. Les villes ne seraient en mesure d'assurer leur reproductibilité et leur durabilité qu'en préservant à tout prix l'intégrité et la complexité des écosystèmes qui les composent.

Cette urbanité par le vide se retrouve dans le cœur de ville Limougeaud, structuré par une succession de places et placettes se commandant les unes les autres, chacune développant sa propre ambiance. Les polarités en résultant incitent à la rencontre, à la déambulation spontanée et à la flânerie. Comme si un lien s'était rompu, cette fluidité urbaine prend brutalement fin aux abords du carrefour l'hôtel de ville, faisant figure de limite urbaine au-delà de laquelle les mobilités douces laisseraient leur place à l'usage prédominant de la voiture. Celle-ci reste omniprésente sur l'ensemble du site, comme héritage collatéral de son tissu faubourien. Adoptée par le Parlement le 20 juillet 2021, la loi Climat et Résilience a pour objectif d'atteindre une réduction de -40% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (objectif de l'UE fixé à -55%), et réglera bientôt les mobilités : d'ici 2025, les Zones à Faible Emission s'étendront aux métropoles de plus de 150 000 habitants, suivant le principe des vignettes Crit'Air. Cette nouvelle loi questionne expressément le rapport qu'entretient une grande ville à la campagne comme Limoges à sa périphérie : « faire rentrer la nature dans la ville », mais sans la voiture. De cette maxime, deux sujets émergent, tous deux cause et conséquence l'un de l'autre : la mobilité et le logement. Le modèle de la maison individuelle s'est fortement déployé dans les 1ère et 2ème couronnes du SCoT, grâce à un foncier plus disponible et bon marché, ainsi qu'à des durées de déplacements automobiles réduites entre la ville-centre et sa périphérie. Ces trajets entre domicile en périphérie et travail / culture / services / commerces en ville-centre oscillent entre 10 et 30 minutes en voiture, mode de transport privilégié des habitants. Tous modes de déplacements confondus, le Plan de Déplacements Urbains de Limoges Métropole nous apprend qu'en 2016, 62 % des déplacements étaient effectués en voiture, 26 % à pieds, 10 % en transports collectifs et 0,8 % en vélo. Pour les trajets domicile-travail, le SCoT précise que 80 % sont effectués en voiture, chiffre très élevé traduisant une dépendance très marquée du Limougeaud à son véhicule individuel. Les enquêtes menées dans le cadre du PDU font émerger une opinion générale défavorable des citoyens quant à la forte présence de la voiture en ville-centre. Le serpent se mord la queue : les jeunes ménages vont en périphérie pour fuir le vacarme de la ville envahi par la voiture, la périphérie non autonome implique un recours à la voiture vers la ville-centre, donc plus de voitures traversent la ville, donc la ville est moins pacifiée et attractive, donc plus de personnes en périphérie, donc plus de voitures...

Cette dépendance à la voiture s'explique aussi par une géographie vallonnée et une population vieillissante, doublées par les insuffisances du réseau métropolitain de transports en commun (STCL).

Il devient donc urgent de proposer un nouveau modèle d'urbanité, en venant créer à l'intérieur de la ville le « dehors » tant recherché, en densifiant / intensifiant / augmentant l'existant, en favorisant la proximité entre logements, travail et services urbains. Pour que les déplacements pendulaires deviennent de vraies expériences urbaines en mobilités douces, plutôt que la jonction d'un point A à un point B coupé du monde derrière un pare-brise. Au-delà de sa discrétion, le quartier Mairie-Jacobins-Sœurs de la Rivière apparaît comme une réduction localisée d'un grand nombre de caractéristiques endogènes à la ville de Limoges. Tel le précipité d'une réaction chimique complexe, son tissu faubourien interstitiel concentre les reliquats des différentes époques, activités et usages ayant permis à Limoges d'être la ville qu'elle est aujourd'hui : un condensé d'histoire riche en pratiques locales et savoirs-faires territoriaux. Cette grande diversité bannit tout geste générique ou autre modèles duplicables. Une réflexion et une réponse

# LIMOGES

propre à chacun des sites de projet sont primordiales, afin de faire fructifier leurs spécificités comme maillons essentiels à l'intégrité de systèmes complexes plus vastes et imbriqués : l'îlot, le quartier, la ville-centre, le Parc des Bords de Vienne et ses systèmes d'écosystèmes, la commune de Limoges et sa métropole, la biorégion-Limousin. Synthétisant l'histoire de Limoges et les invariants de son substrat territorial, le quartier est également représentatif d'une forme d'oubli urbain collectif, d'inconscience populaire quant à l'histoire des lieux, et ainsi d'une dynamique, d'une vitalité que la ville pourrait reconquérir. La quiétude de la « belle endormie » se retrouve dans ce quartier entré dans un sommeil profond. Sa revitalisation activerait le réveil d'une nouvelle urbanité propre à la « belle innovante », s'affirmant au sein d'une biorégion-urbaine face à l'attractivité de villes comme Bordeaux.

Comme le disait Sara Marini, « il s'agit de choisir quoi sauver, sur quoi investir, de quel fragment partir pour écrire une autre histoire ; il s'agit largement d'indiquer quoi enlever, quoi perdre »... Mais aussi de choisir quoi déplacer. L'analyse conduit à l'établissement d'un état des lieux, synthétisant les qualités endogènes de chacun des sites et leurs potentialités, et définissant ce qui pourrait être gardé, transformé, déplacé ou déconstruit. La méthodologie de cette synthèse pourrait se résumer en trois questions « quoi ? pourquoi ? comment ? » : de quel(les) usages/mémoires le lieu est-il porteur et pourquoi ? Ces usages sont-ils encore pertinents ou d'actualité ? Si oui, comment les valoriser et les réintégrer à une dynamique urbaine plus vaste ? Si non, comment les déplacer, les relocaliser et les remplacer ? Et à quelle phase du projet ces modifications doivent être menées ?

Le quartier apparaît comme un palimpseste très dense, marqué par les différentes périodes historiques de la ville de Limoges. On y observe une multitude de programmes et d'usages divers juxtaposés par opportunisme. Le tissu urbain intriqué est caractérisé par une faible porosité transversale et ponctué de grandes entités éanches installées dans la pente sur de vastes terrassements. Passée la place des Jacobins, on constate la disparition de la structure de vides caractérisant le système d'espaces publics de la ville-centre. La fluidité qu'expérimente le piéton dans le cœur de ville doit pouvoir se poursuivre sans interruption, de la place Haute-Vienne jusqu'aux berges, et ceci grâce aux prolongements du système de places rythmant le cœur de ville. La rue du pont Saint-Martial fera figure d'axe structurant, comme colonne vertébrale du système de projet, reliant les continuités piétonnes de la ville-centre (rue Haute-Vienne, rues Charles Michels et Delescluze, rue Jean Jaurès), le parc des Bords de Vienne et le futur écoquartier des Portes Ferrées.

Le croisement des données INSEE répertoriées dans le Fichier Localisé Social et Fiscal avec la base de données TOPO de l'IGN nous apprend que la densité urbaine est assez élevée (1700 hab/0.5km<sup>2</sup>), tout comme le niveau de vie moyen (22000 €/hab/an), que 40% des ménages sont propriétaires, 25% des habitants ont un âge compris entre 25 et 39 ans et que le taux de logements vacants / inhabités atteint 24% (soit 316 logements) dans le périmètre de projet Europan. En imaginant une marge d'erreur élevée de 50%, la vacance dans le quartier s'élève malgré tout à 12%, soit quatre points de plus que celle observée à l'échelle communale. La loi Climat et Résilience va obliger les propriétaires de « passoirs thermiques » à effectuer une rénovation énergétique sous un délai dépendant de la classe DPE (Diagnostic de Performance Énergétique) de leur bien immobilier : les logements classés G devront être rénovés d'ici 2025, F d'ici 2028 et E d'ici 2034. A compter de cette dernière date, plus de 4 millions de biens devront être rénovés, soit plus d'un tiers du parc locatif privé national. Ceux ne respectant pas cette règle seront interdits à la location. Des dispositifs d'aide tels que « Ma Prime Rénov' » et la remise en service des prêts avance mutation pourront soutenir le financement des projets de rénovation. Ainsi, on préférera une revalorisation du tissu résidentiel existant par l'écriture d'un Référentiel Frugal / Charte de Rénovation Bâti et Urbaine Limougeaude (ex : la démarche du collectif Avenir Radieux à Pesmes) et la mise en place d'un dispositif d'accompagnement et d'aides à la rénovation. La construction de logements neufs se limitera dans la mesure du possible à la reconstitution du front bâti sur la rue du pont Saint-Martial, et à une re-densification de certaines friches urbaines et cœurs d'îlots en intervenant de préférence sur les fonds et limites de parcelles, notamment pour traiter les franchissements topographiques.

