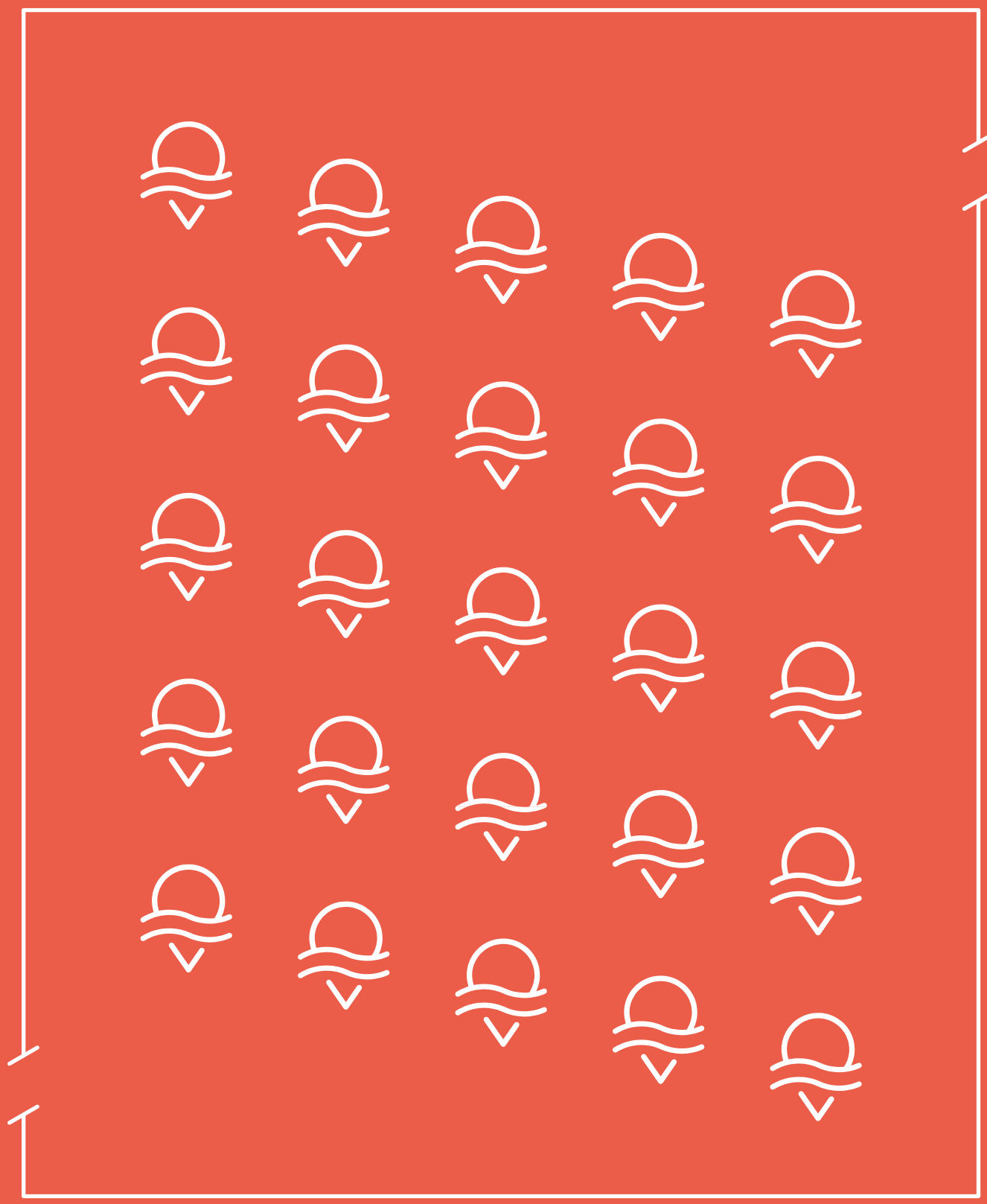


Projet d'aménagement des bords de Vienne
Restitution des ateliers participatifs des 21 et 28 Janvier 2019

Juillet 2019

LIMOGES
ARTS DU FEU ET INNOVATION

SOMMAIRE :

