

PLAN D'ACTION

LIMOGES

RÉSEAU EXPRESS VÉLO

Permettre aux Limougeaundes et Limougeauds
l'accès à la mobilité durable



UN CONSTAT : UNE FORTE DEMANDE POUR LE VÉLO DANS UN TERRITOIRE ENCORE TRÈS MARQUÉ PAR LA VOITURE

Chacun peut le constater : le vélo est de plus en plus présent sur le territoire de Limoges Métropole. Limoges est aujourd'hui la grande ville de France qui enregistre la plus forte hausse de participation au Baromètre vélo de 2025 (+118 % par rapport à 2021). En dix ans, l'association locale Véli-vélo a par ailleurs multiplié son nombre d'adhérents par six. Les comptages réalisés par Limoges Métropole confirment cette dynamique : la fréquentation cyclable dépasse les prévisions, y compris sur des aménagements récents. Dans un territoire vallonné, la démocratisation du vélo à assistance électrique constitue l'un des principaux leviers de cette progression.

Malgré cette évolution, la voiture reste largement dominante dans l'agglomération et 70 % des déplacements des actifs s'y font en voiture. L'espace public demeure majoritairement dédié à la circulation et au stationnement automobiles (5 % de la surface du territoire contre 2 % pour le bâti), laissant peu de place au vélo. À ce jour, il n'existe toujours **aucun kilomètre de piste cyclable sécurisée** à l'intérieur des boulevards périphériques de Limoges.

**28^{ème}
sur 30**
parmi les plus grandes
villes françaises pour le
ressenti des cyclistes,
Limoges régresse au
classement.

Cette situation se reflète dans le ressenti des usagers. Le Baromètre vélo 2025 montre une stagnation, voire un recul : la commune centre de Limoges est **en queue de peloton (avant-avant-dernière) des 30 plus grandes villes de France** pour la pratique du vélo, et la plupart des autres communes de Limoges Métropole obtiennent également des évaluations défavorables.

L'insécurité à vélo, ressentie par 85 % des répondants, se traduit dans les faits. De nombreux accidents impliquant des cyclistes sont recensés, dont quatre mortels ces dernières années. Plus largement, l'insécurité concerne l'ensemble des modes de déplacement : selon l'évaluation socio-économique du projet Moovéo, Limoges est la ville la plus accidentogène de sa catégorie (entre 120 000 et 150 000 habitants). Les piétons, cyclistes et motocyclistes représentent 74 % des blessés hospitalisés et 64 % des personnes tuées dans les accidents de la route.

DES ACTIONS ENGAGÉES PAR LA COLLECTIVITÉ, MAIS ENCORE INSUFFISANTES :

Limoges Métropole a néanmoins engagé plusieurs actions en faveur du vélo. Le Schéma Directeur Intercommunal des Aménagements Cyclables (SDIAC), approuvé en 2016, a permis de créer des liaisons cyclables entre certaines communes de la première couronne et les boulevards extérieurs, avec des aménagements de qualité, notamment vers Le Palais-sur-Vienne et Isle, où des voies automobiles ont été transformées en pistes cyclables.

Le service V'lim propose la location longue durée de vélos depuis 2014, complété depuis 2024 par l'offre de location courte durée Pony. Une aide à l'achat de vélo existe depuis 2021, tandis que l'offre de stationnement se développe progressivement (consignes V'lim sur les campus, arceaux en ville).

Le projet Moovéo prévoit également deux lignes de bus à haut niveau de service et une requalification urbaine qui devraient permettre la création de **17 km de pistes cyclables sécurisées**, y compris en centre-ville. Enfin, l'offre de réparation est jugée satisfaisante, grâce aux vélocistes et à l'atelier participatif de Véli-vélo, au local comme via les ateliers mobiles.

UNE DEMANDE CLAIRE DES HABITANTS POUR ALLER PLUS LOIN :

17
pistes cyclables
sécurisées

Les résultats du Baromètre vélo 2025 sont sans ambiguïté. Les priorités identifiées par les répondants parmi 9 critères sont **la création d'un réseau cyclable continu et sans coupures**, un meilleur entretien des aménagements existants, et des itinéraires **rapides et directs**. Ces priorités sont identiques depuis 2020, et confirmées par un doublement du nombre de répondants.

Parmi les contributions de non-cyclistes, les principales raisons de non-pratique sont le manque d'aménagements cyclables et le sentiment d'insécurité. Les situations jugées les plus dangereuses concernent la circulation sur les grands axes, la traversée des carrefours, les liaisons entre communes ainsi que les déplacements des enfants et des personnes âgées.

Il existe donc une **très forte demande des habitants de Limoges Métropole pour des pistes cyclables continues et sécurisées**, permettant de se déplacer sereinement sur l'ensemble du territoire, pour tous les publics et tous les âges.

