RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

Avis délibéré sur le projet de révision du Plan de mobilité (PDM) 2025-2035 de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole (10)

N° réception portail : 001860/A PP
n°MRAe 2025APGE59

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, modifiant l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la Mission régionale d'autorité environnementale[1] (MRAe) Grand Est, de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

La MRAe a été saisie pour avis par la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole (10) pour le projet de révision de son Plan de mobilité (PDM) 2025-2035. Le dossier ayant été reçu complet, il en a été accusé réception le 13 mars 2025. Conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme, l'avis sur l'évaluation environnementale et le projet de document doit être fourni dans les trois mois suivant la date de sa saisine.

Selon les dispositions de l'article R.104-24 du même code, la MRAe a consulté l'Agence régionale de santé (ARS).

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 12 juin 2025, en présence de Julie Gobert, André Van Compernolle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jérôme Giurici, membre de l'IGEDD et président de la MRAe par intérim, de Christine Mesurolle, Catherine Lhote, Armelle Dumont, Georges Tempez et Yann Thiébaut, membres de l'IGEDD, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document (article L. 104-7 du code de l'urbanisme).

Note : les illustrations du présent document sont extraites du dossier d'enquête publique ou proviennent de la base de données de la DREAL Grand Est.

[1] Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La Communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole, dite TCM, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité[2] (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 territoire[3] de TCM adopté le 08 juillet 2022 qui définit ses grandes orientations et objectifs sur 20 ans à travers plusieurs schémas directeurs[4]. 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 1ère 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[5]. Elle invite la collectivité à le finaliser au plus vite.

[2] 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.

[3] 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 acteur.rice.s de celui-ci (économiques, associatif.ve.s, citoyen.ne.s) et les partenaires institutionnel.le.s (État, Région, Département), et à déterminer une stratégie territoriale en identifiant des orientations stratégiques et en les priorisant.

[4] 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.

[5] https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023age52.pdf

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 certains zones.

Les travaux susceptibles d'incidences négatives en phase chantier seront conduits 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.

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 2023.

Les autres recommandations se trouvent dans l'avis détaillé.

La MRAe attire l'attention des porteurs de projet sur :

- la loi n°2021-1104 du 22 août 2021, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (Loi Climat et Résilience) ;
- le SRADDET[6] de la région Grand Est ;
- la stratégie nationale bas carbone (SNBC) ;
- le document qu'elle a publié sur son site internet, qu'elle complète et actualise régulièrement (« les points de vue de la MRAe Grand Est[7] ») et qui précise ses attentes sur différentes thématiques environnementales pour l'évaluation des plans-programmes et des projets.

La loi Climat et Résilience ancre les préoccupations environnementales dans la société française : dans les services publics, l'éducation, l'urbanisme, les déplacements, les modes de consommation, la justice.

Le SRADDET, document de planification régionale, a été approuvé le 24 janvier 2020 par le préfet de région après son adoption par le Conseil régional. Il regroupe et orchestre les enjeux et objectifs poursuivis par des schémas thématiques pré-existants (SRADDT[8], SRCAE[9], SRCE[10], SRIT[11], SRI[12], PRPGD[13]).

Les autres documents de planification : SCoT[14] (PLU(i)[15] ou CC[16] à défaut de SCoT), PDU ou PDM[17], PCAET[18], charte de PNR[19], doivent se mettre en compatibilité à leur première révision.

Un PLU(i) ou une CC faisant partie d'un SCoT devra en cascade se mettre en compatibilité avec celui-ci dans un délai d'un an ou de 3 ans si cette mise en compatibilité implique une procédure de révision du PLU(i) (Article L.131-6 du code de l'urbanisme).

Lors de l'examen des projets qui lui sont présentés, la MRAe invite systématiquement les porteurs de projet à prendre en compte dès à présent les règles du SRADDET, ceci dans la recherche d'une gestion optimale de l'environnement à laquelle les documents qui lui sont présentés pour avis, affirment être attachés.

Par ailleurs, la France s'est dotée d'une stratégie nationale bas carbone (SNBC) en 2015 fixant pour objectif la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050.

La SNBC révisée et approuvée le 21 avril 2020 a pour but de respecter les termes de l'Accord de Paris signé lors de la COP21, avec l'objectif d'aboutir à une neutralité carbone dès 2050.

Aussi, la MRAe examinera la façon dont les projets qui lui sont soumis, contribuent à la réalisation de cet objectif fondamental pour les générations à venir.

6 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.
7 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html
8 Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire.
9 Schéma régional climat air énergie.
10 Schéma régional de cohérence écologique.
11 Schéma régional des infrastructures et des transports.
12 Schéma régional de l'intermodalité.
13 Plan régional de prévention et de gestion des déchets.
14 Schéma de cohérence territoriale.
15 Plan local d'urbanisme (intercommunal).
16 Carte communale.
17 Plan de déplacements urbains ou plan de mobilité.
18 Les plans climat-air-énergie territorial sont obligatoires pour l'ensemble des intercommunalités de plus de 20 000 habitants depuis le 1er janvier 2019 et, depuis 2017, pour les intercommunalités de plus de 50 000 habitants.
19 Parc naturel régional.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Contexte et présentation générale du projet

1.1. Contexte réglementaire du plan de mobilité (PDM)

Le plan de mobilité (PDM) est un document régi par les dispositions du code des transports aux articles L.1214-1 à L.1214-38. Depuis le 1er janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la Loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019[20], il se substitue au plan de déplacements urbains (PDU).

Le PDM détermine, 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'autorité organisatrice de la mobilité[21] (AOM).

L'établissement d'un PDM est obligatoire dans les ressorts territoriaux des AOM inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au 2ème alinéa de l'article L.221-2 du Code de l'environnement ou regroupant celles-ci. La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole (TCM) indique être ainsi dans l'obligation d'élaborer un PDM et de par sa compétence, dans l'obligation d'organiser la mobilité sur son territoire.