I. Contexte de la démarche et déroulé des ateliers

II. Enjeux à l'échelle du parc

III. Compte rendu Atelier du 21 janvier :
Sainte-Félicité / Font pinot

III. Compte rendu Atelier du 21 janvier :
Parbelle

IV. Compte rendu Atelier du 28 janvier :
Port du Naveix

IV. Compte rendu Atelier du 28 janvier :
Clos Sainte-Marie

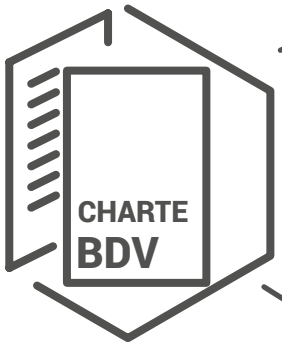
V. Documents annexes
Résultats bruts
Résultats sondage ludique

I. Contexte de la démarche et déroulé des ateliers

En 2016, la Ville de Limoges amorce une démarche collaborative pour l'aménagement des bords de Vienne et la naissance d'un parc urbain capable de réconcilier ville et rivière. Celle-ci invite, usagers, habitants et acteurs de terrain à co-construire pas à pas le projet, favorisant de la sorte la richesse des propositions et l'émergence de solutions adaptées, pérennes et respectueuses de l'atmosphère du site. Au-delà d'un état des lieux partagé, ce travail a permis de constituer la « Charte bords de Vienne », guide de référence du projet qui décline les grandes orientations à l'échelle du parc. Il a conduit également à l'identification de premières actions en réponse aux besoins exprimés par les participants, comme à titre d'exemple, la réalisation d'un cheminement continu entre la Font-Pinot et le Pont Saint-Martial.

Cette démarche se poursuit aujourd'hui par l'élaboration concertée d'un projet d'aménagement global, décliné lieu par lieu pour servir de socle à la mise en œuvre de nouvelles actions. En ce sens, de premiers ateliers réalisés en janvier 2019, ont été l'occasion «d'explorer» les constats, problématiques et attendus sur les quatre secteurs clefs du Cœur de parc : Sainte-Felicité, Parbelle (Atelier du 21 janvier), Port du Naveix et Clos Sainte-Marie (Atelier du 28 janvier). Ces ateliers organisés en soirée dans les locaux de l'école Roger-Franck ont réunis 120 personnes. Riverains et usagers ont soumis, par petits groupes de travail ou lors d'échanges plus libres, près de 600 remarques et suggestions. Ces données viennent enrichir les réflexions de la Ville de Limoges pour l'élaboration des propositions d'aménagement.

Le présent document retranscrit les principaux points abordés lors des ateliers de janvier 2019, classés et hiérarchisés selon l'échelle, la position géographique et l'importance des enjeux.



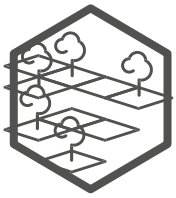
LA CHARTE
BORDS DE VIENNE

A. RÉVÉLER LE PARC

A.1 Patrimoine, Panorama, Friche

A.2 Signalétique, Mobilier, Estampille

A.3 Gestion durable, Eaux, Espaces naturels



B. PARCOURIR LE PARC

B.1 Continuités, Traversées, Prolongements

B.2 Accès, Limites, Lien au centre-ville

B.3 Accessibilité, Mobilités, Cohabitation

C. VIVRE LE PARC

C.1 Usages, Activités, Rapport à l'eau

C.2 Tourisme, Espace public, Vie de quartier

C.3 Concertation, Co-construction, Expérience

Nouvelle liaison entre la Font-Pinot et le pont Saint-Martial

Atelier de concertation du 21 janvier 2019

II. Remarques génériques pour l'ensemble du parc

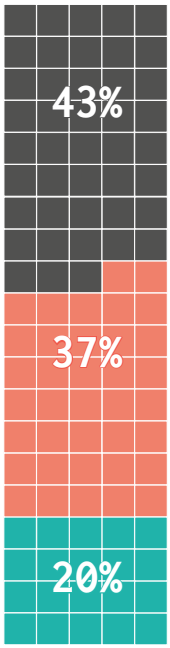
De nombreuses remarques et propositions bien que formulées sur un secteur en particulier, portent sur l'ensemble des bords de Vienne. Ce sont **les questions de mobilité et de stationnement** qui émergent comme principales préoccupations. Elles concernent d'abord la volonté de **disposer de parcours continus et partagés** tant le long des berges que transversalement vers le centre-ville et les quartiers adjacents. Il s'agit principalement de **traiter les dernières ruptures** présentes sur site (piétement du viaduc ferroviaire, escalier place Parbelle, etc.) et de trouver les espaces suffisants pour **résoudre les conflits actuels** liés notamment à des usages et pratiques différentes sur les mêmes tronçons (promeneurs et cyclistes par exemple). Elles concernent ensuite la volonté affirmée de **restreindre les circulations de véhicules motorisés** en bords de Vienne. La très grande majorité des participants s'est en effet prononcée en faveur d'un déport des stationnements hors de l'emprise du parc et d'une limitation des accès aux seuls riverains et artisans/commerçants. À une échelle plus large qui dépasse les compétences directes de la Ville de Limoges, il est demandé **une desserte en transports collectifs renforcée** et plus en lien avec les rives de la Vienne.

