

Déclaration d'intention d'organiser une concertation préalable à la réalisation du projet de Bus à haut niveau de service (BHNS)

ANNEXE A LA DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

EN DATE DU 5 MAI 2022

1. PERIMETRE DE L'OPERATION

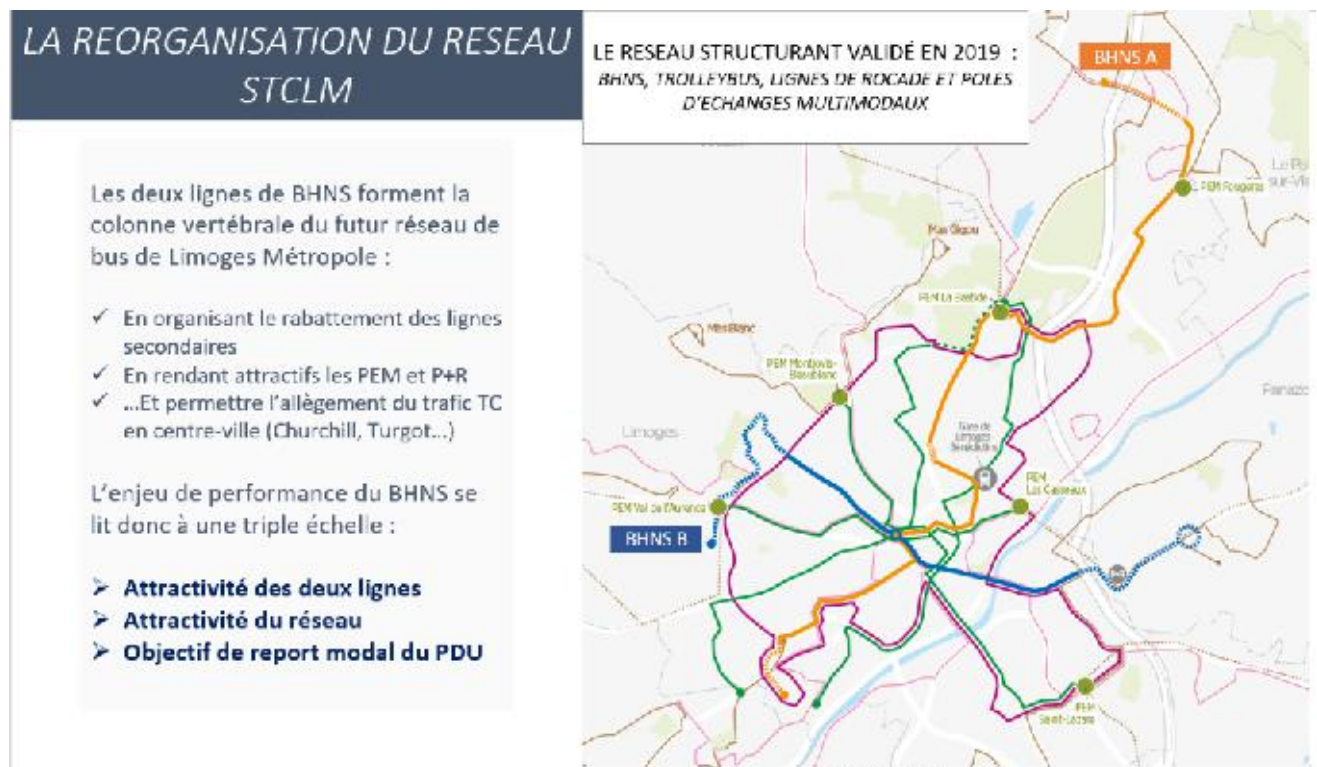
Le projet se déroule sur les secteurs géographiques des communes de Limoges et de Panazol. En tant qu'outil principal de la modernisation du réseau de transport de l'agglomération, il impacte l'ensemble des 20 communes de Limoges Métropole pour lesquelles il permettra un renforcement de la desserte.

2. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Engagé en 2016, le projet de BHNS de Limoges Métropole constitue un pilier majeur du Plan de Déplacements Urbains adopté 2019. Celui-ci s'inscrit à la croisée des trois axes d'un projet de modernisation du réseau de transport :

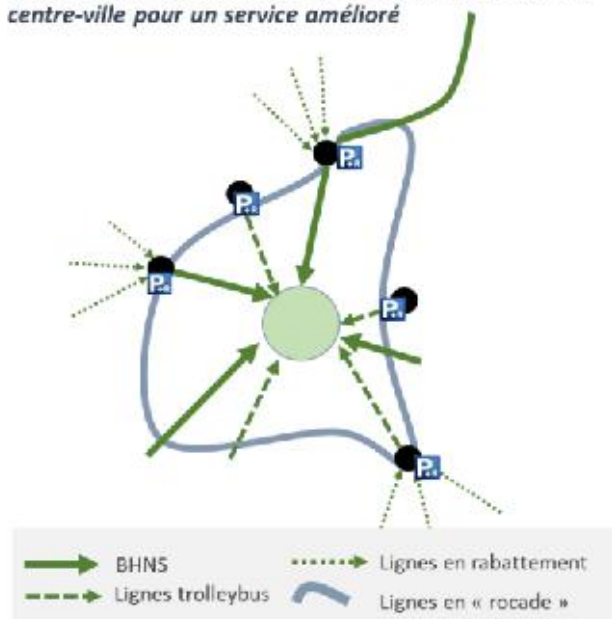
- La refonte de l'ensemble du réseau TCL dans une logique intermodale, autour deux lignes structurantes aménagées en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).
- L'amélioration de la qualité de service avec la mise en accessibilité des arrêts, le déploiement des dispositifs d'information voyageur ;
- La transition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

En tant que projet d'aménagement de grande échelle, les deux lignes de BHNS s'inscrivent dans un projet urbain global, inscrit dans les objectifs de transition énergétique du territoire et de gestion durable des espaces publics.



- Phase 1 (mise en œuvre en novembre 2020) : ligne principale Landouge – Couzeix
- Phase 2 (septembre 2022) : ligne principale Isle – Condat
- Phase 3 (septembre 2023) : préfiguration ligne B BHNS, ligne principale Le Palais – Feytiat
- Phase 4 : (septembre 2024) : renforcement des lignes de centre-ville
- Phase 5 (2027) : ligne A BHNS
- Phase 6 (2030) : ligne B BHNS

Le passage d'un réseau de proximité à un réseau intermodal hiérarchisé : plus efficace, moins de bus en centre-ville pour un service amélioré