La loi Climat et Résilience vise également une réduction de -50% des phénomènes d'artificialisation des sols d'ici 2030. Il conviendra ainsi d'opérer à une urbanisation mesurée, délicate et ponctuelle. Cette frugalité privilégiera la réhabilitation des édifices-friches publics et privés à la destruction systématisée. Suivant cette logique, nous constatons que l'ensemble du quartier présente un fort potentiel latent par rénovation / transformation / augmentation de l'existant avec un minimum de déconstruction. Nous pensons à l'îlot Sainte-Marie/Jacobiin, à la parcelle Petit Quartier, et aux

sites GRDF et ENEDIS. A l'inverse, nous remarquons que certains édifices et programmes occupent le site sans en exploiter son potentiel urbain et paysager, et dont les usages et services tireraient mieux parti de sites et d'édifices plus adaptés. A titre d'exemple, l'îlot église Sainte-Marie/Couvent des Jacobins cristallise l'archétype du site fermé sur lui-même et au potentiel sous-exploité : les reliquats historiques mériteraient une remise en valeur en s'ouvrant sur la ville, et certains usages devraient être démenagés ou transformés pour faciliter l'investissement de nouvelles pratiques urbaines. Nous faisons référence ici à plusieurs services de la mairie qui, par manque de place ou besoin logistique, se sont installés hors les murs de l'hôtel de ville. Nous pensons aux ateliers et garages des véhicules municipaux, magasin communal de fournitures scolaires. Bien que jouant un rôle crucial dans la collectivité, ces programmes ne participent pas directement à la vie de quartier. La première phase du projet consistera en leur déménagement sur le site ENEDIS, ses usages initiaux logistiques et administratifs se prêtant bien à l'accueil de tels programmes. D'autres programmes comme le centre d'accueil de la JAPD, les bureaux du GROUS, les services informatiques et topographiques de la commune pourront également être déplacés en d'autres sites du quartier.

Le plan géométrique et topographique de la ville de Limoges de J.B. Tripon (1834) nous apprend que l'îlot était structuré en cloître par l'église Sainte-Marie et le couvent des Jacobins, ce dernier déjà reconverti en stockage de fourrages et subsistances militaires. Dix ans plus tard, le 20<sup>ème</sup> régiment de Dragons en quête d'espace ouvre une voie de passage à travers l'église et détruit les édifices religieux fermant le cloître au sud pour y construire une manutention militaire et un manège de cavalerie (visibles sur le plan de Mme Ducourtieux de 1873). Aujourd'hui, le couvent a été investi par les archives municipales et le magasin de fournitures scolaires communales, la manutention remplacée par les ateliers de réparation des véhicules communaux, et le manège converti comme garage des mêmes véhicules. La situation des archives reste pertinente, à proximité directe de la mairie et de la ville-centre, garantes des mémoires manuscrites et iconographiques locales, dans un lieu et un édifice eux-mêmes chargés d'histoire. Lors de la visite de site, les échanges avec le personnel nous apprennent que la quasi-totalité de l'édifice est occupée par des rayonnages, majoritairement consacrés aux fonds anciens, et que les fonds contemporains ont dû s'installer Av. du Président John Kennedy. La faible surface restante ne permet pas aux archives d'offrir un véritable espace de réception du public et d'expositions des documents. Ces dernières se tenant nécessairement dans des locaux de prêts (notamment à la BFM, dans les murs de l'ancien hôpital général) non-attachés aux archives, ne permettant pas au personnel d'assurer une permanence didactique auprès du public. Là où les archives jouissent d'une stabilité thermique et hygrométrique propre à l'édifice, la présence du magasin de fourniture scolaire dans les murs de l'ancien couvent n'est pas pertinente et sera déplacée. Les combles et les caves, inexploités, pourront être rénovés. La surface ainsi ménagée permettra d'accueillir de nouveaux rayonnages et d'offrir des espaces de réception du public qualitatifs (expositions, salles de lectures plus généreuses dans les combles ou au rdc sur le cloître). La façade donnant sur la rue des Sœurs de la Rivière restera aveugle car adaptée au rayonnement interne, alors que la rénovation de la façade sur le cloître ouvrira l'édifice à un espace calme et intime, propice au recueillement et à la lecture, enrichissant dans le même geste les usages de la place. Ainsi, les archives sont désenclavées et ouvrent leur mémoire territoriale à la ville et aux habitants.

Les ateliers des véhicules municipaux seront déconstruits et pourront être relocalisés dans les ateliers présents sur la parcelle Enedis, ménageant la place au cloître disparu au fur et à mesure des remembrements successifs. Le parcours piéton s'interrompant place des Jacobins peut ainsi se poursuivre de manière continue à travers l'îlot, donnant à voir la façade masquée de l'église et son grand vitrail, le cloître de l'ancien couvent et le manège de cavalerie. Ce geste soustractif crée un nouvel espace public ouvert sur la ville et dont l'atmosphère sera volontairement maintenue intime et paisible, respectant la mémoire du lieu. Lors de la déconstruction du mur extérieur des ateliers, les trumeaux du mur donnant sur la place Blanqui seront conservés, l'enduit retiré et le béton bouchardé, fermant ainsi le volume intime du cloître en imitant les nuisances acoustiques, tout en gardant une certaine porosité piétonne entre les deux places. De même, les véhicules légers présents dans le manège de cavalerie pourront se garer dans le parking à plateaux de la parcelle ENEDIS. Les murs jouxtant le cloître et la parcelle Petit Quartier seront déconstruits sur dix trames structurelles laissant les portiques reposer sur les pierres existantes et ouvrant ainsi les deux grandes façades du manège. Proposé par le colonel Emy (XIX<sup>ème</sup> siècle), les arcs de bois enserrés par des colliers métalliques sont une évolution des portiques clavetés de Philibert Delorme (XIX<sup>ème</sup> siècle) et les ancêtres du lamellé collé. Ainsi révélée,

# LIMOGES

cette magnifique charpente offre un abri à l'espace des possibles : le manège se transforme en halle multi-usages, gardant à couvert un volume généreux, ouvert sur le couvent des Jacobins et la parcelle Petit Quartier. Des gradins et emmarchements seront construits sur la façade attenante au cloître, permettant le franchissement de la déclivité. Pourront y prendre place des événements culturels (théâtre de rue, concerts, spectacles de danse...), festifs (galas, spectacles de fin d'année des écoles du quartier, roller/disco...) ou sportif (entraînement du club de basket féminin occasionnellement ouvert aux spectateurs, initiation au skateboard/roller...), des mariages, défilés de mode, marchés de créateurs et d'artisanat, des assemblés de quartier comme un retour à une forme d'agora publique... Ce type d'espace doit offrir de grandes marges de liberté d'usage, les activités y prenant place pouvant être définies en fonction des demandes habitantes, via des AG de quartier sondant les besoins individuels et collectifs. Le garage automobile présent sur l'îlot Feu-Vert sera transformé en tiers-lieux à vocation artistique, où les artistes pourront produire sur place et exposer leurs œuvres dans une galerie, mis en scène par les jeux de volumes et la rampe automobile.

La parcelle Petit Quartier s'est construite par-dessus les jardins du couvent des Jacobins, comme une extension de la caserne Grand Quartier. Depuis, les écuries, magasins de fourrage et munitions, infirmeries et hangars ont été détruits. Seuls subsistent le manège de cavalerie et l'édifice de casernement. Ce dernier abrite aujourd'hui les résidences étudiantes du CROUS, dont le restaurant universitaire est construit à l'emplacement des anciennes écuries. On note deux bâtiments militaires datant de la 2<sup>ème</sup> moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, l'un d'eux cédé au CROUS pour y loger ses bureaux, ainsi que des services propres à la vie étudiante. Le 2<sup>ème</sup> bâtiment militaire constitue la dernière emprise de l'armée sur le site, servant de centre d'accueil à la JAPD. Au sud, l'IFSI quitte ses locaux pour s'installer à proximité du CHU. Sur la façade est de la résidence étudiante, un édifice vétuste de plein-pieds borde la rue des Sœurs de la Rivière et abrite d'anciennes salles de cours, toutes désaffectées. Cet édifice inutilisé sera déconstruit, et l'aile de l'immeuble de logement au croisement des rues Fresnel et des Sœurs de la Rivière sera prolongée pour créer de nouveaux logements neufs (14 logements sociaux, T2/T4, avec balcons). Un cœur d'îlot semi-ouvert sera végétalisé entre les nouveaux logements et la barre du CROUS.