L'**identification du parc** et limites dans la ville apparaissent comme un enjeu important. De nombreuses suggestions portent sur la mise en place d'**une signalétique dédiée** permettant à la fois de marquer les accès, de baliser les circuits et de se repérer sur les berges. L'objectif consiste à matérialiser sur le site l'existence du parc des bords de Vienne et donner les informations suffisantes aux différents publics pour en faciliter les usages (temps de parcours, distances, équipements et services à dispositions, etc.). Selon les propositions et les lieux il peut s'agir de travailler sur les gammes de mobiliers, l'éclairage, l'affichage ou tout à la fois.

S'ajoutent à cela **la préservation et la mise en valeur des traces et vestiges de l'histoire des bords de Vienne** auxquelles riverains et usagers sont attachés (ponts, bâtis anciens et tissu industriel, patrimoine fluvial, etc.). Celles-ci contribuent à l'atmosphère spécifique des lieux.

Les multiples propositions en matière d'usages selon les secteurs, révèlent également des attendus communs à l'ensemble du parc. Ils relèvent de trois enjeux. Le premier est lié à la possibilité de **se désaltérer et/ou se restaurer** quelle que soit la période. Le second vise à préserver **l'attrait du parc pour toute tranche d'âge** en destinant certains équipements aux enfants et préadolescents qui peinent aujourd'hui à y trouver leur place. Le dernier consiste à **renouer un dialogue plus étroit avec la rivière** en multipliant les activités en lien avec l'eau (jeux aquatiques, sports nautiques, plage et baignade, etc.).