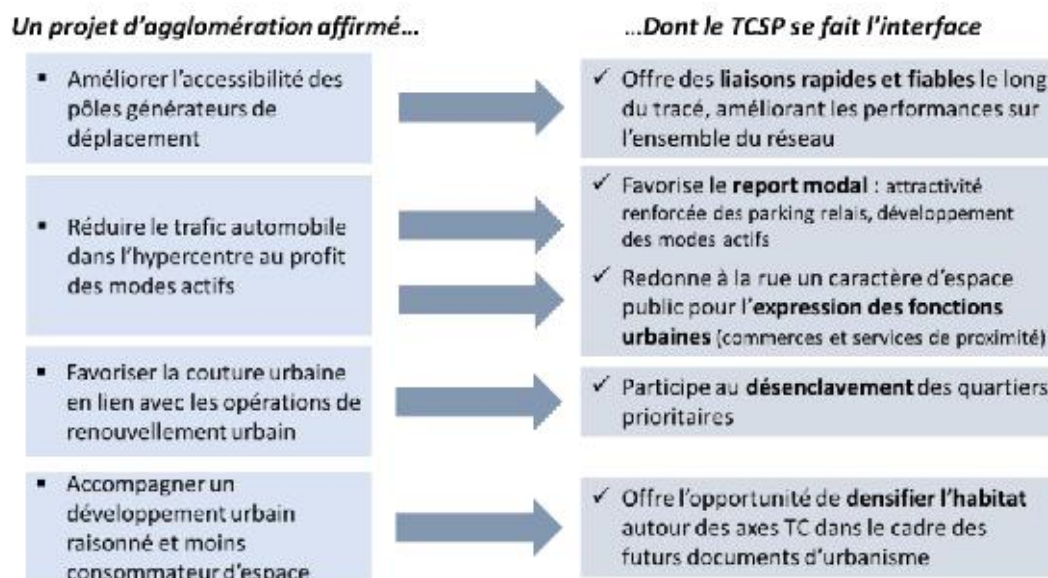


Objectifs du projet

▪ Objectifs Généraux

En juin 2016, le schéma de principe du TCSP fonde un projet ambitieux aux objectifs transversaux, souhaitant un projet de transport au service de la ville et du projet d'agglomération en matière de déplacements. Ces objectifs ont guidé l'identification des itinéraires du BHNS en phase faisabilité, avec le vote en faveur de deux lignes desservant directement les principaux pôles générateurs de déplacements, et devant devenir l'épine dorsale de la réorganisation du réseau de transport de Limoges Métropole.

Au stade des études préliminaires et de la définition d'une stratégie d'insertion, la réalisation de ces objectifs doit désormais être recherchée dans l'aménagement, et dans l'articulation du projet de transport, de ses fonctions urbaines et paysagères (lutte contre les îlots de chaleur) et des projets connexes.

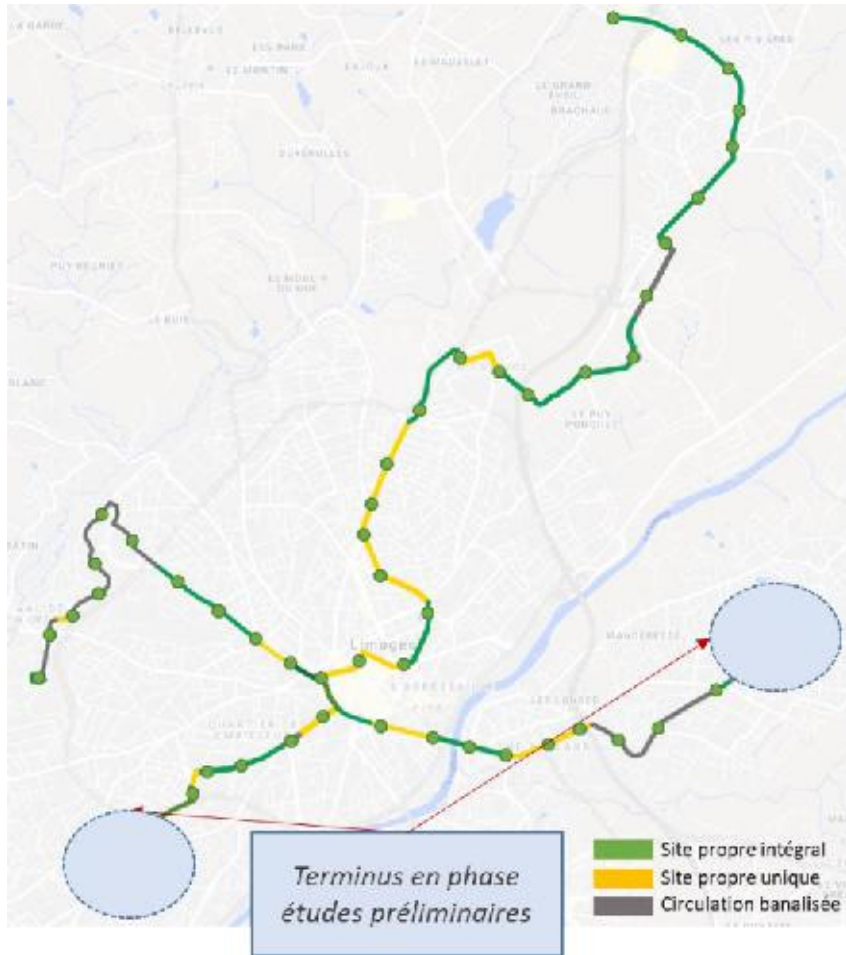


▪ Objectifs fonctionnels

Les études de faisabilité (2017) et la stratégie d'insertion (2019) arrêtent les caractéristiques principales du projet :