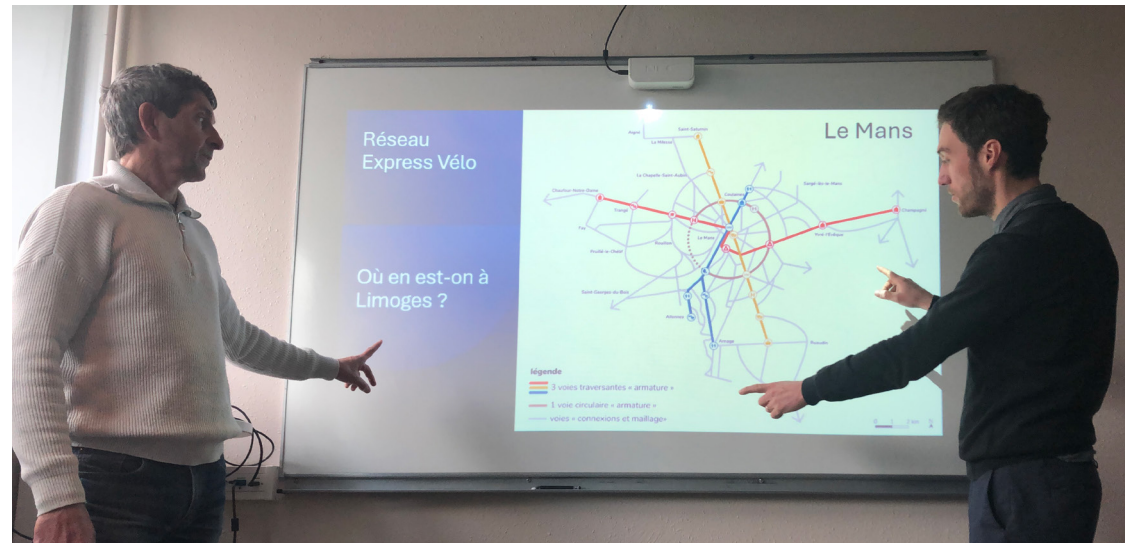
UNE SOLUTION CONCRÈTE : LE REVEL, UN NOM ET UNE VISION POUR LE TERRITOIRE

LA CONSTRUCTION DU REVEL : UNE DÉMARCHÉ PROGRESSIVE ET COLLECTIVE

Face à la forte demande pour un réseau cyclable continu, sécurisé et lisible, l'association Véli-vélo a engagé dès 2021 une réflexion sur la création d'un réseau express vélo (REV) à l'échelle de Limoges Métropole. Inspirée par les expériences menées dans d'autres territoires, cette démarche vise à imaginer un réseau adapté aux spécificités locales. Elle s'est appuyée sur un travail de fond : observations de terrain sur chaque ligne et chaque variante envisagée, définition de 10 critères de qualité, une douzaine de réunions de travail, plus de 150 messages sur le forum de l'association Véli-Vélo, des échanges avec les collectivités et les associations du réseau FUB.

DE L'ANALYSE DU TERRITOIRE À LA DÉFINITION DES LIGNES :

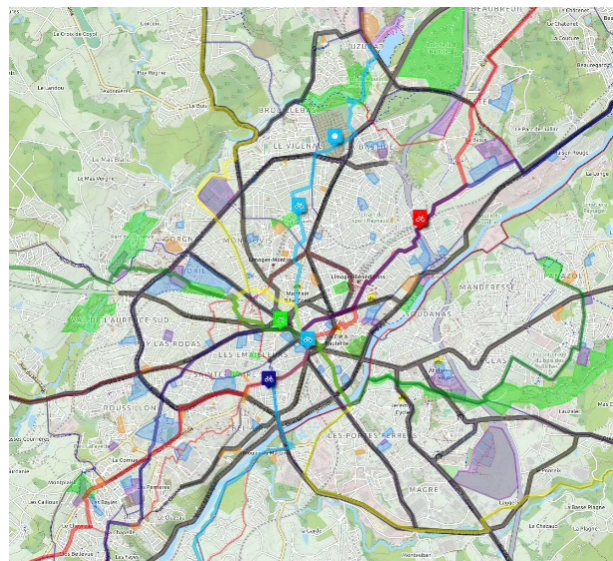
En 2022 et 2023, un important travail de cartographie a été mené afin d'identifier les pôles structurants du territoire : quartiers d'habitat, zones d'emplois, établissements scolaires, équipements sportifs et de santé, pôles d'échanges, complémentarités avec le BHNS et le projet tram-train Limousin. Sur cette base, les premières lignes du réseau ont été tracées en 2024, avec un objectif clair : **desservir un maximum de lieux de vie et d'activités avec un linéaire optimisé**.



Réunion d'études sur les autres REV en France avec les bénévoles de Véli-vélo, en février 2024.

De nombreuses variantes ont été étudiées et discutées, conduisant à plusieurs itérations de la carte. Les principes structurants du réseau se sont progressivement affirmés :

- **Deux lignes circulaires** pour faciliter les connexions,
- **Des lignes radiales** reliant les communes et les grands pôles d'activités (services, hôpitaux, établissements scolaires, zones d'activités),
- **Une ligne le long de la Vienne**, itinéraire naturel dans un territoire vallonné.