Les étudiants sont des acteurs de la vie urbaine. Éloigner leur logement des lieux culturels et de formation (BFM, FRAC, Archives, faculté de Droit et de Sciences Economiques, école de management) et plus largement de l'activité de la ville-centre est autant une perte pour les étudiants que pour la ville en elle-même. La résidence étudiante et son restaurant maintiendront leurs usages actuels. Par sa position centrale, le restaurant sera transformé pour s'ouvrir au public en brasserie de quartier, tout en maintenant un service aux étudiants avec tarif préférentiel. Face au restaurant, l'ex-édifice militaire abritant les services du CROUS ne présente que peu de potentialité de rénovation/transformation, faute à son dessin protéiforme et sa pauvreté architecturale. Il sera donc déconstruit, les services du CROUS déménageront dans les murs de l'ancien IFSI. L'espace ainsi libéré autorisera la ré-densification de l'îlot, par construction de logements (35 logements, T2 au T5 duplex, avec jardin ou terrasse/balcon), dont la morphologie hybride entre logements en bande et maison de bourg permet un dégrader d'échelle entre les constructions basses existantes et les grands objets urbains tels que le manège de cavalerie, le couvent des Jacobins et la barre de casernement Petit Quartier, actuelle résidence étudiante. Les rdc pourront accueillir des commerces et services de quartier (tiers lieux, espaces associatifs notamment pour les étudiants, pharmacie, espace de santé, cabinet de médecin, vétérinaire, boulangerie, café, laverie...). Avec le restaurant, les nouveaux logements avec activités en rdc et la résidence étudiante, la parcelle Petit Quartier détiendra un statut de nouvelle micro-centralité à l'échelle du quartier, se reconnectant avec la salle des Sœurs de la Rivière au niveau de la rue Fresnel. En prolongation de celle-ci, un cheminement piéton sera aménagé entre les parcelles privées et le collège Jeanne d'Arc, jusqu'au bas de la rue du pont Saint-Martial et à la nouvelle école de musique actuelle. En face de la parcelle Petit Quartier, sur la rue du pont Saint-Martial, un vieil hôtel de plus d'un siècle mériterait rénovation. Il pourra accueillir un programme à vocation social de type foyer d'accueil de femmes battues, comme un havre de paix dominant sur son petit parc aux grands arbres majestueux. Un passage public sera aménagé à travers ce parc pour recréer une porosité transversale entre la rue du Pont Saint Martial et la rue Edouard Cholet, au niveau de l'école Edouard Herriot.

L'îlot Grand Quartier-hôtel de ville est le site le plus homogène, occupé par la mairie et l'ancien séminaire des Ordinands (XVI<sup>ème</sup> siècle). Celui-ci

sera transformé en caserne militaire et investi par le 20<sup>ème</sup> régiment de Dragons (XIX<sup>ème</sup> siècle), puis deviendra cité administrative (XX<sup>ème</sup> siècle) et actuelle résidence privée Grand Quartier. Les usages en présence se limitent donc aux fonctions propres à la mairie, au logement, à l'activité associative (aujourd'hui réduite aux salles du temps libre et Jean-Pierre Timbaud suite à la destruction de l'ancienne salle Blanqui) et au stationnement automobile des employés municipaux et habitants de la résidence. La problématique du stationnement ne pouvant être résolue simplement, cet usage sera maintenu. L'enrobé bitumineux sera retiré pour désimper-méabiliser près de 500m<sup>2</sup> de dalle, ainsi limiter l'effet d'îlot de chaleur et offrir un traitement de sol qualitatif et respectueux du patrimoine architectural en présence.

Le service informatique municipal pourra être déménagé dans la tour Enedis, l'édifice ainsi libéré reviendra à la vie associative. Sera construite une extension accueillant des salles polyvalentes pour les associations (culturels, sportifs, éducatifs...), les étudiants et les habitants de la résidence Grand Quartier. Les salles du temps libre seront rénovées dans le même geste, avec une nouvelle toiture. L'architecture en portique de bois lamellé collé suivra le périmètre du mur de soutènement, et viendra ancrer sa structure dans une ligne de pierres à l'extérieur du mur, soulignant la suture entre écriture contemporaine et mur d'enceinte. L'élancement des pans de bois fera également écho à la verticalité de la façade du Grand Quartier.

Les parcelles attenantes à la portion basse de la rue du pont Saint-Martial occupent une situation urbaine où toutes les échelles du projet s'entrelacent : la ville-centre, l'amarce de son tissu de bourg intriqué et ses architectures médiévales/renaissance à pans de bois ; la ville-route, avec l'axe historique du pont Saint-Martial en entrée de ville, ses grandes infrastructures viaires marquées par la voie des berges/RN520, le pont, l'avenue de la Révolution, son tissu faubourien XIX/XX<sup>ème</sup> siècle caractérisé par ses immeubles de faubourg, maisons de ville en granit et lanières de jardins en cœur d'îlot, ses vastes emprises industrielles du XX<sup>ème</sup> siècle avec l'ancienne usine à gaz et le site Enedis ; la ville-campagne avec la vallée de la Vienne, ses ripisylves et berges arborées, la vallée de l'Auzette, son parc et sa trame verte traversant les tissus urbains de Panazol/Feytiat jusqu'aux bords de Vienne... La combinaison de toutes ces échelles offre au site un rayonnement métropolitain, tout en maintenant les composantes locales. Les enjeux sont donc multiples : comment catalyser les flux et dynamiques territoriales propres à une entrée de ville et les articuler avec les milieux biologiques et l'échelle restreinte du quartier.

En première phase de projet, les sols de la parcelle GRDF doivent être dépollués, si possible par phytoremédiation, et des noues paysagères seront ménagées pour canaliser les écoulements et ouvrir des foyers de biodiversité à la faune/flore, comme autant de continuités écologiques. En attendant une proposition de déclassement de la voie, l'intensité du flux routier peut être mitigée par la création d'un nœud multimodal en construisant un parking relais de 300 places sur 2 niveaux, au bas de la parcelle GRDF et à proximité directe des lignes de transports en commun. Le parking pourra également profiter à tout automobiliste-visitateur du Parc des bords de Vienne, évitant ainsi de surcharger les berges de véhicules comme suggéré par les ateliers participatifs de Yocto. Un service de location de vélos à la journée, type V'Lim, pourra être proposé. L'automobiliste est incité à garer son véhicule en entrée de ville et à poursuivre son cheminement jusqu'à la ville-centre en empruntant la rue du pont Saint-Martial, à pied, à vélo ou en bus. Ainsi, le trafic routier du quartier est pacifié, le nombre de véhicules transitant jusqu'à la ville-centre limité. Les mobilités douces permettent à l'individu de poursuivre son déplacement à une vitesse plus proche de celle du corps, transformant son parcours en une expérience urbaine enrichie par la multiplicité de frictions, de prétextes à l'arrêt et de rencontres ponctuant le quartier. Le toit du parking n'offre volontairement pas de surface de stationnement pour limiter l'effet d'îlot de chaleur. En lieu et place, une AMAP et un restaurant vendent et cuisinent des produits locaux qualitatifs, facilitant la distribution et l'accès à la production paysanne en circuit court tout en ouvrant une vitrine gastronomique sur les produits de l'ensemble de la biorégion, affirmant le statut de grande ville à la campagne riche de ses ressources locales. Son couvert pourra profiter aux enfants comme espace de jeux, aux assemblées de quartier, aux terrasses du restaurant et du café en cas de pluie, à la mise en valeur occasionnelle d'un producteur local... Ces trois édifices pourront être construits suivant des trames structurelles de portique bois lamellé collé, rompant avec l'écriture infrastructurelle du parking relais et faisant échos à la charpente du manège de cavalerie. L'immeuble de logement marquant le coin de la parcelle est conservé, l'édifice GRDF donnant sur l'av. de la Révolution est rénové et raccourci d'une trame au sud et rallongé d'une trame au nord. De grands escaliers publics sont ainsi ménagés der-



