

Stratégie mobilité du territoire de
Limoges Métropole
Présentation au Conseil de
Développement

13 juin 2022

La mobilité : une synergie et des convergences impératives



- Etablit le Plan de Déplacements Urbains
- Organise le réseau de transports en commun
- Développe l'offre de location de vélo
- Etablit le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge de Véhicules électriques
- Aménage la voirie et les rues pour l'intégration des cycles et des transports en commun (infrastructures de mobilité)
- Gère l'offre de stationnement en ouvrage



LIMOGES
ARTS DU FEU
ET INNOVATION

- Gère l'offre de stationnement de surface
- Définit les vitesses de déplacement par axe
- Gère l'occupation du domaine public
- Définit les partis d'aménagement urbain des voies réaménagées

Le Plan de Déplacements Urbains de 2019

Concilier report modal et proximité en organisant la multimodalité

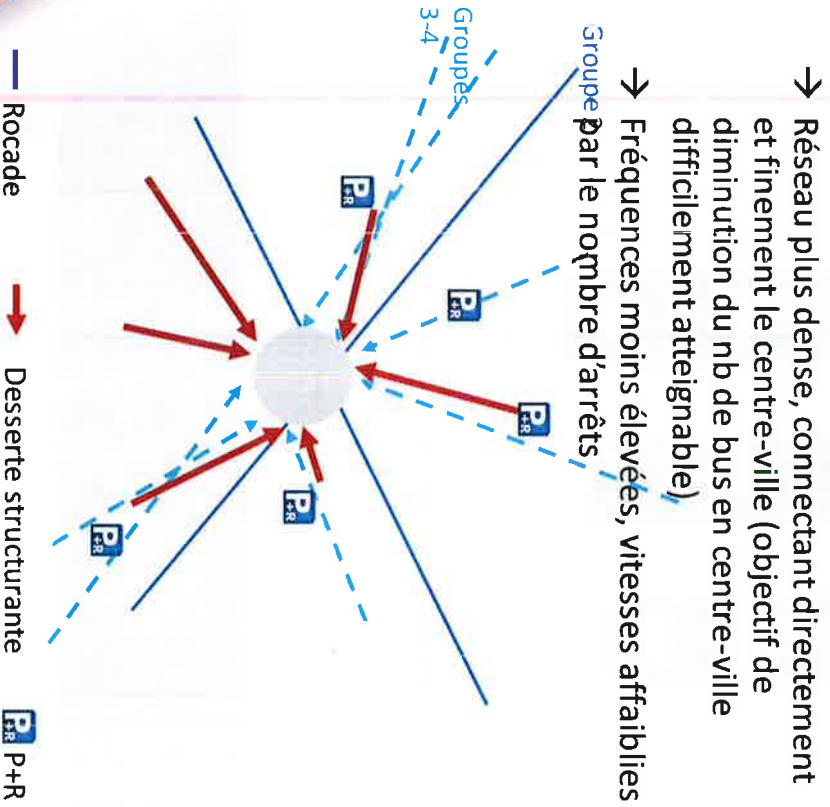


Développement de l'offre Transports en Commun
Réorganisation du réseau autour de deux lignes de BHNS
Organisation de la multimodalité par les parcs relais
Charte des espaces publics
Plan piéton
Politique de stationnement revisitée
Réduction des vitesses
Montée en puissance du VAE