Exemples de cartes de travail pour la construction des lignes. Gauche : hypothèses juin 2021 ; droite, schéma co-construit en avril 2024 lors d'un atelier avec les membres de la commission aménagements de Véli-vélo.

UN TRACÉ OPTIMISÉ ET SOCIALEMENT ÉQUITABLE

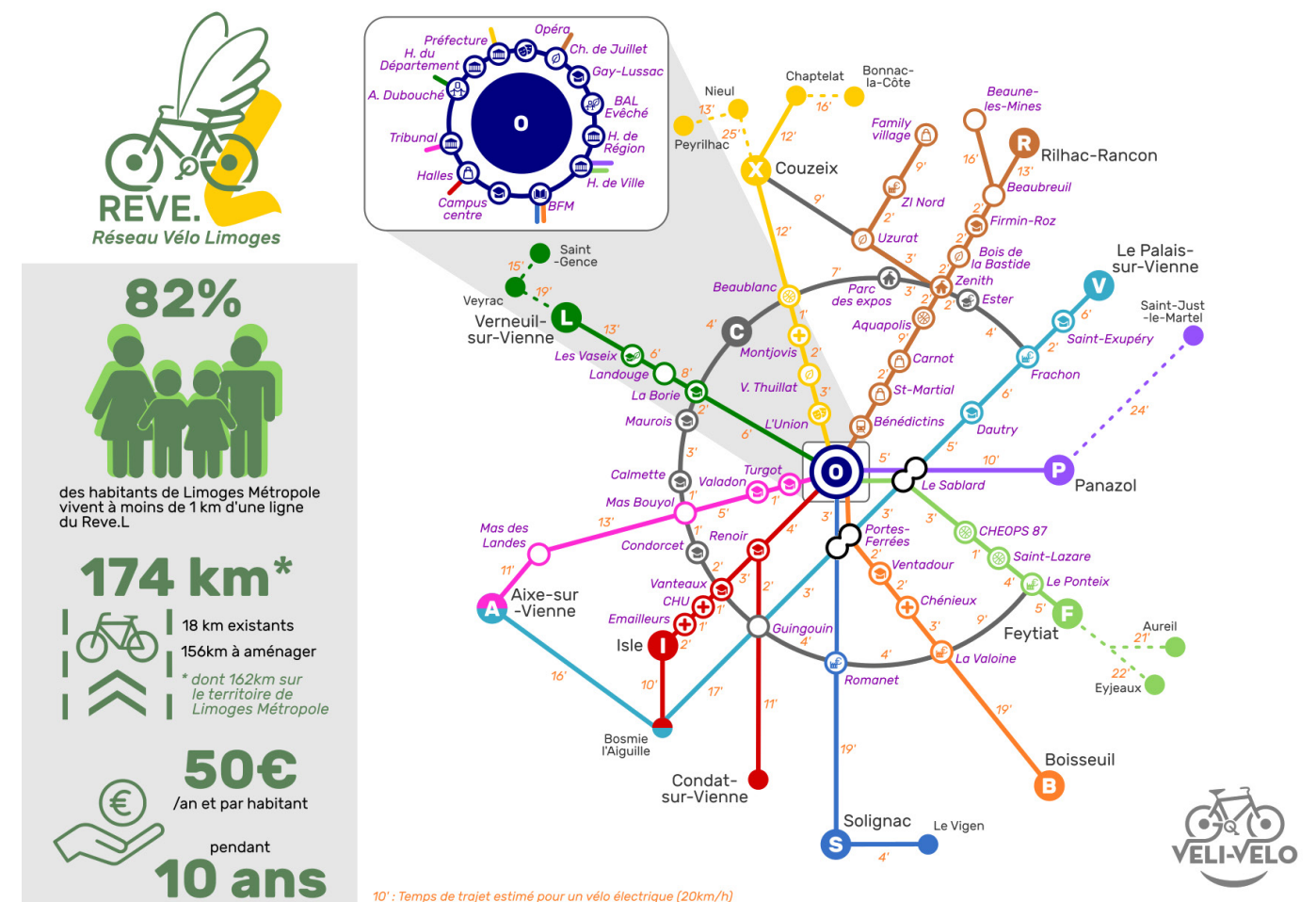
Le projet a ensuite fait l'objet d'une **évaluation socio-économique**, visant à mesurer la population desservie et les coûts associés, ligne par ligne. Cette analyse a permis d'affiner encore le tracé, de regrouper certaines lignes et d'optimiser les connexions.

Le REVEL représente à terme **174 km de réseau**, dont une **vingtaine déjà existants**. Le calcul du linéaire à créer prend en compte l'existant, en excluant les aménagements qui ne répondent pas aux critères qualitatifs d'un réseau vélo structurant.

Le tracé permet notamment de **desservir l'ensemble des quartiers d'habitat social** de Limoges, offrant des connexions directes vers le centre-ville, les zones d'emplois et les pôles commerciaux. Il contribue ainsi à désenclaver certains quartiers aujourd'hui séparés par de grandes infrastructures routières, comme Beaubreuil.