- *Tracés et caractéristiques du projet de transport*

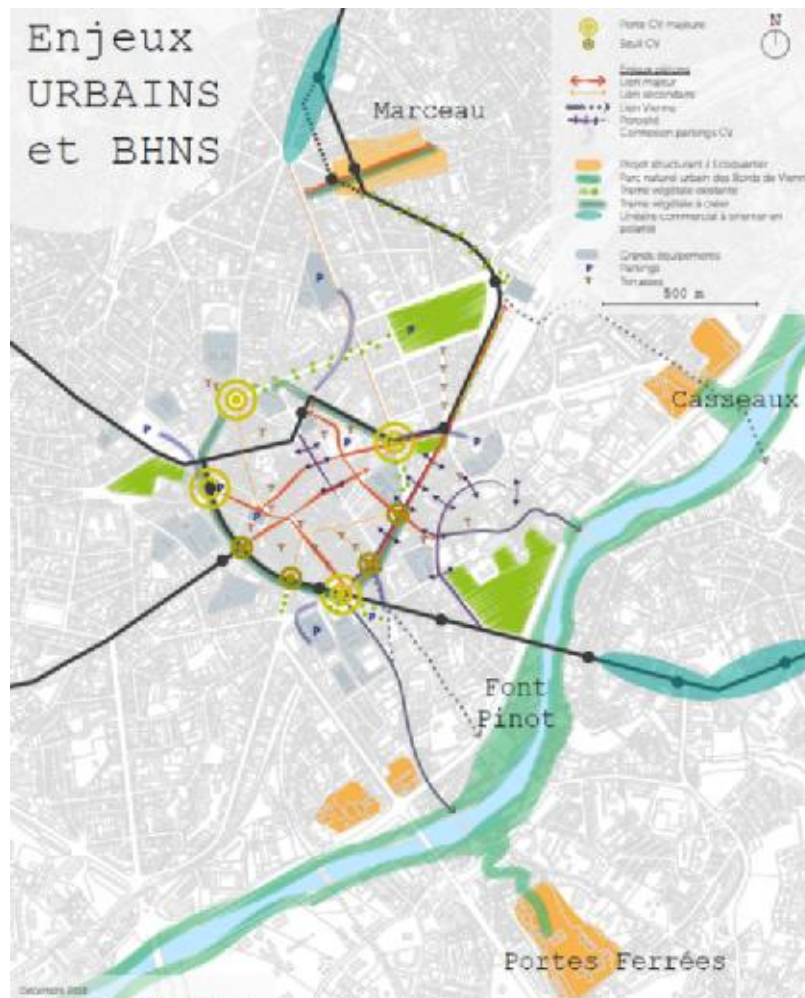
L'insertion du BHNS (en site propre ou banalisé) est travaillée en fonction des enjeux locaux et d'un plan de circulation réalisé par la Ville de Limoges. La performance du système (vitesse commerciale, fréquences, amplitudes horaires) répond des objectifs de la réorganisation du réseau TCL et du PDU, et la maîtrise des coûts de fonctionnement.



	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€

* Les horaires de services pourront être adaptés en fonction des besoins desservis

- *Les objectifs d'insertion urbaine*



Le projet de BHNS doit être l'opportunité de requalifier le centre-ville de Limoges, par les opérations d'aménagement et la dynamique de report modal qu'il appuie. Ces objectifs sont détaillés secteurs par secteurs dans la **stratégie d'insertion**.

