

BILAN DE LA CONCERTATION

Du 20 mai au 30 juin 2019



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION GÉNÉRALE	4
LE PROJET PROPOSÉ PAR LIMOGES MÉTROPOLE.....	6
LES GRANDES AMBITIONS DU PROJET DE MOBILITÉ DURABLE	6
BHNS : LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET.....	6
LE TRACÉ	6
CALENDRIER, ACTEURS ET COÛT DU PROJET	7
OBJECTIFS, PÉRIMÈTRES ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	9
LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	10
LES MODALITES ET LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION PREALABLE.....	10
LE DISPOSITIF MIS EN PLACE LORS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	12
LE DISPOSITIF D’ANNONCE DE LA CONCERTATION	13
LE DISPOSITIF D’INFORMATION.....	21
LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION.....	29
SYNTHÈSE QUANTITATIVE DES EXPRESSIONS DU PUBLIC	37
LES CHIFFRES CLÉS DE LA PARTICIPATION	38
LES CHIFFRES CLÉS DES THÈMES D’EXPRESSION	41
SYNTHESE QUALITATIVE DES EXPRESSIONS DU PUBLIC	42
DE NOMBREUX AVIS EN FAVEUR DU PROJET	43
RÉORGANISATION DU RÉSEAU	44
TRACE ET EMPLACEMENTS DES STATIONS.....	48
AMENAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS	53
SYSTEME DE TRANSPORT, OFFRE DE SERVICE ET MATERIEL ROULANT	60
MOBILITÉS DOUCES ET INTERMODALITÉ	65
TARIFICATION	69
CALENDRIER, FINANCEMENT ET GOUVERNANCE DU PROJET.....	70
CONCLUSION	74
ANNEXES.....	75
LES MODALITÉS DE CONCERTATION	76
LA DÉLIBÉRATION APPROUVANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	76

LES COURRIERS INFORMANT LES COMMUNES DES MODALITÉS DE CONCERTATION	81
LES RÉUNIONS PUBLIQUES	82
COMPTE-RENDU DU SÉMINAIRE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION	82
COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PANAZOL – 11 JUIN 2019	91
COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LIMOGES - 20 JUIN 2019	104
COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LIMOGES - 27 JUIN 2019	118
LES COURRIERS REÇUS	133
ASSOCIATION 55 CITOYENS POUR LIMOGES	133
HABITANT(E) DE LA RUE ARMAND BARBES	136
HABITANT(E) DE LIMOGES	137
HABITANT(E) DE LA COMMUNE DU PALAIS SUR VIENNE	138
HABITANT(E) DU CENTRE-VILLE DE LIMOGES	139
HABITANT(E) DE LIMOGES	145
HABITANT(E) DE LIMOGES	147
LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES EN LIGNE	152
LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES PAPIER	164

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La concertation préalable sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service s'est déroulée du 20 mai au 30 juin 2019. Ce temps de concertation a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis des publics concernés.

Le présent document présente les actions mises en œuvre dans le cadre de la concertation, dresse le bilan des échanges, des contributions et souligne les enseignements tirés par le porteur du projet.

Engagé en 2016, le projet de modernisation du réseau de transport en commun de Limoges Métropole constitue un pilier majeur du nouveau Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui prévoit :

- La refonte de l'ensemble du réseau de transports en commun de Limoges Métropole dans une logique intermodale, autour de deux lignes structurantes aménagées en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).
- L'amélioration de la qualité de service avec la mise en accessibilité des arrêts, le déploiement des dispositifs d'information voyageurs.
- La transition énergétique, avec le renouvellement du parc de matériel roulant.

Le projet de BHNS est la clé de voute de ce futur réseau, avec la réalisation de deux lignes aménagées majoritairement en site propre, avec priorité aux carrefours.

Au moment de la concertation, ce projet avait déjà fait l'objet de plusieurs délibérations adoptées à l'unanimité par le conseil communautaire :

- Juin 2016 : validation du Schéma de principe, qui pose les objectifs du projet en termes de déplacement, d'amélioration du cadre de vie et d'attractivité du territoire
- Mars 2017 : validation du schéma de gouvernance partenariale, proposant une démarche de co-construction du projet entre Limoges Métropole, la Ville de Limoges, la Ville de Panazol, la Société des Transports en Commun de Limoges Métropole (STCLM), le Département de la Haute-Vienne, la Région Nouvelle-Aquitaine et les services de l'Etat.
- Juin 2017 : validation des études de faisabilité, dans lesquelles sont définis les tracés préférentiels, les performances attendues du projet et le recours au mode BHNS
- Septembre 2017 : validation de l'énergie électrique pour le matériel roulant

LE PROJET PROPOSÉ PAR LIMOGES MÉTROPOLE



LE PROJET PROPOSÉ PAR LIMOGES MÉTROPOLE

LES GRANDES AMBITIONS DU PROJET DE MOBILITÉ DURABLE

Pour accompagner le développement urbain, répondre aux besoins croissants de mobilité et améliorer le cadre de vie, la Communauté urbaine Limoges Métropole s'est engagée dans un grand projet de modernisation de son réseau de transport. À compter de 2023, deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en formeront la colonne vertébrale. Un service performant et régulier pour se déplacer et accéder confortablement aux principaux pôles d'activité de l'agglomération.

BHNS : LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Itinéraires efficaces, voies réservées, amplitudes horaires et fréquences élevées, correspondances, parking relais : le BHNS est un moyen de transport attractif pour se déplacer, en complément de la voiture, du TER, du vélo et de la marche à pied. Il permettra de répondre à cinq grands objectifs :

- Accélérer le désenclavement des quartiers prioritaires et favoriser les liens entre les quartiers.
- Renforcer le dynamisme des principaux pôles économiques et universitaires.
- Faciliter l'accès de tous aux services et aux emplois.
- Préserver et améliorer le cadre de vie, requalifier le centre-ville de Limoges.
- Rendre les alternatives à la voiture plus avantageuses pour tous.

LE TRACÉ

Deux axes structurants seront créés :

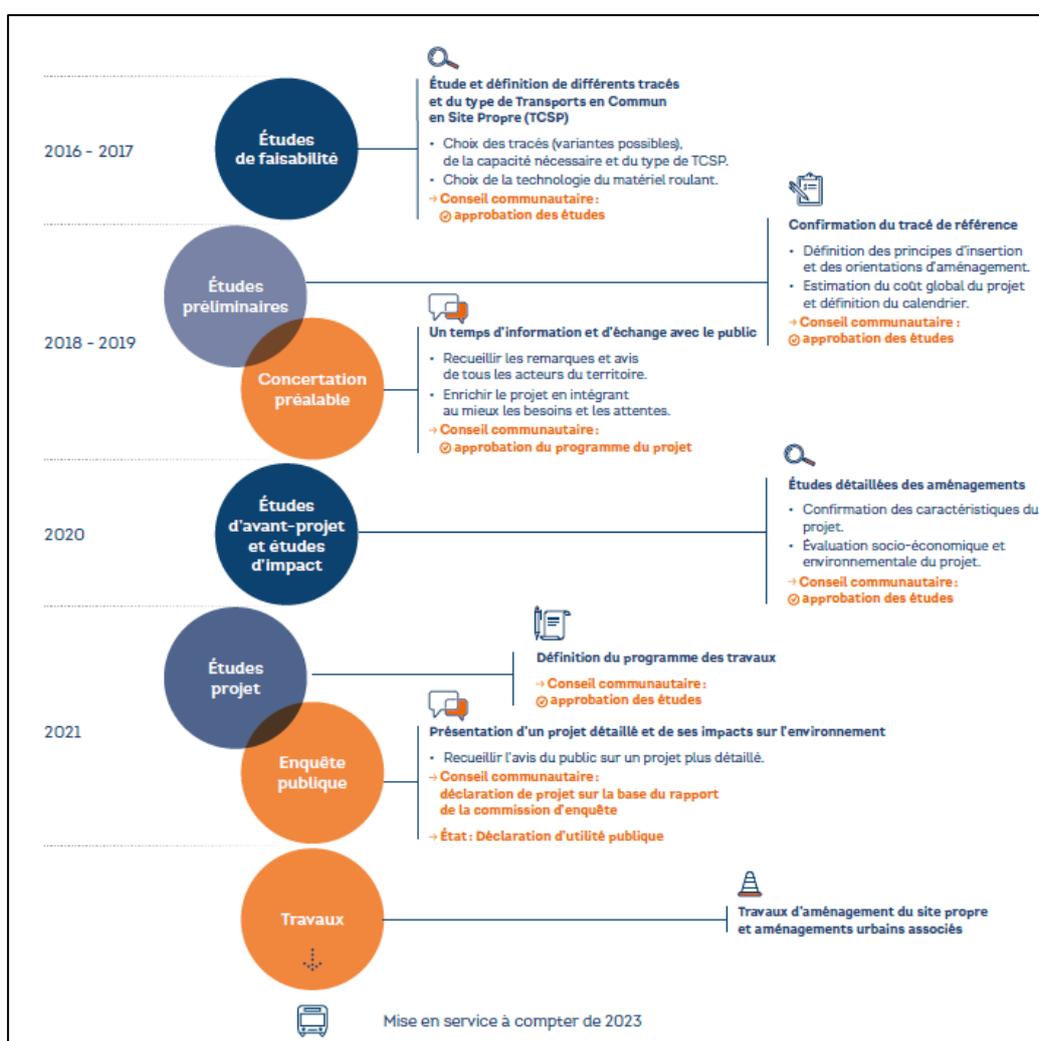
- La ligne Nord-Sud passera par les quartiers Beaubreuil, la technopôle ESTER, La Bastide, l'avenue du Général Leclerc, le futur quartier Marceau, la gare, le centre-ville de Limoges et rejoindra le campus universitaire Vanteaux et le pôle hospitalier.
- La ligne Est-Ouest reliera le quartier Val de l'Aurence, le campus La Borie, le centre-ville de Limoges, Le Sablard et la commune de Panazol.

Au total, 22,5 km de tracé seront aménagés pour le BHNS desservant environ 50 stations. Une trentaine de bus électriques articulés de nouvelle génération

circuleront 7j/7 sur des amplitudes horaires étendues, avec un passage toutes les 6 minutes en heure de pointe (8 minutes pour la ligne Est-Ouest).

CALENDRIER, ACTEURS ET COÛT DU PROJET

Le calendrier



Les acteurs du projet

- Limoges Métropole est le maître d'ouvrage, c'est-à-dire le pilote du projet. La communauté urbaine définit le cahier des charges, le budget, le calendrier ainsi que le phasage des travaux. Elle assure le suivi et le pilotage de l'ensemble du projet, de la conception à la réalisation.

- La Ville de Limoges et la Ville de Panazol sont étroitement associées à toutes les phases du projet.
- La STCLM (Société de Transports en Commun de Limoges Métropole) est associée aux études sur le sujet de l'exploitation et des aménagements liés à la circulation des bus.
- Le Conseil Départemental de la Haute-Vienne, la Région Nouvelle-Aquitaine, les services de l'État et la CCI sont associés aux organes de gouvernance du projet.

Le coût du projet

Au stade des études de faisabilité, le projet est évalué à 116 M€ (conditions économiques 2017). Ce montant inclut les aménagements de voirie, les stations et le matériel roulant.

Un chiffrage précis sera établi à la fin des études préliminaires, sur la base des aménagements retenus. Ce chiffrage constituera le coût de référence qui sera proposé au Conseil communautaire pour la validation de l'enveloppe financière du projet.

Le financement

Le projet sera financé par le budget annexe transports de la Communauté urbaine. D'ores et déjà, les démarches administratives ont été engagées pour mobiliser les grands financeurs publics du transport urbain (Union européenne, État, Région Nouvelle-Aquitaine).

OBJECTIFS, PÉRIMÈTRES ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Limoges Métropole a présenté son projet de Bus à Haut Niveau de Service dans le cadre d'une concertation préalable à l'enquête publique, en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, afin d'informer et d'associer le public concerné aux prises de décisions. Cette concertation préalable a permis de présenter l'ensemble des éléments du projet et de recueillir les avis et contributions du public.

À l'issue de la concertation, la Communauté urbaine procède à l'élaboration du bilan (présent document) qui synthétise l'ensemble des avis et observations émis par les participants et restitue les éléments de réponse pouvant être apportés.

Les conclusions issues de la concertation préalable seront prises en compte dans la poursuite du projet et constitueront la base des discussions au moment de l'enquête publique. Celle-ci devrait se tenir en 2021. Elle permettra de valider le projet définitif et de lancer la réalisation des aménagements.

LES MODALITES ET LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

La décision de soumettre le projet à la concertation préalable et ses modalités d'organisation ont fait l'objet d'une délibération du Conseil communautaire le 28 mars 2019.

Les modalités suivantes y ont été définies :

- La mise à disposition d'un dossier de concertation retraçant l'ambition du projet, l'état d'avancement et les options retenues par le maître d'ouvrage.
- La présentation d'une exposition fournissant au public une information claire et accessible sur les caractéristiques du projet BHNS et son intérêt pour le territoire de Limoges Métropole.
- La mise à disposition, dans les lieux de la concertation, d'un registre permettant au public de consigner leurs avis et observations sur le projet.
- La mise en ligne de l'ensemble des documents sur le site internet du projet, lequel pourra également recueillir les avis de la population.

- L'organisation de plusieurs réunions pour échanger avec le public, les usagers du réseau de transport et les acteurs socio-économiques.
- La rédaction d'un bilan à l'issue de la concertation soumis à la Commission permanente de la Communauté urbaine avant d'être mis à la disposition du public.

Cette même délibération a identifié les lieux de concertation suivants :

- En mairies des deux communes impactées par le projet : Limoges et Panazol
- Au siège de la Communauté urbaine de Limoges Métropole, à Limoges

LE DISPOSITIF MIS EN PLACE LORS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



LE DISPOSITIF D'ANNONCE DE LA CONCERTATION

L'AFFICHE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

Cette affiche a été imprimée au format A3 et a été affichée quinze jours avant le début de la concertation jusqu'à son dernier jour, dans les trois lieux de la concertation : siège de Limoges Métropole, mairies de Limoges et de Panazol.



Limoges
Métropole
Communauté urbaine



mobilité
BHNS
BUS À HAUT NIVEAU
DE SERVICE

LIMOGES MÉTROPOLE - COMMUNAUTÉ URBAINE

AVIS AU PUBLIC
CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE PROJET
DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LIMOGES MÉTROPOLE

Jean-Paul Duret, président de Limoges Métropole, informe que, par délibération du 28 mars 2019, le Conseil communautaire de la Communauté urbaine a ouvert la concertation préalable sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Limoges Métropole.

Du lundi 20 mai 2019 au dimanche 30 juin 2019, se tiendra un temps de concertation avec le public sur le projet précité. Celui-ci constitue un pilier majeur du Plan de Déplacement Urbain (PDU). Il s'articule autour de trois axes complémentaires :

- la refonte de l'ensemble du réseau de transports en commun de Limoges Métropole dans une logique intermodale, autour de deux lignes structurantes aménagées en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;
- l'amélioration de la qualité de service avec la mise en accessibilité des arrêts, le déploiement des dispositifs d'information voyageurs ;
- la transition énergétique, avec le renouvellement du parc matériel roulant.

Le projet de BHNS est la clé de voûte de ce futur réseau, avec la réalisation de deux lignes aménagées majoritairement en site propre, en priorité aux carrefours. Il a déjà fait l'objet de plusieurs délibérations adoptées à l'unanimité par le Conseil communautaire. Actuellement, le projet de BHNS validé au stade des études de faisabilité, présente les caractéristiques suivantes :

- Ligne Nord-Sud : ZI Nord/Beaubreuil – Gare Bénédicins – Hyper centre de Limoges – CHU : 13 km (hors terminus CHU-Universités).
- Ligne Est-Ouest : Panazol – Hyper centre de Limoges – Val de l'Aurence : 8,5 km.

Ces lignes seront exploitées avec du matériel roulant électrique innovant, sur des amplitudes horaires étendues, et avec de fortes fréquences (5 à 8 minutes en heures de pointe).

L'insertion de ces deux lignes dans le tissu urbain répond également à un objectif de requalification urbaine, ce qui occasionnera un réaménagement de l'espace public de façade à façade sur les sections du tracé aux enjeux les plus forts.

MODALITÉS DE CONCERTATION

Conformément à l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, les modalités de concertation du public suivantes ont été arrêtées :

- Un dossier de concertation mis à disposition du public aux jours et heures d'ouverture habituels, au siège de Limoges Métropole, 19 rue Bernard Palissy à Limoges ; à la mairie de Limoges, 9 place Léon Betoulle à Limoges ; à la mairie de Panazol, rue Jean Monet à Panazol ; et sur la page internet du projet.
- Une exposition consultable aux jours et heures habituels d'ouverture dans les trois lieux de la concertation précités et sur la page internet du projet.
- Un registre de concertation disponible au format papier aux jours et heures habituels d'ouverture dans les trois lieux de la concertation précités et au format numérique sur la page internet du projet.
- Trois réunions publiques sur le projet :
 1. Mardi 11 juin 2019, de 18h à 20h, à la mairie de Panazol, rue Jean Monet à Panazol ;
 2. Jeudi 20 juin, de 18h à 20h, à la Faculté de Lettres – Campus Vanteaux, 39E rue Camille Guérin à Limoges ;
 3. Jeudi 27 juin, de 18h à 20h, à la Faculté de Droit – Campus Turgot, 32 rue Turgot à Limoges.

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage dressera un bilan retraçant l'ensemble des échanges et des avis formulés, ainsi que les pistes explorées pour répondre aux attentes du public. Ce bilan sera soumis au vote du Conseil communautaire avant d'être mis à la disposition du public.

L'AFFICHE DE LA CAMPAGNE DE COMMUNICATION DE LA CONCERTATION

L'affiche de la campagne de communication a été imprimée au format A3 en 220 exemplaires.

Elle a été diffusée :

- dans les lieux de la concertation : siège de Limoges Métropole, mairies de Limoges et de Panazol
- chez les partenaires identifiés pour le relai de la communication de la concertation : Région Nouvelle-Aquitaine (antenne de Limoges), DDT (Préfecture de la Haute-Vienne), CHU de Limoges

Elle a également été transmise à la STCLM, diffusée en interne auprès des agents.



LES PUBLICATIONS SUR LES OUTILS DIGITAUX DES COLLECTIVITÉS

Limoges Métropole a mis en ligne plusieurs publications sur sa page Facebook, informant notamment de la tenue des réunions publiques.

La Ville de Limoges a également publié sur sa page Facebook, une publication sur le séminaire de lancement de la concertation avec les acteurs et partenaires du projet.


Limoges Métropole
 20 mai · 🌐

[#Mobilité] 🚌 Du 20 mai au 30 juin, Limoges Métropole lance une #concertation préalable sur son projet de #Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) 🚗

La Communauté Urbaine s'est engagée dans un grand projet de modernisation de son réseau de #transport. En 2023, 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service en formeront la colonne vertébrale.

Pour vous informer et vous exprimer 🗣️



MOBILITES.LIMOGES-METROPOLE.FR
Bus à Haut Niveau de Service : ouverture de la concertation le 20 mai | Mobilité(s) par Limoges Métropole

  17 17 partages


Limoges Métropole
 25 mai · 🌐

[#Mobilité] 🚌 Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : Limoges Métropole réunit les acteurs et partenaires du projet de Mobilité 🗣️

Dans le cadre de la concertation ouverte depuis le 20 mai, Jean-Paul Duret, président de Limoges Métropole, et les élus communautaires, présentent aujourd'hui aux différents acteurs de la mobilité sur le territoire, son projet de #Bus à Haut Niveau de Service. Un beau moment d'échange et de partage d'expériences, avec notamment l'intervention de Jean François Dauré, président du Grand Angoulême. Cette agglomération a également choisi le BHNS pour offrir un service de qualité à ses habitants.

La #concertation sur le projet de BHNS a lieu jusqu'au 30 juin. Pour vous informer et vous exprimer 🗣️ bit.ly/COBHNS



   18 1 commentaire 6 partages

Limoges Métropole
 30 mai · 

[#Événement] 📍 Limoges Métropole est à la Foire Limoges jusqu'au 2 juin

Venez rencontrer votre Communauté Urbaine et participez à des quizz, jeux de mémoire, mur d'expression... Découvrez nos projets de #mobilités et les #applications « Nature Sauvage » et « Balades & Vous ».

Samedi 1er juin, 2e journée d'animations autour du projet de Bus à Haut Niveau de Service de 10h30 à 12h30 et de 14h30 à 17h30....
 Afficher la suite



9 3 partages

Limoges Métropole
 11 juin · 

[#Mobilité] 📍 Première réunion publique sur le Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) 📍

Dans le cadre de la #concertation préalable, les élus de Limoges Métropole sont à Panazol ce soir pour présenter aux habitants les 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service. En 2023, elles formeront la colonne vertébrale du grand projet de modernisation du réseau de #transport voulu par Limoges Métropole. La concertation est ouverte à toutes les personnes qui vivent, travaillent et se déplacent sur le territoire du projet.

Pour vous informer et vous exprimer ➡ bit.ly/COBHNS



Limoges Métropole
 Organisme communautaire

Envoyer un message

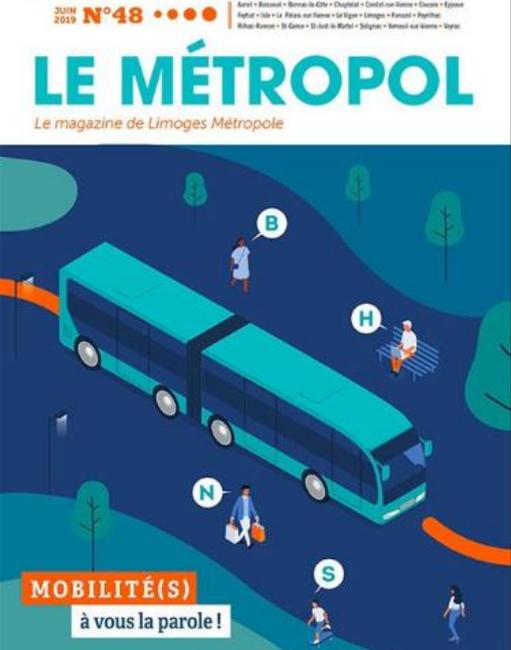
15 14 partages

Limoges Métropole
 11 juin · 

[#Publication] 📄 Le Métropol N°48 est en ligne ! 📄

Chaque mois, retrouvez le #magazine de Limoges Métropole dans votre boîte aux lettres ou sur notre site Internet. À lire ce mois-ci : donnez votre avis sur le projet de Bus à Haut Niveau de service, lancement des inscriptions pour les transports scolaires et un reportage consacré à l'aéroport Limoges-Bellegarde.

L'avenir du territoire vous intéresse ? Consultez dès maintenant Le #Métropol N°48 bit.ly/MetroN48



Limoges Métropole
 Organisme communautaire

[Envoyer un message](#)

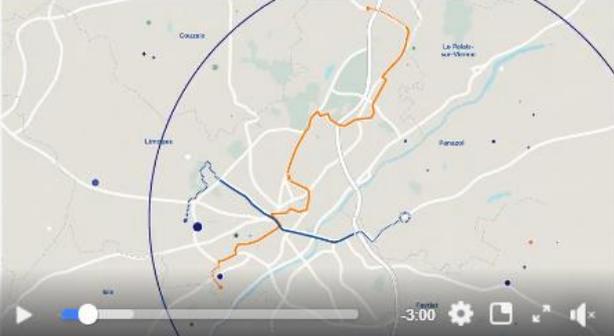
10 2 partages

Limoges Métropole
 14 juin · 

[#Mobilité] 📄 Jusqu'au 30 juin, Limoges Métropole lance une #concertation préalable sur son projet de #Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) 📄

En 2023, les deux lignes du BHNS formeront la colonne vertébrale du grand projet de modernisation du réseau de #transport voulu par la Communauté Urbaine.

Pour vous informer et vous exprimer bit.ly/COBHNS



Regardez des vidéos avec un groupe ou avec des amis [Commencer une séance vidéo](#)

18 1 commentaire 10 partages

Limoges Métropole
 20 juin · 🌐

[#Mobilité] 🚌 Ce soir, de 18h à 20h, à la Faculté de Lettres – Campus Vanteaux, 39E rue Camille Guérin à #Limoges, 2e réunion publique sur le projet de #Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Limoges Métropole 📍
 Une concertation préalable est en cours jusqu'au 30 juin !
 Pour vous informer et vous exprimer ➡ bit.ly/COBHNS



Limoges Métropole
 Organisme communautaire

Envoyer un message

14 3 partages

Limoges Métropole
 21 juin · 🌐

[#Mobilité] 🚌 Hier avait lieu la seconde réunion publique sur le Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Limoges Métropole 📍
 La #concertation préalable se poursuit jusqu'au 30 juin. Dernière réunion, jeudi 27 juin, de 18h à 20h, à la Faculté de Droit – Campus Turgot : 32 rue Turgot à #Limoges.
 Pour vous informer et vous exprimer ➡ bit.ly/COBHNS



Limoges Métropole
 Organisme communautaire

Envoyer un message

9

Limoges Métropole
 27 juin · 🌐

[#Mobilité] 🚌 Ce soir avait lieu la dernière réunion publique sur le Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Limoges Métropole 🚌
 La concertation préalable se termine le 30 juin. Vous pouvez encore, jusqu'à cette date, partager vos avis en ligne sur le site mobilités.limoges-metropole.fr ou sur les registres disponibles dans les mairies de Limoges et Panazol et au siège de Limoges Métropole.



Limoges Métropole
 Organisme communautaire

Envoyer un message

11 1 partage

Ville de Limoges
 25 mai · 🌐

Séminaire de lancement de la concertation sur les mobilité(s) et le BHNS avec les élus de la Communauté urbaine et les milieux socio-économiques : c'est 800 000 déplacements quotidiens (+37% depuis 2015) Émile Roger Lombertie Limoges Métropole



26 1 commentaire 6 partages

LE COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le communiqué de presse a été diffusé le 6 mai, soit environ quinze jours avant le début de la concertation, et le 27 mai soit sept jours après le lancement de la concertation à l'ensemble des médias locaux et régionaux.

Il a également été diffusé fin mai auprès des partenaires pour relayer la communication : ESTER Technopole, CCI 87, Région Nouvelle-Aquitaine, CHU de Limoges, Université de Limoges, Direction départementale des territoires (Préfecture de Haute-Vienne), Conseil départemental.



Invitation presse
6 mai 2019

Du 20 mai au 30 juin : Concertation Publique
Projet de Bus à Haut Niveau de Service - BHNS

Four accompagner le développement urbain, répondre aux besoins croissants de mobilité et améliorer le cadre de vie, la Communauté urbaine Limoges Métropole s'est engagée dans un grand projet de modernisation de son réseau de transport. À compter de 2023, deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en formeront la colonne vertébrale. Un service performant et régulier pour se déplacer et accéder confortablement aux principaux pôles d'activité de l'agglomération.

➤ Pourquoi un Bus à Haut Niveau de Service à Limoges ?

Itinéraires efficaces, voies réservées, amplitudes horaires et fréquences élevées, correspondances, parking relais : le BHNS est un moyen de transport attrayant pour se déplacer, en complément de la voiture, du TER, du vélo et de la marche à pied. Il permettra de répondre à cinq grands objectifs :

- Accélérer le désenclavement des quartiers prioritaires et favoriser les liens entre les quartiers.
- Renforcer le dynamisme des principaux pôles économiques et universitaires.
- Faciliter l'accès de tous aux services et aux emplois.
- Préserver et améliorer le cadre de vie, requalifier le centre-ville de Limoges.
- Rendre les alternatives à la voiture plus avantageuses pour tous.

➤ Concrètement, quel est le projet ?

Deux axes structurants seront créés :

- La ligne Nord-Sud passera par les quartiers Beaubreuil, le technopôle ESTER, La Bastide, l'avenue du Général Leclerc, le futur quartier Marceau, la gare, le centre-ville de Limoges et rejoindra le campus universitaire Vanteaux et le pôle hospitalier.
- La ligne Est-Ouest reliera le quartier Val de l'Aurence, Le campus Borie, le centre-ville de Limoges, Le Sablard et la commune de Panazol.

Au total, 22,5 km de tracé seront aménagés pour le BHNS desservant environ 50 stations. Une trentaine de bus électriques articulés de nouvelle génération circuleront 7/7 sur des amplitudes horaires étendues, avec un passage toutes les 6 minutes en heure de pointe (8 minutes pour la ligne Est-Ouest).

➤ Modalités de concertation :

Du lundi 20 mai au dimanche 30 juin 2019, six semaines de concertation pour s'informer et échanger sur le projet

À l'issue d'une première phase d'études, le projet de BHNS est aujourd'hui soumis à concertation. Organisée par Limoges Métropole, maître d'ouvrage du projet, elle permet d'associer aux prises de décisions toutes les personnes qui vivent, travaillent et se déplacent sur le territoire de la communauté urbaine.

Il s'agit d'une étape majeure du projet où chacun est invité à s'informer, donner son avis et émettre des propositions. Dans les mairies de Limoges et de Panazol, ainsi qu'au siège de Limoges Métropole, le public peut consulter le dossier de concertation et l'exposition sur le projet. Un registre est également mis à disposition pour recueillir les contributions. Toutes les informations sont également accessibles en ligne, à l'adresse mobilites.limoges-metropole.fr, où se trouve un formulaire de contribution.

Les rendez-vous de la concertation

Trois réunions publiques sont organisées :

- **Mardi 11 juin**, de 18h à 20h, à la médiathèque de Panazol, rue du Maréchal Joffre à Panazol ;
- **Jeu 20 juin**, de 18h à 20h, à la Faculté de Lettres – Campus Vanteaux, 39E rue Camille Guérin à Limoges ;
- **Jeu 27 juin**, de 18h à 20h, à la Faculté de Droit – Campus Turgot, 32 rue Turgot à Limoges.

Des animations autour du projet de BHNS sont également programmées à la Foire Exposition de Limoges sur le stand de Limoges Métropole :

- **Dimanche 26 mai et samedi 1er juin.**

Après la concertation, la Communauté urbaine Limoges Métropole rassemblera l'ensemble des avis et des propositions recueillies et dressera un bilan de la concertation. Ces éléments viendront alimenter les phases ultérieures du projet, en vue de l'enquête publique qui aura lieu en 2021. Celle-ci permettra de valider définitivement le projet et de débiter la réalisation concrète des aménagements retenus.

Contact presse : Héloïse VALLEIX
Communauté urbaine Limoges Métropole
Tél : 05 55 45 79 09 / 06 20 59 42 71
Courriel : helene.valleix@limoges-metropole.fr

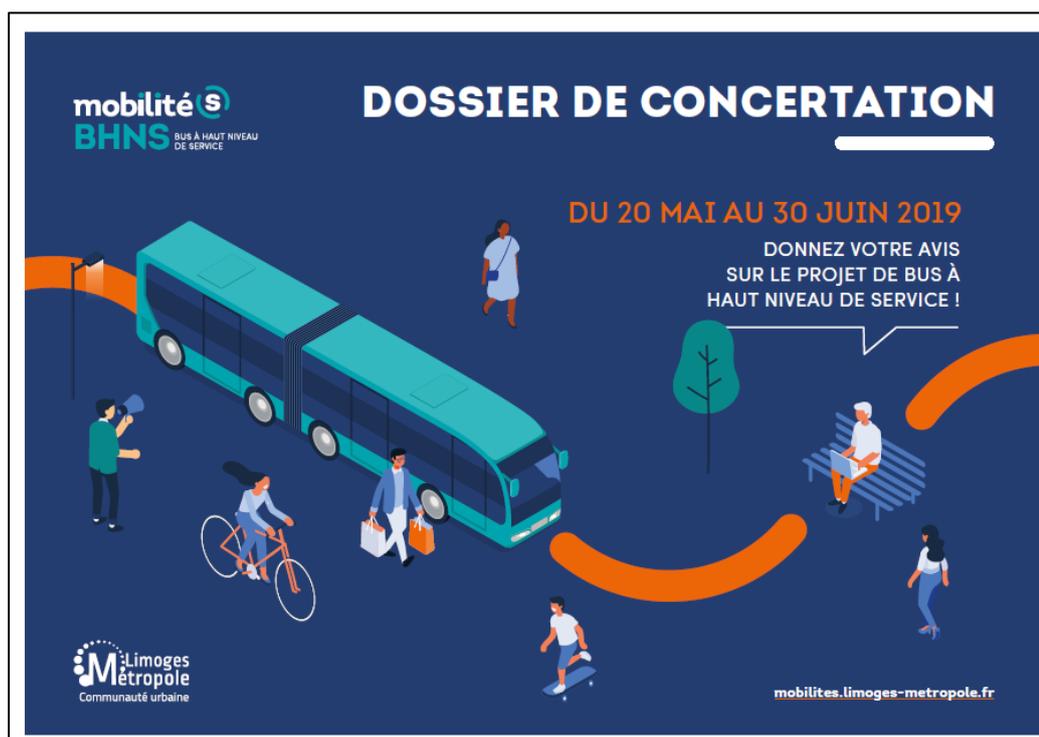
LE DISPOSITIF D'INFORMATION

LE DOSSIER DE CONCERTATION

Le dossier de concertation, imprimé au format A3, présente en une vingtaine de pages l'ensemble des données et caractéristiques du projet ainsi que les modalités de concertation.

Il a été imprimé en 610 exemplaires et a été diffusé :

- Sur les lieux de la concertation : au siège de Limoges Métropole, dans les mairies de Limoges et de Panazol
- Sur les lieux du séminaire élu, des trois réunions publiques et à la Foire Expo de Limoges
- Auprès de la STCL



LA PLAQUETTE DE LA CONCERTATION

Cette plaquette, au format A4, présente synthétiquement en quatre pages le projet et les modalités de la participation.

Elle a été imprimée en 4 050 exemplaires et diffusée :

- Au siège de Limoges Métropole et auprès des mairies de Limoges et de Panazol
- Lors du séminaire élus, des trois réunions publiques et de la Foire Expo de Limoges
- Auprès de la STCLM
- Via les partenaires relai de la communication : Technopole Ester, Région Nouvelle-Aquitaine, CCI 87, DDT (Préfecture de la Haute-Vienne), CHU de Limoges.

INSERTION DANS LE METROPOL'

La plaquette de la concertation a été intégrée dans l'édition du mois de juin du magazine de Limoges Métropole. Elle a été distribuée à 120 000 exemplaires auprès des habitants du territoire, élus, collectivités de la Région, presse et mairies.



LE SITE INTERNET DU PROJET MOBILITÉ(S)



Le site internet « Mobilité(s) » est le site vitrine de la démarche engagée par Limoges Métropole pour sa politique de mobilité durable.

Une rubrique est consacrée au BHNS : présentation du projet et des modalités de la concertation préalable et formulaire en ligne pendant toute la durée de la concertation.

LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Quatre jeux de quatre kakémonos de 20 x 200 cm ont été fabriqués, présentant :

1. Le grand projet de réorganisation du réseau de bus de Limoges Métropole
2. Les tracés du BHNS
3. Les caractéristiques du BHNS
4. Les modalités de participation à la concertation

Les trois premiers jeux ont été placés au siège de Limoges Métropole, aux mairies de Limoges et de Panazol. Le quatrième était mobile et était installé lors des rendez-vous de la concertation (séminaire élus, réunions publiques et Foire Expo).

mobilité 
 PAR LIMOGES MÉTROPOLE

Vers un réseau de bus plus cohérent et plus efficient

Pour accompagner le développement urbain, répondre aux besoins croissants de mobilité et améliorer le cadre de vie, Limoges Métropole s'est engagée dans un grand projet de modernisation de son réseau de transport. Il s'agit de le restructurer, de le rationaliser et de le moderniser pour qu'il forme avec le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) un ensemble cohérent, attractif et efficient.



UN GRAND PROJET DE TRANSPORT POUR :

- 1 Accélérer le désenclavement des quartiers prioritaires et favoriser les liens entre les quartiers.
- 2 Renforcer le dynamisme des principaux pôles économiques et universitaires.
- 3 Faciliter l'accès de tous aux services et aux emplois.
- 4 Préserver et améliorer le cadre de vie, requalifier le centre-ville de Limoges.
- 5 Rendre les alternatives à la voiture plus avantageuses pour tous.

 **Limoges Métropole**
 Communauté urbaine mobilités.limoges-metropole.fr

mobilité 
BHNS BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Les tracés du BHNS

Avec une ligne Nord-Sud et une ligne Est-Ouest, le BHNS constituera le cœur d'un réseau accessible, performant et complémentaire des autres modes de transport, dans un espace urbain réinventé.



22,5 km de tracé
 Environ **50 stations**
 Environ **30 bus électriques** nouvelle génération de **140 places**
 Un service disponible **7j/7 de 4h30 à 0h30**
 Un passage toutes les **6 minutes** en heure de pointe (8 minutes pour la ligne bleue)



 **Limoges Métropole**
 Communauté urbaine mobilités.limoges-metropole.fr

mobilité 
BHNS BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE



Le choix du BHNS

Itinéraires efficaces, amplitudes horaires et fréquences élevées, correspondances avec le reste du réseau de transports en commun réorganisé, parking relais : le BHNS sera le moyen de transport attractif pour se déplacer, en complément de la voiture, du TER, du vélo et de la marche.

QU'EST-CE QU'UN BHNS ?

Une ligne de Bus à Haut Niveau de Service est une ligne de transport accessible, écologique et dont l'amplitude horaire, la régularité et la vitesse permettent d'offrir un niveau de service performant. Ce type de ligne profite de voies réservées sur une partie ou sur la totalité de son parcours.

LES + DU BHNS

- Un partage de la route avec les autres véhicules de la circulation générale
- Des véhicules qui ont une gestion équipée en priorité (feu, passages piétons, etc.)
- Une vitesse de circulation grande par la mise en place d'une voie propre et au préalable au carrousel
- Une information voyageurs en temps réel
- Des parkings relais avec une fréquence de passage régulière en heures
- Une vitesse de circulation grande par la mise en place d'une voie propre et au préalable au carrousel
- Des véhicules qui ont une gestion équipée en priorité (feu, passages piétons, etc.)
- Un partage de la route avec les autres véhicules de la circulation générale
- Des véhicules qui ont une gestion équipée en priorité (feu, passages piétons, etc.)
- Une vitesse de circulation grande par la mise en place d'une voie propre et au préalable au carrousel

EXEMPLES DE VÉHICULES BHNS EN FRANCE



POUR LIMOGES MÉTROPOLE :

- 30 véhicules BHNS environ
- D'une capacité de 140 places (18 m articulés)
- Un fonctionnement 100% électrique

 **Limoges Métropole**
Communauté urbaine

mobilités.limoges-metropole.fr

mobilité 
BHNS BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

20 MAI - 30 JUIN 2019

6 SEMAINES POUR VOUS INFORMER ET DONNER VOTRE AVIS !

La concertation est ouverte à toutes les personnes qui vivent, travaillent et se déplacent sur le territoire de Limoges Métropole.

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

- 2016 - 2017 : Études de faisabilité
- 2018 - 2019 : Études préliminaires, Concertation préalable
- 2020 : Études d'avant-projet et études d'impact
- 2021 : Études projet, Enquête publique, Travaux
- Mise en service à compter de 2023

S'INFORMER

- Site Internet mobilités.limoges-metropole.fr
- Dossier de concertation (consultable en ligne, en mairies et au siège de Limoges Métropole)

PARTICIPER

- En ligne, sur le site internet mobilités.limoges-metropole.fr
- Sur les registres (dans les mairies de Limoges et Panazol et au siège de Limoges Métropole)

ÉCHANGER

- 3 réunions publiques :
- Mardi 11 juin, 18h - 20h, Médiathèque - Panazol ;
- Jaudi 20 juin, 18h - 20h, Faculté de Lettres - Campus Vanteaux, 39E rue Camille Guérin - Limoges ;
- Jaudi 27 juin, 18h - 20h, Faculté de Droit - Campus Turgot, 32 rue Turgot - Limoges.

Retrouvez également le projet de BHNS sur le stand de Limoges Métropole à la Foire Expo de Limoges, du 25 mai au 2 juin 2019.

 **Limoges Métropole**
Communauté urbaine

mobilités.limoges-metropole.fr



LA VIDÉO

Cette vidéo d'environ trois minutes présente le projet de création des deux nouvelles lignes de BHNS (caractéristiques, objectifs, tracés, zoom sur le PEM de la Bastide).

Elle a été diffusée :

- Sur le site « Mobilité(s) » de Limoges Métropole
- Sur la page Facebook de Limoges Métropole
- Auprès des partenaires relai de la communication : Technopole Ester, Région Nouvelle-Aquitaine, CCI 87, DDT (Préfecture de la Haute-Vienne) et CHU de Limoges
- Lors du séminaire élus de Limoges Métropole et des trois réunions publiques



LE STAND À LA FOIRE EXPOSITION DE LIMOGES

La moitié du stand de Limoges Métropole installé lors de la Foire Exposition qui s'est tenue du 25 mai au 2 juin au Parc des Expositions de Limoges était consacré au BHNS. Il comportait :

- un habillage spécifique BHNS,
- des dossiers et plaquettes de concertation à disposition,
- une urne et des fiches de contribution.

Des hôtesses de Limoges Métropole étaient présentes tous les jours de la Foire pour inviter les visiteurs à s'informer et à donner leur avis.



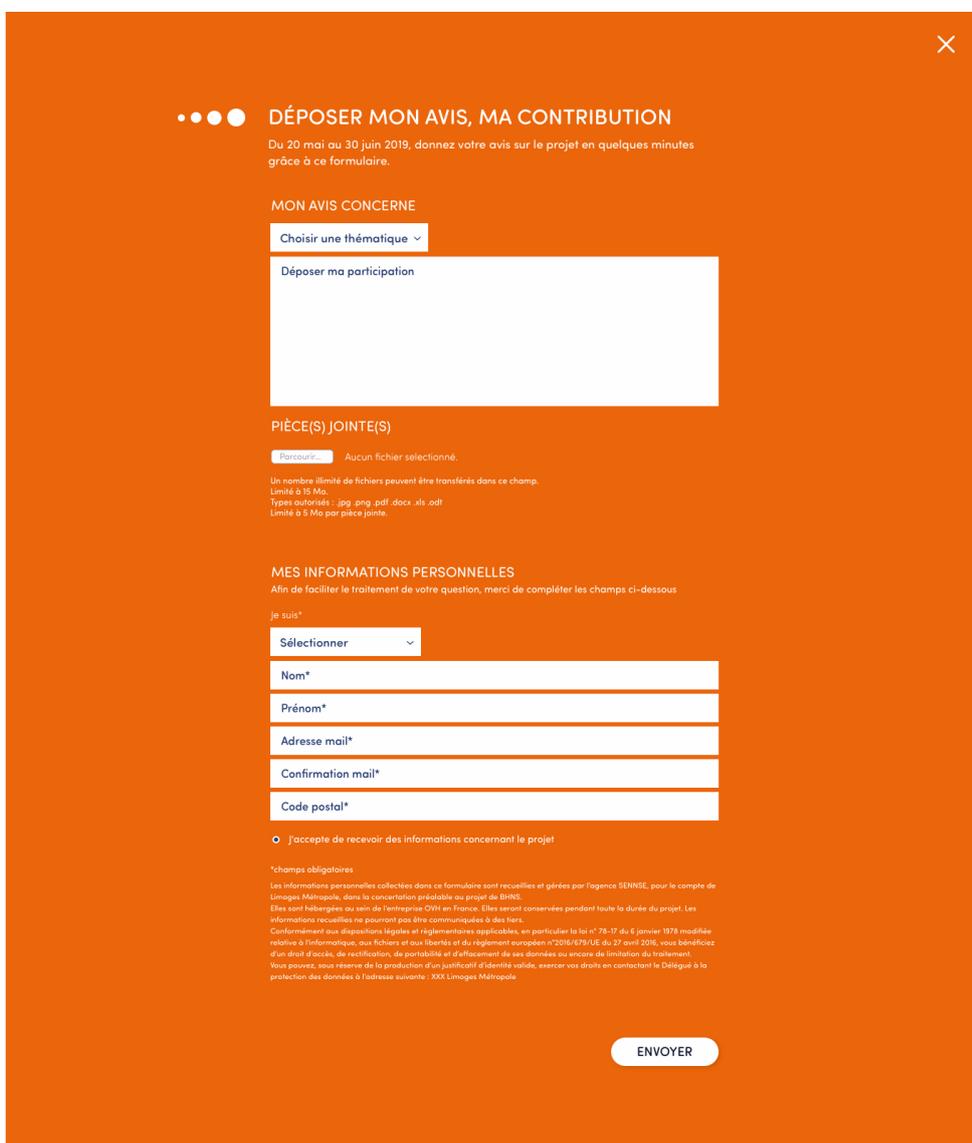
LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION

LE REGISTRE DE LA CONCERTATION

Trois registres de concertation étaient mis à disposition au siège de Limoges Métropole et dans les mairies de Limoges et Panazol tout au long de la concertation.

LE FORMULAIRE DE CONTRIBUTION EN LIGNE

Sur le site « Mobilités » de Limoges Métropole, un formulaire était mis en ligne dans la rubrique « BHNS » pendant toute la durée de la concertation. Il permettait de recueillir les avis sur le projet BHNS.



DÉPOSER MON AVIS, MA CONTRIBUTION
Du 20 mai au 30 juin 2019, donnez votre avis sur le projet en quelques minutes grâce à ce formulaire.

MON AVIS CONCERNE

Choisir une thématique ▾

Déposer ma participation

PIÈCE(S) JOINTE(S)

Parcourir... Aucun fichier sélectionné.

Un nombre illimité de fichiers peuvent être transférés dans ce champ.
Limite à 15 Mo.
Types autorisés : .jpg .png .pdf .docx .xls .odt
Limite à 5 Mo par pièce jointe.

MES INFORMATIONS PERSONNELLES
Afin de faciliter le traitement de votre question, merci de compléter les champs ci-dessous

Je suis*

Sélectionner ▾

Nom*

Prénom*

Adresse mail*

Confirmation mail*

Code postal*

J'accepte de recevoir des informations concernant le projet

*champs obligatoires
Les informations personnelles collectées dans ce formulaire sont recueillies et gérées par l'agence SENSE, pour le compte de Limoges Métropole, dans la concertation préalable au projet de BHNS.
Elles sont hébergées au sein de l'entreprise OVH en France. Elles seront conservées pendant toute la durée du projet. Les informations recueillies ne pourront pas être communiquées à des tiers.
Conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables, en particulier la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'information, aux fichiers et aux libertés et du règlement européen n° 2016/679 (UE) du 27 avril 2016, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, de portabilité et d'effacement de vos données ou encore de limitation du traitement.
Vous pouvez, sous réserve de la production d'un justificatif d'identité valide, exercer vos droits en contactant le Délégué à la protection des données à l'adresse suivante : XXX Limoges Métropole

ENVOYER

LE FORMULAIRE DE CONTRIBUTION PAPIER

Le formulaire de contribution papier, diffusé lors des rendez-vous de la concertation (Foire Expo, séminaire élus et réunions publiques), permettait de recueillir de façon individuelle les avis de chacun sur le projet BHNS.

Il a été imprimé au format A5 en 1 000 exemplaires.



The image shows a paper form for the BHNS project. At the top left is the 'mobilité BHNS' logo. To the right, it says 'DU 20 MAI AU 30 JUIN 2019' and 'DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE !'. The form contains the following sections:

- Où vivez-vous ?** (ville et/ou code postal) with a horizontal line for input.
- Utilisez-vous les transports en commun dans vos déplacements du quotidien ?** with radio buttons for 'Oui' and 'Non'.
- Vos questions, vos observations sur le projet de BHNS :** with five horizontal lines for text input.
- Vos coordonnées** with fields for 'Nom Prénom' and 'Adresse mail'.

At the bottom left is the 'Limoges Métropole' logo (Communauté urbaine) and at the bottom right is the website 'mobilités.limoges-metropole.fr'.