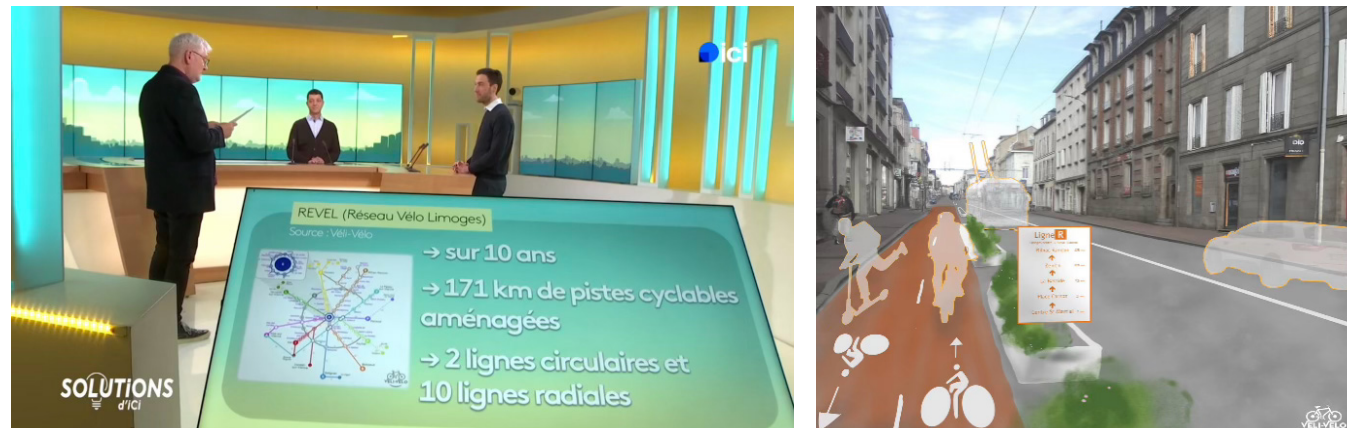
STRUCTURER LE REVEL : LE PLAN D'ACTION

Afin de rendre le projet plus lisible et accessible, un nom s'est imposé : **REVEL – Réseau Vélo à Limoges**. À la fois réseau structurant et « rêve » pour la ville, le REVEL ambitionne de **révéler tout le potentiel cyclable du territoire**. Une représentation graphique inspirée des cartes de métro a été conçue, puis affinée grâce aux retours des adhérents.



UN PROJET DÉSORMAIS PARTAGÉ ET ÉTAYÉ

En 2025, le projet REVEL a fait l'objet d'une communication active : sur le site de Véli-vélo, dans les médias locaux, auprès des élus, des techniciens et des candidats aux élections municipales. Il a été pensé en cohérence avec les grands projets de mobilité du territoire, notamment **Moovéo (BHNS)** et le projet de **tram-train du Limousin**. (Annexe 1).



Émission Solutions d'ici du 12/04/2025 sur Ici Limousin et projection en photomontage sur une rue de Limoges

Enfin, avec l'appui de la **FUB** et du **WWF**, le REVEL est aujourd'hui consolidé par une étude **socio-économique inédite et complète**, qui quantifie précisément les bénéfices attendus pour le territoire et ses habitants.

UNE MESURE CHIFFRÉE : UN PROJET RÉALISTE, FINANÇABLE ET RAPIDEMENT RENTABLE

En tenant compte des aménagements déjà réalisés et en s'appuyant sur les coûts observés dans d'autres agglomérations, le coût de réalisation du REVEL est estimé à environ **100 millions d'euros**. Ce montant peut sembler élevé à première vue, mais il doit être mis en perspective.

Tout d'abord, le REVEL est **un projet de long terme**, qui peut être déployé progressivement. Étendu sur une période de dix ans, il représente un effort financier d'environ **50 € par an et par habitant**, un niveau comparable à d'autres investissements publics structurants, et à mi-chemin entre le minimum recommandé par l'ADEME (30€) et celui visé aux Pays-Bas (80€).

Ensuite, une part importante du financement peut s'appuyer sur des **budgets déjà existants** à Limoges Métropole. Le projet Moovéo, par exemple, pourrait contribuer au financement d'une partie significative de cinq lignes du REVEL. Le budget voirie de la collectivité, d'environ **30 millions d'euros par an**, intègre déjà la réalisation d'aménagements cyclables : y consacrer **16 % pendant dix ans** permettrait de financer près de la **moitié du linéaire**. Le budget du SDIAC, actuellement de 2 millions d'euros par an, pourrait être renforcé à hauteur de **3 à 5 millions d'euros par an**, tandis que des cofinancements (Agence de l'eau, Conseil départemental, autres partenaires publics) pourraient compléter l'effort. Dans ces conditions, le REVEL peut être réalisé quasiment à budget constant.

Au-delà de son financement, le REVEL se distingue par un **retour sur investissement exceptionnel**. En mettant en regard le coût d'investissement (100 millions d'euros) et les **38 millions d'euros par an de coûts sociaux** de santé évités, le projet serait **amorti en moins de trois ans**. Les bénéfices économiques, sanitaires et sociaux se prolongeraient ensuite sur plusieurs décennies.