1.2. Présentation du territoire et du contexte

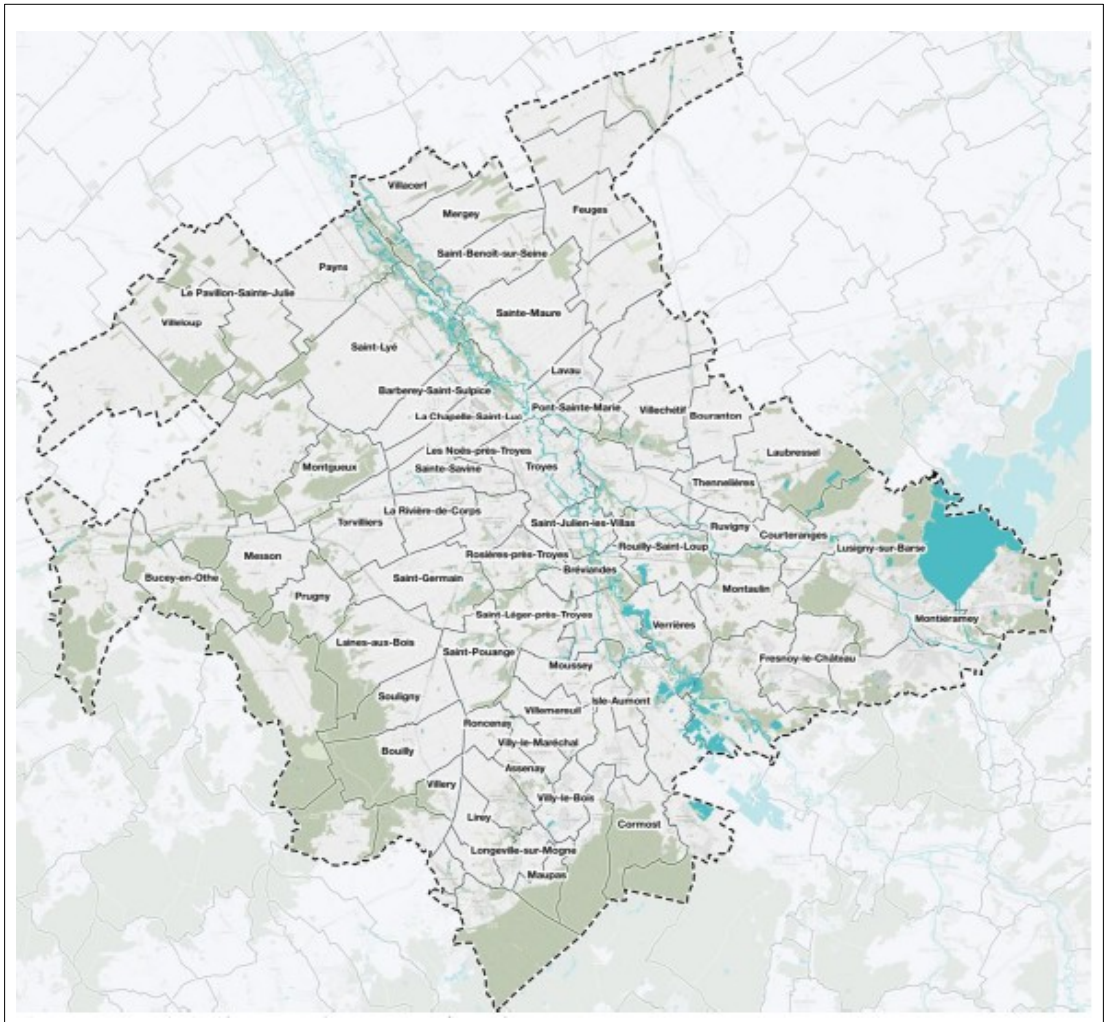

Illustration 1: Territoire de la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole

[20] Lien direct sur la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019

[21] 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.

TCM comprend 81 communes et s'étend sur 890 km². Elle compte 175 193 habitants (INSEE 2021). Le territoire se situe à 170 km de Paris par l'autoroute A5, 126 km de Reims par l'autoroute A26 et 180 km de Dijon par les autoroutes A5 et A31.

Selon la BD OCS Grand Est[22], en 2021, le territoire est couvert à 63,27 % par des milieux agricoles et à 20,87 % par des espaces forestiers et semi-naturels. Les surfaces en eau et les milieux naturels liés à l'eau représentent respectivement 1,93 % et 0,42 % du territoire. Les emprises urbaines occupent quant à elles 13,51 % du territoire.

Le territoire présente des disparités en termes de mobilité. Selon le dossier 3 typologies de communes sont présentes sur le territoire avec des enjeux différents en termes de mobilité.

Illustration 2: Typologies des communes composant le territoire de TCM

Troyes et sa première couronne de communes ont un tissu urbain dense et regroupent 80 % de la population. Elles accueillent également plusieurs zones industrielles et commerciales, localisées essentiellement en bordure de zone urbanisée. Le reste du territoire est à dominante rurale. Selon le dossier, le territoire compte 70 000 emplois localisés principalement dans cette zone intra-rocade, c'est-à-dire dans le centre-ville de Troyes et les zones d'activités industrielles et commerciales de la première couronne.

Le territoire présente une légère croissance démographique de 0,5 %/an entre 2016 et 2022. La part des plus de 60 ans a augmenté de 20 % entre 2010 et 2021, montrant ainsi un vieillissement de la population. Selon le dossier, la part des moins de 30 ans reste stable et plus marquée qu'à l'échelle du département.

L'usage de la voiture reste globalement stable depuis 15 ans, avec une part modale de 80 % pour les déplacements domicile-travail.

Afin de mieux saisir les enjeux du territoire en termes de mobilité, l'Ae recommande à la collectivité de compléter le dossier par une description plus précise :

- ***de la composition de la population : évolution de la pyramide des âges, localisation, répartition par catégories socio-professionnelles, besoins en terme de déplacements ;***
- ***des types d'activités économiques présents sur son territoire (commerce, artisanat, tertiaire, service, industrie, etc.).***

Les modes de déplacements privilégiés seront indiqués afin de permettre de cibler les actions.

Le territoire disposait d'un PDU 2014-2024, structuré autour de 50 actions, et qui avait 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 couvrir 81 communes et devenir l'actuelle Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole.

[22] La BD OCS régionale est une base de données d'occupation du sol à grande échelle destinée à la description de l'occupation du sol de l'ensemble du territoire.
https://ocs.geograndest.fr/explorer/commune/10067/2010/2021/1

TCM a adopté le 08 juillet 2022 son Projet de territoire[23] qui définit les grandes orientations et objectifs sur 20 ans[24]. Il est décliné en plusieurs schémas directeurs[25] qui établissent les actions à mettre en œuvre dans différents domaines. Le PDM correspond au Schéma directeur des mobilités construit de façon transversale et cohérente avec les autres schémas directeurs notamment celui des voiries communautaires et le Schéma directeur des mobilités actives (SDMA).

1.3. Présentation du plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole (TCM)

1.3.1. Bilan du Plan de déplacements urbains 2014-2024

L'Ae note positivement la présence du bilan du PDU 2014-2024. Il comptabilise le nombre d'actions mises en œuvre (4), celles mises en œuvre partiellement (7), celles dont la mise en œuvre est insuffisante (21) et enfin celles non mises en œuvre (18). Il détaille les principales réussites et les principaux efforts à poursuivre.

Les principaux facteurs de non-réussite qui ont été identifiés sont : un PDU trop ambitieux avec des actions non hiérarchisées, l'absence d'évolution du document, rendant certaines actions non pertinentes, des difficultés de mise en œuvre, une non adaptation des actions et du document à la suite de l'agrandissement du périmètre de la collectivité, des difficultés de suivi de l'avancement du PDU en raison d'un nombre très important d'indicateurs de suivi (plus de 120).

En revanche, la collectivité indique que des actions non inscrites ont été portées par le territoire : déploiement des services vélo ou mise en place de la navette électrique Cœur de Troyes.

L'Ae relève que le bilan ne présente pas de bilan chiffré sur les gains en termes de réduction de la consommation d'énergie, des émissions de GES, de réduction des polluants atmosphériques. Il ne précise pas non plus l'impact des actions réalisées sur l'évolution du transport des personnes et du transport de marchandises.

L'Ae recommande à la collectivité de compléter le bilan du Plan de déplacements urbains par des données chiffrées permettant d'apprécier l'impact des actions réalisées sur le transport des personnes et des marchandises, en termes de report modal, d'évolution de la fréquentation, de consommation énergétique, d'émissions de gaz à effet de serre et de qualité de l'air.

