

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-VIENNE

COMMUNE DE LIMOGES

**EXTRAIT DES PROCÈS-VERBAUX
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

SÉANCE DU 7 juillet 2025

L'an deux mille vingt cinq, le sept juillet à dix-neuf heures, le Conseil municipal de la Commune de Limoges, légalement convoqué le 1 juillet 2025 en séance publique par M. le Maire, s'est réuni en l'Hôtel de Ville dans la salle ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. LOMBERTIE, Maire.

Jamal FATIMI est élu(e) à l'unanimité des suffrages exprimés pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

Sont présents :

M. LOMBERTIE, M. JALBY, Mme ROZETTE, M. LAGEDAMONT, Mme MAUGUIEN-SICARD, M. LEONIE, Mme RIVET, M. PAULIAT-DEFAYE, M. VIROULAUD, Mme MAURY, Mme DEBOURG, Mme UPTON-DESOBRY, M. BIENVENU, M. BRUTUS, Mme ARCHAMBEAUD, M. BENN, M. BOST, M. FATIMI, Mme LECOMTE-CHAULET, Mme VERCOUSTRE, Mme JAYAT, Mme LASKAR, Mme TERQUEUX, Mme ROBERT, Mme TAYOT, Mme MEZILLE, M. OXOBY, Mme ZIANI BEY, M. BATTISTINI, M. PARNEIX, Mme JULIEN, M. ROCH, M. MIGUEL, Mme YILDIRIM, Mme MERLIER, M. DUCOURTIEUX, M. BERGERON, M. ELIDID, M. COLAS.

Absents excusés avec délégation de pouvoirs :

Mme RIFFAUD qui donne pouvoir à Mme ROBERT, Mme GENTIL qui donne pouvoir à M. VIROULAUD, M. BROUSSE qui donne pouvoir à Mme LASKAR, M. DIA qui donne pouvoir à M. JALBY, M. CUBERTAFOND qui donne pouvoir à Mme MEZILLE, M. ADAMSKI qui donne pouvoir à M. LOMBERTIE, Mme NAJIM qui donne pouvoir à M. LAGEDAMONT, Mme VILLARD qui donne pouvoir à M. BENN, M. MANDON qui donne pouvoir à Mme UPTON-DESOBRY, Mme TREHET qui donne pouvoir à M. PARNEIX, M. REY qui donne pouvoir à M. LEONIE, Mme LEBLANC qui donne pouvoir à M. DUCOURTIEUX, M. BERNARD qui donne pouvoir à M. MIGUEL, Mme ZAITER qui donne pouvoir à M. ROCH, Mme ANIS qui donne pouvoir à Mme YILDIRIM.

Absent :

M. GUERIN.

L'ORDRE DU JOUR EST

Avis de la Ville de Limoges relatif à l'enquête publique portant sur le projet Moovéo N° 1

M. Vincent JALBY, rapporteur, s'exprime en ces termes :

Mes chers collègues,

Le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) dénommé Moovéo arrive au stade de l'enquête publique.

La Ville de Limoges accueille plus de 90% du projet total sur son territoire. Elle a été régulièrement associée au projet et a formulé des remarques et des propositions au gré de l'avancée des études en tenant compte notamment des impacts pour les riverains des rues voisines n'étant pas incluses dans le périmètre du projet Moovéo.

En effet, la ville de Limoges a souhaité concilier l'intérêt général d'avoir un réseau de transport en commun moderne, confortable et performant avec la préservation du cadre de vie de tous les habitants y compris ceux n'étant pas dans le périmètre direct du projet mais pour lesquels des incidences et des impacts sont inévitables.

Si la Ville s'est toujours positionnée en faveur du projet Moovéo dans son principe, elle rappelle l'importance de tenir compte des remarques qu'elle a formulées dans son application. C'est pourquoi, elle soutient le projet Moovéo tout en émettant les réserves suivantes dans l'intérêt des habitantes et des habitants.

Pour engager ce projet, Limoges Métropole a déposé un dossier d'enquête publique le 23 avril 2025 auprès de la Préfecture de la Haute-Vienne et pour lequel la Ville de Limoges est sollicitée, portant sur :

- l'appréciation des effets sur l'environnement de la réalisation des deux lignes de bus à haut niveau de service, telles que définies suite aux enseignements des concertations publiques,
- l'appréciation de l'utilité publique des travaux d'aménagement de la réalisation des deux lignes susvisées.

Le maître d'ouvrage étant en mesure de déterminer les parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération, a également sollicité la Préfecture afin d'obtenir l'organisation conjointe de l'enquête publique préalable à l'utilité publique et l'enquête parcellaire en vertu de l'article R.131-14 du Code de l'expropriation.

Tel qu'indiqué dans l'enquête parcellaire, le projet nécessite l'acquisition de plusieurs parcelles propriétés de la Ville de Limoges, principalement situées sur la partie nord de l'Avenue du Général Leclerc. Les négociations en vue de leur cession à la Communauté Urbaine sont en cours.

1. Incidences du plan de circulation du projet Moovéo : demande de modification

de l'insertion pour les tronçons Leclerc, Mauvendière, Georges Dumas

a. Proposition du projet Moovéo

La Ville de Limoges participe à l'élaboration du projet Moovéo depuis son lancement. Par délibération du 21 mai 2024, le conseil municipal a rappelé l'importance d'un tel projet et a précisé ses attentes, qui ont été soumises aux services de l'État. Dans cette délibération, la Ville de Limoges a réaffirmé la nécessité de réaliser les lignes de bus à haut niveau de service et d'améliorer le service de transport rendu aux limougeauds, ce en tenant compte des usages de l'espace public : circulation, accès aux commerces, et aux établissements scolaires notamment.

La Ville de Limoges a également régulièrement formulé des remarques et des propositions au gré de l'avancée des études en tenant compte notamment des impacts pour les riverains des rues voisines n'étant pas incluses dans le périmètre du projet Moovéo.

En effet, la ville de Limoges a souhaité concilier l'intérêt général d'avoir un réseau de transport en commun moderne, confortable et performant avec la préservation du cadre de vie de tous les habitants y compris ceux n'étant pas dans le périmètre direct du projet mais pour lesquels des incidences et des impacts sont inévitables.

Si la Ville s'est toujours positionnée en faveur du projet Moovéo dans son principe, elle rappelle l'importance de tenir compte des remarques qu'elle a formulées dans son application.

Le mode d'insertion du projet Moovéo repose principalement sur la mixité des bus cohabitant avec le trafic automobile. Le but est d'assurer la vitesse et la régularité des bus sans avoir recours systématiquement à des couloirs qui leur seraient réservés.

Un tel principe nécessite une diminution significative de la circulation sur certains axes du centre-ville, ainsi que des modifications importantes du plan de circulation et des conditions d'accès au centre-ville de Limoges.

Le plan de circulation du projet Moovéo prévoit notamment une stratégie de réduction en amont du trafic automobile le long des axes BHNS.

Le projet Moovéo propose d'instaurer :

- des sens uniques sur l'avenue Georges Dumas et sur la rue de la Mauvendière contraignant le sens automobile entrant vers le centre-ville ;
 - Sens unique sur l'avenue George Dumas : l'accès au centre-ville depuis le Pont Neuf serait alors organisé par la rue de la Révolution et le Boulevard de la Corderie.
 - Sens unique sur la rue de la Mauvendière : l'accès au centre-ville depuis Albert Thomas serait alors organisé par la rue Saint Surin qui serait inversée de sens.
- une coupure physique de la circulation automobile dans les deux sens sur l'avenue du Général Leclerc, au niveau du carrefour des Arcades sur une centaine de mètres.
 - Coupure physique de la circulation automobile sur l'avenue du Général

Leclerc au niveau du carrefour des Arcades : l'accès automobile au centre-ville depuis le secteur La Bastide/ Bd Robert Schuman serait alors dévié par le Bd du Vignal, puis par les différentes pénétrantes : avenue Louyat, rue Victor Thuillat, rue de Bellac / av. Emile Labussière.

