

Département de l'Aube

ENQUETE PUBLIQUE

Du 02 juin 2025 au 02 juillet 2025

Adoption du Plan de Mobilité de Troyes Champagne
Métropole

Présenté par la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne
Métropole, dont le siège est à Troyes, 1 place Robert Galley

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier soumis à enquête publique est complet et regroupe l'ensemble des pièces exigées au titre des diverses réglementations.

Dispositions administratives préalables :

-Décision du 9 janvier 2025 du Magistrat Délégué du Tribunal Administratif de CHALONS-EN-CHAMPAGNE désignant Monsieur FALIERES Jean-Louis, demeurant 12, Grande Cour à VILLENAUXE LA GRANDE en qualité de Commissaire Enquêteur ;

-Arrêté de Monsieur le Président de la communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole en date du 17 avril 2025 déclarant l'ouverture d'une enquête publique relative à l'élaboration d'un Plan de Mobilité pour les 81 communes de l'agglomération troyenne ;

Examen des volets de l'enquête publique

Le PDU 2014-2024 a été établi sur le périmètre des 19 communes membres de l'ex-Grand Troyes.

Depuis 2017, le périmètre de la Communauté d'agglomération a évolué pour atteindre 81 communes.

Ce nouvel EPCI, alors nommé Troyes Champagne Métropole (TCM), porte désormais le rôle d'AOM. Structuré autour d'une cinquantaine d'actions, le précédent PDU doit être remplacé par un PDM établi sur un périmètre adapté, et répondant aux enjeux de mobilité de la zone urbaine agglomérée de Troyes et des territoires principalement ruraux - qui l'entourent.

Cette planification stratégique, qui s'attache à prendre en compte les engagements nationaux et européens en matière de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et sonore ainsi que la protection de la biodiversité, doit donner un cap pragmatique à la conduite de la politique de mobilité de TCM sur les 10 prochaines années, soit sur la période 2025-2035.

La réalisation du Plan de Mobilité entre dans le cadre de la stratégie globale de TCM. En effet, TCM a adopté son Projet de Territoire en juillet 2022, celui-ci est décliné en plusieurs schémas directeurs qui établissent les actions à mettre en œuvre dans chaque domaine. Le Plan de Mobilité correspond donc au Schéma Directeur des Mobilités, construit de façon transversale et cohérente avec les autres Schémas Directeurs, et notamment celui des Voiries Communautaires.

L'évolution à venir du territoire :

Des projets de reconversion de friches économiques en zone d'habitat sont en cours sur le territoire. Les principaux sites concernés sur la Ville de Troyes sont Magiline, Absorba Poron, Lebocey et ERDF.

Un projet important de renouvellement urbain, dans le quartier Jules Guesde à Troyes, est en cours de réalisation. Ce projet aura pour objectif de redynamiser le quartier au travers d'une mixité des fonction urbaines. D'ici à 2030 ce sont entre 1'300 et 1'500 logements qui doivent être livrés. D'autres friches pourraient être reconvertis comme sur les communes de Saint-André-les-Vergers ou La Chapelle-Saint Luc par exemple.

Parallèlement aux projets de logement, une ambitieuse stratégie visant à proposer un foncier économique « clé en main » pour accueillir des entreprises et activités a été présentée dès 2022 et est en cours de déploiement. L'implantation de nouvelles entreprises sur le territoire crée de nouveaux emplois et parallèlement attire de nouveaux habitants sur le territoire.

Aussi, une réflexion est menée pour penser la desserte et les mobilités de ces nouvelles Zones d'activité économique (ZAE) et répondre aux nouveaux usages. D'après les éléments collectés, la demande de mobilité et les flux demeureront similaires à la situation actuelle. En fonction de l'évolution démographique et des besoins de déplacement, le PDM pourra être adapté en 2030 à l'occasion du bilan intermédiaire. 2.

Les besoins locaux de déplacements Des déplacements domicile – travail polarisés vers le cœur de l'agglomération Près de 76 000 déplacements domicile - travail (en sens aller uniquement) sont réalisés quotidiennement en lien avec le territoire (INSEE 2019) :

— 75 % de ces déplacements sont réalisés en interne : autrement dit, la majorité des personnes domiciliées dans TCM y travaille.

— Concernant les déplacements en échange, 15 % des flux sont en direction de TCM et 10 % sont émis du territoire vers d'autres territoires.

Il s'agit donc d'un territoire qui attire plus de flux qu'il n'en émet. Les besoins de mobilité sont polarisés vers le cœur urbain :

— 47 % des flux domicile-travail ont lieu au sein de ce périmètre.

— A ceux-ci s'ajoutent 16 % des flux d'échange de la ruralité vers l'unité urbaine.

— De l'urbain vers les zones rurales, les déplacements sont minoritaires (4 %) et sont très diffus sur le territoire. Les flux au sein même des zones rurales représentent 7%.

Le covoiturage, un levier partenarial pour réduire le volume de véhicules en circulation Sur un territoire fortement dépendant de la voiture, et au sein duquel les flux internes sont majoritaires, le covoiturage apparaît donc comme une alternative intéressante à l'autosolisme. Le service de covoiturage, proposé actuellement par TCM, est géré par la plateforme Karos, implantée sur le territoire de TCM depuis 2019. Le Conseil Départemental de l'Aube a ensuite rejoint le dispositif en déployant le service sur le reste du département hors TCM.

En synthèse, TCM est un territoire très hétérogène, tant au regard de ses caractéristiques territoriales que par la répartition de la population et des emplois.