Enfin, le REVEL mérite d'être comparé aux autres projets locaux d'infrastructures de transport. À titre d'exemple, le projet de mise à 2x2 voies entre Couzeix et Nieul est estimé à **132 millions d'euros pour 6,5 km**, pour un gain de temps d'environ **une minute**. Bien que cette route ne relève pas de son domaine routier, Limoges Métropole y contribue à hauteur de **10,5 millions d'euros**.

En résumé, le REVEL est un projet d'infrastructure **plus vertueux, plus utile et plus rentable** que de nombreux projets routiers actuels. Finançable, rapidement amorti et porteur de bénéfices durables pour la santé, le climat et la qualité de vie, il constitue une **évidence pour l'avenir de Limoges Métropole**.

Ne pas le réaliser reviendrait à se priver d'une opportunité majeure pour le territoire.

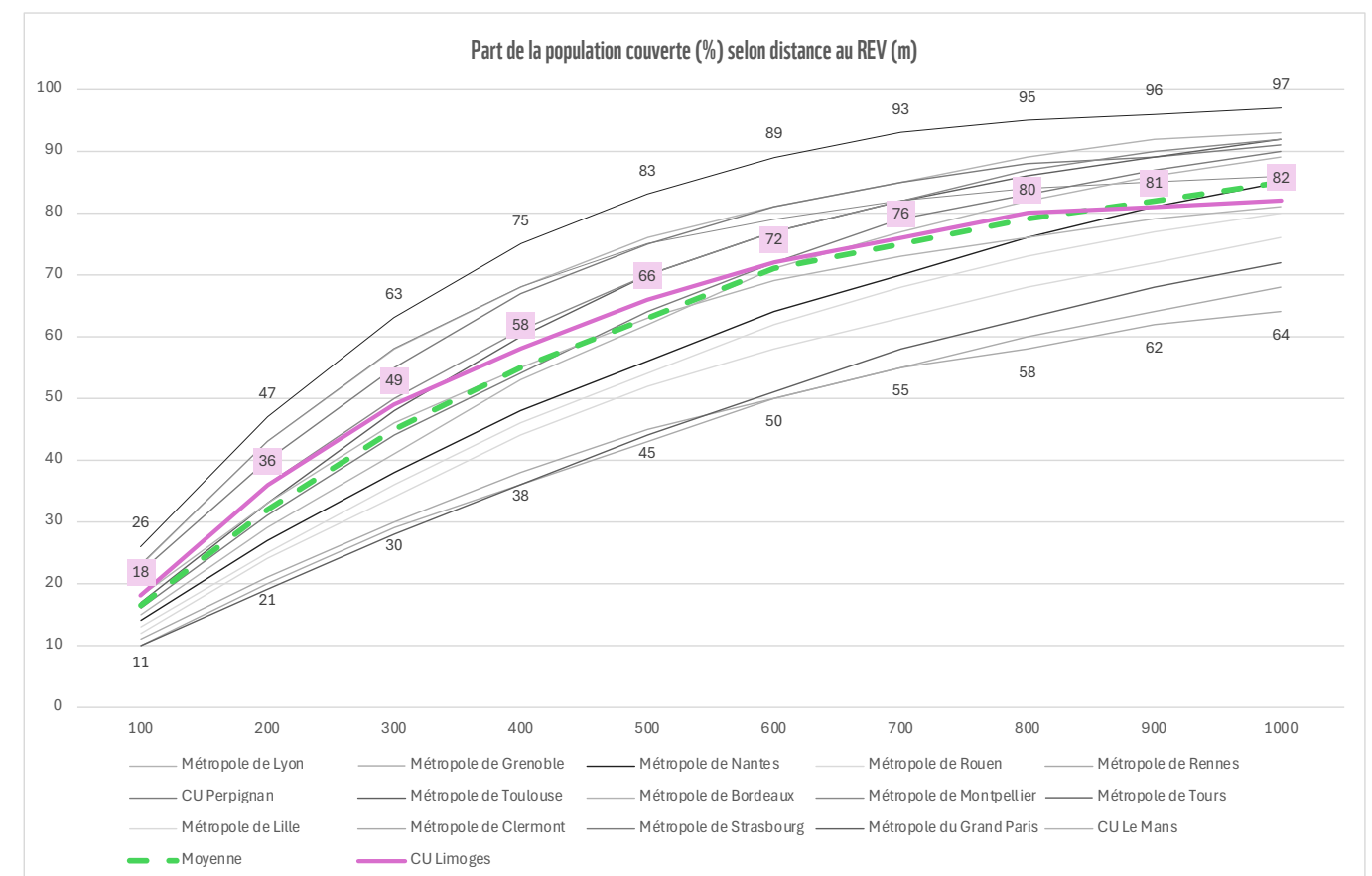
LES BÉNÉFICES DE LA SOLUTION

Pour estimer le potentiel du projet porté par Véli-vélo, le **WWF France a modélisé**, dans la présente fiche, le **tracé actuel et projeté du REVEL** sous SIG, puis **a appliqué la même méthodologie que dans son étude nationale** sur le potentiel des Réseaux Express Vélo, publiée **fin janvier 2026** en partenariat avec la **FUB et l'ADEME**.

