



Questionnaire sur les mobilités à destination des candidats aux élections municipales de 2026 des communes de Limoges Métropole

- Ce questionnaire proposé par l'association Véli-Vélo a pour objectif d'évaluer les ambitions des candidats aux prochaines municipales en faveur de l'évolution vertueuse des mobilités. Vous pouvez consulter sur notre site l'ensemble de [notre plaidoyer détaillé](#).
- Il servira de base à une notation qui sera publiée avant le 1^{er} tour des élections et il sera rendu public à ce moment-là.
- Il est demandé de répondre oui ou non aux questions et d'apporter éventuellement des précisions quantitatives (où, quand, combien, ...) dans les zones de commentaires
- Certaines questions étant plus adaptées à la ville centre qu'aux communes périphériques, les réponses peuvent être nuancées dans les commentaires.
- Des informations supplémentaires peuvent être annexées au document.
- Ce questionnaire peut nous être renvoyé à contact@velivelo-limoges.org ou au format papier (235 avenue du Général Leclerc – 87000 Limoges) ou lors de la soirée débat du 23/02.

Nom de la liste :

Vincent LEONIE

Nom de la tête de liste :

REUNIR LIMOGES

Date :

23/02/2026

Signature :

Réduire la place de la voiture

Souhaitez-vous diminuer la circulation automobile pour favoriser les mobilités alternatives ?	Oui ☒ Non ☒ Commentaires : Il convient également de prendre en compte les autres enjeux associés : lutte contre les îlots de chaleur, réduction de la pollution, développement de la végétalisation et maîtrise des aménagements du domaine public (économies en fonctionnement : enrobés, etc.)
Quelles mesures êtes-vous prêts à mettre en place au cours de votre mandat ?	
- Réduire la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des voies en agglomération à l'exclusion des boulevards périphériques	Oui ☒ Non ☒ Commentaires : La limitation généralisée à 30 km/h constitue souvent une réponse uniforme à une situation qui nécessite une approche plus fine et adaptée. Une solution structurante existe : la hiérarchisation des voiries
- Aménager physiquement et visuellement les voies pour inciter au respect de la limitation de vitesse	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Voir commentaires au-dessus
- Supprimer les voies multiples sur les avenues à l'intérieur des boulevards périphériques et redistribuer cet espace pour les mobilités douces et la végétalisation	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Voir commentaires au-dessus
- Supprimer ou contraindre fortement la circulation de transit à l'intérieur des boulevards périphériques en rendant les différents quartiers étanches à la circulation automobile (plan de circulation en marguerite qui utilise impasses et boucles de circulation locales)	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Il convient de lutter contre la circulation de transit afin de répondre aux enjeux évoqués précédemment.
- Piétonniser les rues d'accès aux établissements scolaires aux heures d'entrée-sortie (rues aux écoles)	Oui ☒ Non ☒ Commentaires : D'autres solutions peuvent être envisagées, telles que des interdictions temporaires de circulation. Chaque situation doit faire l'objet d'une étude spécifique, il serait inadéquat d'appliquer une mesure uniforme à l'ensemble des établissements scolaires.
- Créer des stationnements en périphérie liés à des offres avantageuses d'intermodalité	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Il s'agit d'un levier indispensable pour garantir un report modal efficace et structuré. En revanche il convient de trouver le moyen d'empêcher que ce stationnement devienne un stationnement ventouse ou non en lien avec le report modal
- Mettre en place une politique tarifaire de stationnement incitant au report modal (augmentation des tarifs dans les zones les plus contraintes, extension du périmètre payant, tarification au poids du véhicule, avantages sur le	Oui ☒ Non ☒ Commentaires : Mesure pertinente nécessitant un développement et une concertation approfondie avant d'en définir des modalités précises et équilibrées.

stationnement en périphérie, offres prioritaires pour les riverains et commerçants)

- Autres propositions :

Favoriser la marche à pied

Souhaitez-vous développer la marche à pied et améliorer les conditions de sa pratique ?

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Pour y parvenir, il est nécessaire de disposer d'une ville adaptée à tous les publics. La tâche est considérable, car nous partons de très loin

Quelles mesures êtes-vous prêts à mettre en place au cours de votre mandat ?

- Extension des aires piétonnes

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Nous proposons la piétonnisation de l'hypercentre et du respect des réglementations qui s'imposent à l'espace public (largeur des trottoirs par exemple)

- Passage des centres historiques en zone à trafic limité (interdit sauf riverains)

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Cette organisation est déjà en place dans de nombreux quartiers historiques

- Création des passages piétons à chaque branche des intersections (aujourd'hui 1000 sont manquants)

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

L'objectif est légitime. Toutefois, il serait irréaliste de laisser croire qu'une mise en conformité complète pourrait être réalisée en un seul mandat : les contraintes de temps et d'investissement sont importantes

- Mise en conformité des traversées piétonnes en supprimant le stationnement gênant la visibilité aux abords, sans supprimer de passages piétons

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Cette mesure doit constituer une priorité, car elle contribue directement à la réduction du risque d'accidents

- Augmentation des temps de traversée et de la fréquence de déclenchement aux passages à feux

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Il serait indispensable de penser à l'utilisation de feux de trafics intelligents

- Augmentation et sécurisation des traversées des coupures urbaines (boulevards, autoroute, chemin de fer, rivières)

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Dans la mesure des moyens, des budgets et des compétences de chaque collectivité.