On peut distinguer :

— Troyes et sa première couronne de communes, qui constituent le tissu urbain dense où se concentrent la majorité des habitants et des emplois, et près de 50% des flux de déplacements quotidiens ;

— La périphérie composée de communes rurales fortement polarisées vers le cœur urbain, et plus dépendantes de l'automobile. Du point de vue de la mobilité, la voiture est le mode de déplacement majoritaire au quotidien, dans le centre comme dans la périphérie du territoire. L'usage de l'automobile reste globalement stable depuis 15 ans, avec une part modale de 80% des déplacements domicile-travail. En conséquence, les niveaux de trafic automobiles observés sur l'ensemble du réseau routier de l'agglomération sont élevés, tant sur les infrastructures primaires que sur les voies proches du centre de l'agglomération. Les alternatives à la voiture sont nombreuses sur le territoire de TCM, offrant en théorie un panel diversifié à l'ensemble des besoins des usagers. Malgré cela, les faits rapportent un développement très inégal de ces services et un usage limité. Ce constat est cohérent au regard de la typologie du territoire (urbain/rural) et des solutions de mobilités existantes. Des enjeux environnementaux en lien avec le secteur des transports

— Le secteur des transports, responsable de 36% des émissions de GES du territoire

— Le transport routier individuel comme principale source des émissions de GES liées au transport

— Le transport routier source de nuisances : qualité de l'air, bruit ... Des marges de capacité sur le réseau routier

— Des niveaux importants de trafic automobile, y compris en zone dense

- Une circulation globalement fluide sur l'ensemble du réseau, qui traduit des réserves de capacité sur les axes structurant notamment et donc des potentiels de report pour apaiser le centre Peu de restrictions, source d'accidents
- Peu de zones limitées à 30 km/h
- Des vitesses pratiquées parfois élevées, avec des dépassements de vitesse fréquents
- 75% des accidents impliquant un véhicule léger et un mode actif De larges capacités de stationnement
- Une offre importante et diversifiée de stationnement en enclos et en ouvrage, et un développement de zone garantissant le stationnement résidentiel
- Peu de réglementation du stationnement en dehors de la Ville de Troyes
- Des conflits d'usage parfois constatés liés au stationnement sur trottoir dans les communes rurales
 - Au global, une stratégie de stationnement à repenser pour développer des mobilités alternatives à l'automobile et pour réadapter l'offre aux besoins
- Des objectifs ambitieux du SDIRVE pour le déploiement des IRVE à horizon 2035 27 Le covoiturage du quotidien qui reste encore trop limité
- Un service qui se développe petit à petit
- Du covoiturage en hausse pour les mobilités professionnelles, mais représentant encore une faible part de l'ensemble des déplacements quotidiens
- Des aires de covoiturage inadaptées pour du covoiturage de courte distance Des nuisances liées au transport de marchandise routier
- Des flux croissants liés au transport de marchandises, et réalisés principalement par des poids lourds
- Un accès aux zones d'activité facilité et organisé pour les poids-lourds
 - Peu de restriction de circulation des véhicules de livraison dans les centres-villes Le réseau TER principalement tourné vers Paris
- Une ligne ferrée TER desservant la gare de Troyes, en lien avec Paris principalement. Une ligne en cours d'électrification (2025-2028)
- Des cars TER complétant l'offre mais peu attractifs pour les déplacements pendulaires
 - Un récent pôle d'intermodalité en gare de Troyes à développer Un réseau de bus qui manque d'attractivité
- Un réseau de bus peu hiérarchisé et peu cadencé, qui n'attire pas au-delà des usagers captifs
- Peu de compétitivité face à la voiture : des temps de parcours trop longs, un manque de priorisation des bus, des itinéraires de desserte fine multipliant les arrêts
- Des navettes (étudiante, centre-ville) qui évoluent et trouvent leur public Du transport à la demande pour la ruralité

- Une utilisation marginale du transport à la demande qui reste trop peu connu
- Une organisation du réseau à repenser Des usages de mobilités actives en cours de développement
- Un potentiel important de développement de la marche et du vélo
- Des services de location vélo en développement et qui trouvent leurs publics
- Une stratégie pour favoriser les modes actifs sur 10 ans à travers le SDMA Des actions de sensibilisation à renforcer
- Une nouvelle application mobile agglomérant toutes les solutions de mobilités du territoire
 - Des actions de sensibilisation ponctuelles auprès des entreprises et établissements scolaires

Le pilier environnemental

Le PDM doit répondre aux objectifs environnementaux locaux et nationaux. Le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) de TCM définit les objectifs suivants pour le secteur des transports :

- -35 % d'émission de GES à horizon 2035 par rapport à la situation actuelle.;
- Neutralité carbone à horizon 2050, conformément aux perspectives nationales.

L'objectif fixé dans le cadre du PDM, est une réduction de -10 % d'émission de GES à horizon 2035 pour le secteur des transports. Cet objectif est ambitieux, nécessitant des actions fortes, tout en restant réaliste. L'écart entre les -35% et -10% de réduction GES pour le secteur des transports, renvoie notamment aux trajets longues distances (transit ou sortant du territoire). Cette typologie de trajet est difficile à organiser à l'échelle d'une agglomération. Pour respecter les objectifs du PCAET de TCM, les efforts devront se poursuivre au-delà de 2035. 28 29 Le pilier social Les solutions développées dans le PDM devront répondre à l'ensemble des besoins des usagers, dans toute leur diversité :

- Une population urbaine, bénéficiant d'alternative à l'automobile mais sujette aux nuisances de la concentration des flux dans le cœur urbain ;
- Une population rurale en manque d'alternative à l'automobile et fortement polarisée vers le centre de l'agglomération ; —
- Une population active qui a besoin de solutions de déplacements rapides, fiables et attractives ;
 - Les étudiants, avec des revenus modérés et des besoins spécifiques (trajets en soirée, connexion à la gare...) ;
 - Une population vieillissante, ayant besoin d'accéder aux services de proximité et notamment de soins, pour laquelle l'accompagnement à l'utilisation des services par des interlocuteurs est nécessaire ;