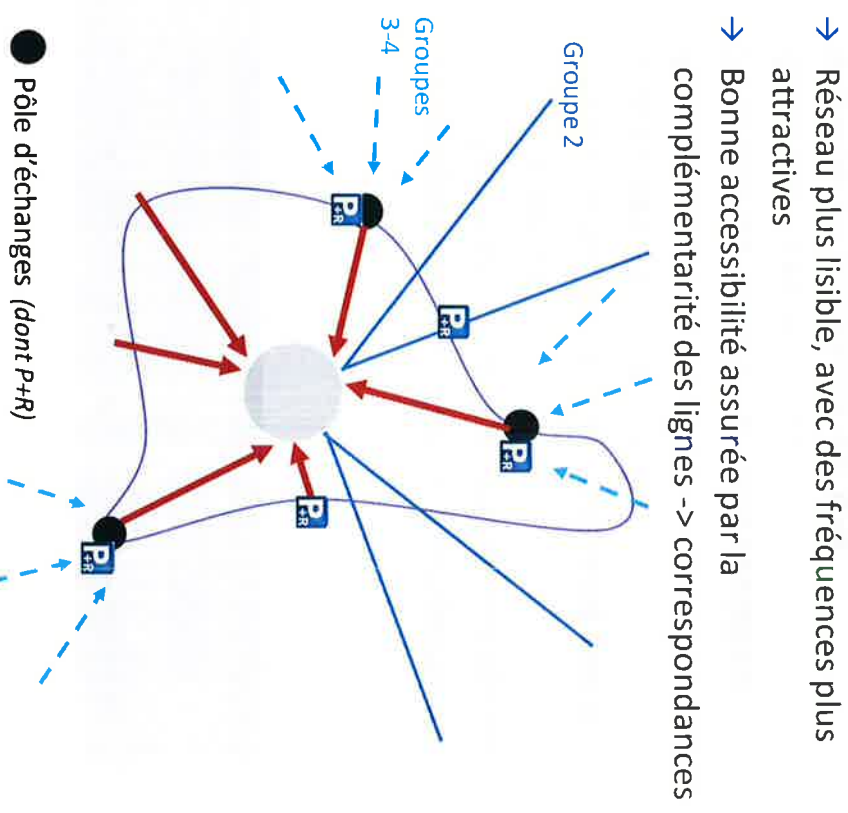
Deux outils majeurs pour le développement de l'offre de transports en commun

❑ La réorganisation du réseau de transports urbains : d'un réseau de proximité à un réseau intermodal

• A - Proximité



B - Intermodalité



Deux outils majeurs pour le développement de l'offre de transports en commun

- **La réorganisation du réseau de transports urbains**
 - **Repères** : 2019 : 27,1 km/hab – 2030 : 33 km/hab
 - **Coût d'exploitation** : + 4,4 M € HT / an (fonctionnement)

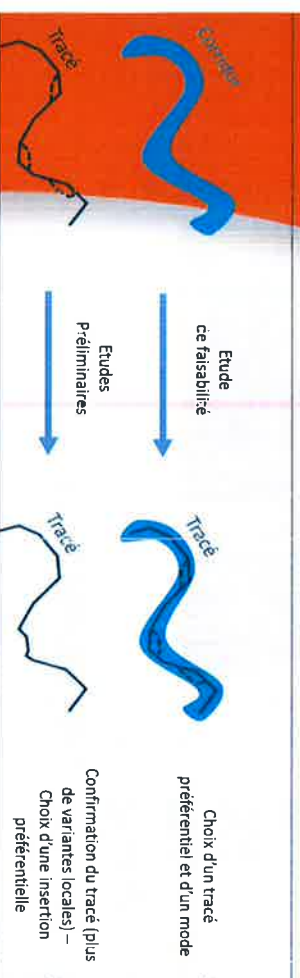
- **Calendrier** :

- Phase 1 - Ligne principale Landouge-Couzeix : novembre 2020,
- Phase 2 - Ligne principale Isle-Condât-sur-Vienne : septembre 2022,
- Phase 3 - Préfiguration ligne B de BHNS et ligne principale Le Palais-sur-Vienne-Feytiat : septembre 2023
- Phase 4 - Nouvelle « diamétralisation » des lignes de trolleybus : septembre 2024
- Phase 5 - Mise en service de la ligne A de BHNS : 2027
- Phase 6 - Mise en service de la ligne B de BHNS : 2030



Deux outils majeurs pour le développement de l'offre de transports en commun

Le projet de BHNS



- **Jun 2017** : Validation des **études de faisabilité**
 - ✓ Objectifs généraux, tracés, et choix du mode BHNS
 - **Novembre 2017** : Validation de l'**énergie électrique** pour le matériel roulant
 - **Avril 2019** : Validation de la **stratégie d'insertion**
 - ✓ Objectifs de vitesse commerciale et d'intégration urbaine
 - **20 mai au 30 juin 2019** : **concertation préalable**
 - ✓ Un séminaire acteurs, 3 réunions publiques et 344 contributions recueillies
 - **2019-2020** : **Etudes préliminaires** du projet
 - ✓ Réalisation des tracés, étude d'exploitation, chiffrage et planning prévisionnel
 - **2021** : Préparation de la consultation de maîtrise d'œuvre, consolidation de la soutenabilité financière du projet dans le cadre de la formulation d'un projet de territoire
-
- **Mai 2019** :
 - ✓ Lancement de la démarche **Mobilité(s) par Limoges Métropole**
 - **Novembre 2019** :
 - ✓ Adoption du PDU
 - ✓ Validation de la **réorganisation du réseau TCL**