LE MUR D'EXPRESSION À LA FOIRE EXPOSITION DE LIMOGES

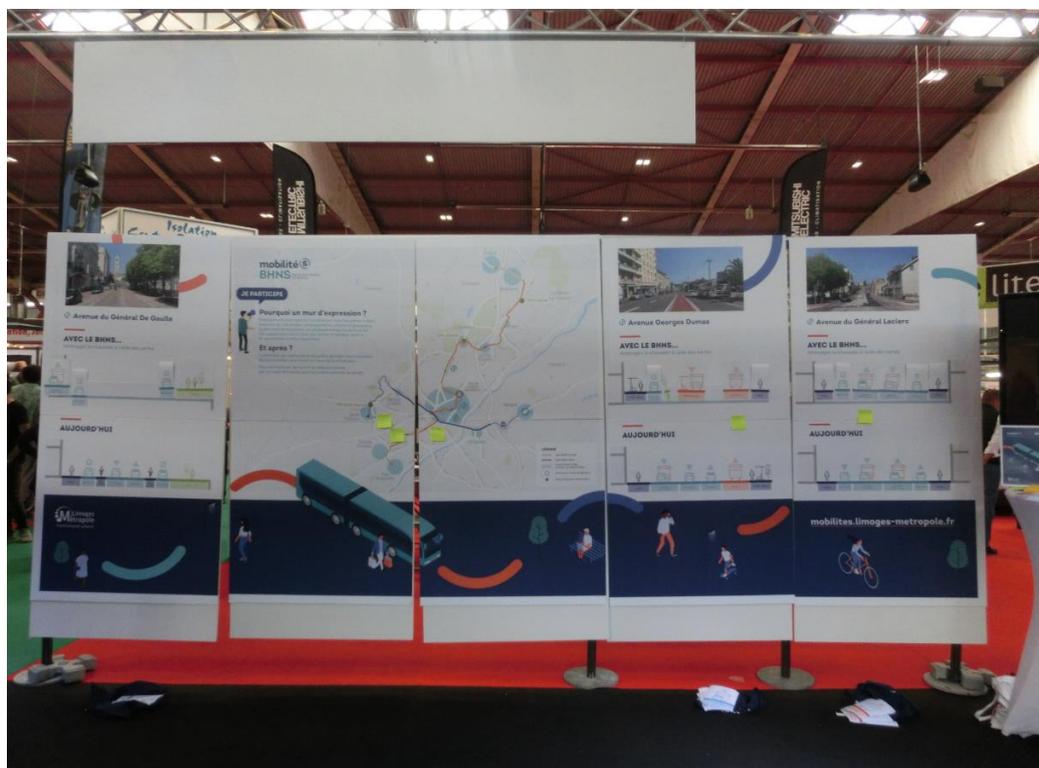
Ce mur de 5x2m a été installé dans l'espace commun des partenaires de la Foire Expo de Limoges, lors des deux jours d'animation dédiés au projet BHNS (dimanche 26 mai et samedi 1^{er} juin).

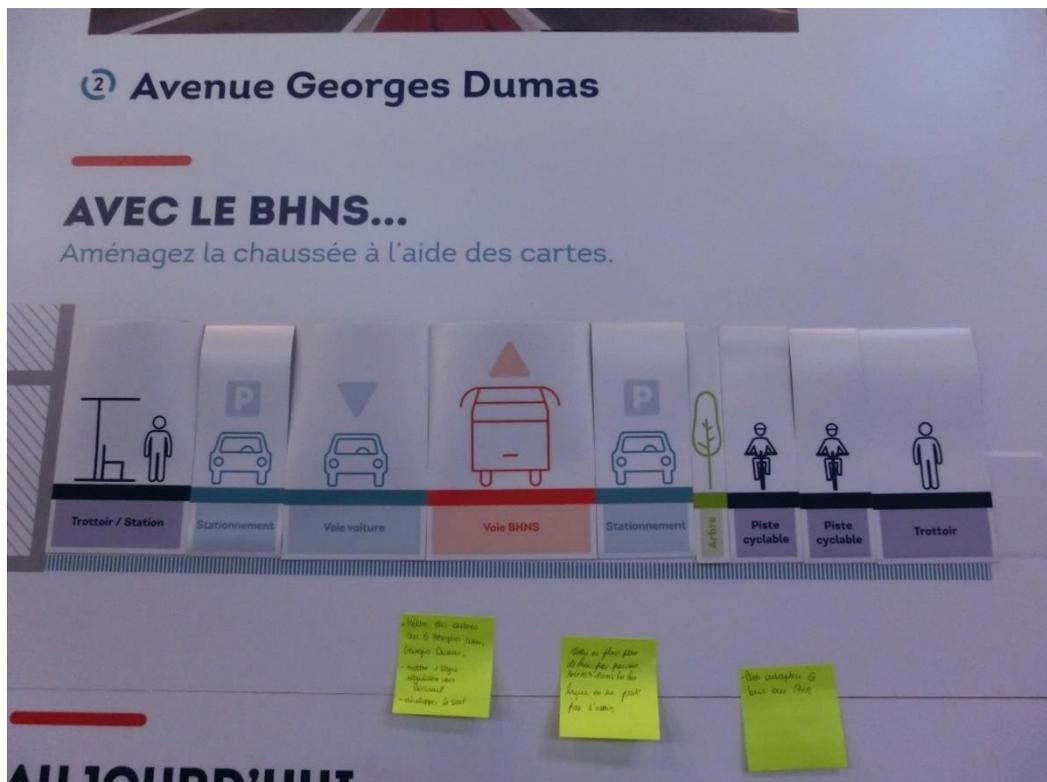
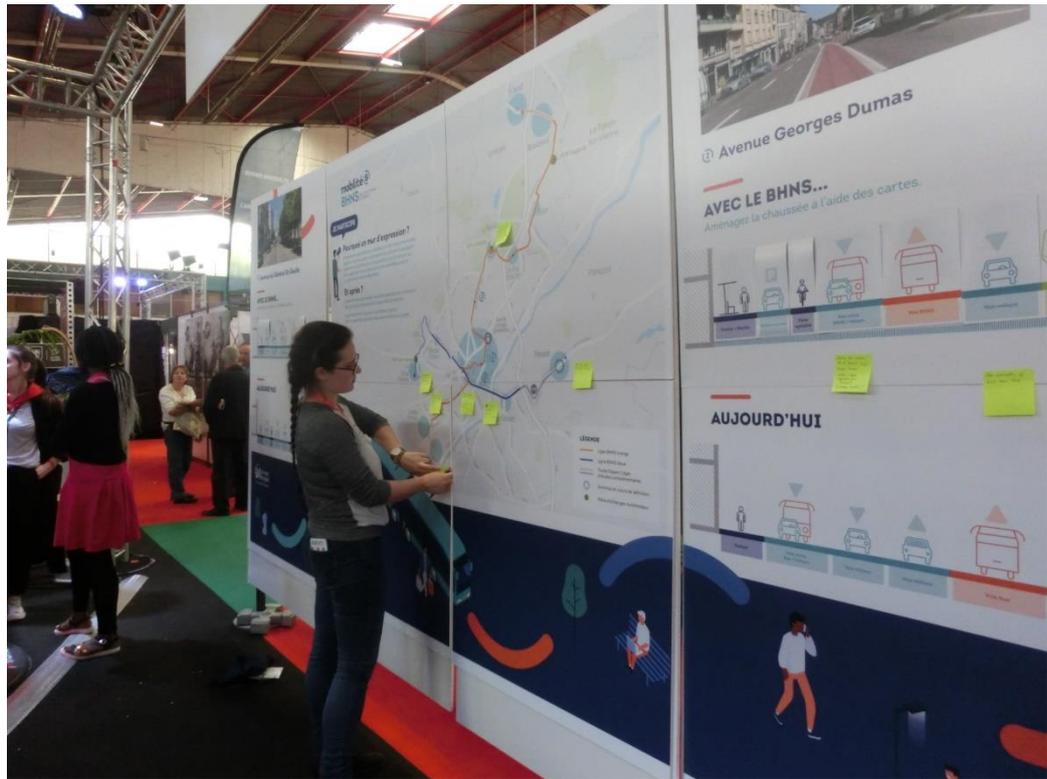
Il était habillé avec la carte du projet et des plans de coupes de trois grands axes sur lesquels passera le BHNS (avenues du Général de Gaulle, Georges Dumas et du Général Leclerc).

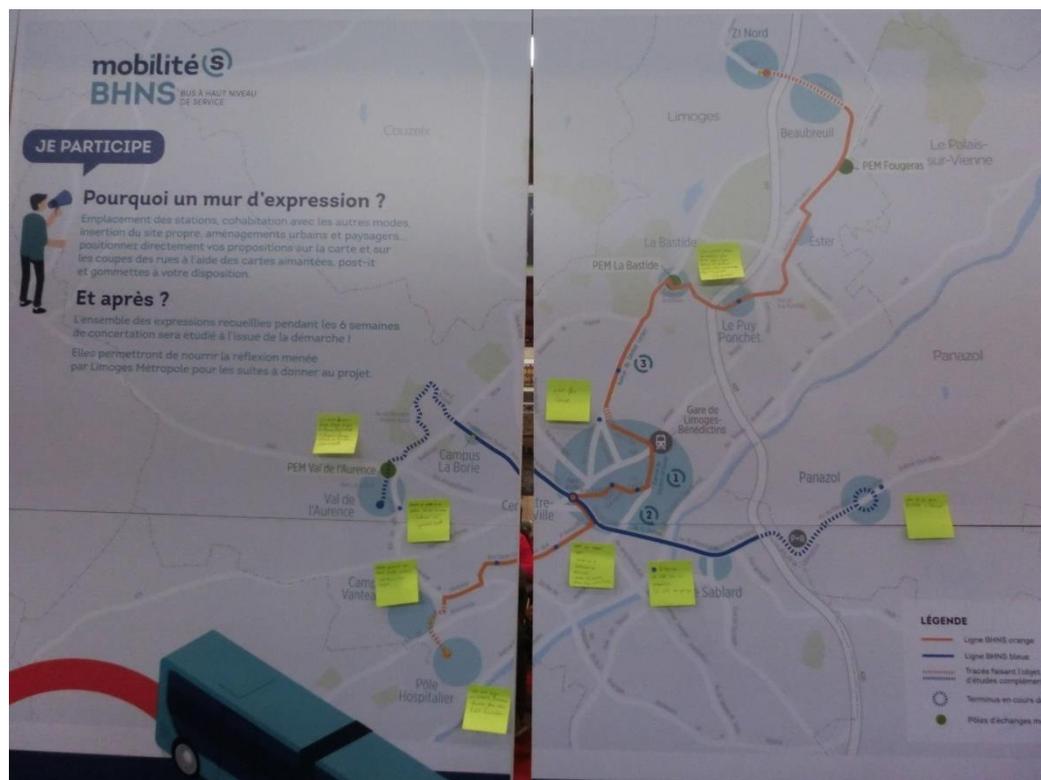
Le concept était le suivant :

- **Pour la carte :** les participants pouvaient contribuer sur les emplacements des stations avec des gommettes repositionnables de différentes couleurs, ou sur les aménagements urbains au sens large, en écrivant des commentaires sur post-it.
- **Pour les coupes des avenues :** des cartes magnétiques étaient à disposition des participants, présentant chacune un type d'aménagement (voie vélo, voie BHNS, voie mixte, arbre...). Elles étaient à positionner sur des coupes vierges, permettant au contributeur de proposer un aménagement pour ces trois avenues avec l'arrivée du BHNS.

Deux personnes guidaient les participants sur l'utilisation du mur d'expression et prenaient des photos régulièrement pour garder l'ensemble des contributions en mémoire.







LE SÉMINAIRE ACTEURS LOCAUX ET PARTENAIRES

Le matin du samedi 25 mai au Cinéma Grand Écran de Limoges s'est tenu un séminaire dédié aux élus et acteurs locaux. Au lancement de la concertation, il s'agissait de les inviter à un temps d'échange et d'information dédié.

Ont été invités à ce séminaire :

- Les élus membres du Conseil communautaire
- Les élus municipaux des vingt communes de Limoges Métropole
- Les institutionnels : services de l'État, du Département, de la Région
- Les opérateurs de transport et de mobilité
- Les représentants des grands établissements ou équipements publics ou privés
- Les associations
- Les employeurs importants
- Les acteurs de la mobilité
- Les acteurs de l'éducation

Ce séminaire s'est déroulé en trois parties :

1. Présentation du projet BHNS
2. Retour d'expérience du Président de Grand Angoulême sur l'arrivée du BHNS sur son territoire.
3. Temps d'échange (le compte-rendu des échanges est consultable en annexes).

LES TROIS RÉUNIONS PUBLIQUES

Trois réunions publiques ont été organisées en soirée, rythmant la concertation. Ces rendez-vous étaient ouverts à tous et leur tenue était annoncée sur l'ensemble des supports de communication. Les comptes-rendus sont consultables en annexes.

1. 11/06/2019, Médiathèque de Panazol



2. 20/06/2019, Faculté de Lettres - Campus Vanteaux



3. 27/06/2019, Faculté de Droit – Campus Turgot





SYNTHÈSE QUANTITATIVE DES EXPRESSIONS DU PUBLIC



LES CHIFFRES CLÉS DE LA PARTICIPATION

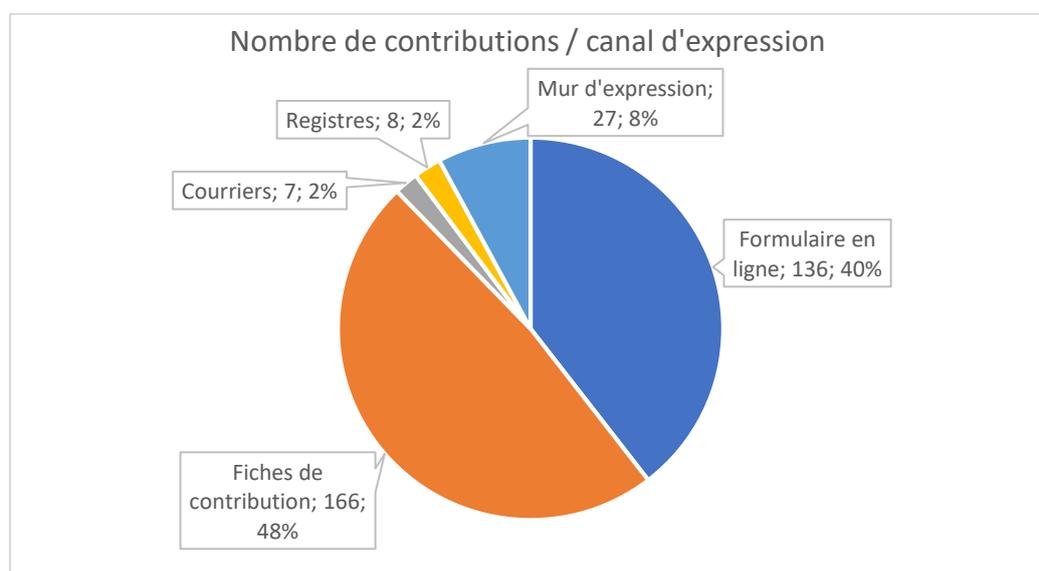
LE NOMBRE DE CONTRIBUTION

Au total, 344 contributions écrites ont été recueillies pendant toute la durée de la concertation préalable.

De plus, 110 personnes environ au total ont participé aux trois réunions publiques et une centaine d'élus et acteurs locaux ont assisté au séminaire organisé à leur attention.

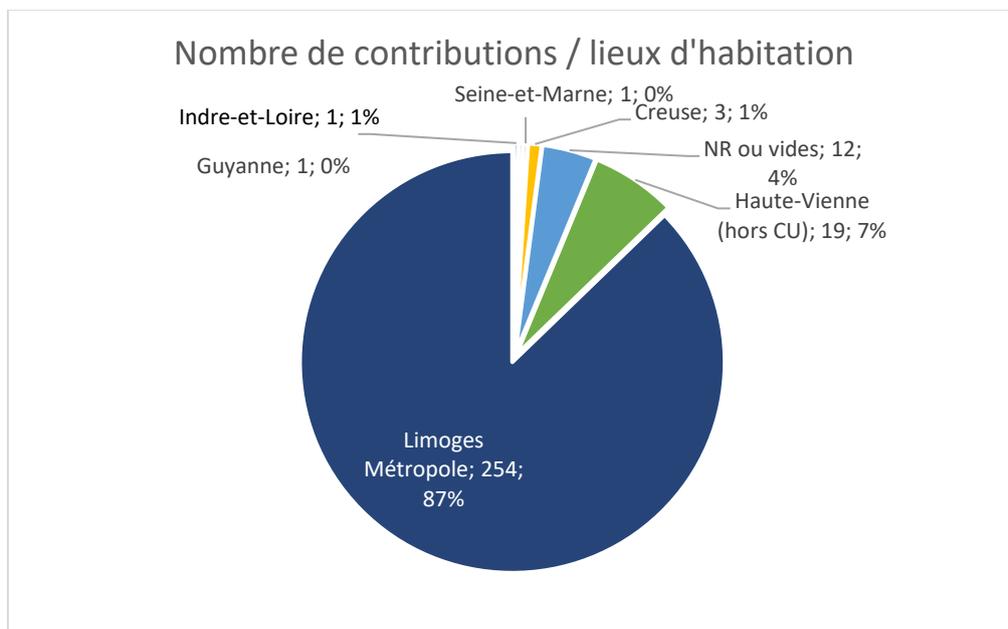
LE NOMBRE DE CONTRIBUTIONS PAR CANAL D'EXPRESSION

La plupart des contributeurs ont utilisé les fiches d'expression (en très grande majorité lors de la Foire Exposition) ou le formulaire en ligne pour donner leur avis sur le projet. Peu de contributions ont été recueillies *via* les registres papier et par courriers.

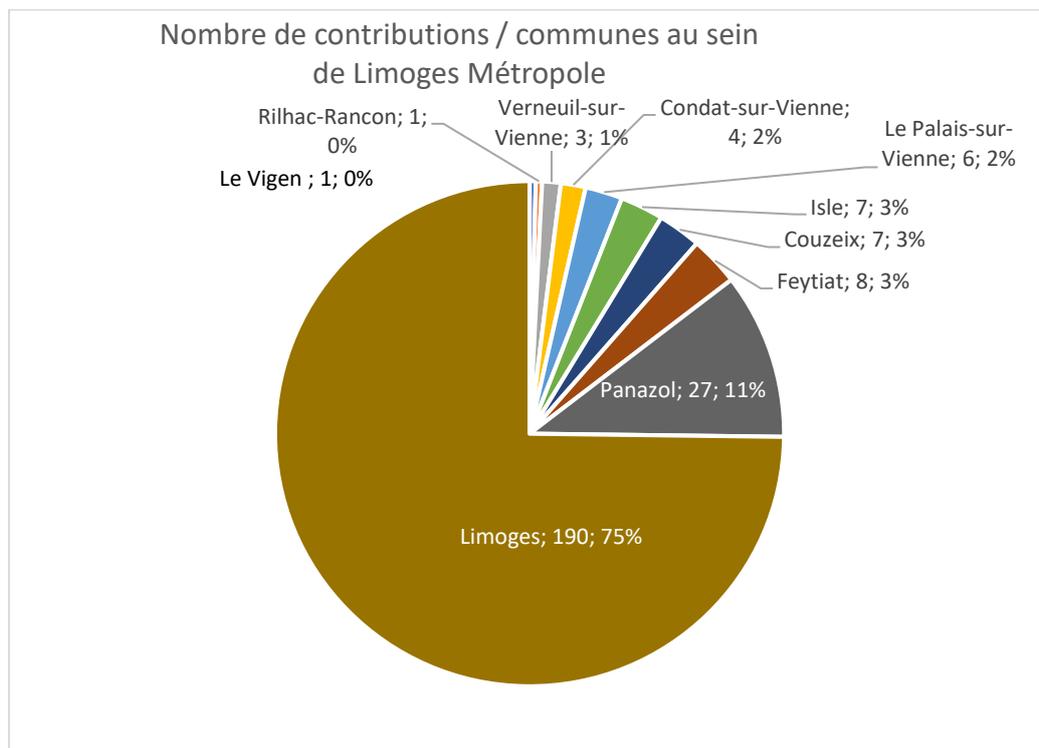


LE NOMBRE DE CONTRIBUTIONS SELON LE PROFIL

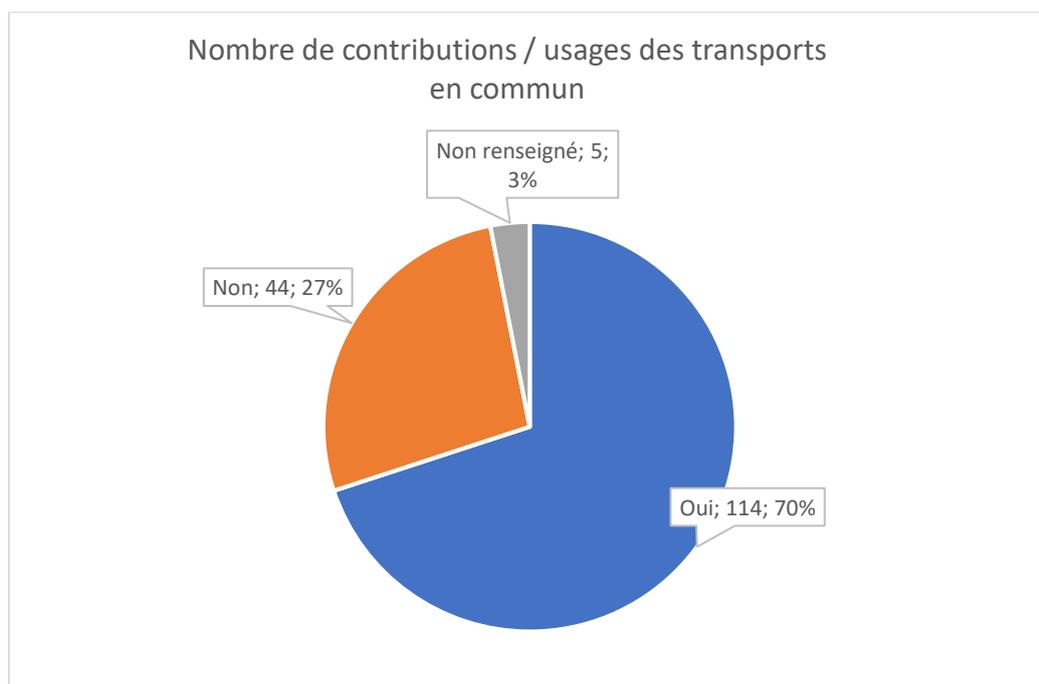
Parmi les participants ayant donné leur avis *via* le formulaire en ligne ou papier, 87 % habitent une des communes de la communauté urbaine.



Parmi les participants ayant déclaré habiter une des communes de la Communauté urbaine, les trois quarts habitent à Limoges et un dixième à Panazol.



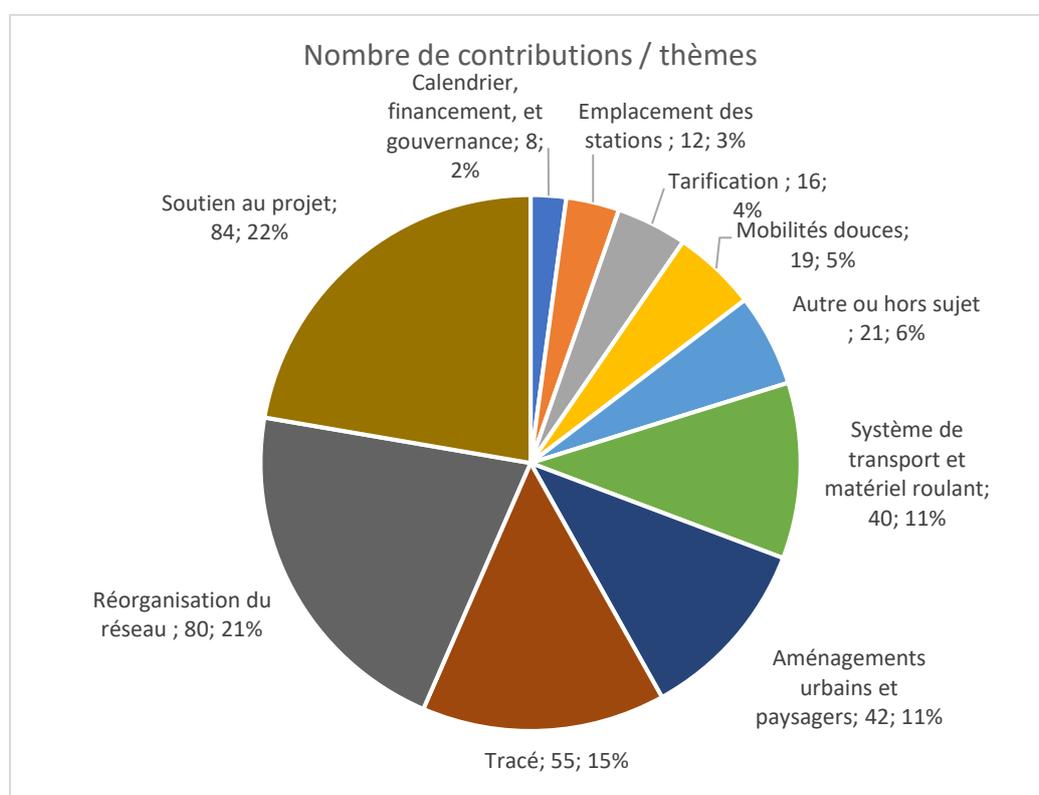
Parmi les participants ayant donné leur avis *via* le formulaire de contribution papier ou en ligne, près des trois quarts sont des usagers des transports en commun.



LES CHIFFRES CLÉS DES THÈMES D'EXPRESSION

Près d'un quart des participants ont exprimé leur soutien au projet.

Les sujets qui ont été les plus abordés dans les différentes contributions reçues ont été la réorganisation du réseau (dans 21% des contributions), le tracé (15%), les aménagements urbains et paysagers (11%), et le système de transport/offre de service (11%).



SYNTHESE QUALITATIVE DES EXPRESSIONS DU PUBLIC



DE NOMBREUX AVIS EN FAVEUR DU PROJET

Nombre de contributions affirmant leur soutien au projet : 84

De nombreux avis ont été émis en faveur du projet lors de la concertation. Les arguments les plus fréquemment cités en faveur du projet sont :

- La desserte des principaux pôles d'emploi et d'activité du territoire
- La fréquence et l'amplitude horaire attractive et adaptée aux salariés
- La prise en compte des enjeux environnementaux

L'objectif de rendre les déplacements en transports en commun plus attractifs que la voiture individuelle est une ambition globalement partagée.

Seulement quelques personnes (moins de cinq) ne jugent pas ce projet opportun, le rapport investissement/gain n'étant selon eux pas suffisant.

RÉORGANISATION DU RÉSEAU

Nombre de contributions abordant le thème : 80

Le sujet de la réorganisation globale du réseau de transports en commun et surtout la demande d'amélioration de l'offre de service et de la desserte de l'ensemble des communes de l'agglomération est fortement ressortie dans le cadre de la concertation.

UNE MEILLEURE DESSERTE DE L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMERATION

Il faut noter que le diagnostic qui a été fait du réseau actuel semble partagé par les usagers, qui notent dans leur contribution un réseau pas assez attractif à cause de bus peu fréquents, d'horaires peu adaptés et de trajets nécessitant trop de changements.

Les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet souhaiteraient :

- Une liaison du BHNS vers les lignes limitrophes
- Une réorganisation où les transports en commun ne passent pas obligatoirement par le centre-ville (engorgé).
- Une augmentation de la fréquence et de l'amplitude horaire des lignes structurantes (notamment le soir, au moins du jeudi au dimanche)
- Une meilleure desserte des zones commerciales et d'activités en périphérie sud et nord

Toutes les demandes individuelles concernant les différentes lignes du réseau et qui ne portent pas directement sur les principes de réorganisation du réseau autour des deux lignes BHNS ne sont pas retranscrites dans ce bilan. On peut néanmoins noter qu'elles concernent les quartiers et les villes suivantes : Mas Gigou, Grocereix, Mas Neuf, Portes-Ferrées, pôle Saint-Lazare, Boisseuil, Panazol, Isle, Feytiat, Couzeix, Landouge, Palais-sur-Vienne.

Il faut également noter les demandes suivantes revenues deux à trois fois chacune :

- Une liaison directe entre la mairie ou la place W. Churchill et la gare
- Une desserte en transports en commun de l'aéroport
- Navettes en hyper centre pour les personnes âgées notamment (une fois)

La réponse du maître d'ouvrage

Limoges Métropole, autorité organisatrice de la mobilité, a entrepris depuis fin 2017 une réflexion en vue de la refonte complète du réseau de bus qui irrigue son territoire. L'objectif

est de rendre les transports en commun plus attractifs et performants en les organisant autour du BHNS. L'ensemble des communes de Limoges Métropole bénéficieraient alors d'une desserte efficace, adaptée et d'une circulation apaisée.

Pour se faire, les lignes de trolleys, plus performants et silencieux car totalement électriques, seraient prolongées si nécessaire, en complément du BHNS. La création d'une ligne de rocade, très attendue, reliera les périphéries, la plupart des pôles d'activités, et tous les pôles d'échanges multimodaux. Elle offrira des correspondances rapides vers le centre et d'autres destinations.

Autour de ce réseau structurant composé des lignes de trolleybus, des lignes de BHNS et des lignes de rocade, la construction de trois lignes principales est également prévue. Elles relieront une périphérie à une autre en passant par le centre, avec un flux d'activité et de population à peu près égale. Ainsi, l'une ira de Couzeix à Landouge, l'autre du Palais-sur-Vienne à Feytiat et une troisième d'Isle à Condat-sur-Vienne.

Des lignes pendulaires (correspondant à un besoin quotidien de migration vers Limoges ou les communes avoisinantes, le matin et le soir) viendraient élargir le réseau et se termineraient systématiquement à l'un des pôles d'échanges multimodaux.

Cette structure de réseau ne pourra être évidemment déployée complètement que lorsque l'infrastructure permettant la circulation du BHNS sera construite, et que les pôles d'échanges multimodaux seront en place. En revanche, certaines lignes, telles que les trois lignes dites principales, pourront être inaugurées avant l'arrivée du BHNS, puisqu'elles ne s'appuient pas sur le réseau. Ainsi, la ligne de Couzeix à Landouge pourrait être inaugurée dès la rentrée 2020, celle d'Isle à Condat-sur-Vienne dès la rentrée 2021 et enfin celle du Palais-sur-Vienne à Feytiat à la rentrée 2022.

Il est également question d'inaugurer dès la rentrée 2020, un service de transport à la demande permettant de rabattre vers des lignes régulières ou des pôles d'échanges multimodaux les habitants de zones peu densément peuplées et éloignées des circuits de bus réguliers.

UNE FORTE INQUIÉTUDE QUANT À LA SUPPRESSION DE LA LIGNE 10

Près d'une dizaine de personnes ont fait part de leur inquiétude et de leur incompréhension (« *aberrant* », « *scandaleux* ») quant à la suppression supposée de la Ligne 10. En effet le tracé du BHNS reprend pour grande part celui de cette ligne mais sans desservir l'avenue Aristide Briand. Les riverains se mobilisent pour demander le maintien de la Ligne 10 dans son tracé actuel, afin de répondre aux besoins de desserte de cette rue (habitants, commerces, étudiants...) et permettre aux riverains de pouvoir continuer à rejoindre directement la gare, le centre-ville, Ester ou encore l'Aquapolis.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le passage du BHNS par la Bastide et l'avenue du Général-Leclerc s'inscrit pleinement dans les projets urbains de Limoges et de Limoges Métropole : il améliore considérablement le réseau de transports en commun tout en favorisant les mobilités douces sur un axe majeur de la ville. L'allongement du temps de parcours est un inconvénient relatif compte tenu des avantages proposés aux habitants en matière de desserte, de fréquence ou d'amélioration du cadre de vie.

La rue Aristide Briand sera demain toujours desservie, mais l'offre proposée s'articulera différemment selon les secteurs de la rue et les besoins de la population. Dans le cadre de l'arrivée du BHNS et de la réorganisation du réseau, il est envisagé que la rue Aristide Briand soit desservie de la façon suivante :

- Partie basse de la rue (entre la gare et la rue Henri Lagrange) :
 - Ligne de trolleybus La Bastide <> Le Cluzeau
 - Fréquences de 10 à 12 min- Services entre 6h15 et 21h
 - Ligne circulant tous les jours y compris dimanches & jours fériés
- Partie médiane de la rue (entre la passerelle Montplaisir et le giratoire de Puy Ponchet)
 - Ligne de rocade est - La Bastide <> Pôle St Lazare
 - Fréquences de 20 à 30 min- Services entre 6h15 et 21h
 - Ligne circulant tous les jours y compris dimanches & jours fériés
- Partie haute de la rue (entre le giratoire Puy Ponchet et le giratoire Jean Monnet)
 - Ligne BHNS Nord-Sud à proximité immédiate
 - Fréquences de 6 à 15 min - Services entre 4h30 et 0h30
 - Ligne circulant tous les jours y compris dimanches & jours fériés

DEMANDE DE CLARIFICATION / INFORMATION SUR LA RÉORGANISATION FUTURE

Il faut également noter une forte demande d'information et de concertation sur le sujet de la réorganisation du réseau. Plusieurs personnes jugent que l'information donnée sur les futures lignes n'est pas suffisamment claire actuellement : Quel devenir des lignes de bus actuelles ? Quelles nouvelles dessertes ? Quels horaires pour les nouvelles lignes ? Quelle amplitude horaire ? Quel matériel roulant ? Certaines personnes demandent que les usagers soient consultés sur ce sujet et qu'une concertation soit menée dans chaque commune.

La réponse du maître d'ouvrage :

Ces propositions font suite à une phase d'écoute des usagers du transport et des besoins recensés par les communes de l'agglomération.

Une phase de concertation et de co-construction de cette étude de restructuration du réseau a été effectuée. Elle s'est déroulée en quatre temps et grâce à trois outils pour permettre d'alimenter la construction des deux scénarii de structure physique du réseau :

- Recueil d'informations et de suggestions auprès de toutes les communes de l'agglomération grâce à un questionnaire administré entre février et mars 2018,
- Première série de trois ateliers de concertation et de co-construction à destination des élus, des techniciens, des administrations d'Etat et de collectivités territoriales, des acteurs économiques et des associations d'usagers et de Personnes à Mobilité Réduite (plus de quarante personnes étaient présentes). Cette première série s'est déroulée les 29, 30 et 31 mai 2018 et a traité des grands principes de desserte par type de communes, des différentes offres de services possibles...

- Deuxième série de trois ateliers à destination du même public. Elle s'est déroulée les 18, 19 et 20 juin et a traité de l'application par bassin géographique des grands principes de desserte.
- Etape de concertation de la population grâce à un questionnaire en ligne administré durant le mois de juin 2018. Plus de 850 réponses ont pu être enregistrées et ont permis de prioriser les attentes principales de la population en termes de mobilité.

TRACE ET EMPLACEMENTS DES STATIONS

Nombre de contributions abordant le thème : 62

Globalement le tracé est bien compris et la majorité des avis sur ce sujet le jugent adapté. La desserte des principaux pôles d'activités et d'emploi est saluée.

Certains regrettent que les communes de Feytiat, Isle, Couzeix, Landouge, Beaunes-les-Mines le Palais-sur-Vienne et Family Village ne soient pas desservies. Les prolongements suivants ont d'ailleurs été proposés par quelques participants à la concertation (moins de 5) :

- Prolongement de la ligne orange jusqu'au centre-ville d'Isle au sud et jusqu'à Beaune-les-Mines au nord
- Prolongement de la ligne bleue à l'ouest jusqu'à Landouge / jusqu'à la ceinture maraîchère au niveau de Verneuil-sur-Vienne.

Et une ou deux personnes trouvent que le projet est trop restrictif dans le nombre de communes desservies, que le projet manque d'ambition pour les tracés. L'association « 55 citoyens pour Limoges » juge également que le nombre de kilomètres de tracé prévu pour les deux lignes est faible par rapport à d'autres agglomérations de taille comparable et s'interroge sur un possible prolongement de ces lignes par la suite.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les tracés proposés ont été étudiés pour offrir une forte capacité de transport de voyageurs et des liaisons rapides sur une large plage horaire. Ce système n'est pas adapté à la desserte fine des territoires :

- La performance du service nécessite des tracés directs
- Les coûts d'aménagement et d'exploitation importants ne sont pas justifiés dans les secteurs les moins denses en population, où la demande en transport en commun est plus faible et la voiture beaucoup plus performante pour répondre aux besoins de déplacement.
- Avec leur performance attendue, les deux lignes de BHNS seront la pièce maîtresse du futur réseau de transport de Limoges Métropole : en offrant une forte fréquence, des points de correspondance avec les autres lignes, et des parkings-relais accessibles depuis toutes les communes de la communauté urbaine, toute la population de Limoges Métropole bénéficiera des performances du BHNS.

Les tracés de référence présentés à la concertation sont le résultat de la comparaison de nombreuses variantes de tracé. Ils ont été validés à l'unanimité en conseil communautaire le 30 juin 2017.

LE TRACE DU BHNS DANS TROIS SECTEURS SPECIFIQUES

Les tracés validés par le Conseil communautaire et présentés en concertation ont soulevé plusieurs remarques sur trois secteurs de la ligne nord-sud :

Secteur Place Carnot / rue Barbès

Une dizaine de participants à la concertation ont témoigné de leur incompréhension face au choix du maître d'ouvrage de faire passer le BHNS rue Armand-Barbès, plutôt que place Carnot. Selon eux, la rue Barbès n'est pas adaptée au passage du BHNS (trop étroite) et les bus vont occasionner des nuisances (bruit, bouchons...) pour les riverains. Ils demandent le réaménagement de la place Carnot, point névralgique du quartier, afin que le BHNS profite aux commerçants de la place.

La réponse du maître d'ouvrage :

Au stade de la concertation, deux hypothèses sont retenues pour la liaison entre l'avenue du Maréchal Leclerc et Théodore Bac : les rues Hoche et Barbès.

Le BHNS doit en effet desservir le futur éco-quartier Marceau, projet porté par la Ville de Limoges et qui a fait l'objet d'une concertation publique en juin 2019. Dans ce cadre, la Ville de Limoges privilégie un passage par la rue Barbès.

Au niveau des études de faisabilité, un passage par la place Carnot n'a pas été retenu pour les raisons suivantes :

- Ne pas dégrader le fonctionnement du carrefour Carnot, déjà très chargé en trafic et complexe (cinq branches)
- Desservir de manière satisfaisante le futur éco-quartier Marceau.

Suite aux demandes exprimées, le comparatif détaillé entre les trois solutions d'insertion (Hoche / Barbès / place Carnot) sera présenté dans le dossier d'enquête publique.

Avenue du Général Leclerc

Quelques participants (moins de cinq) ne comprennent pas que le tracé du BHNS fasse un « long détour » entre la gare et la technopole ESTER ou la cité du Mas Neuf, pour emprunter l'avenue du Général Leclerc (jugée déjà très encombrée). Cela va, selon eux, rallonger le temps de parcours des salariés d'Ester et enclaver le quartier Montplaisir.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le passage du BHNS par la Bastide et l'avenue du Général-Leclerc s'inscrit pleinement dans les projets urbains de Limoges et de Limoges Métropole : il dessert et désenclave le quartier de la Bastide, quartier en plein renouveau, il améliore considérablement le réseau de transports en commun tout en favorisant les mobilités douces sur un axe majeur de la ville et met en valeur cette entrée de ville. Le passage par la Bastide suppose effectivement un léger allongement du temps de parcours depuis Beaubreuil. Un inconvénient compensé par la fréquence, la régularité et l'amplitude horaire du BHNS.

Secteur ESTER

Plusieurs salariés travaillant à la technopole ESTER se sont mobilisés lors de la concertation pour demander une meilleure desserte du secteur – très étalé – pour l'ensemble des salariés et des étudiants des nombreuses entreprises et écoles de la zone. Ils demandent que ne soit pas desservie uniquement la coupole mais que le BHNS desserve la rue Soyouz, au moins aux heures de pointe du matin et du soir.

La réponse du maître d'ouvrage :

La rue de Soyouz est en effet très longue, avec une implantation d'entreprises peu dense et relativement éloignée de la Coupole.

Un axe structurant n'a pas vocation à desservir finement les quartiers traversés, mais à amener le maximum d'usagers en un minimum de temps de manière à rester attractif. La desserte de la rue de Soyouz nécessiterait un détour de l'ordre de 2,5 km, se traduisant par une augmentation du temps de parcours de l'ordre de 6 minutes de la ligne BHNS nord-sud. Celle-ci perdrait donc significativement en attractivité sur l'ensemble de son tracé, et il deviendrait moins intéressant pour l'ensemble des usagers de prendre le BHNS depuis Beaubreuil ou le centre-ville, pour se rendre à Ester ou ailleurs.

La solution est donc à rechercher dans l'amélioration des liaisons douces entre la Coupole et la rue de Soyouz, en complément à une desserte efficace du BHNS.

LES TERMINUS DES DEUX LIGNES

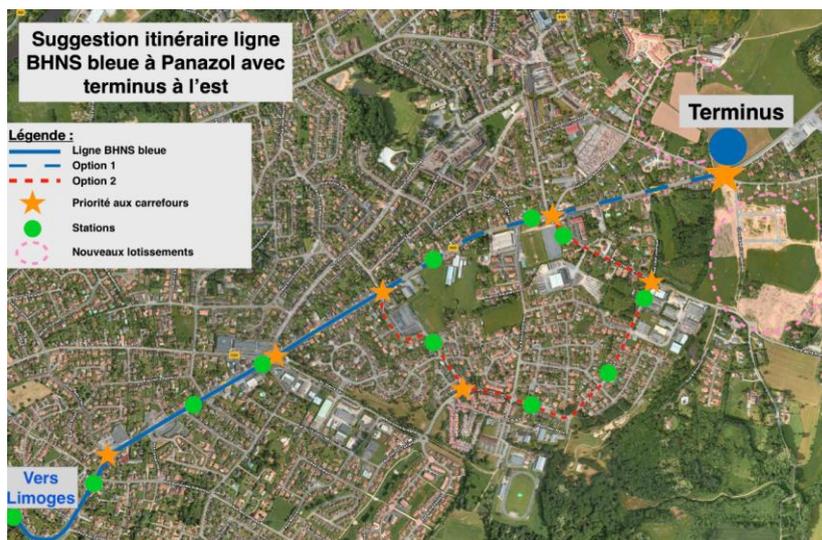
Les emplacements des trois terminus encore à l'étude ont été l'un des sujets principaux de la concertation.

Terminus Panazol

La majorité des avis émis sur le sujet ont été en faveur d'un terminus (ou d'un arrêt et d'un terminus plus lointain) dans le centre-bourg de Panazol (vers la mairie).

Quelques participants préféreraient eux un terminus à l'entrée est de la ville pour éviter les flux dans la ville. Les emplacements suivants ont été proposés une ou deux fois chacun :

- Au carrefour au niveau du magasin Leader Price (D941)
- A l'entrée de la commune côté Saint-Léonard / Saint-Just-le-Martel
- Derrière le magasin Intermarché (position centrale entre le centre-bourg et quartier Morpiénas)
- Entrée est (Croix Finor), pour une desserte complète de la ville - dont des nouveaux quartiers en construction - et avoir de l'espace pour construire un parking relais.



Proposition de tracés et terminus à l'est reçue en ligne.

La distance et donc la complémentarité avec le PEM Route de Lyon sont revenues plusieurs fois dans les contributions.

Une contribution sur le tracé a été reçue, le participant proposant soit un tracé direct par D 941, soit un détour par le quartier Morpiénas, ou bien de faire le choix d'éviter la RD914, qui pourrait occasionner des bouchons et un report de la circulation sur les autres axes de Panazol.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les études sont en cours pour choisir le point de terminus le plus adapté à la desserte de la commune et à l'implantation d'un second parc relais. L'objectif de desserte du centre-ville au plus proche des commerces et des services est bien pris en compte dans le cadre de ces études.

Terminus Val de l'Aurence

Quelques avis ont également été reçus quant à l'emplacement du terminus à définir dans le quartier Val de l'Aurence sans qu'une tendance ne se dégage. On peut noter :

- Quelques craintes liées à l'image du quartier et à l'insécurité. Certains participants pensent qu'il n'est pas nécessaire que le BHNS rentre dans le quartier (pour ne pas rallonger le parcours) ou que cela pourrait dissuader certains usagers.
- D'autres demandent la desserte de l'avenue du Président René Coty, du supermarché, de la Caisse de retraite et de la ZUP
- Il faut noter la mobilisation des commerçants de la rue du Maréchal Joffre : quatre ou cinq membres de l'Association des commerçants du Centre Commercial de l'avenue Maréchal Joffre (ACCCMJ) demandent un arrêt du BHNS à proximité direct des commerces. Le souhait des usagers d'un

accès facilité à ce centre commercial a également été mentionné en réunion publique.

La réponse du maître d'ouvrage :

La ligne BHNS constitue un élément structurant du projet de renouvellement urbain du Val de l'Aurence, avec l'objectif d'améliorer les liaisons entre le Val de l'Aurence Nord et Sud. Le quartier du Val de l'Aurence sera desservi du Nord (centre commercial Cognac) au Sud par le BHNS avec un terminus dans le secteur Maréchal Juin. Le PEM qui sera construit au niveau du carrefour d'Oradour sera en outre notamment desservi par une ligne de trolleybus directe vers le centre-ville, dotée d'une correspondance avec le BHNS, par la ligne de rocade pour des déplacements vers le secteur des Facultés et du CHU, et par la ligne principale Landouge-Couzeix.

Terminus CHU

Pour le terminus au sud, c'est le souhait de voir les différents sites universitaires et hospitaliers desservis qui est fortement ressorti : CHU 1, CHU 2, Hôpital Mère-Enfant et Campus Universitaire ; plus que des propositions d'emplacement précis.

Pour le tracé et les emplacements des stations, il a été évoqué :

- L'avenue Baudoin
- Un arrêt devant le CHU (et non derrière comme actuellement), l'accès étant plus facile pour les PMR par l'entrée principale.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le terminus de la ligne orange au sud est affiné dans le cadre du projet de réaménagement urbain de ce quartier aux enjeux majeurs (7000 emplois, 10 000 usagers quotidiens). Le programme en cours de définition proposera une desserte efficace de chaque site, la liaison facilitée entre le Campus de Vanteaux et le Pôle hospitalier pour les transports en commun et les modes actifs, ainsi que l'amélioration des liaisons douces sur l'ensemble du périmètre.

EMPLACEMENTS DES STATIONS

Il convient de rappeler sur ce sujet les contraintes à considérer dans l'implantation des stations BHNS, à savoir : rechercher les lieux avec le potentiel de fréquentation le plus élevé, une distance suffisante entre les stations pour permettre une bonne performance de la ligne BHNS, et la nécessité de rendre les stations accessibles aux PMR malgré les fortes pentes.

Sur des emplacements spécifiques, les demandes suivantes ont été formulées :

- Place Marceau et rue Barbès : plusieurs personnes ont émis le souhait que la station ne soit pas implantée devant les habitations pour des questions de nuisances sonores
- Place Jourdan : une personne propose de regrouper les arrêts du côté de l'ancien quartier Général Jourdan pour faciliter les correspondances

- Tunnel de Chastaingt : une personne propose de déplacer l'arrêt actuel au-dessus du tunnel en amont de l'avenue face aux ex-bâtimens Legrand (plus sécurisé et plus capacitaire).
- Panazol : une personne demande de conserver la station Fargeas qu'elle trouve très adaptée à la desserte du secteur.

La réponse du maître d'ouvrage :

Toutes ces remarques seront prises en compte autant que possible dans le cadre des études préliminaires en cours visant notamment à définir l'intégration du BHNS à l'échelle des rues et les emplacements des stations.

AMENAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS

Nombre de contributions abordant le thème : 42

REORGANISATION DES CIRCULATIONS ET DU STATIONNEMENT

Site propre

Il semble entendu qu'étant donné la configuration du réseau routier, avec notamment beaucoup de rues étroites, un site propre intégral sur l'ensemble du tracé n'est pas envisageable. L'association « 55 citoyens pour Limoges » pose la question de ce que prévoit le maître d'ouvrage pour garantir la ponctualité des bus malgré les zones mixtes.

Pour certains il faudrait un site propre sur la majorité du tracé pour garantir la rapidité et ponctualité des bus. Pour d'autres, il n'y a pas de sens à avoir des voies réservées pour un bus toutes les 10-15 min.

Plusieurs participants demandent d'éviter les sites propres dans les rues trop étroites mais de donner clairement la priorité aux bus dans la circulation. A ce propos, certains s'interrogent sur les moyens qui seront mis en œuvre pour faire respecter cette priorité. D'autres préconisent le passage en Zone 30 de ces rues.

Le type d'insertion du site propre sur la voirie fait l'objet de peu d'avis de principe, et ils sont partagés :

- Un avis en faveur d'une insertion latérale
- Deux avis en faveur d'une insertion bilatérale pour confort, sécurité et vitesse optimale

Enfin, deux questions ont été posées sur la possible utilisation du site propre par les trolleybus et par les véhicules de police et de secours.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les hypothèses d'insertion du site propre sont en cours d'étude par Limoges Métropole dans le cadre des études préalables d'aménagement, dont la finalisation est attendue pour l'automne 2019.

L'insertion du BHNS est étudiée pour garantir la vitesse commerciale quelles que soient les conditions de la circulation générale :

- ➔ Dans l'hyper centre de Limoges et sur les pénétrantes, où le besoin de vitesse commerciale est le plus important, les bus bénéficieront d'un site propre partout où les largeurs de voirie le permettent et d'un réaménagement urbain approfondi (rénovation de la chaussée sur toute la largeur de la rue)
- ➔ Lorsqu'il ne sera pas possible d'aménager un site propre pour les deux sens de circulation du BHNS, les solutions suivantes sont étudiées :
 - Aménagement d'un seul couloir, affecté à l'un ou l'autre des sens de circulation BHNS
 - Le BHNS pourra circuler en « banalisé », c'est-à-dire avec les voitures, dans les deux sens, sur les axes les plus contraints.
- ➔ Dans les secteurs moins denses, l'aménagement de couloirs à proximité des carrefours combinés au système de priorité donneront des conditions de performance suffisantes.