Desserte de la population, des emplois et des équipements

Premier enseignement :

Le projet de **REV associatif de Limoges se situe dans la moyenne** des dessertes assurées par les 15 plus grands projets de REV en France, **ce qui confirme la crédibilité et le réalisme du REVEL** et du processus de co-construction qui a permis de la faire émerger.



Si l'agglomération de Limoges se lançait dans le projet de REVEL tel que porté par Véli-vélo, c'est ainsi **72 % de la population qui se trouverait à moins de trois minutes à vélo du REVEL** (600 m), soit **150 000 habitants**.

Second enseignement :

Si le REVEL se situe dans la moyenne des REV en termes de desserte de la population (72 % pour le REVEL versus 71 % pour la moyenne des REV), il **dessert particulièrement bien les populations les plus modestes**, avec un score bien supérieure à la moyenne des 15 territoires étudiés :

- 92 % de la population des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) à moins de 3 minutes (versus 81 % en moyenne pour les 15 principaux REV français)
- **86 % des ménages sous le seuil de pauvreté à moins de 3 minutes**, (versus 79 % en moyenne pour les autres REV)
- 88 % des logements sociaux à moins de 3 minutes (versus 76 % en moyenne pour les autres REV)

Une desserte des publics vulnérables près de **20 % meilleure que celle de l'ensemble de la population de Dijon Métropole**.

Troisième enseignement :

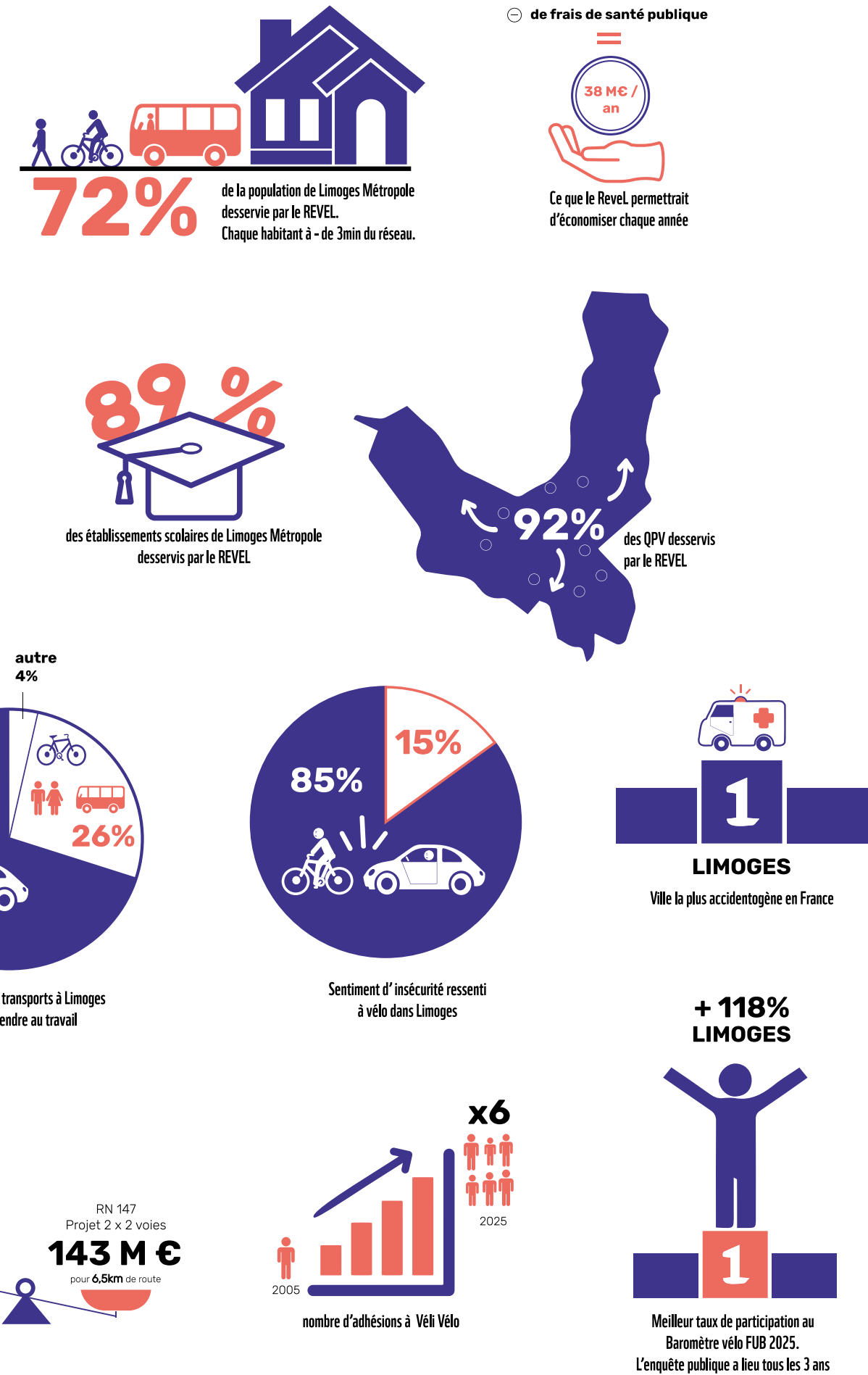
Côté emploi, si Limoges Métropole portait le projet de REVEL, la **quasi-totalité des lieux de travail (92 %) seraient accessibles** à vélo à moins de 600 mètres du réseau, soit plus de **80 000 emplois**.