Deux outils majeurs pour le développement de l'offre de transports en commun



Le projet de BHNS

	Ligne A (Nord-Sud)	Ligne B (Est-Ouest)
Tracé	13,7 km, 30 stations	9,6 km, 22 stations
Dont site propre (intégral ou unique)	12,1 km (88%)	4,9 km (51%)
Fréquence heure de pointe	6 minutes	8 minutes
Amplitudes horaires Prévisionnelles *	5h00 – 23h30	5h00 – 23h30
Vitesse commerciale	18,8 km/h	19,6 km/h
Voyages / jour	21 642	12 005
Nombre de véhicules	20	11
Coût d'exploitation annuel	2,6 M€	1,6 M€

Coût d'investissement de 129 M€

Deux outils majeurs pour le développement de l'offre de transports en commun

PROJET BHNS - PHASAGE GENERAL (27/01/2022)

	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Programme																				
Finalisation BP																				
Investigations préalables																				
Consultation AMO																				
Validation programme																				
Phases réglementaires A et B																				
Concertation																				
Etude d'impact																				
Enquête publique																				
DUP / Déclaration projet																				
Ligne A / Tronc commun																				
Consultation MOE																				
Etudes																				
Consultation travaux																				
Travaux ligne A																				
Ligne B																				
Consultation MOE																				
Etudes																				
Consultation travaux																				
Travaux ligne 3																				
Matériel/roulant																				
Consultations																				
Livrasons																				
Essais																				

Phase 1 (2022 –2027) :

- Procédures réglementaires lignes A et B
- Conception et travaux ligne A, début des travaux en 2025

✓ Préfiguration du service ligne B à compter de 2023

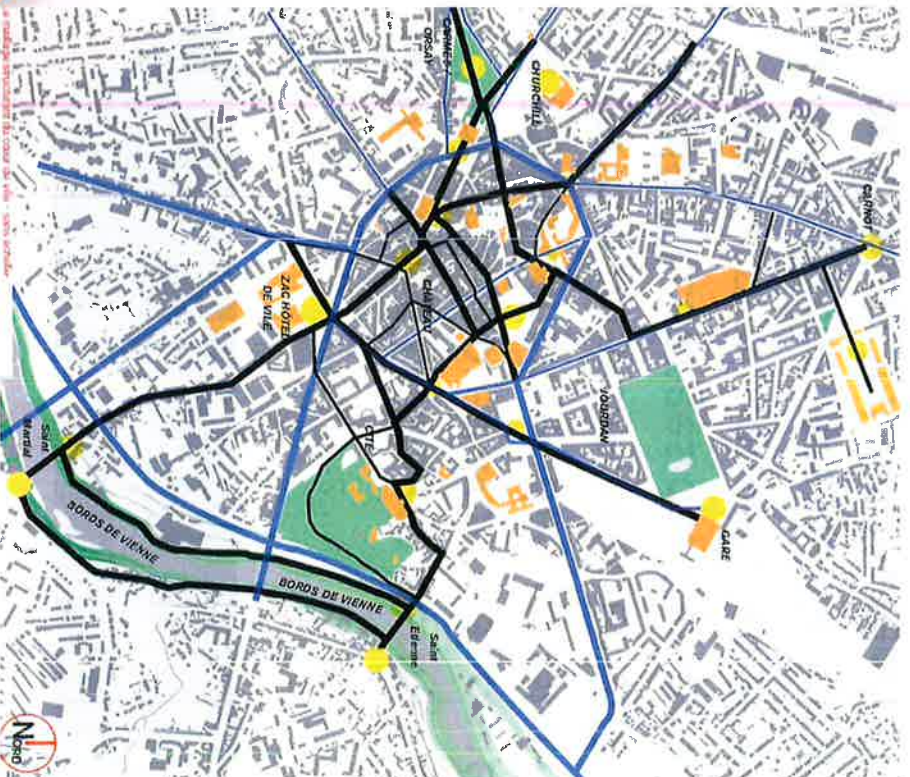
Phase 2 (2026 – 2030) :

