

Table des matières

PREAMBULE.....	4
1-LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ AU SERVICE DES HABITANTS SOUMIS À LA CONCERTATION.....	5
A- UN PREMIER RENDEZ-VOUS DE CONCERTATION EN 2019.....	5
B- CONTEXTE DU PROJET MOOVÉO.....	5
C- AMBITIONS ET CARACTERISTIQUES DU PROJET MOOVÉO.....	6
La mobilité pour tous dans une ville accessible	6
L'amélioration du cadre de vie pour un territoire attractif	7
La mobilité durable, un territoire résilient face au changement climatique	7
D- LES ACTEURS ET LE FINANCEMENT DU PROJET MOOVÉO	8
Les acteurs institutionnels du projet.....	8
Le coût prévisionnel du projet	8
2- LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	9
A- OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	9
B- L'ANNONCE DE LA CONCERTATION	9
L'affiche règlementaire.....	10
Les annonces presse et digital	10
L'affiche grand public et le flyer	10
Les réseaux sociaux.....	12
Le relai via les communes de Limoges Métropole.....	12
Le spot radio.....	12
Le dossier de presse	12
C- LES OUTILS D'INFORMATION	14
L'exposition - Stands d'échanges	14
La plateforme en ligne.....	14
Le dossier de concertation	14
La plaquette du projet.....	15
Article dans « Le Métropol »	16
D- LES MODALITÉS DE CONTRIBUTIONS ET DE PARTICIPATION	16
Les réunions publiques suivies d'une exposition – Stands d'échanges	16
Les registres de la concertation	17
Le formulaire en ligne.....	17
Une adresse e-mail.....	17

Le cahier d'acteurs	18
Les rencontres avec le Conseil de Développement	18
3- SYNTHÈSE ET ANALYSE DES CONTRIBUTIONS	19
A- LES CHIFFRES CLES DE LA PARTICIPATION	19
B- METHODOLOGIE DU BILAN	20
4 - ANALYSE DES CONTRIBUTIONS	21
A- UNE ATTENTE FORTE POUR UN PROJET TRANSVERSAL AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION	21
B- LES LIGNES DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE	22
Tracé, les stations envisagées et les terminus	22
L'offre de service, l'intermodalité et le matériel roulant.....	24
Insertion des lignes.....	27
C- LE PARTAGE DES ESPACES PUBLICS	28
Le stationnement et la circulation automobile	28
Mobilités douces ou actives	30
Confort piéton, accessibilité et sécurité	31
D- LA TRANSITION ECOLOGIQUE	32
Une forte demande pour des rues végétalisées	32
La gestion de l'eau	33
Qualité de l'air et nuisances sonores	34
E- L'AMENAGEMENT ET L'INSERTION URBAINE	34
Variantes d'aménagement présentées au public	34
Insertion urbaine et matériaux.....	36
F- LA GOUVERNANCE.....	38
Financement, coût et calendrier du projet	38
Organisation des travaux.....	39
Concertation	39
G- D'AUTRES SUJETS HORS CONCERTATION	40
Demandes complémentaires sur la réorganisation du réseau.....	40
Tarifs et gratuité des transports en commun.....	41
4- LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LA SUITE À DONNER	41
Les principaux enseignements de la concertation	41
Prochaines étapes	42
ANNEXES	43

LES REUNIONS PUBLIQUES.....	43
Compte-rendu de la réunion publique de Panazol – 27 septembre 2024.....	43
Compte-rendu de la réunion publique de Limoges – 1 ^{er} octobre 2024.....	43
LES ATELIERS AVEC LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT	43
Synthèse de l’atelier 1 – 30 septembre 2024.....	43
Synthèse de l’atelier 2 – 1er octobre 2024	43
Synthèse de l’atelier 3 – 17 octobre 2024	43
LES CAHIERS D’ACTEURS REÇUS.....	43
Cahier d’acteurs Alder Climat-Energie	43
Cahier d’acteurs de FNE Limousin.....	43
Cahier d’acteurs de Véli Vélo	43
Cahier d’acteurs de BSP.....	43
LES AUTRES CONTRIBUTIONS	43

PREAMBULE

Au printemps 2019, une concertation préalable avait permis d'arrêter le tracé de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à Limoges et Panazol. Engagé dans la perspective du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et du Projet de territoire de Limoges Métropole, ce projet constitue un des leviers de modernisation du réseau de transport en commun de la Communauté Urbaine Limoges Métropole.

L'affirmation des défis climatiques a conduit Limoges Métropole à étendre la portée du projet. La construction d'un véritable système multimodal incluant toutes les mobilités (transports en commun, marche, vélo, voiture) se double d'un projet urbain et environnemental ambitieux, justifiant la tenue d'un nouveau rendez-vous de concertation. Ce projet global porte le nom de Moovéo.

Du lundi 16 septembre au vendredi 18 octobre 2024, les habitants de l'agglomération, les associations et l'ensemble des acteurs concernés ont ainsi pu débattre de l'insertion des lignes de BHNS (caractéristiques et dessertes des lignes BHNS A et B, localisation des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des parkings-relais, accessibilité, information voyageurs...), mais aussi de la création d'itinéraires cyclables le long des tracés BHNS, de la recomposition urbaine et paysagère de différents espaces publics, d'une gestion plus durable des eaux pluviales et de l'assainissement...

Par leurs contributions en ligne, leur présence aux réunions publiques et aux ateliers, la rédaction de cahiers d'acteurs, plus de 250 personnes ont participé à ces temps d'échange. Le bilan de la concertation reprend la synthèse des remarques et propositions exprimées ainsi que les réponses de Limoges Métropole, maître d'ouvrage. Limoges Métropole tient à remercier l'ensemble des contributeurs à cette démarche de concertation.

Ces contributions permettent de mieux appréhender les attentes des habitants et des usagers, et d'affiner les orientations techniques du projet. Dans cette perspective, les échanges avec toutes les personnes intéressées se poursuivront au fil des études, jusqu'à la livraison des aménagements et la mise en services des lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

1-LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ AU SERVICE DES HABITANTS SOUMIS À LA CONCERTATION

A- UN PREMIER RENDEZ-VOUS DE CONCERTATION EN 2019

Le projet de BHNS, présenté en concertation en 2019, propose une réorganisation complète du réseau de transport, intégrant deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et quatre lignes de trolleybus. Ce projet inclut également des pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour encourager l'intermodalité entre bus, voiture et vélo. En tant que colonne vertébrale du réseau, le BHNS a pour objectif d'offrir des services rapides et fréquents, tout en contribuant à l'amélioration de la qualité de vie urbaine.

Les principales caractéristiques de ce projet convenus en 2019 sont les suivantes :

- **Deux lignes de BHNS structurantes**, axes clés de la réorganisation du réseau de transport en commun de Limoges. L'accent est mis sur l'intermodalité (connexion avec d'autres modes de transport) avec la mise en place de parkings-relais et pôles d'échanges multimodaux (PEM) qui facilitent l'accès aux lignes BHNS ; **Des voies réservées aux bus (sites propres), des priorités bus aux feux tricolores et des aménagements urbains** qui embellissent l'espace public et renforcent l'attractivité de l'agglomération ; **Un matériel roulant performant et durable** : des bus 100 % électriques de 140 places environ. Les lignes BHNS permettent d'améliorer les temps de parcours, offrent un service sur toute la semaine avec une fréquence élevée (toutes les 6 à 8 minutes en heures de pointes). L'adoption de l'électricité pour l'ensemble du parc de véhicules constitue une priorité dans le cadre de la transition énergétique ;
- **Un effet socio-économique** favorable avec l'amélioration de la desserte de quartiers prioritaires et le renforcement du dynamisme des pôles économiques et universitaires. Le projet soutient la requalification urbaine et l'amélioration de la qualité de vie en facilitant les déplacements vers les pôles d'activités, d'emplois et d'enseignement.

Les contributions obtenues durant la concertation ont montré une adhésion au projet de BHNS, avec 344 contributions écrites recueillies. Les principales attentes soulevées concernaient la réorganisation du réseau, les tracés et les aménagements urbains. Les contributeurs ont également mis en avant l'importance de transports en commun plus attractifs en termes de fréquence et d'accessibilité. Une attention particulière a été demandée pour les modes de transport doux (vélos, piétons), l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et les enjeux environnementaux. Beaucoup ont insisté sur la nécessité d'une politique tarifaire avantageuse, susceptible d'encourager l'utilisation des transports publics.

B- CONTEXTE DU PROJET MOOVÉO

Au regard de ce contexte et des attentes exprimées, l'ambition du projet de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) s'est renforcée sur ses aspects fonctionnels, sociaux, environnementaux et économiques. Il s'agit désormais d'un aménagement au service de toutes les mobilités et tous les habitants de Limoges Métropole.

Le « projet BHNS » ainsi enrichi évolue sous le nom de **Moovéo**, en répondant aux objectifs du Plan de déplacements urbains (PDU) et du Projet de Territoire, respectivement adoptés en 2019 et 2021 par le conseil communautaire de Limoges Métropole. **Moovéo** reflète l'ambition de Limoges Métropole en termes d'aménagement et de mobilité en articulant trois objectifs principaux :

1. Développer une nouvelle offre de mobilité autour des lignes de bus à haut niveau de service A et B, pour faciliter les déplacements en bus, à pied ou à vélo ;
2. Participer à l'adaptation du territoire aux défis du changement climatique par la création d'espaces végétalisés le long des itinéraires, la réduction des îlots de chaleur urbains et une gestion plus durable des eaux pluviales ; Améliorer le cadre de vie de tous les habitants, favoriser la connexion entre les différents quartiers, par la création d'espaces publics agréables et la mise en relation des pôles d'habitat, d'éducation, de culture et d'activité économique.

Dans ce contexte d'évolution du projet et d'ambition environnementale, Limoges Métropole a souhaité ouvrir une nouvelle phase de concertation préalable du 16 septembre au 18 octobre 2024.

C- AMBITIONS ET CARACTERISTIQUES DU PROJET MOOVÉO

La mobilité pour tous dans une ville accessible

La création des lignes BHNS A et B a pour objectif d'offrir à tous les usagers le choix du mode de déplacement adapté à leurs usages, et d'offrir des alternatives crédibles à l'automobile grâce à un service de transport performant, la création de pistes cyclables et l'amélioration du confort et de la sécurité des cheminements piétons. L'insertion des différents modes s'appuie sur l'optimisation du plan de circulation et un partage de l'espace public équilibré entre toutes les catégories d'usagers.

Déployées sur les zones les plus densément peuplées des Villes de Limoges et de Panazol, les lignes BHNS A et B relieront des quartiers en mutation (Beaubreuil, Val de l'Aurence Sud...), de nombreux établissements scolaires, trois campus universitaires, la gare de Limoges Bénédictins, les parcs et jardins du centre-ville, ... La réorganisation du réseau TCL permettra de connecter tout le territoire de Limoges Métropole.

La qualité de service des deux lignes reposera sur des bus électriques, un fonctionnement toute la semaine, une fréquence de passage élevée (6 à 8 minutes en heure de pointe), une grande amplitude horaire, la circulation sur site réservé en centre-ville, la priorité bus aux carrefours et une connexion efficace aux pôles d'échanges multimodaux et aux autres lignes du réseau TCL.

La concertation de 2024 a été l'occasion de présenter les aménagements des terminus à Panazol (ligne B) et CHU-Universités (ligne A). Les usagers venant de l'extérieur de Limoges pourront utiliser des parkings relais pour rejoindre rapidement le centre-ville de Limoges en transports en

commun. Des études approfondies ont également été menées sur certains secteurs, sur lesquels les habitants ont pu s'exprimer.