— Des ménages modestes pour lesquels la mobilité est une condition d'accès à l'emploi, avec des besoins de services et de tarifs adaptés ; — Des touristes présents en saison haute et sur les ailes de saisons, qui ne connaissent pas encore le territoire et ont besoin d'accéder à un panel de services faciles d'utilisation, avec une information rapide et claire ; Afin de répondre à cette variété de besoins, le nouveau PDM doit déployer :

— Une mobilité pour tous, avec un panel de solutions diversifiées et attractives

— Un territoire inclusif et solidaire, proposant une mobilité adaptée aussi aux usagers les plus vulnérables Le pilier économique Si le nouveau PDM doit permettre de diminuer l'usage du mode routier et ses nuisances, il doit également garantir le dynamisme économique du territoire et le bon fonctionnement de l'ensemble des activités qui le composent :

— Des centres-villes et centres-bourgs dynamiques et attractifs, proposant un cadre de vie qualitatif ;

— Des sites d'enseignement supérieur et de recherche accessibles à tous et favorisant l'innovation ;

— Des zones d'activités industrielles fonctionnelles, permettant de faciliter le développement économique sur le territoire de TCM ;

— Des zones commerciales diversifiées et à l'attractivité renouvelée, tant dans les centres qu'en périphérie ;

— Des pôles touristiques et patrimoniaux valorisés, avec des conditions d'accès et d'accueil différenciantes.

Ainsi, dans la continuité des orientations du Projet de Territoire, le PDM vise à :

- Diversifier les solutions d'accès aux polarités économiques ; — Développer et accueillir l'innovation ;

- Se démarquer des autres territoires et renforcer l'attractivité touristique ;

- Favoriser la revitalisation commerciale, dans les centres-villes, périphéries commerciales et les centres bourgs.

Le Plan de Mobilité (PDM) vise une réduction de -10% d'Emission des Gaz à Effet de Serre (GES) à horizon 2035 pour le secteur des transports. Pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers doivent être activés :

> **La sobriété, correspondant au report modal,**

> **La technologie, en lien avec les motorisations à faibles émissions du parc de véhicules.**

La mise en œuvre du plan d'actions du PDM devra ainsi permettre d'amorcer le changement des comportements de mobilité des usagers sur les 10 prochaines années, en suivant ces tendances :

- > L'augmentation de l'usage des mobilités dites actives (marche et vélo), grâce à la mise en œuvre du SDMA : +2 points pour le vélo, +1 point pour la marche.
 - o L'intensification de l'usage de la marche et du vélo dans la zone intra-rocade, pour les déplacements de courtes et moyennes distances ;
 - o L'intensification du rabattement vélo sur la première couronne à moyen long termes, par la mise en œuvre des actions du SDMA (en particulier la réalisation des infrastructures cyclables).
- > Le renfort de l'attractivité des transports en commun, avec notamment de la restructuration du réseau bus : +3 points pour les transports en commun. Le déploiement d'un réseau de transport en commun structurant au sein de la zone intra rocade ;
 - o La création de pôles d'intermodalité au niveau des terminus des lignes de transport en commun structurantes, à organiser en priorité sur des parkings déjà existants.
- > La diversification des services de mobilité sur les communes rurales pour apporter des alternatives partielles à l'autosolisme et favoriser le rabattement vers les pôles d'intermodalité en limite de l'aire urbaine.
 - > En contrepartie, la réduction de l'usage de la voiture : - 6 points sur les déplacements automobiles.

Les zones susceptibles d'être impactées par la mise en œuvre du plan d'actions le seront soit par des actions entraînant des aménagements soit par des actions induisant un changement de la fréquence des trafics routiers :

- Nouveau dépôt de bus (fiche action n°1)
 - Lignes de covoiturage (fiche action n°2) • Réseau bus restructuré dont sites propre bus (fiche action n°4).
 - Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche action n°5).
 - Plateformes de logistique urbaine (fiche action n°6).
 - Pistes cyclables (fiche action n°7). • Réglementation et conditions de circulation au sein des centres-villes et centres-bourgs (fiche action n°8) • Stations multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche action n°12).
 - Développement et extension des infrastructures cyclables (fiche action n°7)
- : Cet objectif reprend les éléments du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) de TCM, qui vise à développer la pratique du vélo et de la marche, tout en s'adaptant aux enjeux du territoire. Cela se traduit notamment par une orientation ayant pour but de renforcer le maillage cyclable et piéton pour les déplacements quotidiens. Par conséquent, des axes ont été identifiés à plusieurs échelles pour étendre et relier les différents réseaux cyclables et piétons existants :
- liaisons d'intérêt inter-régional : elles traversent l'agglomération et connectent le territoire aggloméré aux réseaux externes (itinéraire cyclable voisin). Les projets de vélovoie prendront forme sur des friches ferroviaires.
 - liaisons structurantes : desserte à destination et entre les principaux pôles de l'agglomération. C'est l'armature du maillage cyclable. Les principaux pôles à desservir sont les zones d'activités économiques, les zones et

secteurs commerciaux, les établissements d'enseignements supérieurs, collèges et lycées, les lieux touristiques, etc.

- liaisons principales : elles complètent l'armature à destination des pôles secondaire. Elles permettent de relier le secteur rural de la première couronne au cœur de Troyes Champagne Métropole et proposent ainsi un itinéraire complémentaire aux liaisons structurantes.