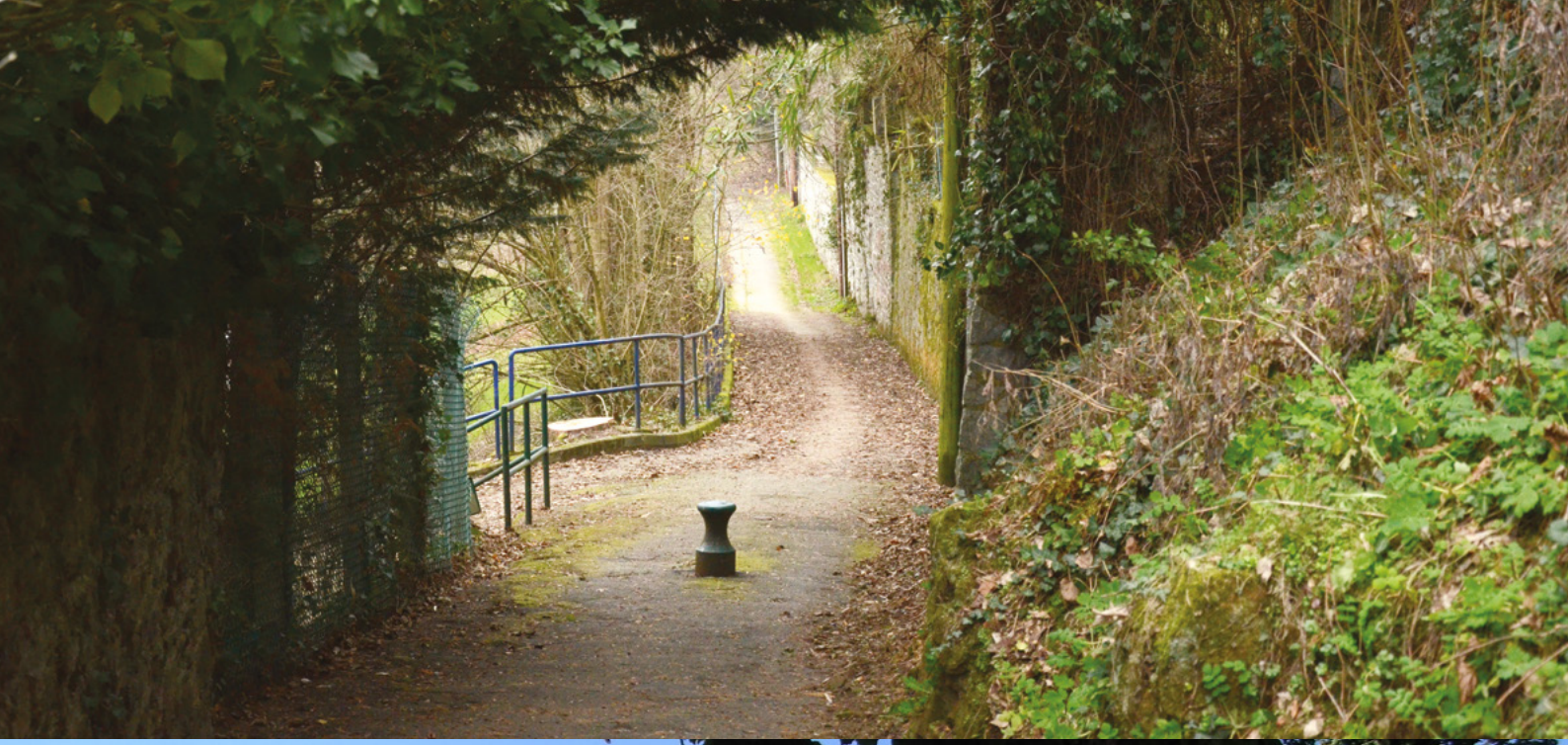
EN SYNTHÈSE



MOBILITÉ
_ Établir la continuité des parcours (cycle, piétons, PMR...)
_ Privilégier le stationnement hors-parc des bords de Vienne
_ Faciliter l'accès aux BDV en transports collectifs

IDENTITÉ
_ Disposer d'une signalétique dédiée au parc
_ Repérer et baliser les accès et circuits
_ Valoriser le patrimoine bâti et les vestiges du site

USAGES
_ Développer plus de services (restauration, guinguette, ...)
_ Rendre le parc séduisant pour toutes les tranches d'âge
_ Multiplier les activités en lien avec l'eau



BRASSERIE

III. Compte-rendu de l’atelier du 21 janvier : Secteur Sainte-Félicité / Font-Pinot

RUE
DE LA
FILATURE

N

134
propositions

III. Compte-rendu de l'atelier du 21 janvier : Secteur Sainte-Félicité / Font-Pinot

Limiter l'empreinte de la voiture

Riche de son histoire qui se reflète au travers du tissu bâti et de l'accès au Pont Saint-Martial, le quartier Sainte-Félicité revêt un intérêt patrimonial important. Dans le prolongement direct de la rue Saint-martial, lien ténu avec le centre-ville, il est vu comme **la porte d'entrée emblématique des bords de Vienne**. Il pâtit cependant de la dégradation progressive de certaines façades et des espaces publics principalement dédiés à la voiture. En ce sens, les participants s'accordent sur la nécessité de revoir l'aménagement des rues et places pour organiser les circulations et le stationnement au profit des promeneurs, des habitants et des commerçants, contribuant de la sorte à la mise en valeur du cadre bâti.

« Le quartier Sainte-Félicité nécessite un revêtement digne du charme du quartier »

Le boulevard comme frontière entre la ville et sa rivière

En amont du quartier, c'est l'ensemble du boulevard qui fait l'objet de vives critiques. Déjà perçu comme rupture franche entre la ville et la Vienne à l'issue des concertations de 2016, il ressort encore aujourd'hui comme une fracture, « bruyante » et « dangereuse ». Le constat est identique sur toute la rive Nord. Les propositions sont variées (passerelles, tunnels, traitement des carrefours, …) mais s'accordent sur la nécessité de résorber cette coupure dans la ville par la multiplication des traversées et passages protégés au droit de toutes les rues et des ponts. **La priorité est clairement donnée aux piétons et aux cycles pour développer les accès directs aux bords de Vienne**, qu'il s'agisse de mieux identifier les existants ou d'en ouvrir de nouveaux.

Révéler le potentiel d'un emplacement stratégique

Bien qu'en dehors des espaces directement gérés par la Ville de Limoges, la friche de la Font-Pinot a polarisé une partie des discussions. Le ressenti semble assez unanime quant à l'abandon plus ou moins réel des lieux qui dénotent dans le paysage et confèrent un sentiment de gêne voire d'anxiété à certains riverains et promeneurs.