- La ligne A reliera les quartiers Beaubreuil au campus Vanteaux et au pôle hospitalier sur 13,3kilomètres.
- La ligne B reliera le Val de l'Aurence au stade Valière à Panazol sur 10,3 kilomètres.



Plan des deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service, Limoges Métropole / Sennse, 2024

L'amélioration du cadre de vie pour un territoire attractif

L'insertion des lignes A et B représente aussi une opportunité pour rénover et réaménager les espaces publics le long des tracés, et ainsi améliorer le partage de l'espace public entre tous les usagers : voirie, espaces de stationnements, Moovéo propose des espaces publics apaisés en améliorant la qualité de l'air, la sécurité des déplacements et la réduction du bruit sur les grands axes de circulation. Moovéo prévoit la mise en valeur de plusieurs places et espaces publics emblématiques (place Jourdan, place Maison-Dieu, place d'Aine...). De nouveaux alignements d'arbres seront créés sur les axes aménagés.

L'ambition forte en termes d'aménagement et d'embellissement des espaces publics s'appuie sur une modernisation du plan de circulation :

- La hiérarchisation des voies, avec la redirection des trafics de transit sur les boulevards périphériques et l'A20 lorsque c'est possible ;
- Le réaménagement des rues et des carrefours autour de l'hypercentre de Limoges afin d'en améliorer leur lisibilité et favorisé les traversées piétonnes.

La mobilité durable, un territoire résilient face au changement climatique

Avec un réseau de transport et des espaces plus facilement praticables à pied et à vélo, Moovéo vise à réduire la pollution atmosphérique, le bruit et améliorer la sécurité des déplacements.

Afin de réduire les effets d'îlots de chaleur urbains et favoriser l'infiltration des eaux de pluie, le programme de travaux inclut une très forte ambition végétale, et un effort particulier en matière de désimperméabilisation des sols et de gestion intégrée des eaux pluviales. De nouveaux alignements d'arbres borderont les boulevards Gambetta, Georges Dumas, Maréchal de Lattre de Tassigny. Les essences adaptées au changement climatique sont privilégiées.

Limoges Métropole, à l'occasion des travaux de voirie en surface le long des tracés des lignes A et B, rénovera les réseaux d'eaux potable et d'assainissement obsolètes. En dehors de l'hyper-centre, les eaux pluviales seront orientées vers les massifs et espaces verts à proximité afin d'infiltrer l'eau de pluie sur place ceci permettra de rétablir le cycle naturel de l'eau et adapter le territoire métropolitain aux effets du changement climatique.

D- LES ACTEURS ET LE FINANCEMENT DU PROJET MOOVÉO

Les acteurs institutionnels du projet

La Communauté urbaine Limoges Métropole est maître d'ouvrage du projet Moovéo. Les Villes de Limoges et Panazol sont co-décisionnaires. Le Conseil Départemental de la Haute-Vienne, la Direction inter-régionale des routes centre-ouest (DIRCO), la Région Nouvelle-Aquitaine et les services déconcentrés de l'État (Préfecture de la Haute-Vienne, DREAL, DDT) sont associés au projet au titre de leurs compétences respectives.

Le coût prévisionnel du projet

Moovéo comprend plusieurs volets d'investissement, estimés comme suit lors de la définition du programme de l'opération en mars 2023 :

- Les travaux d'aménagement des axes des lignes A et B : 121 M€ HT ;
- L'acquisition du matériel roulant et des infrastructures de recharge : 43 M€ HT ;
- Le projet de rénovation des réseaux humides : 28 M€ HT ;
- Les dépenses de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des opérations : 21 M€ HT = études techniques, sondages, acquisitions, indemnités, consultations, dossiers réglementaires...

(€ HT, conditions économiques 2022)

Le financement est assumé par Limoges Métropole, maître d'ouvrage. Des financements extérieurs sont apportés par l'État (subventions) et la Ville de Limoges (une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage). Limoges Métropole répondra également aux appels à projets de l'Union européenne et de la Région Nouvelle-Aquitaine si des appels à projets devaient concerner ce projet.

2- LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

A- OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Après une large consultation publique sur le projet BHNS en 2019, le projet de mobilité et d'aménagement de l'espace public Moovéo prend une nouvelle dimension pour faire face aux enjeux climatiques. Dans cette perspective, Limoges Métropole a souhaité ouvrir une nouvelle phase de concertation préalable du **16 septembre au 18 octobre 2024** en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme et en cohérence les articles L121-18 et R121-25 du code de l'environnement. Cette concertation préalable a permis de présenter l'ensemble des éléments du projet et de recueillir les avis et contributions du public sur les volets mobilité, requalification urbaine et résilience climatique du projet.

A l'issue de cette phase de concertation préalable, Limoges Métropole procède à l'élaboration du bilan qui synthétise l'ensemble des avis et observations émis par les participants. Ce bilan présente aussi les éléments de réponse apportés par Limoges Métropole et les principaux enseignements.

Le projet finalisé sera à nouveau présenté au public dans le cadre de l'enquête publique, prochaine étape de consultation avant le lancement des travaux préalables.

La décision de soumettre le projet Moovéo à la concertation a fait l'objet d'une délibération du conseil communautaire de Limoges Métropole du 05 mai 2022 relative à la déclaration d'intention puis d'un arrêté le 5 août 2024, qui précise notamment les objectifs et les modalités de la concertation.

Elles ont été définies comme suit :

- La mise à disposition d'un dossier de concertation présentant les points clés du projet au siège de Limoges Métropole et au sein des mairies de Limoges et Panazol ainsi qu'un registre papier afin de recueillir les contributions du public ;
- Une exposition disponible au siège de Limoges Métropole ;
- La mise à disposition d'un formulaire de contribution numérique sur le site du projet ;
- L'organisation de deux réunions publiques : l'une à Panazol et l'autre à Limoges suivies d'une exposition avec des stands thématiques permettant de poursuivre les échanges avec l'équipe projet.

B- L'ANNONCE DE LA CONCERTATION

Limoges Métropole a souhaité informer largement le public sur la démarche de concertation. Pour ce faire, les dispositifs d'annonce ont été multipliés au-delà des seules exigences réglementaires.

L'affiche réglementaire

L'affiche réglementaire a été affichée au siège de Limoges Métropole et au sein des mairies de Limoges et Panazol 15 jours avant le lancement de la démarche de concertation.



LIMOGES MÉTROPOLE - COMMUNAUTÉ URBAINE

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)
DE LIMOGES MÉTROPOLE

Objet de la concertation

La présente concertation préalable porte sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) de Limoges Métropole.
Celle-ci se tiendra du **lundi 16 septembre** au **vendredi 18 octobre 2024** inclus.

Ce projet s'articule autour de trois axes majeurs :

- La mobilité avec la mise en place de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) d'ici 2030 qui verra la reconfiguration d'un réseau de transports en commun de Limoges Métropole avec la mise en place d'un système multimodal. Les aménagements comprendront également des itinéraires cyclables le long des tracés des deux lignes. Ces aménagements constituent un pilier majeur du Plan de Développement Urbain (PDU).
- La requalification urbaine avec la réforme de certains espaces publics afin de favoriser le cadre de vie et le confort des habitants qui ils soient usagers des transports en commun, piétons, cyclistes ou automobilistes.
- La transition écologique et énergétique avec la prise en compte des enjeux environnementaux conformément aux objectifs fixés dans le cadre du Plan Climat de l'Europe Territoriale (PCSET). Il est prévu de renouveler le parc roulant avec des véhicules électriques mais surtout de mettre en place une gestion intégrée des eaux pluviales afin d'atténuer la sécheresse des sols et les inondations ponctuelles. Parallèlement, les objectifs en matière de végétalisation visent à limiter la hausse des températures au sol.

Modalités de la concertation

MODALITÉS DE CONCERTATION – du 16 septembre au 18 octobre 2024 inclus.

- conformément à l'article L. 202-2 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, 29 rue Bernard Palissy à Limoges ; à la mairie de Limoges, 1 square Jacques Chirac à Limoges ; à la mairie de Panazol, rue Jean Monnet à Panazol ; et sur le page internet du projet à l'adresse : mobilités.limoges-metropole.fr/dec ;
 - une exposition consultable au siège de Limoges Métropole, 09h00-12h00 / 13h00-17h00 ;
 - Un registre de concertation disponible au format papier dans les trois lieux de la concertation précités et au format numérique sur le site internet du projet précité ;
 - Deux réunions publiques sur le projet :
 1. vendredi 27 septembre 2024, à 17h30, à la salle le NOU, 2e av. du président Vincent Auriant à Panazol ;
 2. mardi 1^{er} octobre 2024, à 17h30, à la mairie de Limoges, 1 square Jacques Chirac à Limoges.

Ces réunions se poursuivront par une exposition avec des stands thématiques.

Les voies de la concertation

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.

Affiche réglementaire

Les annonces presse et digital

Cette annonce a également été relayée dans la presse. Ainsi, l'avis de la concertation préalable a été publié dans les médias suivants :

- Le populaire du centre le **19 août 2024** ;
- Ville Rail et Transport le **07 août 2024** en version numérique ;
- Union et territoires le **23 août 2024**.

L'affiche grand public et le flyer

Pour aller plus loin, une affiche grand public a été déclinée afin d'annoncer la concertation. Elle a été imprimée en 200 exemplaires et mise à disposition des communes de la métropole et des partenaires identifiés comme la Région ou encore la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Un flyer a également été mis à disposition, afin de préciser les modalités de participation et les rendez-vous proposés. Avec 4 000 tirages, il a été très largement diffusé.

Affiche grand public

Flyer de concertation recto/verso

Les réseaux sociaux

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

Le relai via les communes de Limoges Métropole

Un kit de communication dédié a été transmis à l'ensemble des communes de la métropole afin que celles-ci puissent relayer l'information. Ainsi, ont été mis à leur disposition :

- La plaquette du projet
- L'affiche et le flyer

Le spot radio

Un spot radio a été diffusé du 30 septembre au 13 octobre 2024 sur Flash FM et France Bleu. Il informait notamment des deux réunions d'information organisées sur le projet. Ce média permet de toucher un public plus élargi.

Le spot radio a diffusé le texte suivant :

«Après une large consultation publique en 2019, le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) s'enrichit et devient Moovéo. Moovéo dessine le futur des mobilités, de l'espace public et de l'écologie au service des habitants du territoire métropolitain.

Deux réunions d'information sont organisées : vendredi 27 septembre à 17h30 Salle Le Rok à Panazol et mardi 1^{er} octobre à 17h30 à la mairie de Limoges.

Information sur mobilités au pluriel point limoges tiret métropole point fr »

Le dossier de presse

Une conférence de presse s'est tenue le 4 septembre 2024 en présence de M. Guérin, Président de Limoges Métropole, M. Doucet, maire de Panazol, M. Lombertie, maire de Limoges, M. Janicot, vice-président de Limoges Métropole délégué au cycle de l'eau, à la gestion de l'eau potable, l'assainissement et M. Laurent Monbrun, Secrétaire général de la Préfecture de Haute-Vienne. Le dossier de presse a été transmis en amont à la presse locale, et mis à disposition à l'ensemble du public présent. Cela a permis notamment que les journaux locaux se saisissent du sujet et relaient l'information sur la concertation préalable.



*Conférence de presse
du 4 septembre 2024*

C- LES OUTILS D'INFORMATION

L'exposition - Stands d'échanges

Trois kakémonos installés au siège de Limoges Métropole ont invité le public à participer à la concertation préalable tout en précisant les modalités de participation. Il s'agissait aussi de présenter brièvement les objectifs du projet.

La plateforme en ligne

Une rubrique spécifique sur Moovéo a été mise en place sur la plateforme dédiée aux projets de mobilités de Limoges Métropole.