# LIMOGES

rière l'immeuble de logement, reconnectant le carrefour à la place haute. L'édifice GRDF rénové accueille 26 logements (T1 à T4 duplex), et un rdc dédié aux activités côté halle de quartier (coworking, tiers-lieux, agence de graphisme, permanence d'architectes pour conseiller les habitants sur la rénovation de leur logement/maison, activité associative, pharmacie, café, librairie, tabac/presse...). La bande en surplomb côté av. de la Révolution accueillera une noue paysagère séparant la circulation des jardins potagers alloués aux logements, eux-mêmes jouant le rôle de filtre intime/extime, tout en utilisant le légume comme prétexte à la rencontre et à l'échange. L'ancien poste de transformateurs de l'usine à gaz sera converti en salle de spectacle (pouvant accueillir des représentations de théâtre, danse contemporaine, concert de musiques actuelles...), répondant ainsi à la diminution du nombre d'espaces de représentations dans la ville de Limoges, et à la demande grandissante en manifestations culturelles. Son arrière sera traité comme une rue bordée d'une noue paysage, permettant l'accès régie et offrant une nouvelle porosité transversale à la parcelle, ses abords seront traités en jeux d'escaliers paysagers, comme autant de micro-espaces publics en terrasse. La salle s'ouvrira par 3 grandes portes sur parvis bordé d'une noue paysagère, et donnant sur un vaste espace paysager central. Comme un tier-paysage en mouvement, cet espace sera la résultante paysagère de plusieurs années de phytoremédiation, à l'issue desquelles les variétés de végétaux les plus qualitatives et utiles aux sols seront préservés et entretenus (ex. de Gilles Clément et son jardin en mouvements). Les édifices existants attenants à la rue du pont Saint-Martial seront rénovés, des arrières avec jardin leurs seront ménagés. De petites opérations de logements en « L » et en bandes (24 logements dont 7 avec jardin privatif, du T2 au T5 duplex) seront construites dans les espaces interstitiels du front bâti et sur les terrassements de haut de parcelle, reconstituant une nouvelle façade au bas de la rue et signalant les entrées sur la parcelle GRDF. Deux entrées existantes seront préservées et deux accès supplémentaires seront ménagés, augmentant la porosité transversale du tissu. La parcelle n'étant pas accessible aux véhicules sauf pompiers, les habitants disposeront d'une place de stationnement numéroté dans le parking relais, mais auront toujours la possibilité de s'arrêter temporairement à proximité de leur logement pour déposer une personne âgée/handicapée. En haut de la pente, les ateliers de la parcelle Limoges Habitat seront rénovés et pourront accueillir des collectifs d'artistes ou des petites structures d'artisans. Ceux-ci pourront bénéficier préférentiellement des logements neufs attenants aux ateliers. L'édifice existant attenant aux ateliers et à la rue Edouard Herriot sera rénové en logements pouvant accueillir les étudiants/apprentis en formation dans les ateliers et/ou les artistes en résidence dans la salle de spectacles. L'ensemble des logements neuf du site pourront être réalisés en pisé/ossature bois avec soubassement en béton de site. Certaines des circulations piétonnes du site seront-elles aussi réalisées en béton de site, lisse ou désactivé suivant l'usage, le reste étant laissé le plus perméable possible. Les accroches des entrées sur rue seront-elles aussi réalisées en béton, faisant appel directement sur l'espace de la rue, et proposant un changement de matérialité à même la chaussée, incitant les automobilistes à lever le pieds. À proximité directe de la parcelle GRDF, le service municipal topographique et cadastral présent dans l'ancienne école en bordure de la RN520 sera déménagé avec les autres services municipaux dans la tour ENEDIS. Une école de musiques actuelles sera proposée en complément de l'EML rue du Clos Rocher, répondant d'un intérêt croissant des jeunes pour les musiques actuelles, du regain d'apprentissage des instruments pendant les confinements... La destination première de l'édifice est donc revalorisée et augmentée, l'école de musique pouvant s'ouvrir au maternelle, école et collège du quartier, tout en proposant des cours aux particuliers. L'emplacement de l'édifice permet également de maintenir à distance les terrains de sports du collège de la nuisance du boulevard, et profite de la rénovation du cheminement piéton en limite de parcelles privées/collège Jeanne D'Arc. La proximité avec la salle de spectacle GRDF ouvre aussi la possibilité d'auditions publiques pour les élèves de l'école de musique.

Sur la parcelle ENEDIS, une dépollution des terres est effectuée suivant la même logique que sur la parcelle GRDF, et un programme de recyclerie du bâtiment est implanté comme premier outil opérationnel, assurant la déconstruction des édifices obsolètes sur chacune des parcelles de projet (ateliers véhicules municipaux, édifice militaire, bureaux du CROUS, ancienne salle du temps libre, ancien supermarché sur la parcelle GRDF, ancien restaurant du site ENEDIS). Les déchets de construction sont volumineux, lourds et couteux à évacuer, stocker, recycler. Préférer la déconstruction à la démolition s'inscrit dans une logique d'économie de moyens, de ressources et d'énergie. Le stockage et la revente des matériaux déconstruits à même la parcelle ENEDIS inscrit le cycle de la matière dans une boucle locale, limitant les coûts de transports, et faisant office de

premier marché impulseur pour le programme de recyclerie/ressourcerie. Celui-ci jouera un rôle pédagogique auprès des individus traversant le site quant à la nécessité d'inverser le regard entre déchet/ressource.

Par sa localisation et la nature de ses édifices, le site ENEDIS offre un fort potentiel de revalorisation de ses usages premiers. La profondeur des plateaux de la tour administrative se prête peu à sa reconversion en tour de logements, et le coût que représenterait une telle opération serait prohibitif. Dans une logique d'économie, la tour administrative gardera sa vocation originelle d'espaces de bureaux et sera rénovée en adoptant une structure bois agrafée en façade, l'isolant par l'extérieur et offrant des dispositifs de stores/brises-soleil. Y seront accueillis tous les services municipaux dé-placés (services informatique, topographique, foncier, cadastre) et toute autre administration à court de place entre les murs de l'hôtel de ville. Conjointement à l'installation des services publics, les m<sup>2</sup> de bureaux restants sont loués à des entreprises, associations, séminaires, petites structures ou particuliers en télétravail via des espaces de coworking. Par la proximité des services communaux, le dialogue entre mairie, associations et entreprises pourra s'effectuer plus facilement. La surface disponible sur la toiture de la tour accueillera un restaurant avec ombrière en belvédère sur la vallée de la Vienne, accessible au public et à l'ensemble des programmes du site.

Un catalyseur territorial d'activité public/privée est ainsi créé au cœur du Parc des Bords de Vienne, attirant capitaux et intérêt des entreprises innovantes.

Afin d'éviter leur démantèlement, les ateliers des véhicules ENEDIS deviennent ceux des véhicules municipaux. Le niveau 0 du parking Enedis permet le stationnement des véhicules municipaux légers, le RDC en double-hauteur de la tour accueil les poids-lourds ainsi que le magasin de fourniture scolaire. Les volumes du manège de cavalerie et du magasin sur l'îlot Sainte-Marie/Jacobin sont ainsi libérés. Simultanée au démantèlement, la déconstruction du hangar occupant l'espace de l'ancien cloître des Jacobins peut avoir lieu. L'implantation de ces services sur le site ENEDIS favorise leur déploiement sur l'ensemble de la commune : les véhicules municipaux accèdent directement à l'av de la Révolution, à la route des Berges, et peuvent ainsi rejoindre plus rapidement le boulevard Bel-Air/Vanteaux, les multiples artères transversales de la ville-centre et les différentes extensions de la ville-route. Ce déploiement instantané sur la voie des Berges pourra constituer un atout de choix si la ville porte à terme l'ensemble des projets du Parc des Bords de Vienne, facilitant l'étude, la viabilisation et l'entretien de ces futurs projets. L'implantation des services municipaux sur le site Enedis équipe ainsi la mairie d'un nouvel outil d'ingénierie territoriale, à même l'emprise du Parc des Bords de Vienne, figure régénératrice de la ville de Limoges comme futur vecteur d'innovation urbaine.

Les fonctionnalités logistiques sont re-exploitées telles quelles, toujours dans un souci de minimiser le rapport effort/effet et le gaspillage, tout en maximisant les potentialités existantes. Le projet réduit son empreinte écologique, tout en étant opérationnel plus rapidement et à moindre coup.