Ces reports de trafics sur des voiries connexes se feraient au détriment de la hiérarchie du réseau viaire existante : le plan de circulation actuel permet en effet de concentrer le trafic automobile sur les principales artères, ce qui permet de préserver les voies secondaires à dominante résidentielle. Les modifications du plan de circulation proposées dans le projet du BHNS risqueraient d'occasionner des effets induits pour les riverains, ce qui irait à l'encontre de la stratégie d'apaisement de la circulation mise en place dans les quartiers par la Ville de Limoges depuis 2021 (généralisation des zones 30).

Les effets induits liés au bruit sont d'ailleurs évalués dans *l'annexe du dossier d'enquête publique : Étude d'impact acoustique*.

b. Position de la ville de Limoges sur ces incidences

Au vu de ces éléments, la Ville de Limoges n'est pas favorable aux principes d'insertion retenus au stade de l'AVP pour les tronçons : Général Leclerc, Mauvendière et Georges Dumas comme décrits ci-avant.

En effet, la proposition de l'AVP ne reprend pas les principes d'aménagement du programme approuvé par délibération du Conseil communautaire du 02 mars 2023.

Pour ces trois tronçons, conformément au courrier adressé au Président de Limoges Métropole le 23 janvier 2025 (cf. pièce jointe), la Ville de Limoges émet une préférence pour les principes d'insertion validés au stade des Etudes Préliminaires qui permettaient à la fois de :

- garantir la performance des bus grâce à des couloirs réservés ;
- maintenir les doubles sens de circulation automobile et le niveau d'accessibilité automobile au centre-ville ;
- éviter des reports de trafics dans des voiries et quartiers non adaptés.

2. Demandes complémentaires concomitantes au projet Moovéo

a. Requalification globale de la place des Carmes en lien avec le projet Moovéo

Le projet Moovéo comporte deux lignes de BHNS dont le croisement et les correspondances sont prévus sur la place d'Aine. Depuis le début des études préliminaires d'insertion en 2019 jusqu'aux études d'avant-projet restituées en 2024, aucune solution d'organisation n'a permis de répondre favorablement à l'ensemble des enjeux urbains et circulatoires de la place d'Aine. Aussi, l'insertion proposée à l'AVP retient de conserver l'aménagement existant de la place.

La place d'Aine constitue un nœud stratégique de circulation à l'échelle du centre-ville, dont les flux mériteraient d'être organisés plus en amont, au niveau de la place des Carmes. Le réaménagement de la place des Carmes permettrait en effet d'influer sur l'orientation des automobiles en accès au centre-ville préférentiellement *via* la rue de

l'Amphithéâtre (calibrée en 2x2voies). La Place des Carmes deviendrait alors une véritable « porte Ouest du centre-ville » permettant un apaisement de la rue des Arènes, de la place d'Aine et de la rue Pétoniaud-Beaupeyrat que le projet Moovéo prévoit de passer en sens unique. Aussi, la réussite de l'insertion des deux lignes de BHNS sur la place d'Aine passe par un réaménagement de la place des Carmes. La Ville de Limoges demande d'étudier et de réaliser concomitamment le réaménagement de la place des Carmes avec la réalisation du projet Moovéo.

b. Adaptation d'exploitation de la ligne A pour une desserte fine des sites CHU

Sur le secteur CHU, le projet Moovéo prévoit la création d'un terminus sur le parking public au droit de la faculté de médecine (suppression de 140 places).

Ce terminus se situe à près de 400 m de l'entrée du site Dupuytren 1. L'absence d'un arrêt à proximité immédiate des entrées du CHU pourrait décourager le changement de pratiques de déplacements pour les employés (près de 3500 agents publics se rendant quotidiennement sur le site Marcland) et pourrait constituer une source d'anxiété supplémentaire pour les patients (environ 2000 personnes en hospitalisation ou consultation, hors visite des proches et de la famille). En outre, la construction de ce terminus impactant les capacités de stationnement intervient dans un contexte où de nouvelles diminutions des capacités des parkings sont à prévoir en lien avec les projets d'extension et de modernisation du CHU et de l'Université. De fait, une amélioration de la desserte en transport en commun par une desserte fine par la ligne A du projet Moovéo constitue une réponse nécessaire.

Aussi, sans remettre en cause le positionnement et la construction du terminus tel que défini dans le projet, la Ville de Limoges demande la mise en place d'une adaptation d'exploitation de la ligne A avec une boucle de circulation permettant de desservir l'ensemble des sites du CHU : Facultés de médecine et de pharmacie, Dupuytren 1, Dupuytren 2, l'hôpital Femme – Mère –Enfant, l'hôpital Esquirol.

Je vous demande :

- d'approuver la proposition de mise à l'enquête publique du projet Moovéo ;
- de solliciter la modification de l'insertion pour les tronçons Leclerc, Mauvendièrre, Georges Dumas tels que décrits dans le courrier du 23 janvier 2025 joint en annexe ;
- de solliciter concomitamment le réaménagement global de la Place des Carmes afin de traiter le nœud stratégique de circulation que constitue la place d'Aine ;
- de solliciter concomitamment l'adaptation de l'exploitation de la ligne A pour une desserte fine de l'ensemble des sites du CHU.

ADOPTÉ

Accusé de réception en préfecture
087-218708501-20250707-15891-DE-1-1
Reçu le 08/07/2025

Se sont abstenus

M. Vincent BROUSSE
Mme Geneviève LEBLANC
M. Gilbert BERNARD

POUR EXTRAIT CONFORME

LE MAIRE

Émile Roger LOMBERTIE

Conformément au Code général des
Collectivités Territoriales
Formalités de publicité effectuées
le 8 juillet 2025



LIMOGES

ARTS DU FEU
ET INNOVATION

LE MAIRE

Le 23 JAN. 2025

Monsieur Guillaume GUÉRIN
Président de la Communauté Urbaine
Limoges Métropole
19 rue Bernard Palissy - CS 10001
87031 LIMOGES CEDEX 1

OBJET : projet Moovéo – compléments AVP

Monsieur Le Président,

Suite à notre échange du 18 décembre 2024 en présence des membres du comité de pilotage du projet Moovéo, je vous fais suivre le document reprenant les insertions alternatives issues des études préliminaires menées par Limoges Métropole.

Il convient d'annexer ce document au rapport des études d'Avant-Projet. Les variantes d'insertion pour les axes Général Leclerc, Georges Dumas, Mauvendièrre pourront également être présentées dans le dossier d'enquête publique prévue au printemps 2025.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ma demande et vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Emile Roger LOMBERTIE

Copie :

- M. Fabien Doucet : Maire de Panazol
- M. Pascal Robert, Vice-Président Limoges Métropole
- M. Philippe Janicot, Vice-Président Limoges Métropole
- M. Bernard Thalamy, Vice-Président Limoges Métropole
- M. Vincent Jalby, 1^{er} Adjoint au Maire Ville de Limoges
- M. Jean-Marie Lagedamont, Président STCLM
- M. le Préfet de la Haute-Vienne

AVP BHNS : demandes complémentaires Ville de Limoges

Les éléments de Programme validés et votés en
Conseil communautaire

Rappel des étapes d'élaboration et de validation du projet

- **30/06/2017** : délibération approuvant les études de faisabilités et arrêtant le tracé des deux lignes de BHNS
- **2021** : rendu des études préliminaires d'insertion (EP) ayant servi à l'élaboration du programme
- **2/03/2023** : délibération approuvant le **Programme** de l'opération pour un montant global d'opération de 212,7M€ HT et définissant le cadre d'intervention technique du futur maître d'œuvre



Contenu du Programme 2023

(sur la base des études préliminaires d'insertion - EP)

Rappel des principes d'insertion validés

3.1.1 Caractéristiques principales d'insertion

Les objectifs d'insertion qui doivent prévaloir dans la conception du projet sont résumés ci-après :

- Assurer la protection des sites propres BHNS pour obtenir un bon niveau de fonctionnement et de sécurité,

46

Co-traitants :
CITEC/BKM



- Programme -

- Maintenir les espaces piétons et deux roues existants,
- Conserver une capacité générale de circulation ;
- Restituer une offre de stationnement suffisante ;
- D'une façon générale, maintenir intégralement le fonctionnement de l'ensemble des activités riveraines du futur site BHNS,
- Recréer un paysage de qualité .