La nouvelle répartition des circulations devra s'accompagner de changements d'habitudes. Les voies BHNS feront l'objet d'un traitement qui les rendra identifiables. Elles pourront être franchissables par les autres véhicules, ou au contraire protégées par des séparateurs.

Les lignes de trolleybus et les lignes principales du futur réseau emprunteront ponctuellement le site propre du BHNS, notamment en centre-ville. L'utilisation du site propre par les autres services, dont les cars inter-urbains, devra être étudiée pour garantir le bon fonctionnement du service BHNS et des systèmes de priorité aux carrefours.

Les véhicules de police et de secours pourront emprunter les voies BHNS.

Stationnement

Cette thématique est très peu ressortie des avis et des échanges. Il faut noter :

- La demande de l'Association des commerçants du centre-commercial rue Maréchal Joffre (ACCCCMJ) que le nombre de places de stationnement pour le centre-commercial ne soit pas réduit et soit conservé à proximité directe des commerces.
- Une demande pour savoir comment sera géré le stationnement
- Une demande de pouvoir déposer les enfants à l'école (rue Beaupeyrat)
- Une demande pour les riverains de pouvoir continuer à stationner pour charger/décharger une voiture

La réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement du BHNS et la redistribution des modes sur la voirie impacteront l'organisation du stationnement sur l'axe. Cela nécessitera des mesures d'accompagnement sous forme de

restitution du stationnement. Dans le même temps, il convient de préserver l'accès à la ville pour tous.

Le traitement du stationnement dans le cadre des études d'aménagement du BHNS répondra donc aux objectifs suivants :

- ✓ Organiser le stationnement public en lien avec la stratégie de report modal (aménagement des parcs relais, attractivité renforcée du service de transport pour l'accès au centre-ville)
- ✓ Soutenir l'attractivité commerciale et résidentielle
- ✓ Valoriser les parcs en ouvrage en lien avec les orientations du SMU et du PDU.

Tout en encourageant le report modal, le BHNS devra préserver le stationnement des riverains et des visiteurs dans le centre-ville de Limoges notamment.

Des places de stationnement seront supprimées sur les axes du BHNS, là où les emprises de façade à façade ne sont pas suffisantes pour accueillir à la fois les espaces piétonniers, les voies de circulation automobile, le site propre BHNS et les places de stationnement.

La restitution de ce stationnement sera alors étudiée en fonction des usages. Il s'agit d'observer les besoins de stationnement actuels (riverains, tourisme, commerces, pendulaires...) pour les questionner à l'horizon de la mise en service du BHNS (au regard du potentiel de report modal) et d'adapter l'offre future en mobilisant l'ensemble des outils disponibles :

- Aménagement de poches de stationnement
- Augmentation de l'offre sur les voiries adjacentes à l'axe BHNS
- Rabattement sur les parcs en ouvrage
- Restitution sur l'axe BHNS

Des études relatives aux activités commerciales le long des axes qui seront impactés par le passage du BHNS seront menées. Les résultats de ces études permettront de déterminer les solutions d'aménagement spécifique à adopter pour assurer la pérennité des commerces concernés. Cela pourrait passer par :

- La création ou l'organisation du stationnement,
- L'extension du stationnement payant,
- L'aménagement de zones « d'arrêt minute »,
- L'aménagement de poches de stationnement de proximité.

Giratoires

Deux participants ont mentionné les carrefours de la Bastide et de Chénieux et ont demandé que ce type d'aménagement ne soit pas reproduit, parce que jugé compliqué et dangereux.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les giratoires « percés » permettent un passage du transport en commun efficace et confortable, en stoppant la circulation automobile par des feux rouges clignotant. L'arrêt de la circulation est très ponctuel, puisqu'il se limite au temps de passage du bus. Cet aménagement contribue donc à préserver la capacité du carrefour concerné. C'est pour cette raison que ces feux sont également déployés sur d'importants réseaux de transport en commun, comme celui de Nantes.

Un temps d'adaptation est effectivement nécessaire de la part des automobilistes pour intégrer le fonctionnement de ces nouveaux carrefours. Toutefois, s'ils peuvent être perçus

comme dangereux, ils incitent également à la prudence. En effet, aucun accident n'a été recensé depuis leur déploiement sur le territoire de Limoges Métropole.

AMENAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS

Une dizaine de participations ont été reçues sur le sujet des futurs aménagements urbains et paysagers qui seront réalisés dans le cadre du projet BHNS.

- L'association « 55 citoyens pour Limoges » interroge le maître d'ouvrage sur la méthodologie qui sera mise en place pour garantir l'impact positif du projet BHNS sur la qualité de l'urbanisme et du paysage (notamment pour les secteurs Marceau et place d'Aine).
- Plusieurs habitants réclament des rues plus vertes, avec des plantations d'arbres et la création d'espaces verts. Les rues Dutreix, Perrin, Turgot et les places de la République et d'Aine sont notamment citées. Deux participants demandent la plantation d'arbres fruitiers.
- Le sujet des revêtements est revenu quelques fois, avec les demandes suivantes :
 - Préférer des revêtements drainants pour éviter l'imperméabilisation des sols
 - Végétaliser le maximum de surface
 - Préférer des alternatives au béton/bitume, préférer des matériaux biosourcés
 - Prévoir des noues pour la gestion des eaux pluviales.
 - Faire attention au revêtement du site propre

La réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme que la végétalisation constitue un objectif opérationnel du projet, en contribuant à l'attractivité et au confort de la ville. Les fonctions drainantes du sol seront préservées et leur imperméabilisation sera limitée au maximum. Les noues sont adaptées à des secteurs particuliers : traversées d'espaces verts (c'est le cas du projet de franchissement de l'A20) ou certains parkings.

A propos des plantations d'arbres, les essences qu'il conviendra de planter restent à définir. Les essences locales seront privilégiées.

Les aménagements urbains et paysagers visent plusieurs objectifs :

- Apaiser la circulation notamment sur les boulevards pour un meilleur partage de l'espace public au profit des modes doux ;
- Améliorer l'homogénéité et le confort des espaces publics par un traitement qualitatif pour une plus grande place accordée au piéton ;
- Apporter une nouvelle dimension végétale au cœur de ville :
 - Les grands axes de circulation comme support de continuités écologiques à grande échelle,
 - Lutte contre les phénomènes d'îlot de chaleur,

- Planter les espaces disponibles et les désimperméabiliser ;
- Conforter l'identité du centre-ville en valorisant le patrimoine architectural et en développant la céramique dans l'espace public ;
- Diversifier les usages de l'espace public en développant des lieux de vie et de rencontre.

REAMENAGEMENTS DE SECTEURS SPECIFIQUES

Avenue du Général de Gaulle

La plupart des participants au mur d'expression (7/10) souhaitent maintenir la voie verte côté Est (voies de trains). Tous les participants maintiennent au moins un alignement d'arbres et une piste cyclable. Le stationnement voiture est proposé dans presque toutes les contributions (9/10), principalement côté Ouest (façades).

Sur cette avenue, les participants proposent majoritairement (9/10) des voies dédiées pour le BHNS (dont une proposition qu'il ne passe que dans un seul sens). La circulation des voitures est maintenue dans les deux sens dans sept propositions.

Avenue Georges Dumas

Toutes les propositions issues du mur d'expression maintiennent les trottoirs des deux côtés de l'avenue. La plupart proposent l'installation d'au moins une piste cyclable.

Tous proposent d'installer des stationnements pour les voitures et un alignement d'arbres sur cette avenue.

Le BHNS est intégré sur une voie dédiée au moins dans un sens, sur chaque proposition. Deux propositions le mettent sur site propre dans une direction, et voie mixte dans l'autre, tandis qu'un participant ne le fait circuler que dans un sens.

Les trois quarts positionnent les stations des deux côtés.

Au-delà du mur expression, un participant demande des aménagements paysagers sur le terre-plein et un autre mentionne qu'il est important de délester cet axe engorgé pour redynamiser les commerces.

Avenue du Général Leclerc

Dans les contributions du mur d'expression, au moins un trottoir est maintenu dans chaque proposition, certains proposent de supprimer le trottoir à l'Est pour laisser place à du stationnement. Le maintien du stationnement est en effet jugé important pour presque tous les participants (6/7).

L'alignement d'arbres et les pistes cyclables ne sont pas identifiés comme prioritaires sur cette avenue, placés respectivement dans seulement une ou deux proposition(s).

Un seul participant propose de mettre le BHNS sur voie dédiée dans les deux sens. Trois proposent une voie dédiée dans un seul sens uniquement. Les voies mixtes voitures/BHNS ressortent principalement.

Au-delà des contributions au mur d'expression, un participant à la concertation s'interroge sur l'aménagement d'un site propre sur cette venue déjà saturée.

La réponse du maître d'ouvrage :

L'insertion d'un site propre BHNS peut prendre plusieurs formes, en fonction des caractéristiques des rues empruntées : une plateforme centrale, des voies BHNS positionnées de part et d'autre de la chaussée, ou encore deux voies BHNS regroupées du même côté de la chaussée. Le choix du type d'aménagement sera effectué, pour chacune des rues, en fonction des contraintes de circulation, du fonctionnement des carrefours, et des fonctions riveraines (sorties privées, accès commerces, livraisons...).

Place d'Aine

L'enjeu fort de réaménagement urbain de cette place a été soulevé par quelques participants qui ont interpellé le maître d'ouvrage pour connaître les détails du projet. Un des participants a exprimé sa crainte que le trafic de la place Winston-Churchill soit alors reporté place d'Aine.

La réponse du maître d'ouvrage :

La place d'Aine deviendra un point d'arrêt majeur du réseau.

Il n'y aura pas de report de trafic depuis la place Churchill qui est aujourd'hui desservie par les lignes régulières et régionales. À l'avenir, les bus des lignes régulières achèveront leur course au niveau des PEM - et non plus au niveau de la place Churchill – où les usagers pourront alors emprunter le BHNS ou d'autres lignes de bus.

Cette place intégrera deux quais susceptibles d'accueillir des bus d'une longueur de 18 mètres. Les automobiles et les piétons devront pouvoir circuler dans cette zone, où le parking souterrain sera maintenu. L'ensemble sera végétalisé.

Le réaménagement de cette place, qui devra être très qualitatif, n'est pas encore dessiné. L'objectif est d'en faire un lieu de vie et une entrée de ville qualitative qui participe au dynamisme économique et à l'attractivité touristique du territoire.

Gare Ciel

Deux ou trois participants à la concertation alertent le maître d'ouvrage sur l'importance d'avoir une bonne correspondance entre le BHNS et la gare, avec une desserte de la place Maison-Dieu, voire l'aménagement d'un vrai pôle de correspondance multimodal.

La réponse du maître d'ouvrage :

Limoges Métropole confirme que la ligne de BHNS nord-sud marquera un arrêt place Maison-Dieu. La Communauté urbaine travaille sur l'intégration de la gare au projet de BHNS. Un pôle d'échanges multimodal existe déjà à la gare des Bénédictins. La synchronisation des bus et des cars va être maintenue, le vélo va être intégré.

Place Marceau

L'absence de visibilité sur le projet urbain pour ce secteur a été soulevé par quelques participants.

La réponse du maître d'ouvrage :

Des études sont actuellement menées par la Ville pour reconvertir le site de l'ancienne caserne Marceau en écoquartier sur une emprise d'environ 5,5Ha. Les principaux objectifs de ce projet sont :

- Insuffler une nouvelle dynamique au quartier Carnot-Marceau ;
- Ouvrir la caserne sur le quartier ;
- Favoriser l'accueil de nouveaux habitants ;
- Faire du site un véritable lieu de vie animé.

La Ville a retenu des grands principes urbains qui guideront l'aménagement du quartier : mixité fonctionnelle, logements diversifiés, ambition écologique, espaces publics en faveur des piétons, reconfiguration du marché. Ces principes ont été présentés et débattus lors d'une concertation menée par la Ville à l'été 2019. Cette concertation fera l'objet d'une restitution publique avant la fin d'année 2019.

Autres secteurs / propositions ponctuelles :

- Avenue de-Lattre-de-Tassigny : pour un des participants, l'aménagement d'un site propre sur cet axe n'est pas jugé pertinent : le gain de temps pour les bus sur 400 mètres ne vaut pas l'investissement nécessaire et les travaux risqueraient de mettre à mal les commerces déjà en difficulté. Pour un autre, tout comme pour l'avenue Georges Dumas, est important de réaménager et délester cet axe engorgé, pour redynamiser les commerces.
- Carrefour du Val de l'Aurence : un conseiller municipal de Verneuil-sur-Vienne propose la création d'une trémie (éventuellement un mini-tunnel) sous l'espace planté du terre-plein, de manière à permettre aux véhicules d'éviter les feux rouges du croisement périphérique Armand-Dutreix, ex-RN 141.
- Les mises en sens unique suivantes ont été ponctuellement proposées : rue Beaupeyrat, rue François-Perrin et rue Armand-Dutreix.
- La piétonisation des rues Turgot, Jean-Jaurès et de la place Denis-Dussoubs ont été ponctuellement proposées.
- Une alerte a été émise quant aux aménagements devant le collège du quartier du Sablard afin de sécuriser les traversées piétonnes.
- Réaménagement rue Perrin parce que trop étroite actuellement pour faire passer un bus.

La réponse du maître d'ouvrage :

Toutes ces remarques seront prises en compte autant que possible dans le cadre des études préliminaires en cours visant notamment à définir l'intégration du BHNS à l'échelle des rues et les emplacements des stations.

SYSTEME DE TRANSPORT, OFFRE DE SERVICE ET MATERIEL ROULANT

Nombre de contributions abordant le thème : 40

CHOIX DU MODE

Le choix du mode BHNS n'a globalement pas été remis en question lors de la concertation. Deux personnes se sont prononcées en faveur d'un tramway selon les arguments que :

- Les aménagements urbains d'un tramway sont plus adaptés au changement climatique (site propre végétalisé contre béton ou goudron)
- Le tramway est accessible aux personnes à mobilité réduite (plancher bas et conduite plus fluide).

Un participant interroge Limoges Métropole sur les études menées dans le choix du mode et la différence de coût avec un tramway.

La réponse du maître d'ouvrage :

Un réseau de BHNS coûte entre 2 et 10 millions d'euros par kilomètre. Un réseau de tramway coûte entre 10 et 30 millions d'euros par kilomètre (source : Systra, études de faisabilité du BHNS).

Pour justifier le recours au tramway, il serait nécessaire que celui-ci transporte au moins 40 000 passagers par jour sur chaque ligne. Or les deux lignes de BHNS assureront le transport quotidien d'environ 32 000 passagers quotidiens à leur mise en service. Au global, l'intégration d'un tramway serait beaucoup plus onéreuse et nécessiterait de lourds travaux. Un BHNS offre en outre l'avantage d'être tout autant accessible aux personnes à mobilité réduite qu'un tramway. Par ailleurs, un BHNS permet une desserte plus fine des secteurs denses lorsque cela est nécessaire.

Un participant a demandé en réunion publique si un tram-train avait été envisagé.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de Tram Train est un projet de liaisons ferroviaires interurbaines imaginé par le collectif BSP en 2015. Son périmètre est beaucoup plus large, puisqu'il considère des liaisons entre Limoges et les communes de Haute-Vienne et de Creuse jusqu'à Bellac, Saint-Junien, Guéret, Eymoutiers. Le BHNS répond à un objectif de desserte fine et reliera des zones qui seraient difficilement accessibles via l'étoile ferroviaire de Limoges.

Le projet de Tram-Train est un projet de plus long terme qui n'a pas vocation à être porté par Limoges Métropole et qui ne répondrait pas aux mêmes objectifs que le BHNS. Le projet BHNS répond aux objectifs définis dans la cadre du PDU, porté par la Communauté urbaine. Les enjeux de déplacements sont considérés à l'échelle des communes et de Limoges Métropole. Si ce projet était approfondi, il pourrait donc être complémentaire au BHNS, et devrait être porté par la Région Nouvelle Aquitaine qui est compétente en la matière.

L'association « 55 citoyens pour Limoges » interroge le maître d'ouvrage sur une évolution possible du mode si les bus venaient être saturés.

La réponse du maître d'ouvrage :

Si les besoins le justifient, il sera possible à terme :

- D'augmenter la fréquence de passage des bus (en passant par exemple de 6 à 4 minutes) ;
- D'augmenter la capacité des véhicules en faisant l'acquisition de matériel de 24 mètres, mais cela nécessiterait alors de réaménager les stations.

CHOIX DU MATERIEL ROULANT

- Cinq avis ont été émis en faveur de l'utilisation de trolleybus pour le projet BHNS. Les arguments avancés sont que les trolleybus sont silencieux, avec un design moderne, il est possible d'utiliser les lignes aériennes de contact (LAC) déjà en place et les LAC rendent la ligne bien visible, le personnel est déjà formé, et les trolleys font partie de l'identité de la ville. Deux contributeurs expriment leur satisfaction des Iveco Crealis IMC et suggèrent de continuer avec ce matériel roulant.
- Un avis contraire demande de ne pas utiliser les trolleybus car les LAC défigurent la ville.
- Une personne préconise le système de batterie, une autre demande de les éviter à tout prix (couteuses et polluantes) et suggère les supercondensateurs.

Et enfin, quelques autres remarques et suggestions ont été formulées lors de la concertation :

- Un participant alerte sur le gabarit des bus, par rapport à la largeur des voies.
- Une personne alerte sur la pollution due à la gomme des pneus
- Un des contributeurs préconise de prendre exemple sur le BHNS de Metz.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le choix du matériel sera fait par Limoges Métropole à l'issue d'une procédure réglementaire d'appel d'offres. Au-delà de l'aspect environnemental, et compte tenu de la relative nouveauté de certaines technologies, Limoges Métropole veillera à ce que les propositions des constructeurs et prestataires correspondent précisément aux enjeux du territoire de Limoges Métropole, en matière d'autonomie, de coût et de performances techniques et environnementales notamment.

OFFRE DE SERVICE

Amplitude horaire et fréquence

Dans les avis recueillis, de nombreuses personnes font part de leur satisfaction quant à l'amplitude horaire prévue pour la circulation des BHNS, soulignant que cela répond à un besoin, notamment pour les salariés, auquel le service actuel ne répond pas. La problématique du travail en horaires décalés des salariés du CHU est notamment citée plusieurs fois.

Cette plage horaire suscite une seule interrogation quant aux nuisances sonores des bus tôt le matin.

La fréquence de passage ne fait l'objet de quasiment aucune remarque, et semble donc répondre aux attentes des usagers. Une seule personne demande à faire encore mieux sur ce sujet.

La réponse du maître d'ouvrage

La circulation des bus dès 4 h 30 du matin répond à un besoin des salariés aux horaires décalés, notamment ceux du CHU. Des ajustements pourront être envisagés s'il s'avère que les bus sont peu utilisés le matin.

Les impacts du projet (positifs, neutres ou négatifs) seront finement étudiés dans le cadre d'une étude d'impact, qui vise à déterminer les conséquences du projet sur son environnement. Elle portera notamment sur le bruit. Les résultats de cette étude seront présentés en enquête publique.

Services en station

Les services et aménagements qui ont été mentionnés dans les contributions sont :

- Des bornes de distributeurs automatiques de tickets (pour garantir la régularité des bus)
- Un système d'information en temps réel des temps d'attente (et au-delà une meilleure information sur le réseau et les services de transport via les principales applications sur smartphone)
- Des stations plus capacitaires qu'actuellement pour les arrêts à forte fréquentation
- Plus de place qu'actuellement dans les stations aux arrêts à forte fréquentation

Un participant se demande si les bus s'arrêteront à chaque station ou à la demande.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les stations du BHNS proposeront des arrêts spacieux, confortables et bien éclairés. Ils seront majoritairement équipés :

- ➔ D'abris et de bancs
- ➔ De distributeurs de titres de transport
- ➔ D'une information des temps d'attente affichée en temps réel

Les arrêts se feront à chaque station, à l'image de ce qui se fait sur les lignes lourdes de tramway ou de métro.

Services à bord

Pour les services à bord, il a été mentionné :

- De la vidéo-surveillance (deux fois)
- De quoi se tenir pour les personnes voyageant debout
- Le wifi dans les bus n'est, selon un participant, pas une priorité

La réponse du maître d'ouvrage :

Les véhicules BHNS pourront accueillir jusqu'à 140 passagers. Les bus seront confortables et climatisés. Des mains courantes, barres ou poignées, seront présentes en nombre suffisant pour les passagers voyageant debout.

Le choix du matériel qui déterminera les caractéristiques détaillées des aménagements et services à bord sera fait par Limoges Métropole à l'issue d'une procédure réglementaire d'appel d'offres, selon un cahier des charges défini par Limoges Métropole.

Une douzaine de personnes, dont une représentante de l'association « Voir Ensemble » ont contribué dans la cadre de la concertation pour demander que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite soit bien prise en compte dans la cadre du projet. Il a notamment été fait mention :

- de bus stables et sécurisés ;
- de places réservées aux fauteuils roulant et aux poussettes au centre des bus ;
- des planchers bas, alignés aux quais des stations ;
- d'annonces sonores aux passages piétons et de synthèse vocale annonçant les stations pour les personnes malvoyantes
- de réunions dédiées à ce sujet avec les associations

La réponse du maître d'ouvrage :

- Les bus et les stations répondront aux normes d'accessibilités en vigueur.
- Les quais seront accessibles par au moins une pente douce et bordés d'une ligne podotactile.
- L'accostage des véhicules en station sera facilité par l'aménagement du quai, pour une bonne accessibilité des voyageurs.
- Une mini-rampe, la « palette », assurera un accès adapté aux personnes à mobilité réduite.
- Les bus pourront être équipés de doubles portes larges à ouverture automatique et des places seront réservées aux personnes à mobilité réduite à l'intérieur.
- L'annonce sonore des stations à bord des véhicules apportera également une aide aux personnes malvoyantes.

Le bruit émis par un BHNS sera sensiblement le même que celui émis par un Trolleybus. Un certain nombre de systèmes est prévu pour traverser une voie de BHNS au passage piétons

en toute sécurité. De plus, les bus sont équipés de cloches, ce qui permet d'avertir les piétons de leur passage.

Le maître d'ouvrage prend l'engagement de consulter les associations partenaires représentatives des publics à besoins spécifiques au moment où les arbitrages sur les systèmes d'assistances et les prestations de services dans le BHNS devront être conduits.

MOBILITÉS DOUCES ET INTERMODALITÉ

Nombre de contributions abordant le thème : 19

AMÉNAGEMENTS URBAINS POUR LES MODES DOUX

La concertation a montré que la faible place allouée aux cyclistes dans l'agglomération aujourd'hui est un constat partagé. Plusieurs participants ont souligné le fait que se déplacer à vélo était aujourd'hui très dangereux.

Les avis se font en faveur d'une bonne prise en compte de l'ensemble des usages (voitures, BHNS, vélos, piétons...) et d'une sécurisation des circulations avec une séparation claire des voies de circulation.

Les participants à la concertation sont globalement d'avis qu'il faut donner la priorité aux transports en commun et aux modes doux.

Itinéraires cyclables

Une douzaine de personnes ont participé à la concertation pour demander une bonne prise en compte des aménagements cyclables dans le projet.

- Un participant interroge le maître d'ouvrage pour savoir comment seront intégrées les pistes cyclables dans la distribution des voiries.
- Un participant demande que les personnes qui pratiquent le vélo soient associés à la réflexion sur ce sujet.
- Un participant préconise d'éviter la montée de Panazol et de préférer un itinéraire alternatif (rue des Vignes)
- Un participant attire l'attention sur la sécurité des piétons et des vélos boulevard de Vanteaux.

La réponse du maître d'ouvrage :

La création d'un BHNS doit, selon la loi LAURE de 1996, être accompagnée d'aménagements cyclables sur tout l'itinéraire. Ces aménagements peuvent prendre plusieurs formes :

- ➔ Des pistes cyclables de 1,5 m de large, séparées des autres flux de circulation.
- ➔ Des bandes cyclables sur la chaussée
- ➔ La cohabitation avec les voies BHNS
- ➔ La cohabitation avec les automobilistes en zone 30, sur les voies à faible trafic
- ➔ Des pistes ou bandes cyclables sur des itinéraires alternatifs

Les itinéraires cyclables sont étudiés dans le cadre du Schéma directeur intercommunal des aménagements cyclables (SDIAC), et du schéma des mobilités urbaines (SMU) de la Ville de Limoges pour garantir des continuités à l'échelle de l'agglomération. En anticipation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui doit être voté à l'automne, Limoges Métropole concentre ses efforts sur un tracé d'une centaine de kilomètres prioritaires entre la 1^{re} et 2^e couronne

pour des trajets tant de loisirs que quotidiens, pour un aménagement le plus vite possible, d'ici 2 à 4 ans.

Dans le cas du BHNS, les aménagements cyclables seront, dans la mesure du possible, accolés au site propre. Lorsque les emprises de voirie ne le permettront pas, un itinéraire alternatif sera proposé en cohérence avec les continuités identifiées dans le SDIAC et le SMU. A défaut d'itinéraire alternatif pertinent, le site propre BHNS pourra être ponctuellement ouvert aux vélos si la largeur de la plateforme et la topographie le permettent.

Les propositions formulées dans ce cadre seront soumises aux membres du comité de pilotage du Schéma directeur des aménagements cyclables, au sein duquel siègent des associations de cyclistes.

Cheminements piétons

Quatre à cinq avis portent sur les cheminements piétons. Les participants demandent :

- A ce que soit pris en compte la topologie des rues
- A ce que soient aménagés des cheminements directs
- Des trottoirs de qualité pour améliorer les déplacements
- Des cheminements directs

Un participant s'interroge sur le franchissement du site propre (dans le sens circulation bus et séparateur béton) par les piétons

La réponse du maître d'ouvrage

Le projet sera l'occasion de revoir les aménagements et sécuriser les cheminements piétons sur l'ensemble du tracé.

Les pistes envisagées pour sécuriser les traversées sont la création d'îlots-refuges et le rétrécissement des voies pour obliger les automobilistes à ralentir.

Équipements et services

Une dizaine de personnes ont émis le souhait pour le projet qu'il soit possible de prendre son vélo à bord des BHNS (7) et quelques autres que le projet prévoit des stationnements vélos (V'Lim ou personnel) aux arrêts BHNS. Une personne suggère un système de tarification commune entre V'Lim et bus.

La réponse du maître d'ouvrage

Il n'est aujourd'hui pas prévu de moyen de stockage des vélos à bord ou à l'arrière des bus. Le souci étant le temps nécessaire à leur chargement, impactant la vitesse commerciale, et l'encombrement. L'intermodalité est toutefois prévue aux stations avec des stationnements adaptés.

POLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Quelques personnes ont demandé que soit construit plus de parking-relais, une personne allant même jusqu'à suggérer un P+R par ville de la Communauté urbaine. Certains contributeurs ont notamment mentionné le fait que celui de la route de Lyon soit saturé.

Sur le sujet des pôles d'échanges multimodaux, les propositions et recommandations suivantes ont été faites :

- Choisir des emplacements sécurisés
- Pour le PEM des Casseaux : ne pas sous-estimer la population des quartiers d'habitation du faubourg des Casseaux et au-delà dans le choix de la localisation.
- Développer les actions en faveur du covoiturage
- Avoir un système de location V'LiM dans les PEM

Une personne s'interroge sur la politique tarifaire.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les parkings relai seront dimensionnés afin d'absorber les flux correspondant aux objectifs de report modaux fixés dans le cadre du Plan de déplacements urbain. Ils seront dimensionnés autour d'une jauge fixée à environ 150 places. Des adaptations resteront possibles en fonction de l'évolution de l'utilisation de ces parkings-relai et du bus.

Les parking-relai seront implantés dans les secteurs qui le justifient : en amont d'un point de congestion sur un axe routier structurant, et permettant d'accéder de préférence à plusieurs lignes de transport en commun. Dans les communes de la périphérie de Limoges, il est souvent possible de garer son véhicule à proximité d'un arrêt de bus sans nécessiter l'aménagement de parkings dédiés. Enfin, pour les usagers qui ne sont pas motorisés, les lignes régulières du réseau ou le système de transport à la demande (TAD) pourront être utilisés pour rejoindre un PEM.

Les parkings-relai seront dotés de services connexes qui restent à étudier : recharge des véhicules électriques, consignes, box de stationnement des vélos...

Ces parc-relais seront gratuits, leurs accès étant à terme réservé aux usagers du réseau STCLM munis d'un titre de transport.

CONNEXION AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

Ce sujet a été très peu abordé lors de la concertation. On peut noter deux questions de l'association « 55 citoyens pour Limoges » :

- Quelle connexion des lignes BHNS au futur réseau trolleybus ?
- Quel apport du BHNS aux haltes ferroviaires péri-urbaines mentionnées dans le PDU ?

La réponse du maître d'ouvrage :

Le BHNS sera en connexion avec les nouvelles lignes de trolley en différents points du territoire et notamment dans les pôles d'échange multimodaux. Les aménagements (dans ces PEM ou en centre-ville) et les services déployés par la STCLM (tarification commune, information voyageurs...) permettront une correspondance facilitée.

Le plan de déplacements urbain, qui sera approuvé d'ici la fin de l'année par le conseil communautaire, se donne pour objectif de lancer une étude pour examiner l'opportunité de créer quelques nouvelles haltes ferroviaires sur les territoires de la ville centre. Le réseau de transports collectifs pourra dans le temps s'adapter si nécessaire à l'arrivée de tels équipements complémentaires sur le réseau.

TARIFICATION

Nombre de contributions abordant le thème : 16

TARIFICATION BHNS

Le fait que les trajets BHNS seront inclus dans le réseau TCL et donc soumis à la même tarification semble compris par tous, ce sujet ayant fait l'objet de très peu de contributions : une demande à modérer le prix du voyage et une question pour en savoir plus à ce sujet.

Deux participants font part de leur interrogation quant à l'augmentation possible des transports dans l'agglomération avec ce projet.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le BHNS sera bien accessible avec les mêmes titres de transport que les autres lignes du réseau.

POLITIQUE TARIFAIRE / RESEAU STCLM

Une dizaine de personnes ont contribué sur le sujet de la gratuité des transports en commun. Certains demandant à ce que cela soit mis en place pour tous (« *comme dans d'autres grandes aggro* »), d'autres uniquement pour les retraités (5 personnes), ou bien pendant trois heures, ou seulement le samedi.

Plusieurs participants souhaitent que soit mis en place une politique tarifaire avantageuse et incitative (somme modique, tarifs réduits, gratuité partielle...) afin de rendre l'usage des transports en commun plus attractif car plus économique que la voiture.

La réponse du maître d'ouvrage

Une quarantaine d'autorités organisatrices de la mobilité ont instauré la gratuité des transports, avec certes des impacts positifs observés sur la fréquentation. Ce sont en majorité des AOM de petite taille : 4 seulement font plus de 100 000 habitants. La plus grande d'entre elles est l'agglomération de Dunkerque avec 199 682 habitants.

Limoges Métropole pratique déjà des tarifs préférentiels à l'égard de certaines catégories de population : jeunes, seniors, demandeurs d'emploi et bénéficiaires du RSA, etc. Les employés peuvent, quant à eux, obtenir un remboursement de 50 % de leur abonnement de la part de leur employeur. Depuis le 1^{er} juillet, le tarif valable pour les personnes retraitées s'applique dès leurs 60 ans, contre 65 ans auparavant. Une personne détentrice d'un abonnement peut voyager accompagnée gratuitement le weekend et tous les soirs à partir de 19h et la gratuité du réseau le samedi est à l'étude.

A Limoges Métropole, qui compte 207 000 habitants, le prix payé par les usagers ne couvre que 25 % du coût du service. Les 75% restants sont financés par Limoges Métropole, via le versement transport supporté par les employeurs publics et privés du territoire. Par conséquent, à service égal, la gratuité se traduirait par une sollicitation plus forte des employeurs via le versement transport.

La gratuité des transports n'est donc, à ce jour, pas la solution retenue par Limoges Métropole pour assurer le développement du service de transport et les investissements nécessaires.

CALENDRIER, FINANCEMENT ET GOUVERNANCE DU PROJET

Nombre de contributions abordant le thème : 8

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Environ cinq personnes ont émis de fortes réserves quant à la nécessité et la pertinence de cet investissement financier. Les arguments avancés sont que le projet n'est pas nécessaire (notamment en période de difficultés budgétaires), que le coût va être payé par les contribuables et usagers des transports, que l'investissement est trop important pour un projet de seulement deux lignes qui oublie le reste du réseau et qu'il vaudrait mieux rendre le réseau actuel gratuit plutôt que d'investir pour de nouvelles lignes.

Le projet de franchissement de l'A20 (consistant en la création d'un ouvrage d'art sur lequel devrait passer une des lignes du BHNS, entre autres) a également été qualifié d'inutile dans une ou deux contributions.

La réponse du maître d'ouvrage :

Au-delà de ses qualités intrinsèques, le projet de BHNS est la clé de voûte du projet de modernisation du réseau de transport de Limoges Métropole : il permettra le redéploiement de l'ensemble du réseau STCLM, la mise en œuvre des objectifs du Plan de Déplacements Urbain, et contribuera aux plus grands projets portés par Limoges Métropole et la Ville de Limoges : requalification du centre-ville, projets de renouvellement urbain de Beaubreuil et du Val de l'Aurence, requalification du secteur Pôle Hospitalier – Campus universitaire Vanteaux...

Une évaluation socio-économique sera menée sur le projet Cette étude prospective indépendante vise à analyser les bénéfices attendus de la mise en service du BHNS au regard des coûts de réalisation et de fonctionnement de ce dernier (prévisions de fréquentation, évaluation des gains de temps pour les usagers, effets sur l'économie, etc.). Les résultats de cette étude seront présentés en enquête publique.

LA CALENDRIER

On retrouve dans environ cinq avis l'idée que la date de mise en service est trop tardive et qu'il faudrait que le BHNS arrive plus vite.

La réponse du maître d'ouvrage :

La réalisation d'un projet de transport et d'aménagement urbain tel que celui du BHNS nécessite de mener plusieurs phases études indispensables et successives assorties de procédures administratives dont la durée est incompressible. La date de mise en service envisagée à compter de 2023 pour la première ligne correspond donc au meilleur planning possible selon les délais habituels de réalisation de projets similaires. Un calendrier précis du projet sera défini à la fin des études préliminaires. Ce calendrier sera ensuite affiné lors des phases ultérieures d'études.

TRAVAUX

Deux remarques ont été formulées à propos des travaux nécessaires à la réalisation du projet :

- Un participant souhaite que les marchés de travaux publics comportent des clauses afin de privilégier les entreprises locales et que le maître d'ouvrage fixe comme objectif la mise en œuvre d'un chantier « bas carbone ».
- Les commerçants du centre-commercial de l'avenue du Maréchal Joffre demandent que les travaux du BHNS soient menés en même temps que ceux de la rénovation à venir du centre-commercial et du quartier Sablard Sud.

La réponse du maître d'ouvrage :

L'organisation des travaux sera établie de manière à minimiser l'impact sur les commerces, mais des perturbations seront à prévoir dans les conditions d'accès et de stationnement pendant les travaux. Ces mesures seront accompagnées d'un dispositif de concertation permanent associant commerçant et riverains.

Dans le cas où certains commerces seraient confrontés à une baisse de leur chiffre d'affaire à cause des travaux, une commission d'indemnisation sera mise en place pour estimer cet impact au cas par cas, et le niveau de compensation nécessaire.

Les études permettront de définir le phasage et l'organisation des travaux. Limoges Métropole s'engage à travailler en étroite collaboration avec les autres acteurs locaux pour coordonner autant que possible les travaux du BHNS avec les éventuels projets connexes.

Par ailleurs, Limoges Métropole rappelle que la passation des marchés concernant cette opération sera réalisée conformément aux dispositions du Code de la Commande Publique qui ne permet pas de favoriser le « localisme » au niveau de l'attribution des marchés publics.

Dispositif des clauses sociales d'insertion dans les marchés publics :

Par délibération prise en Conseil Communautaire le 29 mai 2007, Limoges Métropole a affirmé sa volonté de s'inscrire dans une démarche d'insertion professionnelle.

La dimension sociale doit être partie intégrante de la stratégie d'achat.

En application de l'article L2111-1 du Code de la Commande Publique, la définition des besoins doit prendre en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale, et environnementale.

Dans ce cadre, il sera étudié la possibilité d'intégrer des clauses sociales dans le(s) marché(s) à venir.

Elles pourront être mobilisées à travers l'intégration d'un ou plusieurs articles du Code de la Commande Publique :

- L'Article L2112-2 qui intègre dans l'exécution d'un marché des considérations sociales et permet de réserver une part des heures de travail généré par le marché à des actions d'insertion,
- L'article L2152-7 qui permet d'insérer un critère social dans la sélection des offres,

- L'article L2113-12 qui précise que certains marchés ou certains lots peuvent être réservés à des entreprises adaptées ou des établissements de service d'aide par le travail,
- L'article L2113-13 qui prévoit que certains marchés ou certains lots peuvent être réservés à des structures d'insertion par l'activité économique lorsqu'elles emploient une proportion de travailleurs défavorisés,
- L'article L2113-15 qui offre la possibilité de réserver des marchés à des entreprises de l'économie sociale et solidaire.

CONCERTATION / INFORMATION

Il ressort de la concertation un souhait des participants d'avoir plus d'information sur les emplacements précis des futures stations BHNS et sur la réorganisation du réseau.

Plusieurs participants ont signifié leur satisfaction de pouvoir s'exprimer. Une contribution avec des propositions de noms pour les deux lignes, de points d'arrêts et d'illustration pour la livrée des bus BHNS a été reçue.

Quelques personnes et les associations ont émis le souhait de continuer à être associées sur le projet. L'association « 55 citoyens pour Limoges » suggère le renforcement des dispositifs de démocratie citoyenne tout au long du projet avec des temps de co-construction sur l'implantation des terminus, l'accessibilité, le choix du mobilier urbain, les noms des stations, etc.

La réponse du maître d'ouvrage :

La concertation menée a permis d'enrichir la conception du projet à travers le partage d'informations et l'écoute mutuelle des attentes exprimées par les différentes parties. Le présent bilan servira de point d'appui aux prises de décision de Limoges Métropole dans la poursuite des études et du projet.

Le dialogue se poursuivra tout au long du projet, et notamment avec la phase d'enquête publique.

Pas d'autres réunions spécifiques de type conférences citoyennes ou ateliers citoyens ne sont prévues dans l'immédiat.

CONCLUSION



CONCLUSION

Il ressort de la concertation :

- **Une expression générale des participants en faveur du projet de BHNS tel que proposé par Limoges Métropole à l'occasion de cette concertation.**
- **La reconnaissance des avantages du mode** bus en site propre, notamment l'amplitude horaire et la fréquence, répondant aux besoins des actifs.
- Le souhait d'une **meilleure desserte** et d'un **meilleur niveau de service pour l'ensemble des communes** de l'agglomération.
- **Peu d'inquiétude a priori concernant la réduction de la place de la voiture (circulation, stationnement...), et une expression favorable** pour la priorité à donner aux transports en commun.
- Pour le terminus à **Panazol**, le souhait que le BHNS desserve le **centre-ville**, pour le terminus au **Pôle hospitalier-Campus universitaire Vanteaux**, le souhait que **l'ensemble des équipements** soient desservis par le BHNS
- **Pas de tendance particulière concernant les orientations d'aménagements urbains** (insertion du site propre, mobilier urbain...).
- Mais une attention particulière dans le choix des **aménagements destinés aux modes actifs**, notamment en vue de leur sécurisation.
- Une demande d'attention à l'accessibilité des **personnes à mobilité réduite**.
- Une volonté de mise en œuvre d'un projet qui réponde aux **enjeux environnementaux**.
- **Un attachement notable aux trolleybus**, malgré des avis partagés sur la technologie à privilégier pour le matériel roulant.
- Le souhait que le projet soit accompagné de la mise en place d'une **politique tarifaire avantageuse et incitative**
- La nécessité de **communiquer plus en détails sur la réorganisation du réseau, notamment auprès des habitants de la rue Aristide Briand**
- Le souhait des acteurs locaux et des habitants de **continuer à être associés**.

ANNEXES

- LES MODALITÉS DE CONCERTATION
- LES RENCONTRES PUBLIQUES
- LES COURRIERS REÇUS



LES MODALITÉS DE CONCERTATION

LA DÉLIBÉRATION APPROUVANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



LIMOGES METROPOLE - COMMUNAUTE URBAINE

EXTRAIT DES PROCES VERBAUX DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SEANCE DU 28 MARS 2019

L'an deux mille dix-neuf le jeudi vingt-huit mars à seize heures trente, le conseil communautaire de Limoges Métropole - Communauté urbaine, légalement convoqué le 22 mars 2019 par le Président, s'est réuni à l'Espace Georges Brassens à Feytiat, sous la présidence de Jean-Paul DURET, Président.

Gaston CHASSAIN, Vice-Président, désigné au scrutin de l'ouverture de la séance, remplit les fonctions de secrétaire.

Étaient présents :

M. Jean-Paul DURET, M. Guillaume GUERIN, M. Gilles BEGOUT, Mme Isabelle BRIQUET, M. Pierre COINAUD, M. Claude BRUNAUD, M. Alain DELHOUME, M. Emile-Roger LOMBERTIE, M. Gaston CHASSAIN, M. Pascal ROBERT, M. Vincent LEONIE, Mme Catherine MAUGUIEN-SICARD, M. Rémy VIROULAUD, M. Michel DAVID, Mme Yvette AUBISSE, M. Claude COMPAIN, M. Jacques ROUX, M. Jean-Noël JOUBERT, M. Jean-Claude CHANCONIE, Mme Marie-Anne ROBERT-KERBRAT, M. Philippe REILHAC, M. Jean-Marie LAGEDAMONT, Mme Sarah GENTIL, Mme Julie LENFANT, Mme Nadine RIVET, M. Joël GARESTIER, Mme Béatrice RAMADIER, M. Philippe PECHER, Mme Marie-Claude BODEN, M. Jean-Marie MIGNOT, Mme Marie LAPLACE, Mme Hélène CUEILLE, M. Pascal THEILLET, M. Ludovic GERAUDIE, M. Christophe BARBE, Mme Sylvie ROZETTE, M. Bérardane AMROUCHE, Mme Corinne PIQUET LAVAIRE, M. René ADAMSKI, Mme Chantal STIEVENARD, Mme Régine CHAMPION-GAUTHIER, M. Vincent JALBY, Mme Isabelle MAURY, M. Michel CUBERTAFOND, Mme Patricia MINEL, M. Marc BIENVENU, Mme Corinne ROBERT, Mme Geneviève MANIGAUD, M. Bernard VAREILLE, Mme Sandrine ROTZLER, M. Stéphane DESTRUHAUT, M. Vincent GERARD, Mme Sandrine PICAT, M. Fabien DOUCET, M. Francis BOLUDA, Mme Isabelle BELLEZANE, M. Christian DESMOULIN, Mme Anne-Marie COIGNOUX

Absents excusés représentés par un suppléant :

M. Bernard THALAMY est représenté par M. Christian BLANCHET

Absents excusés avec délégation de pouvoirs :

M. Bruno GENEST donne pouvoirs à Mme Béatrice RAMADIER
M. Jacques MIGOZZI donne pouvoirs à M. Jean-Noël JOUBERT
M. Jean-Louis NOUHAUD donne pouvoirs à M. Gaston CHASSAIN
Mme Sylvie BILLAT donne pouvoirs à M. Michel DAVID
Mme Marie-Christine CANDELA donne pouvoirs à M. Philippe PECHER
Mme Nicole GLANDUS donne pouvoirs à M. Emile-Roger LOMBERTIE
Mme Isabelle DEBOURG donne pouvoirs à M. Guillaume GUERIN
M. Philippe PAULIAT-DEFAYE donne pouvoirs à M. Jean-Marie LAGEDAMONT
Mme Nathalie VERCOUSTRE donne pouvoirs à Mme Catherine MAUGUIEN-SICARD
M. Christian UHLEN donne pouvoirs à M. Rémy VIROULAUD
Mme Annie SCHWAEDERLE donne pouvoirs à Mme Nadine RIVET
M. Christian HANUS donne pouvoirs à Mme Sylvie ROZETTE
M. Alain RODET donne pouvoirs à M. Philippe REILHAC
Mme Catherine BEAUBATIE donne pouvoirs à Mme Sandrine ROTZLER
Mme Annick CHADOIN donne pouvoirs à M. Francis BOLUDA

L'ORDRE DU JOUR EST

Concertation BHNS

N° 4.1

M. BEGOUT Gilles, rapporteur, s'exprime en ces termes :

Mes chers collègues,

1. CONTEXTE

Engagé en 2016, le projet de modernisation du réseau de transport en commun de Limoges Métropole constitue un pilier majeur du Plan de Déplacement Urbain (PDU) actuellement en révision. Celui-ci s'articule autour de trois axes complémentaires :

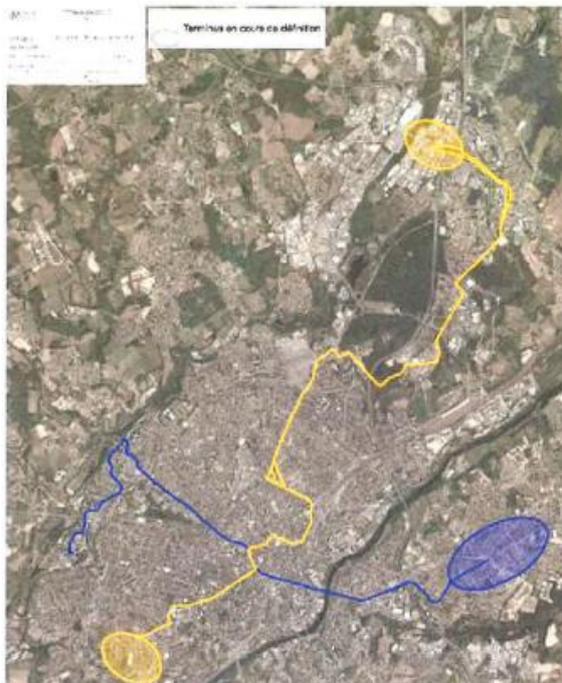
- la refonte de l'ensemble du réseau de transports en commun de Limoges Métropole dans une logique intermodale, autour de deux lignes structurantes aménagées en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- l'amélioration de la qualité de service avec la mise en accessibilité des arrêts, le déploiement des dispositifs d'information voyageurs,
- la transition énergétique, avec le renouvellement du parc de matériel roulant.

Le projet de BHNS est la clé de voute de ce futur réseau, avec la réalisation de deux lignes aménagées majoritairement en site propre, avec priorité aux carrefours. Ce projet a déjà fait l'objet de plusieurs délibérations adoptées à l'unanimité par le conseil communautaire :

- Juin 2016 : validation du Schéma de principe de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP), qui pose les objectifs du projet en termes de déplacements, d'amélioration du cadre de vie et d'attractivité du territoire ;
- Mars 2017 : validation du schéma de gouvernance partenariale, proposant une démarche de co-construction du projet entre Limoges Métropole, la Ville de Limoges, la Ville de Panazol, la STCLM, le Département de Haute-Vienne, la Région Nouvelle Aquitaine et les services de l'Etat ;
- Juin 2017 : validation des études de faisabilité, dans lesquelles sont définis les tracés préférentiels, les performances attendues du projet et le recours au mode BHNS ;
- Septembre 2017 : validation de l'énergie électrique pour le matériel roulant.

Actuellement, le projet de BHNS validé au stade des études de faisabilité présente les caractéristiques suivantes :

- **Ligne Nord / Sud** : ZI Nord/Beaubreuil – Gare Bénédictins – Hyper centre de Limoges – CHU : **13 km (hors terminus CHU-Universités)**
- **Ligne Est / Ouest** : Panazol - Hyper centre de Limoges – Val de l'Aurence : **8,5 km**



Ces lignes seront exploitées avec du matériel roulant électrique innovant, sur des amplitudes horaires étendues, et avec de fortes fréquences (6 à 8 minutes en heures de pointe).

L'insertion de ces deux lignes dans le tissu urbain répond également à un objectif de requalification urbaine, ce qui occasionnera un réaménagement de l'espace public de façade à façade sur les sections du tracé aux enjeux les plus forts.

2. LANCEMENT DE LA PROCEDURE DE CONCERTATION

Conformément à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, il y a lieu de consulter la population sur ce grand projet d'aménagement et de mobilité qui entrainera une modification substantielle des conditions de déplacement dans les communes concernées.

A ce stade de définition du projet, la concertation préalable poursuivra les objectifs suivants :

- informer la population sur les objectifs des projets de mobilité portés par Limoges Métropole, et notamment la réorganisation du réseau de transport et le BHNS ;
- expliquer les caractéristiques du mode BHNS et les tracés retenus, et la nature des aménagements urbains qui pourront être mis en œuvre ;
- recueillir l'avis et les attentes des habitants de la communauté urbaine, en vue de leur prise en compte dans les phases ultérieures du projet.

MODALITES DE CONCERTATION

La concertation se déroulera sur le territoire des communes de Limoges et de Panazol, sur une durée de deux mois à compter de mai 2019.

La concertation fera l'objet d'une publicité par voie de presse et d'affichage qui débutera 15 jours avant le démarrage de celle-ci. Il sera annoncé aux habitants les dates et les modalités de concertation.