« Pour les friches industrielles, il faut s'inspirer des travaux réalisés dans d'autres villes, comme sur l'Île de Nantes »

Pour autant, ces espaces sont aussi perçus comme **un potentiel unique** et une trace bien réelle du passé industriel des bords de Vienne. Une tendance majoritaire se dégage en faveur d'une réhabilitation progressive de tout ou partie de ces espaces (bâtis et terrains alentours) afin de leur conférer un statut d'espace public majeur et incontournable en bords de Vienne. Les propositions portent sur **un lieu de vie et de services, plutôt à vocation culturelle**, ouvert sur la rivière et en lien avec la ville. À plus petite échelle, on relève une forte demande de mobilier à proximité des berges, qu'il soit destiné aux repas conviviaux (tables et barbecues), aux regroupements festifs (placette, kiosques, amphithéâtre, etc.) ou aux distractions plus solitaires (assises, transats, etc.).

EN SYNTHÈSE

_ Considérer la place Sainte-Félicité comme porte d'entrée emblématique du parc

_ Mettre en valeur le patrimoine bâti et le pont

_ Traiter les ruptures et multiplier les accès directs aux bords de Vienne

_ Enrichir le mobilier urbain (assises, tables, foyers,...)

_ Transformer le patrimoine industriel de la Font-Pinot en un lieu de vie ouvert

N

III. Compte-rendu de l'atelier du 21 janvier : Secteur Parbelle / Quai de Nexon

TABAC
BAR

N

III. Compte-rendu de l'atelier du 21 janvier : Secteur Parbelle / Quai de Nexon

Reconsidérer la place du piéton

Point central de la vie de quartier et étape marquante des parcours en bords de Vienne du fait de sa proximité avec le Pont Saint-Martial, le secteur de Parbelle bénéficie d'une activité variée propice à la rencontre de différents publics. La place et ses abords souffrent cependant de l'**omniprésence de la voiture** et d'un stationnement tampon anarchique lié à la gratuité du secteur. En témoigne, la teneur des échanges qui, pour beaucoup, ont porté sur les questions de circulation et de partage des espaces, déclinées en trois strates successives à partir du Pont Saint-Martial.

Vers une meilleure cohabitation des usages

La première strate concerne le parcours en bords de Vienne de l'île aux oiseaux à la casse automobile, où subsistent **des conflits d'usages importants**. L'allée Gabriel Ventejol malgré ses qualités paysagères entre jardins et rives ombragées, ne permet pas du fait de son étroitesse, la cohabitation de tous les marcheurs. Ce phénomène est accentué par la présence de l'escalier à son extrémité côté place, qui en limite l'accès, notamment pour les poussettes ou les personnes âgées. L'absence d'alternative cyclable à ce passage est également déplorée, que ce soit sur la rive ou sur la rue de Babylone.

La problématique soulevée est tout autre sur le quai de Nexon, où la promenade est contrainte par **la configuration routière** (circulation et manœuvre des véhicules, revêtements de sol, mobiliers, etc.). Les difficultés se situent notamment au droit du pont Saint-Martial avec la brusque butée des cheminements contre la voirie et sous le pont de la Révolution du fait des contraintes de hauteurs. Les réponses avancées vont plutôt dans le sens d'**une restriction des accès motorisés et l'ouverture / aménagement des cheminements existants** en contrebas pour **gagner en épaisseur sur la rive et se rapprocher de la rivière**.

« Tout le monde doit pouvoir faire le même parcours»

Organiser le stationnement autour du parc

La seconde strate correspond au traitement de la place à proprement parler dont le statut de parking ne semble pas ou plus convenir. Au regard des données recueillies, il existe un consensus sur le **déport des véhicules** hors de son périmètre afin de **consacrer l'espace disponible**

aux activités du quartier (déploiement des terrasses, emprise du marché, etc.) et privilégier une esplanade majoritairement piétonne et cyclable (préservation des accès riverains et commerciaux).

Plusieurs pistes sont proposées pour préserver des poches de stationnement à proximité, dont les principales renvoient à la création d'arrêts-minute en fin de place sur la rue de Babylone, pointent la sous-utilisation du parking Bichet et envisagent la création de stationnements sur les butes situées face à la place. En parallèle, apparaît la volonté d'une **réhabilitation des locaux industriels** en déshérence autour du Pont de la Révolution pour l'installation de nouvelles activités.

« Redonner une seconde vie à des locaux chargés d'histoire»

Pacifier les rues de Nexon et de Babylone

La dernière strate quant à elle, vise à l'**apaisement des rues de Babylone et Nexon**, auxquelles se greffent les accès à l'avenue Georges Pompidou. Le gabarit de ces voies est jugé disproportionné et inadapté aux usages réels. Le dimensionnement de ces rues incite aux excès de vitesse et à une baisse de vigilance aux abords de la place, mais complique également les liaisons avec les quartiers adjacents et les arrêts de transport en commun. Ces espaces aujourd'hui « perdus ou abandonnées à la voiture» sont considérés comme autant de foncier disponible pour étendre la place Parbelle.

