



Association Véli-vélo
41 rue Rabelais 87000 Limoges
limoges@fubicy.org

Association Collectif BSP
27 Avenue Garibaldi
87 000 LIMOGES



tramtrainlimousin@gmail.com

Limoges, le 3 février 2021

Objet : Enquête publique pour le SCoT de l'agglomération de Limoges

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-après, les remarques de Véli-vélo sur le projet de SCoT de l'agglomération de Limoges. Nous avons lu attentivement l'ensemble des documents soumis à l'enquête publique et nous en avons apprécié la diversité des analyses et des propositions qui y sont faites pour préparer le développement durable du territoire pour les dix années à venir.

Permettez-nous tout d'abord de nous étonner que « les citoyens » ne soient jamais cités dans l'ensemble de ces documents. Les associations citoyennes, environnementales et/ou sportives qui sont présentes sur le territoire du SCoT et dont l'objet est de promouvoir les mobilités douces ne sont jamais citées non plus. Elles sont pourtant des actrices à part entière du développement local au même titre que les associations à but commercial ou d'entreprises.

A ce titre, nous demandons que le rôle que remplit l'association Véli-vélo soit cité parmi les acteurs pour la promotion du vélo urbain, de l'amélioration du bien-être et de la santé des citoyens et de la préservation de l'environnement.

Nous remarquons aussi que cette révision du SCoT 2011 s'appuie sur des diagnostics du changement climatique qui restent exacts, mais ne prennent pas en compte l'aggravation du dérèglement climatique qui est observée depuis.

Ainsi, quand le DOO rappelle l'objectif de réduire l'empreinte écologique du territoire, il note : « *Le Plan Climat Energie Territorial (PCAET) de Limoges Métropole, approuvé en mars 2013 prévoit une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 par rapport à 2008. 3 PCAET sont en cours sur Limoges Métropole, ELAN et Val de Vienne.* » Mais nous ne voyons pas d'actualisation ni de bilan pour cet objectif. Nous demandons de :

- 1) Mettre à jour la référence au PCAET de Limoges Métropole (DOO, page 78) ,
- 2) Faire chaque année un suivi de l'empreinte écologique et un bilan des avancées.

Nous remarquons aussi que les données démographiques servant de base au diagnostic du SCoT sont anciennes et ne correspondent plus à la situation présente. Les données les plus récentes

de l'INSEE montrent une stabilisation de la population sur le territoire, et non une augmentation importante de la population. Elles risquent donc de fausser les décisions à prendre dans l'avenir !

Quelles mobilités voulons-nous demain ?

Le partage de la voirie, comme des autres moyens de transport collectif nécessite d'accompagner la diminution de la place accordée à la voiture individuelle. C'est une évolution qui est observée depuis 10 ans dans les communes les plus urbaines (comme le note le Rapport RP1 Diagnostic, page 88). Elle est reprise dans l'orientation 51 « Appliquer les principes d'aménagement durable (DOO, objectif 12, page 54) qui incite à « *modérer la place de la voiture via des liens piétons et cyclistes avec les équipements, etc.* ». Le DOO, dans l'Axe 2, objectif 17, incite aussi à « *l'usage des modes doux* ». C'est bien, mais le SCoT pourrait être plus précis et plus volontaire pour développer ces évolutions des comportements :