- Conception et aménagement ligne B

Le développement des pôles d'échanges

- Un Pôle d'Echanges permet d'accéder à plusieurs lignes de transport en commun après avoir stationné sa voiture ou son vélo.
- Pôle d'Echanges de Beaublanc : 4 quais, 130 places en parc relais, mise en service prévisionnelle en 2026
- Pôle d'Echanges des Casseaux : 4 quais, 150 places en parc relais, mise en service prévisionnelle en 2028
- Pôles d'Echanges du Val de l'Aurence et Coudert : 8 quais, 150 places en parc relais Val de l'Aurence + Coudert, mise en service prévisionnelle en 2030 pour le Val de l'Aurence, au-delà de 2030 pour le Coudert
- Pôle d'Echanges de Valières : 2 quais, 60 places en parc relais, mise en service prévisionnelle en 2030

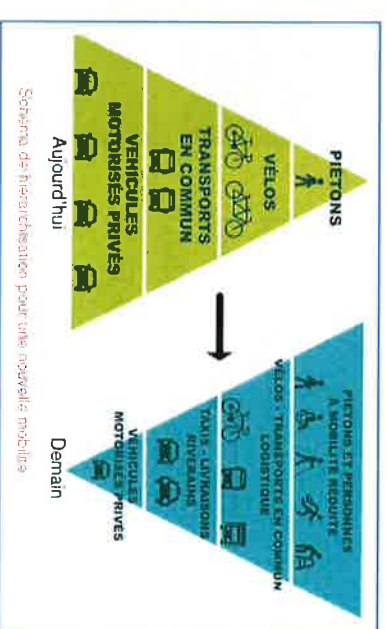
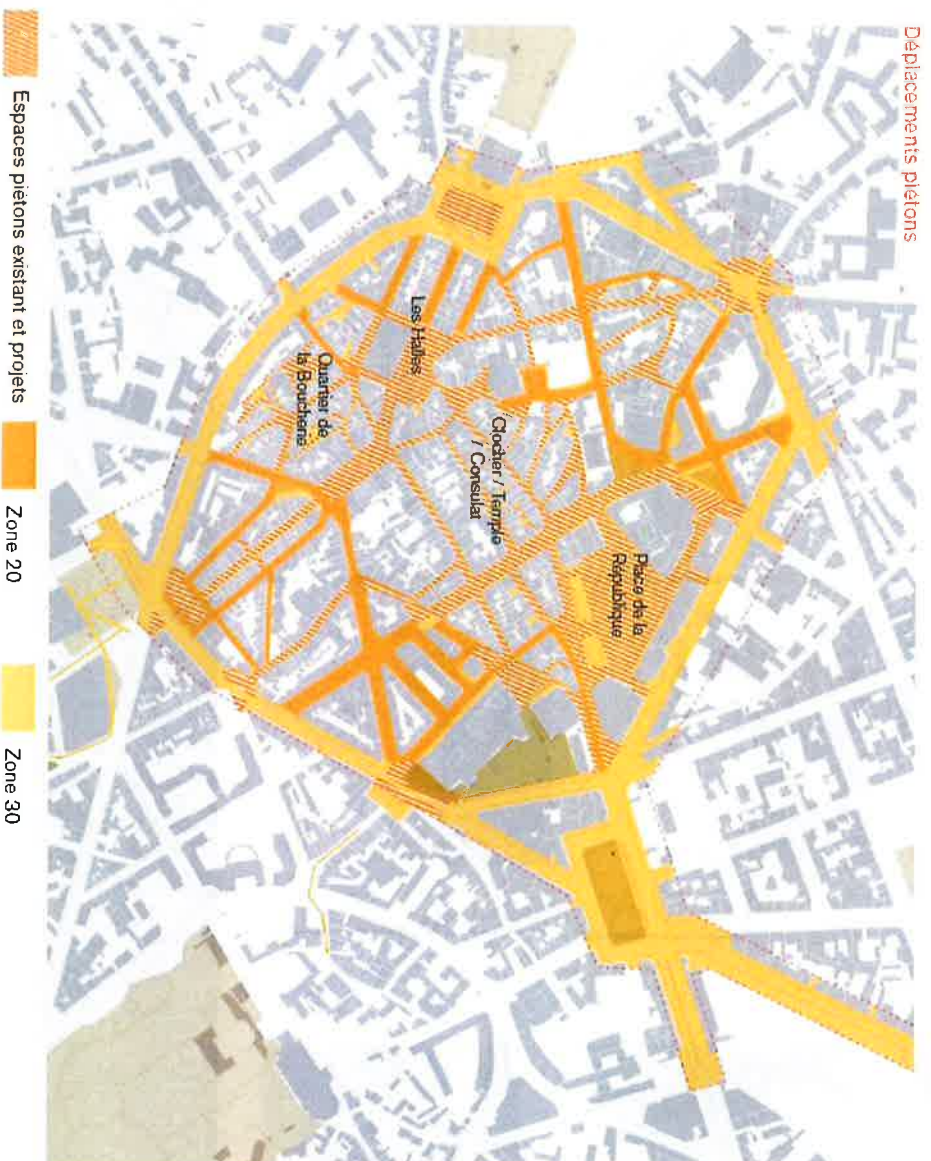
Une vision de la mobilité articulée avec une réflexion sur les espaces publics



