

COMPTE-RENDU DU

Comité des partenaires de la Mobilité

27/02/2023

Jean-Marie Lagedamont remercie tout d'abord Ludovic Géraudie, maire du Palais, d'avoir mis à disposition de Limoges Métropole la médiathèque Jean Ferrat pour la réunion de ce comité des partenaires de la mobilité 2023.

Ludovic Géraudie, maire du Palais sur Vienne, introduit la réunion.

Le support joint à ce compte-rendu est ensuite présenté par Gilles Bégout (VP en charge des transports urbains et de la voirie) et Jean-Marie Lagedamont (VP en charge de la mobilité) et Christine Fauquembergue (directrice des transports et déplacements).

Relevé des questions/réponses :

Q1 : les délais de mise en service des deux lignes est un peu long ; est-ce lié à la durée des travaux ?

R1 – Gilles Bégout : Oui, les travaux vont être longs (les travaux de la ligne A vont durer environ 2 ans) mais il y a aussi en amont les délais de réalisation des études et des étapes administratives obligatoires (concertation, enquête publique...)

Q2 : est-ce que Limoges Métropole est l'entité compétente pour la ZFE ?

R2 – Jean-Marie Lagedamont : Oui, c'est à Limoges Métropole d'étudier la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) en lien avec les maires des communes concernées qui sont détenteurs du pouvoir de circulation (ce sont les Maires qui prennent les arrêtés pour autoriser ou interdire certains véhicules sur une voie). Cependant, rien n'est encore concret aujourd'hui ; il faut étudier finement les choses. La mise en place d'une ZFE est obligatoire à compter du 31/12/2024.

Ludovic Géraudie précise que Limoges Métropole et les Maires vont devoir s'adapter aux injonctions de l'état ; mais sans réels moyens donnés par l'état (pour le contrôle des véhicules dans le périmètre de la ZFE par exemple).

Q3 : quels sont les travaux prévus pour améliorer la vitesse des lignes BHNS

R3 : Gilles Bégout répond qu'il y a tout d'abord des couloirs réservés aux bus ; ce qui va nécessiter de revoir l'aménagement actuel de certaines voies et de supprimer du stationnement (avec reconstitution prévue de poches de stationnement en compensation) ; même problématique que pour l'intégration des vélos. Il n'y a aura pas de couloirs bus partout : uniquement aux endroits où la vitesse des bus est trop faible aujourd'hui et certaines voies (ayant une circulation fluide aujourd'hui) seront aménagées à minima (la rue de Fougeras par exemple).

Il y a aussi le système de priorisation des bus aux feux ; qui doit être étudié finement pour ne pas bloquer toutes les circulations en ville.

Limoges Métropole ne veut pas opposer le mode bus au mode voiture ; mais les voitures seront de plus en plus contraintes pour faciliter la fluidité de circulation des bus.

Q4 : Sur quoi s'applique le taux de VM (Versement Mobilité) ? sur le chiffre d'affaires des entreprises ?

R4 : Gilles Bégout répond qu'il s'applique sur la masse salariale des entreprises et collectivités de plus de 11 salariés.

Q5 : Un participant originaire de Châteauroux demande si la gratuité des TC a été étudiée ?

R5 : Gilles Bégout répond par l'affirmative ; en expliquant qu'il faudrait que Limoges Métropole finance les 5M€ de recettes tarifaires annuelles. Il précise que bon nombre d'agglomérations l'ayant mise en place ne peuvent plus forcément faire évoluer l'offre TC par manque de moyens financiers. Si on avait plus de recettes liées au VM, ce serait plus facile.

Véli-Vélo ajoute que les études ont de plus démontré qu'avec la mise en place de la gratuité sur un réseau de bus, le report modal se faisait plutôt de la marche à pied vers les TC et non pas des voitures vers les TC.

Q6 : Y a-t-il une coopération entre la SNCF, la Région Nouvelle Aquitaine et Limoges Métropole ?