- liaisons de proximité : elles assurent le maillage final à l'échelle communale. Elles permettent de rabattre les cyclistes vers les liaisons structurantes et principales. Les lieux à relier par un maillage cyclable sécurisé sont les bourgs ruraux (notamment les centralités rurales aux communes voisines), les aires de covoiturage rurales et les vélovoies. L'enjeu est de proposer aux habitants des itinéraires sécurisés à vélo dans leur quotidien dès que les distances le permettent. En 2024, 178 km d'aménagements cyclables sont recensés sur l'ensemble des communes de l'agglomération. L'objectif est de compléter le maillage du territoire de 320 km de liaisons cyclables et piétonnes entre 2024 et 2034.

Le plan d'action du PDM prévoit de créer des stations multi-énergies, qui intégreront à court terme des points de charge électriques adaptés aux semi-remorques ainsi que du BioGNV. À plus long terme, ces stations pourraient également alimenter les véhicules à hydrogène avec une production locale. La recherche de foncier n'ayant pas commencée, les impacts potentiels ne peuvent pas être localisés précisément. Néanmoins, ces stations étant principalement à destination des poids lourds, elles seront situées à proximité des axes importants pour les PL.

En conclusion, le projet ne semble pas présenter d'incidence significative sur la biodiversité recensée sur les sites Natura 2000 à proximité de la ville de Troyes. Les seuls impacts présumés sont non significatifs et souvent déjà existants avec les voiries en l'état.

En revanche, une étude d'incidence plus approfondie par un écologue en amont des travaux sur les zones précises où ils auront lieux et en connaissance exacte de leur nature serait souhaitable, notamment pour ce qui concerne les chiroptères. C'est au moment de l'analyse fine de chaque projet, que les incidences pourront être précisément évaluées, et que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pourront être définies.

AVIS DES SERVICES CONSULTES

Les 81 communes de l'agglomération troyenne concernées ont été invitées à délibérer et émettre un avis

Communes	Date de délibération	Avis
Assenay		
Aubeterre	08-avr	favorable
Barberey-Saint-Sulpice	16-mai	favorable
Bouilly	08-avr	favorable
Bouranton	-	
Bréviandes	-	
Bucey-en-Othe	02-avr	favorable
Buchères	08-avr	favorable
Clérey	27-mars	favorable
Cormost	-	
Courteranges	-	
Creney-près-Troyes	26-mai	favorable
Crésantignes	-	
Dierrey-Saint-Pierre	-	
Estissac	-	
Fays-la-Chapelle	-	
Feuges	10-avr	favorable
Fontvannes	06-mai	favorable
Fresnoy-le-Château	-	
Isle-Aumont	03-avr	favorable
Javernant	-	
Jeugny	-	
La Chapelle-Saint-Luc	03-juin	favorable
La Rivière-de-Corps	-	
La Vendue-Mignot	-	
Laines-aux-Bois	03-avr	favorable
Laubressel	-	
Lavau	08-avr	favorable
Le Pavillon-Sainte-Julie	-	
Les Bordes-Aumont	13-mars	favorable
Les Noës-près-Troyes	17-mars	favorable
Lirey	-	
Longeville-sur-Mogne	02-avr	favorable
Lusigny-sur-Barse	-	
Macey	-	
Machy	01-avr	favorable
Les Maupas	31-mars	favorable
Mergey	03-avr	favorable
Mesnil-Saint-Père	13-juin	favorable

Messon	08-avr	favorable
Montaulin	-	
Montceaux-lès-Vaudes	-	
Montgueux	01-avr	favorable
Montiéramey	09-avr	défavorable
Montreuil-sur-Barse	08-avr	favorable + commentaire
Montsuzain	10-avr	favorable
Moussey	-	
Payns	-	
Pont-Sainte-Marie	05-juin	favorable
Prugny	03-avr	favorable
Roncenay	-	
Rosières-près-Troyes	<u>X</u>	Pas de délibération
Rouilly-Saint-Loup	-	
Ruvigny	25-avr	défavorable
Saint-André-les-Vergers	13-mai	favorable
Saint-Benoît-sur-Seine	09-avr	favorable
Sainte-Maure	-	
Sainte-Savine	14-avr	favorable
Saint-Germain	02-avr	favorable
Saint-Jean-de-Bonneval	14-mars	favorable
Saint-Julien-les-Villas	-	
Saint-Léger-près-Troyes	07-avr	favorable
Saint-Lyé	20-mai	favorable
Saint-Parres-aux-Tertres	23-mai	favorable
Saint-Pouange	-	
Saint-Thibault	17-mars	favorable
Sommeval	-	
Souigny	-	
Thennelières	11-avr	favorable
Torvilliers	23-juin	favorable
Troyes	<u>X</u>	Pas de délibération
Vailly	-	
Vauchassis	31-mars	favorable
Verrières	26-mars	favorable
Villacerf	-	
Villechétif	19-mars	favorable
Villeloup	-	
Villemereuil	-	
Villery	-	
Villy-le-Bois	02-avr	favorable
Villy-le-Maréchal	-	

44 communes ont émis un avis à la suite d'une délibération : 42 avis favorables et 2 avis défavorables non motivés.

Il est à déplorer que 37 communes sur les 81 de l'agglomération concernée par le présent projet n'ont pas délibéré pour émettre un avis.

Certaines communautés de communes ont également été invitées à émettre un avis

Seule une communauté de communes sur les 8 concernées a émis un avis favorable.

Les autres services consultés ont tous émis un avis favorable

Structures	Date de délibération	Avis
Conseil Départemental	19-mai	Favorable
Conseil Régional	12-juin	Favorable
Préfecture de l'Aube	16-juin	Favorable
MRAe	12-juin	Favorable
1/ CC de Vendeuvre – Soulaines		
2/ CC du Barséquanais en Champagne		
3/ CC du Chaourçois et du val d'Armance		
4/ CC d'Arcis, Mailly, Ramerupt		
5/ CC Seine et Aube		
6/ CC Forêts , Lacs, Terres en Champagne		
7/ CC de l'Orvin et de l'Ardusson		
8/ CC du Pays d'Othe		Favorable

Avis de la Région Grand EST

Le Conseil Régional Grand Est a émis un avis très favorable pour ce projet soumis à la présente enquête publique.