Pour accompagner ce regain d'activité, la parcelle ENEDIS accueillera une opération de logements redensifiant sa limite cadastrale avec le quartier de la Croix-Verte. Celle-ci consistera en la construction de 4 plots de logements (27 logements, du T2 au T5, avec jardin ou terrasse/balcon) s'adossant au mur de soutènement existant. Pour permettre le franchissement du mur et recycler les terres de remblai de différents projets, des terrassements seront réalisés entre les plots, offrant dans le même geste des espaces extérieurs partagés aux logements. Les rdc seront principalement à usages techniques, accueillant les halls d'entrées, boîtes aux lettres, locaux poubelles, circulations verticales et ascenseurs, réseau de chaleur collectif, laveries partagées. Une bande de potagers et une noue paysagère prendront place aux pieds de plots, suivant la même logique que pour les logements de la parcelle GRDF. Les logements de fonction présents sur le site seront rénovés comme maisons avec jardin (6 logements, T4/T5), et deux autres bandes de maisons seront construites en prolongement (5 logements, T4/T5). Le système constructif pourra être similaire à celui employé sur la parcelle GRDF. Les habitants des plots pourront se garer sur des places ménagées en partie haute, au niveau de la rue la Croix-Verte. Celle-ci se prolongera à travers le site ENEDIS, transformant la voie desserte existante en rue rejoignant le bas de l'av. de la Révolution, désenclavant ainsi le quartier. Le chemin de la croix verte sera rénové, augmentant la porosité transversale du tissu. Les traitements des sols et les accroches sur la voirie périphériques seront similaires à ceux pratiqués sur la parcelle GRDF. L'ensemble du site bénéficiera de la proximité des transports en commun et d'une future station ferroviaire si le projet Tram-Train est porté à terme (station Forum, à l'embouchure du tunnel ferroviaire passant sous la ville-centre), ainsi que de service de location de vélo type V'Lim.

# LIMOGES

The 20th century marks a turning point in the thinking of spaces: humanity suddenly became aware that the conditions of its establishment have resulted in a total occupation of the planetary surface. The resulting crisis is the disappearance of an «outside», which Man has always tried to convert into an «inside», by successive conquests and colonizations: the Oecoumenon has operated a process of phagocytosis on its environment, «tending towards this outside and making it inexorably pass into an ever greater inside» according to Stéphane Bonzani. By losing its outside, the thought of the space would have also lost its sense. Then, it becomes essential to think the outside unfolding inside and no longer outside.

The sanitary crisis of the CoVid-19 and the coercive measures of the generalized confinement made us realize, by the absences that it generated, that the walk and the meeting constituted the essence of the human being. By our bipedal nature, walking constitutes a physical necessity and a vital need. This need was strongly undermined during the successive confinements: our movements were restricted to a duration of one hour and to a limited perimeter around our home. These new limits inevitably increased the inequalities between individuals in terms of the quality of their living spaces, leaving the most disadvantaged trapped in their cramped dwellings in a barren urban landscape. For a majority of the population, confinement was not only the rupture of social ties and the freedom to escape from their living environment, but also the alienation caused by the urban poverty of these same environments.

The resonance of «Care» is therefore twofold: to take care of the other and ourselves, we must take care of the environment between us. This observation brings us back to the original definition of urbanity as the art of living in proximity to others, in the form of a fine civility, a delicate care for the other and for the place, which could be concretized in the concept of the urban bioregion. According to Richard Evanoff, «a bioregion is a geographical terrain and a terrain of consciousness. It implies a sense of responsibility and awareness of cities regarding their consumption and their relationship to their environment, allowing residents to take control of the decisions that are theirs, and thus to overcome the existing metropolitan divides between the resident, the decision-maker, the producer and the consumer. One of the prerequisite processes for the foundation of the bioregion is the rediscovery of a sufficient amount of environmental and territorial knowledge and know-how, resulting from a meticulous process of reterritorialization. This involves a reinterpretation of the signs and forms of past settlements, a reappropriation of the consciousness of place, or the (re)awareness of the value and cultural function of territorial commons by communities, thus promoting their well-being through the social reproduction of their territory. It is therefore necessary to identify places that carry memories and to initiate a collective reinterpretation of this local memory. This process will constitute the origin of a reconstruction of the moments of community life through the identification of territorial common goods that prevail over individual interests. These commons constitute the structural invariants of the urban bioregion, as characteristics that do not vary over time, guaranteeing the resistance, durability and reproduction of the system.

To reinforce the metropolitan and regional identity, the figure of the Parc des Bords de Vienne must contribute to the affirmation of the Vienne valley as a territorial commons, initiator of the Limoges urban bioregion. This socio-territorial ecosystem cultivates the co-evolutionary balance between human settlement and the surrounding environment, preserving the equity of the long-lasting relations between town and country, and affirming the landscape of the Vienne valley as an imaginary interpretation and concretization of the nature/culture relationship.

The charter for the banks of the Vienne established by Yocto at the end of the participative workshops reinforces this need to create links: working on the park in its continuities, crossings and extensions, how to access it and link it to the city center, how to define its limits. Moving from a discourse around the banks of the Vienne River to a logic of the Parc des Bords de Vienne suggests a thickening of the figure. Bringing the common good of the Vienne into the city implies a reflection on the gaps. In order to spread nature from the Park to the city center, it is necessary to leave room for nature to settle within the district, necessarily implying the creation of voids in an urban fabric that is highly intricate and struggling to make sense in the imagination of the people of Limoges. When the city fails, the landscape becomes its main generating infrastructure (example of Detroit).

In the thought of the built space, emptiness (as opposed to fullness) is often translated into a fear of the blank page. Under the gaze of planning policies, emptiness too often appears as an absence, an unthought or even a repressed part of urbanized territories. The tradition of taking possession of an available land void and building a full one still remains the most common. It is as if the only process that allows the void to be brought back to the urban consciousness is the act of building a building and programming

it for a precise and closed purpose. Thus, the role of the architect-urban planner is too often systematized to that of filling the void with a fullness. This tradition sows confusion between thinking about architectural space and thinking about urban space. By analogy with the voids of a building defined by the arrangement of solids, the voids of urban space become the result of the arrangement of buildings. The misunderstanding lies in the fact that this arrangement responds to planning logic under pressure from land speculation, and not to a topological thought of the inhabited space: thus, the void is residual, left behind by a succession of building gestures. The inversion of the look becomes urgent: where the full defines the empty at the scale of the building, it is the empty that defines the full at the urban scale. Thus, the voids in the urban fabric must be reconsidered as generative figures, in the sense that their reorganization in the form of social-cultural, agrarian, forestry, biotic, hydrographic «ecosystem systems» makes it possible to deduce the organization of the solids of the built fabric. The cities would be able to ensure their reproducibility and their sustainability only by preserving at all costs the integrity and the complexity of the ecosystems which compose them.

This urbanity through emptiness can be found in the Limousin city center, structured by a succession of squares and plazas, each of which develops its own atmosphere. The resulting polarities encourage encounters, spontaneous wandering and strolling. As if a link had been broken, this urban fluidity comes to an abrupt end around the crossroads of the town hall, forming an urban limit beyond which soft mobility would give way to the predominant use of the car. The latter remains omnipresent on the entire site, as a collateral legacy of its faubourgeois fabric. Adopted by Parliament on July 20, 2021, the Climate and Resilience Law aims to achieve a 40% reduction in greenhouse gas emissions by 2030 (the EU's target is 55%), and will soon regulate mobility: by 2025, Low Emission Zones will be extended to cities with more than 150,000 inhabitants, following the principle of Crit'Air stickers. This new law expressly questions the relationship between a large city and the countryside, such as Limoges, and its outskirts: «bringing nature into the city», but without the car. From this maxim, two subjects emerge, both causes and consequences of each other: mobility and housing. The model of the single-family home has been strongly deployed in the first and second suburbs of the SCoT, thanks to more available and inexpensive land, as well as to shorter car travel times between the city center and its outskirts. These trips between home in the suburbs and work/culture/services/shops in the city center range from 10 to 30 minutes by car, the preferred mode of transportation for residents. Taking all modes of transport together, the Limoges Métropole Urban Transport Plan shows that in 2016, 62% of trips were made by car, 26% by foot, 10% by public transport and 0.8% by bicycle. For home-work trips, the SCoT specifies that 80% are made by car, a very high figure reflecting the very marked dependence of Limoges residents on their individual vehicles. Surveys conducted within the framework of the PDU have revealed a general unfavorable opinion among citizens regarding the strong presence of the car in the city center. The snake is biting its own tail: young households move to the outskirts to escape the noise of the city invaded by the car, the non-autonomous outskirts imply a recourse to the car towards the city-center, so more cars cross the city, so the city is less pacified and attractive, so more people in the outskirts, so more cars...