EN SYNTHÈSE

_ Dissimuler la casse-auto et valoriser le parking Bichet, (accès, signalement,...)

_ Réaménager la place Parbelle en faveur des commerces et activités du quartier et donner une seconde vie aux bâtiments industriels

_ Revoir le rapport piéton-véhicule en organisant le stationnement de la place Parbelle

_ Assurer le partage des cheminements et traiter la rupture de parcours

_ Pacifier les rues de Babylone et de Nexon et faciliter les traversées, notamment vers les arrêts de transport en commun, le parc des Portes-Ferrées et les quartiers adjacents

N

IV. Compte-rendu de l’atelier du 28 janvier : Secteur Port du Naveix

N

160
propositions

IV. Compte-rendu de l'atelier du 28 janvier : Secteur Port du Naveix

Le secteur du Port du Naveix s'étend du Pont Saint-Étienne à l'autoroute. Même si l'ensemble du secteur affirme ouvertement une vocation de loisirs, les usages, les pratiques et les activités qui s'y déroulent différent quelque peu, que l'on soit en amont ou en aval du parc de transformateurs. Cette partition se retrouve en toute logique dans les remarques et propositions formulées lors des ateliers.

« Pourquoi ne pas envisager une plage, une zone de baignade ? »

Renouveler les équipements et compléter l'offre de service

La portion Sud, ancrage du quartier historique de la Cité en bords de Vienne accueille aujourd'hui de multiples possibilités de divertissements pour toute tranche d'âge. Il s'articule notamment autour de la base nautique et des terrains de pétanque, dont **les associations respectives participent activement à l'animation des lieux.** Cette richesse de vie locale est soulignée et conduit à des suggestions enthousiastes pour soutenir ces activités et encourager plus encore leur développement (multiplication de la variété des sports nautiques proposés, augmentation de la capacité d'accueil, etc.). Elles s'accompagnent également d'une forte demande en matière d'équipements et services offrant notamment **la possibilité de se désaltérer ou se restaurer** (tables et mobiliers, barbecues publics, bistrots et snacks, etc.) **et de se divertir** (requalification de l'aire de jeux)

Au Nord, les vastes espaces verts du bassin d'orage ne font l'objet que de peu de commentaires, hormis la visibilité du complexe Enedis considéré en l'état comme « une verrue dans le paysage » et le vieillissement du skate-park adjacent. L'intérêt de **préserver un site d'une telle envergure pour les activités de plein-air, les sports collectifs et les évènements extérieurs** (à l'instar des projections cinématographiques « une toile aux étoiles »), est toutefois souligné.

La nouvelle passerelle : pierre angulaire des débats

C'est bien la **création d'une nouvelle passerelle piétonne et cyclable** qui émaille les échanges. Même si sa position exacte et sa constitution restent à déterminer, les participants semblent s'accorder sur l'intérêt d'une telle infrastructure, comme lien entre l'avenue des Coutures et le quartier des Longes.

La passerelle est envisagée comme **« un élément d'envergure », « un belvédère sur la cathédrale et la vallée de la Vienne », « un monument signal pour l'entrée de ville »**, qualificatifs qui démontrent l'importance, les attentes, et l'attention à porter à cet ouvrage.

« Offrir de nouvelles opportunités de changer de rive et d'atmosphère »

Ancrer le parc au-delà du boulevard

Au-delà des rives, les limites du parc aujourd'hui imposées par le boulevard et la sortie de l'A20, sont clairement remises en question. L'emprise routière est vécue comme une fracture avec la ville, due à l'insuffisance de traversées et passages confortables pour les piétons et les cycles. Ce constat est le même que l'on soit aux pieds des jardins de l'Évêché, au droit de la patinoire, face au musée du four et l'entrée des Casseaux ou dans l'axe de la gare. **Le parc demande à s'étendre vers la ville** et à tisser un lien étroit avec les quartiers adjacents et les équipements qui s'y trouvent.