Avis de Monsieur le Préfet de l'Aube

Avis favorable

Avis de la MRAe Grand Est du 23 avril 2024

La Communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole, dite TCM, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité² (AOM) a décidé de réviser son plan de mobilité (PDM). Il se substitue à son plan de déplacements urbains (PDU) 2014-2024, établi sur le périmètre de l'ex Grand Troyes (19 communes) qui a évolué en 2017 pour couvrir 81 communes. Le PDM s'inscrit dans le Projet de territoire³ de TCM adopté le 08 juillet 2022 qui définit ses grandes orientations et objectifs sur 20 ans à travers plusieurs schémas directeurs⁴. Le PDM correspond au Schéma directeur des mobilités construit de façon transversale et cohérente avec celui des voiries communautaires et celui des mobilités actives (SDMA) 2024-2034 adopté le 20 juin 2024.

D'une superficie de 890 km², le territoire, inclus dans le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Territoires de l'Aube, est composé de 81 communes et compte 175 193 habitants (données INSEE 2021). Troyes et 10 communes en continuité de son tissu urbain regroupent 80 % de la population. Le reste du territoire est à dominante rurale. Plusieurs zones industrielles et commerciales se situent en bordure de la zone urbanisée autour de Troyes et de sa 1^{ère} couronne. Le territoire bénéficie d'une bonne desserte routière avec de nombreux axes structurants (autoroutes A4 vers Paris, A26 vers Reims). Les routes départementales desservent l'ensemble des communes et convergent vers la rocade qui permet d'éviter le centre ville de Troyes. Le territoire est desservi d'ouest en est par une unique ligne ferroviaire qui permet de relier la gare de Troyes à Paris en 1h30. Des lignes de bus peu compétitives desservent le reste du territoire. Le PDM est un document de planification qui a pour objectif de déterminer, sur 10 ans, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le « ressort territorial » de l'AOM. Il comprend un diagnostic territorial, le plan d'actions composé de 15 fiches actions dont certaines renvoient à 3 annexes : le Schéma directeur des mobilités actives (SDMA), l'annexe accessibilité des transports et l'étude territoriale de mise en place de flottes à faibles émissions. L'évaluation environnementale stratégique et son résumé non technique viennent compléter le dossier. D'une manière générale, l'Ae tient à souligner la bonne qualité de l'évaluation environnementale et du contenu du plan d'actions. En revanche, des précisions sur le transport des marchandises, en lien avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) en cours de validation, nécessitent d'être apportées au niveau du diagnostic territorial. Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale sont : • la réduction de la consommation d'énergie et la diminution des émissions de GES ; • l'amélioration de la qualité de l'air ; • la préservation des milieux naturels et la biodiversité. La stratégie du plan de mobilité est structurée autour de 4 axes déclinés en 15 actions, elles mêmes composées de plusieurs mesures. La collectivité indique que le PDM s'inscrit dans les objectifs de son PCAET, toujours en cours de validation et pour lequel l'Ae a rendu un avis le 03 août 2023. Elle invite la collectivité à le finaliser au plus vite. 2 3 4 5 L'autorité organisatrice de la mobilité, ainsi dénommée par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) du 27 janvier 2014, assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire. Le projet de territoire est à la fois un document et un guide d'action publique locale. Il vise à conduire un diagnostic du territoire en mobilisant les acteurs de celui-ci (économiques, associatives, citoyennes) et les partenaires institutionnels (État, Région, Département), et à déterminer une stratégie territoriale en identifiant des orientations stratégiques et en les priorisant. Document de planification à valeur réglementaire fixant pour une agglomération des orientations fondamentales et harmonisant les programmes de l'État ainsi que ceux des collectivités locales et des

établissements et services publics <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023age52.pdf> Mission Régionale d'Autorité Environnementale Grand Est .

En matière d'évolution de répartition modale pour l'ensemble des déplacements du territoire, les ambitions du PDM sont à l'horizon 2035 :

- 71 % de part modale de la voiture (-6 points) ;
- 15 % de marche à pied (+ 1 point) ;
- 8 % de transport en commun (+ 3 points) ;
- 5 % de vélo (+ 2 points) ;
- 1 % de deux-roues motorisées.

Le PDM indique par ailleurs viser une réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES) de 10 % pour le secteur des transports en 2035 par rapport à la situation actuelle. Il table sur un taux de 10 % d'électrification du parc automobile du territoire. Les fiches actions sont claires et lisibles. Elles pourraient être complétées par l'évaluation des impacts sur la réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de GES, la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi que la préservation de la biodiversité. La collectivité est porteuse d'une majorité des actions, associée à différents partenaires. Un comité de suivi du PDM couplé avec celui du SDMA se tiendra 1 à 2 fois par an afin de suivre la mise en œuvre du plan d'actions. Ce comité associera différents partenaires. Le dossier reste cependant incomplet sur l'estimation budgétaire globale de ce plan ainsi que sur les moyens humains mobilisés et les mesures correctives des actions. L'Ae regrette que les usagers n'aient pas une place plus importante dans la gouvernance et le pilotage. L'évaluation environnementale est de bonne qualité. L'ensemble des milieux naturels a été répertorié et cartographié. Les risques naturels et anthropiques ont été identifiés et pris en compte. Les impacts positifs et négatifs des actions ont été analysés. La majorité présente des impacts positifs. Les incidences négatives ont fait l'objet de mesures d'évitement et de réduction dans l'esprit de choisir le site du moindre impact. Il s'agit essentiellement des impacts potentiels des nouveaux aménagements (dépôt de bus, lignes de covoiturages, pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux, plateformes de logistique urbaine, etc.). Les localisations exactes ne sont pas connues, cependant le dossier comporte des localisations à titre indicatif. L'Ae tient à saluer cet effort de territorialisation des projets. Ces aménagements peuvent générer de la consommation d'espaces naturels agricoles ou forestiers (ENAF), de l'imperméabilisation ou de l'artificialisation des sols supplémentaires. Les mesures proposées portent sur la limitation de l'artificialisation en privilégiant les surfaces déjà artificialisées ou urbanisées ainsi que l'aménagement des axes existants. Le dossier indique profiter du réaménagement d'espaces déjà anthropisés pour désimperméabiliser certaines zones. Les travaux susceptibles d'incidences négatives en phase chantier seront selon les principes d'une démarche de chantier à faible impact environnemental (minimiser les consommations de ressources, favoriser le réemploi, limiter les nuisances sonores, olfactives, etc.). De plus, la collectivité mise sur la