- Mise en conformité des trottoirs (largeur, déclivité, absence de ressauts pour les PMR) à chaque rénovation de rue

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Il s'agit là, de respecter la réglementation

- Installation de mobilier urbain permettant le repos et le lien social

Oui ☒ Non ☐ Commentaires :

Nous avons des propositions intéressantes pour l'été, car des brumisateurs intelligents, pilotables à distance, cela répond à

	notre inspiration autour d'une ville apaisée, aminée, et inspirante. Il convient également de multiplier les bancs et assises permettant aux plus âgés de marcher tout en pouvant se reposer quand cela est nécessaire.
- Végétalisation des itinéraires	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Oui, mais pas de manière désordonnée. Les conséquences du changement climatique nous obligent à mettre en place une véritable politique de végétalisation afin de lutter efficacement contre les îlots de chaleur. Toutefois, il ne s'agit pas de planter des arbres n'importe où, sans réflexion préalable. Une telle approche serait simpliste et inadaptée aux enjeux actuels. Des solutions pertinentes existent et méritent d'être développées : la mise en place d'une végétalisation comestible, l'intégration d'essences ligneuses adaptées, ainsi que l'installation de structures végétalisées.

- Autres propositions :	
-------------------------	--

Développer le vélo

Souhaitez-vous développer sensiblement la part du vélo dans les déplacements ?	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Oui. Comme d'autres alternatives à la voiture individuelle, le développement du vélo constitue un axe majeur du projet porté par Réunir. Il s'inscrit dans une volonté de promouvoir des mobilités plus durables, accessibles et adaptées aux enjeux environnementaux et de qualité de vie
---	---

Quelles mesures êtes-vous prêts à mettre en place au cours de votre mandat ?	
- Développer un réseau principal de pistes cyclables continues et sécurisées tel que Véli-vélo le propose avec le REVEL	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Le développement de l'usage du vélo se heurte aujourd'hui à un frein majeur : le sentiment d'insécurité ressenti par les usagers potentiels. La création d'un réseau cyclable continu et sécurisé (REVEL – Réseau Vélo Limoges) constitue donc une priorité. Ce projet doit toutefois s'inscrire dans un véritable plan de circulation, servant de socle à l'ensemble des évolutions en matière d'aménagement et d'organisation des déplacements. Nous souhaitons également mettre fin au morcellement des voies cyclables et au « mitage » actuel des aménagements, afin de garantir continuité, lisibilité et efficacité du réseau.
- Réaffecter de l'espace initialement voué à la circulation automobile pour créer des voies cyclables (suppression de voies doubles, mises à sens unique, modification du stationnement)	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Cette orientation s'inscrit pleinement dans notre ambition de transformer les mobilités urbaines. Elle accompagne notre priorité de piétonniser l'hyper-centre et de réorganiser la circulation autour d'un « boulevard » structurant, mis à sens unique autour de l'Œuf.

	La réaffectation de l'espace public doit permettre un meilleur partage de la voirie, en faveur des piétons, des cyclistes et des mobilités douces, tout en garantissant une circulation plus lisible et apaisée. Tout cela ne peut se penser qu'au travers d'un Plan de Déplacement Urbain ou de Circulation concertée
- Donner les mêmes priorités aux vélos qu'aux automobiles et aux piétons dans les intersections.	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Notre approche repose sur une hiérarchisation claire des usages de l'espace public. Au sommet de la pyramide des mobilités se trouvent les piétons, qui doivent être prioritaires. Viennent ensuite les modes alternatifs à la voiture individuelle, dont le vélo et les transports en commun. La voiture individuelle intervient en dernier niveau de priorité. Tout est déjà dans le code de la route...
- Généraliser la signalisation spécifique aux vélos (sas vélo, panneaux de cédez-le passage aux feux, double sens cyclable, feux spécifiques vélo)	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Cette mesure s'impose dans toutes les intersections où elle peut être mise en œuvre. La généralisation d'une signalisation adaptée aux vélos contribue à renforcer leur sécurité, à améliorer la lisibilité des aménagements et à favoriser un meilleur partage de l'espace public. En revanche, il faut absolument que l'utilisateur vélo face preuve de civisme et respecte pleinement la signalisation.
- Ne pas mélanger les vélos et les piétons	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : La séparation entre vélos et piétons repose avant tout sur le respect de chacun dans l'espace public. Une voie piétonne peut accueillir des cyclistes à condition que ces derniers respectent la hiérarchie des usagers et adaptent leur vitesse et comportement en conséquence. L'objectif est d'assurer sécurité et confort pour tous, sans créer de conflits inutiles.
- Augmenter sensiblement le nombre de stationnements vélo sécurisés et abrités	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Cette mesure relève du bon sens. Multiplier les stationnements sécurisés et protégés contribue à encourager l'usage du vélo, à réduire les risques de vol et à améliorer le confort des cyclistes au quotidien.
- Augmenter la flotte de vélos en location longue durée et proposer des vélos spécifiques (cargo, logistique pour les professionnels, vélos adaptés)	Oui ☒ Non ☒ Commentaires : Nous n'avons pas d'avis préconçu sur cette question. L'opportunité de développer ce type de service pourra être évaluée en fonction des besoins réels des usagers et des professionnels, ainsi que de la faisabilité technique et financière. En revanche la collectivité n'a pas vocation à se substituer aux initiatives privées.
- Baisser les tarifs et augmenter la flotte des vélos en libre-service	Oui ☒ Non ☒ Commentaires : Le système actuel de vélos en libre-service nécessite une refonte, car il présente aujourd'hui de nombreuses difficultés d'organisation. Toute décision sur les tarifs ou l'augmentation de la flotte devra s'accompagner d'une amélioration globale du fonctionnement et de la gestion du service.
- Soutenir les associations qui œuvrent en faveur de l'accompagnement des	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Le soutien aux associations cyclistes est essentiel, mais il ne doit