La procédure doit permettre l'information et l'expression de toute personne intéressée à ce grand projet, c'est pourquoi il est prévu un dispositif reposant sur des outils de communication et des temps d'échange.

- Le dossier de concertation retracera l'ambition du projet, l'état d'avancement et les options retenues par le maître d'ouvrage. Il sera mis à disposition du public au siège de Limoges Métropole, dans les mairies de Limoges et de Panazol.
- Une exposition fournira au public une information claire et accessible sur les caractéristiques du projet de BHNS et son intérêt pour le territoire de Limoges Métropole.
- Les registres de concertation permettront au public de consigner leurs avis et observations sur le projet. Ils seront mis à disposition au siège de Limoges Métropole, et dans les mairies de Limoges et de Panazol.
- L'ensemble des documents de concertation seront accessibles sur le site internet du projet, sur lequel la population pourra également formuler des avis.
- Plusieurs réunions seront organisées par le maître d'ouvrage pour échanger avec le public, les usagers du réseau de transport et les acteurs socio-économiques. Celles-ci pourront prendre la forme de réunions publiques et d'ateliers qui feront l'objet d'une publicité dans la presse locale, ou par voie d'affichage ou par voie d'information ciblée sur les riverains.

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage dressera un bilan retraçant l'ensemble des échanges et des avis formulés, ainsi que les pistes explorées pour répondre aux attentes du public. Ce bilan sera soumis au vote du conseil communautaire avant d'être mis à la disposition du public.

Le conseil communautaire décide :

- d'autoriser le lancement de la procédure de concertation préalable du projet de Bus à Haut Niveau de Service de Limoges Métropole au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme ;
- d'autoriser le Président à signer tous les documents nécessaires à cette procédure.

ADOpte A L'UNANIMITE

Conformément au Code général des
Collectivités Territoriales
Formalités de publicité effectuées le
mercredi 10 avril 2019

POUR EXTRAIT CONFORME
Jean-Paul DURET
Président Limoges Métropole
Communauté urbaine

Le Président,

Jean Paul DURET



LES COURRIERS INFORMANT LES COMMUNES DES MODALITÉS DE CONCERTATION



LIMOGES, le 03 MAI 2019

N/Réf : LM-D19-04081

Objet : Invitation au Séminaire d'information « Bus à Haut Niveau de Service »

Cher(ère) Collègue,

La Communauté Urbaine Limoges Métropole, Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire œuvre quotidiennement pour l'amélioration de son réseau de transport en commun. Elle inscrit son action dans une démarche globale de modernisation de ses équipements et de ses infrastructures de transports.

La politique de mobilité mise en place par les élus et les équipes de Limoges Métropole, en étroite concertation avec les communes, vise à améliorer notre réseau de transports, à favoriser les modes de déplacements doux (électrique, piéton, vélo) et globalement, à permettre à tous les citoyens de profiter de transports à des tarifs attractifs.

Le projet de **Bus à Haut Niveau de Service**, future colonne vertébrale du nouveau réseau métropolitain, répond à ces exigences en termes de mobilité, mais également en matière environnementale. Il constituera à terme le cœur d'un réseau accessible, performant et tourné vers l'intermodalité.

Compte tenu des nombreuses implications de ce projet, il nous a semblé nécessaire d'en présenter les grands principes et le calendrier de réalisation aux élus du territoire ainsi qu'à nos principaux partenaires institutionnels, lors d'un séminaire organisé le

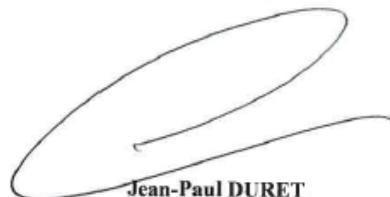
Samedi 25 mai 2019 à 9 heures
Cinéma les Grands Ecrans - ESTER
260 Rue Aristide Briand, 87100 Limoges

A partir de 8h30, un accueil café vous sera proposé.

Merci d'avance de bien vouloir nous prévenir de votre présence ou celle de votre représentant(e), avant le 15 mai 2019, à l'adresse : emmanuelle.courtioux@limoges-metropole.fr

Comptant sur votre présence, je vous prie d'agréer, Cher(ère) collègue, mes salutations distinguées.

Le Président de la Communauté urbaine
Limoges Métropole



Jean-Paul DURET



LES RÉUNIONS PUBLIQUES

COMPTE-RENDU DU SÉMINAIRE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION



PERSONNES PRESENTES EN TRIBUNE

JEAN-PAUL DURET

Président de Limoges Métropole

ÉMILE ROGER LOMBERTIE

Maire de Limoges

GILLES BEGOUT

Vice-Président Transports et Voirie, Limoges Métropole

JACQUES MIGOZZI

Vice-Président Transports de demain, Limoges Métropole

VINCENT LEONIE

Adjoint à l'urbanisme, Ville de Limoges

JEAN-MARIE LAGEDAMONT

Président de la Société de transports en commun de Limoges Métropole (STCLM)

JEAN-FRANÇOIS DAURE

Président du Grand Angoulême

RESTITUTION DU TEMPS D'ÉCHANGES

Yvan TRICART de l'association Barrage – Nature – Environnement et élu au Palais-sur-Vienne trouve le projet particulièrement pertinent et intéressant, mais se demande pourquoi il n'a pas été conduit plus tôt. Il souligne également l'importance de la prise en compte des exigences environnementales.

Gilles BÉGOUT, Vice-Président Transports et Voirie de Limoges Métropole, répond que le projet est en cours d'études depuis 5 ans. C'est un projet qui défend l'environnement car il engendrera moins de pollution atmosphérique. Son objectif est notamment de réduire le nombre d'automobilistes dans le centre-ville en les incitant à garer leurs voitures aux entrées de la ville pour utiliser les transports en commun.

Un participant souligne l'importance de réduire le trafic automobile et de poids lourds dans Limoges. Pour cela, il propose de déclasser la route nationale 520. Il rappelle également l'importance des études de trafic dans des projets comme celui du BHNS ou du plan de déplacements urbains (PDU). Enfin, il souligne l'importance de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et de la prise en compte des enjeux environnementaux.

Gilles BÉGOUT répond que le projet a progressivement mûri grâce notamment aux échanges qui ont pu avoir lieu, et qui continueront d'avoir lieu, avec les élus des communes concernées. Ainsi, à Limoges, force est de constater qu'un grand nombre de routes est encore inadapté à l'utilisation du vélo en ville. Cependant, dans le cadre du projet, une réflexion est en cours sur l'intégration de la pratique du vélo le long du tracé du BHNS.

Jacques MIGOZZI, Vice-Président Transports de demain de Limoges Métropole, rappelle que le projet de BHNS est la clé de voute d'un projet plus ambitieux de réorganisation des transports en commun de Limoges Métropole, et aussi la contribution de la communauté urbaine à la nécessaire transition énergétique, un défi majeur à affronter rapidement. Grâce au projet de BHNS, la communauté urbaine favorise une mobilité moins consommatrice d'énergie carbonisée, plus économe en énergies fossiles, et de ce fait, contribue à un meilleur cadre de vie pour tous au quotidien. C'est également cette même volonté politique forte qui est au cœur du PDU que les élus s'apprêtent à voter.

Philippe JANICOT, adjoint à la mairie de Boisseuil, interroge le Président du Grand Angoulême sur la non-desserte d'un secteur industriel de Champniers. Il interroge parallèlement les élus de Limoges Métropole sur la mise en place d'une seule ligne pendulaire jusqu'à Boisseuil, sachant que ce secteur devient de plus en plus attractif.

Concernant la zone Nord de Champniers, Jean-François DAURÉ, Président du Grand Angoulême, répond que l'agglomération d'Angoulême est passée, en cours de mandat, de 16 à 38 communes. La zone de Champniers appartenait auparavant à une autre communauté de communes. L'une des zones commerciales les plus importantes de l'agglomération n'appartenait donc pas au Grand Angoulême. Mais la ligne de bus structurante qui a été mise en place suite au projet de BHNS améliore de manière significative la desserte de cette zone.

Il ajoute par ailleurs que tout reste évolutif dans ces projets de mobilité globale à l'échelle d'une métropole ou d'une agglomération. D'une part, il faut respecter le budget et, d'autre part, il faut gérer les flux vers les zones commerciales à l'extérieur des villes et la préservation des commerces de proximité en centre-ville. Les compétences en matière de commerce et de redynamisation des centres-villes sont des compétences nouvelles au sein des collectivités qui nécessitent beaucoup de discussions, persuasion et d'intelligence collective. Aujourd'hui, il n'existe pas de schéma abouti pour desservir les zones commerciales et notamment celle de Champniers.

Jean-François DAURÉ précise également que l'architecture du Grand Angoulême n'est pas tout à fait identique à celle de Limoges Métropole. Le Grand Angoulême rassemble 150 000 habitants et la ville-centre regroupe 42 000 habitants. Le raisonnement en termes de commerces et de mobilité n'est donc pas tout à fait le même. La ville-centre doit être protégée pour pouvoir être dynamique et rayonner. Une agglomération a toujours besoin de sa ville-centre pour rayonner. Le soutien de l'attractivité de la ville-centre par notamment la dynamisation du commerce de centre-ville contribue au rayonnement de l'agglomération dans son ensemble.

Enfin, Jean-François DAURÉ rappelle que le Grand Angoulême cherche désormais à freiner le développement des zones commerciales à l'extérieur des villes, sans pour autant oublier de les desservir dans des amplitudes horaires adaptées.

Gilles BÉGOUT prend la parole et explique que la question de la desserte du centre commercial de Boisseuil a été posée lors d'une réunion de présentation du PDU. Il rappelle que l'un des objectifs de la communauté urbaine est de faire revenir les personnes dans le centre-ville. L'enjeu est de trouver un bon équilibre entre, d'une part, desservir le centre-ville et installer des commerces de proximité et, d'autre part, favoriser d'autres commerces en périphérie, du type le commerce de gros volumes comme Leroy Merlin. Pour l'attractivité de la communauté urbaine, il faut que la ville-centre rayonne grâce notamment à ses commerces de proximité et ses rues piétonnes. Gilles BÉGOUT précise que pour le moment il n'est pas envisagé de mettre en place une ligne spécifique du centre de Limoges vers ces zones commerciales.

Jacques MIGOZZI remercie M. Janicot de sa question. Il rappelle qu'une étude a été menée et que ses résultats montrent que la mise en place d'une ligne régulière, fonctionnant sur une large plage horaire, 6 jours sur 7, toute l'année, ne correspondrait pas aux usages actuels. Par ailleurs, il ne s'agit pas d'usages que la Communauté Urbaine souhaite inciter, même si la réflexion n'est pas figée, notamment en ce qui concerne les salariés de la zone commerciale de Boisseuil (plan de déplacement inter-entreprises, mise en place de navettes...).

Un participant souligne le fait que, contrairement à Limoges, Angoulême ne subit plus le trafic de transit en centre-ville grâce à l'installation de rocadés complètes et dispose du TGV. Il demande si dans le cadre du projet de BHNS d'Angoulême des discussions ont eu lieu avec la SNCF ou si le pôle d'échanges multimodal avait déjà été anticipé avant l'arrivée du TGV.

Jean-François DAURÉ explique que le pôle d'échanges multimodal et le BHNS sont indissociables. La gare d'Angoulême constitue la centralité des bus et des pôles d'échanges multimodaux. Toutes les typologies des modes de transports sont disponibles à la sortie de la gare. Il y a eu des discussions et un travail commun mené avec la SNCF (celle-ci était en charge de la rénovation de la gare). L'agglomération a calé les horaires de passage des BHNS en fonction des horaires de trains.

Gilles BÉGOUT explique que la communauté urbaine travaille sur l'intégration de la gare au projet de BHNS. Le pôle d'échanges multimodal existe déjà à la gare des Bénédictins. La synchronisation des bus et des cars va être maintenue. Le vélo va être intégré, mais il reste encore du travail pour faire vraiment de ce secteur un pôle d'échanges entre le train, le bus, le car et le vélo. Pour y parvenir, des discussions sur le foncier vont devoir avoir lieu.

Angélique CLASSE de l'association Voir Ensemble, malvoyante, partage sa remarque sur les tramways de Tours et d'Angers qu'on entend très peu. Elle demande si le BHNS de Limoges se fera entendre à l'approche d'un passage piétons et s'il sera équipé de synthèse vocale annonçant les arrêts.

Gilles BÉGOUT répond que le projet n'est pas encore arrivé à ce degré de réflexion sur le système d'exploitation mis en œuvre à l'intérieur des véhicules. Cependant, il prend l'engagement de consulter les associations partenaires représentatives des publics à besoins spécifiques au moment où les arbitrages sur les systèmes d'assistances et les prestations de services dans le BHNS devront être conduits. Le nouveau bus répondra à son appellation de Bus à Haut Niveau de Service.

Concernant le bruit, Jacques MIGOZZI explique que le choix du véhicule pour le réseau BHNS n'étant pas encore fait, il est difficile de répondre précisément à cette question. Cependant, cette remarque sera prise en compte de manière à ce que le bus puisse signifier sa présence lorsqu'il s'approche d'un passage piéton. Un certain nombre de systèmes est également prévu pour traverser une voie de BHNS au passage piétons en toute sécurité. Enfin, Jacques MIGOZZI précise qu'il existe déjà sur le réseau un système de bus dénommé Handibus dédié aux personnes à mobilité réduite.

Pour donner un ordre de comparaison, Gilles BÉGOUT reprend la parole et précise que la chaîne motrice est la même entre le BHNS et le Trolleybus que connaissent bien les habitants de Limoges Métropole. Le bruit émis par un BHNS sera donc sensiblement le même que celui émis par un Trolleybus.

Karl PÉRIGAUD, adjoint à Isle, interroge le Président du Grand Angoulême sur les deux lignes du BHNS qui sont conjointes sur neuf stations, sur le besoin ou non de faire des expropriations pour aménager les voies du BHNS et s'il y a eu des évolutions dans le tracé des deux lignes.

Jean-François DAURÉ explique que les deux lignes de BHNS devaient passer par le centre hospitalier d'Angoulême avec la création de parking-relais. Ensuite, c'est l'architecture de la ville qui a fait que les deux lignes de BHNS passent toutes deux par la route de Bordeaux. Cette dernière représentait l'enjeu urbain et commercial le plus important du tracé.

Jean-François DAURÉ ajoute que les deux lignes de BHNS constituent la colonne vertébrale de l'ensemble du réseau de bus à Angoulême.

Enfin, il précise qu'aucune expropriation n'a été nécessaire pour conduire ce projet, même si une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) avait été mise en place au cas où cela serait nécessaire. Les aménagements étaient principalement de façade à façade sur les parties de voiries. Certaines vieilles bâtisses ont été achetées par droit de préemption pour les détruire et en faire des espaces de stationnement.

Germain SAUVETRE, directeur général de la STCLM, interroge le Président du Grand Angoulême sur la mise en œuvre de la phase travaux.

Jean-François DAURÉ signale une vigilance à avoir par rapport aux conducteurs de bus qui vivent la période de travaux de manière parfois compliquée. La régularité des bus peut s'en trouver altérée, c'est pourquoi il y a eu un renforcement du nombre de chauffeurs et de bus durant la phase travaux afin de maintenir la cadence.

Il explique également que l'un des enjeux principaux du bon déroulement des travaux est d'informer au mieux les habitants, les commerçants et les usagers.

Tout un travail d'information et de pédagogie a donc été conduit en amont et durant toute la période des travaux. La relation avec les entreprises en charge des aménagements est également primordiale. Le Grand Angoulême a donc choisi en priorité des entreprises locales qui connaissent bien le territoire et qui sont à l'écoute. Jean-François DAURÉ signale aussi un point de vigilance sur les concessionnaires qui doivent aussi s'inscrire dans ce travail de communication auprès du public impacté par les travaux. Enfin, il déclare l'importance d'avoir une personne de terrain sur place qui dialogue quasiment quotidiennement avec les riverains et surtout les commerces. À Angoulême, cette personne était appelée la « démineuse du chantier ». Les élus se sont également rendus sur place régulièrement. Jean-François DAURÉ assure qu'aucun commerce n'a dû fermer à cause des travaux engendrés par le BHNS. Ces derniers ont duré 2 ans et demi et 875 000 euros d'indemnités ont été reversés aux commerces concernés sur l'ensemble de l'agglomération, dont 70 % aux commerçants de la rue de Bordeaux. Ces aides financières sont attribuées à partir de documents comptables attestés par un magistrat du tribunal administratif. Elles sont suivies par une commission d'indemnisation. Aujourd'hui, les commerces sont devenus les meilleurs supporteurs du projet. C'est eux qui le vendent à la population. On assiste à un réinvestissement de ces commerces et à une augmentation de l'installation de ménages sur la rue de Bordeaux. L'arrivée du BHNS a permis la redynamisation du centre-ville et la ré-attractivité d'un axe qui était tombé en désuétude.

Un participant demande s'il ne serait pas judicieux de poser la question de la gratuité des transports en commun en même temps que le projet BHNS.

Jean-François DAURÉ répond que, pour Angoulême, la gratuité des transports en commun sera soumise à débat. Il précise également que le réseau de bus y est très fréquenté. Depuis les années 70, le Grand Angoulême a toujours veillé à mettre à disposition des habitants des bus modernes et il s'est toujours distingué par son réseau de bus performant. Aujourd'hui, le BHNS va permettre de maintenir cette performance et cette modernité des transports en commun à Angoulême. La part des coûts de fonctionnement prise en charge par les billets représente entre 4,5 et 5 millions d'euros. La gratuité nécessiterait donc de trouver ces 5 millions d'euros sur un autre budget.

Gilles BÉGOUT ajoute que la même réflexion est menée à Limoges Métropole. La communauté urbaine rassemble 207 000 habitants. Très peu de communautés urbaines de cette taille ont mis en place la gratuité des transports en commun. La vente des tickets de transports en commun et des abonnements rapporte plus de 6 millions d'euros à la STCLM. Si les transports en commun devenaient gratuits, il faudrait trouver ces 6 millions d'euros ailleurs. Or, le service de transports en commun doit pouvoir être financé sans subventions du budget général de la communauté urbaine. Si l'objectif est de favoriser la protection de l'environnement, alors le parc de véhicules de la STCLM devra être changé à

compter de 2025. Si chaque année, la STCLM ne peut plus toucher ces 6 millions d'euros, alors les véhicules du parc pourront difficilement être remplacés. Gilles BÉGOUT déclare que si l'on veut vraiment préserver l'environnement, alors il faudra que les véhicules mis en place dès 2025 soient non polluants, contrairement à aujourd'hui. Il conclut cependant en rappelant que le débat sur cette question reste ouvert.

Cependant, Gilles BÉGOUT rappelle que la tarification des transports de la STCLM est une tarification sociale. L'abonnement annuel pour les moins de 26 ans, étudiants ou travailleurs, est de 90 euros sans aucune restriction horaire. Cela représente moins de 9 euros par mois. De plus, une personne détentrice d'un abonnement peut voyager accompagnée gratuitement le weekend et tous les soirs à partir de 19h. Pour les personnes de plus de 65 ans et les personnes retraitées de plus de 60 ans, l'abonnement annuel est proposé à 90 euros et la gratuité est possible, sous conditions de ressources.

Gilles BÉGOUT affirme que la gratuité n'apporte pas tout et il ne faut surtout pas qu'elle entraîne une détérioration du service et de ses possibilités d'évolution. Il faut donc réfléchir au sujet dans son contexte global.

Un participant remercie les intervenants pour les deux présentations très claires et complètes qui ont été apportées durant le séminaire. Il interroge ensuite le Président du Grand Angoulême sur la manière dont l'agglomération a mis en place les parkings-relais. Puis, il interroge les représentants de Limoges Métropole sur la manière dont a été envisagée la création ou l'extension de parkings-relais existants. L'enjeu étant d'éviter des éventuels engorgements et des stationnements sauvages.

Jean-François DAURÉ déclare que si les parkings-relais sont saturés à Angoulême, c'est que le projet de BHNS aura réussi. Dans cette hypothèse, Limoges Métropole réfléchit déjà à d'autres espaces fonciers disponibles, notamment au niveau de l'hôpital et des gares de TER, pour se tenir prêt à l'augmentation des capacités. Les stationnements sauvages seront entre autres un moyen de repérer un endroit propice à la réalisation d'un parking.

Jean-François DAURÉ précise que, pour être attractifs, les parkings-relais du Grand Angoulême sont tous gratuits et sécurisés. Il explique également le souhait de revenir à un billet universel entre le parking, le bus et les TER intra-urbains dans les 5 à 10 ans à venir.

Gilles BÉGOUT complète les propos du Président d'Angoulême en présentant la réflexion menée par la communauté urbaine. Dans la mesure où les parkings-relais ne sont pas encore saturés, ils pourraient être exploités pour favoriser la mobilité et notamment le covoiturage.

Jacques MIGOZZI précise que les gabarits envisagés pour les parkings-relais du BHNS semblent suffisants pour la décennie à venir. Cependant, des adaptations seront faites en fonction de l'évolution de l'utilisation de ces parkings-relais et du bus.

Gilles BÉGOUT précise que les parkings-relais sont pour le moment envisagés imperméabilisés. Un COPIL s'est tenu la veille sur l'aménagement du pôle universitaire et du pôle hospitalier. L'étude stratégique a montré qu'un parking sur deux niveaux pourrait être envisagé si cela s'avérait nécessaire pour éviter de trop s'étendre.

Jean-François DAURÉ rappelle que les projets de mobilité sont toujours obligés de s'adapter. Ils doivent être évolutifs pour prendre en compte de nouveaux paramètres. Par exemple, une entreprise s'installe à proximité de la route de Bordeaux, à Angoulême, avec 400 salariés, il faut donc re-imaginer les parkings-relais. D'où l'importance d'anticiper et de faire des accords d'entreprises concernant le déplacement des salariés pour trouver des solutions, repérer les emplacements où les salariés pourront prendre le bus et adapter les horaires.

Gilles BÉGOUT conclut ce temps de séminaire en remerciant tous les participants pour leur présence. Il rappelle que cette rencontre s'inscrit dans la concertation autour du projet de BHNS, un projet de transport qui aura un effet sur l'ensemble de la communauté urbaine. Ce nouveau service vise donc à prendre en compte les besoins de chaque commune, afin de mettre en place un service adapté aux besoins d'une communauté urbaine comme celle de Limoges Métropole.

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PANAZOL – 11 JUIN 2019



PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LIMOGES MÉTROPOLE

REUNION PUBLIQUE – MARDI 11 JUIN 2019

La réunion s'est déroulée à la médiathèque de la ville de Panazol de 18 h à 20 h et a accueilli environ 70 participants. La réunion était animée par Olivier Genevois, agence Sennse.

INTERVENANTS À LATRIBUNE

JEAN-PAUL DURET

Président de Limoges Métropole

GILLES BÉGOUT

Vice-Président Transports et Voirie, Limoges Métropole

JACQUES MIGOZZI

Vice-Président Transports de demain, Limoges Métropole

VINCENT LEONIE

Adjoint à l'urbanisme, Ville de Limoges

JEAN-MARIE LAGEDAMONT

Président de la Société de transports en commun de Limoges Métropole (STCLM)

DOCUMENTATION DISPONIBLE SUR PLACE

Les documents suivants étaient mis à disposition des participants : le dossier de concertation, des plaquettes de la concertation, quatre panneaux d'exposition sur

le projet et des fiches de contribution avec une urne permettant de donner son avis sur le projet.

DEROULEMENT SYNTHETIQUE DE LA REUNION :

Accueil des participants à 18 h

Mot d'accueil (Jean-Paul DURET)

Présentation de l'ordre du jour et des intervenants (Olivier GENEVOIS)

Présentation des chiffres de **la mobilité à Limoges Métropole** aujourd'hui (Olivier GENEVOIS)

Projection de la vidéo de présentation du projet

Présentation des **ambitions du projet** BHNS (Gilles BÉGOUT et Vincent LEONIE)

Présentation des **caractéristiques techniques** du projet (Gilles BÉGOUT)

Présentation du projet de **réorganisation du réseau de transport** (Jacques MIGOZZI)

Présentation du **calendrier, des acteurs et du coût** du projet (Gilles BÉGOUT)

Rappel des **modalités de concertation** (Olivier GENEVOIS)

Échanges avec la salle

Conclusion (Jean-Paul DURET, président de Limoges Métropole)

Fin de la réunion vers 19 h 50

RESTITUTION DES ÉCHANGES

INTRODUCTION

Jean-Paul DURET, président de Limoges Métropole remercie les participants et ses collègues pour leur présence à cette première réunion publique sur le BHNS.

Il introduit la réunion en affirmant que la communauté urbaine de Limoges Métropole mérite aujourd'hui un moyen de transport ambitieux, moderne et respectueux de l'environnement. En ce sens, les deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) prévues fluidifieront la circulation, réduiront les délais de parcours, et permettront de relier les quartiers.

Alors que Limoges Métropole a déjà un réseau de transport performant et parmi les moins chers de France, certaines villes sont par moments saturées, tandis que l'insertion des bus dans le trafic est parfois problématique. Le BHNS est ainsi apparu comme la meilleure solution, tant sur le plan urbain qu'économique, pour mettre en œuvre dans l'agglomération un réseau de transport propre. Le choix de la mobilité électrique s'est imposé comme une évidence compte tenu des enjeux environnementaux. Il indique que cette solution a pour avantage de réaménager l'espace urbain sans devoir engager un chantier « pharaonique », même si les travaux seront tout de même conséquents, ce qui illustre la volonté de Limoges Métropole de continuer à entreprendre.

Il rappelle ensuite l'importance de la concertation dans la réussite du projet et informe les participants des différents moyens mis à disposition pour contribuer et du nombre d'avis déjà recueillis.

Il conclut en précisant qu'en tant que maire de Panazol, il est également ravi de voir le BHNS arriver dans sa commune : un pari pour l'avenir pour améliorer les transports en commun et fluidifier la circulation.

Après ce mot d'accueil et d'introduction, l'animateur présente les autres intervenants à la tribune et informe les participants du déroulé et de l'heure de fin de la réunion.

LA MOBILITÉ À LIMOGES MÉTROPOLE

L'animateur présente les chiffres de la mobilité dans la communauté urbaine aujourd'hui :

- Sur 800 000 déplacements quotidiens, 62 % se font en voiture, contre 68 % il y a 10 ans.
- Ce chiffre monte à 90 % pour les déplacements en dehors de la ville centre de Limoges.
- La fréquentation des transports en commun a augmenté de 37 % depuis 2015.
- Le vélo concerne moins de 1 % des déplacements.
- Les déplacements à pieds représentent plus du quart des déplacements.

En conclusion, la place de la voiture, en recul depuis 10 ans, peut encore être réduite, compte tenu du potentiel d'augmentation important de l'utilisation des transports en commun et du vélo.

La vidéo de présentation du projet BHNS est projetée aux participants en introduction.

LES AMBITIONS DU PROJET BHNS

Gilles BÉGOUT rappelle que le projet de BHNS s'inscrit dans un projet de mobilité plus large qui vise à améliorer le réseau de transports en commun pour répondre aux besoins de déplacement des citoyens sur l'ensemble de la communauté urbaine.

Au-delà des déplacements, le projet de mobilité participera également à créer du lien social entre les quartiers qui en ont besoin (ce à quoi contribuera également la passerelle entre La Bastide et Puy Ponchet), au renouvellement urbain des quartiers (à l'image d'autres villes en France qui ont mené un projet similaire) et du dynamisme économique, notamment pour les commerces de proximité.

Le projet intègre également les modes doux et leur sécurisation, avec la volonté de développer le vélo dans la dynamique du succès du V'Lim, avec l'aménagement d'itinéraires cyclables protégés.

Gilles BÉGOUT affirme ensuite la volonté d'avoir une vision urbanistique très forte dans ce projet avec une ambition de pacification et de végétalisation des axes.

La refonte totale du réseau TCL va permettre à l'ensemble des communes de la communauté urbaine de se connecter au réseau, avec une périodicité plus importante, et de pouvoir bénéficier des deux lignes de BHNS.

Il poursuit sur le choix de la technologie en précisant que le choix de l'électrique a été voté à l'unanimité. Les stations seront notamment équipées de bornes de vente de tickets et les véhicules BHNS seront encore plus confortables que les véhicules actuels avec des services de charge pour son téléphone, des écrans d'information, etc.

Il précise ensuite que même si le projet donne la priorité aux transports en commun, il ne se fait pas en opposition aux voitures, qui pourront continuer d'accéder au centre-ville. En revanche, le projet cherche à éviter le trafic de transit par le centre-ville en le reportant sur les boulevards périphériques.

Il conclut en résumant le projet à trois objectifs : désenclavement des quartiers, renforcement du dynamisme économique et accès à tous les services du territoire.

Vincent LEONIE, présente ensuite le projet urbain associé qui permettra de réaménager des quartiers entiers.

Il précise que l'essentiel a déjà été dit, mais souhaiterait insister sur quelques points :

- La végétalisation de la ville aujourd'hui très minérale : le plan de réaménagement de la ville prévoit une végétalisation importante de la place de la République et des Jardins d'Orsay. Le BHNS participera à cette végétalisation qui rouvrira au public des lieux devenus peu accueillants.
- La volonté que le projet soit une véritable alternative à la voiture avec, d'un côté, plus de place pour les piétons, avec des cheminements plus simples, plus rapides, plus efficaces et, de l'autre, et en conséquence moins de place pour la voiture mais surtout moins de bouchons grâce au report modal.
- La facilitation de l'accès aux services et aux emplois pour l'ensemble des communes.

Il conclut sur son souhait d'un développement harmonieux de l'ensemble des communes, dont le BHNS pourrait être la première pierre de cette synergie.

LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Gilles BÉGOUT précise que deux lignes sont prévues, une Nord-Sud, la plus longue, et une Est-Ouest, pour un total de 22,5 km et 50 stations, sur le principe d'une station tous les 300 à 400 mètres. Cela peut paraître peu, mais trop de stations rallongerait le temps de trajet. Le BHNS circulerait à une vitesse commerciale moyenne de 19 km/h, sur une majorité de voies en site propre. Le

BHNS sera prioritaire aux passages de rond-point (percés lorsque cela est pertinent) et aux carrefours grâce à un système automatique de détection et des feux de signalisation spécifiques.

Les bus circuleront de 4 h 30 à 0 h 30, afin de répondre aux besoins des travailleurs et des étudiants, qui seront de plus en plus nombreux avec les importants projets universitaires. Avec un service disponible toute l'année du lundi au dimanche :

- Toutes les 6 minutes en heure de pointe pour la ligne Nord-Sud (13,5 km, 30 stations)
- Toutes les 8 minutes en heure de pointe pour la ligne Est-Ouest (9 km, 20 stations)

Il précise que :

- Le BHNS desservira directement le pôle d'échange ESTER alors que peu de transports en commun rentrent dans cette zone actuellement.
- La Place d'Aine sera le lieu d'échange entre les deux lignes
- Une passerelle sera construite pour passer du pôle universitaire Vanteaux au CHU (terminus du BHNS). Actuellement les étudiants sont obligés de traverser une 2 x 2 voies.
- L'emplacement du terminus à Panazol est en cours d'études, qui permettront de déterminer le meilleur emplacement.

Il explique ensuite pourquoi la réorganisation du réseau prévoit d'alléger le trafic bus en centre-ville, en ne gardant que les lignes BHNS et Trolleybus. Cette rationalisation permettra de passer de 1 100 à 400 passages de bus par jour par exemple devant l'Opéra, pour une circulation pacifiée et uniquement des véhicules électriques. Le BHNS apportera également de la modernité, avec des véhicules et des stations spécifiques.

Il présente ensuite les atouts des pôles d'échanges multimodaux qui proposeront notamment des consignes sécurisées pour les vélos. D'autres services seront étudiés : location de vélos et de véhicule électrique, service de conciergerie...

À propos des véhicules, il indique que le choix s'est porté sur des véhicules de 18 m, articulés, ce qui correspond à 140 places. Il précise qu'ils seront 100 % accessibles aux personnes à mobilité réduite et que cela sera étudié et perfectionné en partenariat avec les associations pour les PMR.

Il présente ensuite les 3 niveaux d'aménagement envisagés selon les secteurs des tracés et ce que cela implique en termes d'aménagements urbains, de site propre, et de coût.

VERS UNE REORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORT

Jacques MIGOZZI souligne que le BHNS est indissociable d'une réorganisation globale du réseau. L'équipe actuelle travaille sur ce projet depuis le début de sa mandature en 2014 afin de moderniser l'agglomération, son fonctionnement et ses transports, pour en redessiner les contours au regard de la nécessaire transition énergétique.

Les points faibles à traiter sont :

- la difficulté d'aller d'une périphérie à une autre dans un réseau en étoile ;
- la liaison vers les zones d'activités, qui reste problématique ;
- des tracés sinueux entraînant une perte de temps ;
- des chevauchements de lignes ;
- un service réduit le dimanche ;
- un taux de couverture très inégal selon les communes (y compris en 2^e couronne).

L'objectif est de rendre les transports en commun plus attractifs et performants en les organisant autour du BHNS. Limoges et la Communauté urbaine bénéficieraient enfin d'une desserte efficace, adaptée et d'une circulation apaisée.

Pour se faire, les lignes de trolleys, plus performants et silencieux car totalement électriques, seraient prolongées si nécessaire, en complément du BHNS. La création d'une ligne de rocade, très attendue, reliera les périphéries, la plupart des pôles d'activités, et tous les pôles d'échanges multimodaux. Elle offrira des correspondances rapides vers le centre et d'autres destinations.

Autour de ce réseau structurant composé des Trolleybus, des BHNS et de la Rode, la construction de trois lignes principales est également prévue. Elles relieraient une périphérie à une autre en passant par le centre, avec un flux d'activité et de population à peu près égale. Ainsi, l'une irait de Couzeix à Landouge, l'autre du Palais-sur-Vienne à Feytiat et une troisième d'Isle à Condat-sur-Vienne.

Des lignes pendulaires (correspondant à un besoin quotidien de migration vers Limoges ou les communes avoisinantes, le matin et le soir) viendraient élargir le réseau et se termineraient systématiquement à l'un des pôles d'échanges multimodaux.

Cette structure de réseau ne pourra être évidemment déployée complètement que lorsque l'infrastructure permettant la circulation du BHNS sera construite, et que les pôles d'échanges multimodaux seront en place. En revanche, certaines lignes, telles que les trois lignes dites principales, pourront être inaugurées avant

l'arrivée du BHNS, puisqu'elles ne s'appuient pas sur le réseau. Ainsi, la ligne de Couzeix à Landouge pourrait être inaugurée dès la rentrée 2020, celle d'Isle à Condat-sur-Vienne dès la rentrée 2021 et enfin celle du Palais-sur-Vienne à Feytiat à la rentrée 2022.

Il est également question d'inaugurer dès la rentrée 2020, un service de transport à la demande permettant de rabattre vers des lignes régulières ou des pôles d'échanges multimodaux les habitants de zones peu densément peuplées et éloignées des circuits de bus réguliers. Cet accès à un transport collectif les incitera, eux aussi, à se passer de leurs véhicules individuels. Un service de transport à la demande à toute heure répondrait à une véritable attente et concerne toutes les communes. Les citoyens ont également exprimé un besoin de transport vers les commerces de proximité, ce qui est tout à fait réalisable.

CALENDRIER, ACTEURS ET COUT DU PROJET

Gilles BÉGOUT présente ensuite le calendrier du projet qui mène à la mise en service d'une première ligne à fin 2023. La 2^e ligne est envisagée pour 2024.

Le projet qui est estimé à 116 M€ sera financé notamment par le versement transport (qui devra nécessairement augmenter). Limoges Métropole ira également chercher des financements auprès du Fonds européen, de l'État et de la Région.

Olivier Genevois, rappelle les modalités de concertation mises en place jusqu'au 30 juin (site internet, dossier de concertation, dépliant, exposition, registres et deux autres réunions publiques) et encourage tous les participants à contribuer.

Jean-Marie LAGEDAMONT souligne que le projet a été depuis le début mené en concertation avec la STCLM, qui a participé à l'ensemble des comités de pilotage de l'autorité organisatrice. L'ensemble des agents de la STCLM (toutes catégories confondues) ont pu faire remonter des pistes d'amélioration, des propositions. L'expérience terrain des conducteurs a notamment été très utile.

Jean-Paul DURET invite l'assistance à contribuer au projet, tout en précisant qu'un certain nombre de questions a déjà été transmis.

ECHANGES AVEC LA SALLE

L'animateur lance les échanges en faisant réagir Monsieur BÉGOUT sur les futurs véhicules et le mode électrique.

Gilles BÉGOUT indique que s'il y a 5 ans il était envisagé de faire du biogaz, Limoges Métropole a finalement fait le choix de l'électrique, parce que :

- C'est la technologie la plus propre.
- L'agglomération est d'ores et déjà dotée d'une véritable expertise en la matière avec les Trolleybus.

Un participant demande si les trolleybus emprunteront les voies du BHNS et comment il sera possible de continuer à accéder en voiture rue Beaupeyrat (pour aller chercher les enfants à l'école), alors qu'elle ne comporte que 2 voies de circulation et que 2 voies sont nécessaires pour faire passer le BHNS.

Gilles BÉGOUT répond que les Trolleybus ne pourront pas circuler systématiquement sur les voies du BHNS pour des raisons techniques et que le BHNS ne sera pas en site propre sur 100 % de son tracé, notamment quand il n'y a pas l'espace suffisant pour doubler la voirie. Parfois la circulation sera mixte : les BHNS et les voitures partagent la même voie. Mais il précise que cela devra s'accompagner de changements d'habitudes, comme accepter de ne pas pouvoir se garer au pied de l'école et marcher un peu.

Un autre participant, qui se dit favorable au projet, s'interroge sur le problème des flux très ponctuels mais importants des collégiens et des lycéens dans les bus et les réponses du projet BHNS sur ce sujet. Puis il émet des réserves sur la possibilité de faire circuler en toute sécurité véhicules BHNS, voitures et vélos entre le Pont Neuf et le terminus de Panazol, axe étroit et déjà dangereux à vélo.

Gilles BÉGOUT confirme que des choix devront être faits pour la montée de Panazol. Les solutions techniques existent, cela peut être une voie mixte, la suppression du stationnement, des itinéraires cyclables déviés, etc. Les pistes seront parfaitement signalées, sécurisées et aménagées, mais elles ne pourront pas toujours suivre les voies du BHNS.

Quant aux élèves, la fréquence d'un bus toutes les 6 ou 8 minutes en heure de pointe permettra de prendre en charge beaucoup plus de monde aujourd'hui.

Un des participants intervient à double titre : personnel, en tant que spécialiste des transports, et associatif, en tant que représentant de l'association « Pour un avenir serein à l'Est de Limoges ». Il émet plusieurs réserves et préconisations :

- **L'emplacement du terminus à Panazol devrait selon lui être implanté plus à l'est de Panazol, vers les nouveaux immeubles de logements sociaux.**
- **Il juge l'emplacement du P+R beaucoup trop proche du centre-ville, ce qui risque, selon lui, d'occasionner de nombreuses traversées de Panazol en voiture.**
- **Pour les itinéraires cyclables, il se dit en faveur d'itinéraires alternatifs pour une question de sécurité. Il préconise notamment d'éviter la montée de la rue Guillon pour plutôt passer par la rue des Vignes et descendre sur l'avenue du Sablard.**

Il précise que l'association se tient disponible pour apporter des éléments de réflexion complémentaires.

Gilles BÉGOUT invite le participant à laisser son contact et confirme que cette rue est plus adaptée à un itinéraire bis.

Vincent LEONIE précise que les itinéraires cyclables les plus pratiques et les plus sûrs sont à l'étude. En anticipation du plan de déplacement urbain qui doit être voté à l'automne, l'équipe concentre ses efforts sur un tracé d'une centaine de kilomètres prioritaires entre la 1^{re} et 2^e couronne pour des trajets tant de loisirs que quotidiens, pour un aménagement le plus vite possible, d'ici 2 à 4 ans.

Une participante souhaite savoir si dans le projet initial des parties souterraines avaient été envisagées et si oui, quelle a été la raison de leur abandon et l'enveloppe financière afférente.

Gilles BÉGOUT répond qu'il s'agit bien du projet initial. Des passages en souterrain n'avaient jamais été envisagés jusqu'alors, mais techniquement, la question se pose, notamment sur le Pont Neuf où le partage de flux est compliqué.

Une autre participante revient sur le sujet des collégiens, notamment sur la dangerosité des traversées des voies par les enfants au Sablard, qui franchissent la route sans s'occuper des feux. Elle alerte donc les élus sur le fait qu'il faudrait s'interroger sur la façon dont ils pourraient rejoindre le collège.

Gilles BÉGOUT répond qu'effectivement le projet sera l'occasion de revoir les aménagements et sécuriser les cheminements piétons, notamment à cet endroit qui est souvent cité. Les pistes envisagées sont la création d'îlots et le rétrécissement des voies pour obliger les automobilistes à ralentir.

Un participant réagit sur ce sujet pour proposer une solution qu'il juge très efficace, actuellement en pratique au Val de L'Aurence : la présence de médiateurs de la Ville aux parkings et aux arrêts.

Un autre participant, qui reconnaît que le BHNS est d'une grande nécessité, s'inquiète de la cohabitation de ce nouveau moyen de transport avec les voitures et se demande comment il sera possible d'imposer le respect des nouvelles règles de circulation (voies réservées, sens uniques pour les automobilistes). Il demande également si la ville de Panazol bénéficiera d'une desserte centrale, dans le vieux Panazol vers la mairie.

Sur le sujet de la cohabitation, **Gilles BÉGOUT** répond que celle-ci ne sera pas équitable, car le bus sera prioritaire sur la voiture et que très vite, les automobilistes se rendront compte que le bus est plus rapide. Il précise que si on ne peut pas empêcher les gens d'utiliser la voiture, tout sera fait pour les inciter à prendre le bus.

Sur la desserte de Panazol, **Vincent LEONIE** répond que, pour commencer, toutes les communes bénéficieront à la rentrée 2019 du nouveau système de transport à la demande. Pour le BHNS, il répond que l'objectif de desserte du centre-ville au plus proche des commerces et des services est bien pris en compte.

Un participant demande si Limoges Métropole a déjà réfléchi à comment pourra être redessinée la Place d'Aine. Il demande également s'il est possible, en attendant l'arrivée du BHNS, d'améliorer la desserte du Sablard le soir et la nuit, car ce quartier n'est actuellement pas desservi par le réseau de bus de nuit.

Pour la place d'Aine, **Gilles BÉGOUT** répond que son réaménagement n'est pas encore dessiné. L'aménagement de la place relève de la compétence de la Ville de Limoges. Sa préconisation à la Ville serait de réétudier cette place pour en faire un lieu de vie et une entrée de ville qualitative. Le traitement de ces entrées de ville et la modernisation du réseau participent au dynamisme économique et à l'attractivité du territoire.

La seconde question est enregistrée, car elle demande réflexion et ne peut pas être traitée en direct.

Un participant pose la question de la tarification pour les usagers. Il demande s'il a été envisagé de fixer les tarifs à somme modique pour inciter les usagers à préférer les transports en commun, car il affirme qu'à ce jour se déplacer en voiture lui coûte moins cher.

Gilles BÉGOUT précise que le BHNS sera accessible avec l'abonnement actuel.

Sur la question de la gratuité des transports, puisque c'est la question sous-jacente, il répond que si ce choix était fait cela ne permettrait alors pas de développer le réseau et de le mettre au niveau de qualité souhaité par la communauté urbaine. En effet, la vente des tickets rapporte actuellement 6

millions d'euros par an, soit 1/4 du budget. Il précise que plusieurs abonnements déjà très avantageux sont proposés, avec soit le remboursement de 50 % de l'abonnement par l'employeur pour les actifs, soit des réductions proposées pour les plus de 60 ans, les moins de 26 ans, ce qui revient à des tarifs qu'il juge tout de même moins chers que la voiture.

Un participant attire l'attention sur le fait de veiller à ne pas reproduire dans l'aménagement des voies la même situation que devant la Clinique Chénieux ou même devant la Bastide, qu'il juge inadaptés et dangereux.

Gilles BÉGOUT reconnaît que ce système peut être déstabilisant, mais qu'il permet d'éviter les engorgements. Il reconnaît qu'il doit y avoir des choses à améliorer et que Limoges Métropole sera vigilant, mais que c'est aussi une question d'habitude.

Pour clore la session, **Olivier GENEVOIS** invite les participants à continuer de participer via le site internet, les fiches de contributions et aux deux prochaines réunions publiques.

Jean-Paul DURET conclut la réunion en remerciant tous les participants pour leur présence ainsi que les différents intervenants. Il rappelle que cette rencontre et la concertation sont un point d'étape très important du projet et invite tous ceux qui n'ont pas pu être présents à s'exprimer également. Ces éléments permettront à l'équipe d'affiner la mise en œuvre de ce projet essentiel pour l'avenir, en concertation avec la Ville de Limoges.

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LIMOGES - 20 JUIN 2019



PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LIMOGES MÉTROPOLE

RÉUNION PUBLIQUE - JEUDI 20 JUIN 2019

La réunion s'est déroulée à la Faculté de Lettres du Campus Vanteaux à Limoges, de 18 h à 20 h environ, et a accueilli une quinzaine de participants. La réunion était animée par Olivier Genevois, agence Sennse.

INTERVENANTS À LA TRIBUNE

GILLES BÉGOUT

Vice-Président Transports et Voirie, Limoges Métropole

JACQUES MIGOZZI

Vice-Président Transports de demain, Limoges Métropole

JEAN-MARIE LAGEDAMONT

Président de la Société de transports en commun de Limoges Métropole (STCLM)

DOCUMENTATION DISPONIBLE SUR PLACE

Les documents suivants étaient mis à disposition des participants : le dossier de concertation, des plaquettes de la concertation, quatre panneaux d'exposition sur le projet et des fiches de contribution avec une urne permettant de donner son avis sur le projet.

DÉROULEMENT SYNTHÉTIQUE DE LA RÉUNION :

Accueil des participants à 18 h

Mot d'accueil (Gilles BÉGOUT)

Présentation des chiffres de la mobilité à Limoges Métropole aujourd'hui
(Olivier GENEVOIS)

Projection de la vidéo de présentation du projet

Présentation des **ambitions du projet** BHNS (Gilles BÉGOUT)

Présentation des **caractéristiques techniques** du projet (Gilles BÉGOUT)

Présentation du projet de **réorganisation du réseau de transport** (Jacques MIGOZZI)

Présentation du **calendrier, des acteurs et du coût** du projet (Gilles BÉGOUT)

Rappel des **modalités de concertation** (Olivier GENEVOIS)

Échanges avec la salle

Fin de la réunion vers 20 h 10

RESTITUTION DES ÉCHANGES

INTRODUCTION

GILLES BÉGOUT, VICE-PRESIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE, LIMOGES METROPOLE

Gilles BÉGOUT remercie les participants pour leur présence. Après une présentation du projet, un temps d'échange leur permettra de poser leurs questions, lesquelles seront analysées et intégrées au bilan de la concertation.

OLIVIER GENEVOIS, ANIMATEUR

Olivier GENEVOIS indique en préambule que cette réunion publique intègre le cadre d'une concertation réglementaire sur le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Il informe les participants que des bulletins et une urne sont à leur disposition pour leur permettre d'exprimer leur avis. Un site Internet offre par ailleurs des informations complémentaires concernant le projet. Une plaquette d'information est en outre disponible à l'entrée.

LA MOBILITÉ À LIMOGES MÉTROPOLE

OLIVIER GENEVOIS, ANIMATEUR

Olivier GENEVOIS présente les chiffres de la mobilité sur le territoire de Limoges Métropole.

- Sur 800 000 déplacements quotidiens, 62 % sont réalisés en voiture, contre 68 % il y a 10 ans.
- 26 % des déplacements sont effectués à pied.
- Le vélo concerne moins de 1 % des déplacements.
- 10 % des déplacements sont réalisés *via* le réseau de transport en commun.

De fait, bien que la fréquentation des transports en commun ait augmenté de 37 % depuis 2015, le réseau reste perfectible.

Une vidéo présentant le projet BHNS est diffusée.

LES AMBITIONS DU PROJET BHNS

GILLES BÉGOUT, VICE-PRÉSIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE, LIMOGES METROPOLE

Gilles BÉGOUT indique que le projet de BHNS intègre un projet de mobilité durable plus global. Celui-ci vise en premier lieu à répondre aux besoins de la communauté urbaine en matière de déplacements. Il doit en outre favoriser le lien social entre les quartiers et contribuer au renouvellement urbain, au dynamisme économique et à l'équilibre environnemental du territoire.

Ce projet vise également à sécuriser et favoriser les modes de transport doux : la marche et le vélo. Des travaux seront effectués pour élargir certains trottoirs et les rendre plus accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Des itinéraires cyclables seront par ailleurs développés.

Ce projet vise enfin à valoriser l'espace public, grâce à des aménagements urbains de qualité et des traitements paysagers soignés.

Le BHNS, qui constitue la clé de voûte de la modernisation du réseau de transport, permet de répondre à trois enjeux majeurs.