conception d'aménagements résilients, durables et sécuritaires. Ces aménagements devront intégrer les enjeux de biodiversité en systématisant au préalable un pré-diagnostic des enjeux écologiques des sites, assorti le cas échéant d'inventaires complémentaires. Les éléments présentant un intérêt écologique devront être préservés et les plannings des travaux adaptés aux enjeux en présence. L'impact environnemental de chaque projet devra être évalué afin de faire le choix du projet le moins impactant. Le dossier comprend une étude d'incidences Natura 2000 qui conclut à l'absence d'incidences significatives sur la biodiversité recensée sur les sites Natura 2000 à proximité de la ville de Troyes. Elle indique cependant qu'une étude d'incidences plus approfondie par un écologue en amont des travaux sur les zones précises sera à mener, notamment pour ce qui concerne les impacts sur les chiroptères. L'Ae fait sienne ces conclusions et rappelle que la règle doit être l'évitement des incidences sur les sites Natura 2000. Mission Régionale d'Autorité Environnementale Grand Est 4/35 L'Autorité environnementale recommande principalement à la Communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole de :

- ***mieux faire le lien entre le volet mobilité de son Plan Climat Air Énergie Territorial, en cours de validation, qui renvoie au Plan de mobilité notamment sur le volet transport de marchandises et trajets longue distance et les impacts des actions projetées, sur les émissions de Gaz à effet de serre ;***
- ***associer les acteurs de la société civile et notamment les utilisateurs (déplacements et marchandises) à la gouvernance et au suivi du plan de mobilité ;***
- ***compléter le dossier par une estimation des moyens humains et du volume d'investissement nécessaire pour permettre la réalisation des actions projetées ;***
- ***compléter les fiches actions concernées par un rappel sur le principe de protection stricte (règle de l'évitement) des sites Natura 2000 et d'une manière générale rappeler la nécessaire prise en compte des milieux naturels pour les travaux et aménagements qui seraient réalisés dans ou à proximité de ces milieux ;***
- ***compléter les fiches actions en apportant des précisions sur la contribution des actions projetées en matière de réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, sur l'amélioration de la pollution de l'air et sonore. Elle invite également la collectivité à adopter, sans plus tarder, son Plan Climat Air Énergie Territorial en cours de validation depuis l'été 2025***

Déroulement de l'enquête

à) Procédure :

Publicité : L'Est Eclair et Libération Champagne les 17 mai 2025 et 9 juin 2025

Affichage : Pendant toute la durée de l'enquête

Ce dossier a été mis à la disposition du public aux dates et horaires prévus

Registres d'enquête :

Des registres d'enquête à feuillets non mobiles, paraphés par mes soins ont été mis à la disposition du public dans les communes de BOUILLY, ESTISSAC, LUSIGNY SUR BARSE, SAINT LYE, TROYES (Médiathèque) ainsi qu'au siège de la communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole du 02 juin au 02 juillet 2025, date à laquelle j'ai procédé à la clôture.

Chronologie des opérations

Lundi 2 juin 2025 ouverture de l'enquête et première permanence au siège de Troyes Champagne Métropole de 9h00 à 12h00 ;

Mardi 10 juin 2025 permanence à l'Espace France Services à ESTISSAC de 9h00 à 12h00 ;

Samedi 14 juin 2025 permanence à la Médiathèque de TROYES de 10h00 à 13h00 ;

Lundi 16 juin 2025 permanence à l'Espace France Services de SAINT LYE de 9h00n à 12h00.

Vendredi 20 juin 2025 permanence à l'Espace France Services de LUSIGNY SUR BARSE de 9h00 à 12h00,

Mercredi 2 juillet 2025 permanence au siège de Troyes Champagne Métropole de 14h30 à 17h30 et clôture de l'enquête publique.

Bilan des permanences

Dans le cadre de cette enquête publique, j'ai assuré sept permanences au cours desquelles j'ai eu la visite de 2 associations :

De ces permanences, il ressort qu'aucune observation du public n'a été recueillie sur les registres mis à disposition.

Lors de la dernière permanence du 2 juillet 2025, tenue au siège de Troyes Champagne Métropole porteur du projet soumis à l'enquête publique relative à l'instauration d'un plan de mobilité de l'agglomération troyenne, impliquant 81 communes, j'ai reçu les représentants de deux associations qui ont déposé deux lettres

1 – Association des habitants du Grand Véon et de ses environs

Ils considèrent que le projet de requalification du rond-point Pompidou va coûter très cher aux communes concernées.

Ils proposent la mise en place d'une passerelle sur la vieille Seine pour favoriser la circulation douce.