cyclistes (entretien, apprentissage), notamment en leur proposant des locaux adaptés	pas se limiter au vélo. Tous les modes alternatifs à la voiture devraient pouvoir contribuer au changement de paradigme des mobilités, en bénéficiant d'un accompagnement, de formations et de locaux adaptés pour leurs activités. Cependant, toute association ne devrait pas compter majoritairement sur le soutien des collectivités pour trouver son équilibre budgétaire.
- Autres propositions :	
Améliorer les transports en commun	
Souhaitez-vous améliorer la performance des transports en commun pour les rendre compétitifs face à l'automobile ?	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Il est indispensable d'améliorer les performances des transports en commun afin de les rendre attractifs et capables de concurrencer efficacement la voiture individuelle. Cette démarche est essentielle pour favoriser des mobilités plus durables et réduire la dépendance à l'automobile. Il s'agit d'une priorité de Réunir
Quelles mesures êtes-vous prêts à mettre en place au cours de votre mandat ?	
- Augmenter la fréquence et l'amplitude horaire des bus	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Nous avons une vision précise à ce sujet : renforcer la fréquence et étendre les horaires des bus constitue une alternative crédible au BHNS. Cette amélioration vise à rendre le transport en commun plus attractif et à mieux répondre aux besoins des usagers tout au long de la journée.
- Augmenter les voies en site propre et les priorités pour améliorer la vitesse moyenne des bus	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Cette mesure est indispensable pour garantir une meilleure performance des transports en commun. L'augmentation des voies en site propre et la mise en place de priorités aux intersections permettent d'accroître la vitesse moyenne des bus, de réduire les retards et de rendre le service plus attractif pour les usagers.
- Accompagner le développement du projet Mooveo de BHNS	Oui ☐ Non ☒ Commentaires : Aujourd'hui, le concept du BHNS est pertinent, mais le projet Mooveo, tel qu'il est conçu, présente de nombreux défauts. Initialement estimé à 135 millions d'euros, son coût a depuis été porté à 235 millions, puis réévalué à 275 millions, et pourrait dépasser les 300 millions à sa réalisation. Le tracé actuel ne dessert pas Landouge ni Beaune-les-Mines, et le BHNS ne sera pas en site propre sur l'ensemble de son parcours. Nous proposons une alternative plus rapide à mettre en œuvre, moins coûteuse et mieux adaptée aux besoins réels des usagers, tout en garantissant efficacité et pertinence. 15 années d'études pour en arriver là.

- Lancer les études pour la concrétisation du projet Tram-Train Limousin	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Ce projet est une priorité. Certaines idées pourraient faire de Limoges une première mondiale en matière de mobilité innovante et durable.
- Autoriser les vélos et trottinettes dans les transports en commun dans certaines conditions (avaries mécaniques, lignes extérieures plus distantes et moins fréquentées)	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Cette mesure fait partie des obligations. Elle permet de faciliter l'intermodalité et d'assurer une continuité de déplacement pour les usagers confrontés à des problèmes de lignes moins desservies.
- Adapter les tarifs pour les populations dépendantes (jeunes, précaires, seniors)	Oui ☒ Non ☒ Commentaires : Il serait électoralement plus simple de rendre le transport gratuit pour tous, mais la gratuité absolue n'existe pas : il y a toujours un coût supporté par quelqu'un. Une tarification adaptée pour les populations dépendantes reste donc la solution la plus réaliste et équitable.
- Proposer une tarification incitative aux automobilistes qui utilisent les parcs relais	Oui ☒ Non ☐ Commentaires : Cette mesure est indispensable pour encourager le report modal et optimiser l'usage des parcs relais, tout en réduisant la circulation automobile en centre-ville.
- Autres propositions :	