Elle comprenait notamment :

- Une page d'accueil, assortie d'une foire aux questions, qui contextualise le projet et invite à la concertation ;
- Une page pour chaque pilier du projet Moovéo : mobilité, cadre de vie, transitions écologiques ;
- Une page sur le coût, les acteurs et le calendrier ;
- Une page sur la concertation préalable ;
- Un formulaire de contribution.

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation présentait le projet dans son ensemble, ses objectifs, et les orientations prévues pour leur réalisation et des variantes d'aménagement. Il a été mis à disposition du public via différents canaux :

- En téléchargement sur le site internet du projet ;
- Des exemplaires papiers étaient disponibles au siège de Limoges Métropole, à l'accueil de la direction des mobilités de Limoges Métropole, en mairies de Limoges et de Panazol, ainsi que sur les lieux des réunions publiques.

Le dossier de concertation apportait aux lecteurs les informations détaillées sur le projet, afin que ceux-ci puissent se construire un avis sur les éléments présentés et émettre des observations sur les thématiques mobilité, transition écologique, cadre de de vie, et également sur les variantes d'aménagement présentées.






DOSSIER DE CONCERTATION

Moovéo
 Mobilité
 Transition écologique
 Cadre de vie

Exprimez-vous et donnez votre avis !
 Du 16 septembre
 au 18 octobre 2024

Couverture du dossier de concertation

mobilites.limoges-metropole.fr/les-projets/moovéo



La plaquette du projet

La plaquette au format A4 présentant sur quatre pages le projet et les modalités de participation.

Elle a été mise à disposition du public au siège de Limoges Métropole, dans les mairies de Limoges et Panazol et sur les lieux des réunions publiques.

1. UN RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ATTRACTIF

L'intermodalité sur l'ensemble du territoire métropolitain
 À compter de 2030, Limoges Métropole achèvera la modernisation de son réseau de transport en commun avec la mise en service des deux lignes structurantes.

- **Ligne A :** Beauzeuil - Pôle hospitalier (13,3 km)
- **Ligne B :** Val de l'Aurence - Stade Valère / Panazol (10,3 km)

Les lignes A et B seront connectées à différents Pôles d'échanges multimodaux (PEM), facilitant les correspondances avec les autres lignes du réseau et l'intermodalité grâce aux parkings relais.

Du CHU aux campus universitaires, des pôles sportifs aux artères commerçantes du centre-ville de Limoges, les tracés de ces deux lignes concernent un grand nombre d'emplois, de services et d'établissements éducatifs aux zones d'habitat.

Les deux lignes A et B proposeront un service efficace, accessible et régulier tout au long de la journée.

2 lignes A et B
 avec une desserte toutes les 6 à 8 min en heures de pointe

50 stations




2. LIMOGES MÉTROPOLE, UN TERRITOIRE AGRÉABLE ET (PLUS) DURABLE

Un nouveau paysage
 L'insertion des lignes A et B est aussi une opportunité de rénover et réaménager les espaces publics le long des tracés : les réseaux souterrains, la voirie, les trottoirs, les espaces de stationnement et la végétalisation. C'est également l'occasion de renforcer la présence de la nature en ville, avec :

- La préservation des alignements d'arbres existants comme priorité dans les travaux d'aménagement.
- La création de nouveaux alignements dans le centre-ville et dans les secteurs Val de l'Aurence, Albert Thomas, Georges Dumay et Maréchal de Lattre de Tassigny.

Adapter le territoire au changement climatique : horizon 2050
 Les matériaux et la végétalisation déployés sur les axes aménagés permettront de limiter les pics de température en été.

En dehors de l'hyper-centre, les eaux pluviales seront orientées vers les massifs et espaces verts afin de rétablir le cycle naturel de l'eau.

Le déploiement de véhicules électriques sur les deux lignes A et B, le report modal vers les transports en commun et les mesures environnementales appliquées durant les travaux permettront au territoire de franchir un cap majeur dans la transition énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'espace public mieux partagé par tous
 Pour accompagner la transition vers des mobilités plus durables, Moovéo fait la part belle aux modes doux :

- Des **timonaires cyclables** le long des lignes A et B.
- Des **espaces piétons** plus confortables, notamment sur la place d'Aine, sur l'axe du Champ de Juillet à la Gare Limoges-Bénédictins, les places Winston Churchill et Jourdan.

Moovéo | QU'EST-CE QUI CHANGERA ?

- Les habitants de Limoges Métropole bénéficieront d'une offre de transport performante et d'aménagements adaptés à la pratique de tous les modes de déplacements.
- Les zones d'habitat et les quartiers prioritaires bénéficieront de lessons plus efficaces vers le centre-ville, les emplois, l'enseignement supérieur et les loisirs.
- Un partage équilibré des différents modes de déplacements donnera toute leur place à la marche et au vélo.
- Le renforcement de la végétation et la préservation du cycle naturel de l'eau contribueront directement à la préservation du cadre de vie pour les prochaines générations.

Plus de 14 km d'itinéraires cyclables pour les deux lignes (susceptible d'évoluer en fonction des scénarios d'insertions retenus)



Article dans « Le Métropol »

Le projet Moovéo a également fait l'objet d'un article dédié dans le Métropol, le magazine d'information de Limoges Métropole, paru le 9 septembre (numéro 99). Il a permis de présenter les points clés du projet tout en annonçant la démarche de concertation et les moyens pour participer. Le Métropol est distribué à l'ensemble des foyers de la Communauté urbaine.



D- LES MODALITÉS DE CONTRIBUTIONS ET DE PARTICIPATION

Les réunions publiques suivies d'une exposition – Stands d'échanges

Deux réunions publiques ont été organisées en soirée : le vendredi 27 septembre à Panazol et le mardi 1^{er} octobre à Limoges. Ces rendez-vous étaient ouverts à tous et leur tenue était annoncée sur l'ensemble des supports de communication.

Ces réunions publiques étaient l'occasion pour les élus de présenter les éléments essentiels du projet. Ces réunions se sont poursuivies par une exposition interactive organisée autour de 5 stands thématiques :

- Les lignes de BHNS dans la réorganisation du réseau de transports en commun ;
- Le partage de l'espace public et les circulations ;
- La gestion intégrée des eaux pluviales ;
- Le cycle de l'eau et les réseaux ;

- La transition énergétique et l'adaptation climatique.

Chaque stand était animé par des experts du sujets, agents de Limoges Métropole ou des bureaux d'études chargés du projet. A chaque fois, des panneaux étaient à disposition pour expliquer en détail les enjeux. Les participants étaient invités à déambuler de manière libre entre les stands afin d'approfondir les sujets qui les intéressaient et poser leurs questions.

Réunion publique suivie d'une exposition à Panazol. 27 septembre 2024



Réunion publique suivie d'une exposition à Limoges. 1^{er} octobre 2024.



Les registres de la concertation

Des registres de concertation étaient mis à disposition au siège de Limoges Métropole ainsi que dans les mairies de Limoges et Panazol tout au long de la concertation. Ils étaient en libre-accès aux heures d'ouvertures des sites respectifs.

Des registres étaient également à disposition lors des réunions publiques organisées durant le temps d'exposition interactive.

Le formulaire en ligne

Afin de recueillir les avis sur le projet, par voie dématérialisée un formulaire en ligne sur la plateforme dédiée était disponible.

Une adresse e-mail

L'adresse e-mail concertation.mooveo@limoges-metropole.fr, créée spécialement pour la période de concertation a été mise à disposition des habitants et préciser sur l'ensemble des supports de communication diffusé.

Le cahier d'acteurs

Pour aller plus loin, et notamment encourager les acteurs institutionnels et associatifs à contribuer largement, un gabarit de « cahier d'acteur » a été mis à disposition en ligne avec une notice dédiée. Ces acteurs étaient donc invités à fournir une contribution étoffée sur le projet Moovéo et ce pendant toute la durée de la concertation.

Les rencontres avec le Conseil de Développement

Limoges Métropole dispose d'un Conseil de Développement composé de 95 membres bénévoles issues de la société civile. Cette instance est chargée de faire des propositions et donner un avis sur les politiques menées.

Au regard de l'ampleur et de l'importance du projet Moovéo, il a été proposé d'échanger spécifiquement à cette instance participative. Ainsi, trois temps d'échanges thématiques ont été proposés aux membres du Conseil de Développement :

- Atelier 1 - Les lignes BHNS, au service de toutes les mobilités ;
- Atelier 2 - Quels aménagements le long des tracés ?
- Atelier 3 – Anticiper le réchauffement climatique.

A chaque fois, les ateliers ont permis d'approfondir un sujet en collaboration avec les équipes de projet et de maîtrise d'œuvre. Les synthèses de ces rencontres figurent en annexe.

Atelier 1 « Les lignes BHNS, au service de toutes les mobilités. ». 30 septembre 2024.



Atelier 2 « Quels aménagements le long des tracés ? ». 1^{er} octobre 2024.



3- SYNTHÈSE ET ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

Sont traitées ici les contributions reçues lors des différents rendez-vous de concertation ainsi que les expressions en ligne et le contenu des cahiers d'acteur.

A- LES CHIFFRES CLES DE LA PARTICIPATION

Du 16 septembre au 18 octobre 2024, les différentes réunions et médias ont enregistré les fréquentations suivantes :

- 192 participants lors des deux réunions publiques ;
- 57 participants aux 3 ateliers avec les membres du Conseil de Développement ;
- 1 802 visites sur le site internet du projet, avec 371 téléchargements du dossier de concertation.

Le public a formulé un total de 259 avis, dont :

- 224 avis via le formulaire en ligne ;
- 10 avis sur les registres papiers ;
- 10 avis écrits lors des réunions publiques ;
- 13 avis par mail sur l'adresse concertation.mooveo@limoges-metropole.fr ;
- 4 cahiers d'acteurs rédigés.

Les cahiers d'acteurs reçus ont été envoyés par les associations suivantes : FNE Limousin, Alder Climat-Energie, Véli-Vélo et le collectif BSP (Bon Sens Paysan).

Nous notons également la participation d'autres acteurs via les moyens de contribution en ligne, notamment le collectif Alternatiba, le syndicat FO du CHU, l'Opéra de Limoges, le collectif Penser Limoges.

Les adhérents de l'association Véli-Vélo se sont fortement mobilisés à titre individuel générant de nombreuses contributions notamment sur les enjeux de liaisons cyclables.

Les contributions reçues traitent pour plus de la moitié du partage des espaces publics et plus précisément de la question des mobilités douces et de la sécurité. Les sujets les plus abordés sont, par ordre d'importance les lignes de BHNS, la transition écologique et la gouvernance du projet.

B- METHODOLOGIE DU BILAN

Les pages suivantes livrent une analyse qualitative de l'ensemble des échanges ayant eu lieu avec le public et les acteurs du territoire au travers des avis écrits, des réunions publiques et des ateliers du Conseil de développement. Dans la majeure partie des avis écrits, plusieurs thématiques du projet sont abordées : le service de transport, la circulation, le partage de l'espace public, le changement climatique.... Pour chaque thème, est recensé le nombre de contributions où celui-ci est abordé et la manière dont il est appréhendé. Le nombre total de « contributions » recensées sur l'ensemble des thèmes est donc logiquement supérieur au nombre d'avis écrits transmis sur les différents supports de concertation.

