

Compte- rendu de l'atelier n° 2 – Session 2 du 5 juin 2023 – Mobilité BHNS

Des services renouvelés au plus près des besoins des citoyens

Monsieur Chartier remercie les membres de leur présence.

Il précise que le point principal de la politique des mobilités de Limoges Métropole s'appuie essentiellement sur la création et la mise en place d'un bus à haut niveau de services (BHNS) dont dépendra ensuite la réorganisation du réseau, élément essentiel de la décarbonation de nos modes de vie et de transports.

Il informe que le Président de Limoges Métropole assume désormais en direct le pilotage politique du projet BHNS, avec l'objectif que les travaux commencent avant la fin du mandat.

Monsieur Julien Busson, Chef de projet BHNS, présente le document ci-joint.

Le projet de BHNS est un projet d'espace public articulant mobilité, requalification urbaine et transition énergétique. En outre, il répond à l'ambition du projet de territoire.

- Les étapes de formulation du projet

Première concertation publique en 2019 : plusieurs réunions publiques avaient été organisées et beaucoup de contributions avaient été déposées par la population.

Mme Pauliat demande confirmation que lors de la concertation préalable, celle-ci n'avait porté que sur la question : « Est-ce bien ou non d'avoir un BHNS ? » mais pas sur les orientations d'aménagement.

M. Busson confirme que cette première concertation portait sur l'opportunité du projet, ses objectifs généraux et les tracés définis jusqu'alors. La prochaine concertation prévue début 2024 proposera au public les tracés préférentiels, la position des stations, ainsi que le partage modal à l'échelle des rues et le projet d'espaces publics.

- Périmètre global de l'opération

M. Busson confirme que la place d'Aine est fléchée pour accueillir la correspondance des deux lignes de BHNS. Plusieurs scénarios d'aménagement sont en cours d'étude pour l'organisation de celle-ci, et le parking souterrain demeurera accessible aux voitures. Les parcs en ouvrages sont en effet un des moyens d'alléger le trafic voitures dans l'hypercentre.

Il est demandé si les tracés du BHNS sont déjà décidés, et s'ils pourront être modifiés.

M. Busson indique que ces tracés, dits préférentiels, ont été validés avec l'ensemble du programme par les élus du conseil communautaire le 2/03/2023, au terme des études préliminaires. Ces tracés sont soumis à la concertation et à l'enquête publique. Ils constituent l'hypothèse donnée à l'équipe de conception pour faire

toutes les études et diagnostics préalables aux travaux : conception des aménagements, diagnostics des chaussées, diagnostics archéologiques et écologiques.

L'organisation du futur réseau TCL repose également sur ces 2 lignes, qui sont les plus structurantes.

Mme Pauliat évoque le problème pour accéder au centre-ville pour les personnes à mobilité réduite. Il faudra avoir une réflexion sur cette problématique.

M. Busson précise que les aménagements proposés dans le cadre du projet répondront à toutes les normes d'accessibilité PMR.

- Les projets en interface

NPNRU : Nouveau programme national de renouvellement urbain qui consiste à aménager des quartiers complets.

- Le BHNS dans le plan de déplacements urbains (PDU)

- Volet transport et mobilités durables – Caractéristiques du projet de transport

Pour info, la ligne A remplacera une partie de la L10.

Pour info, la ligne B remplacera une partie de la L8.

- Volet transport et mobilités durables – Matériel roulant

Il est confirmé que les deux lignes du BHNS fonctionneront à l'énergie électrique, conformément à l'engagement pris par Limoges Métropole en 2017. L'hydrogène sera expérimenté sur un petit nombre de véhicules sur des lignes moins sensibles que le BHNS dans un premier temps. Le second dépôt STCLM, actuellement en construction, est donc prévu pour accueillir des véhicules hydrogène. Pour contenir les coûts, la voie privilégiée par Limoges Métropole consiste en un « retrofit » de véhicules, permettant de substituer la motorisation des bus existants.

M. Chartier précise que le déploiement de l'hydrogène par Limoges Métropole entre dans le cadre de la construction d'une entité qui alterne production de photovoltaïque et usine de pyrogazéification. L'hydrogène qui sera produit sera donc « vert » et local. Il n'est évidemment pas prévu d'importation de cet hydrogène, a fortiori produit à partir de méthane.