Le premier de ces enjeux concerne la refonte du réseau TCL. Les trajets des bus en centre-ville seront autant que possible reportés sur les deux lignes BHNS, afin de limiter la circulation de ces véhicules dans le centre de Limoges. À ce jour, 1 100 bus circulent quotidiennement devant l'opéra-théâtre. À l'issue du projet, 400 bus non polluants circuleront dans ce secteur.

Le deuxième enjeu vise à assurer la transition énergétique. En l'occurrence, tous les élus, quelle que soit leur orientation politique, sont unanimement favorables à l'adoption de l'énergie électrique pour l'ensemble du parc de véhicules.

Le troisième enjeu du BHNS vise à offrir une meilleure qualité de service, avec un service plus régulier et plus fréquent. Les véhicules seront plus confortables, moins bruyants et plus facilement accessibles aux PMR.

LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

GILLES BÉGOUT, VICE-PRESIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE, LIMOGES METROPOLE

Gilles BÉGOUT indique que le projet repose sur deux lignes structurantes :

- la ligne Nord-Sud, qui reliera Beaubreuil et le Pôle Hospitalier-Campus Vanteaux ;
- la ligne Est-Ouest, qui reliera le Val de l'Aurence et Panazol.

Concernant la ligne Nord-Sud, il souligne qu'à l'heure actuelle les étudiants qui empruntent les transports en commun sont contraints de traverser une 2 × 2 voies pour rejoindre le campus Vanteaux, ce qui se révèle très dangereux. À l'avenir, le BHNS desservira le CHU, ce qui permettra aux étudiants d'accéder au campus en toute sécurité.

S'agissant de la ligne Est-Ouest, des discussions sont en cours afin de définir l'emplacement du terminus de Panazol. La place d'Aine constituera le lieu d'intersection des deux lignes BHNS.

Au global, les deux lignes du BHNS comptabiliseront 22,5 km de tracé et près de 50 stations, éloignées de 300 à 400 mètres les unes des autres. Les bus circuleront de 4 h 30 à 0 h 30, du lundi au dimanche.

Des pôles d'échanges multimodaux constitueront des lieux de correspondance entre différents modes de transport en commun et offriront des consignes sécurisées pour les vélos. La possibilité d'y proposer des services de conciergerie et de location de vélos ou de véhicules électriques est à l'étude.

La signalétique du réseau BHNS différera de celle du réseau classique, afin de le rendre facilement identifiable. Des distributeurs de titres de transport seront disponibles en station. Les usagers pourront également acheter des tickets *via* leur téléphone mobile. Les modalités de diffusion des informations voyageurs, qui feront l'objet d'un affichage en temps réel, devront également être accessibles aux personnes malentendantes ou malvoyantes.

Les véhicules qui desserviront les lignes BHNS seront d'une longueur de 18 mètres avec une capacité de 140 places. Le réseau BHNS sera dépourvu de câbles aériens. L'insertion du BHNS dans la ville nécessite quelques réaménagements urbains.

VERS UNE RÉORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORT

JACQUES MIGOZZI, VICE-PRESIDENT TRANSPORTS DE DEMAIN, LIMOGES METROPOLE

Jacques MIGOZZI explique que le BHNS intègre une ambition plus vaste, qui vise la refonte globale du réseau de transport collectif sur tout le territoire de la

communauté urbaine. Le conseil communautaire validera à l'automne le plan de déplacements urbains. La constitution d'un réseau de transports collectifs moderne, efficace et attractif, à la hauteur des enjeux du XXI^e siècle, doit répondre à des enjeux ambitieux de mobilités et aux attentes des usagers.

De fait, le réseau actuel organisé en étoile et ne permet pas des liaisons faciles entre les communes et les zones d'activité. Ses tracés sont pour la plupart sinueux, ce qui entraîne une perte de temps et des redondances d'itinéraires entre les lignes. Le taux de service est insuffisant le dimanche et le taux de couverture est très inégal selon les communes.

Les étudiants et la communauté universitaire souhaitent en outre que les liaisons entre les différents campus soient renforcées. Le BHNS y contribuera, de même que la réorganisation globale du réseau de transport en commun.

La réorganisation du réseau vise les objectifs suivants :

- restructurer le réseau en hiérarchisant les lignes pour en améliorer la lisibilité ;
- proposer un réseau de bus complémentaire aux lignes BHNS ;
- apporter une desserte efficace et adaptée à chaque secteur/quartier/commune de Limoges Métropole ;
- rationaliser la desserte du centre-ville et apaiser la circulation.

La structure de réseau qui est envisagée ne se limite pas à deux lignes BHNS, mais prévoit le maintien des lignes de trolley actuelles, qui pourront être étendues ou redessinées dans certaines zones pour éviter les doublons avec les tracés des BHNS. Elles seront en outre modernisées.

Une ligne de rocade permettra aux usagers de se déplacer d'un pôle d'activité à un autre sans avoir à traverser l'hyper centre.

Le réseau des transports en commun inclura également trois lignes principales, qui circuleront en semaine et qui relieront Couzeix et Landouge, Isle et Condat-sur-Vienne, Le Palais-sur-Vienne et Feytiat.

Le réseau des transports en commun intègre en outre des lignes dites complémentaires, qui relieront la périphérie aux pôles d'échanges multimodaux. Ces lignes desserviront Feytiat, Verneuil-sur-Vienne et Rilhac-Rancon.

Des lignes pendulaires desserviront des communes plus éloignées. L'offre de services actuelle sera ainsi doublée, voire triplée, en tenant compte des besoins des étudiants, mais aussi des salariés issus de ces communes.

La restructuration du réseau de transports collectifs prévoit un dispositif de transport à la demande (TAD). Un usager résidant dans une commune éloignée d'une ligne de bus régulière et qui signalerait un besoin de mobilité pourrait

bénéficier d'un transport en taxi pour rejoindre soit un arrêt, soit le centre-bourg. Les TAD seront possibles dans toutes les communes de l'agglomération, à raison d'une course de transport à la demande par heure pour toutes les communes. Le TAD sera effectif dès la rentrée 2020.

Olivier GENEVOIS fait savoir que les cartographies représentant la structure du réseau de transport en commun sont disponibles sur le site Internet de Limoges Métropole.

CALENDRIER, ACTEURS ET COÛT DU PROJET

GILLES BÉGOUT, VICE-PRESIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE, LIMOGES METROPOLE

Gilles BÉGOUT présente le calendrier de mise en œuvre du projet. Après une phase d'études préliminaires, la concertation se déroule du 20 mai au 30 juin. S'en suivront en 2020 des études d'avant-projet et des études d'impact, puis des études projet et une enquête publique, en 2021. Les marchés seront alors lancés et les travaux pourront débuter, dans l'objectif d'une mise en service du BHNS à compter de 2023. La ligne Nord-Sud devrait être la première à être opérationnelle. La ligne Est-Ouest devrait être mise en service six mois plus tard. Quelques perturbations sont à prévoir, puisque des travaux seront nécessaires sur certaines chaussées.

Limoges Métropole est maître d'ouvrage de ce projet, qui est également porté par les villes de Limoges et Panazol, ainsi que le Département, la Région, l'Etat, la CCI de Limoges et la STCLM.

Il invite Jean-Marie LAGEDAMONT, Président de la STCLM, à présenter le travail conduit dans ce cadre.

Jean-Marie LAGEDAMONT précise en préambule qu'il est à la fois adjoint au maire de Limoges et président de la STCLM.

La communauté urbaine, autorité organisatrice du projet, travaille en liaison quotidienne avec les services de la Ville de Limoges, dont certains services seront impactés par ce projet dans les mois et années à venir.

De fait, le BHNS accompagne la modernisation de la ville et des communes périphériques. Les arrêts du BHNS mettront en évidence les nouveautés de la ville centre, comme les bords de Vienne ou encore les écoquartiers. Les circuits piétons et les pistes cyclables seront développés.

Le projet BHNS constituera un levier de développement économique majeur pour la Communauté urbaine et pour la Ville. Ce développement économique procédera de la restructuration d'axes stratégiques, comme les avenues du général Leclerc ou du Maréchal de Lattre de Tassigny, où des pôles commerciaux seront positionnés.

La STCLM a participé à toutes les réunions de travail qui ont été organisées dans le cadre de ce projet. Comme annoncé précédemment, la ligne Couzeix/Landouge ouvrira dès septembre 2020, avec un nombre plus élevé de bus aux heures de pointe.

Gilles BÉGOUT aborde ensuite le coût du projet, qui est estimé à 116 M€. Le projet sera principalement financé par la Communauté urbaine, qui sollicitera par ailleurs les grands financeurs publics du transport urbain : l'Union européenne, l'État, le Département et la Région.

Cet investissement supposera une augmentation du versement transport, qui atteint en moyenne 1,8 % dans les communautés urbaines de même strate.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

OLIVIER GENEVOIS, ANIMATEUR

Olivier GENEVOIS signale que le dispositif de concertation prévoit la mise à disposition de documentations sur le site mobilites.limoges-metropole.fr. Des documentations imprimées sont aussi disponibles. Il est possible de participer en ligne, *via* le site Internet de Limoges métropole, mais aussi *via* des registres mis à disposition en mairie ou au siège de Limoges Métropole. Des bulletins sont également disponibles à l'entrée de la salle. Le bilan de la concertation fera la synthèse de l'ensemble des demandes et avis exprimés. Ce bilan sera soumis au vote du conseil communautaire. Il sera rendu public *via* le site Internet précité.

TEMPS D'ÉCHANGE

Un participant relève que le nombre de bus circulant en centre-ville est appelé à diminuer. Évoquant la constitution de lignes annexes, il suppose qu'aucun plan de licenciement n'est envisagé.

Gilles BÉGOUT le confirme. Le nombre de chauffeurs n'est pas appelé à diminuer. Il pourra même augmenter.

Un participant évoque la gestion des eaux pluviales et l'imperméabilisation des sols. De fait, les zones de circulation latérales et bilatérales seront bitumées. Il suggère d'y planter des arbres ou de prévoir des noues.

Gilles BÉGOUT assure qu'une végétalisation des sites est prévue. Des arbres seront plantés. Les fonctions drainantes du sol seront préservées et leur imperméabilisation sera limitée au maximum. L'aménagement de noues pourrait par ailleurs nuire à la circulation des vélos et piétons. En l'occurrence, les parkings pourraient inclure des noues.

Un participant souhaite savoir si les essences des arbres qui seront plantés seront variées. Il demande si des arbres fruitiers pourraient être plantés.

Gilles BÉGOUT répond que les essences d'arbres qu'il conviendra de planter restent à définir. Les essences locales seront privilégiées. À noter que les arbres fruitiers sont allergènes et qu'ils attirent les guêpes et les abeilles. Ils nécessitent en outre un entretien important. Par conséquent, l'introduction d'arbres fruitiers nécessiterait d'être étudiée avec soin.

Un participant souhaite savoir ce qui est prévu concernant la place d'Aine.

Gilles BÉGOUT explique que l'aménagement de la place d'Aine devra être très qualitatif. De fait, cette place intégrera deux quais susceptibles d'accueillir des bus d'une longueur de 18 mètres. Les automobiles et les piétons devront pouvoir circuler dans cette zone, qui accueillera en outre un parking souterrain. L'ensemble sera végétalisé.

Un participant demande ce qui est prévu sur la place Marceau et rue Théodore Bac.

Gilles BÉGOUT indique que l'aménagement de ces zones ne relève pas de la compétence de Limoges Métropole.

Jacques MIGOZZI indique que la création d'un écoquartier est prévue à l'endroit de la caserne Marceau. Cet écoquartier accueillera des habitations. La police municipale y demeurera. Le marché intégrera l'ancienne place d'Armes, laquelle sera ouverte vers la gare. L'ensemble sera végétalisé.

Un intervenant s'enquiert par ailleurs du coût des transports pour les usagers.

Gilles BÉGOUT répond que, hormis une éventuelle hausse due à l'inflation, le coût des transports en commun n'est pas appelé à évoluer.

Un intervenant souligne que la ligne périphérique évite le Val de l'Aurence. Le tracé de cette ligne mériterait d'être redéfini afin que le BHNS desserve la ZUP, mais aussi la caisse de retraite et le supermarché.

Gilles BÉGOUT indique que la création d'un pôle d'échange est prévue au Val de l'Aurence, au niveau du carrefour d'Oradour, qui sera desservi par cette ligne périphérique, le BHNS et la ligne 6

Un intervenant objecte que l'itinéraire qu'ils devront emprunter n'est pas optimal. Nombre d'usagers qui se rendent au supermarché souhaiteraient pouvoir y accéder plus facilement.

Gilles BÉGOUT en prend note.

Un intervenant demande si les chambres consulaires seront consultées afin de vérifier si des salariés travaillent selon des horaires décalés.

Gilles BÉGOUT le confirme.

Un intervenant émet l'hypothèse que les voies réservées aux bus puissent être empruntées par des véhicules de police, de secours, et de protection civile. Le cas échéant, les bus et véhicules concernés pourraient être équipés d'un dispositif leur donnant la priorité aux feux rouges.

Gilles BÉGOUT répond qu'un tel dispositif existe d'ores et déjà.

Une intervenante signale que le Mas des Landes est mal desservi et que les horaires des bus sont inadaptés. Elle demande confirmation que le TAD sera disponible au Mas des Landes.

Gilles BÉGOUT le confirme.

Une intervenante suggère de prévoir un parc relais dans chacune des 20 communes de l'agglomération, ce qui inciterait les usagers à emprunter les transports en commun. Elle suggère en outre d'appliquer un tarif identique pour tous les retraités dès 60 ans.

Gilles BÉGOUT annonce qu'à compter du 1^{er} juillet, le tarif valable pour les personnes retraitées s'appliquera dès leurs 60 ans, contre 65 ans auparavant.

Concernant les parcs relais, **Jacques MIGOZZI** signale que le parking qui est situé à quelques mètres du principal arrêt de bus de Rilhac-Rancon est peu utilisé. Il semble donc inutile d'aménager des P+R dans chaque commune, qui disposent déjà de capacités de stationnement à proximité des arrêts TCL. Les P+R sont instaurés dans les secteurs qui le justifient.

Gilles BÉGOUT ajoute qu'à défaut de parking relais, le TAD peut être sollicité.

Une intervenante évoque les trajets nécessitant plusieurs correspondances. Elle demande si un ticket est valable pour un circuit complet ou pour une heure.

Gilles BÉGOUT répond qu'un ticket est valable une heure, ce qui permet de prendre des correspondances.

Un intervenant demande si des études ont été conduites pour comparer le coût d'un réseau de tramway et celui d'un réseau de BHNS.

Julien BUSSON, chef de projet BHNS, explique qu'un BHNS peut transporter autant de passagers qu'une petite ligne de tramway. Un réseau de BHNS coûte entre 2 et 10 millions d'euros par kilomètre à aménager. Un réseau de tramway coûte entre 10 et 30 millions d'euros par kilomètre.

Une participante demande si les heures de pointe incluent les plages horaires comprises entre midi et 14 heures.

Gilles BÉGOUT le confirme.

Un participant souhaite formuler plusieurs questions.

- **Est-il prévu de prolonger la ligne Nord-Sud dans sa partie nord ?**
- **Comment les pistes cyclables seront-elles intégrées dans la distribution des voiries ?**
- **Les vélos auront-ils la priorité aux carrefours ?**
- **Évoquant le carrefour des Arcades, il demande s'il serait envisageable que les voitures longent le cimetière et non les habitations.**

En réponse à cette dernière question, **Gilles BÉGOUT** indique qu'une ou deux maisons resteraient à acquérir pour éviter l'étranglement qui est aujourd'hui observé.

Jacques MIGOZZI évoque pour sa part la ligne Nord-Sud et explique qu'un prolongement entre Beaubreuil et la ZI Nord est à l'étude. Une ligne complémentaire traversant Le Palais-sur-Vienne est par ailleurs prévue.

Le participant souligne qu'il serait opportun que cette ligne complémentaire desserve les principales rues de la zone industrielle, qui concentre un nombre important de salariés.

Gilles BÉGOUT en prend note.

Il signale en outre que seuls les bus seront prioritaires aux feux rouges.

Julien BUSSON, chef de projet BHNS, ajoute que des contraintes d'emprise de voirie ne permettront pas d'attribuer partout des voies spécifiquement dédiées aux vélos au droit de l'axe du BHNS. Il est toutefois nécessaire et obligatoire de proposer une continuité cyclable sur l'ensemble du tracé, et celle-ci peut prendre différentes formes :

- Des pistes ou bandes cyclables le long de l'axe BHNS ;
- Lorsque les emprises et la topographie le permettent, faire circuler les vélos dans la voie BHNS élargie à 4,50m ;
- En l'absence de solution sur l'axe, la proposition d'itinéraires de report, en cohérence avec les itinéraires identifiés au Schéma Directeur des Aménagements Cyclables et du Schéma des mobilités urbaines de la Ville de Limoges.

Jacques MIGOZZI fait savoir qu'un groupe de travail *ad hoc* a été constitué. Les propositions formulées dans ce cadre seront soumises aux membres du comité de pilotage du Schéma directeur des aménagements cyclables, au sein duquel siègent des associations de cyclistes.

Un intervenant demande s'il est prévu d'accroître l'amplitude horaire des bus, ce qui éviterait notamment à certains usagers alcoolisés d'emprunter leur véhicule la nuit. Il souligne de plus que Beaublanc est insuffisamment desservi. De nombreux véhicules stationnent dans ce secteur, ce qui gêne les riverains. Relatant la ceinture maraîchère, il demande s'il est prévu de valoriser le marché de Panazol grâce à des stations de bus. Il demande également si des zones dépourvues de trottoir sont prévues pour favoriser les déplacements.

Jean-Marie LAGEDAMONT évoque la remarque qui a été formulée concernant Beaublanc et signale qu'une navette a été déployée dans ce secteur. Celle-ci est peu empruntée. Il est probable que les personnes qui rejoignent le stade souhaitent regagner le centre-ville en fin de soirée, et que l'existence de cette navette fasse l'objet d'une communication insuffisante. La restructuration globale du réseau permettra de reconsidérer le point.

Jacques MIGOZZI explique qu'aucun bus ne circule la nuit pour des raisons budgétaires. Quant au marché de Panazol, il signale qu'une station du BHNS sera située à proximité de celui-ci.

Un intervenant suggère de rendre le bus gratuit les samedis, ce qui dynamiserait le centre-ville et résoudrait les problèmes de stationnement à proximité du stade.

Jean-Marie LAGEDAMONT annonce que ce point est à l'étude.

Un intervenant souhaite savoir si une enquête a été conduite auprès des opérateurs télécoms, qui sont en mesure d'identifier la mobilité

géographique des abonnés. Disposer de telles informations permettrait de mieux connaître les besoins de mobilité de la population.

Jean-Marie LAGEDAMONT relate la possibilité pour les usagers d'acheter des titres de transport *via* leur *smartphone*. Les données qui seront recueillies dans ce cadre pourraient être exploitées afin de connaître les habitudes de mobilité des usagers, au même titre que les données issues du système billettique traditionnel.

Une intervenante relève que Limoges est une ville étendue. Un ticket de transport ne permet pas d'effectuer un aller-retour entre le centre-ville et la Bastide. Deux tickets sont nécessaires.

Gilles BÉGOUT rappelle qu'il est possible d'acquérir un titre de transport valable une journée.

L'intervenante fait valoir qu'un déplacement en famille peut se révéler onéreux.

Gilles BÉGOUT en prend note.

Pour conclure, **Olivier GENEVOIS** rappelle que le site Internet de Limoges métropole est à la disposition des personnes qui souhaiteraient formuler des propositions complémentaires.

La réunion s'achève à 20 h 10.

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LIMOGES - 27 JUIN 2019



PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LIMOGES MÉTROPOLE

REUNION PUBLIQUE DU JEUDI 27 JUIN 2019

La réunion s'est déroulée à la Faculté de Droit, sur le Campus Turgot à Limoges de 18 h à 20 h 20 environ et a accueilli une vingtaine de participants. La réunion était animée par Olivier Genevois, agence Sensee.

INTERVENANTS À LA TRIBUNE

GILLES BÉGOUT

Vice-Président Transports et Voirie, Limoges Métropole

JACQUES MIGOZZI

Vice-Président Transports de demain, Limoges Métropole

VINCENT LEONIE

Adjoint à l'urbanisme, Ville de Limoges

JEAN-MARIE LAGEDAMONT

Président de la Société de transports en commun de Limoges Métropole (STCLM)

DOCUMENTATION DISPONIBLE SUR PLACE

Les documents suivants étaient mis à disposition des participants : le dossier de concertation, des plaquettes de la concertation, quatre panneaux d'exposition sur le projet et des fiches de contribution avec une urne permettant de donner son avis sur le projet.

DÉROULEMENT SYNTHÉTIQUE DE LA RÉUNION :

Accueil des participants à 18 h

Mot d'accueil (Gilles BÉGOUT)

Présentation des chiffres de la **mobilité à Limoges Métropole aujourd'hui** (Olivier GENEVOIS)

Projection de la vidéo de présentation du projet

Présentation des **ambitions du projet** BHNS (Gilles BÉGOUT)

Présentation des **caractéristiques techniques** du projet (Gilles BÉGOUT)

Présentation du projet de **réorganisation du réseau de transport** (Jacques MIGOZZI)

Présentation du **calendrier, des acteurs et du coût** du projet (Gilles BÉGOUT)

Rappel des **modalités de concertation** (Olivier GENEVOIS)

Échanges avec la salle

Fin de la réunion 20 h 20

RESTITUTION DES ECHANGES

INTRODUCTION

**GILLES BÉGOUT, VICE-PRESIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE,
LIMOGES METROPOLE**

Gilles BÉGOUT souhaite la bienvenue aux participants. Cette troisième réunion publique intègre le cadre d'une concertation règlementaire relative au projet de Bus à Haut Niveau de Service. Après une présentation du projet, les participants pourront formuler leurs questions et remarques.

LA MOBILITÉ À LIMOGES MÉTROPOLE

OLIVIER GENEVOIS, ANIMATEUR

Olivier GENEVOIS présente les chiffres de la mobilité sur le territoire de Limoges Métropole.

- 800 000 déplacements quotidiens sont enregistrés.
- 62 % des déplacements dans l'agglomération sont réalisés en voiture, contre 68 % il y a 10 ans.
- 26 % des déplacements sont effectués à pied.
- Le vélo concerne moins de 1 % des déplacements.
- 10 % des déplacements sont réalisés *via* le réseau de transport en commun.
- La fréquentation des transports en commun a augmenté de 37 % depuis 2015.

Une vidéo présentant le projet BHNS est diffusée.

LES AMBITIONS DU PROJET BHNS

**GILLES BÉGOUT, VICE-PRÉSIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE,
LIMOGES METROPOLE**

Gilles BÉGOUT indique que le projet relatif au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) intègre un projet de mobilité durable plus global, qui vise en premier lieu à répondre aux besoins de la communauté urbaine en matière de déplacements.

Le BHNS permettra ainsi de désenclaver certains quartiers, comme La Bastide. Il favorisera le lien social entre les quartiers. Il contribuera en outre au renouvellement urbain, au dynamisme économique et à l'équilibre environnemental du territoire.

Les élus sont unanimement favorables à l'adoption de l'énergie électrique pour l'ensemble du parc de véhicules. Le projet vise également à sécuriser et favoriser les modes de transport doux : la marche et le vélo. Des itinéraires cyclables seront ainsi développés.

Il vise enfin à valoriser l'espace public, grâce à des aménagements urbains et paysagers de qualité. Les arbres qui seront plantés devront être choisis avec soin. Les essences dont les racines sont les moins invasives seront privilégiées, afin de préserver la tenue des enrobés et l'accessibilité des trottoirs.

Le BHNS, qui constitue la colonne vertébrale de la modernisation du réseau de transport, permet de répondre à trois enjeux majeurs :

- Refondre le réseau TCL ;
- Favoriser la transition énergétique en recourant à des bus électriques ;
- Offrir une meilleure qualité de service avec des bus plus réguliers, plus fréquents et plus modernes.

Les objectifs du projet se déclinent comme suit :

- Désenclaver les quartiers prioritaires et certaines communes ;
- Renforcer le dynamisme des principaux pôles économiques et universitaires du territoire de Limoges ;
- Faciliter l'accès de tous aux services et aux emplois ;
- Préserver et améliorer le cadre de vie, requalifier le centre-ville de Limoges ;
- Rendre les alternatives à la voiture plus avantageuses pour tous, afin de réduire le trafic automobile dans l'hypercentre.

À noter qu'actuellement, 1 100 bus fonctionnant au gasoil circulent chaque jour devant l'opéra théâtre de Limoges. Au terme du projet, 400 bus électriques circuleront chaque jour dans cette zone, ce qui limitera la pollution et renforcera l'attractivité du centre-ville.

VINCENT LÉONIE, ADJOINT A L'URBANISME, VILLE DE LIMOGES

Vincent LÉONIE précise que le BHNS est tout à la fois moteur et accompagnateur du projet de développement urbain. La ville doit être pensée selon ses itinéraires

cyclables et son réseau de transports en commun. De fait, le BHNS desservira l'hypercentre ainsi que certains quartiers et grands équipements du territoire.

Le BHNS est un projet de déplacement propre, qui soutient un développement durable. Les projets d'urbanisation qui seront portés par la municipalité s'appuieront ainsi sur les zones de desserte du BHNS, afin de limiter l'usage des voitures en zone intra-urbaine et de développer les mobilités douces.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

GILLES BÉGOUT, VICE-PRÉSIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE, LIMOGES MÉTROPOLE

Gilles BÉGOUT indique que le projet repose sur deux lignes structurantes.

Une ligne Nord-Sud reliera Beaubreuil et le Pôle Hospitalier-Campus Vanteaux. Elle desservira notamment le secteur d'Ester ainsi que La Bastide, qui accueillera un Pôle d'échange multimodal (PEM).

Les PEM sont des zones de correspondance entre différents modes de transports en commun qui offrent des consignes sécurisées pour les vélos. La possibilité d'y proposer des services de conciergerie est à l'étude.

La ligne Nord-Sud rejoindra ensuite le Campus Vanteaux, ce qui permettra aux étudiants d'accéder facilement au pôle universitaire. Une passerelle permettra ensuite au BHNS de rejoindre le CHU, terminus de la ligne.

Une ligne Est-Ouest reliera le Val de l'Aurence et Panazol. Un PEM sera positionné au niveau du carrefour d'Oradour. La ligne rejoindra ensuite la place d'Aine, qui constituera le point de jonction des deux lignes de BHNS, et poursuivra son trajet jusqu'à Panazol. Le lieu exact du terminus de la ligne reste à définir.

L'achat des titres de transport ne sera plus possible à bord des bus. Les usagers pourront acheter des titres de transport grâce à des distributeurs disponibles en station ou *via* leur téléphone mobile.

À l'heure actuelle, la circulation des bus n'est pas optimale. Leur vitesse commerciale se limite à 15 km/h en moyenne et ces véhicules sont fréquemment bloqués dans la circulation.

Le BHNS sera prioritaire aux carrefours. Des voies de circulation lui seront dédiées. Sa vitesse moyenne devrait s'établir à 19 km/h. En termes de fréquence, un bus sera disponible toutes les six minutes aux heures de pointe. Il circulera 7 j/7, de 4 h 30 à 0 h 30.

Au global, le système BHNS offrira une meilleure desserte des pôles d'activité. Le partage de l'espace public sera plus équilibré entre les différents modes de transport. Le réseau sera constitué de véhicules de dernière génération.

Les usagers bénéficieront dans chaque station d'informations en temps réel. La vitesse de circulation des bus sera garantie par la priorité dont ils disposeront aux carrefours et par la mise en place de voies en site propre.

Les véhicules seront 100 % électriques. Ils seront plus modernes et plus confortables que les bus actuels. Les batteries dont ils seront équipés pourront être rechargées au terminus.

Ces bus articulés offriront une longueur de 18 mètres et une capacité de 140 places. Selon les besoins, ils pourront être prolongés de quelques mètres, afin d'offrir une capacité supérieure. L'énergie électrique a été retenue en raison du faible impact CO2.

L'intégration du réseau de BHNS dans la ville sera assurée selon trois positionnements possible :

- L'insertion axiale,
- L'insertion latérale,
- L'insertion latérale bidirectionnelle.

Ces modalités d'insertion seront exploitées en tenant compte de la configuration de chaque voie de circulation. Le réaménagement de l'espace public sera effectué selon les enjeux de requalification urbaine des secteurs traversés. Les stations de niveau 1 seront équipées de mobiliers urbains design. Les stations de niveau 2 et 3 seront agrémentées de mobiliers plus standards.

VERS UNE RÉORGANISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

JACQUES MIGOZZI, VICE-PRÉSIDENT TRANSPORTS DE DEMAIN, LIMOGES MÉTROPOLE

Jacques MIGOZZI explique que le BHNS constitue la clé de voûte d'un projet plus vaste qui vise la refonte globale du réseau de transport collectif sur tout le territoire de la communauté urbaine.

Il se révèle nécessaire de constituer un réseau de transports collectifs moderne, efficace et attractif, susceptible de répondre aux enjeux du XXI^e siècle en matière de transition énergétique et de mobilité durable.

Le réseau actuel est organisé en étoile et ne permet pas des liaisons faciles entre les communes de l'agglomération et les zones d'activité. Ses tracés sont pour la plupart sinueux, ce qui entraîne une perte de temps et des redondances d'itinéraire entre les lignes. Le taux de service est insuffisant le dimanche et le taux de couverture est très inégal selon les communes.

La réorganisation du réseau vise les objectifs suivants :

- Restructurer le réseau en hiérarchisant les lignes pour en améliorer la lisibilité ;
- Proposer un réseau de bus complémentaire aux lignes BHNS ;
- Apporter une desserte efficace et adaptée à chaque secteur/quartier/commune de Limoges Métropole ;
- Rationaliser la desserte du centre-ville et apaiser la circulation.

La structure de réseau qui est envisagée est constituée en premier lieu sur un réseau de lignes structurantes, qui ne se limitent pas aux deux lignes BHNS. Les lignes de trolley actuelles seront maintenues et modernisées, grâce à l'acquisition de véhicules 100 % électriques. Une ligne de rocade est également prévue, afin de permettre aux usagers de se déplacer en périphérie sans avoir à traverser l'hyper-centre. Ils pourront ainsi rejoindre les PEM.

Outre les précisions précédemment apportées, il est à noter que les PEM comprendront des parkings relais, afin que les usagers puissent y stationner leurs véhicules. Trois PEM seront construits aux Casseaux, à Montjovis-Beaublanc et au Val de l'Aurence.

Le réseau des transports en commun inclura également trois lignes principales qui relieront Couzeix et Landouge, Isle et Condat-sur-Vienne, Le Palais-sur-Vienne et Feytiat.

Ces lignes principales seront complétées par des lignes dites complémentaires, accessibles depuis les PEM. Ces lignes desserviront notamment Feytiat, Verneuil-sur-Vienne ou encore Rilhac-Rancon. Des lignes pendulaires desserviront des communes plus éloignées.

La restructuration du réseau de transports collectifs prévoit en outre un dispositif de transport à la demande (TAD). À ce titre, un usager résidant dans une commune éloignée d'une ligne régulière de transport collectif et qui signalerait un besoin de mobilité pourrait bénéficier d'une course en taxi pour rejoindre soit un arrêt, soit le centre-bourg. Les TAD seront accessibles dans toutes les communes de l'agglomération, à raison d'un rabatement à la demande par heure pour chaque commune.

Le TAD sera effectif dès la rentrée 2020. Concernant les lignes principales, celle reliant Couzeix et Landouge sera opérationnelle en septembre 2020. La ligne

reliant Isle et Condat-sur-Vienne fonctionnera dès 2021. La ligne reliant Le Palais-sur-Vienne et Feytiat sera opérationnelle en 2022.

CALENDRIER, ACTEURS ET COÛT DU PROJET

GILLES BÉGOUT, VICE-PRÉSIDENT TRANSPORTS ET VOIRIE, LIMOGES MÉTROPOLE

Gilles BÉGOUT présente le calendrier de mise en œuvre du projet. Après une phase d'études préliminaires conduite en 2018 et 2019, la concertation se déroule du 20 mai au 30 juin. S'en suivront en 2020 des études d'avant-projet et des études d'impact, puis des études projet et une enquête publique en 2021.

L'objectif de mise en service d'une première ligne est prévue à partir de 2023. Quelques perturbations sont à prévoir, puisque des travaux seront nécessaires sur certaines chaussées.

Ce projet est principalement porté par la communauté urbaine. Il mobilise également les villes de Limoges et Panazol ainsi que le Département, la Région, l'État, la CCI de Limoges et la STCLM.

Il précise à ce propos que la STCLM, qui dispose d'une délégation de service public, a été retenue pour assurer le fonctionnement du BHNS.

Jean-Marie LAGEDAMONT, Président de la STCLM, précise que la STCLM, qui assurera la mise en œuvre de ce projet, a pleinement été associée à son élaboration. Ses représentants ont été mis à contribution dans le cadre des réunions de concertation qui ont été organisées. Ils ont ainsi pu formuler des propositions et apporter quelques corrections au regard de certaines dispositions qui n'auraient pas été applicables.

Gilles BÉGOUT aborde ensuite le coût du projet, qui est estimé à 116 M€. Le projet sera principalement financé par la communauté urbaine, qui sollicitera par ailleurs les grands financeurs publics du transport urbain : l'Union européenne, l'État, le Département et la Région.

Cet investissement supposera une augmentation du versement transport. Le versement transport atteint en moyenne 1,8 % dans les communautés urbaines de même strate.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

OLIVIER GENEVOIS, ANIMATEUR

Olivier GENEVOIS annonce que le dossier de concertation est disponible à l'entrée de la salle. Une urne est également à la disposition des participants qui souhaiteraient émettre des suggestions ou formuler des questions. Ils peuvent également utiliser le site Internet mobilites.limoges-metropole.fr à cette fin. Des registres sont également disponibles dans les mairies et au siège de Limoges Métropole. La concertation est ouverte jusqu'au 30 juin.

TEMPS D'ÉCHANGE

Une participante demande si un travail est conduit en partenariat avec des associations représentant les PMR, qui sont nombreuses à se déplacer en bus. Elle souligne à ce propos que les bus électriques sont relativement silencieux, ce qui génère un risque pour les personnes malvoyantes.

Gilles BÉGOUT confirme que les associations précitées sont associées à l'élaboration du projet. Il précise en outre que les bus électriques seront équipés de cloches, ce qui permettra d'avertir les piétons de leur passage.

Une participante souhaite savoir si les travaux prévus rue Turgot permettront de réduire le bruit généré par les bus qui circulent dans ce secteur.

Gilles BÉGOUT répond que les travaux dont il est question visent la réfection du tapis de voirie. Ces travaux ne sont pas en lien avec l'intégration du BHNS. Il rappelle par ailleurs qu'à ce jour, la rue Turgot est empruntée quotidiennement par 1100 bus fonctionnant au gasoil. À compter de 2023, seuls 400 bus électriques circuleront dans cette zone.

Une participante s'interroge quant à la pertinence de faire circuler des bus à partir de 4 h 30 le matin dans Limoges.

Gilles BÉGOUT explique que certains usagers travaillent très tôt le matin, notamment des salariés du CHU. Des ajustements pourront être envisagés s'il s'avère que les bus sont peu utilisés le matin.

Une intervenante souhaite savoir si la rue Turgot sera agrémentée d'arbres et de végétaux.

Gilles BÉGOUT le confirme.

Un intervenant évoque les études qui ont été conduites pour comparer le coût d'un tramway et celui d'un BHNS. Il demande si l'intégration d'un tram-train est envisagée.

Gilles BÉGOUT répond qu'une ligne de tramway est dimensionnée pour transporter a minima 40 000 passagers par jour. Or les deux lignes de BHNS assureront le transport quotidien de 32 000 passagers à leur mise en service. Au global, l'intégration d'un tramway serait beaucoup plus onéreuse et nécessiterait de lourds travaux. Un BHNS offre en outre l'avantage d'être plus silencieux qu'un tramway.

Jacques MIGOZZI ajoute que les BHNS desserviront des zones qui seraient difficilement accessibles *via* l'étoile ferroviaire de Limoges. Un projet de tram-train est évoqué depuis les années 1990. Les études qui ont été conduites dans ce cadre ont mis en évidence que la création de nouvelles haltes ferroviaires ne serait pas véritablement pertinente. À ce stade, l'intermodalité a été privilégiée.

Le plan de déplacements urbains, qui sera approuvé d'ici la fin de l'année par le conseil communautaire, se donne cependant pour objectif de lancer une étude pour examiner l'opportunité de créer quelques nouvelles haltes ferroviaires sur les territoires de la ville centre. À noter toutefois que le ferroviaire ne dépend pas de Limoges Métropole, mais de la Région.

À ce stade, le déploiement du BHNS a été privilégié. En tout état de cause, le développement d'un tram-train ne serait en rien contradictoire avec le déploiement du BHNS.

Une intervenante évoque la ligne Nord-Sud du BHNS. Précisant qu'elle réside rue Armand Barbès, elle s'enquiert de l'itinéraire retenu pour relier la gare et l'avenue du Général Leclerc.

Gilles BÉGOUT indique que le BHNS qu'un passage par la rue Armand Barbès est privilégié, mais que les études restent ouvertes à ce stade.

L'intervenante souligne que cette rue accueille une école. Or le BHNS circulera à une vitesse relativement élevée. De nombreux riverains y stationnent par ailleurs leurs véhicules.

Gilles BÉGOUT répond que les modalités de stationnement dans cette rue seront modifiées. Par ailleurs, si la vitesse commerciale souhaitée du BHNS est de 19 km/h, les bus actuels circulent déjà à une vitesse de 15 km/h. En outre, il n'est question que d'une vitesse moyenne. Les chauffeurs conduisent de façon responsable. Des discussions seront par ailleurs engagées avec les riverains pour échanger au sujet des modifications envisagées.

L'intervenante demande si des aires de stationnement seront supprimées dans cette rue.

Gilles BÉGOUT le confirme. Ces emplacements seront reportés à proximité.

L'intervenante s'enquiert des raisons pour lesquelles il n'est pas prévu que le BHNS traverse la place Carnot.

Gilles BÉGOUT explique que la circulation est trop engorgée dans ce secteur pour envisager d'y faire passer le BHNS. De fait, certaines habitudes devront évoluer. Il est exact que les aires de stationnement seront moins nombreuses rue Barbès. Une concertation sera néanmoins engagée avec les riverains.

En sa qualité d'adjoint au maire de Limoges, **Jean-Marie LAGEDAMONT** indique que le projet du BHNS implique la transformation du quartier Carnot-Marceau. De manière générale, les stations qui ponctueront le tracé du BHNS constitueront des lieux de développement économique indéniables. Les usagers qui s'y arrêteront concourront à la vitalité des commerces locaux, qui pourront ainsi être réorganisés. De fait, le BHNS contribuera à l'embellissement du quartier, qui pourra ainsi retrouver sa splendeur d'antan.

Un intervenant observe que les habitants du quartier Carnot-Marceau sont habitués aux changements. Il relate à ce propos le déplacement du marché, qui a été effectué sans aucune information. De fait, ils ont été contraints de prendre des habitudes nouvelles.

Il signale en outre que ce projet pose la question des stationnements et des modalités de circulation dans ce quartier, alors même que la rue Armand Barbès est particulièrement étroite.

Il souligne enfin que 350 logements seront progressivement implantés dans la caserne Marceau, ce qui impactera nécessairement le plan de circulation du quartier. Le BHNS circulera dans une zone où des accrochages surviennent déjà régulièrement. Une véritable concertation est nécessaire.

Gilles BÉGOUT assure qu'une concertation sera engagée avec les habitants du quartier, afin de s'enquérir de l'ensemble des problématiques qui y sont observées et de vérifier la faisabilité du projet dans ce secteur. L'objectif du projet ne vise pas à détériorer le quartier, mais à le mettre en valeur.

Une intervenante précise qu'elle-même et sa famille résident rue Armand Barbès. Bien que le projet de BHNS soit globalement pertinent, la circulation de ces véhicules générera des nuisances sonores dans cette rue. Le stationnement des voitures sera en outre plus difficile. Elle

considère qu'il serait préférable que le BHNS emprunte l'avenue du Général Leclerc. La place Carnot pourrait être réaménagée à cette fin.

Gilles BÉGOUT prend note de ces remarques et rappelle que les propositions formulées dans le cadre de cette réunion publique seront étudiées.

Un intervenant souhaite savoir comment le BHNS pourra circuler en site propre dans la rue qui conduit à l'opéra.

Gilles BÉGOUT répond que les modalités de circulation dans cette zone seront adaptées. Cette rue passera en sens unique. Des zones mixtes sont par ailleurs prévues.

Une intervenante demande confirmation que le BHNS marquera un arrêt à la place Maison Dieu.

Gilles BÉGOUT le confirme.

Une intervenante considère qu'il serait opportun que le BHNS desserve le quartier des Portes-Ferrées et le pôle Saint-Lazare. La ligne qui dessert ces secteurs est très empruntée.

Gilles BÉGOUT répond que rien n'empêche de modifier le tracé du BHNS d'ici quelques années. Il n'est pas prévu de desservir le pôle Saint Lazare qui est déjà desservi par la ligne 4. Le pôle Saint Lazare, en revanche, bénéficiera d'une station implantée sur l'avenue Delattre de Tassigny.

Une intervenante demande s'il est prévu de prolonger les lignes de bus, afin de mieux desservir les populations de Panazol et d'Isle.

Gilles BÉGOUT indique que le tracé du BHNS permettra de mieux desservir Panazol. Pour rejoindre Isle, les usagers pourront se rendre jusqu'au CHU en BHNS et emprunter des correspondances en bus.

Un intervenant souhaite savoir si les horaires de passage des lignes principales seront adaptés pour tenir compte des horaires de travail des salariés appelés à les emprunter. Il signale à ce propos qu'un passage toutes les 30 minutes dissuade les usagers d'emprunter les transports en commun.

Jacques MIGOZZI répond qu'il sera nécessaire, pour renforcer l'appétence pour les transports collectifs, de proposer une offre dimensionnée par rapport aux besoins de la population. Cependant, les bus de Rilhac-Rancon sont actuellement peu empruntés en heures creuses. Or il n'est pas certain qu'accroître la fréquence des bus augmente le nombre d'usagers. Par conséquent, la fréquence actuelle

sera maintenue sur les lignes complémentaires. À noter que les fréquences de passage qui sont envisagées pourront évoluer selon l'utilisation effective des bus.

Un intervenant demande si le trafic de la place Churchill sera reporté sur la place d'Aine.

Gilles BÉGOUT répond que ce ne sera pas le cas. La place Churchill est aujourd'hui desservie par les lignes régulières et régionales. À venir, les bus achèveront leur course au niveau des PEM, et non plus au niveau de la place Churchill. Les usagers pourront alors emprunter le BHNS ou d'autres lignes de bus.

Un intervenant s'enquiert de la signification de l'acronyme TCSP.

Jacques MIGOZZI répond que cet acronyme désigne les transports en commun en site propre.

Un intervenant demande combien de places dédiées aux PMR seront disponibles au sein des BHNS.

Gilles BÉGOUT répond que deux à quatre places PMR seront disponibles dans chaque BHNS.

Une intervenante demande si d'autres réunions publiques sont prévues.

Gilles BÉGOUT répond qu'une enquête publique sera réalisée. Les dates des prochaines réunions seront communiquées *via* le site Internet de Limoges Métropole.

Une intervenante demande si des réunions spécifiquement dédiées aux associations de PMR sont prévues.

Gilles BÉGOUT le confirme. Les associations concernées seront contactées à cette fin.

Une intervenante demande si le bas du boulevard Bel air sera desservi par le BHNS.

Gilles BÉGOUT répond par la négative.

Une intervenante demande si les bus de la régie départementale continueront d'être utilisés.

Gilles BÉGOUT explique que ces bus sont gérés par le Département et non par Limoges Métropole. Il précise cependant qu'il sera prochainement interdit aux collectivités d'acquiescer ce type de bus.

Pour conclure, **Olivier GENEVOIS** rappelle que les contributions sont possibles jusqu'au 30 juin *via* le site Internet mobilites.limoges-metropole.fr. Des registres dédiés sont par ailleurs disponibles dans les mairies de Limoges et Panazol ainsi qu'au siège de Limoges Métropole.

La réunion s'achève à 20 h 20.

LES COURRIERS REÇUS

ASSOCIATION 55 CITOYENS POUR LIMOGES



BHNS Limoges
Concertation publique préalable

Contribution de l'association 55 citoyens pour Limoges
30/06/2019

L'association 55 citoyens pour Limoges se satisfait que la Communauté urbaine Limoges Métropole mette enfin en oeuvre un projet structurant et de grande ampleur, à même de complètement remodeler le réseau de transports publics.
Nous sommes satisfaits de voir que les élus de l'agglomération, ces dernières années, ont pris la mesure de l'enjeu des mobilités propres et efficaces, alors que les enjeux sociaux, environnementaux et sanitaires se font toujours plus pressants.

Dès 2015, notre association publiait "Ambition Mobilités", un rapport complet de 87 pages, largement illustré et étayé de nombreux arguments documentés et sourcés, dans lequel elle faisait état de plusieurs propositions visant à moderniser un réseau devenu inadapté. Outre la refonte du PDU, désormais actée, la réalisation d'un BHNS en deux lignes constituait alors la principale de ces mesures.

Bien que le tracé que nous avons proposé (une ligne radiale, une ligne circulaire) diffère du schéma retenu, nous nous réjouissons de retrouver cette proposition dans le projet.

Parmi les détails avancés par Limoges Métropole dans son projet de BHNS, nous avons été positivement interpellés par les suivants :

- L'intégration du projet BHNS à la refonte complète de l'offre TC dans le cadre du nouveau PDU.
- L'engagement à installer des distributeurs automatiques de ticket dans les stations du BHNS, condition indispensable à la ponctualité des véhicules.
- Le choix de véhicules électriques modernes au design attractif.
- L'extension de la desserte en fin de nuit et soirée, bien au-delà des horaires actuels, nécessaire pour participer à la dynamisation du coeur de ville en soirée, renforcer la compétitivité de l'offre TC sur la voiture individuelle et éviter les risques liés à l'alcoolisation notamment.

Certains éléments nous paraissent devoir faire l'objet d'une attention particulière, et mériteraient d'être éclaircis :

- Quelle connexion du réseau BHNS au réseau trolleybus ? Quels engagements dans le développement de l'offre trolleybus, complémentaire, propre, silencieuse et identitaire ?
- Un BHNS est limité à 18 m d'après la loi. Or, étant donné que les lignes fortes d'un réseau tendent à se saturer avec le temps (cf. le tram de Clermont-Ferrand), est-ce qu'une conversion vers un autre mode de transport serait possible dans le futur ?
- Le réseau BHNS a-t-il vocation à être étendu dans un second temps ? La longueur maximale de 22,5 km nous semble inférieure à ce qui est observé dans la majorité des agglomérations de taille similaire.
- Quelle articulation de la politique tarifaire avec l'usage des parcs-relais ? Un parc-relais ne devient attractif que s'il est conditionné à l'usage des TC et si ceux-ci sont réellement compétitifs sur le plan économique et pratique.
- Par quel lien de causalité concret la réalisation du BHNS impactera-t-elle positivement la qualité de l'urbanisme et du paysage environnant ? Quelles garanties méthodologiques pouvez-vous apporter à ce propos (notamment en ce qui concerne le site Marceau, dont le projet demeure très flou, et la place d'Aine, futur pôle central, dont l'aménagement urbain est un défi central) ?
- Le PDU mentionne - timidement - la perspective de nouvelles haltes ferroviaires périurbaines. Comment le BHNS pourrait-il contribuer à en renforcer la pertinence ?

Enfin, nous souhaiterions que les éléments suivants soient encore plus clairement engagés :

- Quid de la mise en place d'une politique tarifaire avantageuse à destination des populations plus vulnérables, avec expérimentation de tarifications réduites voire d'une gratuité partielle ?
- Compte-tenu de la réalité de l'urbanisme limougeaud, la garantie d'un site propre intégral n'est pas tenable. Aussi, la ponctualité optimale du BHNS devra passer par d'autres mesures compensatoires. La généralisation "zone 30", avec ses effets bénéfiques en termes de fluidité du trafic automobile, nous semble incontournable, à ce titre. Pouvez-vous apporter des engagements concrets à ce sujet ?
- Quid d'un engagement à renforcer les dispositifs de démocratie citoyenne tout au long de la définition du projet (notamment lors des études à venir en 2020 et 2021 et avant l'enquête publique de 2021), avec l'expérimentation de temps de réelle co-construction, comme ce fut le cas dans nombre d'autres villes, autour des thématiques techniques et culturelles ? Par thématiques techniques nous entendons : choix d'implantation des terminus, design des véhicules, modalités d'accessibilité, choix du mobilier urbain. Par thématiques culturelles, nous entendons : "artialisation" des stations, participation citoyenne au choix des noms des stations et/ou des rames... Au-delà d'une simple concertation, ces dispositifs valorisent la place des citoyens comme acteurs à part entière des projets politiques et permettent d'engager une véritable transition en direction d'une démocratie clairement active. En outre, ils sont

susceptibles de renforcer l'adhésion populaire à un projet majeur pour le rayonnement de l'agglomération.