Les choix d'insertion devront privilégier les critères suivants :

- Sécurité des usagers de l'espace public (voyageurs, piétons, deux roues, automobilistes),
- Vitesse commerciale du BHNS élevée,
- Lisibilité et partage clair des différentes fonctionnalités : plate-forme TCSP, voies de circulation, cheminements piétons, pistes cyclables et stationnement,
- Accessibilité aux stations y compris pour les personnes à mobilité réduite.

4.2 L'insertion du BHNS dans l'espace public

Le concepteur devra mettre en œuvre un projet d'aménagement global qualitatif articulé avec l'objectif de gestion intégrée des eaux pluviales, de lutte contre les îlots de chaleur urbains et de végétalisation.

Cela induit donc :

- Des espaces publics de qualité et l'émergence de centralités de quartier autour des stations ;
- Un réaménagement de certaines places publiques ;
- Une revalorisation globale des espaces publics favorisant les espaces végétalisés ;
- L'utilisation de l'ensemble des espaces publics (voirie, trottoirs, espaces verts) au service de la désimperméabilisation des sols et la gestion intégrée des eaux pluviales ;
- Des lignes de BHNS intégrant un aménagement en site propre maximal, tel que prévu aux études préliminaires (sauf exceptions justifiées) et les priorités aux carrefours ;
- Un niveau de service respectant le cadencement de 6 minutes en heure de pointe sur la ligne A et 8 minutes sur la ligne B ;
- Une intermodalité effective entre les réseaux de transport tant sur le plan physique (aménagement des points d'échange) que sur le plan de l'exploitation (information, horaires, etc) ;
- Des interfaces quais à quais ou sur le même quai ;
- L'amélioration des circulations piétonnes, vélos et autres mobilités actives sur et autour des axes de BHNS ;
- L'amélioration de l'accessibilité PMR actifs avec prise en compte de la charte des personnes à mobilité réduite ;
- Un plan de circulation automobile respectant les objectifs de fluidités jugés nécessaires dans les études antérieures, ainsi que les principes de report de circulation à l'échelle de l'agglomération proposés dans le PDU.

4.2.1 Qualité paysagère

Le cadre urbain très contraint devra être pris en compte, mais l'opération du BHNS sera l'occasion d'une revalorisation forte du paysage limougeaud, devant mettre en avant une désimperméabilisation certaine des espaces et participer à la réduction des îlots de chaleur en ville. A ce titre, le paysagiste-concepteur (DE, DPLG ou autorisé à porter le titre) de l'équipe de maîtrise

L'objectif partagé n'est pas de bloquer la circulation, mais de l'apaiser, afin d'assurer une meilleure cohabitation piétons/ vélo/ bus/ voiture/ livraisons

72

Co-traitants :
CITEC/BKM



Contenu du Programme 2023

(sur la base des études préliminaires d'insertion - EP)

3 Les données techniques sur l'opération

Ce chapitre présente les choix techniques retenus, ceux incertains et ceux à approfondir pour appréhender la phase opérationnelle.

3.1 Etudes préliminaires

Le projet a fait l'objet d'études préliminaires qui serviront de base à la phase opérationnelle.

Les deux lignes ont été découpées en secteurs qui ont permis de détailler l'insertion du BHNS, des modes doux, du stationnement et des plantations.

A ce jour, certains secteurs sont en cours d'actualisation, d'autres devront être affinés par les études de Maîtrise d'œuvre.

Le tableau ci-après détail par secteur ces nécessités.

Secteurs Ligne A	Actualisation EP réalisées	Approfondissement EP nécessaires par le MOE
Place Maison Dieu	X	
Avenue Marin Luther King	X	
Place Jourdan		X
Rue Théodore bac		X
CHU	X	X
Place d'Aine	X	X
Avenue Général Leclerc		X

Secteurs Ligne B	Actualisation EP réalisées	Approfondissement EP nécessaires par le MOE
La traversée du Pont neuf	X	X
Rue E.Varlin et-rue de Toulouse pour maintenir le site propre entre les deux giratoires	X	X
La circulation du Carrefour Sablard	X	X
La configuration du terminus Vallière à Panazol.	X	X

3.1.1 Caractéristiques principales d'insertion

Les objectifs d'insertion qui doivent prévaloir dans la conception du projet sont résumés ci-après :

- Assurer la protection des sites propres BHNS pour obtenir un bon niveau de fonctionnement et de sécurité,

Sur certains secteurs des études précises devant affiner les études préliminaires devront être menées :

- Pour la ligne A :
 - Insertion urbaine du BHNS : traduire les orientations programmatiques définies entre Limoges Métropole et la Ville de Limoges au cahier des charges, notamment pour les places Maison Dieu, Jourdan, Stalingrad, place d'Aine
 - Place d'Aine : traversée centrale du BHNS privilégiée sur la base des études réalisées par Limoges Métropole en 2023 (étude de faisabilité ouvrage, gestion des carrefours). Le maître d'œuvre confirmera la faisabilité de ce scénario avec la vérification de l'impact trafic et stationnement, l'impact topographique, la position des stations, la vérification de la vitesse commerciale, la composition urbaine et les prescriptions de l'architecte des bâtiments de France. Des variantes devront être proposées au stade AVP en lien avec les usages actuels de la place et les fonctions souhaitées à l'horizon du projet, notamment avec la précision de l'étude de circulation globale de circulation à l'échelle de l'agglomération ;
 - Place Jourdan : l'insertion reproduisant le plan de circulation actuel (insertion des deux sens VL au nord de la place, entre carrefour Tourmy et l'avenue Jean Gagnant), en considérant ses impacts en termes d'aménagement, de fonctionnalité des carrefours et de vitesse commerciale de la ligne A, devra être considérée comme une variante obligatoire.

51

Co-traitants :
CITEC/BKM



- Programme -

- Rue Théodore Bac : Variante obligatoire avec maintien des deux alignements d'arbres existants ;
- Plan de circulation centre-ville : examiner le plan de circulation tous modes à l'échelle du centre-ville et de toutes ses portes d'entrée, et particulièrement autour de l'axe Porte-Tourmy > Jourdan > De Gaulle > Maison Dieu et proposer le cas échéant des adaptations avec un recalcul systématique des charges aux carrefours, ainsi que de l'insertion BHNS à performances constantes du service ;
- Reprise des études préliminaires sur la jonction AV de Général Leclerc – Boulevard R. Schuman : maintien des usages prévus en EP avec évitement de l'emprise du cimetière ;
- Terminus CHU : approfondir l'insertion travaillée en études préliminaire et son articulation avec le plan de circulation général du site qui sera défini en concertation avec le CHU et l'Université de Limoges en 2023.

- Pour la ligne B :
 - Proposer une nouvelle insertion sur la traversée du Pont neuf et l'avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny jusqu'à l'entrée de Panazol, tenant compte des orientations de l'étude de circulation sur le secteur. A ce titre une étude a été lancée en octobre 2022 visant à proposer un nouveau profil sur ce tronçon, s'appuyant sur un plan de circulation adapté. Cette étude sera livrée en février 2023
 - Affiner la configuration du terminus Vallière à Panazol.