This dependence on the car is also explained by a hilly geography and an aging population, coupled with the inadequacies of the metropolitan public transport network (STCL).

It is therefore becoming urgent to propose a new model of urbanity, by creating the much sought-after «outside» within the city, by densifying/intensifying/increasing the existing, by promoting proximity between housing, work and urban services. So that commuting becomes a real urban experience in soft mobility, rather than a connection from point A to point B cut off from the world behind a windshield.

Beyond its discretion, the Mairie-Jacobins-Sœurs de la Rivière district appears as a localized reduction of a large number of characteristics endogenous to the city of Limoges. Like the precipitate of a complex chemical reaction, its interstitial faubourien fabric concentrates the remnants of the different eras, activities and uses that have allowed Limoges to become the city it is today: a condensed history rich in local practices and territorial know-how. This great diversity forbids any generic gesture or other duplicable models. It is essential to reflect on and respond to each of the project sites, in order to make their specificities bear fruit as essential links in the integrity of larger, interwoven complex systems: the block, the neighborhood, the city-center, the Parc des Bords de Vienne and its ecosystem systems, the municipality of Limoges and its metropolis, the bioregion-Limousin. Synthesizing the history of Limoges and the invariants of its territorial substratum, the district is also representative of a form of collective urban oblivion, of popular unconsciousness as to the history of the place, and



# LIMOGES

thus of a dynamic, of a vitality that the city could reconquer. The quietude of the «sleeping beauty» is found in this district that has fallen into a deep sleep. Its revitalization would activate the awakening of a new urbanity specific to the «innovative belle», asserting itself within a bioregion-urban faced with the attractiveness of cities like Bordeaux.

As Sara Marini said, «it is a matter of choosing what to save, what to invest in, what fragment to start from in order to write another history; it is largely a matter of indicating what to remove, what to lose»... But also of choosing what to move. The analysis leads to the establishment of an inventory of fixtures, synthesizing the endogenous qualities of each of the sites and their potentialities, and defining what could be kept, transformed, moved or deconstructed. The methodology of this synthesis could be summarized in three questions «what? why? how? What uses/memories does the place have and why? Are these uses still relevant or current? If so, how can they be enhanced and reintegrated into a larger urban dynamic? If not, how can they be moved, relocated and replaced? And at what phase of the project should these changes be made?»

The district appears as a very dense palimpsest, marked by the different historical periods of the city of Limoges. One can observe a multitude of different programs and uses juxtaposed by opportunism. The intricate urban fabric is characterized by a weak transversal porosity and punctuated by large watertight entities installed in the slope on vast earthworks. Once past the Place des Jacobins, the structure of voids characterizing the system of public spaces in the central city disappears. The fluidity that pedestrians experience in the city center must be able to continue without interruption, from the Place Haute-Vienne to the river banks, thanks to the extensions of the system of squares that punctuate the city center. The rue du pont Saint-Martial will be a structuring axis, the backbone of the project system, linking the pedestrian continuities of the city center (rue Haute-Vienne, rue Charles Michels and rue Delescluze, rue Jean Jaurès), the Bords de Vienne park and the future Portes Ferrées eco-district.

Crossing the INSEE data listed in the «Fichier Localisé Social et Fiscal» with the TOPO database of the IGN tells us that the urban density is quite high (1700 inhabitants/0.5km<sup>2</sup>), as is the average standard of living (22,000 €/inhabitant/year), that 40% of the households are owners, 25% of the inhabitants are between 25 and 39 years of age, and that the rate of vacant/uninhabited housing reaches 24% (i.e., 316 housing units) in the European project area. Assuming a high margin of error of 50%, the vacancy rate in the neighborhood nevertheless amounts to 12%, four points higher than that observed at the municipal level. The Climate and Resilience Law will oblige owners of «thermal passers-by» to carry out an energy renovation within a timeframe that depends on the DPE (Diagnostic de Performance Energétique) class of their property: homes classified G will have to be renovated by 2025, F by 2028 and E by 2034. As of the latter date, more than 4 million properties will have to be renovated, i.e. more than one third of the national private rental stock. Those that do not comply with this rule will be banned from being rented. Aid schemes such as «Ma Prime Rénov'» and the reactivation of advance transfer loans will support the financing of renovation projects. Thus, we will prefer a revalorization of the existing residential fabric by the writing of a Frugal Referential / Limousin Building and Urban Renovation Charter (e.g.: the approach of the Avenir Radioux collective in Pesmes) and the implementation of a support and renovation aid system. The construction of new housing will be limited as much as possible to the reconstitution of the built front on the street of the Saint-Martial bridge, and to a re-densification of certain urban wastelands and the heart of blocks by intervening preferably on the bottoms and limits of parcels, in particular to treat the topographic crossings.

The Climate and Resilience Act also aims to reduce the artificialization of land by 50% by 2030. It will thus be necessary to carry out a measured, delicate and punctual urbanization. This frugality will favor the rehabilitation of public and private brownfields over systematic destruction. Following this logic, we note that the whole district presents a strong latent potential by renovation / transformation / increase of the existing with a minimum of deconstruction. We think of the Sainte-Marie/Jacobin block, the Petit Quartier plot, and the GRDF and ENEDIS sites. Conversely, we note that some buildings and programs occupy the site without exploiting its urban and landscape potential, and whose uses and services would better benefit from more suitable sites and buildings. For example, the Sainte-Marie Church/Couvent des Jacobins block crystallizes the archetype of the site closed in on itself and with under-exploited potential: the historical remains would deserve to be rehabilitated by opening up to the city, and certain uses should be moved or transformed to facilitate the investment of new urban practices. We are referring here to several city hall services which, due to lack of space or logistical needs, have been installed outside the walls of the city hall. We are thinking of the workshops and garages for municipal vehicles, and the municipal school supplies store. Although these

programs play a crucial role in the community, they are not directly involved in neighborhood life. The first phase of the project will be to relocate them to the ENEDIS site, as its initial logistical and administrative uses are well suited to accommodate such programs. Other programs such as the JAPD reception center, the CROUS offices, and the municipality's computer and surveying services could also be moved to other sites in the neighborhood. The geometric and topographic plan of the city of Limoges by J.B. Tripon (1834) tells us that the island was structured as a cloister by the church of Sainte-Marie and the convent of the Jacobins, the latter having already been converted into a storage facility for fodder and military supplies. Ten years later, the 20th regiment of dragoons, in search of space, opened a passageway through the church and destroyed the religious buildings closing off the cloister to the south in order to build a military storage facility and a cavalry riding school (visible on Mrs. Ducourtieux's 1873 plan). Today, the convent has been taken over by the municipal archives and the municipal school supplies store, the handling facility has been replaced by the municipal vehicle repair workshops, and the riding school has been converted into a garage for the same vehicles. The location of the archives remains relevant, in direct proximity to the town hall and the town center, guarantors of local manuscript and iconographic memories, in a place and a building that are themselves full of history. During the site visit, discussions with the staff revealed that almost all of the building is occupied by shelving, mostly devoted to older collections, and that contemporary collections have had to move to President John Kennedy Avenue. The small remaining surface area does not allow the archives to offer a real space for receiving the public and exhibiting documents. The latter are necessarily held in loan premises (notably at the BFM, within the walls of the former general hospital) which are not attached to the archives, and which do not allow the staff to ensure a permanent educational presence for the public. Where the archives enjoy a thermal and hygrometric stability specific to the building, the presence of the school supplies store within the walls of the former convent is not relevant and will be moved. The unused attic and cellars can be renovated. The surface area thus created will allow for new shelving and qualitative spaces for receiving the public (exhibitions, more generous reading rooms in the attic or on the ground floor overlooking the cloister). The facade facing the rue des Sœurs de la Rivière will remain blind because it is adapted to internal shelving, while the renovation of the facade facing the cloister will open up the building to a calm and intimate space, conducive to meditation and reading, enriching the uses of the square in the process. In this way, the archives will be opened up and their territorial memory will be made available to the city and its inhabitants. The workshops of the municipal vehicles will be deconstructed and can be relocated in the workshops present on the Enedis parcel, leaving room for the cloister that disappeared during the successive regroupings. The pedestrian path interrupting Place des Jacobins can thus continue in a continuous way through the block, giving a view of the masked façade of the church and its large stained glass window, the cloister of the former convent and the cavalry riding school. This subtractive gesture creates a new public space open to the city, whose atmosphere will be deliberately kept intimate and peaceful, respecting the memory of the place. During the deconstruction of the exterior wall of the workshops, the overhangs of the wall overlooking Place Blanqui will be preserved, the rendering removed and the concrete bushwhacked, thus closing the intimate volume of the cloister by limiting acoustic nuisances, while maintaining a certain pedestrian porosity between the two squares. In the same way, the light vehicles present in the riding school will be able to park in the flat parking lot of the ENEDIS parcel. The walls adjoining the cloister and the Petit Quartier plot will be deconstructed over ten structural frames, leaving the porticos resting on the existing stones and thus opening up the two large façades of the riding school. Proposed by Colonel Emy (XIXth century), the wooden arches enclosed by metal collars are an evolution of Philibert Delorme's keyed porticos (XIXth century) and the ancestors of glued laminated timber. Thus revealed, this magnificent framework offers a shelter to the space of possibilities: the riding hall is transformed into a multi-purpose hall, keeping under cover a generous volume, open on the Jacobins convent and the Petit Quartier plot. Steps and steps will be built on the façade adjacent to the cloister, allowing the crossing of the slope. Cultural events (street theater, concerts, dance shows...), festive events (galas, end of year shows of the neighborhood schools, roller/disco...) or sports events (training of the women's basketball club occasionally open to spectators, initiation to skateboarding/roller...), weddings, parades, etc. ), weddings, fashion shows, designer and craft markets, neighborhood assemblies as a return to a form of public agora... This type of space must offer great margins of freedom of use, the activities taking place there being able to be defined according to the demands of the residents, via neighborhood assemblies probing the individual and collective needs. The car garage on