À la suite de ce bilan, la Communauté d'agglomération retient que le PDM devra présenter un équilibre adapté entre réalisme et ambition, afin de permettre sa mise en œuvre. Elle compte prioriser et hiérarchiser le nombre d'actions, assurer un suivi annuel afin d'adapter la stratégie pour répondre aux besoin et spécificités du territoire. Elle prévoit un bilan du PDM à mi-parcours, en 2030, afin de mettre à jour la stratégie et l'adapter, en fonction des besoins.

L'Ae note que finalement avec 15 actions dont 2 renvoient aux 30 actions du SDMA, le PDM 2025-2035 est quasi aussi dense que le PDU 2014-2024 jugé trop ambitieux.

1.3.2. Contenu et objectifs

Le PDU doit être remplacé par le 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.

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae comprend :

- le diagnostic territorial ;

[23] 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 acteur.rice.s de celui-ci (économiques, associatif.ve.s, citoyen.ne.s) et les partenaires institutionnel.le.s (Etat, Région, Département), et à déterminer une stratégie territoriale en identifiant des orientations stratégiques et en les priorisant.

[24] Lien direct sur la page Projet de Territoire de TCM

[25] 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 public.

- le plan d'actions 2025-2035 composé de 15 fiches actions dont certaines renvoient à 3 annexes :
  - le SDMA 2024-2034, adopté le 20 juin 2024 ;
  - l'annexe accessibilité des transports ;
  - l'étude territoriale de mise en place de flottes à faibles émissions ;
- l'évaluation environnementale stratégique et son résumé non technique.

Un formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000, non signé, concluant à l'absence d'incidences du PDM complète le dossier.

Selon le diagnostic, le PDM est un document de planification stratégique, qui doit respecter les engagements locaux et nationaux sur la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et sonore, ainsi que la protection de la biodiversité. Il a pour objectifs :

- de déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises sur le ressort territorial de l'AOM (TCM) ;
- de définir la stratégie en termes de mobilité visant à équilibrer le développement d'une offre et services accessibles à tous, en accord avec les principes de limitation de l'étalement urbain et protection de l'environnement ;
- d'intervenir sur l'ensemble des modes de déplacements (marche, vélo, transports en commun, voiture….) tant sur l'organisation de l'offre, sa qualité (sécurité routière, performance) que sur l'influence et sa pertinence vis-à-vis des besoins de mobilités des habitants et des usagers du territoire (management de mobilité).

Le PDM a déterminé des objectifs, que la collectivité estime en cohérence avec ceux fixés dans le projet de Plan climat air énergie territorial (PCAET) de TCM, pour lequel l'Ae a rendu un avis le 03 août 2023[26] et qui est en cours de validation. L'Ae observe qu'une mise en perspective des objectifs sur les mêmes périodes de référence, permettrait de s'assurer que les objectifs du PDM s'inscrivent bien dans ceux fixés au PCAET.

Le PDM vise une réduction de 10 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2035 pour le secteur des transports en agissant sur la sobriété (report modal) et sur la technologie (motorisation à faibles émissions du parc de véhicules).

En matière d'évolution de répartition modale pour l'ensemble des déplacements du territoire, les ambitions du PDM sont à l'horizon 2035, par rapport aux données 2019 :

- 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.

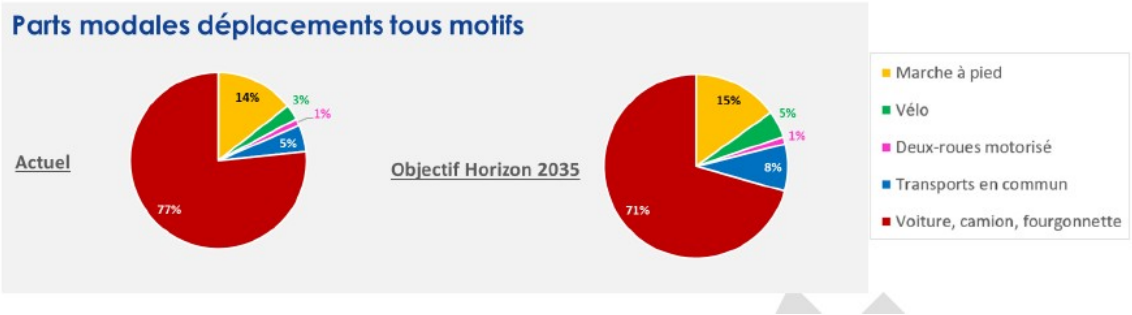

Illustration 3: Evolution projetée des parts modales des déplacements

[26] https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023age52.pdf

Enfin, le PDM mise sur un taux de 10 % d'électrification du parc automobile du territoire (étude de mise en place de flottes à faibles émissions).

L'Ae recommande à la collectivité de compléter le dossier en indiquant, pour le domaine des transports, les objectifs de réduction des consommations énergétiques à la suite à la mise en œuvre du Plan de mobilité. Dans un souci de comparaison avec les objectifs fixés au PCAET en cours de validation, cet objectif de réduction de la consommation énergétique ainsi que celui des émissions de Gaz à effet de serre, devront être basés sur les mêmes périodes de référence.

1.3.3. Diagnostic

Le diagnostic décrit la démarche d'élaboration du nouveau PDM notamment les phases de concertation des partenaires et du public.

Cette démarche, pilotée par TCM a été initiée en janvier 2024. Des instances de travail et de validation ont été associées à chaque étape de la démarche : comités techniques[27], groupes de travail[28] et comités de pilotage[29].

Des moments de concertation des partenaires et du public ont eu lieu sous la forme de 2 enquêtes en ligne visant à recueillir la perception et les attentes de la population ainsi que l'organisation à 2 reprises sur 2 jours d'ateliers thématiques composés de 3 groupes de partenaires[30].

Les enseignements de la 1ère enquête en ligne[31] portant sur les habitudes du grand public en matière de déplacement et sur les freins à l'usage de mode alternatif à l'automobile ont été intégrés au diagnostic. La 2de a permis de recueillir les attentes et les avis de la population sur des propositions d'actions concrètes. Selon le dossier, les réponses ont permis de nourrir la construction du plan d'actions.

La 1ère session des ateliers thématiques a permis de recenser les besoins et les problématiques des partenaires. La 2de session a permis d'échanger par groupes sur des propositions d'actions avec la possibilité de juger la pertinence des actions envisagées et de faire eux-mêmes des propositions.

Le diagnostic détaille la composition du territoire (voir illustrations n°1 et n°2). Il met en évidence que :

- 80 % de la population est établie au sein de l'unité urbaine définie par l'Insee (soit 18 communes et 140 000 habitants), dont 37 % (63 000 habitants) pour la seule ville de Troyes ;
- le territoire présente une légère croissance démographique de 0,5 % entre 2016 et 2022 et la part des plus de 60 ans a augmenté de 20 %, la part des moins de 30 ans reste stable ;
- les ménages les plus défavorisés se concentrent dans le centre de l'agglomération, dans les communes de La Chapelle Saint-Luc, Troyes, Les Noës-près-Troyes et Pont-Sainte-Marie ;
- les 70 000 emplois du territoire sont localisés principalement dans le centre ville de Troyes et les zones d'activités industrielles et commerciales de la première couronne (zone intra-rocade).