- Maillage structurant piétons/cycles
- Grands axes circulés (tous modes)
- Equipements structurants
- Polarité (commerces, équipements, etc.)
- Grands parcs et espaces plantés

Un exemple de collaboration entre une intercommunalité qui définit les fonctionnalités mobilité...

Une vision de la mobilité articulée avec une réflexion sur les espaces publics

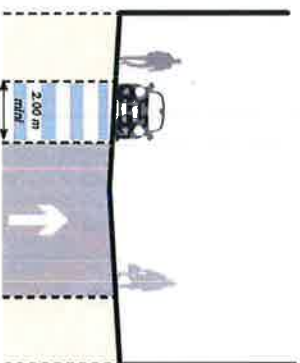


... et une Ville qui réglemente les vitesses

Une vision de la mobilité articulée avec une réflexion sur les espaces publics

Bande active liée au stationnement, livraisons et collecte des déchets

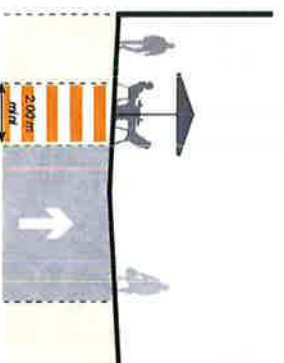
- Diminution progressive des places de stationnement - Tarification (Rapides) favorise la rotation des véhicules et une mutualisation des places de stationnement entre commerçants et riverains.
- Augmentation du nombre de places pour la livraison, la dépose
- Augmentation des emplacements « élos
- Meilleure organisation des silos emérés et des aires de présentation des bacs de déchets.



Bande active liée aux fonctionnalités commerciales

Les implantations proposées correspondent à des axes structurants pour le développement des terrasses, avec des aménagements spécifiques et/ou une réversibilité adaptés pour l'exploitation de cet usage. Le développement des terrasses en dehors de ces axes sera étudié au cas par cas.

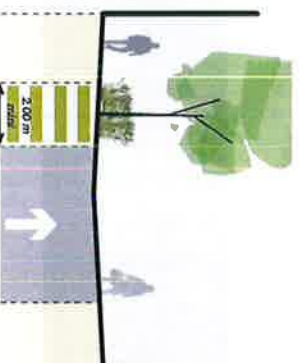
La charte des terrasses mise en place par la Ville permet de gérer et organiser, au cas par cas, leur implantation et cadrer le choix du mobilier urbain.



Bande active plantée

En complément des parcs, jardins et squares, il s'agit de proposer de nouveaux espaces plantés accueillant une strata basse arbustive et/ou une strata haute arborée.