# LIMOGES

the Feu-Vert block will be transformed into an artistic third place, where artists will be able to produce on site and exhibit their works in a gallery, set off by the play of volumes and the car ramp.

The Petit Quartier plot was built over the gardens of the Jacobins convent, as an extension of the Grand Quartier barracks. Since then, the stables, forage and ammunition stores, infirmaries and sheds have been destroyed. Only the cavalry armoury and the barracks building remain. The latter now houses the CROUS student residences, whose university restaurant was built on the site of the former stables. There are two military buildings dating from the second half of the 20th century, one of which was given to the CROUS to house its offices, as well as services specific to student life. The second military building is the last army building on the site, serving as a reception center for the JAPD. To the south, the IFSI leaves its premises to settle near the CHU. On the east side of the student residence, a dilapidated one-story building borders the rue des Sœurs de la Rivière and houses former classrooms, all of which are no longer in use. This unused building will be deconstructed, and the wing of the apartment building at the intersection of Fresnel and Sœurs de la Rivière streets will be extended to create new housing (14 social housing units, T2/T4, with balconies). A semi-open block will be planted between the new housing and the CROUS bar.

Students are actors in urban life. Moving their housing away from cultural and educational facilities (BFM, FRAC, Archives, Faculty of Law and Economics, management school) and more broadly from the activity of the city center is as much a loss for the students as for the city itself. The student residence and its restaurant will maintain their current uses. Because of its central location, the restaurant will be transformed to open to the public as a neighborhood brasserie, while maintaining a service to students with preferential rates. Opposite the restaurant, the former military building housing the CROUS services has little potential for renovation/transformation, due to its protean design and architectural poverty. It will therefore be deconstructed, and the CROUS services will move into the walls of the former IFSI. The space thus freed will allow the re-densification of the block, by construction of dwellings (35 dwellings, T2 to T5 duplex, with garden or terrace/balcony), whose hybrid morphology between housing in strip and town house allows a degradation of scale between the existing low buildings and the large urban objects such as the riding school, the convent of the Jacobins and the barracks bar Petit Quartier, current student residence. The ground floor will be able to accommodate shops and services in the neighborhood (third places, associative spaces, especially for students, pharmacy, health space, doctor's office, veterinarian, bakery, café, laundry...). With the restaurant, the new housing with activities on the ground floor and the student residence, the Petit Quartier plot will have the status of a new micro-centrality on the scale of the neighborhood, re-connecting with the Sœurs de la Rivière hall at the level of Fresnel Street. In extension of this, a pedestrian path will be built between the private parcels and the Jeanne d'Arc college, up to the bottom of the rue du pont Saint-Martial and the new music school. Opposite the Petit Quartier parcel, on Rue du Pont Saint-Martial, an old hotel that is over a century old deserves renovation. It could accommodate a social program such as a shelter for battered women, as a haven of peace overlooking its small park with large majestic trees. A public passageway will be built through this park to recreate a transversal porosity between the rue du Pont Saint Martial and the rue Edouard Cholet, at the level of the Edouard Herriot school.

The Grand Quartier-city hall block is the most homogeneous site, occupied by the city hall and the former Ordinauds seminary (16th century). This one will be transformed into military barracks and invested by the 20th regiment of dragoons (XIXth century), then will become administrative city (XXth century) and current private residence Grand Quartier. The existing uses are therefore limited to the functions of the town hall, housing, associative activities (today reduced to the «temps libre» and Jean-Pierre Timbaud halls following the destruction of the former Blanqui hall) and the parking of municipal employees and residents of the residence. As the parking problem cannot be solved simply, this use will be maintained. The asphalt will be removed in order to remove the waterproofing from nearly 500m<sup>2</sup> of the slab, thus limiting the heat island effect and offering a qualitative ground treatment that respects the architectural heritage.

The municipal IT department will be moved to the Enedis tower, and the building thus freed up will be used by associations. An extension will be built to accommodate multi-purpose rooms for associations (cultural, sports, educational, etc.), students and residents of the Grand Quartier residence. The free time rooms will be renovated in the same way, with a new roof. The architecture in glued laminated wood portico will follow the perimeter of the retaining wall, and will anchor its structure in a line of stones outside the wall, underlining the suture between contemporary writing and the surrounding wall. The slenderness of the wood panels will

also echo the verticality of the façade of the Grand Quartier.

The plots of land adjacent to the lower part of the Saint-Martial Bridge Street occupy an urban situation where all the scales of the project are intertwined: the city-center, the beginning of its intricate town fabric and its medieval/renaissance timber-framed architecture; the city-road, with the historic axis of the Saint-Martial bridge at the entrance to the city, its major road infrastructures marked by the banks/RN520, the bridge, the Avenue de la Révolution, its 19th/20th century faubourien fabric characterized by its suburban buildings, granite townhouses and strips of gardens in the heart of the block, its vast 20th century industrial sites with the former gas plant and the Enedis site; the city-countryside with the Vienne valley, its riverbanks and tree-lined banks, the Auzette valley, its park and its green belt crossing the urban fabric of Panazol/Feytiat to the banks of the Vienne... The combination of all these scales gives the site a metropolitan influence, while maintaining the local components. The challenges are therefore multiple: how to catalyze the flows and territorial dynamics specific to a city entrance and articulate them with the biological environments and the limited scale of the district.

In the first phase of the project, the soils of the GRDF parcel must be decontaminated, if possible by phytoremediation, and landscaped ditches will be created to channel runoff and open up areas of biodiversity for fauna/flora, as well as ecological continuities. While waiting for a proposal to de-commission the road, the intensity of the road flow can be mitigated by the creation of a multimodal node by constructing a two-story, 300-space park-and-ride lot at the bottom of the GRDF parcel and in direct proximity to the public transportation lines. The parking lot will also be available to all visiting motorists of the Vienne Riverbank Park, thus avoiding overloading the riverbanks with vehicles as suggested by Yocto's participative workshops. A daily bicycle rental service, such as V'Lim, could be proposed. Motorists are encouraged to park their vehicles at the entrance to the city and to continue their journey to the city center by taking the Saint-Martial bridge street, on foot, by bicycle or by bus. In this way, road traffic in the neighborhood is calmed and the number of vehicles transiting to the city center is limited. Soft mobility allows the individual to continue his or her journey at a speed closer to that of the body, transforming the journey into an urban experience enriched by the multiplicity of frictions, pretexts for stopping and encounters punctuating the neighborhood. The roof of the parking lot deliberately does not offer any parking space to limit the heat island effect. Instead, an AMAP and a restaurant sell and cook quality local products, facilitating distribution and access to local products in a short circuit while opening a gastronomic window on the products of the entire region, affirming the status of a large city in the countryside rich in its local resources. Its cover could be used by children as a play area, for neighborhood assemblies, for restaurant and café terraces in case of rain, for occasional showcasing of a local producer... These three buildings could be built according to structural frames of glued laminated wood porticos, breaking with the infrastructural writing of the park-and-ride lot and echoing the framework of the riding school. The housing building marking the corner of the parcel is preserved, the GRDF building overlooking the av. de la Révolution is renovated and shortened by one frame to the south and lengthened by one frame to the north. Large public staircases are created behind the housing building, re-connecting the intersection to the upper square. The renovated GRDF building houses 26 apartments (T1 to T4 duplex), and a ground floor dedicated to activities on the side of the neighborhood hall (coworking, third-party spaces, graphic design agency, architects' office to advise residents on the renovation of their housing/house, associative activity, pharmacy, café, bookstore, tobacco/newspaper...).