Le Programme validé, prévoyait la reprise des études pour :

- PI Jourdan,
- Théodore Bac,
- CHU,
- PI d'Aine,
- Gal Leclerc pour sa section Nord entre Arcades et La Bastide
- De Lattre de Tassigny

Il n'était pas demandé de reprise des études sur :

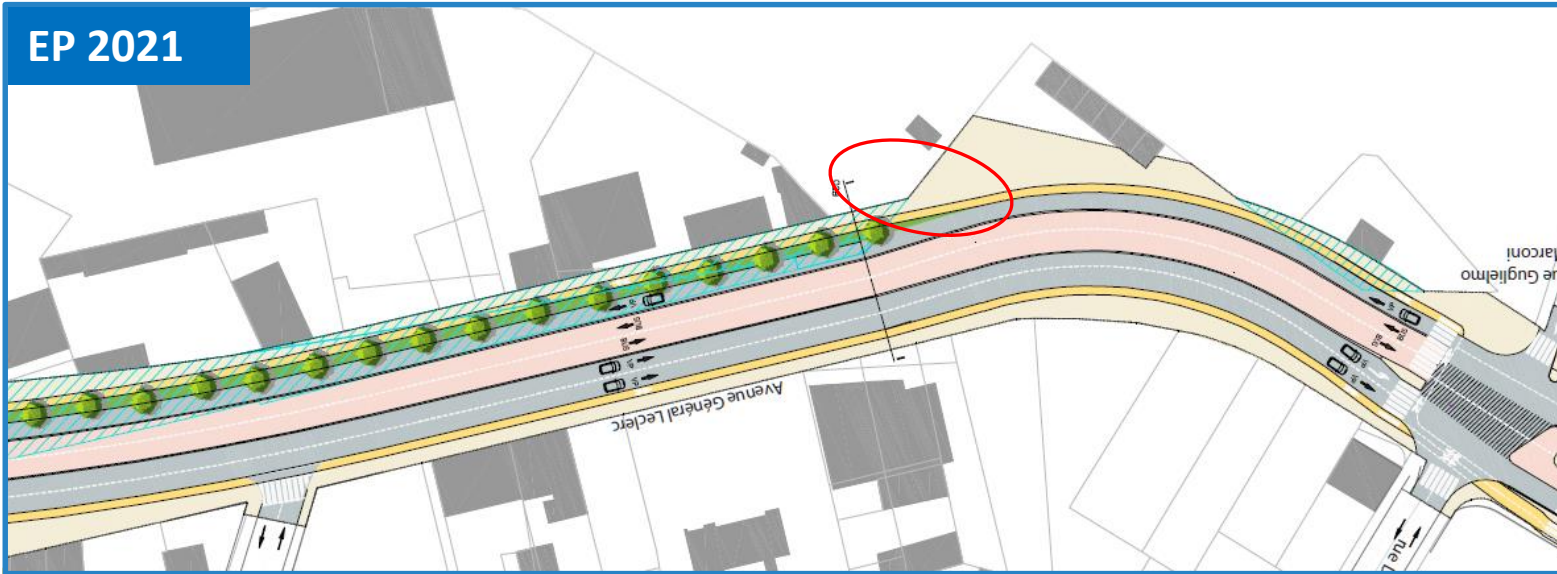
- Gal Leclerc section Sud Arcades<>Barbès
- Mauvendièrre
- G. Dumas

Les propositions du MOE Egis conformes au Programme 2023

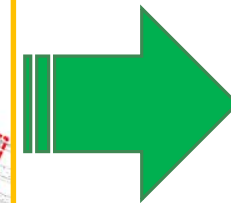


Gal Leclerc Nord

EP 2021



Insertion nécessitant l'expropriation d'une partie du cimetière



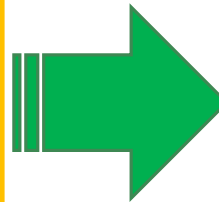
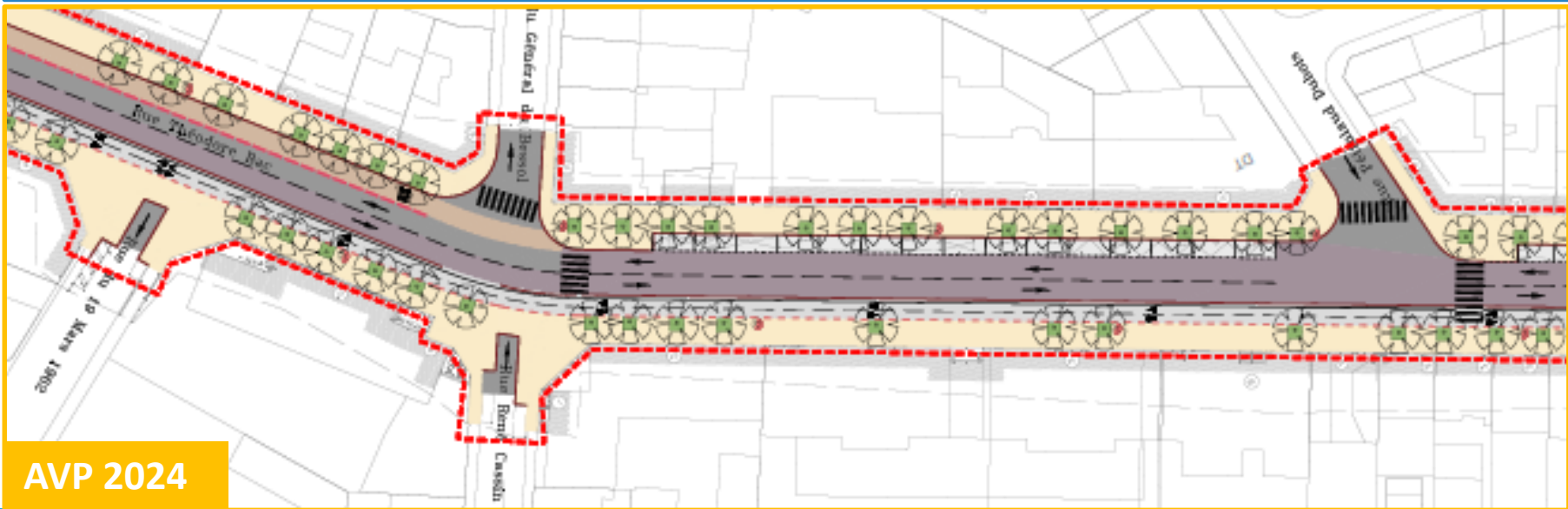
L'insertion AVP est à privilégier

AVP 2024

Théodore Bac



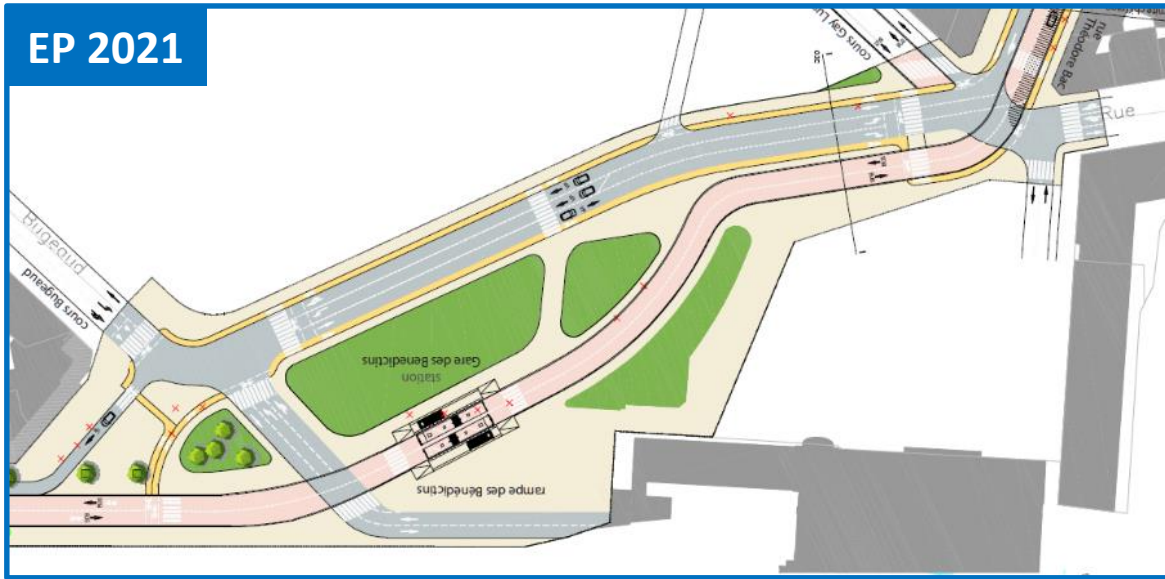
Suppression d'une rangée d'arbres existants