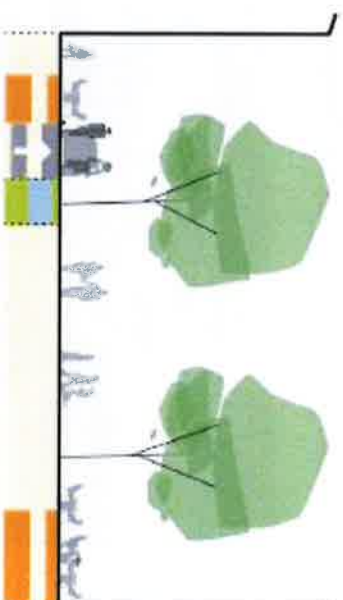
Cette démarche vise à développer le caractère végétal aux rues du centre-ville et systématiser les plantations dans les projets de transformation de l'espace public.



... et définit les principes de recomposition de l'espace public

Une vision de la mobilité articulée avec une réflexion sur les espaces publics (exemples)

Place des Bannes



- Côté Impair : Grand trottoir partagé, piétons et terrasses
- Bande circulé pour accès secours, livraisons et riverains
- Bande active : plantations de grand développement / stationnement vélos / silos OM / Aire de livraisons
- Large espace libre central
- Seconde ligne de plantations de grand développement
- Terrasses le long de la façade pair
- Continuités piétonnes et visuelles à marquer entre la place et les rues adjacentes en particulier Rue Haute Vienne / Rue Jaurivion / Rue Lansecot / Rue du Consulat / Rue Ferrerie

Une vision de la mobilité articulée avec une réflexion sur les espaces publics (exemples)

Place de la République et ses abords : MOA Ville de Limoges

Avant



Après



Une vision de la mobilité articulée avec une réflexion sur les espaces publics (exemples)

Place de la Fourrier et rues adjacentes : MOA Ville de Limoges

Avant



Après



La promotion de la marche par le jalonnement



Quartier de la Boucherie

Sites jalonnés (9 sites)



Panneaux de jalonnement piéton du centre-ville (14 mâts)