2- Association « qualité de vie et bien-être à Saint Parres »

Ils introduisent trois demandes précises :

Reconsidération du classement des axes reliant Saint-Parres à Troyes et Saint Julien dans le SDMA

Etude des deux alternatives (le tablier sur le pont Taittinger et la passerelle entre les deux stades

Mettre en place une concertation des habitants de Saint-Parres et des quartiers troyens du Grand Véon et des Noëls

Par ailleurs, j'ai reçu plusieurs courriels

1-Madame Barbotin se plaint du mauvais état de la voirie et de l'absence d'accessibilité des trottoirs. Elle formule un certain nombre des souhaits relatifs à l'état de la voirie et des infrastructures.

Elle préconise de valoriser la marche et d'en faire un outil de diagnostic urbain.

2-Madame Soler met en avant la sécurité et la mise en place d'accès de voie verte favorisant l'adoption par le public du vélo ou d'autres formes de de mobilités douces.

3-L'association Aube Durable

Nos propositions : -

Revoir à la hausse les objectifs en termes de report modal. 15% pour le vélo en 2035 et 10% comme objectif intermédiaire en 2030.

- Fixer des objectifs intermédiaires en termes de report modal (pour le vélo, le bus, la voiture...) Ce sont sur ces objectifs que l'observatoire de suivi (mentionné par l'action 6 du SDMA) pourra s'appuyer pour corriger, rectifier ou amplifier les actions engagées. - Fixer, pour les actions qui s'y prêtent (exemple : développement du maillage cyclable), des objectifs chiffrés à la

fois à l'horizon 2035 mais aussi intermédiaire pour, là encore, corriger, rectifier ou amplifier les actions engagées.

Pour éviter les écueils du précédent PDU, nous demandons d'apporter plus de précisions et de "contraintes" sur ce suivi :

- Définir plus précisément le contour de cet observatoire et de ce groupe de travail : ses membres, ses missions, ses objectifs, le rythme de ses réunions...
- Faire figurer formellement la présence, en son sein, des membres de la société civile : usagers, associations, personnalités qualifiées...
- Se contraindre à, au moins, une réunion annuelle.
- S'appuyer sur des indicateurs précis (nbr de km d'aménagements cyclables, parts modales des différents moyens de transport...) qui permettront de suivre l'application de ce PDM.

Enfin deux observations ont été déposées sur le registre numérique :

- 1- Madame SOLER réitère ses observations déjà transmises par courriel.
- 2- Monsieur GUENEGOU propose de sécuriser l'accès vélo des ronds-points en entrée de ville et d'avoir une continuité des voies cyclables.

Réponses de Troyes Champagne Métropole :

Concernant les lettres déposées par les deux associations que vous avez reçues lors de ces permanences et des courriels adressés, je souhaiterais, si vous me le permettez, vous apporter quelques éléments de réponse complémentaires.

L'association des habitants du Grand Véon et de ses environs est une association troyenne et non patroclienne, bien identifiée. Son Président a été régulièrement reçu pour lui présenter le projet de réaménagement de l'échangeur Pompidou dont le franchissement par les cyclistes et les piétons s'avère extrêmement dangereux. Si l'aménagement d'un giratoire, sur l'avenue Lieutenant Michel Taittinger dans le prolongement de la RD619 qui traverse la commune de Saint-Parres-aux-Tertres, vise à fluidifier la circulation et sécuriser les mouvements permettant aux automobilistes de rejoindre la rocade, le projet prévoit également l'aménagement d'une voie verte dont la continuité pourrait être assurée vers Troyes (avenue Maréchal De Lattre de Tassigny) sans avoir à abattre l'alignement de platanes. En direction de Saint-Parres-aux-Tertres, la continuité au droit du pont pourrait être assurée par un élargissement du tablier à l'occasion des travaux de rénovation programmés par le Conseil départemental de l'Aube pour un coût bien inférieur à celui correspondant à la construction d'une nouvelle passerelle, que celle-ci soit parallèle au pont existant ou envisagée au niveau du Parc de Foicy.

Troyes Champagne Métropole a imaginé un tracé direct dans la continuité des aménagements déjà réalisés dans la traversée de la commune de Saint-Parres-aux-Tertres tenant notamment compte du faible engouement des cyclistes pour les détours dans le cadre de déplacements quotidiens entre deux pôles d'attractivité.

La communauté d'agglomération a d'ailleurs pu rassurer les représentants de l'association à différentes reprises sur le fait que les aménagements projetés n'étaient pas de nature à encourager un report de circulation dans le quartier du Grand Véon.

Vous pourrez au passage remarquer que le report dans le temps du projet, décrié par les uns, est regretté par les autres.

Qu'il me soit permis de souligner la mauvaise compréhension du projet par l'Association «Qualité de vie et bien-être à Saint-Parres quand son Président écrit : « le franchissement de la Vieille Seine se ferait par l'ajout d'un tablier au pont Taittinger Cette affirmation est erronée PUISqu 'il s'agit de créer une surlargeur en console à l'occasion des travaux d'entretien du tablier pour un coût bien inférieur à celui de la construction d'une passerelle (qui consisterait le cas échéant à l' ajout d'un tablier, lequel repose inévitablement sur des piles qu'il faudrait construire).

Le projet prévoit bien une voie verte ou une piste séparée de la chaussée aussi souvent que la configuration le permet et ce point a été maintes fois illustré. La contre-proposition de l'association est connue mais ne répond au principe même du PDM qui définit des axes structurants comme des axes directs et non de contournement.

Sur l'état de la voirie et la sécurisation des axes pour les mobilités actives observations des associations des « habitants du Grand Véon et de ses environs » et « Qualité de vie et bien-être à Saint-Parres», de Madame Barbotin, Madame Soler et de Monsieur Guénégo :

La mention portée par Monsieur Guénégo, collaborateur en charge du suivi du bon fonctionnement de la plateforme dématérialisée, n'avait d'autre but que de s'assurer de la mise en service de la plateforme et doit à ce titre être considérée comme un test et non une contribution.