EN SYNTHÈSE

_ Conforter la vocation de loisirs du secteur et multiplier les activités de la base nautique

_ Dissimuler ou assumer la présence du complexe ENEDIS

_ Organiser un pôle relais mobilité conséquent (parking, transports en commun, cycles, etc.) en lien avec le parc

_ Réduire la fracture induite par le boulevard et accroître le nombre de traversées Ville-Vienne

_ Créer une nouvelle passerelle «belvédère», signal d'entrée de ville et élément emblématique des bords de Vienne

IV. Compte-rendu de l'atelier du 28 janvier : Secteur du Clos Sainte-Marie / Compostelle

120
propositions

III. Compte-rendu de l'atelier du 28 janvier : Secteur Clos Sainte-Marie

De la place de Compostelle à l'embouchure de l'Auzette, la rive Sud-Est de la Vienne est marquée par une configuration très particulière des berges situées aux pieds des habitations. Cette proximité entre les **promenades publiques, les jardins privés et la rivière**, contribue à l'atmosphère typique du quartier, agrémentée par de remarquables points de vue sur la ville, la cathédrale et les ponts. Ce caractère unique en fait une **composante incontournable des parcours en bords de Vienne,** qui se traduit par une forte fréquentation de publics variés, en toutes saisons. Malgré ces atouts, les échanges font état de difficultés actuelles, nuisibles pour la vie collective des lieux.

Canaliser les circulations sur les berges

La principale difficulté concerne les conflits liés **au partage des espaces** le long de la rue du Clos Sainte-Marie, où se concentrent **piétons, cyclistes et automobilistes**, qu'ils soient résidents ou usagers temporaires. L'abondance d'un stationnement mal calibré « qui gâche les vues » et l'étroitesse des cheminements, conduit aujourd'hui à « une situation désagréable et dangereuse pour tous ». Plusieurs pistes sont avancées pour y remédier. La première demande émane directement des riverains et porte sur la **limitation des circulations motorisées** aux seuls habitants et secours, permettant ainsi de réduire drastiquement le nombre de véhicules présents et réorganiser parking et voirie.

Ces constats et les réponses proposées trouvent un écho sur la place de Compostelle où les commerçants contrairement aux idées reçues, pointent l'absence d'utilisation du stationnement à même les bords de Vienne pour leurs activités et dénoncent la **gêne occasionnée par la circulation** et les manœuvres des véhicules devant les terrasses (pollutions, nuisances sonores, incommodité du mobilier urbain, etc.).

Restaurer une proximité avec la rivière

Cette proposition s'accompagne de la volonté d'un réaménagement complet des berges au **plus proche de l'eau**, actuellement peu adaptées et difficilement praticables, suggestion sur laquelle se rejoignent bon nombre de participants. L'objectif reste constant dans les discussions pour trouver la juste **place de chacun et répondre au besoin des diverses pratiques** (pêcheurs, promeneurs, sportifs, habitants…).

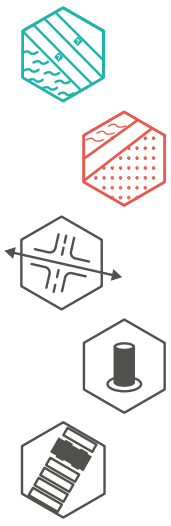
« Construire une promenade sur pilotis afin d'être au plus proche de l'eau »

Valoriser les liens avec les quartiers adjacents

En compensation d'une restriction des accès pour les riverains, des sites sont pointés pour l'accueil des « automobilistes de passage » **hors du parc**, notamment dans la rue Henri Dumont ou de l'autre côté de la rivière, rue Victor Duruy. Ils soulèvent toutefois la nécessité d'accompagner ces mesures par le développement de **jalonnements informatifs** offrant aux touristes et usagers une pleine connaissance des lieux et de leur histoire, des parcours possibles et des services à disposition. Il est notamment fait référence aux éléments de **signalétique** comme l'estampille des bords de Vienne.

Les autres remarques, dans une proportion moindre, portent sur l'ouverture des rives vers les quartiers adjacents, notamment par **l'identification et la mise en valeur des nombreux passages et venelles** existants à travers les îlots d'habitations. Cette attention pour l'ancrage du parc dans le tissu urbain voisin s'exprime d'autant plus à l'embouchure de l'Auzette, où subsiste une légère discontinuité entre les deux parcs.