Enfin, nous regrettons un calendrier qui nous paraît trop peu ambitieux.

Notre association continuera d'assurer son travail de veille et s'engagera largement dans toutes les opportunités de participation et de co-construction des politiques publiques des mobilités que la Communauté urbaine souhaitera mettre en place dans les mois et années à venir. Nous continuerons de défendre les propositions avancées ces dernières années par nos adhérents, et d'encourager toutes les initiatives positives que vous mettrez en oeuvre.

<http://55pourlimoges.unblog.fr/> - 55citoyenspourlimoges@gmail.com

HABITANT(E) DE LA RUE ARMAND BARBES

De : no-reply@agglo-limoges.fr <no-reply@agglo-limoges.fr> de la part de Limoges Métropole <no-reply@agglo-limoges.fr>
Envoyé : mercredi 26 juin 2019 16:51
À : communication@agglo-limoges.fr
Objet : Contact depuis le site Limoges Métropole

Soumis le Mercredi 26 Juin 2019

Les valeurs soumises sont:

Commune de résidence: Limoges
E-mail: bvarnoux@orange.fr
Adresse postale: RUE ARMAND BARBES, 57
Objet: BHNS

Message:

Messieurs bonjour,

Je vous ai déjà posé la question mais n'ai pas obtenu de réponse. Où seront les arrêts sur la rue Armand Barbès et qu'en sera-t-il des stationnements et des voies de circulation actuelles ?

Je pense par ailleurs que la logique serait de faire passer la ligne par la place Carnot qui reste le point névralgique du quartier, par exemple pour les habitants de la rue François Chénieux ou l'avenue Garibaldi.

Espérant votre réponse,

Bien cordialement,

Pièce jointe (max. 3Mo):

HABITANT(E) DE LIMOGES

Le projet de BHNS est très séduisant au niveau de la mobilité dans l'agglomération de Limoges. La principale question est la capacité à convaincre de nouveaux passagers en plus des lycéens, étudiants, actifs, inactifs voyageant à titre gratuit.

Une piste consiste à attirer une nouvelle catégorie : les retraités qui paient des impôts (sur le revenu, taxe habitation, taxe foncière,...) dont une partie sert à financer les transports. Or cette catégorie utilise très peu, voire pas du tout, les transports urbains !! Pourquoi ? pour une raison simple, il faut payer une 2^{ème} fois pour le utiliser.

Donc, ils utilisent leur voiture pour les rendez-vous en ville (Docteur, dentiste, etc) et font leurs courses dans les zones commerciales de la périphérie. Ils vont rarement en centre-ville quand ils n'ont pas d'obligation.

Comment les inciter à venir prendre le BHNS ?

Mettre en place un abonnement à titre GRATUIT. Combien cela va-t-il coûter ?

Rien dans la mesure où les véhicules circulent de toute façon.

Ces nouveaux abonnés iront plus souvent en centre-ville (promenade, shopping, restaurants, activités culturelles, animations commerciales, foires, etc..)

Pour cette catégorie, prévoir que l'accès au BHNS devra se faire en dehors des heures de pointe et le week-end.

Prendre le BHNS sera une habitude et la voiture restera au garage.

HABITANT(E) DE LA COMMUNE DU PALAIS SUR VIENNE

105 Route des Bardys
Les Buffans
87410 Le Palais sur Vienne

Mairie du Palais s/ Vienne
M. Tricart / Mme Salesses

Tél :

Le Palais sur Vienne, le 29 juin 2019

Objet : Participation à l'enquête publique « Bus ultra-connecté » Route des Bardys

Madame, Monsieur,

En vue de participer à l'enquête publique « Bus ultra-connecté », nous nous permettons de vous faire parvenir ce courrier.

Notre maison est située au 105 route des Bardys, commune du Palais sur Vienne, sur la D207, peu après le Petit Bourmazeau et avant le Mas Levrault. C'est la dernière maison du Palais, avant la commune de Saint-Priest-Taurion.

Nous avons acheté cette maison en Octobre 2002 et depuis bientôt 17 ans beaucoup de constructions ont été réalisées sur cette route, entre Puy-Neige et notre habitation. Or, aucun aménagement d'infrastructure n'a été réalisé sur la route des Bardys, après le Bourmazeau :

- aucun ramassage scolaire pour les écoles du Palais (confirmé début avril par la mairie)

- un bus de la TCL le matin et le soir mais qui passe à 800 mètres de notre maison, sans aucune sécurisation pour aller à l'arrêt de bus le plus proche alors que nous devons marcher sur une route qui autorise la vitesse à 80 km/h.

Cela nous oblige à prendre notre voiture pour déposer les enfants à l'école ou se rendre à notre travail sur Limoges. Le permis est également une obligation pour les jeunes qui veulent bouger (université ou sortie) car le bus en face du stade de rugby (qui passe plus souvent) est à près de 3km, toujours sans aucun trottoir pour y aller...

Nous avons mis en vente notre maison mais ce **désert en matière de transport en commun** a été un frein énorme quant à la vente de notre bien.

Pourriez-vous, dans le cadre de l'aménagement du territoire et dans le but de favoriser l'utilisation des transports en commun (c'est bon pour la planète), mettre en place un bus (même avec peu de place) avec des horaires plus fréquents, qui irait jusqu'aux Bardys ou au moins jusqu'à l'entrée du Mas Levrault (possibilité de faire un demi-tour) ?

Merci d'avance pour la prise en compte de cette demande, et nous vous prions d'agrèer, Madame, Monsieur, nos sincères salutations.

HABITANT(E) DU CENTRE-VILLE DE LIMOGES

46, rue Jean Jaurès 87 000 LIMOGES	 LN-015-15620 25/06/2019	
<p>A Monsieur J.P. DURET, Président de Limoges Métropole Messieurs G. BEGOUT et J. MIGOZZI, Vice-présidents en charge des mobilités</p>		
<p>Objet : BHNS, concertation ouverte du 20 mai au 30 juin 2019 pour le projet BHNS de Limoges Métropole</p>		
<p>Messieurs,</p>		
<p>Ce courrier est consécutif à l'étude du dossier de Limoges Métropole en mairie de Limoges, le samedi 4 juin 2019 (et visite au stand de la Foire de Limoges).</p>		
<p>Me déplaçant très fréquemment sur plusieurs lignes du réseau TCL de Limoges, j'en ai une expérience concrète. Je suis par ailleurs en mesure de comparer avec d'autres réseaux de grandes villes. Sollicitée lors de l'enquête téléphonique il y a plusieurs mois, j'avais dit ma satisfaction concernant le réseau actuel : il dessert fort bien les destinations principales : commerces, loisirs, hôpitaux et cliniques, gare SNCF.... Il fallait surtout, à mon avis, renforcer la fréquence de la ligne 12 et prolonger la ligne 10 au-delà de Serpolet, vers la zone Nord. Terminer aussi la mise en place de tableaux d'approche des autobus : ils rendent un grand service.</p>		
<p>Concernant ce dossier des Bus à Haut Niveau de Services, je n'ai pas d'objection de principe. Que la modernisation s'accompagne de la révision du réseau, c'est dans la logique. Par contre j'ai <u>plusieurs points</u> de questionnement, et il me paraît utile de mettre l'ensemble de mes remarques personnelles par écrit :</p>		
<p>1) Je m'interroge d'abord sur ces deux consultations successives : PDU <u>puis</u> BHNS, je voudrais comprendre l'articulation entre ces dossiers. Pour les usagers, les changements envisagés sont de très grande ampleur, et l'actualité n'a pas permis en mai (en raison de la campagne des élections européennes) de donner la visibilité nécessaire à l'expression des citoyens concernés pour le PDU, lequel sous-tend pourtant l'adoption de BHNS...</p>		
<p>1</p>		

Etait-il indispensable de consulter les citoyens maintenant, moins d'une année avant les prochaines élections municipales qui peuvent générer des changements remettant en cause certains choix ? Les équipes qui vont se constituer et se présenter au suffrage des électeurs auront des idées à faire valoir ; les mobilités font partie des thèmes importants de programmes municipaux, donc il me paraîtrait SAGE de ne pas figer le calendrier de cette consultation, ou au moins de prévoir de **décaler d'un an** la suite à lui donner.

- 2) **Les deux lignes nouvelles dites BHNS**, telles qu'elles sont présentées, ont des tracés différents de ce qui était présenté **dans le dossier du PDU**, fondé sur la notion d'« **HYPERCENTRE** », terme d'ailleurs insuffisamment défini. **Sur les cartes du PDU** on avait choisi **la place Winston Churchill** pour le croisement des deux nouvelles lignes principales dites de Bus à Haut Niveau de Service, alors que c'est **la Place d'Aine** est indiquée dans le document du BHNS. Ce choix me semble beaucoup plus judicieux pour TOUS LES PUBLICS et pour l'accès AUX COMMERCES du centre-ville, ce qui est capital pour la vie quotidienne. La gare routière, place W.Churchill, n'en serait pas bien éloignée. Pour en faciliter l'accès, on pourrait aménager un cheminement délibérément réservé aux piétons, par la rue Raymond Couraud.

Mais que faut-il penser de cette différence entre deux projets de Limoges Métropole ? Pour les usagers elle n'est pas mineure !

Car le choix de la place d'Aine va de pair avec le trajet du BHNS empruntant le bd Carnot et la rue Turgot, un trajet qui convient beaucoup mieux aux usagers en raison de la pente forte qu'il permet de franchir, tout en desservant au plus près les commerces du cœur de la ville, ce qui paraît INDISPENSABLE.

Je note par expérience personnelle et par observation *au jour le jour*, en tant que riveraine « *immédiate* » du carrefour OPERA, qu'aujourd'hui, le croisement de plusieurs lignes à **cet endroit** donne **pleine satisfaction aux usagers** : le point de **rendez-vous sur deux placettes attenantes est très commode et très vivant**. Personne ne s'en plaint, de là on va presque partout et on a pu faire ses courses ou profiter des équipements publics d'un centre-ville « pour tous ». Quatre points successifs de correspondance établis à divers niveaux de la pente, dont l'arrêt redemandé pour la rue Adrien Dubouché, **des bus sans attente importante, c'est du confort pour les usagers** et cela compte énormément. C'est une incitation forte à prendre le bus plutôt que la voiture ! Les automobilistes ont bien pris en compte à présent que la circulation des bus et trolleybus est prioritaire sur cet axe.

Quand on compare, par exemple, le réseau de Limoges à celui de Poitiers – où l'on devait aussi composer avec des pentes importantes- on mesure les erreurs commises à Poitiers : les lignes principales tournent autour de la ville, prendre des correspondances à une telle échelle est un non-sens, donc traverser le centre-ville est devenu trop compliqué, décourageant... Surtout ne pas faire le même choix pour Limoges !

- 3) **Concernant les prolongements de lignes existantes, le schéma étudié est -à mon avis- vraiment trop « timide », donc insuffisant, d'abord vers PANAZOL et ensuite vers ISLE au-delà du pôle hospitalier. Voilà deux communes limitrophes où il y aurait intérêt à capter des flux d'usagers obligés actuellement d'utiliser leurs véhicules personnels. Desservir**

leurs mairies –ou autre point central dans ces deux communes - serait le minimum. Il y a certainement des publics de jeunes et des publics de personnes âgées à prendre mieux en compte.

La ligne 12 qui joint actuellement ces deux communes a montré ses insuffisances, et quand on doit attendre le prochain bus 1 heure, avec le risque de le rater, on s'organise autrement : ne pas s'étonner de voir des bus vides....

Une TROISIEME LIGNE mériterait un prolongement, **ce serait la LIGNE 4**, desservie par des trolleybus et qui devrait pouvoir capter, dans le cadre d'un réseau BHNS modernisé, jusqu'à la clientèle de FEYTIAT.

Est-ce un choix réfléchi de ne pas transformer cette ligne très empruntée en ligne BHNS ? Si cela pouvait éviter le trop coûteux contournement routier envisagé pour Feytiat, cela serait une bien meilleure solution et le réseau d'ensemble de Limoges serait plus cohérent, me semble-t-il.

Je me permets d'attirer l'attention sur ce trajet vraiment très fréquenté, desservant la Bfm, le quartier dense des Portes Ferrées et la clinique Chénieux, et enfin susceptible d'être prolongée vers de nouveaux usagers : zone commerciale de Feytiat et commune de Feytiat. Je connais moins bien la partie qui dessert le parc des sports de Beaublanc, mais on doit pouvoir réaménager cette desserte également et la prolonger, utilement pour ses usagers.

En même temps, toujours pour cette même ligne, il suffit de faire passer le BHNS **rue Jean Jaurès** avec la fréquence actuelle du trolleybus de la ligne 4 - sans site propre autre qu'une éventuelle piste cyclable d'un côté et une piste de stationnement de l'autre- pour inciter les automobilistes à éviter d'emprunter cette artère centrale sans la fermer définitivement : elle est très « morte » lorsque l'on expérimente sa fermeture totale aux automobilistes... et on ne doit pas négliger le fait qu'elle conditionne l'accès aux rues commerçantes animées du cœur de ville. On pourrait ainsi continuer d'y déposer en voiture des personnes à faible mobilité puis aller se garer plus loin.

- 4) **De manière générale, affirmer que le réseau ne comprendra plus que 2 lignes BHNS + 4 lignes de trolleybus ne peut se faire SANS DIRE LESQUELLES seront maintenues ou supprimée.**

Page 4 du document dit « de concertation » il est précisé que la TCL comprend **5 lignes de trolleybus** : **laquelle serait abandonnée ?** La carte ne montre pas cette donnée importante. Comment les usagers peuvent-ils apprécier une situation *insuffisamment décrite* ?

-Que deviendra la ligne 2 qui dessert la Bfm, le lycée Gay Lussac, le bd Garibaldi et la place Carnot **directement**, par comparaison avec le trajet BHNS ?

-Si une partie de la ligne 1 devient BHNS, quid du bd Victor Hugo, de la place Denis Dussoubs et de la rue François Chénieux, et encore de la desserte du parc V. Thuillat et du CIMETIERE DE LOUYAT ? Ce n'est pas actuellement

un trajet délaissé, il participe de la desserte de la place Carnot, surtout si le BHNS passe par l'espace Marceau (ce qui paraît judicieux).

Il y a des correspondances à assurer à plusieurs niveaux de ce tracé.

-la ligne 5 ne serait-elle pas **revue** ni **améliorée en fréquence** ? A mon sens elle en aurait besoin, ne serait-ce que pour crédibiliser le PEM des Casseaux et desservir mieux la clinique des Emailliers.

-la ligne 6 serait-elle maintenue pour desservir les quartiers qui le sont actuellement et en partie les habitants du quartier proche de la gare ?

Concernant le tracé par la rue Aristide Briand, un axe structurant qui permet actuellement de joindre le centre-ville à la gare SNCF, à AQUAPOLIS et à ESTER, ne pourrait-on pas le conserver en complément du tracé du BHNS qui passera –logiquement– par La Bastide ? Des riverains de cette partie de ligne 10 actuelle ont pointé qu'ils devraient emprunter deux correspondances, autant dire qu'on les prive de transport en commun...

La desserte des Casseaux mérite la même attention. Tenir compte de la population à desservir et de la pente à gravir pour accéder au centre-ville. Et envisager des dessertes régulières du Palais s/Vienne en prolongement ?

La seule desserte du « PEM » est réductrice. Ne pas sous-estimer la population des quartiers d'habitation du fbg des Casseaux et au-delà.

La **place Jourdan** pourrait enfin mieux prise en compte dans le réseau en gestation, car elle donne un accès facile aux commerces, à la gare, aux quartiers touristiques de la cathédrale... et elle est déjà très fréquentée ! Il conviendrait au moins de regrouper les arrêts du côté de l'ancien Quartier Général Jourdan, pour y faciliter les correspondances.

En règle générale, il me paraît utile d'insister, dans l'esprit de la concertation actuelle, sur la nécessité de **tenir compte en permanence de l'élément « relief »** dans l'organisation du réseau de Limoges. C'est une donnée particulière à notre ville, c'est aussi un obstacle considérable pour la multiplication de la mobilité en « modes doux » : ne pas consacrer des budgets colossaux générant des travaux de voirie n'en finissant plus... alors qu'un public âgé ou très âgé perdrait en confort donc en mobilité ; le réseau actuel est un atout reconnu par nombre de personnes venant vivre à Limoges à leur retraite, et exprimant leur satisfaction.

En règle générale encore, moins il y aura de correspondances à prévoir pour les usagers, mieux les équipements de la métropole seront accessibles.

La règle devra être : avec 1 correspondance, aller partout ou presque.

Le concept de « **DESSERTES FINES à définir sur plusieurs années** » indiqué dans le PDU ne semble pas judicieux, plutôt alarmant pour les usagers du réseau actuel.

- 5) **Concernant les fréquences du BHNS**, là encore la proposition qui est faite paraît « timide ». L'usager ne se dirigera vers le transport en commun que s'il

n'en perd pas le bénéfice, en fatigue. **Donc le temps d'attente est un élément déterminant pour l'échec ou le succès.** 5 mn c'est mieux que 6 mn en heure de pointe, et 8 minutes d'intervalle, c'est trop pour la ligne bleue, pas mieux que la ligne 8 actuelle. **Si on modernise, on doit faire mieux.** Les exemples de Bordeaux, de Nantes, de Paris, le montrent aisément. A Poitiers on attend un quart d'heure... c'est extrêmement dissuasif !

6) Concernant l'insertion et les aménagements urbains nécessaires aux lignes du BHNS, ne pas multiplier les couloirs dédiés dans les avenues ou rues trop étroites.

Il suffit de **leur donner clairement la priorité sur les autres usagers**, automobilistes en particulier, et de mieux organiser -donc maîtriser- les livraisons, un usage clairement indispensable.

Lorsque la largeur des voies le permet, il est préférable -à mon avis- de positionner côte à côte les deux voies BHNS du côté d'un seul (large) trottoir des piétons, puis les deux voies de circulation automobile et une voie de stationnement (dans un seul sens), enfin la voie vélos/trottinettes. Je pense ici à l'avenue de la gare où les arbres seraient changés de trottoir, ou doublés si on peut y insérer le stationnement. Mais il y aura lieu de s'adapter aux différentes configurations des voies et les avis peuvent être divers....

Par contre les aménagements seront bienvenus pour faciliter les entrées en ville, en lien avec les communes voisines desservies pour la 1^{ère} fois directement par le BHNS. Nantes par exemple ou Orléans ont procédé ainsi en prolongeant les lignes de leurs réseaux.

7) Comment sera desservie la gare SNCF ?

Le terme de LIMOGES CIEL en lieu et place de GARE, pour le dossier PDU, cela interpelle. J'ai développé ce point lors de la concertation pour le PDU.

Si le dossier BHNS rectifie le PDU, et que le BHNS continue de desservir la gare Place Maison Dieu, ce choix sera une réponse à mon inquiétude.

Aucune grande ville n'éloigne sans dommages l'accès à son réseau de transports locaux : à Bordeaux comme à Nantes **on prend le tram juste au sortir de la gare**, tandis qu'à Poitiers la solution adoptée ajoute 20 à 30 mn de trajet aux voyageurs se rendant en centre-ville ou au-delà, les pénalisant fortement, d'autant que le temps d'attente sur la passerelle est souvent long, en plein vent. Devant la gare passe la ligne circulaire, dotée de correspondances, lesquelles sont très dissuasives dans une ville moyenne. Il serait catastrophique d'imiter Poitiers. Ou bien, si on privilégie la desserte par l'avenue Jean Gagnant (Ciel), ce n'est pas mieux : **c'est un trajet bien trop long et malaisé au sortir de la gare, sans sécurité suffisante à toute heure du jour ou de la soirée.** Il ne restera plus alors que les taxis.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes respectueuses salutations,

Limoges, le 24 juin 2019



Récépissé de Dépôt

Société :

Type de pièce :

Objet : BHNS / Concertation

Service destinataire : Pôle Mobilité

A Limoges, le 24.06.19 à 16h47

Dépositaire,

Tampon Limoges Métropole,



Réceptionné par (Nom agent),

Nom : LESRINASSE

Exemplaire : client / Limoges Métropole

HABITANT(E) DE LIMOGES

Ce projet de plan de déplacements urbains prévoit la modification du parcours de la Ligne 10 des bus limougeaux. Ce tracé avait pourtant été acquis au terme d'une âpre lutte, alors qu'au début des années quatre-vingts la Ligne 10 s'arrêtait à l'actuel parking-relais auto/bus. A force de pétitions, en 1987-1988, elle a été prolongée jusqu'à Beaubreuil.

Aujourd'hui, on prétend modifier à nouveau le parcours au prétexte qu'il y a trop de voitures rue Aristide Briand et que les « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) commandés pour desservir la Ligne # 10 ne pourraient s'y croiser (2,55 mètres de large!).

Une administrative de la mairie de Limoges, Marie-Caroline Turlotte, lance aux usagers: « Dans la rue Aristide Briand, on pourra toujours prendre la Ligne 6 ». Elle ignore sans doute que le « 6 » est un trolleybus, qu'il débouche dans la rue Aristide Briand par la rue Henri Lagrange.

Au-delà de cette limite, les habitants de la rue Aristide Briand seraient donc privés de transports en commun directs. De plus, à partir du pont enjambant l'A20, la rue grimpe rudement. A-t-elle pensé aux personnes âgées, aux handicapés, aux enfants et adolescents scolarisés?

- A partir de «Mont Plaisir », les élèves de Raoul Dautry empruntent le « 10 », la plupart en direction de Beaubreuil.
- à l'arrêt « Henri Lagrange », les élèves de Guy de Maupassant remontent eux aussi, pour l'essentiel, également en direction de Beaubreuil. Et ce n'est pas tout, cet arrêt dessert en outre une pharmacie, une boulangerie, un centre médical et un « U-Express », tous lieux très fréquentés.
- à l'arrêt « Aristide Briand », on trouve un relais auto/bus (!), un foyer de personnes âgées, une coiffeuse et un kiosque à journaux.
- à l'arrêt « Mas-Neuf », les locataires de la cité éponyme, une école, l'association d'Insertion sociale ALIS, un foyer de travailleurs étrangers -dont beaucoup de résidents n'ont pas de voiture- composent un fort contingent d'usagers. Ils vont faire leurs courses soit vers Beaubreuil (centre commercial CORA), soit vers les marchés du centre ville ou bien encore, pour de vieux travailleurs étrangers usés sous le harnais, vers le CHU pour soigner les maladies professionnelles qu'ils ont contractées durant leur vie active.

- à l'arrêt « L. Delhoume », on retrouve les élèves des lycées Hôtelier et de Communication ainsi que les locataires de l'ancienne cité Delhoume, rebaptisée « Résidence du Mas-Neuf ».
- On ne peut non plus ignorer que, pour rejoindre les transports en commun, les élèves des établissements précités doivent marcher plusieurs centaines de mètres sur un chemin de terre souvent boueux ou, au mieux, recouvert de caillasse.
- Plus haut, avant le pôle multi-modal de Fougeras, un laboratoire d'analyses médicales s'est ouvert. Comment s'y rendre autrement qu'en attendant une correspondance aléatoire ?

En tout état de cause, supprimer un bus pour fluidifier le trafic des voitures et peut-être augmenter le flux de circulation n'apparaît pas comme une mesure de plus écologiques!

Pour réduire le nombre de voitures, il conviendrait au contraire d'avoir des passages plus fréquents de bus de taille adaptée et, surtout, d'assurer la gratuité des transports.

En outre, où a-t-on jamais vu qu'on adapte le plan de transports d'une ville au gabarit d'un matériel plutôt que l'inverse ?

Un bureau d'études privé doit établir le futur réseau TCL. A quel coût?

Il est à craindre que ce projet ne vise en fait qu'à assurer la rentabilité des transports de l'agglomération de Limoges pour, à distance, concéder au privé une entreprise florissante et juteuse.

En clair, on peut raisonnablement prédire que, dans le cadre de la politique européenne de libéralisation des transports, Limoges fasse bénéficier Bolloré de l'achat de 35 Bluebus au prix unitaire insensé de 500.000 €, à la charge du contribuable local. Ne resterait plus alors qu'à concéder les transports urbains à une autre entreprise de ce même groupe Bolloré pour combler les tenants de la « concurrence libre et non faussée ».

HABITANT(E) DE LIMOGES

4 avenue Adrien Tarrade, place Carnot, 87100 LIMOGES.
Tel-rép: 00 33 / 05 55 79 23 40

Mercrèdi 12 juin 2019

La Direction, "BHNS" (2023?)
Limoges Métropole,
19 Palissy, 87000 LIMOGES

Mesdames, Messieurs,

*** CONCERTATIONS / J. 27 JUIN, 18H / FAC TURBOT ***

Dès les premiers jours du "Registre", à votre Siège, je vous avais apporté 3 pages-A4, avec quelques "suggestions...". La Réceptionniste me les a gentiment agrafées dans le cahier (plus-petit que A4). Et, là, j'ai bien regardé vos vastes planches de "prévisions"... confirmant une grande partie de mes idées jusque la veille.

Je vous prie de trouver sans plè, **deux NOUVELLES PAGES-A4**, dont 2 CIRCUITS NORD↔SUD, figurant ces services EXPRESS,  dédiés aux usagers en besoin d'arriver au **CHU (2 parties)** et/ou, à/de, la **GARE BÉNÉDICTINS** pour "RDV's cruciaux", mais Exiger "PASS-BUS" ou CARNET 10-VOYAGES (RDT/V/STEL) préparés! 
= ZÉRO ESPÈCES

Ici, je n'ai pu que supposer la durée du 1^{er} trajet (8h départ):
- 4 Express LUN→SAM / + 2 EXPRESS D+JF, pour chaque circuit...
Baptisés **"PÉGASE"** et **"LOCH NESS"** → pincée d'humour.

Cordialement ~

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Mercredi 22 mai 2019.

La Direction STELM
Limoges Métropole,
19 rue Bernard Palissy,
87000 LIMOGES.

Mesdames, Messieurs,

LES FUTURS BUS "BHNS":

Votre article à ce propos (LE MÉTROPOL, MAI 2019) invite nos suggestions vers trois réunions de concertations... dont le JEUDI 27 JUIN, 18H-20H, au Campus Turgot, FAC DE DROIT. Li-jointes, deux pages indiquant: "2 CIRCUITS NORD ↔ SUD", et une coupure de LE POPULAIRE (samedi 18 dernier).

Peu de jours après avoir formulé ces 2 ITINÉRAIRES, à vous remettre (Sapins PÉGASE EXPRESS), cet article nous décrit la fresque "PÉGASE" sur le mur d'une école, à COUZEIX... L'artiste est un jeune Papa de l'un de leurs petits écoliers!
→ Votre STELM pourrait négocier pour que le fresque décore "2 BHNS"? ←

J'envisage un système similaire à la "déco" faite pour les BUS LIGNE 4: mais, seulement la LIGNE (?) NORD-SUD → CHU ??

Cordialement,

"BHNS" STELM-LIMOGES: 2 CIRCUITS NORD→SUD, PRIORITÉS CHU/G-BÉNÉDICTINS (OUEL)									
(SUGGESTION → CONCERTATIONS / AVIS DU PUBLIC / RÉUNION JEU, 27 JUIN 2019 / FAC-TURBOT)									
AVANT DÉPART LISTÉ, "STOP" DE _ MINUTES							CIRC. ^{OUEST} / _{EST} "PÉGASE EXPRESS"		
LUNDI	→ SAMEDI :			DIM. + JF		↓	ARRÊT + ITINÉRAIRE :		
8.00	11.00	14.00	17.00	9.00	14.00	5 A	COUZEIX/ MAIRIE	AV. LIMOGES/AV. BELLAC/ BD BEAUBLANC/BD BORIE	
						1 B	CC COGNAC (à CÔTÉ)	(ANGLE)→AV. ALBERT THOMAS/ R. MAUVENDIÈRE	
8.15						5 C	PL. N. CHORCHILL (CARS+BUS)	BD GAMBETTA/BD L. BLANC/ AV. BÉNÉDICTINS/ALLÉE SETO	
8.45						10 D	GARE (C.I.E.L.) BÉNÉDICTINS	AV. BÉNÉ/BD J. GAGNANT/ CARR. C. MOREAU/BD BELAÏR/ R. P+M. CURIE (MI)	
						1 E	ÉGLISE STE CATHE (ACCÈS "ÉQUIROL")	R. P+M. CURIE (BAS) R. BOURNEVILLE/AV. M. LUTHER K. (BAS)	
10.00						10 F	CHU/H. REBEYROL + DUPUYTREN-1	(DEMI-TOUR!) AV. MILK (BAS) / AV. M. LUTHER-KING (HAUT)	
						1 G	FAC. LETTRES (+ ENSA)	BD VANTEAUX/BD MAS BOUYOL/ BD BORIE (ANGLE AV. A-THOMAS)	
10.15						1 H	"COGNAC" (5.520 À TRAVERSER)	BD BEAUBLANC/AV. BELLAC/ AV. LIMOGES (BAS)	
						1 I	LE MOULIN DU PONT (ACCÈS CITÉ VIGÉNA)	AV. LIMOGES (BAS → HAUT)	
ARRIV. 10.30						5 J	COUZEIX/ MAIRIE	+ EN } "GARE COUZEIX- OPTION } CHAPELAT"	

AVANT DÉPART LISTÉ, "STOP" DE _ MINUTES									
CIRC. ^{OUEST} / _{EST} "LOCH NESS EXPRESS"									
LUNDI	→ SAMEDI :			DIM. + JF		↓	ARRÊT + ITINÉRAIRE :		
8.00	11.00	14.00	17.00	9.00	14.00	5 A	BEAUBREUIL/ CC-CORA	AV. BEAUBREUIL (EST → SUD) / R. FOUGERAS	
						2 B	PÔLE FOUGERAS	R. FOUGERAS (HAUT → BAS)	
8.15						2 C	PARC ESTER (1ER ROND-POINT)	AV. J. MONNET/CARR. EUROPE/ BD. R. SCHUMANN (AV. GÉN. LECLERC)	
8.30						2 D	"ARCADES" (BUS+ PARC RELAIS)	AV. GÉN. LECLERC/CARNOT-GARIBALDI/ CARR. JOURNAY/AV. BÉNÉ. ALLÉE SETO	
8.50						10 E	GARE (C.I.E.L.) BÉNÉDICTINS	AV. BÉNÉ./BD LOUIS BLANC/ PL. LÉON BÉTOUILLE (AV. BAUDIN)	
9.10						2 F	MAIRIE/ HÔTEL DE VILLE	AV. BAUDIN (HAUT → BAS) / CARR. MOREAU /BD BELAÏR/CH. LE GENDRE (MAREL)	
9.50						10 G	CHU/H. MÈRE ENFANT + DUPUYTREN-2	LE P. DR MARCLAND/AV. M. LK/ BD VANTEAUX/BELAÏR/AV. G. DUMAS	
10.30						10 H	GARE (C.I.E.L.) BÉNÉDICTINS	BD L. BLANC/AV. BÉNÉ + ALL. SETO AV. BÉNÉ + BD JEAN GAGNANT/ R. PORT NAVEIX / PL. AMPÈRE	
						19 I (29)	A 20/ESH. 33 (→ 29)	AV. BEAUBREUIL (VERS EST)	
ARRIV. 11.00						5 J	BEAUBREUIL/ CC-CORA	+ EN } ZI-NORD / OPTION } CITÉ ROUTIER	

DÉP. COUZEIX/ZI-NORD? L→V: 8H/10H/12H/14H/16H //		SAM: 8H/11H/14H // DIM+J-FÉRIÉS?	
€? // EXIGER SOIT PASS-BUS / SOIT CARNET 10-VOYAGES (PAYÉS)?			
"PÉGASE... (A) (B) ...EXPRESS"			
COUZEIX / CHAPTELAT • 1	1	• ZI-NORD / CTRE ROUTIER	
" / MAIRIE • 2	2	• BEAUBREUIL / CORA	
STADE BEAUBLANC • 3	3	• PÔLE FOUGERAS	
COMMISSARIAT (POLICE) • 4	4	• PARC ESTER	
PL CARNOT / R THÉO BAC		R ARISTIDE BRIAND	
GARE BÉNÉDICTINS • 5	5	• GARE BÉNÉDICTINS	
[ARRÊTS-BUS 10+20] • ←	→	• [ARRÊTS-BUS 10+20]	
AV DE GAULLE / BD L. BLANC		AV DE GAULLE / BD L. BLANC	
MAIRIE / H DE VILLE • 6	6	• MAIRIE / H DE VILLE	
[AV G DUMAS (HAUT)] • ←	→	• [POINT BUS / BFM-CENTRE]	
Q ST MARTIAL + ALLENDE /		AV BAUDIN / CARR MOREAU	
CARR MOREAU / BD BEL AIR • 7	7	• BD BEL AIR / R. RUCHAUD /	
R 7+M CURIE / R BOURNEVILLE		AV PROF. M. FAURE	
(CHU) AV M. LUTHER-KING (BAS)		R DR MARCELAND (CHU)	
HOP REBEYROL • 8	8	• HOP MÈRE/ENFANT	
HOP DUPUYTREN (1) • 9	9	• HOP DUPUYTREN (2)	
[PIÉTONS: RDC → ...]		• PASSERELLE → 3 ^E]	
AV M. LUTHER-KING (HAUT) • 10	10	• R CH. LE GENDRE (HAUT)	
CC + FAC LETTRES		• E-COMMERCIAL	
BDS VANTEAUX / MAS BOUYOL / LA BORIE		• CARR CLOS MOREAU /	
BD BEAUBLANC		• R PORT NAVEIX / PL AMPÈRE	
AV LIMOGES		• A20 / ÉCH. 33 → 29	
COUZEIX / MAIRIE • 11	11	• BEAUBREUIL / CORA	
" / CHAPTELAT • 12	12	• ZI-NORD / CTRE ROUTIER	

LE POPULAIRE
 SAMEDI 18 MAI
 2019.

Grand Limoges → L'a

COUZEIX ■ L'œuvre murale de l'artiste Mako Moya a été inaugurée

Une belle et puissante fresque

En référence au blason de la ville, un cheval lancé au galop donne toute sa vigueur à la grande peinture peinte par l'artiste d'origine péruvienne Mako Moya.

Les beaux jours étant de retour, la fresque murale peinte par Mako Moya sur un mur du centre culturel a pu être inaugurée. Cette sympathique manifestation s'est déroulée samedi en fin d'après-midi devant un parterre composé d'élus, d'enseignants des écoles, de responsables d'associations, du personnel communal, des membres de l'association culturelle et de l'artiste bien entendu.

« Cette réalisation proposée par l'association culturelle est la marque d'une volonté municipale qui est d'offrir à ses nombreux nouveaux habitants l'image d'une cité dynamique qui évolue avec son temps et qui est soucieuse de l'embellissement de son environnement », a dit en préambule Nicole Roux, présidente de l'AACC.

Séduit par la nature du Limousin

La fresque de Mako Moya est inspirée par la nature, la campagne et la lumière qu'il a trouvées en s'installant en Limousin en 2012 où sous son pinceau il communique le sentiment de plénitude que procure toute la fra-



MAJESTUEUX. Mako Moya et ses jeunes fils devant sa Pégase fraqueuse...

cheur des couleurs de la Creuse.

La mythologie et le fantastique en toile de fond

Pour la fresque couzeixoise une seule consigne a été donnée : qu'elle comporte un cheval au galop en référence au blason de la ville. Sur les murs, la fresque s'étale avec ses couleurs vives et ensoleillées avec Pégase qui se fait le complice des enfants embarqués dans ces

mondes imaginaires sans frontières dont l'artiste a le secret.

Avec la complicité des écoliers

Les enfants, justement, des deux écoles maternelles de Couzeix ont réalisé des fresques en papier et ont interprété l'œuvre de Mako selon leur inspiration. C'est pourquoi à l'intérieur du centre culturel s'affichent sur les murs des savoureux dessins, collages, tous hauts en couleurs. Toutes les classes ont d'ailleurs été invitées à venir voir cette exposition, les jeunes artistes y ont été félicités

et récompensés par un goûter.

Inauguration en musique

La fresque de Mako Moya se termine sur le mur avec un vieux musicien jouant du violoncelle et, en ce jour d'inauguration, la musique ne pouvait être qu'à l'honneur. Alors le « Duo d'Accords » composé de Laurence Osiowa, alto et Louis Verchère, cor, s'est mis au pupitre pour donner un aperçu de son talent en interprétant des pièces classiques et modernes souvent connues du public. ■

 PANAZOL

LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES EN LIGNE

Code postal	Contribution
87170	<p>Bonjour et merci pour votre participation démocratique au débat. Je tenais à vous faire part de mon point de vue concernant les terminus de bus qui seront également des portes d'entrée du bhns pour nombre d'automobiliste de cycliste de piéton ou de personne utilisant d'autres ligne. En ce qui concerne le terminus au CHU, je pense qu'il serait important que le bus traverse le campus universitaire, qu'un parking y soit aménagé et connecté à l'actuelle ligne 5. Concernant le terminus du Val de Laurence je pense qu'il faut garder un bhns pratique et rapide qui ne passe pas à l'intérieur du quartier. Il faut en revanche garder une desserte pour les habitants du Val de Laurence les moins mobile mais je pense qu'il s'agit d'une mobilité sur les standards actuel. Pourquoi le projet de trolley bus sur les boulevards ne pourrait-il pas zigzaguer lui dans le quartier. Enfin même si ce n'est pas toujours fondé certains citoyens pourraient craindre de passer à l'intérieur du quartier avec des horaires nocturnes et finalement utiliser la voiture pour les sorties. Dans tous les cas une réserve foncière disponible pour un parking facile d'accès et avec suffisamment de place me paraît central.</p>
87100	<p>Utiliser sur les nouvelles lignes du BHNS des trolleybus comme le fait Limoges depuis longtemps. Cette technique a plusieurs avantages par rapport à l'hydrogène et aux batteries: -consommation électrique beaucoup plus faible donc plus écologique et plus économique . Faire bien les comptes avant le choix !! (La production d'hydrogène consomme beaucoup est n'est pas très propre). -technique éprouvée partout dans le monde (peu en France) et compétences du personnel depuis longtemps à Limoges. -réutilisation d'une grande partie de la caténaire déjà en place. -possibilité d'utiliser des trolleys IMC, pour limiter le coût de l'installation d'une nouvelle caténaire mais je crois que certains sont déjà commandés. -Le trolley est très lié à l'image de Limoges.</p>
87350	<p>Bonjour, Je propose une suggestion pour l'emplacement du terminus du BHNS de la ligne bleue à Panazol. Je pense que le terminus serait bien à l'est de Panazol (cf image Suggestion_terminus_BHNS_Panzol_est.png) avec deux options de trajet : *n°1 par la D 941 *n°2 par Morpiénas ⇒ Avantage du terminus à l'est : - Traversée de Panazol (de plus, la ville s'étend à l'est) cela permet une DESSERTE COMPLÈTE DE LA VILLE - Passage près du centre-bourg (Mairie, médiathèque, école...) ≈ 400 m - Passage près du quartier de Morpiénas (lotissements, stade, école...) ≈ 500 m - Espace disponible pour aménager un parc-relais et un quai pour d'autres lignes de bus - Les deux parc-relais de Panazol seraient ainsi à chaque extrémité de la ville (améliore leur visibilité) - Accès facilité au BHNS pour les Panazolais (la nouvelle ligne complémentaire de Panazol ne prévoit qu'un bus par jour) ⇒ Avantage option n°1 : Trajet direct et rapide Passage au milieu de la ville ⇒ Inconvénients option n°1 : Pas de desserte de Morpiénas ⇒ Avantages option n°2 : Desserte de Morpiénas ⇒ Inconvénients option n°2 : Itinéraire sinueux et moins rapide</p>
87270	<p>Oui aux mobilités douces mais il est essentiel de réfléchir avant à l'aménagement du territoire. Par exemple implanter des zones d'activités type Family village loin de tout, en artificialisant des terres et qui amplifient les déplacements est absolument aberrant. L'objectif premier est bien de diminuer les déplacements d'où la nécessité de penser à l'aménagement des zones rurales.</p>
87100	<p>Bonsoir, Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de l'association 55 citoyens pour Limoges à la concertation publique préalable au projet de Bus à Haut Niveau de Service. Bien respectueusement, présidente de l'association 55 citoyens pour Limoges</p>

87000	<p>Bonjour, Lors d'une réunion de conseil de quartier on nous a présenté brièvement le projet de bus à "haut niveau de service" et on nous a indiqué qu'il y avait un espace pour faire part de remarques. La première chose qui paraît évident mais a priori pas à Limoges c'est de choisir des bus avec des gabarits adaptés car dès qu'il y a 2 voies les chauffeurs roulent au milieu. Si les voies sont trop petites et qu'il n'est pas possible d'avoir des bus adaptés, peut-être faut il revoir la largeur des voies quitte à réduire à certains endroits l'espace piéton pour maintenir un niveau de voies identiques et une fluidité du trafic et SURTOUT un partage de la route entre bus, auto, vélo et maintenant EDP qui risquent pour ces derniers d'occasionner bon nombre d'accidents s'ils roulent sur la route au lieu des trottoirs en dehors de l'hyper centre. Réserver des voies de bus pour un bus qui passent toutes les 10-15 min n'a aucun sens économique et surtout écologique car il génère une pollution supplémentaire vis à vis des autres usagers et surtout pas une fluidité du trafic. 2ème chose, Limoges n'est pas adapté comme d'autres villes à un tout piéton ou tout bus car la politique actuelle et la situation géographique de la ville ne sont pas adaptées. Pour promouvoir les transports en commun il faudrait une bien meilleure desserte qui n'oblige pas à passer systématiquement par le centre-ville beaucoup trop chargé et engorgé en lignes de bus et en bus scolaires ou ex ROTHV en tout genre. Il faut prévoir comme des circuits qui entourent le centre-ville à différents niveaux. Un 1er niveau qui passe par les boulevards Gambetta, Louis-Blanc, G. Perrin, Carnot, Libération, V. Hugo, Place d'Aine et dans les 2 sens. Un 2e niveau plus large entre ce 1er niveau et le 3e qui suivrait le "périph" Boulevard La Borie, Vigenal, G. Clemenceau, A20, Bords de Vienne (rive droite) Port du Naveix, Quai Louis Goujaud, Quai St Martial, Quai Salvador Allende, Bd Bel Air, Bd de Ventaux, Bd Mas Bouyou, Ensuite il ne faut pas oublier les zones industrielles avec les entreprises qui versent d'énormes taxes sur les transports mais sans aucun service à un niveau attendu en retour. Là aussi il faut envisager des rotations par des boucles qui chevauchent en partie la boucle 3 sur la rive droite de la Vienne avec des points de bifurcation Bd Bel Air / Pont Guingoin et à l'autre bout Pont Neuf / Av De Latrre de Tassigny pour arroser ensuite les axes principaux des entreprises et commerces de la zone qui ne demandent qu'à évoluer. (Rue de Feytiat, R. G Catroux, desserte de la plaine de jeux de St Lazare (piscines municipales), Clinique Chénieux, rue de Toulouse sur toute sa longueur, Av Pdt J. Kennedy, rue Paul Claudel, R B. Ventadour, Rue de Solignac, Bd du 21 août 1944, Rue L. Samie, R. M. Deprez, Rue de Nevon, R de Babylone, Dans le même ordre d'idée, il faut des dessertes pour la ZI Nord Ester et la ZI Nord Uzurat-Buxerolles - Family à traiter séparément mais avec un point d'accroche sur le secteur du Zénith et l'autre sur celui du rond-point KFC ou Conforama - Cora. 3ème point : la gratuité des transports est une évidence et d'autres grands agglomérations ont franchi le pas sans que cela coûte plus cher ou pour une différence minime aux niveaux des taxes locales. Limoges est capable de faire comme les autres sur ce point. 4e point : les parcs relais, oui, mais situés à des endroits adaptés et sécurisés. Certains sont désertés car trop proches de la distance restante à parcourir en temps ou distance ou absolument pas sécurisés et les voitures y sont dégradés. 5e point pour la partie qui concerne le quartier rive gauche (les Ponts - Sablard) avec la ligne 1. Ce sera une aberration économique et la mort annoncé des commerces qui tentent tant bien que mal de résister et qui ont subi la mise en stationnement payant devant leurs commerces de réserver 2 voies de bus dans l'Av De Latrre de Tassigny. C'est un des axes pénétrants les plus fréquentés de Limoges qui permet de traverser la Vienne pour beaucoup de personnes qui viennent de l'Est et du Sud. Quand on voit qu'aujourd'hui 4 voies avec les bus qui bloquent la circulation et la fluidité avec des arrêts sur les voies, le réduire à 1 voie de chaque côté pour les autres usagers déplacera les flux sur l'axe Av Jean Gagnant qui est déjà inadapté aussi pour absorber les moments d'embauches et de débauches. D'autant plus que l'on parle d'une longueur av De Latrre de Tassigny d'environ 400 m. Le gain de temps pour un bus sur une distance aussi courte avec l'investissement n'en vaut pas le coup sans parler du problème économique des commerces. La solution ici serait de réduire légèrement les trottoirs pour élargir la voie qui longe les stationnements pour éviter au bus de passer systématiquement à cheval si les nouveaux bus ne sont pas adaptés aux largeurs des voies. 6e point : il faut absolument décaler l'arrêt des bus situés au dessus du tunnel de Chastaing qui n'est absolument pas sécurisé et trop petit compte tenu du nombre important d'enfants à différents moments de la journée. Cet arrêt devrait être par exemple plus en amont dans l'avenue au niveau de l'espace vert face aux ex bâtiments Legrand actuellement abandonnés. De Latrre. 7e point : les arrêts doivent annoncer comme ça se pratique déjà dans différentes autres villes les délais approximatifs du prochain bus (géolocalisation, vitesse, ...). 8e point : est-ce que le wifi est une priorité ? De plus en plus de personnes ont dans les forfaits de la data. Eventuellement au niveau des arrêts mais ensuite en circulation, c'est l'occasion de discuter. 9e point : former d'avantage les conducteurs-trices à une conduite plus douce, souple et à une bien meilleure anticipation. Pas en grillant les feux rouges comme on peut le constater régulièrement, pas par des freinages puissants à l'approche de l'arrêt, des accélérations brutales, ... ils ne transportent pas du bétail et j'ai de très nombreux points négatifs à ce sujet de personnes qui ne prennent plus le bus pour ces raisons et par le manque d'incivilité dans certains secteurs qui se répercutent sur les lignes qui déversent des secteurs. La vidéo surveillance à bord permettrait d'apporter une meilleure sécurité aussi bien pour les usagers que les conducteurs-trices avec en appui des patrouilles de sécurité régulières. La conduite plus souple et avec une meilleure anticipation est aussi la clef de l'éco conduite et d'économie de maintenance du matériel qui appartient à la collectivité. 10e point : il faut garder à l'esprit qu'il y a des axes pénétrants incontournables et qu'il n'y a que 3 + 1 (autoroute) ponts qui permettent de traverser la Vienne. Limoges n'est pas plat et les rues n'ont pas été conçues suffisamment larges pour permettre de supprimer une voie à tous les usagers pour la réserver à une seule catégorie, celle des bus qui passent une fois tous les 36 pour gagner 200 ou 300 mètres. En conclusion, mettez vous à la place des citoyens qui habitent un secteur, qui doivent passer par le centre-ville en faisant des changements de bus avec des attentes à chaque fois, des arrêts peu desservis ou complètement décalés à la réalité des besoins des embauches dans les entreprises qui en plus subissent les horaires différents pendant les vacances scolaires et qui finalement choisissent un autre mode de transport car plus rapide, plus court, plus économique. Et le franchissement de l'A20 de la Bastide au secteur Puy Ponchet-Ester est un non sens écologique et économique. Espérant que mes commentaires seront pris en compte dans l'intérêt de tous tant pour les déplacements professionnels, personnels qu'au niveau de l'économie locale et des dépenses locales et enfin sur le terrain de l'écologie si tant est ce terme a une importance autre que politique comme on nous le sert au quotidien.</p>
-------	--