L'objectif affiché dans le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) est de sécuriser les déplacements à vélo. A travers le diagnostic réalisé en vue de l'élaboration du SDMA, la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole a identifié plusieurs « points noirs » du réseau cyclable, notamment certains carrefours ou axes tels que ceux reliant les communes de Troyes et de Saint-Parres-aux-Tertres.

Lors de l'élaboration du SDMA, les membres du comité de pilotage (COPIL), ont collégalement statué, dans un SOUCi de gestion et maîtrise des

deniers publics, sur le fait de limiter la construction d'ouvrage spécifiques type passerelles au regard leur coût de réalisation et d'entretien pour les collectivités gestionnaires voirie. Des itinéraires sur voirie sont donc privilégiés pour permettre un maillage des itinéraires cyclables. Une vigilance particulière sera toutefois apportée à la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés, en s'appuyant sur les préconisations techniques du CEREMA.

Je me permets d'insister sur le fait que si Troyes Champagne Métropole est compétente pour définir la stratégie de mobilité sur le finage de son territoire, et peut apporter une expertise technique ainsi qu'un soutien financier aux demandes qui lui sont faites pour réaliser les aménagements en faveur des mobilités douces, les gestionnaires de voiries demeurent maîtres d'ouvrage sur les axes communaux et départementaux.

Concernant l'adaptation du maillage cyclable du SDMA - observations de l'association «Qualité de vie et bien-être à Saint-Parres » :

Je souhaite rappeler que les liaisons identifiées dans le SDMA suivent une logique du réseau routier mais n'imposent aucunement Une réalisation sur l'axe routier en lui-même : un aménagement parallèle à l'axe routier, tel qu'une voie verte, pourrait être soutenu par la collectivité.

Le SDMA a été adopté par délibération n° 13 du Conseil communautaire de Troyes Champagne Métropole du 20 juin 2024. La Communauté d'agglomération prend note de la demande de reclassement en liaison structurante » des axes Troyes / Saint-Parres-aux-Tertres et Saint-Parres-aux-Tertres / Saint-Julien-les-Villas. L'Association défend un tracé alternatif qui n'a pas été retenu et que l'Association espère encore voir remis en cause. Enfin, concernant le suivi du Plan de Mobilité et concertation citoyenne - observations des associations Qualité de vie et bien-être à Saint-Parres » et Aube Durable »:

Le suivi du Plan de Mobilité est envisagé sous deux angles :

■ D'une part, un bilan annuel de sa réalisation par le biais d'un Observatoire des Mobilités, qui sera présenté en Comité des Partenaires notamment. Cette instance permettra de faire remonter les demandes de la société civile ;

■ D'autre part, grâce à la tenue d'un COPIL de suivi SDMA/PDM qui permettra une validation au fil de l'eau des projets identifiés au PDM et ainsi d'orienter les choix à l'occasion du lancement de chaque nouveau projet.

J'invite donc les associations souhaitant participer au Comité des Partenaires à transmettre leur candidature auprès de la Direction des Mobilités de Troyes Champagne Métropole. Ces mêmes associations ont également la possibilité de diffuser auprès de leurs membres les enquêtes grand public réalisées régulièrement par Troyes Champagne Métropole.

Les observations émises sur le suivi du PDM et la participation citoyenne seront prises en compte dans le Plan de Mobilité : les fiches actions concernées seront ainsi précisées.

Concernant la révision à la hausse des objectifs du Plan de Mobilité, notamment des parts modales, je précise que ceux-ci ont été fixés, collégialement, par les membres du COPIL, en tenant compte de la capacité de chaque collectivité gestionnaire de voiries à pouvoir les réaliser en permettant une continuité cyclable cohérente et sécurisée. Des enquêtes en ligne seront réalisées régulièrement pour déterminer l'avancée des objectifs retenus et leur atteinte. Dans cette perspective, Troyes Champagne Métropole s'outillera de logiciels adaptés le moment venu afin de disposer de données sûres et à jour.

Enfin, concernant les demandes précises d'aménagement ou de requalification, Troyes Champagne Métropole ne peut les retenir dans son Plan de Mobilité, puisqu'il s'agit d'un document de planification et non de programmation.

Ma position sur l'ensemble du dossier.

M'appuyant sur la qualité du dossier qui a été jugé complet et malgré une très faible participation du public, en dépit d'une bonne communication sur le projet faite par Troyes Champagne Métropole, je suis porté à émettre un avis globalement positif sur ce projet.

J'estime que le pétitionnaire a essayé, par son argumentation en réponse aux observations, d'atténuer les craintes et que les engagements pris par ce dernier sont de nature à dissiper les craintes du public

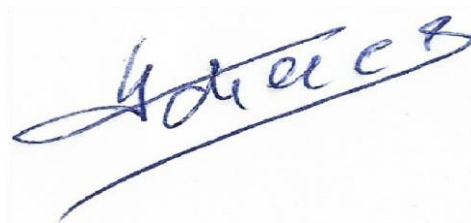
L'avis émis par la MRAe n'a pas reçu de réponse du porteur de projet en raison du délai trop court pour rédiger un mémoire en réponse. Toutefois TCM s'est engagé verbalement à suivre les éventuelles recommandations de la MRAe.

Ces considérations me permettent de rédiger des conclusions pour ce projet soumis à la présente enquête publique.

Ceci clôt mon rapport.

Fait à Villenauxe la Grande,
le 23 juillet 2025

Le Commissaire Enquêteur

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Falieres', with a long horizontal stroke underneath.

Jean-Louis FALIERES