27 Services techniques de TCM, la TCAT (Opérateur des mobilités pour TCM) et Troyes Parc Auto (TPA).
28 Élus du territoire dédiés aux thématiques transport et stationnement.
29 Ouverts à l'ensemble des élus du territoire dédiés aux thématiques de mobilités et voiries.
30 Commerçants, représentants de zones commerciales et acteurs du secteur du tourisme.
Représentants de grands générateurs de déplacements (zones d'activités et campus).
Usagers, étudiants et habitants.
31 1 100 répondants dont 90 % habitent le territoire.

Le dossier indique également que :

- des projets de reconversion de friches économiques en zones d'habitat ainsi qu'un important projet de renouvellement urbain à Troyes sont en cours (potentiellement 1 500 logements supplémentaires en 2030), d'autres communes sont concernées par la reconversion de friches en zones d'habitats ;
- le territoire porte une stratégie ambitieuse dans le domaine économique pour accueillir des entreprises et des activités, créer de nouveaux emplois et donc de nouveaux habitants. Cette stratégie est accompagnée d'une réflexion pour penser la desserte et la mobilité de ces nouvelles Zones d'activités économiques (ZAE) et répondre aux nouveaux usages.

En matière de mobilité, 80 % des déplacements automobiles concernent les déplacements domicile-travail. Le diagnostic comporte une analyse des pratiques de mobilité (illustration n°4 page suivante) :

- près de 76 000 déplacements domicile – travail (sens aller) sont réalisés quotidiennement en lien avec le territoire dont 75 % des déplacement par des personnes qui habitent et travaillent sur le territoire ;
- 15 % des flux sont en direction de TCM et 10 % sont émis de TCM vers d'autres territoires ;
- 47 % des flux domicile-travail ont lieu au sein du cœur urbain ;
- 16 % des flux vont des communes rurales vers l'unité urbaine ;
- 4 % des flux vont de l'unité urbaine vers les zones rurales ;
- 7 % des flux ont lieu de zones rurales vers les zones rurales.

Le dossier relève que le territoire de TCM bénéficie d'une très bonne desserte routière avec de nombreux axes structurants et que la voiture est le mode de déplacement principal. De nombreux déplacements professionnels sont réalisés en voiture (4 sur 5), et jusqu'à 92 % en zone de ruralité, compte-tenu de l'absence d'alternative à la voiture. 79 % des ménages possèdent une voiture (66 % à Troyes et 95 % en zone rurale).

Le covoiturage se développe petit à petit notamment pour les déplacements professionnels, peu pour les déplacements quotidiens. Les aires de covoiturage apparaissent inadaptées pour le covoiturage de courte distance.

Le transport de marchandises voit ses flux augmenter principalement par des poids lourds. L'accès aux zones d'activités est facile et organisé pour eux. De plus, il y a peu de restrictions de circulation des véhicules de livraison dans les centres villes.

Le diagnostic précise également que le territoire dispose d'un Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) affiché comme ambitieux pour le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) à l'horizon 2035.

Le territoire comprend une seule ligne ferroviaire qui traverse le territoire d'ouest en est et dessert Troyes. Elle permet notamment de rejoindre facilement Paris, à l'ouest, en 1h30 avec un cadencement de 17 trains par jour. Le dossier indique que des travaux d'électrification des voies entre Paris et Troyes sont programmés à l'été 2028, impliquant des travaux sur les ouvrages d'art (ponts et passerelles) et une modernisation des installations.

La desserte ferroviaire est complétée par une quinzaine d'arrêts de cars TER qui desservent principalement les communes rurales, même au-delà du territoire de TCM. Ces lignes sont considérées comme peu attractives avec 5 à 7 cars par jour en semaine, très peu voire aucun le week-end. Les temps de parcours par rapport à la voiture sont peu compétitifs. Les fréquences et les temps de parcours ne sont pas adaptés aux déplacements professionnels pendulaires.

Le réseau de bus urbain de TCM est exploité par la régie des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne (TCAT). Selon le dossier c'est un réseau à restructurer et à renouveler. Le réseau n'est pas cadencé, les itinéraires sont peu directs avec de nombreux arrêts, ce qui le rend peu attractif et compétitif face à la voiture pour les déplacements domicile-travail .

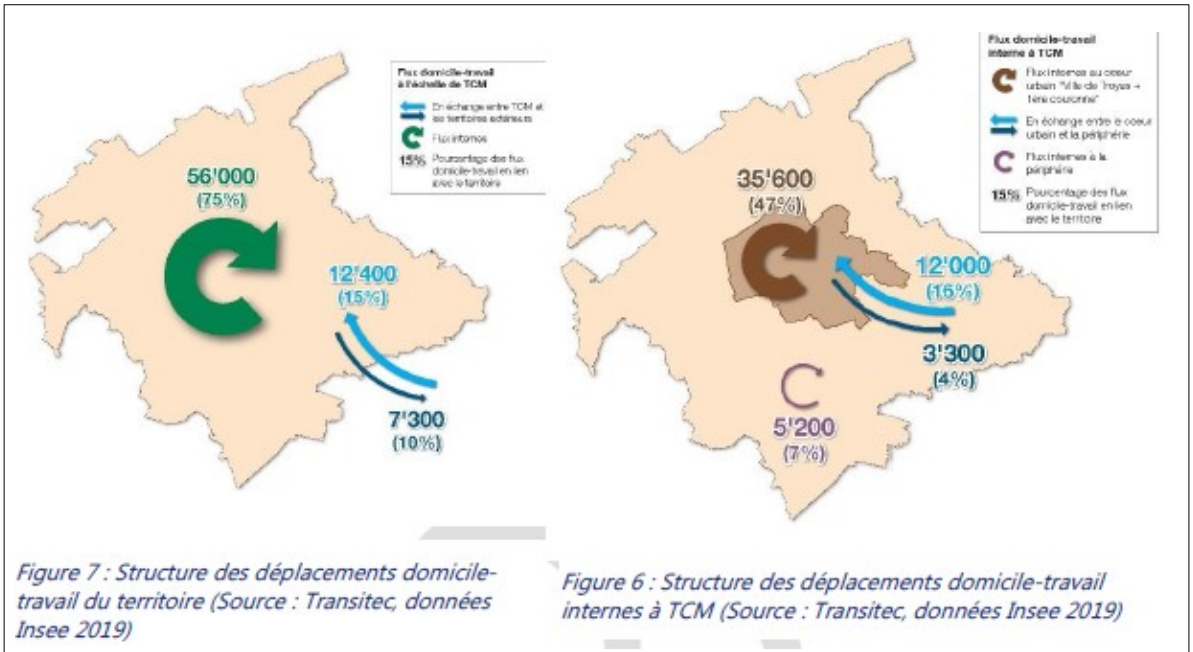

Figure 7 : Structure des déplacements domicile-travail du territoire (Source : Transitec, données Insee 2019)

Figure 6 : Structure des déplacements domicile-travail internes à TCM (Source : Transitec, données Insee 2019)

Illustration 4: Synthèse des déplacements domicile-travail de TCM et internes à TCM

Le parc de la TACT est composé de 103 véhicules, dont certains en circulation depuis plus de 20 ans et avec une majorité fonctionnant au diesel. Dans le cadre du plan de renouvellement du parc afin de passer à une motorisation au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule), 25 bus de la flotte ont déjà été renouvelés. Le dépôt de bus va être déplacé vers un nouveau site en capacité d'accueillir les bus fonctionnant au GNV ainsi que des bus et navettes électriques.