- 1) Avoir une orientation pour rappeler à chaque usager ses droits et devoirs, notamment envers les usagers les plus vulnérables, par une communication appropriée.
- 2) Prendre en compte l'existence, parmi les atouts du territoire, celui que cite le Rapport Diagnostic Transport et déplacements (en page 101) : « *Un réseau ferroviaire dense en étoile comprenant une ligne structurante (le POLT) faisant l'objet de travaux de modernisation* ». Bien que le DOO rappelle cet atout, dans son Axe Transport, Objectif 6, page 38 « *La gare de Limoges Bénédicins est au centre du réseau ferré en étoile du territoire du SCoT* » il n'en tire aucune conséquence pratique en terme d'orientation. Nous proposons donc d'ajouter dans l'orientation 31 cet objectif : « *évaluer puis expérimenter la mise en service d'une liaison de type tram-train afin de commencer à valoriser l'étoile ferroviaire existante et améliorer l'accessibilité du territoire pour tous.* » Cet objectif aiderait au rayonnement de Limoges et à atteindre les objectifs climatiques par l'offre de possibilités de transports alternatives à la voiture individuelle.
- 3) L'objectif 18 du DOO (Axe 2, partie 3, page 71) : Optimiser les mobilités individuelles va à l'encontre des deux objectifs précédents : l'objectif 16 « Favoriser les transports en commun dans l'organisation des déplacements » et l'objectif 17 « Inciter à l'usage des modes doux » Les points noirs relevés dans l'objectif 18 sont la conséquence de nombreuses années d'incitation au déplacement routier et d'absence de développement et de valorisation des mobilités alternatives. En effet, les aménagements routiers récents ont généré du trafic supplémentaire qui a donné naissance à de nouveaux goulets d'étranglement. Prévoir de nouveaux aménagements routiers dans ce contexte ne peut que générer des flux supplémentaires qui créeront à leur tour de nouveaux points de blocage. La facilitation du transport routier, outre ses coûts financiers importants, pénalise inévitablement le développement des mobilités alternatives, en contradiction totale avec les objectifs généraux de transition énergétique et écologique.

Les objectifs 16 et 17 visent justement à réduire le flux routier, en accord avec les objectifs généraux de limitation des émissions de gaz à effet de serre. Ils sont donc de nature à résorber les points noirs évoqués dans l'objectif 18.

Par ailleurs l'absence d'évolution démographique du territoire ne justifie pas l'augmentation des capacités routières, et encore moins dans une perspective de réduction des déplacements routiers et de limitation de l'artificialisation des sols.

Face à ces contradictions, nous vous demandons, Monsieur le Commissaire enquêteur, de donner un avis défavorable sur cet objectif 18 qui engage le territoire pour les 10 années à venir, et qui, dans un contexte d'urgence environnementale et sociale, ne doit pas laisser la place à l'accommodement et à l'attentisme.

D'autres points sont à ajouter ou compléter concernant le développement spécifique du vélo :

- 1) Faire une description des types d'aménagements cyclables qui permettront de développer les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Par exemple :
 - densifier les aménagements cyclables dans le cœur de ville, améliorer les aménagements cyclables existants (par exemple continuité et rénovation du revêtement entre Beaublanc et les Vanteaux, traiter les « points noirs » : rond-points, traversées de coupures urbaines (exemple du pont traversant l'A20 dédié aux modes doux),
 - Les liaisons entre Limoges et les pôles et communes périphériques,
 - Les axes de rabattements entre les autres communes, gares et les pôles multimodaux,
 - Dans les cœurs de bourgs/villes : généralisation de zones à circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre ou aires piétonnes).
 - Pour les axes structurants où il y a une volonté d'apaiser le trafic : faciliter la cohabitation entre automobilistes et cyclistes en aménageant des bandes cyclables ou des voies partagées avec les bus.
 - Là où la vitesse et/ou le volume de trafic sont importants, aménager des pistes cyclables sécurisantes pour les cyclistes et entretenir les revêtements.
- 2) Promouvoir une Charte pour le développement du vélo en ville en s'inspirant de celle proposée par l'association Véli-Vélo.
- 3) Augmenter le budget dédié aux travaux d'aménagements cyclables pour atteindre 8% de part modale vélo en 2030.
- 4) Créer des outils permettant de faire connaître l'offre de mobilité vélo.
- 5) Soutenir le déploiement d'ateliers de réparation de vélos.
- 6) Encourager le savoir faire du vélo par la création de « vélos-écoles ».
- 7) Encourager la mise en place dans les communes des solutions de type Pédibus ou Vélobus pour les transports scolaires.
- 8) Densifier l'offre de stationnement vélo dans les gares et pôles multimodaux, y compris des places sécurisées dans les parkings et dans la construction des bâtiments d'habitation en allant plus loin que le Code de la Construction et de l'Habitation.

D'autre part, il est bon de rappeler que le train et le vélo forment un couple d'intermodalité efficace. Un rabattement modal vers les gares permet de limiter l'usage de la voiture individuelle sur le territoire. De fait, il offre l'opportunité de favoriser les déplacements « doux » dans l'aire urbaine de Limoges et dans les territoires périphériques.