<i>Thèmes recensés dans les avis écrits</i>	<i>Nombre d'avis abordant ces thèmes</i>
L'ambition du projet Moovéo	
<i>L'attractivité du territoire</i>	112
<i>L'amélioration des conditions de mobilité</i>	139
<i>L'adaptation au changement climatique</i>	116
<i>L'articulation de Moovéo avec les autres grands projets</i>	7
Les lignes de bus à haut niveau de service	
<i>L'offre de service, l'intermodalité et le matériel roulant</i>	91
<i>Les itinéraires, les stations, les terminus</i>	36
<i>L'insertion des lignes</i>	6
Le partage des espaces publics	
<i>Le stationnement et la circulation automobile</i>	43
<i>Les mobilités douces ou actives</i>	134
<i>Le confort piéton, l'accessibilité et la sécurité des déplacements</i>	122
La transition écologique	
<i>La végétalisation et gestion des températures</i>	99
<i>La gestion de l'eau</i>	4
<i>La qualité de l'air et le bruit</i>	20
L'aménagement et l'insertion urbaine du projet	
<i>Les variantes proposées</i>	16

<i>Les matériaux, l'architecture</i>	4
La gouvernance du projet	
<i>Le coût du projet, le calendrier</i>	15
<i>L'organisation des travaux</i>	5
<i>La concertation</i>	6
Sujets ne relevant pas du périmètre Moovéo (organisation du réseau TCL, exploitation)	27

4 - ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

Les contributions sur le projet Moovéo sont largement positives et montre une attente forte vis-à-vis du projet. Dans le même temps, les avis exprimés livrent une analyse étayée des orientations techniques proposées pour la poursuite des objectifs en termes de mobilité, d'aménagement urbain et de transition écologique.

A- UNE ATTENTE FORTE POUR UN PROJET TRANSVERSAL AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION

Une majorité de contributions souligne l'ambition du projet telle que proposée dans le dossier de concertation. Elles reviennent en priorité sur l'intérêt du projet pour déployer les lignes de BHNS, renforcer l'attractivité du réseau de transport, résoudre les difficultés liées à l'omniprésence de la voiture en ville (encombrement, pollution, nuisances sonores...). L'association France Nature Environnement (FNE) insiste sur les effets très négatifs des pollutions sur la biodiversité.

Le projet est également perçu comme une opportunité de renforcer l'attractivité du territoire métropolitain en proposant un projet urbain et de mobilité ambitieux. Plusieurs associations ou collectifs partagent l'ambition du projet tels que Alternatiba, FNE Limousin, ou Alder Climat-Energie qui le mentionne au sein de son cahier d'acteur.

De nombreux participants ont souhaité rappeler les difficultés quotidiennes des piétons et cyclistes à Limoges. Moovéo ne devra donc pas se limiter l'amélioration de l'offre de transport en commun. Un projet urbain global est attendu pour rendre l'environnement urbain plus agréable, créer réellement les conditions de développement de la marche et du vélo, et répondre sur le long terme aux enjeux du changement climatique. Différents contributeurs font écho aux enjeux à long terme d'un tel projet urbain pour la métropole de Limoges et relaient l'intérêt pour les générations futures.

Dans ce contexte, la baisse du coût des déplacements via le report modal, le partage de l'espace public, la réduction de la pollution et des nuisances sonores ou encore la place accordée à la végétation sont perçues comme complémentaires. L'opportunité d'une évolution de la ville vers un meilleur partage des espaces publics est bien identifiée.

Les cahiers d'acteurs et quelques contributions particulièrement étayées soulignent la nécessité d'articuler ce projet Moovéo avec plusieurs réflexions en cours plus larges sur le réseau cyclable,

l'articulation avec le réseau ferroviaire ou encore la construction du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

A contrario, plusieurs contributions plutôt défavorables au projet questionnent le coût du projet Moovéo et son adéquation avec les besoins du territoire. L'appréhension des effets du projet sur le trafic automobile et des désagréments subis par les limougeauds, le risque d'un alourdissement des embouteillages sous l'effet de la réorganisation du stationnement, et des travaux à impact (circulation, pollution) sur de trop longues périodes sont les arguments les plus fréquents.

Quelques participants estiment que l'amélioration des liaisons vers les autres métropoles est prioritaire, des projets alternatifs sont suggérés. La question d'une augmentation de la capacité des lignes actuelles et le développement de navettes à la demande en périphérie a été débattue.

Quelques contributeurs estiment que le coût du projet Moovéo est conséquent alors qu'il ne s'agit pas d'un tramway.

B- LES LIGNES DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Tracé, les stations envisagées et les terminus

Nombre de contributions sur abordant ce thème : 36

Le tracé et les stations

D'une manière générale, les tracés des ligne BHNS sont compris et bien reçus. L'attente est manifeste : des propositions de prolongements sont mentionnées, reflétant un intérêt pour le développement du réseau TCL. De nombreuses contributions soulignent le souhait d'améliorer l'accès pour certaines communes plus éloignées de Limoges et des quartiers considérés comme enclavés.

Signe de l'intérêt suscité par le projet Moovéo, plusieurs échanges ont porté sur une optimisation des dessertes vers le nord de l'agglomération jusqu'à Beaune-les-mines et Bonnac-la-Côte, vers Couzeix ou encore un prolongement de la ligne A vers l'avenue Pierre Mendès France et le Family Village.

Deux secteurs spécifiques ont fait l'objet d'interventions appuyées : le parc d'activités Ester et le quartier Carnot. En écho aux remarques formulées lors de la réunion publique de Panazol, une personne juge que les tracés proposés éloignent le quartier Carnot des facultés et de l'hôtel de Ville. Plusieurs contributions s'interrogent sur le fait que l'une des lignes ne passe pas par la place Carnot.

Les stations et leur localisation ont fait l'objet de différentes sollicitations :

- Maintenir l'arrêt actuel face à l'école Berland pour le BHNS ;
- Prévoir un arrêt supplémentaire au niveau de la ligne A entre Barbes et Bénédictins afin de desservir le secteur Chinchauvaud ;
- Prévoir un arrêt à proximité de Jean-Moulin et de la Maison des Arts et de la danse dans le quartier Beaubreuil. Il s'agit d'un lien de vie et de culture en plein développement géré par l'Opéra de Limoges (demande de l'Opéra). En cas d'impossibilité, prévoir un

cheminement piéton depuis l'arrêt de BHNS le plus proche ou navette pour les entrées et sorties de spectacles notamment.

Des précisions ont été demandées sur l'emplacement de certaines stations par exemple à rue Pétoniaud-Beaupeyrat ainsi qu'un zoom sur la station prévue au niveau de Champs Juillet à proximité de la gare des Bénédictins.

Le nom et la configuration des stations ont également fait l'objet de remarques et propositions. Une participation du public est suggérée afin de renforcer les références au patrimoine local ou à des figures historiques.

La réponse du maître d'ouvrage

Les deux lignes de BHNS et leur tracé ont été décidées en 2019, en parallèle de l'adoption du Plan de déplacements urbains et la réorganisation TCL. Les suggestions et les besoins exprimés sur la réorganisation du réseau de transport sont notées et seront examinées par la direction des Mobilités de Limoges Métropole, en lien avec l'exploitant du réseau.

La possibilité d'un passage du BHNS par le secteur Carnot a été analysée lors des phases d'études préliminaires. Les études ont indiqué que, sur ce carrefours complexe, les impacts sur la circulation automobile seraient très importants au regard du bénéfice apporté. C'est pourquoi il a été décidé d'emprunter la rue Barbès afin de desservir l'éco-quartier Marceau.

La participation du public à la dénomination d'arrêts pourra être l'objet d'une prochaine étape de concertation.

Terminus CHU - Universités

Concernant ce terminus, il ressort une volonté de prévoir une desserte plus précise du CHU, notamment devant l'entrée principale. Un arrêt supplémentaire serait bénéfique pour faciliter le transport des professionnels de santé, souvent confrontés à des difficultés de stationnement, ainsi que pour les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite. La possibilité d'une desserte devant l'hôpital Mère-Enfant est également évoquée. Ce sujet a été notamment relayé par une contribution du syndicat FO du CHU de Limoges, lors des ateliers avec le Conseil de Développement et au cours des réunions publiques. Par ailleurs, le cahier d'acteur de l'association Véli-Vélo propose une alternative autour du CHU.

La réponse du maître d'ouvrage

Lors des études portant sur l'évolution des déplacements liés aux sites hospitaliers et universitaires, Limoges Métropole a identifié le besoin de renforcer significativement la desserte par le réseau TCL, et de répartir la charge afin de pouvoir assurer la continuité de services pendant les phases de travaux prévues par la Communauté urbaine, et également par l'Université de Limoges et le CHU. C'est pourquoi le schéma de réorganisation du réseau prévoit à terme 4 lignes structurantes sur le secteur, contre deux aujourd'hui. Le projet Moovéo prévoit une ligne A du BHNS s'arrêtant près de la faculté de médecine, à 5 minutes à pied du CHU, sur un terminus commun avec la ligne Trolleybus T2 qui fera l'objet d'une extension et desservira le parvis du CHU à une fréquence de 10 minutes en heures de pointe. De plus, la ligne dite de « rocade » desservira le parvis du CHU et l'entrée du bâtiment Dupuytren 2. Cette ligne est particulièrement ambitieuse,

car elle reliera plusieurs pôles d'échanges multimodaux (saint Lazare, Val de l'Aurence et de Beaublanc...) sans passer par le centre-ville. Cela permettra de doubler l'offre actuelle en tenant compte du nombre d'usagers potentiels dans le secteur, avec des dessertes provenant à la fois du centre-ville et des zones à l'ouest et au sud.

Suite à la concertation, Limoges Métropole étudie les modalités techniques dans lesquelles la ligne BHNS A pourrait assurer à terme une desserte directe du parvis de Dupuytren 1. Cette étude doit être menée en très fort partenariat avec la faculté et le CHU, détenteurs de plusieurs fonciers et aussi porteurs de plusieurs projets d'extension, réorganisation e leurs bâtiments.

Terminus de Panazol

Deux contributions expriment des préoccupations concernant le terminus de Panazol et ses deux branches. Elles soulignent le risque d'allongement des temps d'attente pour les usagers et l'importance d'être attentif aux terminus desservis, ainsi que la nécessité d'une bonne information-voyageur en amont.

Parmi les propositions alternatives, il est suggéré de reprendre une partie de cette desserte avec la ligne 25 pour éviter les deux embranchements, et de prolonger la ligne B jusqu'au centre de Panazol, près du marché et de la RD941.

Un participant a également demandé des informations supplémentaires sur les terminus de Beaubreuil et de Val de l'Aurence, qui ne sont pas mentionnés dans le dossier de concertation.

La réponse du maître d'ouvrage

Les modalités d'exploitation des deux terminus de Panazol, Pierre Cot et Stade Valière, seront déterminées dans les phases ultérieures du projet en lien avec l'exploitant du réseau.

Le terminus au Val de l'Aurence (ligne B) sera positionné en lien avec l'opération de renouvellement urbain sur le secteur.

Le terminus de Beaubreuil (ligne A) est implanté sur le site du terminus actuel de la ligne 10.

L'offre de service, l'intermodalité et le matériel roulant

Nombre de contributions abordant ce thème : 91

Amplitude horaire et fréquence

Quelques contributions reviennent sur le partage des constats actuels : amplitude horaire insuffisante, temps d'attente trop long, desserte limitée le dimanche... et soulignent la nécessité d'améliorer ce niveau de service, tel que prévu dans le cadre du projet Moovéo. L'impératif d'une amélioration du niveau de service étant partagé, plusieurs contributions encouragent une extension des horaires tôt le matin pour les salariés. Une contribution souligne l'intérêt du service en soirée, au moins jusqu'à 23h30.

Plusieurs personnes s'interrogent sur le gain de vitesse entre le BHNS et les bus classiques. La priorité aux feux, la fluidité du trafic et une vitesse suffisante sont perçues comme les conditions indispensables d'un service attractif.