Le territoire dispose également d'un service de transport à la demande (TAD) pour desservir les zones rurales et les terminus des lignes régulières de bus. Il représente environ 50 courses par jour et dessert 20 communes. Il reste peu connu des habitants .

En complément, un service de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR) est proposé aux personnes reconnues en invalidité d'au moins 80 %. Il assure un transport de porte à porte sur l'intégralité du territoire. Il assure environ 70 courses par jour.

Le diagnostic souligne la faible part de l'usage des modes alternatifs comme la marche ou le vélo. 60 % des déplacements domicile-travail intra-muros de courte distance sont réalisés en voiture, contre 15 % à pied et 5 % en vélo.

La facilité d'utilisation de la voiture combinée aux infrastructures inadaptées à la pratique des modes actifs expliquent ce constat.

Depuis 2020, TCM a déployé 2 nouveaux services : le Marcel à Vélo[32] et la Maison du Vélo[33] qui ont contribué à augmenter l'usage du vélo. De nouvelles implantations et une diversification de la flotte sont projetées pour répondre à la demande croissante du public. En 2024, 2 bornes d'auto-réparation vélo ont été installées.

Afin de faire le lien avec le PCAET qui renvoie au PDM, le diagnostic aurait gagné à préciser la part des émissions de gaz à effet de serre (GES) issue du transport des personnes et celle générée par le transport des marchandises (point 2.2 ci-après).

Le 20 juin 2024, TCM a adopté son SDMA 2024-2034 qui prévoit sur 10 ans sa stratégie de développement de la pratique du vélo et de la marche. 2 orientations se dégagent : encourager le

[32] Propose des vélos en libre-service. 28 stations, flotte de 200 vélos. +14 000 nouveaux inscrits entre 2021 et 2024, 330 000 locations.

[33] Propose 234 vélos dont 175 à assistance électrique à la location pour des durées variables et à des tarifs attractifs. Située à proximité de la gare de Troyes.

renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements et développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population.

C'est un investissement de 11 millions d'euros sur 10 ans pour la réalisation d'aménagements cyclables identifiés sur les voiries communautaires. Pour les autres aménagements, TCM peut soutenir une partie des aménagements réalisés par les maîtres d'ouvrage gestionnaires de leur voirie, au travers d'un fonds d'accompagnement vélo.

1.4. Analyse de la stratégie et du plan d'actions

1.4.1. La stratégie de mobilité et ses objectifs

La démarche de construction du PDM qui a permis d'aboutir au scénario retenu est bien expliquée. 3 scénarios de mobilité ont été construits pour le territoire :

- le scénario « État initial - 2025 » qui est la poursuite de la situation actuelle, en tenant compte des données les plus récentes pour dresser l'état des lieux du territoire ;
- le scénario « Fil de l'eau - 2035 » qui est la situation de référence 2035, sans mise en œuvre du plan d'actions. Le PDU est caduc, le PCAET s'applique. Ce scénario sert de base pour comparer les effets des scénarios étudiés à demande équivalente ;
- le scénario « Projet de PDM » qui est la situation en 2035 avec la mise en œuvre du plan d'actions défini par le PDM.

L'analyse a porté sur les habitudes de déplacement des habitants sur des trajets inférieurs à 50 km répartis en courtes[34], moyennes[35] et longues[36] distances, sur la répartition des parts modales (marche, vélo, transport en commun dont bus et transport à la demande , covoiturage, voiture) de ces déplacements et sur l'électrification du parc.

Selon le dossier, le scénario retenu « Projet de PDM » devrait permettre de réduire les émissions de GES de 10 % à l'horizon 2035. Toujours selon le dossier, le PCAET a inscrit pour le secteur des transports un objectif de réduction de 35 % des émissions de GES, pour 2035, par rapport à la situation actuelle. Le dossier indique que le PCAET a fixé des objectifs de réduction des émissions de GES de - 16 % pour 2030 et - 43 % pour 2040 pour le secteur des transports, par rapport à 1990.

Dans un souci de cohérence et de compréhension, l'Ae renouvelle sa recommandation d'utiliser des périodes de référence identiques à des fins de comparaison entre les objectifs établis dans les différents documents, d'autant plus lorsqu'ils sont en lien les uns avec les autres.

In fine, le PDM articule sa stratégie autour de la sobriété, correspondant au report modal et la technologie en lien avec les motorisations à faibles émissions du parc de véhicules. Le plan d'actions a donc été structuré autour de 4 axes déclinés en 15 actions (et sous-actions).

I. Développer des services ;
II. Développer des infrastructures ;
III. Réglementer ;
IV. Sensibiliser, faciliter et accompagner.

Le plan d'actions rappelle les ambitions du PDM et le choix des leviers d'actions à activer. Il détaille les tendances sur lesquelles le PDM s'est appuyé et les objectifs chiffrés comme l'évolution de la répartition de la part modale pour les déplacements (voir paragraphe 1.3.2 « Contenu et objectifs »). L'Ae note positivement au sein du plan d'actions la présence d'un schéma résumant sa stratégie globale de mobilité des personnes (voir illustration n°5 ci-après) et les documents annexés : le SDMA et l'étude de mise en place de flottes faibles émissions.

[34] Déplacements intra-communaux.
[35] Déplacement entre la 1ère couronne et Troyes, hors les déplacements intra-communaux.
[36] Déplacements en lien avec la périphérie et l'extérieur de TCM, hormis les déplacements intra-communaux.