EN SYNTHÈSE



_ Réduire les conflits d'usages entre piétons, cycles et véhicules par l'aménagement des berges et le partage de l'espace

_ Homogénéiser les revêtements et traiter les continuités végétales

_ Renforcer les liens entre les bords de Vienne et les quartiers adjacents par la mise en valeur des venelles et la connexion avec l'Auzette

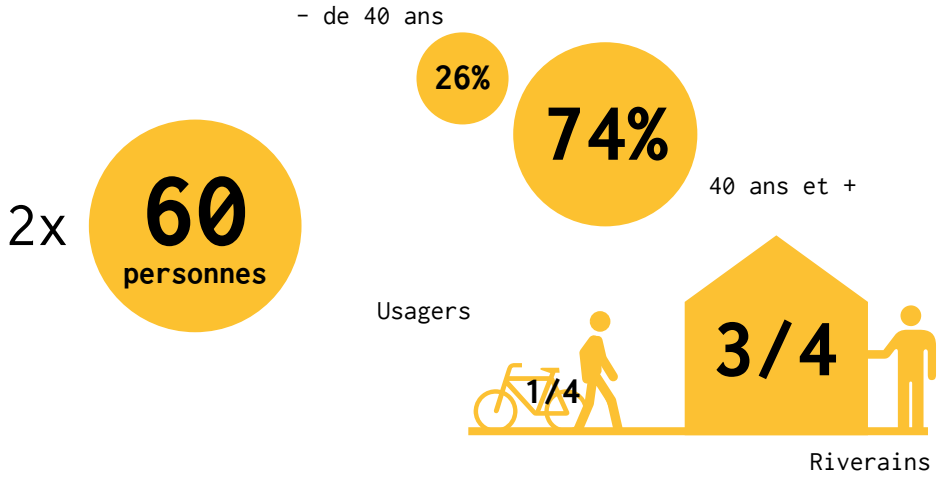
_ Restreindre l'accès véhicules aux riverains et en organisant le stationnement «visiteurs» hors du parc BDV

_ Reconsidérer l'ensemble de la place Compostelle et réorganiser les stationnements Rue Henri Dumont

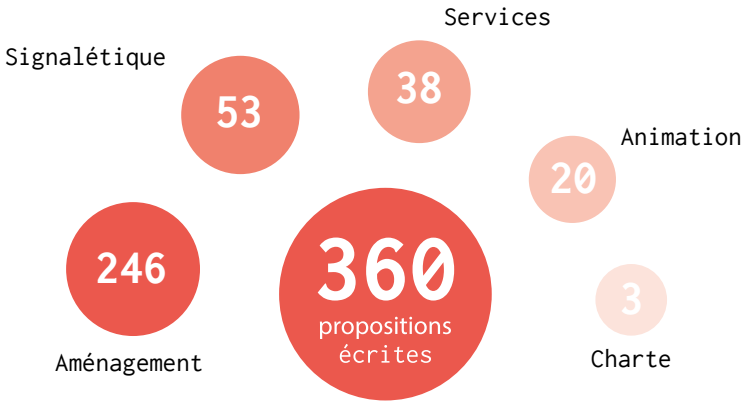
V. Documents annexes

V.1 Données brutes Ateliers 1 et 2 - janvier 2019

Nombre et qualité des Participants :



Nombre et typologies des propositions (feuilles de route) :



Nombre et typologies des propositions (calques) :

V.2 Sondage ludique :

COMMENT ÉCLAIRER LES BORDS DE VIENNE ?

Les participants se prononcent à 81% pour le balisage des cheminements et l'éclairage ponctuel en fonction des usages. L'absence de réponse sur un éclairage global en opposition au sentiment d'insécurité lié à l'obscurité, démontre l'importance de tendre vers **une sobriété lumineuse en bords de Vienne**

LA GUINGUETTE - OÙ ET QUAND ?

Fortement sollicitée lors de la première phase de concertation, l'engouement pour l'implantation d'une guinguette en bords de Vienne se confirme. Celle-ci est attendue à proximité de l'eau, sur le **secteur de la Font - Pinot tout au long de l'année** et particulièrement les week-ends.

QUE MANQUE-T-IL EN COMPLÉMENT DES CINÉMAS DE PLEIN-AIR ?

Saluée lors des échanges, la multiplication des séances de cinéma en plein-air appelle à s'intensifier et s'enrichir de nouvelles offres, **musicales** en premier lieu (44%), suivies par les **arts vivants** (25%), tout en y associant la possibilité de **se restaurer** (18%).

QUELLES NOUVELLES TRAVERSÉES DE LA VIENNE ?

Élément «phare» de la première vague de concertation, ce sont les possibilités de traversées piétonnes/cyclables qui concentrent la grande majorité des réponses (67%). Hormis la nouvelle passerelle des Casseaux restée dans toutes les têtes, il est aussi question d'adapter les ponts existants ; vers plus de conforts pour les mobilités douces (pont Neuf et Révolution) ou en créant de nouveaux passages (Pont de l'A20 et Viaduc ferroviaire).

yocto
studio