The overhanging strip on the Revolution Avenue side will host a landscaped valley separating the circulation from the vegetable gardens allocated to the dwellings, themselves playing the role of intimate/extimate filter, while using the vegetable as a pretext for meeting and exchange. The former transformer station of the gas factory will be converted into an auditorium (able to host performances of theater, contemporary dance, contemporary music concerts...), thus responding to the decrease in the number of performance spaces in the city of Limoges, and to the growing demand for cultural events. The back of the building will be treated as a street lined with a landscape ditch, allowing access to the site and offering a new transversal porosity to the plot. Its surroundings will be treated as a set of landscaped staircases, like so many terraced public micro-spaces. The hall will open with three large doors onto a square bordered by a landscaped valley, and opening onto a vast central landscaped space. Like a third landscape in movement, this space will be the result of several years of phytoremediation, after which the most qualitative and useful varieties of plants will be preserved and maintained (e.g. Gilles Clément



# LIMOGES

and his garden in movement). The existing buildings adjoining the rue du pont Saint-Martial will be renovated, and backyards with gardens will be created for them. Small housing operations in «L» and in strips (24 dwellings including 7 with private garden, from T2 to T5 duplex) will be built in the interstitial spaces of the built front and on the earthworks at the top of the plot, reconstituting a new façade at the bottom of the street and signalling the entrances on the GRDF plot. Two existing entrances will be preserved and two additional accesses will be provided, increasing the transversal porosity of the fabric. As the parcel is not accessible to vehicles except for firefighters, residents will have a numbered parking space in the park-and-ride lot, but will still have the possibility to stop temporarily near their home to drop off an elderly/disabled person. At the top of the slope, the workshops of the Limoges Habitat plot will be renovated and will be able to accommodate artists' collectives or small craftsmen's structures. These will be able to benefit preferentially from the new housing adjacent to the workshops. The existing building adjacent to the workshops and to the Edouard Herriot street will be renovated in housing that will be able to accommodate students/apprentices in training in the workshops and/or artists in residence in the auditorium. All of the new housing on the site could be built in adobe/wooden frame with a concrete base. Some of the pedestrian circulations of the site will also be realized in site concrete, smooth or deactivated according to the use, the rest being left as permeable as possible. The street entrances will also be made of concrete, calling directly on the street space, and proposing a change of materiality right on the pavement, encouraging motorists to raise their feet. In the direct vicinity of the GRDF plot, the municipal topographic and cadastral service present in the old school along the RN520 will be moved with the other municipal services into the ENEDIS tower. A school of contemporary music will be proposed as a complement to the EML on rue du Clos Rocher, responding to the growing interest of young people in contemporary music and the renewed interest in learning instruments during confinements... The original purpose of the building is thus enhanced and increased, as the music school will be able to open up to the kindergarten, school and college of the neighborhood, while offering courses to individuals. The location of the building also allows the college's sports fields to be kept at a distance from the nuisance of the boulevard, and benefits from the renovation of the pedestrian path at the limit of the private parcels/Jeanne D'Arc College. The proximity to the GRDF auditorium also opens the possibility of public auditions for the music school students.

On the ENEDIS parcel, land decontamination is carried out following the same logic as on the GRDF parcel, and a building recycling program is implemented as the first operational tool, assuming the deconstruction of obsolete buildings on each of the project parcels (municipal vehicle workshops, military building, CROUS offices, former free time hall, former supermarket on the GRDF parcel, former restaurant on the ENEDIS site). Construction waste is voluminous, heavy and costly to evacuate, store and recycle. Preferring deconstruction to demolition is part of a logic of saving means, resources and energy. The storage and resale of deconstructed materials on the ENEDIS plot of land puts the material cycle in a local loop, limiting transportation costs and acting as the first market impetus for the recycling/ressourcery program. This will play an educational role for individuals passing through the site as to the need to reverse the view between waste and resource.

Due to its location and the nature of its buildings, the ENEDIS site offers a strong potential for revalorization of its original uses. The depth of the administrative tower's floors does not lend itself well to its conversion into a housing tower, and the cost of such an operation would be prohibitive. In a logic of economy, the administrative tower will keep its original vocation of office space and will be renovated by adopting a wooden structure stapled to the façade, insulating it from the outside and offering blinds/sunshades. It will house all the relocated municipal services (IT, topography, land registry) and any other administration that has run out of space within the walls of the city hall. In addition to the installation of public services, the remaining office space will be rented to companies, associations, seminars, small structures or individuals working from home via coworking spaces. By the proximity of the municipal services, the dialogue between city hall, associations and companies will be easier. The available surface on the roof of the tower will host a restaurant with a shaded area overlooking the Vienne valley, accessible to the public and to all the programs on the site. A territorial catalyst for public/private activity is thus created in the heart of the Parc des Bords de Vienne, attracting capital and interest from innovative companies.

In order to avoid their dismantling, the workshops of the ENEDIS vehicles become those of the municipal vehicles. Level 0 of the Enedis parking lot allows for the parking of light municipal vehicles, the double-height ground floor of the tower accommodates heavy vehicles as well as the school

supply store. This frees up the space for the riding school and the store on the Sainte-Marie/Jacobi block. Simultaneously with the move, the deconstruction of the hangar occupying the space of the former cloister of the Jacobins can take place. The establishment of these services on the ENEDIS site facilitates their deployment throughout the municipality: municipal vehicles have direct access to the Avenue de la Révolution, to the Route des Berges, and can thus reach more quickly the Boulevard Bel-Air/Vanteaux, the multiple transverse arteries of the central city and the various extensions of the city-road. This instantaneous deployment on the «voie des Berges» could constitute a choice asset if the city eventually carries all the projects of the «Parc des Bords de Vienne», facilitating the study, the development and the maintenance of these future projects. The establishment of municipal services on the Enedis site thus provides the city council with a new territorial engineering tool, right on the Parc des Bords de Vienne, a regenerating figure for the city of Limoges as a future vector of urban innovation.

Logistical functionalities are re-used as they are, always with a view to minimizing the effort/effect ratio and waste, while maximizing the existing potential. The project reduces its ecological footprint, while being operational more quickly and at a lower cost.

To accompany this renewed activity, the ENEDIS parcel will host a housing operation redensifying its cadastral limit with the Croix-Verte neighborhood. This will consist of the construction of 4 housing blocks (27 units, from T2 to T5, with garden or terrace/balcony) leaning against the existing retaining wall. To allow the crossing of the wall and to recycle the earth from the different projects, earthworks will be made between the blocks, offering in the same gesture shared outdoor spaces to the dwellings. The ground floor will be mainly used for technical purposes, hosting the entrance halls, mailboxes, garbage rooms, vertical circulations and elevators, collective heating network, shared laundry rooms. A strip of vegetable gardens and a landscaped valley will be placed at the foot of the plots, following the same logic as for the housing on the GRDF plot. The company housing on the site will be renovated as houses with a garden (6 dwellings, T4/T5), and two other strips of houses will be built as extensions (5 dwellings, T4/T5). The construction system will be similar to the one used on the GRDF plot. The inhabitants of the plots will be able to park in the spaces provided in the upper part, at the level of the Croix-Verte street. This street will be extended through the ENEDIS site, transforming the existing service road into a street joining the bottom of the av. de la Révolution, thus opening up the neighborhood. The Green Cross Road will be renovated, increasing the transversal porosity of the fabric. The treatment of the ground and the hooks on the peripheral roadway will be similar to those practiced on the GRDF parcel. The whole site will benefit from the proximity of public transport and a future railway station if the Tram-Train project is carried to term (Forum station, at the mouth of the railway tunnel passing under the city-center), as well as bicycle rental services such as V'Lim.