Installation dans l'hyper-centre dans un premier temps

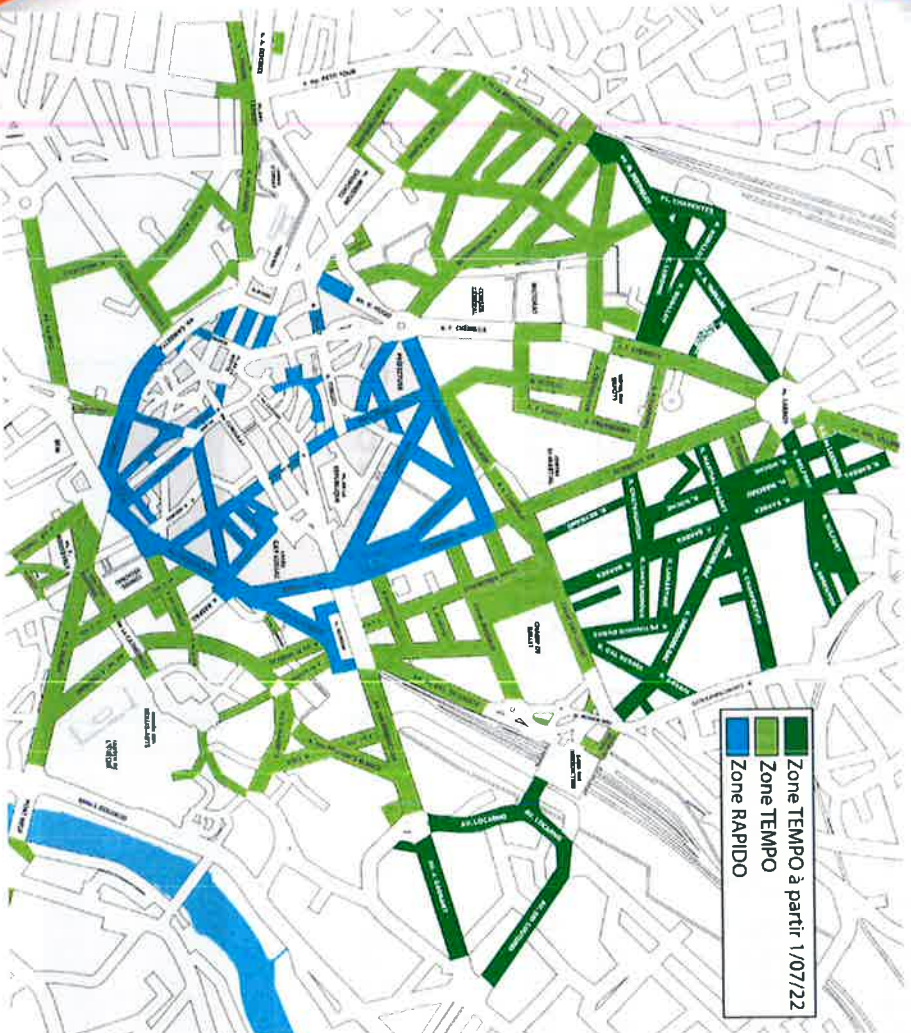


2018 : installation d'un jalonnement piéton affichant les temps de parcours entre les principaux sites et quartiers du centre-ville. Coût : 17K€

La politique de stationnement

- Une stratégie tarifaire globale visant à privilégier le stationnement en ouvrage
- Un objectif de réduction du nombre de places sur voirie en cohérence avec le réaménagement des espaces publics et les projets de mobilité (BHNS)
 - Développement du stationnement payant pour favoriser les rotations de véhicules
 - Arbitrage d'une stratégie de reconstitution de l'offre de stationnement sur voirie supprimée par le BHNS
 - Reconstitution des places riverains actuellement occupées
 - Report modal pour le stationnement pendulaire en privilégiant le développement des P+R

La politique de stationnement



1/07/22 :

Extension du périmètre du stationnement payant :
+1'400 places en zone longue
durée (Tempo)
Elargissement de la zone courte
durée (Rapido)

La politique de stationnement

- ❑ Rechargement véhicules électriques dans les ouvrages :

La LOM prévoit qu'au 31 décembre 2024, tous les parkings en ouvrage devront être équipés de places électriques à hauteur de 5% des emplacements et une place PMR au moins.

=> 121 places à équiper au total avec 36 existantes aujourd'hui ; soit 85 places à équiper

Objectif : finalisation déploiement à mi 2023

La réduction des vitesses

Généralisation du 30km/h sur
l'ensemble du centre-ville (647 voies
/ linéaire de 156 km) :
Installation de 400 panneaux
d'octobre 2021 à avril 2022 pour un
coût de 70K€



ville à 30 km/h
hyper-centres à 20 km/h
voies maintenues à 50 km/h



Le développement de l'offre en VAE



- ❑ Evolution du parc de VELIM depuis 2019 :
 - ❑ 2015 flotte de 400 vélos (240 VAE et 160 bicyclettes);
 - ❑ 2022 : flotte de 1035 vélos (745 VAE et 290 bicyclettes)

Le développement de l'offre en VAE

- ❑ Le développement d'une offre en free floating : location de courte durée dans abonnement
- ❑ Lancement d'un appel à manifestation d'intérêt en Juillet 2022
- ❑ Démarrage du service sur les communes de Limoges, Couzeix, Panazol, Isle et Le Palais en mars 2023



Le développement de l'offre en VAE

- ❑ Une politique d'aide à l'achat de vélos
- ❑ Entre juin et novembre 2020 : 406 aides délivrées pour un montant de 100 k€



Le développement des infrastructures cyclables

- ❑ Nombre de kilomètres aménagés : 71 km sur le territoire de Limoges Métropole (dont près de 22km réalisés dans le cadre du SDIAC depuis 2017 pour un montant de 2,6M €)
- ❑ Lieux aménagés : rue Auguste Renoir à Rilhac Rancon, RD 11 (entre chez Bordas et l'entrée du bourg à Condat sur Vienne), RD320 (entre la rue de la Tour et l'entrée du bourg) à Boisseuil, RD947 entre la rue du docteur Pascaud et la rue Maryse Bastié) à Couzeix, ...

Couzeix



Le Palais sur Vienne



Condat sur Vienne

Le développement des infrastructures cyclables

- ❑ Près de 60 km d'aménagements cyclables réalisés (pistes, bandes, couloirs bus, aménagements transitoires ...) réalisés hors SDIAC depuis 2019