Là encore, les performances du projet de REVEL sont supérieures à la moyenne des 15 territoires étudiés par le WWF, qui est de 81 %.

Quatrième et dernier enseignement :

La concentration des équipements dans le centre de l'agglomération favorise une très bonne desserte : **82 % des équipements et services de la vie courante** sont à moins de trois minutes du REVEL (versus 76% pour la moyenne des autres REV).

A moins de 600 m (3 min à vélo)	Moyenne des 15 principaux REV de France	Limoges Métropole
Services publics de proximité : mairies, France services, France travail, police, justice...	72 %	73 %
Équipements et professionnels de santé : généralistes, spécialistes, hôpitaux, pharmacies, laboratoires d'analyses médicales...	80 %	92 %
Établissements scolaires : écoles maternelles, primaires, collèges, lycées, enseignement supérieur...	78 %	89 %
Grandes surfaces commerciales : magasins alimentaires ou de bricolage de plus de 400 m²	79 %	82 %
Équipements sportifs, loisirs et culture : gymnases, stades d'athlétisme, terrains de sports, piscine, cinémas, théâtres,...	68 %	75 %



Potentiel de report modal et ses bénéfices

Sur Limoges Métropole, l'utilisation de la **voiture est largement prédominante** pour se rendre au travail. De fait, 96 % des trajets domicile-travail qui seraient concernés par le projet de REV sont aujourd'hui réalisés en voiture. À l'inverse, sur ces mêmes trajets concernés par le projet de REV, le **vélo est utilisé pour moins d'1 % de la distance**, alors que la distance moyenne domicile-travail est de 9 km (1/4 des navettes font moins de 7 km, 3/4 moins de 11,5 km).

Premier enseignement :

Si Limoges Métropole réalisait le projet de REVEL, 17 % des actifs pourraient bénéficier du REV pour se rendre à leur lieu de travail, soit 12 000 personnes. Parmi elles, ce sont 11 000 automobilistes chaque jour qui pourraient se reporter sur le REV, soit **20 % de trafic automobile en moins** sur les trajets pendulaires domicile-travail. **La part modale kilométrique du vélo** passerait alors de moins de **1 % à 17 %**.

Deuxième enseignement :

Traduit en émissions de GES, ce report modal de la voiture vers le REV éviterait 11 0tCO₂eq/semaine, soit **une réduction de 18 % des émissions de GES** liées aux navettes domicile-travail.

Troisième et dernier enseignement :

Les gains en carburants et autres frais voiture s'élèveraient à environ **11 millions d'euros par an** pour les automobilistes qui feraient le choix de se reporter sur le REVEL.

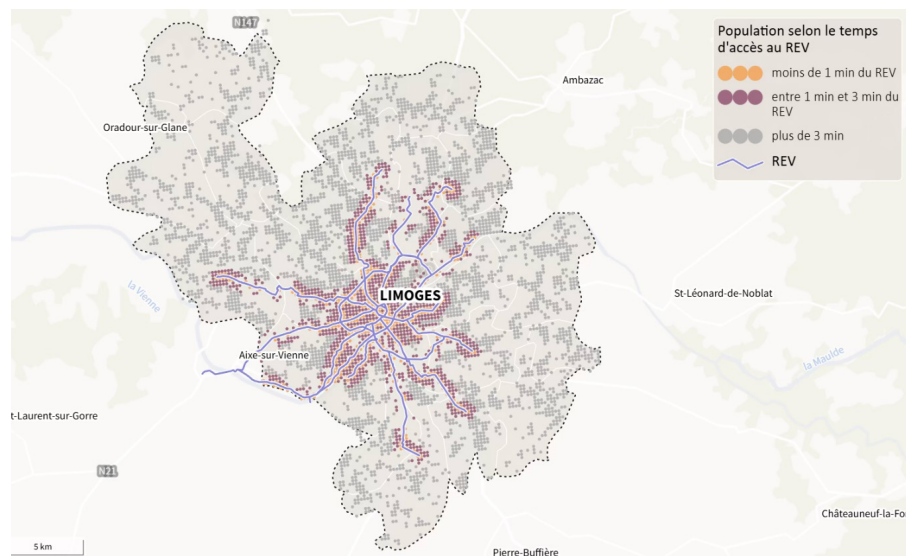
L'impact sur les enjeux sociaux est quant à lui estimé à **38 millions d'euros de coûts sociaux de santé évités**, grâce à l'activité physique engendrée par la pratique du vélo.