- *Objectif de gestion durable de l'espace public*

En phase programme du projet, Limoges Métropole affirme l'objectif environnemental du projet en renforçant la dimension végétale du projet, et en introduisant l'enjeu de lutte contre **les ilots de chaleur urbains** et de **gestion intégrée des eaux pluviales** :

- Par la mise en œuvre d'aménagements favorisant la désimperméabilisation des sols
- En déconnectant lorsque c'est possible les réseaux d'eaux pluviales sous voirie
- En stockant les eaux pluviales par la mise en œuvre de structures réservoir

- *Le matériel roulant*

Limoges métropole a fait le choix d'équiper les deux lignes d'exploiter les deux lignes de BHNS avec du matériel roulant électrique articulé. Plusieurs hypothèses d'alimentation restent envisagées : choix recharge rapide en station et/ou en terminus, trolleybus IMC (dotés de batteries permettant une évolution sans lignes aériennes de contact). Des études sont en cours pour proposer le choix technique et financier le plus efficient sur les deux lignes.

3. MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET

La Communauté urbaine de Limoges Métropole assure la maîtrise d'ouvrage du projet en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité durable. Le projet est néanmoins mené dans un dispositif partenarial avec l'ensemble des acteurs concernés : Ville de Limoges, Ville de Panazol, Conseil Départemental de la Haute Vienne, Région Nouvelle Aquitaine, Préfecture de la Haute Vienne, Direction Départementale des Territoires, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, Chambre de commerce et d'industrie, CHU Dupuytren, Université de Limoges, CHS Esquirol.

4. PROJET DE TERRITOIRE DE LIMOGES METROPOLE

Limoges Métropole a mené des études de faisabilité et des études préliminaires du projet entre 2016 et 2021.

Le Projet de Territoire approuvé par le Conseil communautaire en décembre 2021 confirme le lancement du projet de Bus à Haut niveau de service (action 22).

Le projet de BHNS s'inscrit également dans la mise en œuvre des documents stratégiques de Limoges Métropole :

- Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération de Limoges, approuvé en 2021 (Axe 3.B)
- Le Plan de Déplacement Urbains (PDU) approuvé en 2019 (Axe A.1).
- Le Plan climat air-énergie territorial (PCAET) approuvé en 2021 (action 18.1)

5. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les principales incidences sur l'environnement seront engendrées par les travaux en site urbain inhérents à ce type d'opération de réaménagement (abattage et replantations d'arbres, bruit, poussières, vibrations). Des plans de prévention de ces incidences seront mis en place par Limoges Métropole.

Le tracé des deux lignes se situe en zone urbanisée. Au stade des études préliminaires, il n'est pas identifié d'enjeux majeurs liés aux zones naturelles, zones humides, zones boisées, aux corridors écologiques ou aux espèces protégées.

Avec le projet de BHNS, Limoges souhaite répondre à l'enjeu d'adaptation de l'espace public aux effets du changement climatique, avec un aménagement favorisant le végétal (lutte contre les îlots de chaleur) et l'infiltration des eaux de pluie.

L'essentiel des bénéfices environnementaux proviendront de la diminution des émissions de gaz à effet de serre liée au report modal et à l'emploi de matériel roulant électrique. Le bilan carbone préliminaire du projet prévoit une économie de 39 062 t équivalent CO2 sur la durée du projet.

Les enjeux liés au patrimoine culturel (architectural, urbain et bâti) sont principalement situés dans le centre-ville de Limoges. Le BHNS traverse le Site Patrimonial Remarquable (ex ZPPAUP) de la ville de Limoges. Les aménagements proposés notamment les stations du BHNS devront respecter le règlement du SPR. L'insertion urbaine du projet se doit d'être ambitieuse et devra recevoir un avis favorable de l'architecte des bâtiments de France.

6. LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Le diagnostic du PDU montre une transition modale amorcée depuis 2005 dans l'agglomération, avec un trafic automobile en baisse de 10% au profit des transports collectifs (+40% de fréquentation) et plus marginalement du vélo.