L'insertion AVP est à privilégier (couloirs bus créés juste à l'approche des carrefours)

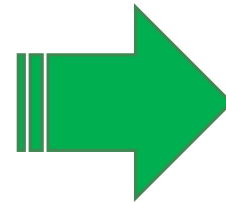
Pl. Maison Dieu

EP 2021



Insertion du BHNS sur le talus paysager
(topographie complexe)

AVP 2024

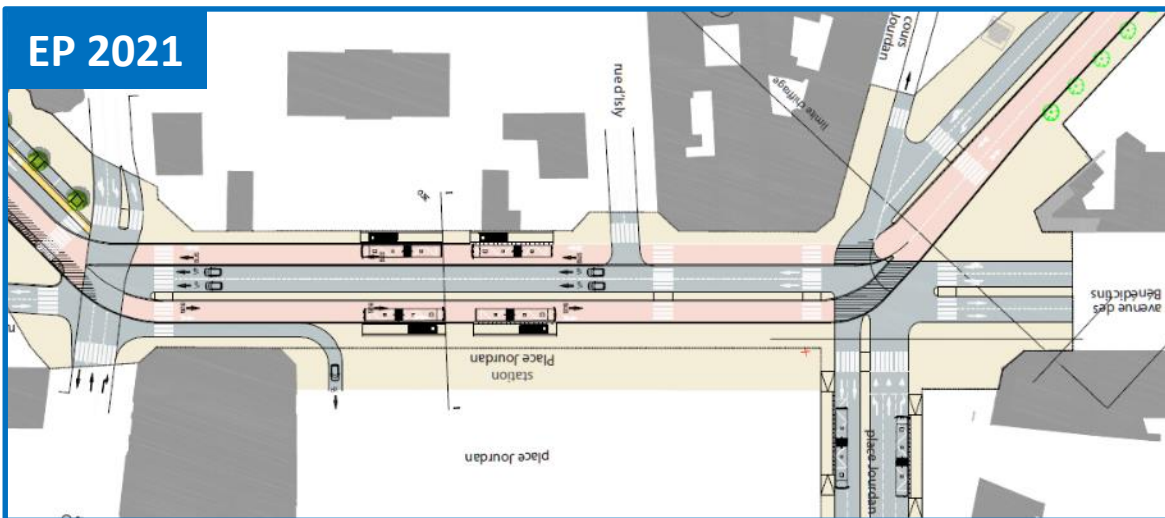


L'insertion AVP est à privilégier (parvis piéton+BHNS)

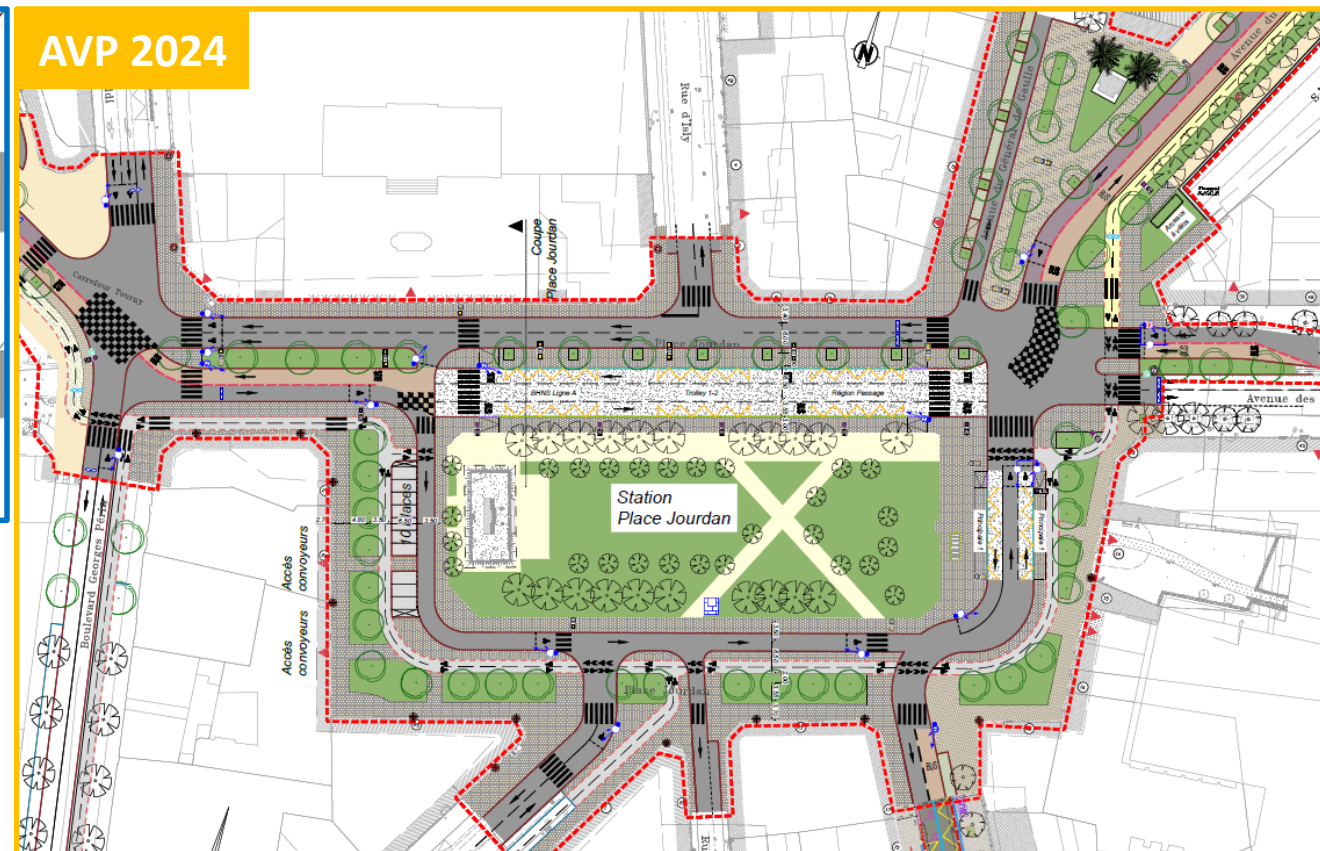
Adaptations nécessaires :