Le service en station et à bord

La vigilance du maître d'ouvrage est attirée sur plusieurs aspects pratiques comme la qualité des formes et des matériaux des stations, des bornes d'achat de billets en nombre suffisant, une information voyageurs complète, la bonne accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) en station et à bord des BHNS. Une contribution suggère par exemple de prévoir des matériaux régionaux ou un traitement spécifique des stations pour marquer l'identité visuelle du réseau (signalétique, typographie).

Une bonne séparation des assises est demandée. Les boutons de demande d'arrêt doivent être faciles à actionner, notamment pour les personnes présentant un handicap. Il est également souhaité de garder la même carte pour monter dans les nouveaux bus. Dans cette même perspective, le cahier d'acteur de BSP évoque l'intérêt des réflexions engagées sur une billettique unique pour tous les modes de transport et une information-voyageur coordonnée.

La réponse du maître d'ouvrage

L'objectif du projet est bien d'offrir un service optimal avec une fréquence et une vitesse commerciale améliorées. Avec la priorité aux feux, la diminution du trafic de transit, le nouveau plan de circulation et le linéaire de site propre, le maître d'ouvrage donne les moyens au projet d'atteindre les temps de parcours annoncés.

Limoges Métropole travaille déjà à l'amélioration des dispositifs d'information voyageurs. Ils seront déployés avant-même l'arrivée des lignes de BHNS. Sur certaines stations de BHNS, il est prévu une information en temps réel du temps d'attente.

Il est précisé que les véhicules sont déjà équipés d'emplacement réservé pour les personnes en fauteuils roulants. Les quais des stations seront surélevés et aménagés pour faciliter l'accès aux bus pour les personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse de poussettes ou de personnes en fauteuils roulants.

L'interopérabilité des titres de transport est un sujet travaillé à l'échelle régionale avec le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM)

L'intermodalité

Une véritable intermodalité incluant tous les moyens de transport est souhaitée, avec l'aménagement de parkings-relais en nombre suffisant. Au fil de la concertation, la réflexion s'est étendue au mode ferroviaire et à la jonction des communes limitrophes, voire de l'ensemble du département. Le cahier d'acteur de BSP par exemple souligne la nécessité de créer un système complet de transport intermodal en articulant les lignes de BHNS avec des haltes ferroviaires.

Le vélo étant largement soutenu, il est proposé de diversifier le matériel mis à la disposition des habitants (vélo-cargos par exemple). Un bon niveau de sécurisation des abris à vélo est demandé.

Eux aussi plébiscités, les pôles d'échanges multimodaux (PEM) font l'objet de propositions susceptibles d'en garantir l'efficacité :

- La création d'arrêts SNCF au niveau du PEM de Val de l'Aurence afin d'inclure la voie Ferrée Limoges-Saillat dans le système de transport, et sur l'avenue du Général Leclerc, à la jonction avec la ligne A ;

- La mise en place d'un parking-relais (P+R) au PEM de la Bastide, ce site étant le premier point de contact en arrivant de l'A20. Les lignes de transports y sont nombreuses, ce qui renforcerait la fréquentation du P+R. Cette proposition vient en remplacement du P+R d'Arcade ;
- La création d'un P+R au niveau du CHU pour les automobilistes venant de la Route nationale N21.

Au-delà de ces propositions d'évolution, des interrogations et attentes sont exprimées sur les 4 sujets suivants :

- Les tarifs des parkings-relais et leur niveau de surveillance ;
- Le fonctionnement des parkings en cas de gratuité future des transports en commun ;
- La possibilité d'accéder dans les BHNS avec un vélo ;
- Le fonctionnement et l'aménagement du pôle Churchill (évoqués en réunion publique).

La réponse du maître d'ouvrage

Les parkings-relais seront accessibles gratuitement pour les usagers du réseau TCL munis de titres de transport. Certains seront dotés de services connexes : recharge des véhicules électriques, consignes, box de stationnement des vélos....

Pour des raisons de bon fonctionnement du service, il n'est pas prévu d'autoriser l'accès des vélos à bord des véhicules.

Le matériel roulant

Plusieurs participants s'interrogent sur les modes d'énergie utilisés pour les futurs BHNS et comparent les différentes solutions possibles (électricité, gaz, hydrogène). Des questions portent notamment sur le cycle de vie des batteries qui seront utilisées et leur impact en termes de bilan carbone. Ce sujet a également été évoqué dans le cadre des ateliers avec les membres du Conseil de Développement.

L'importance du trolleybus à Limoges a conduit quelques personnes à questionner le mode BHNS. Deux contributions soulignent que l'alimentation par caténaires évite d'utiliser des batteries dont le coût et les difficultés de recyclage ne sont pas négligeables. Le trolley serait plus particulièrement adapté pour la ligne B.

À l'appui de ces remarques, un participant considère que la capacité de bus de 18 mètres est insuffisante pour la ligne A et que des véhicules de 24 mètres seraient un meilleur choix (exemple du modèle Hess Lightram 25 IMC de Nancy). Plusieurs participants rejoignent ces points de vue, soulignant les vertus environnementales du trolleybus.

La réponse du maître d'ouvrage

L'acquisition de bus électriques est avant tout un moyen de poursuivre l'effort de décarbonation des transports en commun. Les véhicules BHNS viendront ainsi en remplacement des anciens bus diesel du réseau TCL.

Le choix de la motorisation électrique s'inscrit en cohérence avec les objectifs de développement durable et avec la volonté de réduire les émissions de CO₂. La motorisation électrique permet :

- Le « zéro émission », avec un bruit réduit, des émissions nulles à l'utilisation ;
- Une empreinte environnementale faible en cycle de vie global (fabrication, durée de vie).

Pour la ligne A, il s'agira de bus à recharge « rapide », c'est-à-dire avec possibilité de recharge aux terminus en plus de la charge nocturne au dépôt. Leur chargement nocturne et la maintenance seront assurés dans les dépôts du Clos Moreau et de la Grande Pièce.

Pour la ligne B, le choix sera confirmé dans les mois à venir à l'issue d'études d'électrification du réseau.

Insertion des lignes

Nombre de contributions sur ce thème : 6

Quelques contributions demandent une augmentation des sections en site propre afin de réduire le linéaire de chaussées partagées et garantir ainsi un trafic fluide. Des inquiétudes ressortent concernant le maintien d'une vitesse d'exploitation suffisante pour le BHNS.

Ce sujet est particulièrement relayé par le cahier d'acteur de BSP. Celui-ci souligne la nécessité : « d'arbitrer en priorité en faveur des transports en commun, des modes actifs, et de la renaturation de la ville [...] ».

A contrario, une contribution souligne la nécessité de faciliter la cohabitation automobiles/ BHNS afin d'éviter les risques d'embouteillages qui seraient importants avec des sections en site propre systématique.

La réponse du maître d'ouvrage

Les études d'avant-projet ont pour objectif de définir les répartitions de l'espace public nécessaires aux objectifs de développement du transport en commun, des modes actifs et de la qualité des espaces publics, en tenant compte des contraintes d'emprises, des usages, des besoins des habitants, des commerces et des entreprises.

Chaque rue est examinée en fonction de l'ensemble de ces enjeux et du plan de circulation, l'objectif étant d'assurer un fonctionnement optimal du territoire, tenant compte des besoins riverains (habitants, commerçants...) et des usagers (visiteurs, écoliers, salariés, touristes, consommateurs...) d'un même secteur. Il faut rendre compatible les usages de ceux qui habitent un lieu et ceux qui le fréquentent.

C- LE PARTAGE DES ESPACES PUBLICS

Le stationnement et la circulation automobile

Nombre de contributions sur ce thème : 43

Le stationnement

La modification du stationnement nourrit des inquiétudes quant aux secteurs concernés et au nombre de places supprimées et créées. Des précisions sont attendues sur ces points. Au-delà de ces données chiffrées, des mesures sont demandées sur plusieurs secteurs :

- Maintien de places pour les riverains dans les secteurs Pétoniaud-Beaupeyrat ou l'avenue du Général Leclerc (cité lors de la réunion publique de Panazol) ;
- Maintien et amélioration de la dépose scolaire (école Léon Berland et lycée Léonard Limosin par exemple) ;
- Maintien des stationnements pour les commerces et les entreprises afin de ne pas impacter négativement l'activité économique. Ce point est notamment relayé par une pétition signée de 200 personnes et initiée par le gérant d'un bar – tabac situé sur l'avenue du Général de Gaulle ;
- Création de stationnements gratuits dans les secteurs qui le justifieraient ;
- Amélioration de la visibilité à proximité des passages piétons et suppression des stationnements contigus ;
- Révision du dimensionnement des stationnements (2m de large maximum selon l'association Véli-Vélo).

Les membres du Conseil de Développement préconisent des parkings en nombre suffisant ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité des parcs en ouvrage déjà existants grâce à un meilleur jalonnement (signalétique déployée plus en amont sur les axes pénétrant dans le centre-ville de Limoges).

La réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement des voiries et des espaces publics dans le cadre de Moovéo nécessitera des compromis sur certaines axes, où l'insertion des lignes BHNS, des cheminements piétons et des liaisons cyclables nécessitent des emprises suffisantes. Les trajets domicile-travail / études ; les commerces de proximité, le tourisme bénéficieront de l'attractivité du réseau transport en commun, de l'accessibilité piétonne et cyclable.

Pour le stationnement riverain des poches de stationnement seront aménagées ponctuellement sur les voiries perpendiculaires aux tracés des lignes de BHNS.

Les besoins spécifiques liés aux commerces et leurs livraisons font l'objet d'un travail particulier.

- *Lorsque c'est possible, des places de stationnement longitudinales seront restituées, particulièrement sur les axes végétalisés (alternances d'arbres et de places de parking);*
- *Concernant les déplacements longue-distance vers le centre-ville, il est proposé de valoriser les nombreux parcs en ouvrage qui disposent de réserve de capacités :*

signalisation plus en amont depuis les boulevards périphériques, et amélioration et sécurisation des liaisons piétonnes depuis ces parkings.

Le bilan de stationnement (rapport des places créées et supprimées) sera établi à l'issu des études et présenté dans le dossier d'enquête publique.

La circulation automobile

La majorité des contributions se rejoignent sur le besoin d'un meilleur partage de l'espace public pour l'articuler avec d'autres modes de déplacement, et l'amélioration des activités riveraines. Ces idées sont défendues aussi bien par les particuliers que le collectif "Penser Limoges" et les adhérents de l'association Véli-Vélo.

Le linéaire de voie réservée aux bus, vélos, les sens de circulation et l'organisation des reports potentiels sur les voies adjacentes font partie des sujets régulièrement évoqués.

La place de la voiture en ville est un sujet de discussion récurrent entre les contributeurs à la concertation globalement favorables au projet et les personnes les plus réticentes.

Les embouteillages présumés et les détours imposés par des mises en sens unique sont particulièrement redoutés. Les riverains des voies adjacentes aux tracés des lignes de BHNS peuvent exprimer des craintes à l'égard d'une hausse des nuisances sonores et de la pollution.

Une contribution accompagnée d'une pétition signée de 200 personnes s'oppose à la mise en sens unique du boulevard du Général de Gaulle. Estimant que la circulation est généralement fluide sur cet axe, ils appellent au maintien de places de stationnement pour ne pas fragiliser l'activité commerciale.

Le développement plus précis du plan de circulation selon les secteurs suscite beaucoup d'attente. Les contributions demandent des précisions complémentaires sur le plan de circulation et sur les études réalisées (chiffres de report de trafics, hypothèses prises, zoom plus précis sur les places Churchill et Jourdan).