Il en va de même pour le réseau STCL avec lequel le train bénéficie d'une souplesse d'insertion et d'articulation sur le territoire qui en fait l'un des principaux alliés du BHNS dans le cadre de la réorganisation d'un réseau de transport en commun. Notons que l'infrastructure ferroviaire est déjà existante et se situe à proximité de la plupart des arrêts envisagés pour le BHNS. Mis en complémentarité avec le réseau STCL, le réseau ferroviaire (avec les offres actuelles de transport) permet d'en améliorer l'efficacité et démultiplier la zone de chalandise en créant un maillage intermodal dense dans les limites de la communauté urbaine.

Au-delà des orientations en matière de transport, penser la mobilité comme un système permet de développer une vision territoriale commune, partagée auprès de tous les acteurs, sur lequel peut se greffer une multitude d'initiatives. Mais pour ce faire, il convient d'ouvrir la réflexion et de décloisonner les thématiques. Incrire le ferroviaire dans le SCOT a des conséquences directes sur les autres axes stratégiques identifiés pour répondre au changement climatique. Ainsi, les nœuds intermodaux deviennent une opportunité pour regrouper des activités économiques, des équipements, des services, ou des projets d'habitat désormais stimulés par une hausse de la fréquentation des gares et des nouvelles haltes et par conséquent lutter efficacement contre l'étalement urbain.

Ces éléments sont déjà identifiés par le PDU¹ ; nous regrettons qu'ils ne soient pas repris dans l'actuel projet de SCOT sachant qu'ils permettent, à moindre coût et à court terme, de lutter efficacement contre la saturation du réseau viaire et donc de réduire les émissions GES lié aux transports. En outre, il est possible de décliner ce principe pour organiser les activités de logistique.

Si l'agglomération de Limoges souhaite se positionner sur le ferroviaire pour répondre aux enjeux climatiques, il serait stratégique de mener une expérimentation conjointement avec la région Nouvelle-Aquitaine et les autres communautés de communes concernées. Une première ligne test TramTrain Limousin peut facilement être mise en service reliant l'agglomération de Limoges au reste du territoire, simplement en modifiant les horaires TER. Les récentes évolutions du cadre juridique ouvrent² le champ des possibilités en permettant d'impliquer tous les acteurs concernés aussi bien en matière de financement et de gouvernance.

Concernant le ferroviaire, d'autres points seraient à ajouter :

- 1) De la pérennisation et du développement du réseau et de l'infrastructure ferroviaire territoriale (Plan Rail)

¹ Cf. *PDU Limoges Métropole, Rapport état des lieux et ambitions, 2019*
« 4.3 La métropole fluide et accessible » p.20

² Notamment avec l'ouverture à concurrence du marché ferroviaire et la promulgation de la loi LOM qui permet d'étendre les compétences des Communauté de Communes en matière de mobilité et le plan de financement Optim'TER porté par la Région Nouvelle-Aquitaine qui offre la possibilité aux collectivités qui en font la demande d'obtenir une étude de faisabilité pour la mise en place d'un RER local de type TramTrain.

- 2) De la prise en compte de l'étoile ferroviaire comme armature principale et privilégiée des systèmes de transport voyageurs et fret
- 3) De la sauvegarde des haltes et gares existantes et la création de nouveaux arrêts dans les centres urbains
- 4) D'une mise en service de dessertes locales et transversales fréquentes pour un fonctionnement par bassin de vie
- 5) De la constitution d'un maillage fin du territoire par la complémentarité de tous les réseaux et modes de transports (intermodalité)
- 6) De la conservation des TER comme liaisons expresses entre les principaux centres urbains
- 7) D'une prise en compte prioritaire et systématique des besoins des usagers et habitants du territoire dans l'établissement des grilles horaires et correspondances
- 8) De l'intégration de la mobilité, du ferroviaire et du principe TramTrain dans les documents d'urbanisme, d'aménagement et de stratégies territoriales.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien prêter à notre contribution, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Veillez recevoir, monsieur le Président de la Commission d'enquête, nos sincères salutations.

Pour l'association Véli-Vélo

Jerôme Fraisse

Pour le Collectif BSP

Antonin Boyer