R6 : Gilles Bégout répond que c'est le rôle du syndicat mixte régional des transports « Nouvelle Aquitaine Mobilité » (NAM) dont Limoges Métropole est membre.

De plus, Limoges Métropole travaille en collaboration avec le collectif BSP, qui milite pour la création d'un tram-train sur l'étoile ferroviaire de Limoges. Cela va dans le sens des annonces de l'état sur les RER Métropolitains et l'affectation sur ces projets de ressources financières venant de l'état ; mais Limoges Métropole n'a pas plus de précisions sur ce point pour l'instant.

Les élus présents confirment que c'est de la responsabilité de Limoges Métropole (en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire) de prendre ce sujet à bras le corps.

Q7 : Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) et parcs-relais (P+r) vont-ils être développés ?

R7 : Gilles Bégout répond que certains existent déjà (Fougeras, La Bastide) mais de nouveaux PEM avec P+r vont être créés sur les portes d'entrée de Limoges (Beaublanc, Casseaux, Val de l'Aurence).

Pour exemple, le PEM de Beaublanc sera doté d'un P+r de 130 places, qui sera mutualisé lors des soirs de matchs pour le stationnement du public.

Jean-Marie Lagedamont ajoute que les PEM seront équipés de box sécurisés pour stationner les vélos et d'autres équipements pour faciliter la vie des usagers (par exemple, des box de retrait de colis).

Q8 : Est-ce que la future ligne B s'arrêtera encore au P+r Route de Lyon à Panazol ?

R8 : Les bus continueront à s'arrêter au P+r Route de Lyon mais la ligne sera étendue jusqu'au terminus P.Cot (dans un premier temps) puis jusqu'au terminus Valière (dans un second temps). Il y aura en moyenne une course sur deux de la ligne B s'arrêtera en terminus à Route de Lyon et une course sur deux qui s'arrêtera au terminus à P.Cot.

Q9 : En lien avec la ZFE, les plages horaires de fonctionnement des TC vont-elles être étendues ?

R9 : Oui, et notamment la plage horaires projetée de fonctionnement des lignes de BHNS est de 4h30 à 00h30.

Q10 : les vélos en libre-service sans station d'attache (free-floating) auront-ils des emplacements précis ?

R10 : Jean-Marie Lagedamont répond que les emplacements de stationnement vont bien être matérialisés par de la peinture au sol. L'utilisateur devra prendre et remettre son vélo dans une zone de stationnement matérialisé, sinon l'application continuera à faire tourner le compteur d'utilisation du vélo, ce qui sera facturé à l'utilisateur. Cela permettra d'éviter le stationnement anarchique des vélos sur le domaine public.

Q11 : il y a apparemment un problème avec la ligne 19 (Churchill - Panazol Manderesse) qui est souvent en surcharge.

RMQ complémentaire : des signalements ont été faits sur cette ligne relatant des propos « limite » de certains conducteurs auprès des lycéens ; les assos de parents d'élève vont écrire à Limoges Métropole pour que ce sujet soit traité.

R11 : le problème de surcharge va être réglé à la rentrée de septembre 2023 car la ligne 19 va être supprimée et ce sera la préfiguration de la ligne B qui sera exploitée avec des bus articulés.

Q12 : Est-ce que les plans de circulation vont être revus avec tous ces projets ?

R12 : Gilles Bégout confirme qu'il y aura des modifications de circulation. Il y a déjà des réflexions sur ce sujet (par exemple : la mise en sens unique de la rue Beaupeyrat) mais qui doivent être affinées avec les Maires des communes concernées.

Q13 : Quel est le Maître d'œuvre (MOE) qui va travailler sur les études approfondies ?

R13 : Gilles Bégout précise qu'il n'a pas encore été choisi. Une délibération pour approuver le programme de l'opération permettant de lancer le marché de MOE est à l'ordre du jour du conseil communautaire du 2 mars 2023.