87100	* Ce site continuera t'il à être accessible au delà du 30 juin ? * Où pourront nous être informé de l'avancée des travaux ? Je vous ai posé des questions par ce canal et ne pense pas avoir obtenu des réponses .
87350	Pouvoir se déplacer jusqu'à la mairie de Panazol
87100	Quels seront les horaires des trolley conservés, de la rocade et des lignes principales ? seront-ils compatibles avec ceux du BHNS (mêmes amplitudes) et quelles fréquences ?
87100	En général, les projets tram ou BHNS ont tendance à espacer les stations par rapport aux arrêts bus remplacés. Qu'en sera t-il dans ce projet ? L'espacement des arrêts actuels est très variable et souvent trop grand dans les rues en pente; ex : Auzette/G Péri, Mairie/Beaupeyrat.
87100	La doc ne précise pas le matériel roulant des lignes principales et de la rocade. Ni des lignes complémentaires Bus électrique à batteries comme les BHNS ?
87100	Il manque dans la doc une carte plus précise indiquant le devenir des lignes actuelles, notamment les lignes vers la périphérie qui passeront encore par W.Churchill et celles dont le terminus sera un PEM. Les lignes 1,2,4,5,6 passeront-elles encore pl W.Churchill avec correspondance ou la correspondance entre elles et le BHNS sera t-elle déportée place d'Aine ? Correspondance entre rocade venant des Casseaux et ligne 6 ? à hauteur de Montplaisir ? Pour aller de la gare au Mas Neuf par exemple, sans avoir à remonter jusqu'au PEM Bastide. Pas clair sur la carte.
87350	Bonjour. Pourquoi, en partant de la gare, allez faire un long détour par Général-Leclerc, la Bastide, lorsque l'on veut aller aux cinémas ou même aux cités du mas neuf. L'avenue du Général-Leclerc est un axe majeur déjà très encombré, et vous voulez supprimer des voies, rajouter des obstacles. Ca va être polluants est très compliqué. Pourquoi ??
87000	Lignes "structurantes" : liaison François Perrin - Louyat ex ligne 14 J'ai vu avec satisfaction que la liaison François-Perrin - Louyat était considérée comme "ligne structurante". J'utilise occasionnellement la ligne 14 vers Beau Blanc ou Louyat. Celle-ci donne satisfaction au niveau du tracé et des temps de parcours. Mais pour que cette ligne soit vraiment structurante, il conviendrait de répondre aux points suivants : 1) La fréquence doit être au moins équivalente à celle de l'actuelle ligne 20 (une circulation toutes les 20 minutes) et non être fantaisiste comme l'actuelle ligne 14 2) L'amplitude horaire doit être suffisante (à l'heure actuelle le dernier bus de Louyat vers Renoir part à 18h30 en période scolaire !) 3) Il faudrait que cette ligne aboutisse au pôle de la Bastide après avoir desservi Louyat afin que l'on puisse prolonger les trajets vers Ester, l'Aquapolis, Beubreuil..
87100	Bonjour, Quel sera le devenir de la Ligne 10 qui dessert en plusieurs points la rue Aristide Briand ? Sera t-elle maintenue ou bien supprimée ?
87100	Bonjour, notre société se situe au bout de la rue de Soyouz, il s'agit du siège social et nous avons 14 agences en France, nous sommes donc amenés à accueillir extrêmement régulièrement des collègues des autres agences qui sont obligés de marcher 15 min à pied pour aller de l'arrêt de bus à l'entreprise. D'autre part, nous ne sommes pas incités à utiliser les transports en commun car le temps de trajet pour se rendre au travail est triplé par rapport au trajet en voiture. Par conséquent, une desserte de la rue Soyouz en plus de l'avenue d'Ariane au moins entre 7h30 et 9h30 le matin et entre 16h30 et 18h30 le soir est-elle envisageable ? Bien cordialement.
87100	Bonjour nous sommes une famille de 4 personnes habitant au mas gigou sur la commune de Limoges bien situé en ZI nord proche des commerces et pourtant nous n'empruntons pas le bus (2 à 3 fois en 12 ans) pour deux raisons principales: l'absence de circuit circulaires dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse permettant de ne pas passer par le centre ville et ses bouchons système qui existe dans plusieurs grandes villes où j'ai habité, qu'il faudrait créer en périphérie l'absence de passage régulier dans notre zone du mas gigou où il n'y a pas de ligne directe vers la ZI nord la bastide ou vers couzeix ou vers la rue de bellac et la périphérie point que l'on n'a pas assez vérifié en achetant la maison car il y avait bien la présence d'arrêt de bus pas du coup tres peu desservi merci de bien vouloir prendre en compte notre contribution nous allons peu être devoir déménager si nos enfants qui vont devenir adolescents à l'horizon de votre projet les années 2020 n'arrive pas à circuler de façon autonome au départ de chez nous bien cordialement
87170	Pour Isle augmentation de la fréquence du bus de la ligne 12 Pour la ligne 10 retour de l'arrêt devant le CHU et non pas derrière, quand on marche mal l'entrée principale est plus pratique
87000	"Trois niveaux d'aménagements peuvent être envisagés selon les enjeux de requalification urbaine des secteurs traversés" allant de l'utilisation de "matériaux de qualité" (granit comme au PEM de la Bastide) à des matériaux classiques (béton, goudron, etc.). Afin de limiter l'impact environnemental d'un tel chantier, serait-il possible de privilégier des matériaux biosourcés et de revêtements de surface drainants (ex : en entrevous en terre cuite, dalles carreaux et carrelages en terre cuite ou en faïence et/ou isolation sous dalle en argile expansée) ? Dans le dossier de sélection des entreprises de terrassement pour le marché public, il serait aussi préférable de privilégier les entreprises locales proposant des solutions alternatives au béton/bitume/etc. avec une clause admettant l'objectif de "chantier bas carbone". Enfin, l'une des solutions pour diminuer le coût des travaux est de limiter l'usage de matériaux d'où le choix de végétaliser un maximum d'espace : - coulées vertes lors d'un positionnement de la chaussée type insertion latérale ; - ronds-points ou grands carrefours ; - enlèvement de places de parking en centre-ville ; - etc.
87100	"actuellement commerçant au centre commercial rue maréchal Joffre, nous souhaitons attirer l'attention sur plusieurs points importants afin de ne pas déséquilibrer l'économie du quartier: - la surface du parking réservé au centre commercial doit être conservée, ainsi que sa proximité direct avec les commerces. - il doit y avoir une concomitance entre les travaux du BHNS , le projet de rénovation du centre commercial et celui du quartier de la ZUP de l'Aurence Sud, - Comme c'est le cas actuellement , les stations du BHNS et des autres lignes doivent être à proximité direct du parking du centre commercial sans obstacles entre les stations et les commerces. Ces éléments nous apparaissent comme essentiels à la survie du commerce au val de l'Aurence. "
87100	Tenant un commerce rue Maréchal JOFFRE à Limoges et donc impacté directement par le projet BHNS, je me permet d'effectuer quelques remarques : - pour garder une facilité d'accès qu niveau du centre commercial maréchal, il est nécessaire de conserver un parking "clients" de même envergure - lors de la mise en place d'un nouveau giratoire (carrefour d'oradour sur glane), une réflexion sur une meilleure desserte boulevard-parking centre commercial est je pense obligatoire. - pour une déambulation sans risque des clients du centre et utilisateur des, il faut des arrêts de bus proche des commerces. - J'espère qu'habitants et commerçants des secteurs d'implantation des PR seront de nouveau informés avant le commencement des travaux lorsqu'il y aura des plans du dispositif. Merci d'avance

87100	Actuellement commerçant au centre commercial rue maréchal Joffre, nous souhaitons attirer l'attention sur plusieurs points importants afin de ne pas déséquilibrer l'économie du quartier: - la surface du parking réservé au centre commercial doit être conservée, ainsi que sa proximité direct avec les commerces. - Il doit y avoir une concomitance entre les travaux du BHNS, le projet de rénovation du centre commercial et celui du quartier de la ZUP de l'Aurence Sud, - Comme c'est le cas actuellement, les stations du BHNS et des autres lignes doivent être à proximité direct du parking du centre commercial sans obstacles entre les stations et les commerces. Ces éléments nous apparaissent comme essentiels à la survie du commerce au val de l'Aurence
87000	Le choix du véhicule pour le réseau BHNS repose sur plusieurs critères (...). Concernant le choix du mode énergétique, vous proposez trois options : - bus 100% batterie ; - bus à recharge en ligne ou en terminus ; - bus à recharge sous LAC. Le choix du tout électrique peut paraître sage au premier abord, mais n'oublions pas que l'énergie électrique dans les réseaux est massivement d'origine nucléaire. Or le Installations Nucléaires de Base souffre de nombreuses vulnérabilités comme le refroidissement des réacteurs. L'exemple récent du manque d'eau au niveau du lac de Vassivière (lien ci-dessous) montre bien la vulnérabilité et la dangerosité d'une centrale comme Civaux, notamment dans un contexte de réchauffement climatique et d'eutrophisation des masses d'eau de surface qui se renouvellent avec de plus en plus de difficultés. https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/lac-vassiviere-maree-basse-1564516.html Il s'agirait donc de pouvoir facilement moduler de source d'énergie au sein même du véhicule en passant à un mode thermique, au gaz par exemple, dans les cas de force majeure. L'option du bus à recharge en ligne ou en terminus me semble être la plus judicieuse car elle permet de s'affranchir des batteries qui nécessitent des terres rares et autres métaux stratégiques dont nous sommes de plus en plus dépendants (Cf. avis du CESE, lien ci-dessous). Même principe pour le bus à recharge sous LAC qui nécessite de grandes quantités de câbles donc de cuivre, soit un métal stratégique à utiliser avec parcimonie ; surtout si nous souhaitons végétaliser massivement l'espace urbain. https://www.lecese.fr/travaux-publies/la-dependance-aux-metaux-strategiques-quelles-solutions-pour-l-economie De plus, il s'agit d'une technologie qui peut être potentiellement développée à Ester Technopole ; Limoges étant le Pôle Européen de la Céramique, proposée une application concrète sur le territoire de ce type de technologie ne peut être qu'un atout. Enfin, il serait tout à fait envisageable de disposer des panneaux solaires au niveau des PEM ou autres stations pour assurer l'autonomie énergétique du réseau de transport BHNS et proposer des emplois non délocalisables dans une ville où le chômage est un réel problème.
87000	Le développement économique, la sécurité alimentaire et le cadre de vie sont trois sujets incontournables pour une collectivité. Ils sont d'ailleurs étroitement corrélés au système de transport. La végétalisation de la ville peut être une solution répondant à ces trois problématiques. Outre les vertus en matière de microclimat et de fraîcheur en période estivale... l'implantation d'un vaste réseau d'arbres fruitiers le long du BHNS permettrait de développer une ou plusieurs entreprise(s) dont le rôle serait de récupérer, transformer ces produits à destination des habitants. Nous pourrions très bien imaginer un système de vente directe dans les "bus". Je pense que c'est grâce à des projets parfois "hors du commun" que nous pouvons créer un imaginaire positif pour l'avenir. Je vous renvoi aussi vers l'avis du CESE sur l'agriculture urbaine : https://www.lecese.fr/content/lavis-du-cese-lagriculture-urbaine-un-outil-determinant-pour-des-ville-durables-ete-adopte
87000	Limoges Métropole a lancé depuis quelques années le projet de ceinture maraîchère au niveau de la commune de Verneuil-sur-Vienne. Le transport des denrées produites serait assuré par des véhicules roulants types camions, camionnettes, etc. soient des véhicules utilisant du pétrole. Dans un souci de résilience alimentaire territoriale, serait-il possible d'étendre le réseau BHNS (transport électrique) jusqu'à cette plateforme maraîchère ? L'objectif étant de relier Limoges et les autres communes de l'agglomération à ce qui deviendra un pôle économique majeur et absolument vital dans les prochaines années. De plus, il ne s'agirait pas uniquement de transporter les travailleurs jusqu'aux champs, mais aussi de pouvoir acheminer les produits jusqu'aux consommateurs. Nous aurions donc besoin aussi d'une forme de "bus" modulable (remplacement des sièges par des cageots...)

87000	<p>Dans la partie "Le mode BHNS", vous expliquez pourquoi vous souhaitez privilégier le bus plutôt que le tramway par rapport à plusieurs indicateurs comme la capacité de voyageurs par jour, le coût d'investissement par km et le coût d'exploitation. J'aimerais dans un premier temps que vous me transmettiez les études scientifiques qui vous ont permis d'aboutir à ces résultats. Il y a peut-être plusieurs facteurs que vous n'avez pris en compte : - les bus roulent avec des pneus (pétrole), sur du goudron (pétrole...) qui est un matériau peu résilient face à la hausse des température (liens ci-dessous), soit un risque de maladaptation au changement climatique ; - pour réduire les coûts, pourquoi ne pas miser sur un "bus" plus low-tech, léger, plus facilement réparable et modulable (ex. transport de marchandise) ; - le système du rail permet de réaliser des coulées vertes et de désimperméabiliser considérablement les sols, évitant les phénomènes d'îlots de chaleur urbain, soit une mesure de santé publique, et de réduire les coûts dus à la gestion des eaux pluvieuses, vos administrés vous remercieront... Nous avons besoin d'un système de transport résilient face aux défis du réchauffement climatique et de la fin des énergies carbonées lowcost notamment. Je comprend que financer de telles infrastructures soit très coûteux et que l'Etat n'aide pas particulièrement à la Transition des territoires et des villes. Est-ce néanmoins une raison d'engager un projet d'aménagement risquant de ne pas profiter durablement à la Ville de Limoges ?</p> <p>https://5minutes.rtl.lu/actu/frontieres/a/1368014.html?fbclid=IwAR1E_FsY4_WVcPUuSzGcbb0feyIXfzPcPi568NHx8nYUuAzl92n_xq_pg2U https://www.huffingtonpost.fr/2018/07/06/le-goudron-fond-cet-anglais-se-retrouve-le-pied-coince_a_23476202/</p>
87100	<p>Bonjour, Merci de ne pas oublier les habitants actuellement desservis par les lignes 6 et 10 le long de la rue Aristide Briand. Le projet actuel laisse entendre la suppression de la ligne 10 sur la rue Aristide Briand pour renforcer le trafic automobile ce qui serait aberrant d'un point de vue écologique et économique, cette ligne desservant le centre ville et le complexe des cinémas, Ester ainsi que l'Aquapolis et la zone du Zenith. Merci donc de confirmer le maintien des deux lignes 6 et 10 dans leur intégralité actuelle.</p>
87100	<p>actuellement commerçant au centre commercial rue maréchal Joffre, nous souhaitons attirer l'attention sur plusieurs points importants afin de ne pas déséquilibrer l'économie du quartier: - la surface du parking réservé au centre commercial doit être conservée, ainsi que sa proximité direct avec les commerces. - il doit y avoir une concomitance entre les travaux du BHNS, le projet de rénovation du centre commercial et celui du quartier de la ZUP de l'Aurence Sud, - Comme c'est le cas actuellement, les stations du BHNS et des autres lignes doivent être à proximité direct du parking du centre commercial sans obstacles entre les stations et les commerces. Ces éléments nous apparaissent comme essentiels à la survie du commerce au val de l'Aurence. "</p>
87000	<p>Habitante du quartier Montplaisir, choisi pour sa facilité d'accès aux transports en commun (lignes 8, 10 et 6) j'espère que ce quartier ne sera pas oublié par l'arrivée du BHNS... Or repousser le BHNS avenue du général Leclerc enclave considérablement le quartier. - Un point de contact entre les 2 lignes est-il prévu au niveau de la Mairie? Cette partie du centre-ville mériterait d'être désengorgée de ses voitures aussi.</p>
87920	<p>Profitez de l'aménagement de la voirie pour créer une piste cyclable dédié.</p>
87170	<p>pourquoi les villes autour de Limoges ne sont peu ou pas desservies? quid Isle, Feytiat, etc... sachant que le CHU et Legrand ont beaucoup de salariés, pourquoi ne pas axer les trajets en fonction d'eux? notamment pour les horaires --&gt; y aura til des bus entre 6 heures du matin et 22h? toutes les 6 minutes ---&gt; temps beaucoup trop rapproché! toutes les 10 minutes suffisent amplement... nous ne sommes pas à paris!!! Il est actuellement impossible de prendre un train pour Paris le matin sans laisser sa voiture dans un coin de Limoges. Pourquoi n'y a t il pas des bus qui relient la gare (quartier peu mis en valeur au passage) jusqu'à des parkings relais? La ligne orange calque sur la ligne 10 actuelle ... en revanche par exemple, Isle et d'autres communes sont peu ou mal desservies le samedi. et rien le dimanche! le soir, il est impossible de rentrer en bus ... prévoir des bus le Jeudi, vendredi et samedi pour les gens qui veulent sortir en ville. un lien avec le CHU est indispensable pour les gens qui veulent se rendre aux urgences ou voir un proche !</p>
87100	<p>J'espère que les arrêts des bus ne feront pas devant les maisons particulières d'habitation mais plutôt le long de la place Marceau Enfin de toutes façons tous ces aménagements seront des nuisances et le quartier va perdre ce qui lui faisait son charme de quartier résidentiel et c'est une propriétaire avec la famille place Marceau et rue Armand Barbés depuis 1925</p>
87100	<p>Permettez moi de m'étonner que l'on puisse investir autant de capitaux pour un projet qui me paraît démesuré alors qu'il n'y a pas si longtemps on faisait appel au bon cœur des habitants pour seulement financer une salle de la Mairie. Il est vrai que le taux de l'argent est au plus bas mais un jour nos successeurs devront rembourser le capital. Un peu de retenue en ces temps où l'Etat en général est déjà très endetté</p>
87100	<p>Certes il s'agit de bus électriques moins bruyants mais la pollution vient aussi de la gomme des pneus et au rythme des passages produiront forcément des poussières. Quid des stationnements? Les riverains ne pourront plus charger et décharger leurs voitures?</p>
87300	<p>La rue turgot pourquoi pas l'interdire définitivement aux voitures car la rue me semble trop petite pour une cohabitation avec les voitures. Puis pour le matériel roulant le trolleybus pourrait être une solution. Et pour finir je proposerais sur la rue beaupeyrat de la mettre en sens unique pour que le BHNS puisse rouler avec sa voie en site propre (pour une meilleure concurrence contre les voitures donc la pollution)</p>
87000	<p>Au vu de la multiplication des vélos (à assistance électrique notamment), il serait bon : 1. de faire en sorte que les voies de bus soient distinctes des pistes cyclables et des voies pour les autres véhicules (voitures, camions, etc.) et ce, pour des raisons de sécurité et de fluidité de la circulation. 2. de créer des cartes d'abonnement bus et vélo et, de manière générale, de faciliter l'accès au bus pour les cyclistes, notamment en créant des parkings à vélo près des arrêts de bus.</p>
87270	<p>Je trouve dommage que ce nouveau bus à soi-disant haut niveau de service aille diminuer le service proposé par la ligne 10 actuelle pour les personnes travaillant à ESTER et venant en bus. En effet, il n'est pas prévu de desservir les entreprises sur le parc ester. De plus, la modification du trajet par l'avenue du général Leclerc devrait augmenter le temps de trajet "ester-gare des bénédictins" d'au moins 50%.</p>
87280	<p>Le projet de BHNS est très séduisant au niveau de la mobilité dans l'agglomération de Limoges. La principale question est la capacité à convaincre de nouveaux passagers en plus des lycéens, étudiants, actifs, inactifs voyageant à titre gratuit. Une piste consiste à attirer une nouvelle catégorie : les retraités qui paient des impôts (sur le revenu, taxe habitation, taxe foncière,...) dont une partie sert à financer les transports. Or cette catégorie utilise très peu, voire pas du tout, les transports urbains !! Pourquoi ? pour une raison simple, il faut payer une 2ème fois pour le utiliser. Donc, ils utilisent leur voiture pour les rendez-vous en ville (Docteur, dentiste, etc) et font leurs courses dans les zones commerciales de la périphérie. Ils vont rarement en centre-ville quand ils n'ont pas d'obligation. Comment les inciter à venir prendre le BHNS ? Mettre en place un abonnement à titre GRATUIT. Combien cela va-t-il coûter ? Rien dans la mesure où les véhicules circulent de toute façon. Ces nouveaux abonnés iront plus souvent en centre-ville (promenade, shopping, restaurants, activités culturelles, animations commerciales, foires, etc..) Pour cette catégorie, prévoir que l'accès au BHNS devra se faire en dehors des heures de pointe et le week-end. Prendre le BHNS sera une habitude et la voiture restera au garage.</p>

87100	<p>Un projet de plan de déplacements urbains prévoit la modification du parcours de la Ligne 10 des bus limougeaudois. Ce tracé avait pourtant été acquis au terme d'une âpre lutte, alors qu'au début des années quatre-vingts la Ligne 10 s'arrêtait à l'actuel parking-relais auto/bus. A force de pétitions, en 1987-1988, elle a été prolongée jusqu'à Beaubreuil. Aujourd'hui, on prétend modifier à nouveau le parcours au prétexte qu'il y a trop de voitures rue Aristide Briand et que les « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) commandés pour desservir la Ligne # 10 ne pourraient s'y croiser. Une administrative de la mairie de Limoges, Marie-Caroline Turlotte, lance aux usagers: « Dans la rue Aristide Briand, on pourra toujours prendre la Ligne 6 ». Elle ignore sans doute que le « 6 » est un trolleybus, qu'il débouche dans la rue Aristide Briand par la rue Henri Lagrange. Au-delà de cette limite, les habitants de la rue Aristide Briand seraient donc privés de transports en commun directs. De plus, à partir du pont enjambant l'A20, la rue grimpe rudement. A-t-elle pensé aux personnes âgées, aux handicapés, aux enfants et adolescents scolarisés? A partir de « Mont Plaisir », les élèves de Raoul Dautry empruntent le « 10 », la plupart en direction de Beaubreuil. à l'arrêt « Henri Lagrange », les élèves de Guy de Maupassant remontent eux aussi, pour l'essentiel, également en direction de Beaubreuil. Et ce n'est pas tout, cet arrêt dessert en outre une pharmacie, une boulangerie, un centre médical et un « U-Express », tous lieux très fréquentés. à l'arrêt « Aristide Briand », on trouve un relais auto/bus (!), un foyer de personnes âgées, une coiffeuse et un kiosque à journaux. à l'arrêt « Mas-Neuf », les locataires de la cité éponyme, une école, l'association d'insertion sociale ALIS, un foyer de travailleurs étrangers -dont beaucoup de résidents n'ont pas de voiture- composent un fort contingent d'usagers. Ils vont faire leurs courses soit vers Beaubreuil (centre commercial CORA), soit vers les marchés du centre ville ou bien encore, pour de vieux travailleurs étrangers usés sous le harnais, vers le CHU pour soigner les maladies professionnelles qu'ils ont contractées durant leur vie active. à l'arrêt « L. Delhoume », on retrouve les élèves des lycées Hôtelier et de Communication ainsi que les locataires de l'ancienne cité Delhoume, rebaptisée « Résidence du Mas-Neuf ». On ne peut non plus ignorer que, pour rejoindre les transports en commun, les élèves des établissements précités doivent marcher plusieurs centaines de mètres sur un chemin de terre souvent boueux ou, au mieux, recouvert de caillasse. Plus haut, avant le pôle multi-modal de Fougeras, un laboratoire d'analyses médicales s'est ouvert. Comment s'y rendre autrement qu'en attendant une correspondance aléatoire ? En tout état de cause, supprimer un bus pour fluidifier le trafic des voitures et peut-être augmenter le flux de circulation n'apparaît pas comme une mesure de plus écologiques! Pour réduire le nombre de voitures, il conviendrait au contraire d'avoir des passages plus fréquents de bus de taille adaptée et, surtout, d'assurer la gratuité des transports. En outre, où a-t-on jamais vu qu'on adapte la topographie d'une ville au gabarit d'un matériel plutôt que l'inverse ? Un bureau d'études privé doit établir le futur réseau TCL. A quel coût? Il est à craindre que ce projet ne vise en fait qu'à assurer la rentabilité des transports de l'agglomération de Limoges pour, à distance, concéder au privé une entreprise florissante et juteuse.</p>
87280	Bonjour, Avez vous prévu des couloirs de bus avenue du Général Leclerc ? car l'avenue est déjà saturé et très souvent les transports en commun empruntant cet axe sont dans les bouchons. Merci
87000	Peut-on connaître la localisation précise des futures stations , notamm. sur les tronçons nouveaux des 2 lignes ? ABRIBUS : seront-ils plus nombreux que les abris actuels ? Seront-ils implantés sur des stations où ils n'existent pas, et où, pourtant , les usagers st TRES nombreux ? Par ex., Place Carnot .
87000	Les nouvelles voitures : stabilité et sécurité pour les P.M.R. : la suspension et le système de freinage seront-ils enfin ADOUCIS , afin d'éviter les SECOUSSES si nombreuses et violentes que subissent les voyageurs à chaque trajet sur la TCL ? Boutons d'appel : seront-ils plus nombreux, et mieux répartis que sur les véhicules actuels de la TCL ? Qu'est-il prévu pour l'accès des poussettes ?
87000	Aménagement des stations ppales, notamm. celles où les 2 lignes se croiseront : Il sera nécessaire de réaménager la voirie . Qu'est-ce qui est prévu pour les piétons ? Est-ce que les piétons , pour accéder à la station , devront faire un/des détours ? Cette question se pose AUSSI pou les endroits où les lignes seront en site propre , par ex., avec des séparateurs en béton : comment feront les piétons pr franchir ces séparateurs ?
87100	Habitant au 61 rue Armand Barbès, ce bus va sans doute passer devant chez moi, il ne me dérange pas, mon inquiétude vient des arrêts: j'espère que vous n'aurez pas l'idée saugrenue de mettre un arrêt devant des habitations, étant donné la place qu'il y a place Marceau. Depuis des années, je suis réveillée chaque samedi matin à 4h par la livraison de la benne du marché, je suis inquiète du projet de la caserne... bref, le plaisir d'habiter ma maison va en diminuant...j'espère donc que le désagrément d'avoir un arrêt devant chez moi ne va pas s'ajouter,
87000	Penser à la qualité des trottoirs: largeurs, revêtement, poubelles etc pour un meilleur déplacement piédestre
87000	La FAC de Lettres Guérin possède deux entrées mais une seule sortie rue Camille Guérin. Avec l'arrivée prévue de 900 étudiants en plus, il me semble très important qu'une deuxième sortie soient dégagée (par exemple celle qui déboucherait Allée de la Cornue). En attendant la mise en place de ces lignes de bus, les étudiants utilisent principalement leur voiture et cet afflux supplémentaire pourra entraîner non seulement des encombrements rue Camille Guérin mais aussi des accidents possibles.
87000	Usager du VLIM depuis plusieurs années au quotidien et habitant près de la FAC de Lettres, il me semble important que des aménagements cyclables soient pris en compte lors de la construction des voies. Loin d'être un concurrent, le vélo est un complément au transport en commun.
87000	la connexion directe gare Bénédictins gare routière Churchill, identifiée comme manquante lors du diagnostic, est-elle assurée par le projet et comment ? comment sont prises en compte les propositions citoyennes élaborées lors de la nuit de chercheurs 2017 avec l'animation proposée par le labo geolab ? - comment le projet prévoit-il d'assurer la circulation des bus dans les giratoires en évitant les aménagement compliqués type Chénieux, mal compris par une partie des usagers (notamment dans le contexte du vieillissement de la population) ? - comment le projet prend-t-il en compte l'adaptation au changement climatique à travers la dé-artificialisation des surfaces au profit de boulevards verts ? - à quels itinéraires entre points générateurs de déplacements, et à quels volumes de déplacements correspondent les lignes de BHNS envisagées ? - en quoi le projet va-t-il développer l'utilisation des parcs-relais ? - les bus permettront-ils d'embarquer les vélos, des points de location V'Lim sont-ils prévus à proximité des principaux pôles multi-modaux ?
87000	Bonjour, Arrivée depuis début mars 2019 à Limoges après 33 ans passés à Paris, j'ai trouvé un emploi en CDD rue de Soyouz. Ravie de cette opportunité, je ne pensais avoir un meilleur confort de vie avec un temps de transport plus court. Résultat, un temps de transport plus long ! Malheureusement, je constate que les entreprises implantées dans la zone Ester ne sont quasiment pas desservies. Uniquement un arrêt de bus à Ester Métropole la coupole et par conséquent 1.5 kms à pied pour rejoindre mon lieu de travail. Fort de ce constat et pour inciter les 3000 personnes qui travaillent dans cette partie de la ville, il serait souhaitable de développer la desserte des entreprises rue de Soyouz notamment pour inciter les salariés à utiliser les transports en commun. Cette solution me semble tout à fait réalisable car le trajet du bus 10 ne serait pas énormément modifié. A titre d'exemple : le lundi 17 juin dernier, le bus en direction de Legendre n'est pas passé à l'ENSIL à 18h14 comme prévu. En outre, parfois un simple bus dessert cet arrêt fréquenté par les étudiants. Je vous laisse imaginer la fréquentation du bus et le manque de confort pour les usagers. Ces désagréments peuvent être réglés facilement. Espérant que mon témoignage permettra d'améliorer la desserte des entreprises installées à ESTER. Une meilleure desserte est elle prévue notamment matin et fin de journée? Sinon avez vous envisagé des mesures incitatives en faveur du covoiturage? Cordialement
87100	Bonjour, Le tracé du BHNS orange est en partie en interaction à l Est avec l actuelle ligne 10. Il s avère que le tracé proposé du BHNS n intègre pas la rue Aristide Briand. Comment est il prévu de traiter le tronçon entre la gare et ESTER? La ligne 10 sera t elle conservée ? Quid de l évolution de la fréquence des bus dans ce secteur ... En vous remerciant par avance pour votre réponse. Cordialement

87100 LIMOGES	J'ai cru comprendre * que la ligne 1 des trolleys venant de la porte de Louyat s'arrêterait place d'Aïne le relais y étant pris par le BNHS (ligne orange) allant vers Panazol * Que le terminus de la même ligne 1 serait reporté de la porte de Louyat au nouveau centre d'échanges de la Bastide. Mes déductions sont -elle exactes?
87000	Travaillant à Ester, (rue de Soyouz), comme plus de 3000 salariés et étudiants, il me semble que l'arrêt "ester" de la ligne orange est loin d'être suffisant et pertinent. Je souhaiterais ainsi que le bus ait une desserte de la rue Soyouz en plus de l'avenue d'Ariane entre 7h30 et 9h30 le matin et entre 16h30 et 18h30 le soir.
87100	Le projet des deux lignes BHNS est un projet très positif ! Avis très favorable pour ma part. Dommage que cela mette aussi longtemps et que les autres lignes ne puissent pas bénéficier également de voies réservées et prioritaires aux carrefours. La liaison vers les villes limitrophes est indispensable pour que cela corresponde à une vraie alternative au transport automobile. Espérons que d'autres lignes pourront suivre ces exemples (Feytiat, ...). Bon courage et réussite au projet.
87100	Avis favorable de part les fréquences rapprochées et l'amplitude horaire. J'espère qu'il sera possible d'emporter un vélo afin de combiner plusieurs modes de transport. C'est un bon premier pas pour agrandir les parcours des bus ou trolleys actuels afin de desservir aussi les villes limitrophes de Limoges. A souhaiter que cela ne s'arrête pas à seulement l'entrée de Panazol mais desserve le centre de Panazol. Et surtout que cela soit le début de liaison vers Feytiat, Couzeix... afin de limiter les trajets en voitures. Vu l'urgence de limiter drastiquement la pollution due à la voiture, dommage que le projet ne soit opérationnel que dans 4 ans et se limite à ces deux lignes. Encouragement pour continuer car c'est un projet positif. Bravo.
87100	Bonjour Merci tout d'abord de nous donner la possibilité de déposer notre avis sur ce très beau projet et au combien important au niveau transport et écologie à la fois. En effet ce projet est excellent dans son ensemble avec ces deux lignes de transport Nord/Sud et Est/Ouest. Néanmoins, je trouve dommageable que la ligne bleue s'arrête au Val de Laurence et ne desserve pas Landouge, quartier en perpétuel développement, tout comme elle dessert Panazol ou Beaubreuil pour la ligne orange. Faire le PEM du côté de Landouge permettrait de laisser les véhicules provenant de la N 141, D 2000 ou N 520 aux portes de Limoges. Je vous remercie pas avance de votre écoute.
87100	bonjour sur votre site on peut lire que le pont fait 4 mètres de large, dont 3.5 dédiés aux vélos et piétons. J'ai du mal à comprendre... sur une image, on voit le bus, un espace vide et des piétons (sur le pont) : y a t il une barrière entre piétons et vélos ? les 2 ne vont pas ensemble comment se déplacer en bus de la rue du docteur RAYMOND à la gare (ou centre ville) ? les nouveaux bus et le nouvel itinéraire vont ils supprimer le bus 10 actuel ? ou est ce en plus ? et oui d'accord avec vous en page 15, il y a beaucoup à faire concernant la chaussée et son aménagement (je me déplace en v'lim et il faut éviter les voitures par la gauche ou par la droite en l'absence de marquage au sol) en pièce jointe "la rue des limousins" qui se trouve dans le loiret. vivement limoges décarbonnée
87100 LIMOGES	TEMPS D'ATTENTE ENTRE 2 PASSAGES, JOURS DE TRANSPORTS PROPOSES ET DISPONIBILITE-T. BIEN--ENERGIE CHOISIE POUR FAIRE ROULER LES BUS-T.B-- VEILLEZ A CONSERVER TOUS LES MOYENS DE TRANSPORT (POUR DES BESOINS DE SANTE, POUR DEPOSER DES ENFANTS ET PARTIR TRAVAILLER ENSUITE, PARCE QUE DES JOURNEES BIENS REMPLIES AVEC DE MULTIPLES ACTIVITES QUI S'ENCHAINENT IMPLIQUENT DE PRENDRE L'AUTO. PARCE QU'UN TRAVAIL AVEC DES LIVRAISONS ETALEES SUR TOUTE LA JOURNEE OU DES VISISTES FAITE A UNE CLIENTELE AMENE A PRENDRE LA VOITURE. FAITES QUE TOUT LE MONDE AIT SA PLACE ET SANS BOULEVERSER LA VIE DES PERSONNES ET OCCASIONNER DE MULTIPLES AGACEMENTS. RESPECT DES CHOIX DE CHACUN. MERCI
87350	Je suis très favorable à ce projet BHNS. Lors de la réunion de présentation à Panazol, j'ai sollicité une baisse des tarifs. Il ne s'agit pas d'obtenir la gratuité mais seulement des tarifs non prohibitifs pour les 26-60 ans. (se rapprocher par exemple des 90 euros des lycéens). M. Begout m'a fait la démonstration que ce n'était pas possible car les 6 millions d'euros des titres de transport sont nécessaires au financement du service de transport, CE QUE JE COMPRENDS. Cependant la démonstration qui a été faite par la suite me semble erronée : 345 X 2 = 690 euros d'abonnement annuel pour me rendre en centre-ville avec mon épouse par les transports collectifs est une somme prohibitive même si on compte sur les employeurs pour réduire la facture de moitié. Malgré ma bonne volonté, je suis déçu, mais je continuerai donc à utiliser mon véhicule car pour une dizaine de trajets par mois de Panazol vers la ville centre, cette solution est forcément moins onéreuse avec mon véhicule en comptant carburant et redevance parking (49 euros en 2017, 73,30 en 2018... car je marche) qu'en ayant recours à la STCLM. M. Begout, il est dommage de passer à côté de 90 x 2 = 180 euros (par foyer) d'abonnement qui viendraient gonfler les 6 millions d'euros perçus aujourd'hui. Jusqu'à 100 euros je prends ! Dernière remarque : on m'a fait remarquer lors de la réunion que le titulaire d'un abonnement pouvait voyager le soir avec un accompagnant. La personne m'a même précisé que cette mesure est méconnue. Je confirme cette méconnaissance et pour cause ! malgré mes recherches sur le site de la STCL de l'agglo et de Limoges, je n'ai trouvé aucune explication de cet avantage. Peut-être ai-je mal cherché ou a-t-elle besoin d'un peu de publicité ? Pour finir, merci pour la réunion de présentation et vos efforts de communication.
87350	Difficile de s'exprimer sans visibilité sur le tracé entre le Pont Neuf et Panazol. Il me paraît très difficile de cumuler 2 voies pour le BHNS + 2 voies pour les voitures (1 montante et 1 descendante) + 2 voies pour les vélos + 2 trottoirs pour les piétons. J'ai posé la question lors de la réunion de Panazol, on m'a répondu qu'il n'y avait pas de souci mais il n'y avait pas de plan précis à consulter. Il est indispensable d'avoir ces flux sur la totalité de l'itinéraire.
87350	Terminus de la ligne bleue à Panazol : son positionnement à l'entrée de la commune côté St Léonard pour qu'il soit vraiment complémentaire à celui route de Lyon en étant justement éloigné.
87100	Projet très intéressant, cela désenclaverait certains quartiers. Je suis pour. La carte actuelle et les arrêts sont judicieux.
87350	Le projet présenté reste flou sur le volume et les modalités de connexions avec les autres modes de transport Il ne précise pas non plus si les lignes TCL actuelles (bus et trolley) restent dans leur tracé et leur fréquence actuelle
87100	Bonjour, Que deviendront les anciennes lignes? ne serait ce que pour aller en zone nord (leclerc, gamme vert?) Merci pour ce retour
87100	Bonjour Concernant la ligne bleue qui est en cours d'étude (val de Laurence), il serait bon je pense de supprimer l'arrêt qui est juste après celui de Cognac et qui va à Mal Joffre... il est trop rapproché du précédent arrêt et mal placé selon moi. Après pour ce qui est du trajet à partir de Cognac pourquoi ne pas emprunter la route qui passe devant la Carsat ? Bonne journée
87410	Bonjour, Je suis utilisatrice du Vlim depuis plus de 4 ans maintenant et s'il y a eu des progrès (plus de pistes, devant le zénith notamment, et l'installation de panneaux spéciaux pour les vélos sur les feux), nous sommes encore loin du compte alors que les listes d'attente pour les Vlim s'allongent, si je ne me trompe pas. Comment expliquer par exemple que l'avenue de Louyat récemment refaite n'ait RIEN de prévu pour les vélos alors que les trottoirs sont énormes et que des stationnements pour voitures ont été installés DES 2 COTES !! Et je ne parle pas des boulevards extérieurs où on nous cantonne sur les trottoirs alors qu'il y a 2 voies de circulation. A défaut de pistes protégées par un bas-côté, il serait aussi urgent de repeindre visiblement les logos vélos au sol. Merci d'avance !
87240	Bonjour, Je pense que vous savez que Metz utilise aussi le BHNS et je trouve que leurs bus sont géniaux, grands, pratiques et puis ils sont sympas à la vue, de différentes couleurs chacun, plutôt que nos double bus actuels que nous avons. D'ailleurs c'est une proposition que j'ai, à propos des bus, je vous remercie.

87000	Monsieur, Je souhaiterais vous proposer de mener une réflexion de connexion avec une navette de bus entre l'aéroport et le centre ville/gare de Limoges (train et bus). En effet, le parking de l'aéroport et le taxi sont très coûteux. Dans d'autres villes, des navettes sont organisées et c'est vraiment très pratiques. Ce serait à mon sens un vrai plus pour l'aéroport de Limoges en pleine expansion pour favoriser les échanges et connexions avec les villes annexes. En vous remerciant pour l'attention portée à ma proposition,
87350	Monsieur, Habitante à Panazol dans le quartier Parc Morpieras, personne âgée sans voiture, j'attends avec impatience ce nouveau bus à fréquence élevée pour enjoindre le centre ville et le CHU. Je vous écris donc pour vous indiquer l'importance du prolongement de la ligne jusqu'au carrefour du magasin Leader Price pour desservir mon quartier. Espérant que vous prendrez en compte l'importance de cette desserte pour favoriser le déplacement dans mon quartier. En vous remerciant, Avec mes sincères salutations,
87280	Bonjour, j'habite Limoges et souhaite me rendre en bus au travail. Oui mais voilà, mon secteur (Grocreix) n'est actuellement desservi que par une ligne (18), qui passe occasionnellement. Je propose donc d'établir des arrêts plus fréquents pour les habitants de Limoges encore mal desservis. Bien à vous, cordialement
87100	Habitant à proximité de l'avenue du général Leclerc, j'apprécie particulièrement que le tracé desserve la ZIN pour pouvoir m'y rendre en transport collectif. En effet, j'utilise le moins possible une voiture en ville et, à pied, c'est loin.
87000	Prix du ticket presque aussi cher que dans une grande agglomération, pour peu de services. Un bus toutes les 15/20 minutes, pas ponctuel, avec certains chauffeurs qui font des effractions au code de la route.
87220	Habitant la commune de Feytiat, le BHNS ne nous concerne pas en premier lieu étant donné qu'il ne passe pas sur notre territoire. Donc s'il faut rejoindre Panazol, autant prendre ma voiture pour aller à Limoges. Le projet de déviation de Feytiat étant maintenant aux oubliettes, je patienterais dans les bouchons deux fois par jour. L'intérêt collectif à une fois encore était bafoué à cause du nombrilisme de certain de nos élus (ils se reconnaîtront).
87000	Bonjour, le projet BHNS est l'occasion de redynamiser le commerce dans les avenues Georges DUMAS et MARECHAL DE LATTRE TASSIGNY les activités commerciales rive gauche rive droite doivent être identiques. Il est obligatoire de délester ces 2 axes engorgés par les véhicules venant de Panazol et RD 941, le projet de contournement EST doit être réouvert. Cordialement.
87100	Créer le plus possible de parcours strictement réservés aux bus pour améliorer le temps de parcours et mieux respecter les horaires. Aux arrêts avoir des trottoirs suffisamment hauts pour permettre aux personnes ayant des difficultés pour marcher d'entrer plus facilement dans les bus.
87000	Bonjour, Je suis contre ce projet qui n'a aucun sens pour une ville comme Limoges. De plus comment sera-t-il financé ? les usagers ? les contribuables ? Compte tenu des dépassements qui ne manqueront pas d'arriver, en réalité près de 200 millions d'euros à trouver pour le financement initial, puis combien par an pour le fonctionnement ? La STCLM est-elle à l'équilibre financier actuellement ?
87100	Résidents à landouge nous sommes très mal desservies, peu de bus malgré le nombre de personnes qui empruntent la ligne 16. Nous sommes entassés dans le bus il est impossible de faire le moindre geste tellement le bus est remplie à la limite de la décence. Le week-end n'en parlons pas, impossible de prendre le bus tellement ils sont peu nombreux à moins d'avoir des rdv qui coïncident avec le peu de bus qui passent. Malgré que nous soyons à 5 min du val de l'aurence où passe un bus toute les 10 minutes environ, les habitants de landouge non pas le luxe de rater leur bus sinon on attend une heure avant d'en avoir un autre. Je souhaiterai donc plus de passage sur landouge

87100	Bonjour, je voudrais souligner la faible desserte de landouge en transport en commun, malgré un accroissement constant de sa population. Aller par exemple au CHU demande une heure de trajet. Malheureusement je vois que sur le projet de BHNS panazol va être desservi mais pas landouge. Je sais qu'il y a un projet d'augmenter la fréquence des lignes existantes, mais pour rejoindre le terminus de la ZUP et aller en ville cela fera un changement et 2 pour aller au CHU. J'imagine que pousser le terminus de la ZUP jusqu'à landouge est compliqué, mais pour compenser il faudrait vraiment mettre le paquet sur ce quartier en forte croissance, avec une fréquence de bus très élevée, et des grandes amplitudes horaires.
87170	Pourquoi arrêter le BHNS au pôle hospitalier alors que le centre de Isle n'est plus qu'à 1km et que de nombreux habitants prennent leur voiture pour Limoges ? Isle est traversée quotidiennement par un flux de voitures qui arrivent du sud et vont s'entasser au CHU. Pourquoi ne pas avoir un pôle intermodal non pas à la Cornue, mais de l'autre côté du bourg d'Isle et une connexion BHNS ?
87350	Bonjour Je soutiens ce projet à 100% d'autant plus que j'habite sur Panazol !! Notre famille, avec 2 adolescents, auront besoin bien entendu de ce bus... Concernant le terminus, je pense qu'il serait plus utile qu'il se situe vraiment à la sortie de Panazol, pas loin de St Just.... Un de mes fils prend le 34 à La Croix de la Lieue, et je pense que ce serait l'emplacement idéal d'être aux alentours ! Cela permettrait aux habitants qui sont en "banlieue" de déposer leur voiture sans forcément rentrer dans la ville !! Comme il a été suggéré lors de la réunion du 11/06 à Panazol à laquelle j'ai assistée, il serait bon de revoir les aménagements vers l'arrêt Chastaing !! Bien cordialement
87100	Il serait souhaitable de choisir des bus électriques non reliés. Les trolleybus actuels défigurent notre belle ville, même s'ils font partie de notre patrimoine.
87510	Bonjour! Je vous envoie ce message pour donner mon avis à propos de ce projet de BHNS. Je trouve ce projet très intéressant et je trouve que c'est très bien pour que Limoges devienne une ville de plus en plus attractive! Je pense même que, à mon avis, les voitures devraient être BEAUCOUP limitées en ville étant donné l'investissement que vous apportez à ce projet. Il faudrait peut être bien sensibiliser les personnes habitant en ville qu'utiliser leur voiture n'est pas une attitude "responsable" et il faudrait également proposer une offre de transport plus intéressante pour les personnes qui habitent à la campagne (je dis ça car j'habite à St-Gence et il est vrai que je pense que l'offre de service pourrait être améliorée car si on commence à 8h le matin et finissons à 18h le soir, cela nous amène à "subir" des journées de 13h, ce qui est quand même assez long...). Sinon, je trouve ce projet très bien et j'espère qu'il aura du succès!
87100	quels bus pour le quartier du Mas Neuf? alors qu'il y a déjà 2 lignes de bus dans l'avenue du Général Leclerc.
87220	A la vue du projet on constate que ce projet manque d'ambition pour la métropole car les communes les plus éloignées ne bénéficient d'aucun ou très peu de transport collectif sont encore oubliées. On pense Limoges et son ancienne métropoles des communes les plus proches. Même Feytiat, Boisseuil, Condat, Isle, le vignon sont oubliées sans parler d'Eyjeaux Périlhac et autres trop éloignées certainement. Des choix à vision restrictive qui auraient été d'actualité dans les années 70, pas 50 ans plus tard...
87430	Beau projet, mais une fois de plus les habitants en périphérie (appartenant à la communauté de communes tout de même) sont abandonnés avec pas d'autre moyen que de prendre son véhicule pour se rendre à Limoges et y circuler: en effet une fois la voiture prise peu d'intérêt de s'arrêter à un parking relais pour attendre le bus. Il est plus simple et souvent moins coûteux de poursuivre jusqu'à un parking de la ville. De plus inenvisageable de prendre le vélo sous peine de risquer sa vie.
87100	Bonjour, Dans le cadre du BHNS, je vois que Family village n'est toujours pas desservi par une ligne directe. Avant, il y avait la ligne 20 et maintenant il faut faire un changement. Avez-vous pensé à une meilleure desserte de tous ces commerces inaccessibles sans véhicule.

87350	C'est très bien pour le centre ville de LIMOGES, mais pour Panazol qui reste très mal desservi (un 12 toutes les Heures, la ligne 61 juste après la 12 qui roule à vide, les 3/4 du temps, au lieu d'être entre les horaires du 12) cela changera-t-il quelque chose? Une fois en centre ville de Limoges, on va partout avec le réseau, mais il faut pratiquement une heure pour rejoindre le centre ville de Limoges à partir de Panazol, et, je ne parle pas des horaires d'été où il n'y a qu'un bus toutes les 3H! Un peu plus de bus sur Panazol permettrait d'avoir accès à la soi disante mobilité (mot à la mode, mais pas quand on habite en banlieue). Donc la question c'est : y aura-t-il des stations et des bus supplémentaires sur Panazol?
87170	Depuis l'arrivée de transdev dans l'entreprise, on a choisi des véhicules à grosse capacité au détriment de l'attente aux arrêts. Il est préférable de passer toutes les 10 minutes avec un véhicule normal que toutes les 20 minutes avec un articulé. De plus je vois mal l'utilité de la liaison Bastide-Ester avec un pont. Pensez-vous que les ingénieurs s'Ester vont habiter La Bastide ou est-ce pour faciliter les jeunes de la Bastide pour aller dégrader Ester? Je suis malheureusement handicapé et je ne lis sur le journal que des suppressions de places de stationnement. Croyez-vous que ce soit la solution pour faire revivre un centre ville? On ne veut plus de voiture en ville, je ne veux plus d'achat par intérêt financier.
87220	Voici quelques points de réflexions : - Pour favoriser le transport multimodal, il est à mon sens nécessaire qu'il soit autorisé de monter dans le bus avec un vélo. Par exemple, cela pourrait apporter suffisamment de souplesse pour les habitants plus éloignés de Limoges (ex: Aureil, Saint Just...) mais qui souhaitent se passer de la voiture. L'utilisation du vélo avant de monter dans le bus ET après permettra une grande souplesse et adaptation dans les trajets. En parallèle, un effort doit être fait pour rabattre efficacement les lignes desservant chaque communes de l'agglo vers les lignes BHNS. - Personnellement, habitant à Aureil, je souhaiterais pouvoir prendre le bus tous les jours pour me rendre à ESTER. Aujourd'hui c'est quasiment impossible (trajet trop peu fréquents et durée équivalente à 1h, contre 17 minutes en voitures). Si le trajet en vélo ou bus + BHNS était réalisable en maximum 30 minutes je le ferai quotidiennement. - Feytiat n'est pas desservi par un BHNS. Il est nécessaire de soigner les liaisons de ce type de villes majeures en direction des BHNS. - Il est aussi important que les déplacements n'obligent pas tous le monde à passer par le centre comme c'est le cas habituellement, d'où l'importance de nœuds d'interconnexion fiables et suffisamment nombreux. Par exemple, pouvoir faire des trajets Feytiat-Ester sans passer par le centre serait intéressants. - Il serait intéressant de s'appuyer sur ce projet pour piétonniser intégralement certaines rues ou places de Limoges. La rue Jean JAURES gagnerait ainsi à n'être accessible qu'aux bus + riverains, cela rendrait Limoges plus attractive et agréable (cf expérience faite lors du marché de Noël!). Idem pour la place Denis Dussoub qui, au moins à partir d'une certaine heure et les week-ends ne devrait être accessible qu'aux bus... la circulation dans ces secteurs nuit actuellement à la vie urbaine en soirée notamment. - Il aurait été intéressant d'avoir des exemples de temps de trajet car on reste un peu dans le flou. Ex: combien de temps pour un Panazol - ESTER? Pour un Feytiat-ESTER... ? La mise en place de voies prioritaires et réservée devra être suffisante et efficace pour que chaque utilisateur puisse avoir une certaine garantie de son temps de trajet. - Je conclurais que si les temps de trajets en voiture + recherche de place restent plus courts que les temps de trajets en bus (et pas uniquement vers le centre de Limoges... les déplacements par la périphérie sont tout autant importants!) cette opération risque d'échouer... ce qui serait dommageable vu le besoin et la demande existante !