Désenclavement, intermodalité, multimodalité : complémentarité avec les transports en commun

Enseignement principal :

Le REVEL complète habilement le réseau de transport collectif de Limoges Métropole : parmi les 45 % de la population (90 000 habitants environ) qui ne sont pas aujourd'hui desservies par le réseau de transport en commun (à moins de 600 m), **44 % d'entre elles (soit 40 000 habitants) auraient demain accès à une nouvelle solution de mobilité : le REVEL**.

Ainsi, si la Limoges Métropole déployait le REVEL, **75 % des habitants seraient desservis par la combinaison des transports collectifs et du réseau express vélo**, contre 55 % aujourd'hui desservis seulement par les transports en commun.



Par ailleurs, la moitié de la population aurait accès à moins de 600 mètres, à la fois au réseau de transport local et au REV. Cette double desserte favorise le report modal en élargissant le bouquet de solutions alternatives à la voiture individuelle.

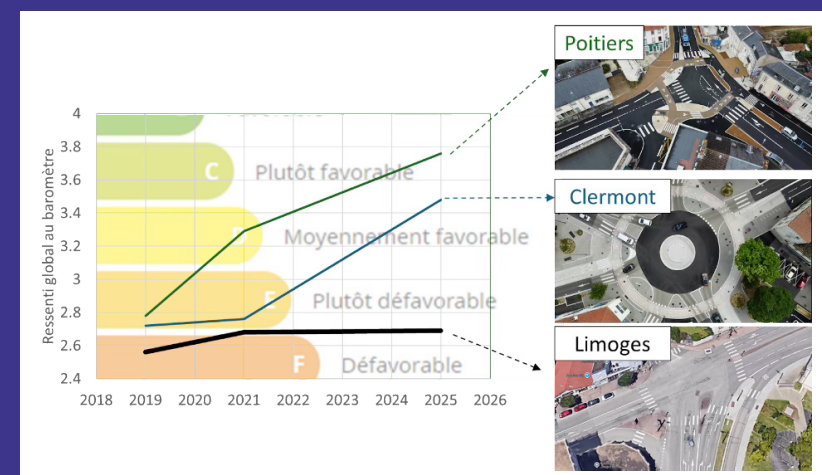
vu à LES REV EN FRANCE

D'après le classement établi par le WWF France, en partenariat avec la FUB et l'ADEME, la moitié des 30 plus grandes agglomérations françaises n'ont pas de Réseaux Express Vélo. Et celles qui ont un projet, n'ont aménagé, en moyenne, que 32% du réseau attendu. Quatre métropoles seulement dépassent la barre des 40% de réalisation : Strasbourg (57%), Rennes (44%), Grenoble (42%) et Rouen (41%) ; et les agglomérations de Tours (25%), Clermont (24%) et Le Mans (10%) ferment la marche n'étant qu'au début de leurs projets respectifs.

L'étude montre que le déploiement de Réseaux Express Vélo dans les 30 premières agglomérations couvrirait 70 % de leur population (15 millions d'habitants), connectant 81 % des emplois et 74 % des équipements essentiels (écoles, hôpitaux, commerces). Ces réseaux désenclaveraient 1,7 million de Français mal desservis par les transports et offriraient une alternative à 2,6 millions de personnes précaires. Écologiquement et économiquement bénéfiques, les REV pourraient réduire le trafic automobile de 22 % (1 million de voitures en moins), baisser les émissions de GES de 17 % et économiser 1 000 € par an aux ménages. Enfin, la santé publique en profiterait, avec 3 milliards d'euros de coûts évités grâce à la pratique accrue du vélo.

Exemples inspirants :

Clermont-Ferrand et Poitiers, deux agglomérations voisines de Limoges, ont mené des politiques ambitieuses pour le vélo, dont des REV : Clermont-Ferrand déploie son C.réseau et Poitiers le Picta'REV. Des aménagements cyclables de qualité y sont réalisés avec un plan cohérent à long terme. Cela se traduit par des progressions notables sur le ressenti des cyclistes lors des différentes éditions du baromètre vélo.



**LE WWF ŒUVRE POUR METTRE
UN FREIN À LA DÉGRADATION
DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL
DE LA PLANÈTE ET CONSTRUIRE
UN AVENIR OÙ LES HUMAINS
VIVENT EN HARMONIE
AVEC LA NATURE.**



Notre raison d'être

Arrêter la dégradation de l'environnement dans le monde et construire un avenir où les êtres humains pourront vivre en harmonie avec la nature.

ensemble, nous sommes la solution. www.wwf.fr

© 1986 Panda symbol WWF – World Wide Fund for Nature (Formerly World Wildlife Fund)

® "WWF" & "Pour une planète vivante" sont des marques déposées.

WWF France, 35-37 rue Baudin, 93310 Le Pré-Saint-Gervais.