Toutefois, cette transition marque le pas avec le constat d'un espace public largement aménagé pour l'usage de l'automobile, dégradant de fait l'accessibilité des pôles générateurs de déplacements en transports en commun et modes actifs. Les solutions de rabattement du trafic automobile sur les transports en commun (pôles d'échanges multimodaux) restent largement insuffisantes sur le territoire.

Il en résulte un réseau de transport en commun inadapté à aux évolutions du territoire : des lignes structurantes saturées aux heures de pointes avec une faible vitesse commerciale, une desserte inefficace des communes périphériques. C'est pourquoi le "scénario zéro" présente des inconvénients majeurs, et n'est pas concevable.

Ainsi, le projet de transport en commun en site propre vise à répondre à ces problématiques, en apportant à la fois une alternative crédible à l'automobile par un service efficace, et en proposant un aménagement de l'espace public qualitatif, favorable aux modes actifs et protecteur de l'environnement.

L'étude de faisabilité approuvée par le Conseil communautaire préconisait les tracés et le choix du mode comme suit :

- Les lignes A et B ont été arrêtées sur la base d'une comparaison systématique des variantes sur des critères de potentiel de desserte, de vitesse commerciale, de potentiel de requalification urbaine et d'impact circulaire
- Le mode Bus à haut niveau de service a été préféré au tramway après calcul de la charge maximale attendue sur les lignes en heure de pointe (825 passagers par heure et par sens). Cette charge est compatible avec une exploitation par des bus articulés de 18m, offrant une capacité de 1200 place par heure et par sens. L'impact travaux et le coût du mode tramway n'a pas été jugé justifié : 20 à 25 M€ par kilomètre contre 2 à 10 M€ pour le BHNS.

7. MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

Le projet de Bus à haut niveau de service de Limoges Métropole a fait l'objet d'une première concertation préalable organisée du 20 mai au 30 juin 2019, au titre de l'article L.130-2 du code de l'urbanisme. Par délibération du 22 novembre 2019, le Conseil communautaire a approuvé le bilan de la concertation, autorisant la poursuite du projet en phase préliminaire.

Au regard de la précision du programme et des objectifs du projet, Limoges Métropole souhaite organiser une nouvelle phase de concertation préalable, conformément aux dispositions l'article L.121- 16 du code de l'environnement. Les modalités d'organisation de la concertation préalable du public envisagées sont les suivantes :

- une concertation d'une durée de 4 semaines ; Il est envisagé, à ce stade, que la concertation se tienne début 2023.

- la publication, dans un délai de quinze jours au moins avant le début de la concertation, d'un avis d'ouverture permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation, sur les supports suivants : par voie dématérialisée, sur le site internet de Limoges Métropole et la plateforme participative dédiée à la concertation qui sera mis en place pour le projet,

 - par voie d'affichage, dans les mairies des communes concernées par le projet

 - ainsi que dans trois journaux locaux ;

- un dossier de concertation qui permettra de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques sera mis à la disposition du public dans chacune des mairies concernées, au siège de Limoges Métropole. Ce dossier sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public ;

- une plate-forme participative dédiée à la concertation pour le projet, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, le dépôt d'avis et de questions, auxquels Limoges Métropole répondra, et la mise en ligne d'un formulaire permettant de contribuer en ligne pour nourrir la concertation ;

- l'organisation de réunions publiques par Limoges métropole. Le public sera convié par toute voie adaptée ; dans le contexte sanitaire, il sera potentiellement nécessaire que les participants s'inscrivent préalablement afin de pouvoir transformer les réunions en présentiel en version numérique à tout moment, le nombre de participant ne sera pas limité ;

- l'organisation d'évènements participatifs avec le public et acteurs constitués, en présentiel ou à distance.

Au terme de la concertation, Limoges Métropole en établira le bilan et le rendra public, en indiquant les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

VU LE 5 MAI 2022