87220	Voici quelques points de réflexions : - Pour favoriser le transport multimodal, il est à mon sens nécessaire qu'il soit autorisé de monter dans le bus avec un vélo. Par exemple, cela pourrait apporter suffisamment de souplesse pour les habitants plus éloignés de Limoges (ex: Aureil, Saint Just...) mais qui souhaitent se passer de la voiture. L'utilisation du vélo avant de monter dans le bus ET après permettra une grande souplesse et adaptation dans les trajets. En parallèle, un effort doit être fait pour rabattre efficacement les lignes desservant chaque communes de l'agglo vers les lignes BHNS. - Personnellement, habitant à Aureil, je souhaiterais pouvoir prendre le bus tous les jours pour me rendre à ESTER. Aujourd'hui c'est quasiment impossible (trajet trop peu fréquents et durée équivalente à 1h, contre 17 minutes en voitures). Si le trajet en vélo ou bus + BHNS était réalisable en maximum 30 minutes je le ferai quotidiennement. - Feytiat n'est pas desservi par un BHNS. Il est nécessaire de soigner les liaisons de ce type de villes majeures en direction des BHNS. - Il est aussi important que les déplacements n'obligent pas tous le monde à passer par le centre comme c'est le cas habituellement, d'où l'importance de nœuds d'interconnexion fiables et suffisamment nombreux. Par exemple, pouvoir faire des trajets Feytiat-Ester sans passer par le centre serait intéressants. - Il serait intéressant de s'appuyer sur ce projet pour piétonniser intégralement certaines rues ou places de Limoges. La rue Jean JAURES gagnerait ainsi à n'être accessible qu'aux bus + riverains, cela rendrait Limoges plus attractive et agréable (cf expérience faite lors du marché de Noël!). Idem pour la place Denis Dussoub qui, au moins à partir d'une certaine heure et les week-ends ne devrait être accessible qu'aux bus... la circulation dans ces secteurs nuit actuellement à la vie urbaine en soirée notamment. - Il aurait été intéressant d'avoir des exemples de temps de trajet car on reste un peu dans le flou. Ex: combien de temps pour un Panazol - ESTER? Pour un Feytiat-ESTER... ? La mise en place de voies prioritaires et réservée devra être suffisante et efficace pour que chaque utilisateur puisse avoir une certaine garantie de son temps de trajet. - Je conclurais que si les temps de trajets en voiture + recherche de place restent plus courts que les temps de trajets en bus (et pas uniquement vers le centre de Limoges... les déplacements par la périphérie sont tout autant importants!) cette opération risque d'échouer... ce qui serait dommageable vu le besoin et la demande existante !
87350	Comme habitant de Panazol, je considère l'arrivée du BHNS comme une bonne chose. Cependant, le P+R prévu se situe à l'ouest de Panazol et n'évite donc pas que les véhicules traversent la ville avant de pouvoir s'arrêter : ceci devrait être corrigé avec un P+R beaucoup plus à l'est, si ce n'est à l'entrée est de Panazol, ce qui permettrait de réduire sensiblement le volume de véhicules en traversée de Panazol. Ceci permettrait également de desservir les logements sociaux implantés à la Croix Finor. On peut également s'interroger pour savoir si le BHNS ne devrait pas effectuer une boucle entre le garage Renault et la Croix Finor consistant à emprunter à sens unique l'avenue du Général de Gaulle, l'avenue Jean Jaurès et revenir par l'avenue Léon Blum.

87350	<p>Bonjour, Je souhaitais vous communiquer ces quelques réflexions dans le cadre de la concertation BHNS, merci de les intégrer dans votre bilan de concertation bien cordialement ! 1) Le BHNS constitue à l'évidence un progrès pour favoriser l'usage des modes de déplacement autres que le véhicule particulier et aboutir à un meilleur partage de l'espace public urbain. Le tracé général des 2 lignes proposées apparaît pertinent dans son principe pour répondre à un maximum d'usages. Pour autant, cette action phare ne peut répondre à elle seule à des problématiques de mobilité qui portent sur l'ensemble d'une agglomération et qui doivent être penser en amont. (urbanisme particulièrement ! ...) 2) Par ailleurs, la mise en place d'un bus à haut niveau de service sur l'itinéraire de la RD941 à PANAZOL risque d'entraîner une congestion importante liée au trafic domicile-travail circulant sur cet axe qui constitue un des axes principaux de l'entrée de l'est de l'agglomération. Il n'est pas envisageable qu'une part significative du trafic existant puisse se reporter sur le BHNS, qui ne constitue qu'une offre de mobilité de proximité et qui n'offre pas la souplesse d'accès aux différents pôles d'emploi de l'agglomération. Il est donc à craindre une hausse non maîtrisable du trafic dans la voirie secondaire de Panazol qui constituera autant d'itinéraires bis pour éviter la congestion prévisible liée à cette ligne du BHNS (section rue de Latre de Tassigny / Panazol). Le BHNS serait alors à l'origine de la dégradation de la qualité de vie (déport, davantage que réduction des nuisances sonores et de la pollution), à l'inverse des objectifs affichés. Merci d'anticiper et de traiter ces impacts lors des études de définition du projet ! 3) Il conviendrait également de prendre en compte la réalité urbaine et le continuum d'urbanisation entre Limoges et Panazol. La densité urbaine et le dynamisme du tissu commercial et d'activités de part et d'autre de la RN 941 est une réalité sur la commune de Panazol et milite pour une poursuite du BHNS jusqu'au giratoire desservant la rue des vignes et la rue Pierre COT (Garage RENAULT). Une zone importante d'habitat individuel et pour partie collectif (au niveau du lotissement Bois des Biches), dont le PLU de PANAZOL affiche des ambitions de densification, tirerait ainsi bénéfice de ce nouveau service de mobilité, tout en participant à son optimisation. Une réflexion pourrait accompagner ces aménagements pour examiner à quelles conditions les capacités de stationnement à proximité (zones commerciales), pourraient élargir leur offre de service, et mutualiser leur usage (stationnement relais). 4) l'usage des transports en commun est parfois freiné par l'insécurité et les incivilités. Pour lever ces appréhensions, et notamment celle des parents vis à vis de leurs enfants prenant seuls le bus, ce serait bien que l'ensemble de la section BHNS intègre dès sa conception un dispositif de video surveillance complet, traitant également les points d'arrêts et leur proximité. 5) pour pratiquer régulièrement l'arrêt de bus Fargeas (RD941), ce dernier me paraît pouvoir être conservé : il permet de desservir concomitamment le supermarché casino et une zone pavillonnaire dense de part et d'autres de la RD 941... Situé sur une portion en ligne droite il offre de bonnes garanties de sécurité.</p>
87350	<p>Bonsoir, il faudra : 1) Mettre à disposition plus de parking-relais. Celui situé au terminus de la ligne 1 à Panazol est saturé, complet toute la journée. 2) Renforcer la lutte contre la fraude et les incivilités, de plus en plus fréquentes, et génératrices de conflits entre passagers. Le réseau des transports à Limoges n'est pas aussi étendu qu'en Ile-de-France, et pourtant les contrôleurs sont quasiment absents. Où sont passés les médiateurs recrutés en emplois-jeunes il y a quelques années ? 3) Rappeler aux machinistes leur rôle d'accueil et de bienveillance à l'égard des passagers : dire bonjour avec le sourire serait un minimum, et ne pas penser que tous les passagers sont des fraudeurs en puissance (si si il y a des clients honnêtes !)</p>
87100	<p>Deux points sur lesquels des compléments/éclaircissements me paraissent nécessaires. Saut erreur, je ne trouve pas d'indication sur le niveau sonore des BHNS en circulation, en préparation à l'arrêt et au redémarrage. Cette donnée, peut-être prématurée, avant le choix du matériel mérite d'être prise en compte, avec une circulation de 4h30 à 0h30, et une fréquence toutes les 6 minutes en heures pleines. A cause du lien avec le projet Marceau, le tracé dans cette zone est parfois présenté à l'étude, et parfois en tracé adopté. Qu'en est-il et quels sont les éléments de la réflexion spécifique sur ce secteur ? Merci pour le dossier et la consultation.</p>
87270	<p>C'est bien dommage que le BHNS ne touche pas Couzeix : il n'y a actuellement pas de ligne de bus vraiment crédible (avec une fréquence correcte au moins aux heures de pointe), mais plein de lotissements en construction, et des routes qui ne sont pas dimensionnées pour la taille qu'aura la ville dans maximum 10 ans et dont je crains qu'elles soient saturées très vite. Pour mémoire, je prends actuellement le vélo ou la voiture pour aller au travail dans le centre de Limoges : je mets moins de temps qu'en bus, et je suis beaucoup plus libre de mes horaires.</p>
87270	<p>Pourquoi s'inquiéter de la réduction de la part de la voirie qui reste aux automobiles ? Dans certaines villes, cela a été bien perçu par le riverains parce que cela réduisait aussi le bruit, comme avenue Berthelot à Lyon : avant le tramway, il y avait 4 voies de circulation dans le même sens, et beaucoup de circulation, maintenant c'est plus calme</p>
87270	<p>Pourquoi envisager des bus avec des batteries plutôt que des trolleybus : la ligne aérienne a certes un impact esthétique mais, en même temps, elle rend la ligne visible</p>
87350	<p>Bonjour. Pour une offre de transport pertinente, le terminus de la ligne bleue devrait se situer au plus près de la mairie de Panazol (avec parking à vélo) pour que les collégiens et lycéens puissent rejoindre leur établissement. Une ligne secondaire pourrait permettre aux plus éloignés de rejoindre cette ligne principale.</p>
87280	<p>La ligne orange n'est pas assez longue. Pourquoi l'arrêter à Beaubreuil ? Elle devrait aller jusqu'à Beaune-les-mines et profiterait ainsi aux habitants du nord de l'agglomération (Beaune, Rilhac, Bonnac, Chaptelat). Si vous voulez réduire le trafic routier et favoriser le transport collectif, il faut raisonner avec une démarche d'aménagement du territoire plus globale. Les lignes de bus actuelles sont réductrices. Un exemple : vers 17h, si vous voulez effectuer le trajet Place Jourdan/Beaune, en bus il faut 45 minutes. En voiture, ce trajet dure 15 minutes. Le choix est vite fait. Parmi vos engagements : Accélérer le désenclavement des quartiers prioritaires : d'accord avec vous mais les autres habitants périurbains du nord de Limoges ? Rendre les alternatives à la voiture plus avantageuses pour tous : pour beaucoup d'endroits, il n'y a pas d'alternatives crédibles, ni actuellement, ni si le projet reste en l'état. Autre remarque : vous voulez encore réduire la vitesse sur l'A20, mais cela pénalisera encore ceux qui n'ont pas accès aux transports collectifs. Pour renforcer la sécurité sur l'A20 dans la traversée de l'agglomération, il serait souhaitable d'interdire les dépassements de poids-lourds.</p>
87100	<p>Un projet intéressant pour la ville de Limoges Pour accompagner celui ci un aménagement des rues piétonnières semble obligatoire De plus une refonte des tarifs, voire la gratuite pour les retraités me semblerait un progrès social Cordialement</p>
87000	<p>Le rapport investissement/gain me paraît insuffisant voire quasi-inexistant dès le départ. Habitant le centre de Limoges (en périphérie ultérieurement) il me semble évident que cela va engendrer des travaux gigantesques puisque nos axes actuels sont étroits et ne permettent pas en l'état de dédier une voie pour les bus. Tout ça pour gagner quelques minutes puisqu'il n'y a pas à proprement parlé de problème d'embouteillages à Limoges (tout au plus quelques ralentissements aux heures de pointes)... De plus, faut il rappeler que le centre de Limoges peut se pratiquer entièrement à pieds? Concentrer les efforts sur les entrées de ville paraît suffisant (en valorisant les parking relais et lignes de bus existantes) alors que cette traversée ne semble en rien justifiée. A qui bénéficiera -t-elle concrètement? Statistiquement quels sont vos données concernant les utilisateurs des bus? Par expérience ils sont principalement étudiants ou adultes sans voitures pour qui ces nouveaux tracés ne changeront rien. Miser autant en espérant gagner à peine quelques pourcent d'utilisateurs supplémentaire n'est clairement pas censé à une époque de difficultés budgétaires. Arrêtons de vouloir à tout pris faire des projets calquer sur d'autres agglomérations alors que nous n'en avons pas besoin à Limoges.</p>
87170	<p>Il semble donc que le BHNS ne concerne pas la commune d'Isle, dommage.</p>
87100	<p>Bonjour, Afin d'émettre un avis, pourrait-on avoir plus d'informations sur les stations d'arrêt de ces bus nouveaux services ? Nous habitons au 57 de la rue Armand Barbès et sommes donc pleinement concernés par la ligne Nord-Sud. Vous remerciant par avance de votre réponse,</p>

87410	Fluidifier le trafic de circulation en centre-ville, désengorger, accessibilité des autres réseaux en moins de dix minutes, lignes régulières avec les autres communes autour de Limoges (y compris petites vacances ou grandes vacances scolaires), connectivité en haut-débit WiFi gratuit sans mot de passe dans les transports en commun (bus), réduire le nombre de passagers ou d'usagers en forte d'affluence (heures de pointe par exemple)
87000	Il serait bien de pouvoir mettre son vélo a l'arrière du bus
87350	Concernant le matériel roulant pour le BHNS je trouve que le choix du trolleybus IVECO CREALIS IMC est le plus pertinent pour les raisons suivantes : - C'est le mode de transport historique de Limoges - Les actuelles lignes principales sont reconnaissables à leurs trolleys - Il embarque des batteries plus petites que les bus électriques, et celles-ci sont très polluantes à fabriquer - Investissement élevé mais les batteries coûteront moins cher à changer que pour un bus et la durée de vie d'un trolley est importante - Le trolley est technologie bien maîtrisée par la STCL - Une partie importante des futures lignes est déjà équipée en alimentation électrique (lignes 1-2-5-6) - Une partie de la ligne peut ne pas avoir de fils aériens (donc moins d'installations nouvelles et préservation du paysage) - Une technologie innovante - Silencieux - Le design général est plus moderne que les autres propositions
87350	Je propose deux suggestions pour les emplacements des TERMINUS du BHNS (celui de la ligne orange au CHU et celui de la ligne bleue à Panazol) *Dans le cas de la LIGNE BLEUE je pense que le terminus serait bien derrière l'interwäché (cf image Suggestion_terminus_BHNS_Panazol.jpg) pour les raisons suivantes : - Position centrale à PANAZOL (de plus, la ville s'étend à l'est) - Proximité du centre-bourg (Mairie, médiathèque, école...) ≈ 700 m - Quartier de Morpiénas (lotissements, stade, école...) ≈ 700 m - Espace disponible pour aménager un parc-relais et un quai pour d'autres lignes de bus - Contrairement au parc-relais Route de Lyon pas besoin de traverser Panazol (bouchons) - Accès facilité au BHNS pour les Panazolais (la nouvelle ligne de Panazol ne prévoit qu'un bus par jour) *Dans le cas de la LIGNE ORANGE je pense que le terminus serait bien au nord du CHU (cf image Suggestion_terminus_BHNS_CHU.jpg) pour les raisons suivantes : - Desserte du CHU Dupuytren 2 - Espace disponible pour aménager un quai pour d'autres lignes de bus - Proximité de l'hôpital Mère-Enfant et d'Esquirol - Demi-tour facilité par un rond-point
87000	Bonjour, Si le projet de réaménagement total du réseau urbain de Limoges semble très satisfaisant, il serait nécessaire d'améliorer quelques points. Sur l'implantation des stations de bus : • J'ai pu noter que vous souhaitez faire passer la ligne BHNS orange par l'arrêt Beaupeyrat. Cet arrêt est actuellement, par la ligne 10, le plus gros point noir (hors Centre-Ville) pour la circulation des bus. En effet, très peu adéquate à un réaménagement total, il n'offre pas la possibilité d'offrir des voies aménagées et cause donc un retard de 2 à 5 minutes selon les feux. De plus, en raison de l'augmentation de la fréquentation des transports, il sera sûrement nécessaire d'investir dans les années ou décennies à venir pour des bus plus long, de 24 mètres. Il faudrait donc trouver une solution d'aménagement ou un autre passage. Une des solutions pourrait être de faire passer la ligne BHNS orange par la place des Carmes si elle serait aménagée au niveau des feux. En effet, cela permettrait de faire passer la ligne par le lycée Turgot et par des rues plus tranquilles déjà à sens unique. • Il faudrait également voir comment cette même ligne passe par le Carrefour Carnot. Une solution envisageable serait de faire passer dans un sens la ligne de bus par la Rue Hoche ce qui lui permettrait de ne pas passer par les feux, qui ralentit fortement les bus. • Il faudrait également s'interroger sur la création d'un pôle d'échange au niveau de Vanteaux/CHU. Par exemple, rue du Cluzeau. La création d'un tel pôle, bien qu'elle soit complexe du fait du nombre de résidences, elle permettrait de relier 4 lignes principales. Sur les orientations d'aménagement • La création d'une ligne en rocade est une excellente initiative. En effet, elle permet de relier les facultés entre elles et constituent donc le point fort de cette réorganisation. Il faudrait donc faire un sorte qu'elle passe très fréquemment, pas comme la ligne 14 actuelle. • Un point très positif de cette réorganisation est le fait que le centre-ville soit peu desservi. En effet, de nombreuses lignes de bus passent actuellement par le centre-ville, ce qui conduit à des bouchons. Or, il est beaucoup plus agréable de traverser le centre-ville à pied sans des bouchons à nos côtés.
87280	Bonjour Habitante de Beaune les Mines, la dernière fois que j'ai pris le bus ,sur le livre en venant de ville j'avais une correspondance à Beaubreuil, avec un quart d'heure de battement. J'ai attendu mais le bus n'est pas passé, heureusement qu'une connaissance est passée en voiture pour me ramener à Beaune. Soyez vigilant pour les correspondances à Beaubreuil. Cordialement
87000	N'est-il pas dommage que le réseau des lignes structurantes et principales évite pour une bonne part, si j'ai bien compris, les zones commerciales et d'activité se trouvant en périphérie nord et sud ? Cet étalement est regrettable en terme de mobilité, mais comme c'est la situation existante...
87350	Il est important qu'il y ait une station au cœur de la ville de Panazol.
87000	Bonjour , le Bus à Haut Niveau de service , c'est un projet parfait pour améliorer la vie des habitants mais on faut penser aussi, il y a certains de quartiers de notre ville va encore de manquer de certains de moyens de transport et des arrêts du bus. Salutations sincères
87410	Bonjour, je réside au Palais sur Vienne et je travaille en zone sud de Magré-Romanet (distance 12 km) et j'essaie d'utiliser mon vélo le plus souvent possible pour réaliser ces trajets. Force est de constater qu'il faut pour cela une grande motivation et une dose d'inconscience tant les infrastructures sont mal adaptées au vélos. Et même lorsque des pistes cyclables ont été aménagées, comme c'est le cas autour du PEM Fougères, soit elles sont peu pratiques en obligeant les usagers à céder le passage aux automobiles à chaque rond-point, soit elles sont inutilisables car jamais nettoyées. J'espère vivement que vous intégrerez des voies cyclables et piétonnes bien conçues et pensées autour des futures lignes BHNS afin de donner envie aux usagers d'abandonner leurs voitures pour le vélo, la marche ou le bus. Il faut permettre à chacun de se déplacer autrement qu'en voiture en se sentant en sécurité, ce qui n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. Merci pour votre écoute.
87430	2 PROBLEMES MAJEURS: -le pole gare SNCF -Le pole val de l'Aurence 1/La gare: l'évolution actuelle de la SNCF est de transformer les gares en espace attractif et de commerce.A ce titre, il faudra revoir la structuration des échanges piétons-BHNS-voitures-CIEL qui me paraissent peu pertinents.La solution idéale serait d'élargir le pont vers la ville pour améliorer la dépose minute, faciliter l'accès au parking et au CIEL.La version encore plus belle serait de récupérer sur l'emprise SNCF l'espace nécessaire au BHNS, avenue du général de Gaulle jusq' à la place Jourdan,amplifiant le projet Rodet abandonné par la nouvelle municipalité. 2/POLE DU CARREFOUR VAL DE LAURENCE ROUTE D ANGOULEME. L'abandon de la rocade sud condamne le carrefour à rester une zone de transit poids lourds, et il en va de même pour le périphérique notamment dans sa portion étroite (bld bel Air). Outre l'intention de supprimer une barre d'immeubles, il faudrait impérativement créer une trémie (éventuellement un mini tunnel)sous l'espace planté du terre plein, de manière à permettre aux véhicules d'éviter les feux rouges du croisement périphérique-Armand Dutreix-ex RN 141. Je sais qu'il faudrait déplacer des réseaux , en particulier les canalisations de chauffage urbain malencontreusement installées là il y à 5 ans. Je suis pessimiste pour le bld bel Air. Enfin, toujours du fait de l'abandon du contournement sud, il faudra, des que le dédoublement de la D2000 aura été réalisé interdire la portion Le Breuil carrefour d'Oradour aux poids lourds en transit et les faire passer par Grossereix , l'A20 pour aller vers le sud ou vers Clermont Ferrand. Vous serez enfin quasiment obligé de mettre l'A 20 à 2 fois trois voies. Bon courage Conseiller municipal de Verneuil Sur Vienne
87000	Les nouveaux bus sont vraiment magnifiques et donne un sacré coup de jeune à la flotte de la STCL de Limoges, je prend le bus tout les jours et plusieurs choses que j'aimerais vous faire part, tout à d'abord pourquoi sortir des vieux bus pas confortable du tout ? Les conducteurs ne mettent jamais la climatisation dans les bus sauf c'est vraiment étouffant d'être dans un bus sans clim et dans une chaleur étouffante ! Dernière je recharge ma carte via le site internet mais le problème je sais jamais qu'à s est-ce que mon abonnement ... Sinon j'ai virement hâte de monté dans les nouveaux bijoux !

87350	Pourquoi ne pas prolonger la ligne jusqu'à la mairie de Panazol ? Plus besoin de voiture pour aller au centre ville de Limoges Des places de parking libérées .
87000	Le schéma reste pour l'instant peu clair pour la ligne 1 (trolleybus) elle semble toujours être là entre le terminus de Louyat et le centre ville... mais que devient elle après ? Le BHNS bleu reprend son tracé entre le centre ville et Panazol. Est ce qu'elle renforce le bhns ou part ailleurs ? Peut être sur la carte interactive une séparation bhns/lignes trolley serait utile (habitant proche quartier du Sablard)
87100	Je veux participer
87000	Je suis utilisateur quotidien du réseau TCL, pour me rendre sur mon lieu de travail. - J'habite actuellement rue François Perrin à Limoges, pour me rendre Avenue de la Libération, et je constate de plus en plus que la fréquence du bus 5 est limitée (parfois plus de 25 min d'attente à 18h...); - Nous achetons actuellement avec ma femme une maison chez Bordas à Condat-sur-Vienne, et j'effectuerai quotidiennement 2 x 1 km à pied entre chez Bordas et l'arrêt le plus proche de la ligne 36 arrêt Les Hauts de Condat, ce qui n'est pas satisfaisant. Je souhaiterais que le futur projet de mobilité porté par Limoges Métropole puisse dans le cas présent, faciliter/améliorer l'accès au transport par bus, mais il me semble a priori que ce ne soit pas le cas? Dans l'espoir d'une réponse de votre part, Merci d'avance,
37230	L'agglomération de Limoges a la chance de posséder un très beau réseau de trolleybus. Les lignes de BHNS vont emprunter une grande partie des lignes actuelles 1 et 2 et il est plus que souhaitable que le matériel retenu soit du type trolleybus à batteries afin de profiter d'un mode de transport qui permet de se déplacer sans bruit, ni pollution. Les autres technologies sont beaucoup moins avancées (batterie, recharge rapide) et il serait dommage de ne pas profiter des lignes aériennes qui existent, voire d'en rajouter sur certaines portions vers Panazol ou Maréchal Foch sur la ligne est-ouest et Beaubreuil sur la ligne nord-sud. L'aspect des lignes aériennes peut être amélioré par une meilleure intégration avec l'appui sur façade ou des couleurs de poteaux se mariant mieux avec l'environnement.
87220	J'utilise les transports en commun depuis des années pour l'itinéraire Feytiat (où je réside) - Limoges centre ville (où je travaille) - le temps de trajet est assez dissuasif (environ 40 mn - plus marche 15 mn) - de plus, la ligne 35 et la ligne 62 passent inutilement aux mêmes horaires ainsi que la ligne 32 sur la 2ème partie du circuit à Feytiat. - le crochet de la ligne 35 à certains horaires par le quartier du Sablard est incompréhensible et source de temps perdu pour quasiment pas de demande d'arrêts. - de plus la coordination de la "navette" 62 et les départs du trolley bus au pôle Saint Lazare est aléatoire ; on attend 10 mn (ou plus pendant les vacances scolaires) l'arrivée du trolley - ce que je souhaiterais dans le cadre de la refonte du réseau serait une rapidité de trajet (20 mn en voiture contre 40 en bus !); des voies réservées en ville pour gagner du temps ; des horaires adaptés aux "adultes" qui travaillent et pas seulement aux lycéens notamment pendant les petites vacances scolaires et surtout les vacances d'été ; des véhicules silencieux (navettes utilisées sur la ligne 62 font un vacarme insupportable à l'intérieur) ; des correspondances réalistes et réalisables sur les Pôles ... merci pour votre écoute
77000	Bonjour, Concernant la ligne Orange il me semblerait plus opportun qu'elle relie le Family Village à la ville d'Isles. Le Family Village est très mal desservi et la commune d'Isles devrait elle aussi être mieux reliée. Concernant l'information usager il serait opportun que les données sur les transports de Limoges soient disponibles dans les grandes applications de transport (Google Maps, Apple plan, SNCF...) en 2019 il n'est plus possible de seulement se contenter d'un site et de BusInfo. Je ne vis plus à Limoges mais j'y ai vécu 23 ans pendant lesquels j'ai toujours utilisé les bus/trolleys et j'y retourne souvent et je suis toujours utilisateurs de ces transports. Cordialement.
87000	Bonjour, Pour des questions de sécurité des usagers et notamment lors de l'arrêt de bus ; je pense qu'il est nécessaire d'exclure la configuration centrale. Deux choix s'offrent donc : configuration latérale ou bilatérale. La configuration latérale aurait pour avantage un site totalement réservé au bus mais qui pour moi pourrait être dangereux pour certains piétons inattentifs. A l'inverse, la configuration bilatérale permettrait dans un premier temps la circulation des bus ET des motos ; la réglementation sur la circulation de ces dernières dans les voies de bus évolue et elles peuvent se rabattre à tout moment pour laisser passer le bus. Cette configuration bilatérale pourrait aussi permettre une voie de vélo et un accès direct à l'arrêt. Si une petite séparation entre voix de bus et voix de voitures était mise en place (petit terre plein par exemple), cela permettrait notamment l'augmentation des vitesses commerciale : les usagers regardent plus souvent dans leur rétroviseur gauche et ne s'attendent pas à voir un bus les doubler par la droite ; obligeant ainsi les conducteurs à ralentir et doubler de puissance. Mon choix se porterait donc sur le positionnement bilatéral pour un confort, une sécurité et une vitesse optimaux.
87280	Créer plus de passages au moins 1 par heure desservant Beaune les mines quartier de limoges au vu de l'augmentation de sa population et de son enclavement dû à l'A20. Le family village est mieux desservi ainsi que beaubreuil c'est anormal
87350	Madame, Monsieur, Merci de nous donner la possibilité de donner notre avis. Pour le positionnement de la chaussée, l'insertion latérale, d'un coté les voitures et de l'autre les bus, est une très bonne idée. Habitante de Panazol, ce serait génial d'obtenir un terminus dans Panazol même si c'est un arrêt toutes les 30 min/1h. Un meilleur accès à Limoges sans voiture serait Top ! Pour le modèle du bus, l'Iveco Crealis IMC est très bien.
87100	L'intérêt principal est d'augmenter sensiblement les amplitudes horaires de service. Actuellement, le premier bus 21 du matin ne permet pas de prendre le premier intercity pour Paris. Les horaires sont contraints et ne correspondent plus aux usages. Il n'est pas concevable d'avoir une fin de service à 20:20 (demain comme aujourd'hui d'ailleurs) le mode de transport doit être le plus droit possible, les meandres et virages ralentissent trop la vitesse commerciale. Les véhicules doivent être trolley ou électrique et cela va de soit, climatisés.
87000	Il faut que le bhns passe réellement dans ester technopole, pour l'instant, il ne fait que passer devant. Plusieurs milliers de gens travaillent là bas et il n'y a pas de desserte correct prévu. Il faudrait qu'il passe au moins rue de Soyouz pour desservir toutes les entreprises installées plus loin de la coupole, pas forcément toute la journée mais au moins le matin entre 8h et 9h30 et le soir entre 16h30 et 18h.
87570	pourquoi ne pas mettre la gratuité des transports en commun sur limoges metropole n/ont pas dépense des sommes pour ces bus dit à haut niveau .Et aussi,rajouter des bus dans certains secteurs.Cela existe dans certaines grandes villes.

LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES PAPIER

Provenance	Code postal	Utilisez-vous les transports en commun ?	Contribution
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Non	Les villes où sont les pistes cyclables ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87230	Non/parfois	C'est bien, ce sera moins long pour traverser Limoges, le 10 qui passe toutes les 40 minutes c'est long.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87510	Non	Bon projet, je souhaite que les couronnes périphériques bénéficient des réformes.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Non	De grâce protégez nous des batteries, couteuses, polluantes. Privilégiez les supers condensateurs.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87230	Non	C'est une très bonne idée.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87350	Non	Que le projet se réalise dans le futur ce serait bien.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Non, car payant	Les bus roulent les 3/4 du temps à vide. Il paraît que c'est par rapport aux étudiants. Désolé en tant que parents de 3 enfants on a dû payer et aujourd'hui c'est le cas en retraite où est l'écologie ? Je ne vais plus en ville.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui, parfois	Je trouve que les trajets sont bien pour ceux qui le prennent.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui, parfois	Le BHNS pourrait-il passer vers rue Aristide Briand ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87400	Oui	Pourquoi Limoges est la seule ville de France à ne pas avoir de liaison directe entre la gare de Limoges et la Mairie ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Ligne de Beaublanc Opéra, pas de trolley route de Bellac

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Est-ce qu'avec le BHNS j'aurais accès au CHU et les zones du Nord ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Réseau Bus, super pas toujours facile pour vos chauffeurs ! Quelque chose à gagner !! Merci à vous
Foire expo du 25 mai au 2 juin			Je trouve ce projet très bien. Avoir des bus tôt et jusqu'à midi nous permet de nous déplacer plus facilement. De plus, le fait d'avoir des bus rapprochés pendant les heures de pointes est important pour le confort des passagers.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000		Nous sommes très contents du nouveau projet BHNS, c'est formidable.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87920	Oui	Amélioration du service Limoges-Condat
Foire expo du 25 mai au 2 juin		Oui	Prévoir des horaires pour les salariés des zones industrielles en 2 x 8 Prévoir une ligne (14.20) qui fait la boucle de Limoges avec des arrêts qui permettent les correspondances
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 280	Oui	Souhaiterais le maintien des arrêts entre Fougeras et Cora.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 100	Oui	Le projet de BHNS est très bien, car les destinations sont toujours identiques.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Oui	Le nouveau bus il est bien.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 100	Oui	Difficulté d'accès de lignes TCL habitant rue du Coudert (pour surtout lycéen) + piste cyclable
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87110	Oui	Va-t-il passer en zone nord après Beaubreuil ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Merci pour les projets et tous les progrès qui sont à venir. Bon courage et félicitations.

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Oui	Il serait bon de ne plus faire payer les personnes âgées à moyens revenus (même non imposables). La prochaine mandature n'est pas loin ! De plus, il est inadmissible de n'avoir aucun moyen de locomotion à heures rapprochées les dimanches et jours de fêtes, hormis les transports Beaubreuil... Nous ne sommes pas du bétail et nous avons le choix de nous déplacer au centre quand on n'a pas d'autre moyen de locomotion.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 100	Oui	On voudrait que la ligne 6 partant de la Bestide roule le dimanche et jours de fête.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Non	La zone nord industriel est mal desservie. Exemple : la zone vers Babou et pour aller à l'ASPTT.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Non	Obligé d'utiliser l'automobile. Pas de bus en dehors des heures scolaires incompatibles avec les "vieux".
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87410	Non	Plus de passage au palais s/Vienne.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87270	Non	Manque le trajet Bonnac --> Limoges Aéroport enclavé (aucun bus)
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 430	Non	Situation du lieu de stationnement ? Calmette ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 100	Non	Avez-vous des prokets pour le bas des Carrières ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87220	Non	Des horaires plus adaptés pour le CHU serait très intéressant : 6h15 + 22 h.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Non	Consulter les habitants par quartiers, sur les questions d'organisations de circulations. Prévoir des points bus.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Non	Prévoir plus de parking.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	23 000	Non	Bon projet, je préfère un système de batterie

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87350	Non	Poursuivre la ligne de Panazol jusqu'à la mairie de Panazol Prévoir un trajet scolaire Panazol-Beaupeyrat Plus accessible aux handicapés
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87400	Non	Bonne idée...Une autre : des aménagements pour Limoges des vélos ? Parking, pistes cyclables réellement utilisables (pensées, réalisées pour des gens qui savent vraiment ce qu'est le vélo).
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 240	Non	Projet innovant, très intéressant. Modérer le prix du voyage.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Non	Assez pour en ce qui concerne les horaires. Permet de pouvoir se rendre au travail le matin et même de nuit.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Non (très rarement car j'habite en hyper centre)	Avantages des nouveaux bus : - Ecologie - Nuisances sonores atténuées
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Non	Ce sera compliqué voire impossible de créer des voies réservées pour le BHNS. Les + : plages horaires élargies + fréquence rapprochée.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 470	Non	Voir problème de revêtement pour BHNS (cf clermont Ferrand). Il y aura-t-il des arrêts à chaque station ou à la demande ? Problème de rabattement, d'autres lignes sur le BHNS. Horaires matinaux et tardifs ? Je pense qu'il faudra voir la TAN à Nantes avec le bus way.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 200	Non	Plus de bus pour Couzeix. Plus de bus pour la zone Nord.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 410	Non	Prolonger la ligne vers le Palais sur Vienne ou navettes toutes les 1/2 heure.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	23 600	Non	Bien si écologique.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 170	Non	Plus d'information sur l'utilisation à l'intérieur du bus (Places, info, ticket, prix) au quotidien ?!
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 700	Non	Parce que au Querrades, il y a peu de bus.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 430	Non	Faire des horaires plus adaptées aux personnes qui travaillent, notamment pour ceux qui ont des horaires atypiques comme dans le milieu hospitalier.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 100	Non	Il est nécessaire de mieux aménager les pistes cyclables, déjà que le relief de Limoges est compliqué.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Non	Il faudrait développer les lignes sur toute l'agglomération Feytiat . Pas besoin de toutes les 6 minutes, mais plus de bus sur l'ensemble des communes.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Non	Il faudrait desservir les différents sites de Dupuytren.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Non	Retour de la gratuité. Merci.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 920	Non	Plus de service de bus.
Foire expo du 25 mai au 2 juin		Non	Stop aux lignes très restrictives qui oublient les autres lignes. Donc non aux millions dépensés pour 2 lignes.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	23 600	Non	Très bien si écologique.
Foire expo du 25 mai au 2 juin		Oui	100 € un abonnement de couples, ou 3 H gratuites dans la journée.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Ajuster la hauteur des trottoirs pour les personnes à mobilité réduite. Ce serait plus rentables que s'équipe les bus.
Foire expo du 25 mai au 2 juin		Oui	Très bien.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87 000	Oui	Quand serait-il en service ? Sur quelles lignes ira-t-il ?

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Excellent projet lancé. Est-t-il réalisable, espérons un jour, peut-être ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Oui	C'est très bien pour Panazol.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87350	Oui	Très intéressant.
Foire expo du 25 mai au 2 juin		Oui	Ce que ça passe Avenue Montjovis.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Me paraît intéressant par rapport aux horaires qui seraient mieux adaptés pour les gens en activité.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Oui	Ca paraît un bon projet si les conditions sont améliorées.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Il faudrait réserver quelques places pour fauteuil roulant et poussettes au milieu du car comme dans les bus parisiens (1 car sur 2 avec plan pour trottoir). Merci 3 ou 4 par bus.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Il aura des VLIM dans les bus ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Ce bus est totalement électrique.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Très bonne initiative pour desservir ce trajet qui permet de désengorger le centre ville sur un trajet très intéressant.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Oui	Conserver la ligne 10 dans l'état actuel horaires et arrêts.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Les bus ne sont pas toujours à l'heure.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Oui	Un beau projet qui dessert les coins de Limoges les plus "utilisés" (technopole...). Si en plus les horaires sont plus larges que celles de d'habitude c'est parfait.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	La ligne 35 plus d'horaire, revoir les horaires.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Le nombre de bus sur Landouge est insuffisant. Il pourrait aussi y avoir, la continuation d'une piste cyclable vers le centre ville et centre ville forêt des Vaseix.
Foire expo du 25 mai au 2 juin		Oui	Je trouve que les lignes qui seront mis en place vont vraiment m'être utiles surtout pour mon parcours de travail, car je suis auxiliaire de vie sociale. Les bus vont aider de ne plus arriver en retard pour mes interventions.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87280	Oui	Que le bus continue sur la zone Nord, sur Beaune-Les-Mines. Merci
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	Oui	Ce serait bien qu'il y ait un bus 24 dans l'après-midi car pas facile pour les gens qui travaillent là bas et qui débauchent dans l'après-midi.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87510	Oui	Prévoir des horaires plus fréquents les matins et soirs sur la ligne 26 et avoir plus de navettes.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	Oui	Les correspondances du ? étaient très bien, pourquoi tous changer.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87220	Oui	Pas assez de bus sur la ligne Feytiat-Limoges 35-32-62. Navette Pôle Saint-Lazard Feytiat, mettre des bus pendant les vacances d'été.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	97350	non	Le projet que vous allez mettre en place est super. Continuer de pouvoir desservir les coins le plus reculés.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Très bonne idée, surtout pour ceux qui ont besoin de se déplacer très tôt ou tard le soir.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87700	oui	Aisne-sur-Vienne ne va pas être desservi par ce bus.

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Pour l'avenir, continuez à développer les lignes de bus et les transports en commun (pratique et utile).
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Il faut plus souvent le bus 16 et le 17 aussi car 1 bus / heure. Il faut au moins toutes les 20 minutes et le dimanche. Je trouve ça pas normal de laisser des gens sur le trottoir. Il faut qu'il soit à l'heure. Sinon j'aime bien le réseau.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Il faut être en présence aux arrêts pour avertir le non passage des bus et ainsi éviter d'attendre comme des cons. Le personnel de la STCL (qui passe en voiture devrait avertir au lieu de regarder bêtement). Il est où le civisme ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Il vaut mieux une voie de chaque côté de la route car avoir les bus au milieu est dangereux si l'on veut tourner dans une rue.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Satisfaite des transports en général.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	non	D'accord avec ce projet
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	La ligne 10 actuelle va très bien. Construire une passerelle sur l'A20, est-ce bien utile ? Encore un budget de trop ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Il s'agit d'une bonne initiative Je prends le ligne 5 jusqu'à Jourdan, le plus long c'est François Perrier <> Churchill
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87240	oui	Aucunes
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Je souhaiterais bénéficier du tarif à 90 € dès ma retraite (avant 65 ans)
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Je suis satisfaite de tous les transports
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	très bonne idée
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Je suis d'accord pour projet bus électriques
Foire expo du 25 mai au 2 juin	NR	NR	Faire respecter les civilités d'usage par un contrôleur dans chaque bus. Pieds sur les sièges, non respect des places sur les places dédiées, etc. Gratuité des transports en commun en conservant la prime d'encaissement allouée aux chauffeurs. Revoir les signalisations pistes cyclables Favoriser la sécurité des pistes cyclables et piétons sur Boulevard de Vanteaux par ex.

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	La ligne est très intéressante avec des horaires adaptés aux travailleurs
Foire expo du 25 mai au 2 juin	NR	oui	C'est bien
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Rénover le réseau de bus, c'est très bien. En particulier ce serait bien si les passages étaient plus fréquents, s'il y avait une "navette" facile à utiliser en hypercentre pour des petits trajets (pour les seniors, les pentes sont raides !!). Et le bus à haut niveau de service, on le veut tout de suite ! Pas en 2033 !! Le plus tôt possible en tout cas.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Mettre des bornes de vente de titre de transports comme à la place W. Churchill.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Ils feraient bien de faire payer les personnes âgées.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87250	oui	Vos projets me semblent très intéressants pour nous les actifs, et les personnes âgées.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	CHU 1 ? CHU 2 ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87250	oui	Est-ce que le trajet va passer par Panazol ou par le lycée Marcel Pagnol ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Très bonne initiative
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Il serait souhaitable de pouvoir, en plus de landeaux, autoriser dans le bus le transport de 2 ou 3 vélos. En effet du Pont Neuf à la salle du Zénith l'aller reste sportif
Foire expo du 25 mai au 2 juin		oui	Rabattement des lignes de la périphérie scolaires pour centre-ville, itinéraires prioritaire et plan de circulation
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Consulter en priorité les usagers pour connaître leur avis (prospectus dans les bus et les points bus)
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Passera-t-il par la ZUP ou la Bastide ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87500	oui	Bon projet
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Si l'on doit se déplacer de Isle à Panazol peu d'offres. Pour le trajet vers le travail, l'offre horaires est peu attractive surtout pendant les grandes vacances, pensez aux gens qui prennent le bus pour bosser et faites un sens unique Rue Armand Duheix et François Perrin
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Rue de la conque pas d'arrêt ou beaucoup trop loin par rapport aux deux grosses citées Dom aulim et Limoges habitat arrêt trop loin
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Le d1 devrait aller directement à Panazol
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87350	oui	Combien de lignes seront mises en service ? Panazol sera-t-il desservi plusieurs fois

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	le nouveau bus est bien et les chauffeurs de bus sont gentils
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	A voir mais bon projet
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Empêcher aux voyageurs de parler au chauffeur et limiter les poussettes à 3 par bus
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Le projet me convient, de plus prenant le tram régulièrement je n'aurai plus de souci pour garer ma voiture aux alentours de la gare
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Projet ambitieux
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	J'aimerais beaucoup plus de bus sur la ligne 14, il faut une ligne pour relier le Val Aurence sud au nord et au centre-ville sans changement svp.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Ce serait formidable
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87200	oui	Bon projet
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui et non	1 ligne qui partirait de l'avenue Baudin au CHU par la rue Charles Legendre drainerait tout le secteur et serait très utile
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Très bon réseau urbain
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Ligne transversale par exemple coté sablard pour aller d'un point à un autre obligé de passer par le centre-ville. Pont 51, étienne au CHU plus d'une heure par le bus, à peine 15 minutes en voiture.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Bien
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Très intéressant, pourra transporter plus de monde aux heures de pointe et moins polluant. Je suis très intéressé par les bus tard la nuit
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Le nouveau bus est bien
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87410	oui	Je voudrais que le projet BHNS passe par le Palais sur Vienne
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Le projet est très bien pour la pollution et la rapidité des bus, super
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Pour le moment RAS
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87350	oui	L'arrêt Panazol route du Lyon est actuellement très loin du centre Bourg. Cela rend l'actualisation des bus souvent impossible (horaires/correspondances). Il serait super de prolonger cette ligne jusqu'au centre de Panazol, toute la famille prendrait le bus. J'espère que la ligne jusqu'à Panazol Bourg sera validée !
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87270	oui	Très bien
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	que les retraités payent le bus
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Ponctualité, tarifs vont-ils augmenter, essayer de penser aux personnes qui l'utilisent pour travailler.

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Encore en pointillé sur les plans nous espérons que le BHNS orange desservira bien l'avenue du Président Vincent Auriol. Merci pour ce projet qui a un bel avenir
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87280	oui	Embouteillages trop fréquents dans la rue Aristide Briant, trop d'arrêts
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	A quel moment seront développés les itinéraires en pointillés ? Quel moyen de transport sera utilisé pour le BHNS ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Il est bien mais sur le réseau en général, il faudrait renforcer les liaisons vers le sud (Boisseuil, Feytiat, Eyjeaux, ...) où les perturbations augmentent fortement et le besoin de transport vont être grandissant
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Des bus toujours indiqués pour chaque trajet
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87350	oui	Très bon projet, peu redynamiser le centre-ville
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87920	oui	Habitant de Condat, je trouve qu'à certaines heures il manque des correspondances
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87300	oui	Bons projets pour les personnes à la campagne sans voiture et d'un certain âge
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Je suis favorable au tram, du fait qu'il est accessible pour les personnes âgées. En effet, il est difficile d'y accéder (car trop haut les bus) les conducteurs de bus pas toujours aimables conduisent de façon brutale.
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Quel sera le trajet de ce nouveau bus entre la Place d'Aine et la Gare de Limoges Bénédictins ? Ce qui m'arrangerait c'est que ce bus passe par : Place Wilson vers Bd de Fleurus; Jourdan vers La Gare (trajet direct le plus court pour se rendre à la gare ce qui n'est le cas actuellement) Merci
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Sur la lignes EST/Ouest ou est la desserte des Bénédictins et du Palais ? Il faudrait également renforcer la desserte Coujeix
Foire expo du 25 mai au 2 juin		oui	Pour le projet, pourquoi pas
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Pas de bus TCL vers carrefour
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Le projet est très bien et dessert tous les arrêts de bus
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Ce projet va-t-il desservir Landouge ?
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	C'est un projet très formidable
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87120	oui	Très bonne décision pour l'environnement
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Tarif gratuit dès 62 ans (âge légal de la retraite) transport gratuit des vélos dans les bus

Foire expo du 25 mai au 2 juin	87000	oui	Très bon projet
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Pas de bus TCL vers carrefour
Foire expo du 25 mai au 2 juin	87100	oui	Le projet est très bien et dessert tous les arrêts de bus destinés
Réunion publique du 11 juin 2019	87 000	Non	Faire un tarif "couple" 100 € pour 2 personnes, aller et retour dure 3 H.
Réunion publique du 11 juin 2019	87 350	Non	Implantation du P+R Panazol trop proche de la ville, terminus à déplacer vers l'est (croix Finor) Cheminement vélo vers Limoges : éviter la cohabitation vélo-BHNS, utiliser la rue des Vignes pour les vélos ? Priorité aux transportx en commun, aux modes doux : le vélos ? Intermodalité : vélo/ TC ?
Réunion publique du 20 juin 2019	87000	Non	Recevoir les infos de ce projet SVP merci
Réunion publique du 27 juin 2020	87100	Non	Réaménagement de la place Carnot pour y faire passer le BHNS
Réunion publique du 27 juin 2021	87100	Non	Réaménagement des rues ? Comment gérer les stationnements des rues que le BHNS va emprunter
Réunion publique du 27 juin 2022	87100	Oui	La ligne BHNS CHU Beaubreuil passant par la rue Armand Barbès est une erreur pour l'ensemble des riverains car c'est nuisible à l'école, à Emmaüs, exclure la place Carnot qui il y a 40 ans était le 2è centre-ville de Limoges ; on a laissé abandonner les magasins autour de Carnot et on veut les récupérer, je pense que ce qui est perdu ne se rattrape pas, déjà le centre Saint Martial se perd, le centre-ville a de moins en moins de clients et les magasins qui ferment, alors pourquoi ne pas continuer en suivant ceux qui partent vers le Nord et le Sud car la ville devient de plus en plus difficile et moins de travail. Pour travailler il faut sortir de la ville. C'est bien dommage.
Réunion publique du 27 juin 2023	87000	Oui	Suggestions : - Ligne de trolley n°2 actuelle (en direction de la Bastide) _ Station Place Wilson _ A partir de cette station, est-il possible de créer une desserte en direction de la Gare des Bénédictins en empruntant le Boulevard de Fleurus, place Jourdan, Gare (trajet direct pour se rendre à la Gare) - BHNS : les variantes du tracé. Tracés en centre-ville : page 15. Oui pour le tracé en rose Mairie <-> Gare Oui, pour une variante par la rue Jean Jaurès (page 17) - Pour se rendre à la Gare à partir du Bd Louis Blanc, mettre en place un service de transport à la demande (navettes)