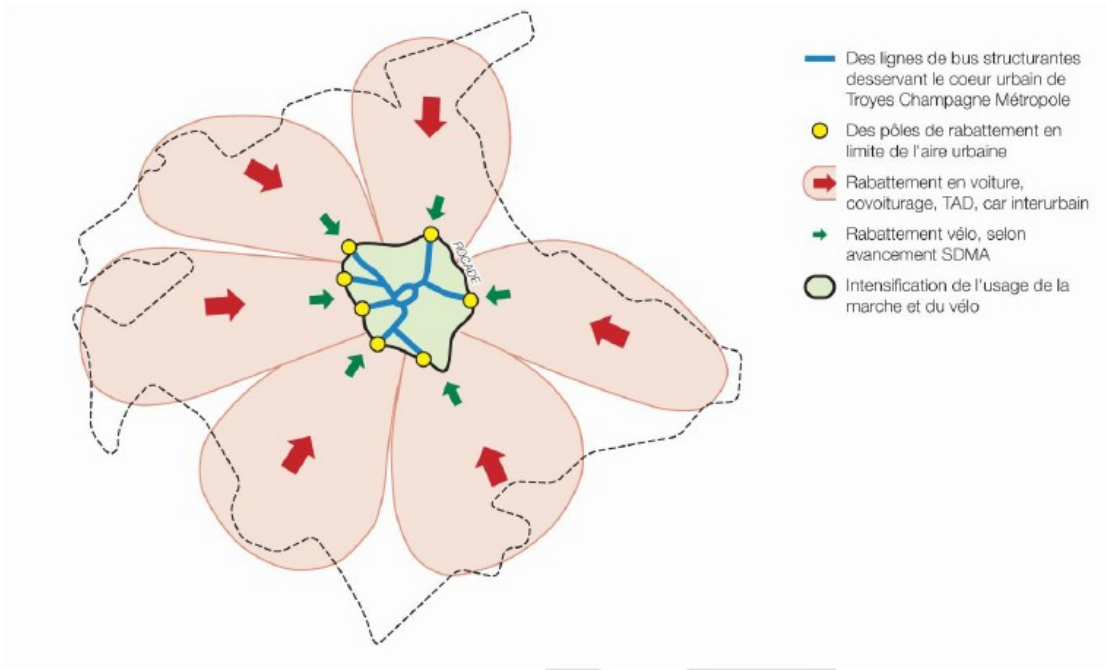

Illustration 5: Stratégie globale de mobilité des personnes à l'échelle de TCM

L'Ae regrette que le dossier ne comporte pas un schéma équivalent pour le transport de marchandises et *recommande à la collectivité d'établir et d'intégrer au dossier un schéma présentant la stratégie adoptée pour le transport des marchandises à l'échelle de son territoire.*

Le dossier aurait gagné à comprendre pour chaque axe les objectifs et les bénéfices principaux attendus. Ces 4 axes sont déclinés en 15 actions concrètes qui apparaissent réalistes (voir ci-après au paragraphe 1.4.2. Le plan d'actions).

L'Ae souligne la qualité des actions envisagées, leur diversité qui portent sur les différentes pratiques de mobilité, les infrastructures nécessaires, la réglementation et la communication. Elle souligne aussi l'engagement de la TCM auprès de tous les acteurs du territoire, collectivités, entreprises, établissements publics, citoyens, etc.

Toutefois, l'Ae regrette que les utilisateurs pourtant au cœur du dispositif dans l'appréciation des besoins et de la qualité des services déjà existants (déplacements et marchandises) n'aient pas une place plus importante dans la gouvernance et le pilotage (1.4.3). Elle regrette aussi qu'un plan d'investissement et de financement global ne soit pas joint au dossier (1.4.4).

1.4.2. Le plan d'actions

Chaque axe stratégique est décliné en plusieurs actions. C'est un total de 15 actions que comprend le plan de mobilité, elles-mêmes déclinées en plusieurs mesures. L'Ae observe que les actions ne différencient pas d'une manière suffisamment claire, celles qui ont un impact en termes de mobilité des personnes d'une part et des mobilités des marchandises d'autre part et leurs impacts respectifs notamment sur les émissions de GES.

Sommaire

Les ambitions du Plan de Mobilité 3
Les choix des leviers d'actions à activer 3
La structure du plan d'actions 6
I. Développer des services 7
Fiche action 1 : Restructurer l'offre de transport en commun 7
Fiche action 2 : Déployer et structurer les services de voiture partagée 10
Fiche action 3 : Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population 13
II. Développer des infrastructures 14
Fiche action 4 : Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus 14
Fiche action 5 : Développer une offre de déplacement multimodale 17
Fiche action 6 : Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable 22
Fiche action 7 : Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements 25
III. Réglementer 26
Fiche action 8 : Apaiser les centres-villes et les centres bourgs 26
Fiche action 9 : Repenser l'offre de stationnement à l'échelle du territoire 28
Fiche action 10 : Renforcer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite du territoire 31
IV. Sensibiliser, faciliter et accompagner 33
Fiche action 11 : Tendre vers une flotte de bus zéro émission 33
Fiche action 12 : Accompagner la conversion des véhicules 35
Fiche action 13 : Mettre en œuvre une billettique intermodale 38
Fiche action 14 : Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics 40
Fiche action 15 : Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de Mobilité 43

Projet

Illustration 6: Sommaire du Plan d'actions

Chaque fiche action comporte un rappel du diagnostic, les principaux objectifs visés, le détail des mesures à mettre en place pour lesquelles sont indiqués dans un tableau l'échéance de réalisation[37], le budget, les acteurs au niveau de la maîtrise d'ouvrage d'art (MOA) et des partenaires (voir illustration n°7 sur l'exemple de budgétisation). Les principaux indicateurs de suivi et la tendance attendue viennent compléter la fiche action. Les actions apparaissent concrètes et devraient permettre de répondre à la stratégie décidée notamment pour le transport des personnes. L'Ae relève une nouvelle fois que la stratégie gagnerait à mettre plus en avant les actions avec la mobilité des marchandises.

Les actions sont détaillées ci-après :

Axe 1 : Développer des services

Cet axe est décliné au travers des actions 1 à 3. Il s'agit de « Restructurer l'offre de transport en commun » (action 1), en améliorant la performance et attractivité du réseau bus (en proposant une offre de bus plus lisible) et en desservant plus de communes avec un service de transport à la demande (TAD) repensé.

[37] CT : court terme, 2025-2028.
MT : moyen terme : 2029-2032.
LT : long terme : 2033 – 2035.

La collectivité a décidé de mettre en place un contrat d'obligation de service public avec la TCAT, de construire un nouveau dépôt de bus permettant d'accueillir une flotte de bus à faibles émissions, de définir et de déployer une nouvelle organisation du réseau de bus (cadencements et amplitudes horaires). L'évolution du TAD repose sur une étude des modalités de mise en œuvre au niveau de l'ensemble du territoire, étude que la collectivité souhaite combiner avec celle du covoiturage.

Par son action 2 « Déployer et structurer les services de voiture partagée », TCM entend favoriser et encourager l'usage du covoiturage, réduire l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail et agir sur les phénomènes de congestion ponctuelle et les besoins en stationnement. Cela implique d'identifier et développer les lignes de covoiturages, d'améliorer les conditions d'intermodalité des stations de covoiturage existantes notamment leur accès par les mobilités actives, de déployer un service d'autopartage entre particuliers sur le territoire (identification des secteurs et plan de communication).

L'action 3 « Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population » a pour objectif principal d'encourager la pratique du vélo et de la marche au quotidien. Cette action s'appuie sur le contenu de l'orientation 2 du SDMA « Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population » qui comprend les actions 17 à 30.

La finalité de ces actions, selon le SDMA, est l'accompagnement des communes de TCM et des associations vélos, le développement des services vélos de TCM, l'incitation à l'auto-réparation vélo, la lutte contre le vol de vélo, le renforcement du stationnement sécurisé vélo et la communication et l'animation.

Axe 2 : Développer des infrastructures

Cet axe fait l'objet des actions 4 à 7. L'action 4 vise à « Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus ». Les objectifs sont l'amélioration de la performance et de la régularité des bus pour inciter au report modal, la réalisation d'aménagements favorisant l'augmentation de la vitesse commerciale et la ponctualité des bus, l'accès pour tous au réseau de bus, l'amélioration du confort et de l'information en temps réel à destination des usagers. Pour ce faire, la collectivité souhaite notamment identifier les axes prioritaires pour le déploiement de futures voies bus (en lien avec le Schéma directeur des voiries communautaires de TCM), étudier le réaménagement des axes identifiés et mener à bien la réalisation des travaux. Elle souhaite poursuivre la mise en accessibilité des arrêts prioritaires et apporter une aide financière et méthodologique aux communes.