- Planning de l'opération

Suite à la validation du programme, Limoges Métropole prépare actuellement la phase opérationnelle avec un grand nombre d'études préalables et la procédure de recrutement de l'équipe de conception (maîtrise d'œuvre). Les travaux démarreront fin 2025.

Dans l'intervalle, les travaux de diagnostic archéologique ont été engagés sur la ligne A en 2023, et ils concerneront les rues du centre-ville (place Stalingrad, rue Turgot, Place d'Aine, rue Pétoniaud-Beaupeyrat à partir du 10/07).

- Le coût des travaux

M. Busson présente la construction du coût du projet : composé pour la moitié des aménagements liés au transport et du matériel roulant, de travaux de voirie et d'espaces publics, de travaux sur les réseaux humides de Limoges Métropole. Il s'agit donc d'un programme de travaux articulant les différentes compétences de Limoges Métropole et organisant ses capacités d'investissement pour la prochaine décennie :

Transport urbain : le matériel roulant BHNS alimente le programme de renouvellement du parc STCLM

Réseaux eau potable – assainissement : renouvellement des linéaires sous le tracé

Voirie : reprise de chaussées en grande partie vétustes

Questions des membres :

- **Avez-vous un plan de communication ?**

M. Chartier précise que la Com se fera par Limoges Métropole. Il faudra maîtriser la com en y mettant les moyens avec une grande pédagogie.

Sur la Communication, elle ne doit pas être descendante mais aussi ascendante. Avez-vous eu un contact pour les personnes impactées par la suppression des places de parking ?

M. Busson précise que la communication se fait nécessairement dans les deux sens. Le projet prévoit plusieurs espaces de médiation en amont des travaux et pendant les travaux. Comme pour la première concertation, toutes les remarques seront consignées et discutées. Il ne sera pas possible de satisfaire toutes les demandes, mais l'ensemble des avis seront considérés.

Il faut une communication centralisée.

Les moyens seront mis en conséquence et il faut que ce soit centralisé.

- **Lors de la présentation, vous n'avez pas parlé d'extension (par ex, Isle-Panazol), est-ce que c'est un choix de ne pas étendre plus loin ?**

J. Busson précise que ce travail s'est fait avec les élus et la population dans le cadre de la conception du nouveau réseau. Concernant Panazol, plusieurs scénarios de terminus ont été étudiés à l'aune du potentiel de desserte et de l'efficacité des moyens déployés.

- **Carte dans le document : on voit la gare des Bénédictins et pas la gare des Charentes.**

Cette carte est issue de la réorganisation du réseau de transport urbain et ne fait pas apparaître la desserte ferroviaire.

J. Busson a connaissance de l'initiative « Tram Train Limousin », qui peut être une réflexion complémentaire pour les dessertes péri-urbaines mais n'entre pas dans le périmètre du projet BHNS.

Est-il prévu un plan de circulation avec le projet ?

Le projet BHNS nécessitera en effet la mise en place d'un nouveau plan de circulation. Celui-ci est conçu d'après les orientations du plan de déplacements urbains et du schéma des mobilités urbaines de la ville de Limoges.

- **Prévoyez-vous des parkings pour remplacer le stationnement ?**

- Des parcs relais seront déployés aux entrées de ville pour permettre l'accès aux lignes structurantes desservant le centre-ville, la ligne de rocade.

Concernant le stationnement riverain ponctuellement supprimé sur l'axe BHNS, il sera restitué par l'aménagement de parkings spécifiques. **Mme Pauliat demande si cette proposition a été pensée avec la navette électrique. La navette actuelle, on ne sait pas où la prendre.**

Pour M. Chartier, il faut articuler ; la navette électrique, c'est une bonne idée si elle est bien calibrée.

Il faut avoir une bonne communication et concertation avec le transport, les commerçants, les habitants...

Ensuite, un questionnaire s'impose : est-ce que la navette électrique n'est que pour le centre-ville ? Il faut que son parcours soit indiqué afin que les usagers puissent savoir par où elle passe.

C'est un outil « Cœur de ville » - pris en charge pour une grande partie par la ville centrale et LM pour l'outil « attractivité ».