Les membres du Conseil de Développement évoquent lors d'un atelier le besoin de poursuivre les échanges sur le plan de circulation afin de garantir les objectifs et l'ambition du projet Moovéo. Un certain nombre de remarques et propositions sont formulées dans les avis du public comme :

- L'amélioration de la gestion des flux automobiles dans les secteurs Théodore Bac, Gay Lussac et avenue de la libération à Panazol ;
- L'optimisation de la circulation et du stationnement dans les secteurs Gambetta, la rue Pétoniaud-Beaupeyrat ;
- La fluidification du trafic au niveau de l'intersection de l'avenue de l'avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny avec la rue de Feytiat. Une contribution propose de prévoir un feu vert plus long (dans le sens du BHNS de Panazol vers Limoges) si la voie de droite est conservée ;
- Des demandes de précisions sur les reports de véhicules consécutifs à la mise à sens unique d'une partie de l'avenue Georges Dumas ;
- La conservation du sens unique de la rue Maupas dans le sens actuel ;
- Des précisions sur les reports de trafic attendus les rues François Perrin et Armand Dutreix.

La réponse du maître d'ouvrage

Pour proposer un projet à la fois performant et équilibré, il est nécessaire d'opérer des évolutions substantielles du plan de circulation, tout en garantissant l'accessibilité de la ville et des différents quartiers en automobile. Le plan de circulation s'appuie en effet sur la mise en sens unique d'un certain nombre d'axes, permettant à la fois de libérer de l'espace pour les autres usages de l'espace public, tout en garantissant une bonne fluidité du trafic par la simplification des carrefours. Les reprints de circulation sont fléchés en priorités sur les axes fortement capacitaires (boulevards périphérique, autoroute A20) et l'impact sur les quartiers adjacents limité. Le projet s'accompagnera en ce sens d'une reprise importante du jalonnement directionnel à l'échelle de l'agglomération.

Le fonctionnement de chaque carrefour et les reprints de circulation font l'objet de modélisations très précises qui seront versées au dossier d'enquête publique.

Mobilités douces ou actives

Nombre de contributions abordant ce thème : 134

Les liaisons cyclables et l'amélioration des circulations piétonnes suscitent une mobilisation particulièrement importante. Au travers des cahiers d'acteurs rédigés par FNE Limousin, Véli Vélo, BSP et Alder Climat-Energie, le projet Moovéo est vu comme une opportunité majeure de développer le réseau cyclable et pacifier les espaces publics au service de tous les usagers, et particulièrement les usagers vulnérables.

Les cyclistes et les personnes qui souhaiteraient utiliser le vélo remontent un manque de liaisons cyclables et la situation d'insécurité générale au sein de la circulation, notamment aux intersections.

De nombreux contributeurs souhaitent le déploiement d'itinéraires continus et sécurisés comme alternative crédible et efficace à la voiture individuelle. Le développement du vélo électrique s'inscrit dans ce sens. Des contributions se veulent plus précises, proposant la création de pistes cyclables sécurisées sur les voies « à partir de 15 mètres de large ».

L'association Véli-Vélo suggère un des itinéraires alternatifs lorsque le manque de largeur des axes BHNS rend techniquement très difficile l'insertion des vélos ou demande que les vélos puissent emprunter ponctuellement la voie en site propre. À plus grande échelle, des liaisons cyclables de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux sont souhaitées.

Les préconisations sur les aménagements portent notamment sur une séparation des voies cyclables de la circulation générale, mais aussi des voies de bus. Dans un même souci de sécurité et de confort, la priorité aux cyclistes lors des démarrages et l'installation de panneaux Stop en amont (pour les automobilistes) font partie des propositions.

L'anticipation de l'augmentation progressive du nombre de vélos conduit certaines personnes à demander la création de pistes bidirectionnelles de 3 mètres de large minimum.

Le traitement précis des intersections, la création systématique de voies cyclables dans les montées et le déploiement d'équipements et services liés à la pratique du vélo sont demandés. Ce dernier point concerne plus particulièrement l'aménagement de stationnements dédiés à proximité des arrêts de BHNS et au niveau des P+R, de consignes vélo pour les personnes qui ne disposent pas d'espace de garage, de porte-vélos sur les bus.

Les propositions d'extension du réseau cyclable portent principalement sur l'aménagement de pistes cyclables à Panazol le long de la RD 941, vers le terminus du BHNS (stade Vallière) jusqu'à l'avenue De Lattre de Tassigny, mais aussi rue des Vignes avec mise à sens unique de l'axe. Par ailleurs, le maître d'ouvrage est interrogé sur plusieurs éventualités :

- La réalisation d'une piste cyclable le long de la D941 entre Saint Just Le Martel et Panazol (départ de la future ligne B) ;
- La création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue des Vignes (itinéraire alternatif à la RD 941 en la mettant en sens unique) ;
- Un franchissement de l'autoroute dans le secteur Ester plus adapté aux vélos ;
- Une piste cyclable sur l'avenue Garibaldi ;
- L'aménagement de la place Carnot en carrefour « à la hollandaise » pour enfin simplifier et sécuriser les cyclistes ;
- L'aménagement d'une piste sur les rues Barbès et rue Théodore Bac.

La réponse du maître d'ouvrage

Le projet Moovéo est l'occasion de développer de manière très significative le réseau cyclable de Limoges. 14 kilomètres de voies réservées aux vélos sont envisagés à ce stade.

Dans les secteurs où l'insertion de pistes n'est pas possible, des itinéraires alternatifs seront proposés. La continuité cyclable sera recherchée dans tous les cas.

Par ailleurs, la politique de mobilité vélo est encadrée dans le cadre du Schéma intercommunal des aménagements cyclables et les réflexions s'étendent au-delà du projet Moovéo avec les acteurs concernés. C'est dans ce cadre et celui des aménagements de voirie que seront traitées les demandes ne relevant pas directement du périmètre du projet Moovéo.

Confort piéton, accessibilité et sécurité

Nombre de contributions abordant ce thème : 122

L'étroitesse des trottoirs, le manque de sécurité, les traversées longues et peu pratiques des carrefours dans le centre de Limoges observés par les usagers s'étant exprimés sur le sujet, justifient des choix d'aménagement ambitieux pour l'espace public. L'accent est aussi mis, au travers de plusieurs contributions, sur le l'enjeu d'inclusivité de l'espace public. Les personnes témoignent ainsi avec des difficultés de déplacement pour les personnes connaissant différentes situations de handicap, et également pour les parents se déplaçant avec des poussettes.

Les contributions reprennent l'ensemble des propositions du maître d'ouvrage en faveur du confort des piétons (trottoirs plus larges, trajectoires lisibles, espaces ombragés, bancs permettant de faire des pauses...).

Une contribution met également l'accent sur la nécessité de sécurisation des sorties de véhicules riverains sur la voie publique.

Selon un sondage mené par le collectif "Penser Limoges", 36 % des personnes interrogées se montreraient peu satisfaites des aménagements piétons. Pour Véli-Vélo, le confort des piétons nécessite des trottoirs de 2 mètres de large au minimum dans les rues desservies par le BHNS (le minimum réglementaire étant de 1,40 mètre libre de tout obstacle).

Les usagers se positionnent pour une stricte séparation des flux piétons et vélos partout où cela est possible. La suppression ponctuelle de places de stationnement à proximité des passages piétons est souhaitée pour améliorer la visibilité et la sécurité. De même, les contributeurs souhaitent des cheminements lisibles en direction des arrêts de bus.

Des points de vigilance sont soulevés afin de faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Il est par exemple proposé d'installer des marqueurs dédiés au PMR sur la chaussée pour faciliter la visibilité des chauffeurs.

Des attentes complémentaires et ne relevant pas du périmètre du projet Moovéo sont relevées :

- L'amélioration des circulations piétonnes au niveau de la rue Armand Dutreix, jugée peu agréable ;
- La piétonisation de la place Denis Dussoubs, en lien avec celle de la rue Adrien Duboucher pour renforcer l'attractivité d'un espace habituellement animé.

La réponse du maître d'ouvrage

La facilitation des déplacements piétons pour toutes les catégories d'utilisateurs constitue un objectif majeur du projet Moovéo, pour des espaces publics articulant davantage les usages de déplacement mais également l'accessibilité et la mise en valeur des activités riveraines. Ainsi, au-delà des normes d'accessibilité minimales, Limoges Métropole prévoit l'élargissement des trottoirs partout où cela est possible, privilégie la lisibilité des itinéraires, et au global une cohabitation plus apaisée entre les modes de déplacements. Les parcours des piétons notamment dans les carrefours seront largement améliorés (réduction des distances à parcourir, amélioration de la lisibilité et de la sécurité).

D- LA TRANSITION ECOLOGIQUE

La question de la prise en compte des enjeux climatiques est abordée de manière transversale dans les avis formulés par le public. Il y est notamment fait référence dans le cadre des contributions qui évoquent le matériel roulant, les enjeux de report modal liés au développement du réseau TCL et des mobilités actives.

Une forte demande pour des rues végétalisées

Nombre de contributions sur ce thème : 99

L'ambition végétale du projet rencontre un écho très positif. Les arguments exprimés portent sur les bienfaits attendus en matière de cadre de vie, de confort piéton et d'esthétique de la ville, mais aussi pour en tant qu'action contre la pollution atmosphérique et l'atténuation des effets des

épisodes caniculaires. Le sujet a été particulièrement évoqué lors des ateliers du Conseil de Développement, mais aussi au sein des différents cahiers d'acteurs.

L'association Véli-Vélo précise que la voie cyclable favorise le report modal. Les effets sur les émissions de gaz à effet de serre sont plus importants que la végétalisation d'un axe.

Le choix d'essences non allergènes, l'anticipation de l'entretien des végétaux et l'identification des emplacements végétalisés sont les principales questions posées. Quelques demandes de précisions ou suggestions portent sur les essences et la taille des végétaux, la possibilité de planter des arbres fruitiers le long des lignes A et B pour concrétiser le slogan « Limoges ville comestible » ou l'intégration de l'agriculture urbaine.

Des précisions sur l'abaissement de 5,4°C de la température sous l'effet de la végétalisation sont demandées sur les sources et la méthode de calcul.

La réponse du maître d'ouvrage

Les essences d'arbres seront choisies dans les phases ultérieures de conception du projet Moovéo. Les espèces non allergènes et résistantes à la hausse des températures seront privilégiées.

La baisse de la température ambiante en été et la lutte contre les îlots de chaleur s'appuient sur plusieurs mesures complémentaires telles que la plantation d'arbres, la désimperméabilisation des sols et la mise en œuvre de revêtements capturant moins le rayonnement solaire. En intégrant l'effet de l'ensemble de ces mesures, le concepteur du projet a pu simuler la diminution moyenne de température au sol avant et après les travaux à l'aide d'un logiciel propriétaire.

La gestion de l'eau

La gestion de l'eau, et particulièrement des eaux pluviales, constituent un levier important du projet Moovéo dans la démarche d'adaptation aux effets du changement climatique. Si le sujet reste peu évoqué dans les avis, il a toutefois été approfondi lors d'un atelier du Conseil de Développement et sur les stands d'exposition. A cette occasion, la maîtrise d'ouvrage a pu décrire en détail les différentes techniques de gestion intégrée des eaux pluviales (noues plantées, chaussées réservoir, arbres de pluies), les spécificités de ces dernières et leur complémentarité en fonction des différents milieux et types de sous-sols.

Une contribution en ligne évoque l'idée d'étudier le stockage de l'eau pour en permettre l'utilisation pour l'arrosage ou le nettoyage des voiries.

Un participant s'interroge sur l'opportunité de rendre plus perméable les voiries sur l'agglomération de Limoges. Il s'interroge sur cet objectif en soulignant que le sous-sol n'est pas en carence hydraulique et alerte sur les difficultés créées lors de la construction des bâtiments (pilotis nécessaires) ou encore le risque d'inondation des souterrains existants : aqueduc, caves ...