Favoriser les déplacements intermodaux sur l'ensemble du territoire et améliorer les conditions d'intermodalité au niveau de la gare de Troyes sont les objectifs de l'action 5 « Développer une offre de déplacement multimodale ». Il s'agit de développer, en lien avec les gestionnaires de parkings privés, des pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et de procéder à une expérimentation sur des parkings existants. Cela comprend la présence d'une ligne de bus structurante à proximité avec l'aménagement d'un cheminement piéton, environ 100 places de stationnement automobile et un box de stationnement sécurisé pour 25 vélos. Une tarification couplée (transport en commun et stationnement) sera à envisager, en lien avec l'action 13 « Mettre en œuvre une billettique intermodale ». Un suivi sera mis en place afin de permettre de confirmer que les pôles d'échanges répondent aux besoins et sont bien utilisés, avant de valider leur aménagement définitif.

Des pôles d'échanges multimodaux (PEM) ruraux seront également aménagés, après identification des localisations (parkings existants, fonciers potentiellement disponibles au sein des communes) et définition du niveau d'intermodalité : arrêts car TER et/ou Fluo 10, arrêts TAD, aire de covoiturage ou stationnement vélo. Leur aménagement sera progressif et leur usage fera l'objet d'un suivi.

Au niveau de la gare de Troyes, l'amélioration des interconnexions modales fera l'objet d'une signalétique piétonne plus claire vers les points d'intérêt (box et arceaux vélos, gare routière, nouveau guichet d'accueil qui sera aménagé en gare, etc.).

La réduction des nuisances liées au transport de marchandises dans le centre de l'agglomération fait l'objet de l'action 6 « Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable ». Elle est en lien avec l'action 8 « Définir une réglementation visant à réguler la circulation des véhicules de livraison dans les centres-villes et centres bourgs », dont l'objectif est de restreindre les horaires de circulation pour certaines gabarits de véhicules et sur certains périmètres. La collectivité souhaite expérimenter l'installation de plateformes de logistique urbaine en limite de centre-ville après définition du besoin avec les acteurs privés et identification des zones potentielles. Elle souhaite soutenir l'implantation des acteurs favorisant la logistique urbaine décarbonée par le biais d'appels à manifestation d'intérêt. Une aide à l'accompagnement et à l'investissement pourra être proposée (action 24 du SDMA).

Une réflexion sur le déploiement de plateformes de ferroutage sera organisée afin d'encourager le report modal vers le mode ferroviaire.

TCM entend « Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements » (action 7). Les principaux objectifs sont d'augmenter l'usage du vélo notamment pour les déplacements de courtes distances, la pratique de la marche et réduire le nombre d'accidents impliquant un cycliste ou un piéton. Cette action s'appuie sur le contenu de l'orientation 1 du SDMA « Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements » qui comprend les actions 1 à 16.

La motivation de ces actions selon le SDMA, est d'aménager un maillage cyclable et piéton équilibré et cohérent sur le territoire, aménager des vélovoies et voies vertes, accompagner les communes de TCM, encourager l'intermodalité et accompagner les changements de comportements de déplacement.

Axe 3 : Réglementer

Les actions 8 à 10 déterminent le cap de l'axe 3 sur la réglementation. L'action 8 « Apaiser les centres-villes et les centres bourgs » a pour principal objectif de sécuriser les déplacements actifs dans les centralités et de limiter les nuisances générées par les modes motorisés. Il s'agit d'une part de définir une réglementation visant à y réguler la circulation des véhicules de livraison en lien avec l'action 6 (voir ci-avant). L'identification de zones de livraison et d'itinéraires privilégiés sont des pistes retenues, associées à l'accompagnement des commerçants et des transporteurs (par le biais de temps d'échanges entre les différents acteurs).

TCM souhaite mener une réflexion cohérente visant à étudier dans toutes ses composantes (axes routiers structurants, restructuration du réseau de bus, réalisation d'itinéraires cyclables du SDMA) l'extension de la zone 30 dans le cœur de l'agglomération. Elle souhaite mettre à disposition des communes rurales des outils (guides de bonnes pratiques, organisation d'ateliers, accompagnement de communes volontaires) pour aménager des zones 30.

Le stationnement est au cœur de l'action 9 « Repenser l'offre de stationnement à l'échelle du territoire », avec pour objectifs de réduire les conflits d'usages et d'encourager le report vers les modes alternatifs à la voiture. Il s'agit de mettre en œuvre le plan d'actions issu de l'étude de stationnement qui devra au préalable être organisée et menée sur l'ensemble du territoire. La collectivité souhaite mettre à disposition des communes rurales des outils méthodologiques et un marché à bons de commande pour réaliser des enquêtes sur le territoire.

« Renforcer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite du territoire » est l'objet de l'action 10 qui a pour objectifs de poursuivre la mise en accessibilité des voiries du territoire et répondre aux obligations réglementaires concernant la mise en accessibilité de l'espace public et des arrêts prioritaires de transports. Pour ce faire, TCM va finaliser en 2025 le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), le mettre en œuvre en rendant accessible les axes identifiés dans le PAVE et l'annexe accessibilité (jointe en annexe au PDM). Le suivi sera assuré par la tenue de la Commission intercommunale pour l'accessibilité (CIPA), instance de suivi annuel et obligatoire, permettant de faire le bilan des travaux et programmer les travaux prioritaires pour l'année à venir, notamment sur les voies communautaires.

Axe 4 : Sensibiliser, faciliter et accompagner

Cet axe est décliné au travers des actions 11 à 15. L'action 11 « Tendre vers une flotte de bus zéro émission » vise à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire. Les mesures sont l'investissement dans de nouveaux bus au Gaz naturel pour véhicule (GNV) et navettes électriques sur du court/moyen terme et le renouvellement de la flotte par 35 à 45 bus électriques sur du plus long terme. Cette action s'appuie sur l'étude de mise en place de flottes faible émission en annexe du PDM.

La déclinaison de cette étude et l'accompagnement de la mobilité électrique sur le territoire sont prévues à l'action 12 « Accompagner la conversion des véhicules » qui comprend 5 mesures d'accompagnement :

- au déploiement des installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) adaptées aux véhicules professionnels dans les zones commerciales et industrielles :
- à l'acquisition et la location de véhicules électriques en participant à des événements autour de la mobilité électrique et en promouvant les dispositifs d'aides existants ;
- au déploiement d'une station multi-énergies (BioGNV, points de charge électriques adaptés aux semi-remorques, à plus long terme stations hydrogène en production locale) évolutive, en accompagnant les porteurs de projets locaux, en recherchant du foncier disponible le long d'axes poids lourds importants et en recherchant en collaboration avec la Région Grand Est des partenaires privés pour la fourniture et l'exploitation de ces stations ;
- à la transition de stations poids lourds existantes en organisant des échanges avec les gestionnaires des stations existantes en vue de leur adaptation à la distribution de nouvelles énergies, en incitant les partenaires privés sur des projets de stations GNV a avoir recours à du BioGNV et en accompagnant les reconversions de stations avec des objectifs de recours à des carburants alternatifs ;
- pour la filière du rétrofit[38] et du recyclage, en amorçant des échanges avec les logisticiens locaux pour identifier l'opportunité d'une filière locale de rétrofit, en accompagnant les structures du territoires à l'obtention des aides régionales ou nationales au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions.