- Matériaux pavés

Place Jourdan



Fonctionnement sud de la place non précisé



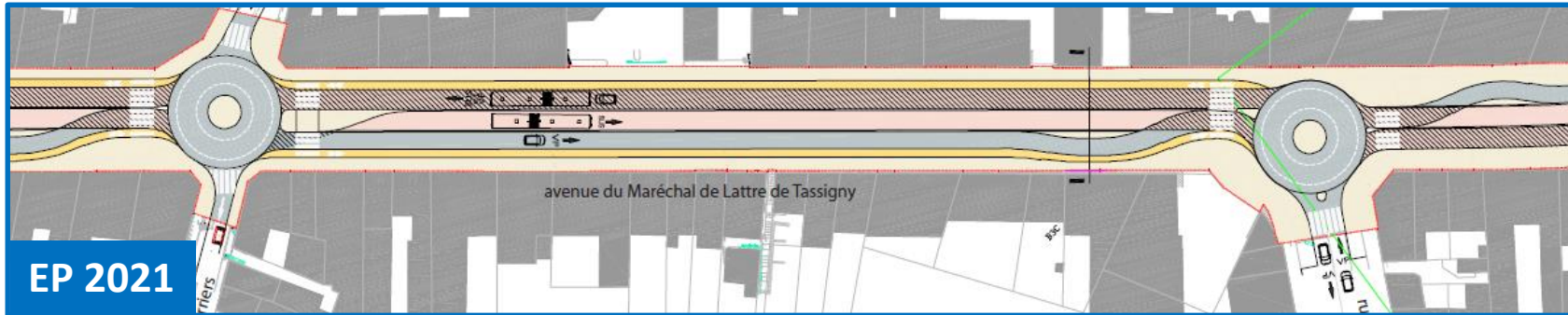
L'insertion AVP est à privilégier

Même si déviation des flux sortants par le Sud, plus-value pour les modes actifs

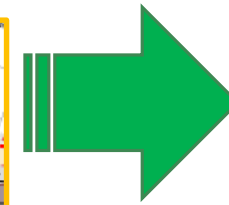
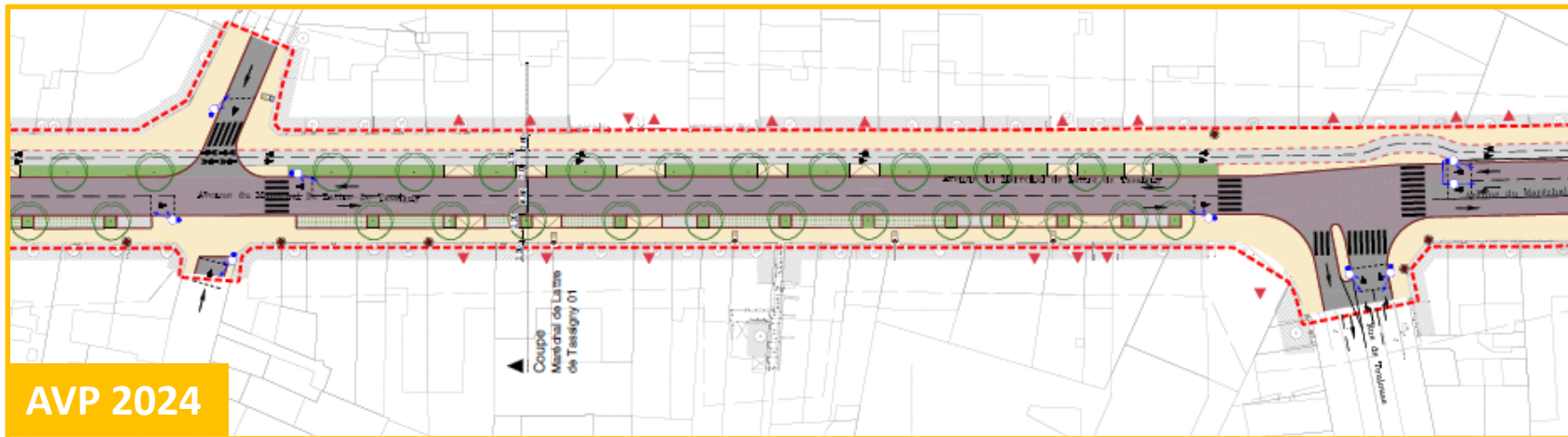
Adaptations nécessaires :

- pas de plantation le long des façades exposées Nord (stationnement enherbé)
- Maintien du sens actuel sur Maupas

Av. de Lattre de Tassigny



Suppression totale du stationnement (pas de possibilité de recréer des poches sur emprises foncières)



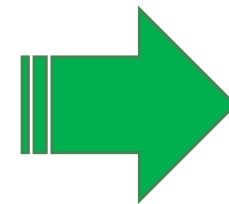
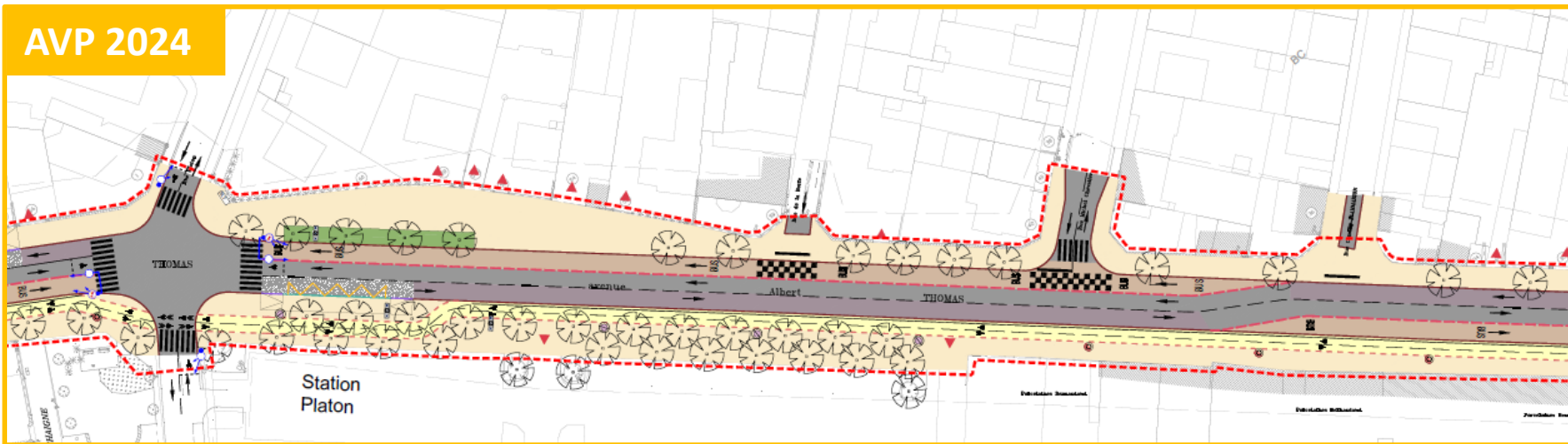
L'insertion AVP est à privilégier
(maintien d'un stationnement planté)
Nécessité de mettre en place la porte Filtre de Panazol (flux Panazol → Limoges orientés vers l'A20)



Avenue Albert Thomas



Suppression du double alignement de platanes pour insérer un double site propre bus tout du long

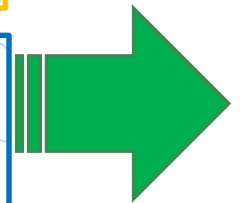
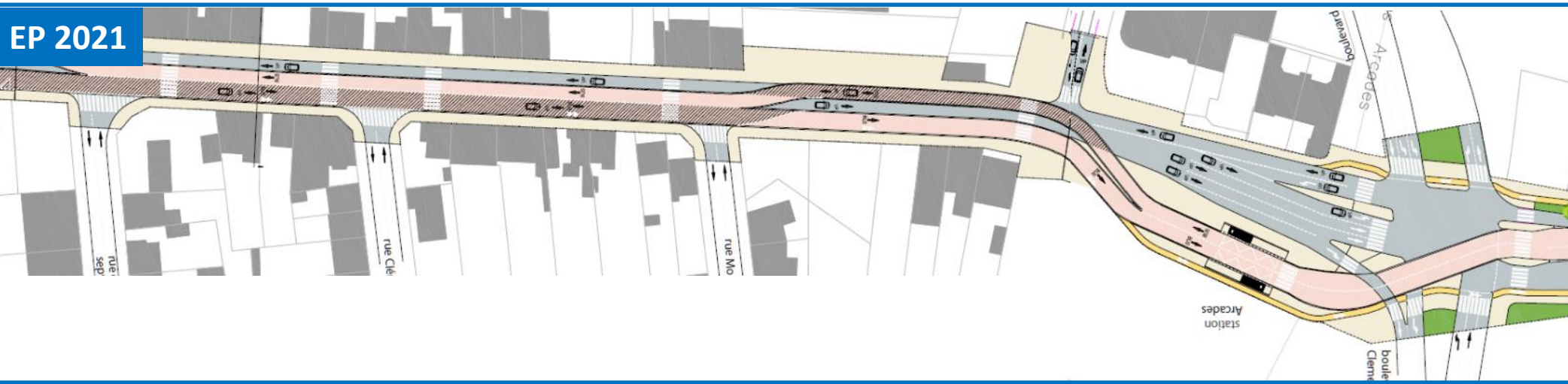