La réponse du maître d'ouvrage

Limoges Métropole saisit l'opportunité offerte par le projet Moovéo d'entreprendre la modernisation des réseaux souterrains vieillissants, incluant les réseaux d'eau potable,

d'assainissement et d'eaux pluviales. La gestion intégrée des eaux pluviales contribue à plusieurs objectifs : limitation des ruissellements et phénomènes d'inondation, optimisation des infrastructures de traitement de l'eau et plus généralement restauration du cycle de l'eau naturel et lutte contre l'assèchement des sols (qui s'accroîtra de manière significative à l'horizon du projet d'après les modèles climatiques de Météo-France).

Les solutions techniques de gestion des eaux pluviales seront adaptées en fonction des contraintes techniques identifiées sur chaque tronçon : nature du sol, pente, présence de cavité.... Dès les études de faisabilité, les contraintes liées aux caves privées (particulièrement présentes dans le centre-historique) ont été intégrées, et il ne sera pas mis en œuvre de procédé d'infiltration à leur proximité.

Qualité de l'air et nuisances sonores

Nombre de contributions sur ce thème : 18

Dans la majorité des contributions, la qualité de l'air et la baisse du bruit ambiant font partie intégrante de l'amélioration que le projet Moovéo doit apporter par le rééquilibrage de la place des différents modes de déplacements.

Quelques contributions, moins nombreuses, posent la question des pollutions générées en phase de travaux.

Certains craignent également la hausse des embouteillages et des temps de déplacements allongés dans le cadre du nouveau plan de circulation avec le report de circulation sur certains axes. Des contributeurs estiment que la mise en œuvre du projet Moovéo risque d'augmenter la pollution et les nuisances sonores dans certains quartiers et ainsi nuire aux riverains. Elles s'interrogent sur les aménagements prévus en ce sens.

Peu de suggestions sont émises. Il est fait référence à plusieurs reprises à des revêtements anti-bruit ou des bitumes microporeux.

La réponse du maître d'ouvrage

Les effets du projet en termes de bruit et de pollution liés aux niveaux de trafic et à la durée des trajets seront mesurés très précisément dans le cadre du bilan socio-économique réalisé dans le cadre de l'étude d'impact. Ces calculs incluent un bilan carbone qui compare notamment les émissions de gaz à effet de serre générées par les chantiers aux émissions évitées grâce au report modal de la voiture vers les autres modes de déplacements. Les résultats de ces études seront inclus au dossier d'enquête publique.

E- L'AMENAGEMENT ET L'INSERTION URBAINE

Variantes d'aménagement présentées au public

Le dossier de concertation présentait des variantes d'aménagement sur l'avenue du Général Leclerc ainsi que sur la place d'Aine. Ces propositions restent peu commentées dans les contributions écrites du public : 16 occurrences. Les contraintes, les avantages et les

inconvenients des différentes solutions ont fait l'objet d'échanges lors des réunions publiques et des ateliers du Conseil de développement.

Avenue du Général Leclerc

Les deux hypothèses d'aménagement présentées par le maître d'ouvrage suscitent des avis divergents. Certaines personnes privilégient l'option A avec un site propre bus intégral et d'autres considèrent que les aménagements cyclables doivent l'emporter sur le maintien de places de stationnement.

L'association Véli-Vélo considère que l'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard du Général Leclerc est d'autant plus justifié que les itinéraires alternatifs ne sont pas adaptés (pentes importantes, détours imposés). Une contribution propose toutefois un itinéraire alternatif pour les vélos via le haut de l'avenue Leclerc puis la rue de Chinchauvaud.

De leur côté, les membres du Conseil de Développement privilégient plutôt un scénario avec alignement d'arbres et stationnement tout en notant plusieurs points de vigilance : stationnements en arrêt-minute pour favoriser les commerces, maintien de la mixité des circulations voiture/transports en commun moyennant une réduction du trafic via la révision du plan de circulation, création de parkings.

Les suggestions portent sur la création d'une voie unique à double sens pour les bus, dont l'usage serait adapté aux heures de pointe du matin et du soir.

Place d'Aine

Les retours sur les options d'aménagements proposées sont hétérogènes. Différentes propositions sont faites sur les volets de la circulation et de l'aménagement : arrivée des véhicules par la rue Couraud au lieu de la rue des Arènes, ajout d'arbres, piétonisation de la rue d'Aguesseau ... Il est aussi proposé de s'appuyer sur la rue Othon-Péconnet pour organiser l'accès au parking "Tribunal". Des précisions sur les aménagements cyclables sont demandées.

La première hypothèse d'aménagement (circulation générale partagée avec le BHNS côté centre-ville, parvis piéton côté tribunal) est appréciée pour la place qu'elle réserve aux vélos et aux piétons. Elle établit une continuité cyclable entre les axes Gambetta / Couraud (qu'il s'agira de matérialiser au sol). La végétalisation rendrait la place plus conviviale. La principale critique exprimée concerne le risque d'une congestion de la circulation générale avec le passage du BHNS dans la circulation.

La préservation de la végétation actuelle est le principal mérite de la deuxième hypothèse d'aménagement (avec voie dédiée au BHNS côté tribunal). Le fait d'avoir une voie dédiée pour le BHNS est aussi vue comme un avantage.

L'hypothèse avec voie dédiée aux bus coupant la place en diagonale présente l'avantage de séparer les flux des différentes circulations. Les différents contributeurs notent néanmoins son coût plus important, les contraintes techniques liées au parking souterrain et l'impact négatif sur la végétalisation existante.

La réponse du maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage prend acte de l'ensemble des observations et des suggestions formulées sur les variantes proposées. Ces éléments alimenteront les études techniques pour proposer les compromis les plus adaptés aux usages souhaités dans les phases ultérieures du projet.

Insertion urbaine et matériaux

Le projet Moovéo propose, avec ses aménagements, une plus-value en termes de composition urbaine, paysagère et architecturale, affirmant le lien entre l'histoire de lieux emblématiques sur le tracé et l'ambition d'une conception durable des espaces publics : notamment les abords de la Place Maison Dieu et du champ de Juillet, de la place Jourdan, ainsi que les boulevards autour de l'hypercentre. Cette approche est comprise et approuvée par les différents participants s'étant positionnés sur le sujet. Un atelier du Conseil de développement a été consacré au sujet de l'insertion urbaine du projet Moovéo, avec l'appui de l'office de Tourisme Intercommunal sur le volet historique et architectural. Ces travaux donnent lieu à de nombreuses propositions accompagnées de points d'attention sur l'articulation de l'ambition architecturale et la fonctionnalité des espaces.

Le boulevard Gambetta

Dans les hypothèses partagées lors des ateliers du conseil de développement, il a été observé que la ligne BHNS ne dispose pas toujours d'une voie réservée, alors que c'est le cas dans l'aménagement actuel. Une contribution suggère de privilégier un aménagement cyclable en montée, avec partage bus / vélo de la voie en descente. L'attention du maître d'ouvrage est attirée sur la bonne séparation des flux piétons/vélos.

Plusieurs contributions insistent sur l'importance de la mise en valeur de l'espace public, les larges trottoirs pouvant accueillir des parvis, terrasses, un nouveau mobilier urbain, de la végétation ...

La réduction des espaces circulés à deux voies fait craindre des embouteillages. Sur cette section, l'implantation des arbres nécessite un certain recul pour éviter les impacts de la circulation (rétroviseurs des camions, chargements volumineux).

A noter que les membres du Conseil de Développement considèrent que l'aménagement proposé permet un juste équilibre entre les différents types d'usages et favorise le cheminement piéton ombragé.

Place Jourdan

L'association Véli-Vélo, favorable à la réduction de la place de la voiture, s'interroge sur l'utilité de deux voies au sud de la place. Elle évoque l'intérêt d'une continuité cyclable vers les rues du Maupas, et le boulevard de Fleurus. Une desserte cyclable par le centre de la place dédiée aux piétons n'est pas souhaitée.

Par ailleurs, une contribution suggère la conservation de la perspective reliant l'église Saint-Pierre à l'avenue des Bénédictins.

Comme pour la place d'Aine, plusieurs personnes demandent des précisions sur les circulations vélo et un renforcement de la végétalisation est évoquée.

Proposition d'aménagement de la place Jourdan au sein du cahier d'acteurs de Véli-Vélo



Légende :

Bleu : piste cyclable
Jaune : circulation générale
Violet : site propre bus
Vert : végétalisation

Place Maison-Dieu

L'aménagement de la place Maison-Dieu a suscité peu de contributions. L'une d'entre-elle salue l'orientation d'aménagement décrite dans le dossier de concertation, rétablissant dans l'architecture urbaine l'axe historique entre la Gare des Bénédictins et le Champ de Juillet.

Les membres du Conseil de Développement approuvent les aménagements envisagés, Véli-Vélo souligne la place faite aux mobilités douces et à la végétalisation.

Des contributions demandent des précisions sur les aménagements et notamment l'insertion de la station BHNS et un focus sur le plan de circulation. Enjeu lié à la place Maison Dieu, l'insertion proposée sur l'avenue de Général de Gaulle pose question, en particulier pour les commerçants comme en témoignent la contribution accompagnée d'une pétition pour le maintien du stationnement et du double sens de circulation.

Place Winston Churchill

Les membres du Conseil de Développement ont particulièrement travaillé sur cet espace public en formulant plusieurs suggestions. Ils notent notamment l'intérêt de faire de cette place un lieu de rencontres au regard des usagers nombreux : salariés, lycéens et étudiants.... L'intérêt de prévoir des endroits où s'asseoir de manière abritée lors des temps d'attentes des bus mais aussi des lieux de convivialité est soulevé. Une participante évoque un café et un autre une aire de jeux pour enfants.

D'autres contributions en ligne demandent des précisions sur le plan de circulation ainsi que sur les liaisons cyclables.

La réponse du maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage se félicite de la richesse des échanges sur l'ambition d'aménagement du projet et la fonctionnalité des espaces, et particulièrement au travers des travaux du Conseil de développement. Ces échanges alimenteront les études techniques pour proposer les compromis les plus adaptés pour aménager des espaces publics utiles à tous les habitants et contribuant à l'attractivité de l'agglomération de Limoges.

Particulièrement, la Place Maison Dieu répond d'enjeux importants : des enjeux fonctionnels d'accessibilité pour tous les modes de déplacements à la gare ferroviaire, et des enjeux d'insertion urbaine pour la mise en valeur du patrimoine unique de la Gare des Bénédictins, en lien avec jardin du Champ de Juillet et la place Jourdan via l'avenue du Général de Gaulle. Ces objectifs d'aménagement conduisent la maîtrise d'ouvrage à privilégier une simplification des carrefours entre la place Maison Dieu, le Cours Bugeaud et le Cours Gay Lussac. Dans le même temps, la fonction commerciale de l'avenue du Général de Gaulle doit être mise en valeur. Les usages associés, notamment le besoin en stationnement de courte durée et livraisons, font l'objet d'une attention particulière dans les profils de voirie étudiés.

F- LA GOUVERNANCE

Financement, coût et calendrier du projet

Nombres de contributions sur ce thème : 15

Les coûts du projet ont été évoqués lors des réunions publiques et détaillées dans le dossier de concertation. La majorité des contributions écrites évoquant ce sujet sont plutôt défavorables au projet. Deux arguments ressortent :

- Moovéo serait est un projet inutile au regard de la taille de l'agglomération ;
- La modernisation de l'existant est préférable à l'engagement de nouvelles dépenses susceptibles d'augmenter la fiscalité locale et la dette de la collectivité.

Des éclaircissements sont demandés sur le financement du projet, le coût des bureaux d'études et de conseil est également mentionné.

