



## **BHNS** Limoges

### Concertation publique préalable

Contribution de l'association 55 citoyens pour Limoges

30/06/2019

---

L'association 55 citoyens pour Limoges se satisfait que la Communauté urbaine Limoges Métropole mette enfin en oeuvre un projet structurant et de grande ampleur, à même de complètement remodeler le réseau de transports publics.

Nous sommes satisfaits de voir que les élus de l'agglomération, ces dernières années, ont pris la mesure de l'enjeu des mobilités propres et efficaces, alors que les enjeux sociaux, environnementaux et sanitaires se font toujours plus pressants.

Dès 2015, notre association publiait "Ambition Mobilités", un rapport complet de 87 pages, largement illustré et étayé de nombreux arguments documentés et sourcés, dans lequel elle faisait état de plusieurs propositions visant à moderniser un réseau devenu inadapté. Outre la refonte du PDU, désormais actée, la réalisation d'un BHNS en deux lignes constituait alors la principale de ces mesures.

Bien que le tracé que nous avons proposé (une ligne radiale, une ligne circulaire) diffère du schéma retenu, nous nous réjouissons de retrouver cette proposition dans le projet.

Parmi les détails avancés par Limoges Métropole dans son projet de BHNS, nous avons été positivement interpellés par les suivants :

- L'intégration du projet BHNS à la **refonte complète de l'offre TC** dans le cadre du nouveau PDU.
- L'engagement à installer des **distributeurs automatiques** de ticket dans les stations du BHNS, condition indispensable à la ponctualité des véhicules.
- Le choix de véhicules électriques modernes au **design attractif**.
- L'extension de la **desserte en fin de nuit et soirée**, bien au-delà des horaires actuels, nécessaire pour participer à la dynamisation du coeur de ville en soirée, renforcer la compétitivité de l'offre TC sur la voiture individuelle et éviter les risques liés à l'alcoolisation notamment.

Certains éléments nous paraissent devoir faire l'objet d'une attention particulière, et mériteraient d'être éclaircis :

- Quelle connexion du réseau BHNS au **réseau trolleybus** ? Quels engagements dans le développement de l'offre trolleybus, complémentaire, propre, silencieuse et identitaire ?
- Un BHNS est limité à 18 m d'après la loi. Or, étant donné que les lignes fortes d'un réseau tendent à se saturer avec le temps (cf. le tram de Clermont-Ferrand), est-ce qu'une conversion vers un autre mode de transport serait possible dans le futur ?
- Le réseau BHNS a-t-il vocation à **être étendu** dans un second temps ? La longueur maximale de 22,5 km nous semble inférieure à ce qui est observé dans la majorité des agglomérations de taille similaire.
- Quelle articulation de la politique tarifaire avec l'usage des **parcs-relais** ? Un parc-relais ne devient attractif que s'il est conditionné à l'usage des TC et si ceux-ci sont réellement compétitifs sur le plan économique et pratique.
- Par quel lien de causalité concret la réalisation du BHNS impactera-t-elle positivement la **qualité de l'urbanisme et du paysage environnant** ? Quelles garanties méthodologiques pouvez-vous apporter à ce propos (notamment en ce qui concerne le site Marceau, dont le projet demeure très flou, et la place d'Aine, futur pôle central, dont l'aménagement urbain est un défi central) ?
- Le PDU mentionne - timidement - la perspective de nouvelles **haltes ferroviaires** périurbaines. Comment le BHNS pourrait-il contribuer à en renforcer la pertinence ?

Enfin, nous souhaiterions que les éléments suivants soient encore plus clairement engagés :

- Quid de la mise en place d'une **politique tarifaire avantageuse** à destination des populations plus vulnérables, avec expérimentation de tarifications réduites voire d'une gratuité partielle ?
- Compte-tenu de la réalité de l'urbanisme limougeaud, la garantie d'un site propre intégral n'est pas tenable. Aussi, la ponctualité optimale du BHNS devra passer par d'autres mesures compensatoires. La **généralisation "zone 30"**, avec ses effets bénéfiques en termes de fluidité du trafic automobile, nous semble incontournable, à ce titre. Pouvez-vous apporter des engagements concrets à ce sujet ?
- Quid d'un engagement à renforcer les **dispositifs de démocratie citoyenne** tout au long de la définition du projet (notamment lors des études à venir en 2020 et 2021 et avant l'enquête publique de 2021), avec l'expérimentation de temps de réelle co-construction, comme ce fut le cas dans nombre d'autres villes, autour des **thématiques techniques et culturelles** ? Par thématiques techniques nous entendons : choix d'implantation des terminus, design des véhicules, modalités d'accessibilité, choix du mobilier urbain. Par thématiques culturelles, nous entendons : "artialisation" des stations, participation citoyenne au choix des noms des stations et/ou des rames... Au-delà d'une simple concertation, ces dispositifs valorisent la place des citoyens comme acteurs à part entière des projets politiques et permettent d'engager une véritable transition en direction d'une démocratie clairement active. En outre, ils sont

susceptibles de renforcer l'adhésion populaire à un projet majeur pour le rayonnement de l'agglomération.

Enfin, nous regrettons un calendrier qui nous paraît trop peu ambitieux.

Notre association continuera d'assurer son travail de veille et s'engagera largement dans toutes les opportunités de participation et de co-construction des politiques publiques des mobilités que la Communauté urbaine souhaitera mettre en place dans les mois et années à venir. Nous continuerons de défendre les propositions avancées ces dernières années par nos adhérents, et d'encourager toutes les initiatives positives que vous mettrez en oeuvre.

---

<http://55pourlimoges.unblog.fr/> - 55citoyenspouurlimoges@gmail.com