L'insertion AVP est à **privilégier** (couloirs bus créés juste à l'approche des carrefours)

Les propositions du MOE Egis non-conformes au Programme 2023

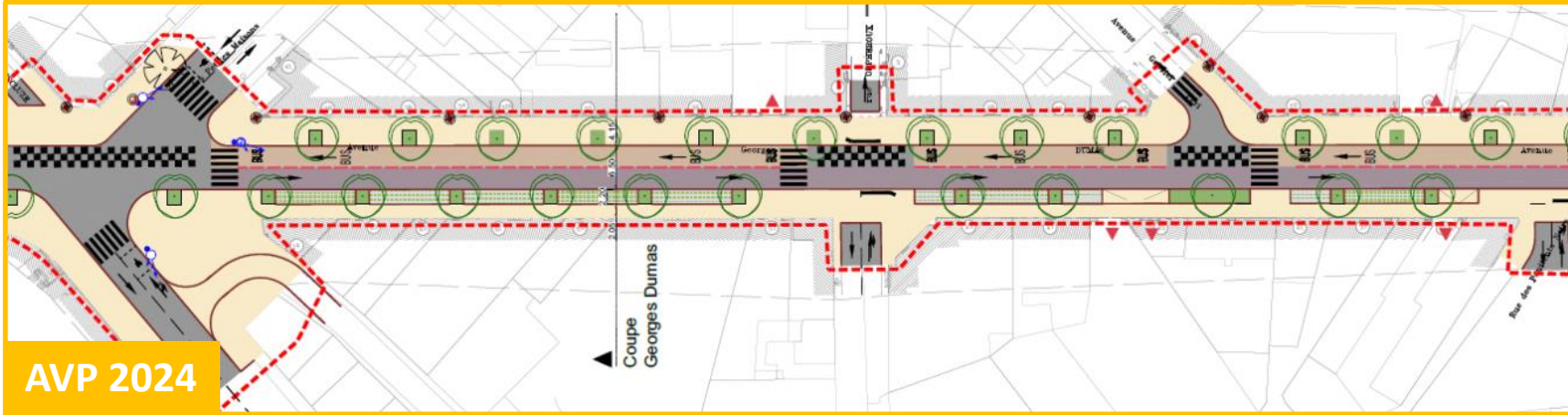


Gal Leclerc

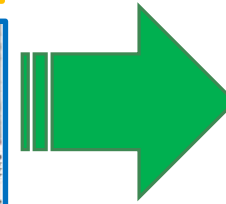
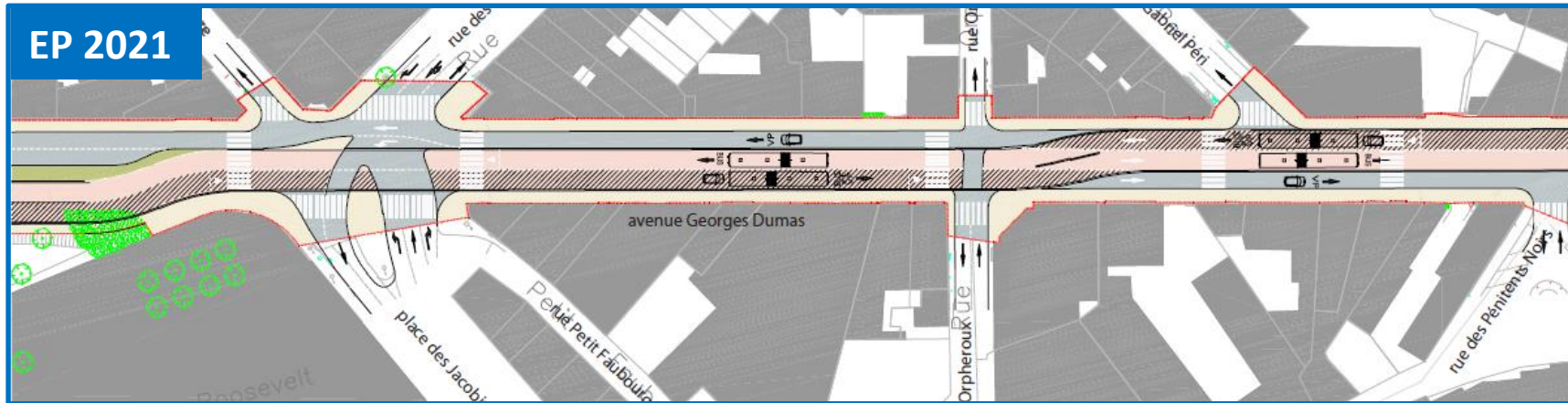


L'insertion EP est à privilégier (création de couloirs bus au détriment du stationnement et des plantations d'arbres)

Avenue George Dumas

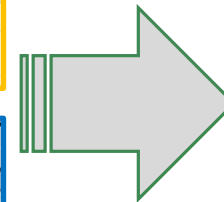
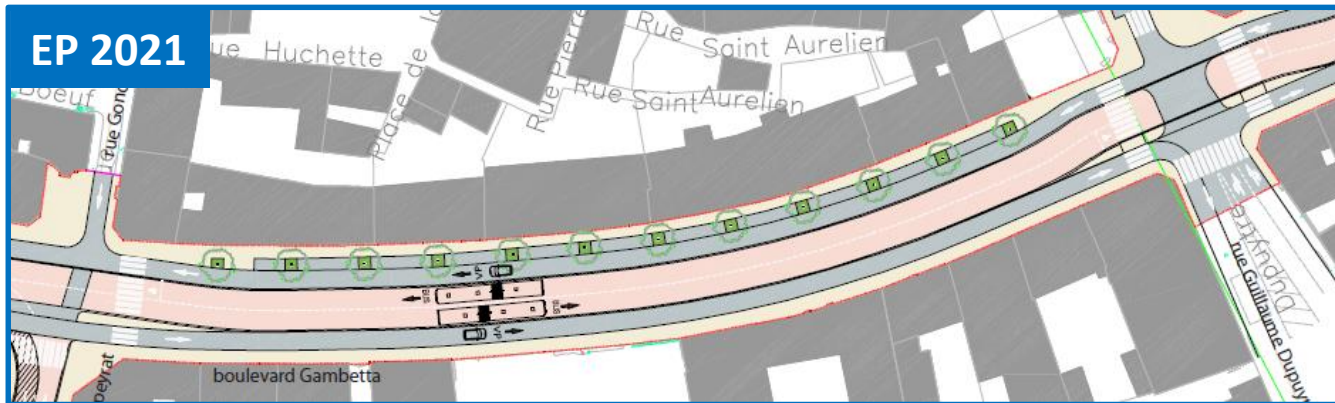
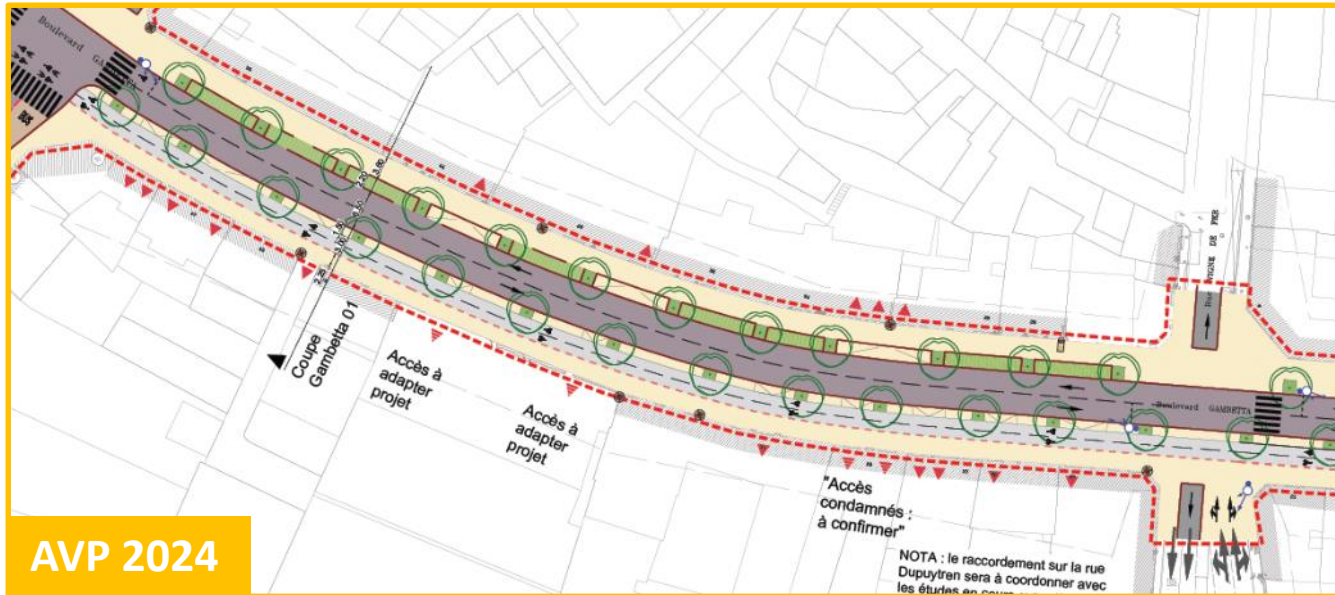