Dans ce cadre, une personne s'interroge sur les appels à projet européens qui permettraient d'obtenir des financements complémentaires.

Le calendrier du projet suscite peu de remarques, quant à lui, si ce n'est pour déplorer le temps long de sa réalisation. Une personne pointe le risque d'un dépassement, espérant que la mise en service complète aura bien lieu en 2030.

La réponse du maître d'ouvrage

Sur le coût du projet, Moovéo articule au sein d'un projet transversal différentes compétences de Limoges Métropole. Même si le projet Moovéo n'existait pas, des investissements lourds sur la voirie, les réseaux, le matériel roulant bus devraient être réalisés dans les années à venir afin d'entretenir les infrastructures et maintenir les services publics rendus à la population. L'objectifs consiste à moderniser les services et le patrimoine de Limoges Métropole au sein d'un projet cohérent et à la hauteur des enjeux climatiques, sociaux et économiques des prochaines décennies.

Le projet sera en effet financé par les recettes du versement mobilité et l'emprunt. La partie liée au cycle de l'eau relève des recettes des budgets annexes assainissement et eau potable La maîtrise d'ouvrage entretient des discussions régulières avec ses partenaires sur les opportunités de financement.

Organisation des travaux

Nombre de contributions sur ce thème : 5

Les remarques relatives à la phase travaux portent sur leur bonne coordination et la communication faite aux usagers et riverains. L'objectif est d'éviter plusieurs interventions successives sur un même site.

Les questions portent plus particulièrement sur la baisse d'attractivité des commerces et le plan de circulation en période de chantier.

La réponse du maître d'ouvrage

Les périodes de travaux induiront effectivement des nuisances que la maîtrise d'ouvrage s'efforcera de limiter, notamment concernant la circulation, l'accessibilité des commerces et des habitations et le maintien des activités économiques riveraines.

Un dispositif d'information et de médiation continu sera déployé en amont des travaux et maintenu jusqu'à la mise en service afin de garantir la communication entre les usagers, les entreprises de travaux et Limoges Métropole.

Une commission d'indemnisation sera mise en place.

Concertation

Nombre de contributions sur ce thème : 6

Plusieurs participants qui indiquent avoir participé aux phases précédentes estiment que le projet n'a guère évolué depuis 2019. Un participant souhaiterait pouvoir voir l'avis des autres citoyens et s'interroger en ce sens sur la transparence de la démarche.

Une contribution souligne l'intérêt d'un prolongement des échanges avec la population sur des sujets tels que le nom des arrêts et les partenariats qui pourraient être noués avec des écoles de design pour orienter la forme des stations. Une contribution a aussi été reçue avec des propositions de noms pour des stations des lignes de BHNS.

Le collectif Alternatiba souligne l'intérêt d'alimenter le projet avec les propositions des associations de citoyens. L'association Véli-Vélo souhaite la poursuite des échanges avec Limoges Métropole. De même, le cahier d'acteur du collectif BSP souligne l'intérêt d'associer les acteurs locaux aux échanges au-delà des seules obligations réglementaires.

La réponse du maître d'ouvrage

En 2019, la concertation portait très majoritairement sur le volet transport de Moovéo, et son articulation avec le projet de modernisation du réseau TCL qui était alors à l'étude. Depuis 2019, le projet Moovéo a très fortement évolué en mettant toutes les mobilités au service des objectifs de requalification urbaine et de transition écologique.

La consultation du public se poursuivra avec l'étape de l'enquête publique. Celle-ci permettra à chaque citoyen de consulter l'entièreté du dossier technique.

Limoges Métropole souhaite également maintenir une collaboration continue avec l'ensemble des acteurs du territoire tout au long de la mise en œuvre du projet.

G- D'AUTRES SUJETS HORS CONCERTATION

Demandes complémentaires sur la réorganisation du réseau

Nombre de contributions sur ce thème : 25

Au-delà du projet Moovéo, quelques contributions s'interrogent sur la réorganisation globale du réseau de transport en commun et formulent des demandes en ce sens.

Des participants soulignent les limites d'un réseau structuré en étoile. Les personnes qui souhaitent se rendre d'une périphérie à l'autre sans passer par le centre pourraient alors utiliser une ligne de bus qui ferait le tour de la ville. Dans cette hypothèse, la ligne 14 se poursuivrait le long de la Vienne puis remonterait vers la Bastide ou Raoul Dautry.

Cette proposition complète d'autres demandes concernant des quartiers pas ou peu desservis tels que Raoul Dautry, Landouge ou le quartier de Bellegarde. Plusieurs solutions de substitution sont mises en avant :

- L14 (prolongement vers la Bastide) : passage par la ZUP de Laurence, la Cornue et devant l'entrée des CHU1 et 2 pour maximiser le nombre d'utilisateurs ;
- L20 : maintien de la desserte de la ZI Nord et prolongement de la ligne 20 jusqu'à la place Jourdan (en substitution de la ligne 16 peu fréquentée dans sa partie Nord) ;
- Maintien du pôle Churchill comme point d'arrivée des lignes de périphérie, particulièrement utile pour les scolaires et étudiants qui se rendent dans les établissements de centre-ville ;
- Desserte supplémentaire vers Feytiat ;
- Alternative à la suppression de la ligne 10 (desserte des quartiers Montplaisir et Grand Treuil, accès au centre-ville, au lycée Renoir, au CHU ...) ;
- Amélioration de la desserte de Raoul Dautry par la L13, la L18 n'étant pas assez régulière ;
- Augmentation de la fréquence de la L11 ;
- Multiplication des navettes vers les secteurs Landouges - ZUP de l'Aurence, Palais - centre-ville de Limoges, parc Ester depuis l'arrêt de BHNS, Maison des Arts.

À elle seule, la suppression de la ligne 2 a suscité 6 contributions de la part d'habitants du quartier Thuillat/Carnot. Il est observé que Beaublanc reste inaccessible depuis le quartier Carnot et que la ligne offrait un accès direct à l'Hôtel de Ville et à la Bibliothèque.

La réponse du maître d'ouvrage

Les suggestions sur la réorganisation du réseau sont transmises à la direction Mobilités de Limoges Métropole.

Néanmoins, quelques précisions peuvent être apportées. Le projet Moovéo ne consiste pas à diminuer les dessertes : par exemple la suppression de la ligne 2 n'empêchera pas la desserte de la rue Aristide Briand entre Puy Ponchet et le centre-ville par une ligne régulière.

En complément de la création des deux lignes de BHNS, Limoges Métropole, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, a entrepris depuis 2020 une réflexion en vue de la refonte complète du réseau de bus qui irrigue aujourd'hui son territoire. Il s'agit de le restructurer, de le rationaliser et de le moderniser pour qu'il forme avec le BHNS un ensemble cohérent et efficient.

Après la mise en œuvre des 3 premières phases de la restructuration du réseau de transport depuis 2020, le nouveau visage du réseau de bus se dessine petit à petit.

Le réseau de transports urbains poursuivra ainsi son évolution et sa réorganisation, afin de satisfaire au mieux les besoins des usagers.

Tarifs et gratuité des transports en commun

Sur la politique tarifaire des titres de transport, une contribution demande des tarifs appropriés pour l'ensemble des passagers.

Une autre s'interroge sur la mise en place d'une gratuité du réseau de TC et sa compatibilité avec les montants d'investissements envisagés. Cette question a également été posée en réunion publique à Limoges et abordée avec les membres du Conseil de Développement en atelier.

La réponse du maître d'ouvrage

Les recettes tarifaires alimentent une partie des dépenses d'investissement et de fonctionnement du réseau, à côté des recettes du versement mobilité qui restent très majoritaires. Une mise en œuvre de la gratuité, si elle était étudiée, modifierait alors l'équilibre financier du projet Moovéo et du plus largement du fonctionnement du réseau TCL. Ces impacts devraient faire l'objet d'études approfondies.

4- LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LA SUITE À DONNER

Les principaux enseignements de la concertation

La concertation a permis l'expression générale du public et des acteurs locaux. Les contributions partagent en majorité l'ambition et les objectifs du projet Moovéo tel qu'ils ont été présentés par Limoges Métropole. Les contributions sont nombreuses et certaines particulièrement étoffées ce qui permet de nourrir les réflexions en cours sur le projet.

Le public s'exprime en majorité en faveur du projet s'inscrivant dans une dynamique de renforcement de l'attractivité de l'agglomération mais permet aussi d'engager le territoire vers

l'avenir en s'adaptant aux enjeux du changement climatique. Le renforcement des différents piliers du projet : mobilité, transition écologique, requalification des espaces publics nourrit les attentes des participants et alimentent de nombreuses questions sur les modalités de mise en œuvre des aménagements et des services liés à Moovéo.

La demandes pour un service de transport efficace avec un niveau de service performant est confirmée. C'est d'ailleurs en ce sens que des réserves sont exprimées quant au manque de sites réservés aux bus ou encore à l'extension de certaines lignes en dehors du projet.

Concernant les espaces publics, la concertation montre que les attentes sont fortes afin d'avoir des espaces publics de qualité, apaisés, permettant à chaque usager de se déplacer de manière confortable et en sécurité. Cela passe non seulement par un juste partage de l'espace public mais aussi par une augmentation de la végétalisation.

Au travers des questions posées durant les temps d'échange et avis formulés par le public, les enseignements suivants pour les phases ultérieures du projet sont :

- Une expression générale des participants en faveur du projet Moovéo tel que proposé par Limoges Métropole, avec de fortes attentes pour un projet d'espace public ambitieux et transversal ;
- La nécessité pour le maître d'ouvrage de garantir un projet de transport efficace et répondant aux besoins des usagers : Limoges Métropole conduira en outre les compléments d'études nécessaires pour répondre aux demandes concernant la desserte du CHU ;
- Le partage de l'espace public, la sécurité des déplacements, le développement du réseau cyclable et l'amélioration des cheminements piétons sont les attentes les plus fortement exprimées par le public. Le projet Moovéo doit consolider les orientations en la matière, tout en apportant des réponses aux inquiétudes formulées sur le plan de circulation et l'accessibilité du centre-ville de Limoges en voiture ;
- Aucune émergence de préférence majoritaire quant aux variantes d'aménagement proposées dans les documents de concertation a été identifiée : Limoges Métropole consolidera l'étude des différents scénarios avec les partenaires et les acteurs locaux, afin d'arrêter les variantes qui seront intégrées au dossier d'enquête publique ;
- Une adhésion marquée aux orientations proposées en matière de réponse aux enjeux de qualité des espaces publics et de végétalisation : Limoges Métropole confirme son engagement pour des orientations d'aménagement en la matière recherchant l'équilibre entre les usages de l'espace public et le projet de transport.

Prochaines étapes

L'enquête publique permettra de disposer de l'entièreté du projet tel qu'il sera proposé au public suite aux différentes phases de concertation, de consultation et d'échanges avec les services de l'Etat, de son étude d'impact et son bilan socio-économique. Elle donnera lieu à une nouvelle étape vers la déclaration d'utilité publique du projet.

ANNEXES

LES REUNIONS PUBLIQUES

Compte-rendu de la réunion publique de Panazol – 27 septembre 2024

Compte-rendu de la réunion publique de Limoges – 1^{er} octobre 2024

LES ATELIERS AVEC LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

Synthèse de l'atelier 1 – 30 septembre 2024

Synthèse de l'atelier 2 – 1er octobre 2024

Synthèse de l'atelier 3 – 17 octobre 2024

LES CAHIERS D'ACTEURS REÇUS

Cahier d'acteurs Alder Climat-Energie

Cahier d'acteurs de FNE Limousin

Cahier d'acteurs de Véli Vélo

Cahier d'acteurs de BSP

LES AUTRES CONTRIBUTIONS