Mise à sens unique de Dumas vers la Vienne uniquement
Reports des accès au CV par Révolution, Corderie



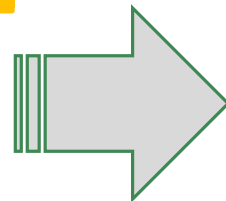
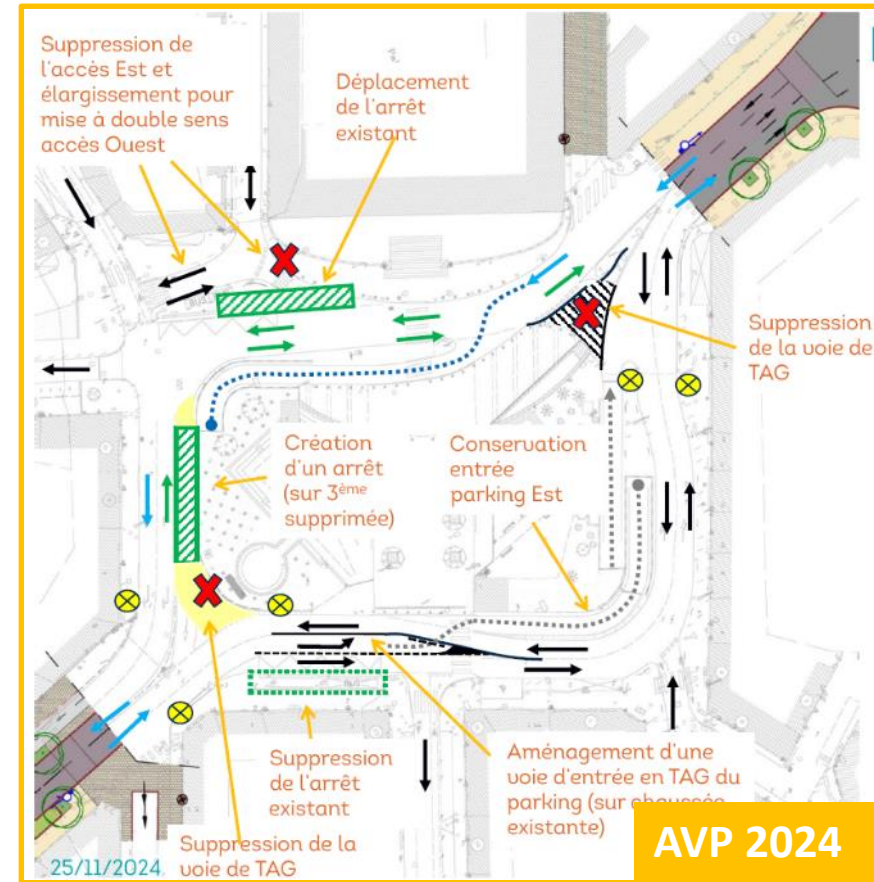
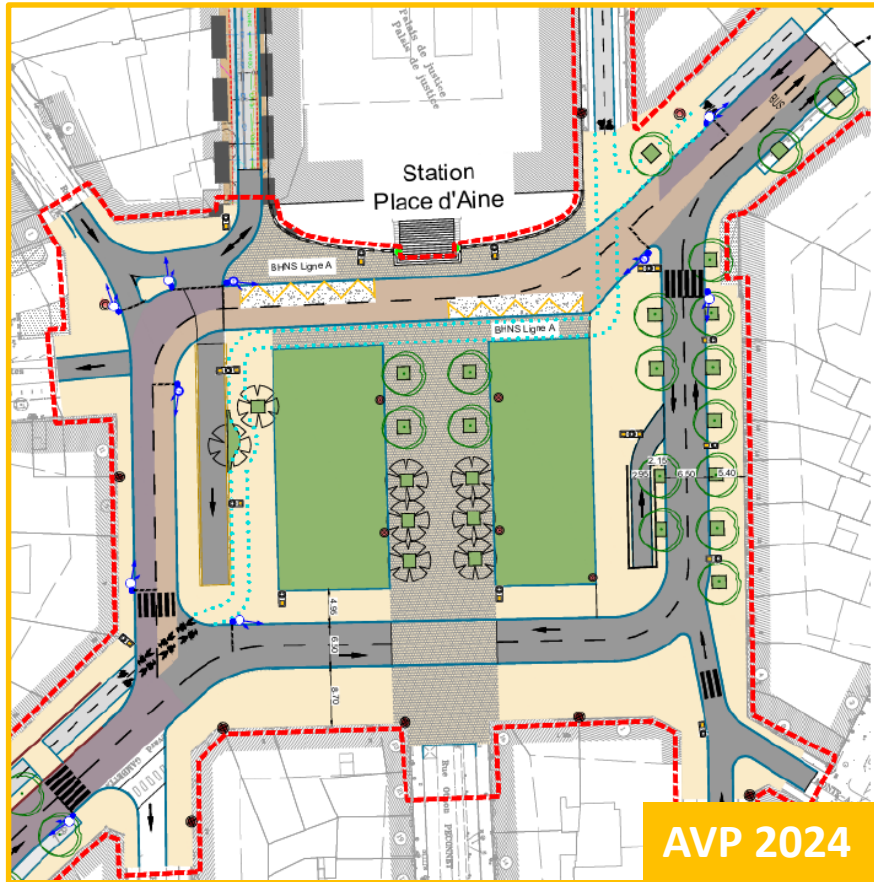
L'insertion EP est à privilégier
maintien du double sens VP (couloir bus créé juste à l'approche des carrefours)

Bd Gambetta





















Si les conditions de circulation AVP 2024 ne permettent pas de garantir la vitesse du bus sans site propre : préférer l'insertion EP 2021

Place d'Aine



Réaménagement complet de la place ? ou adaptation légère ? : non défini

Synthèse

Tronçons	AVP 2024 : conformité Programme 2023	Validation AVP 2024
Gal Leclerc Nord		
Théodore Bac		
A. Thomas		
De Lattre de Tassigny		
Pl. Maison Dieu		 Matériaux pavés à préciser
Pl. Jourdan		 Adaptions à prendre en compte
Gambetta		 Insertion à retravailler éventuellement sur la base des EP
Pl. d'Aine		Scénario d'aménagement non défini
Gal Leclerc		Insertion à retravailler sur la base des EP 2021
Mauvendière		Insertion à retravailler sur la base des EP 2021
Dumas		Insertion à retravailler sur la base des EP 2021

Éléments de l'AVP non présentés en Copil

- Le choix des matériaux (prise en compte nécessaire des prescriptions du Plan Guide des espaces publics du centre-ville)
- La question de l'entretien ultérieur des espaces (budget voirie/ transports ?)
- Le réaménagement du pôle Churchill