Favoriser l'intermodalité sur le territoire et faciliter l'usage des mobilités alternatives à la voiture sont les objectifs de l'action 13 « Mettre en œuvre une billettique intermodale ». Il s'agit de définir les critères pour permettre le déploiement à l'échelle de TCM de la carte Simplicités proposée par la Région Grand Est. Selon le dossier, il s'agit du cumul de plusieurs abonnements de transports en commun. Cette action comprend la mise en en place de la billettique intermodale après la définition de son fonctionnement (réunions entre TCAT et TCM), notamment le regroupement d'offres et de services de mobilité (trains TER, car TER et Fluo 10, réseau bus, TAD, accès aux parkings des pôles d'intermodalité, aux parkings de stationnement vélo, au service du Marcel à Vélo et au service de covoiturage).

Faciliter l'accès à l'information des voyageurs et sur l'offre de mobilité, sensibiliser à l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics (entreprises, scolaires/étudiant, nouveau arrivants, touristes), sont les objectifs de l'action 14 « Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics ». Cette action est déclinée en 3 mesures visant 3 publics différents :

- les entreprises, les établissements scolaires et universitaires :
  - en encourageant, accompagnant et suivant la réalisation de PDM employeurs (PDMe) par le partage de bonnes pratiques (mise à disposition d'un pack mobilité lors du parcours d'accueil de nouveaux employés, prévoir du stationnement vélo sécurisé dans les locaux, etc.) ;

[38] La pratique du rétrofit consiste à retirer le moteur thermique ainsi que le réservoir du véhicule et à les remplacer par un moteur électrique et une batterie.

    - en lien avec l'action 15 ci-après, en organisant une rencontre annuelle, réalisée dans le cadre du Comité des Partenaires de TCM entre les entreprises et entre les campus du territoire pour permettre aux acteurs de partager leurs besoins, les bonnes pratiques, les retours d'expérience, etc. ;
    - en organisant des événements au sein des zones d'activités et campus universitaires dans l'objectif de sensibiliser aux mobilités alternatives ;
    - en créant un réseau de référents mobilité sur chaque zone d'activités et campus, afin de conseiller et accompagner les travailleurs et employés dans leur mobilité ;
    - en menant des actions de sensibilisation dans les écoles en poursuivant les actions existantes comme Savoir rouler à vélo auprès des scolaires (portées par les communes et/ou TCM) ;
- auprès du grand public :
    - en communiquant sur tous les services de mobilité développés par TCM, via le site internet, les réseaux sociaux, les relais d'informations des communes concernées mais également par des interventions en présentiel auprès de publics cibles :
    - en organisant des interventions dans les communes rurales, au sein des espaces France Service ou dans les mairies par exemple afin de découvrir le système de réservation du TAD ou l'utilisation des PEM ;
- auprès des visiteurs et touristes :
    - en créant une page dédiée sur le site internent de la TCAT, traduite en anglais et autres langues ;
    - en mettant à disposition un « package touriste » qui comprendra des renseignements sur les lignes et services de mobilité pour accéder aux points touristiques clés du territoire et sur les tarifications adaptées ;
    - en prévoyant un tarif visiteur dans la nouvelle billettique intermodale.

Enfin, l'action 15 « Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de mobilité » entend faciliter le dialogue entre les acteurs du territoire, améliorer la vision globale des enjeux de mobilité et des projets du territoire et faciliter la mise en œuvre des projets. Elle s'articule autour de 3 mesures :

- animer des réseaux de partenaires :
    - en mettant en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises » associant les acteurs institutionnels et privés, se réunissant 1 à 2 fois par an ;
    - en animant une rencontre annuelle avec les entreprises et campus du territoire (en lien avec l'action 14 ci-avant) ;
    - en animant le suivi de la mise en œuvre des projets du territoire par la tenue du Comité des Partenaires, instance de suivi annuel et obligatoire ;
- accompagner les acteurs du territoire :
    - en mettant à disposition une bibliothèque virtuelle, gérée par TCM, d'ouvrages de référence, de liens utiles et de guides d'aménagement, d'exemples à partager (PDMe, retours d'expérience sur les bonnes pratiques, chartes d'aménagement, contacts de fournisseurs, etc.) ;
    - en proposant des subventions pour aider à la concrétisation de projets portés par les communes rurales ou des entreprises privées, pour la mise en accessibilité des voiries, pour la réalisation d'un marché à bon de commande pour réaliser des enquêtes de stationnement sur le territoire de communes rurales, pour encourager la logistique urbaine décarbonée ou la reconversion des stations énergétiques pour des acteurs privés ;
- suivre et partager la mise en œuvre des actions du PDM (voir chapitre 1.4.5 « Les modalités et indicateurs de suivi ») :

- en collectant auprès des partenaires les indicateurs de suivi et en les consignant dans un observatoire de la mobilité, permettant ainsi d'observer l'évolution de la mobilité sur le territoire avec la mise en œuvre du PDM ;
- en mettant en place un comité de suivi annuel du PDM couplé à celui du SDMA.

Les fiches actions gagneraient à intégrer une évaluation escomptée des impacts de l'action, à l'aide d'une représentation graphique (petites icônes par exemple), sur les émissions des GES, la consommation d'énergie, la lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores ainsi que sur la préservation de la biodiversité.

L'Ae recommande de compléter le contenu des fiches actions en y intégrant une illustration de l'impact attendu des actions sur les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie, la pollution de l'air et les nuisances sonores ainsi que sur la biodiversité.

1.4.3. La gouvernance et l'animation

TCM souligne la multiplicité des acteurs en lien avec la mobilité sur le territoire. C'est un élément important à prendre en compte pour organiser les réflexions et mener à bien les projets du territoire. TCM met en avant la nécessité de s'appuyer sur une gouvernance partenariale, associant les forces publiques et les acteurs privés, tant au niveau de l'élaboration que de la mise en œuvre du PDM.

La fiche action 15 « Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de Mobilité » comporte plusieurs mesures dédiées à la gouvernance et à l'animation du PDM :

- la mise en place d'une instance de gouvernance « mobilité des marchandises » dont l'objectif est d'associer les acteurs institutionnels et les acteurs privés[39] ;
- l'organisation de rencontres annuelles avec les entreprises et campus du territoire, mesure en lien avec celles de la fiche action 14 « Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics » ;
- l'animation du suivi de la mise en œuvre des projets du territoire, par la poursuite de la tenue du comité des partenaires, qui, selon le plan d'actions, est une instance de suivi annuel et obligatoire.

Selon la fiche action 15, c'est TCM qui est le maître d'ouvrage de ces mesures pour lesquelles sont associés des partenaires (Département, Région, SNCF, principaux transporteurs et entreprises, campus, comité des partenaires, TCAT, TPA et TCM).

L'Ae déplore que le PDM ne prévoit pas d'associer dans l'organisation de sa gouvernance des citoyens, dans l'objectif d'une meilleure appropriation de la démarche par l'ensemble de la société, d'une prise de conscience accrue des enjeux et pour la mise au point de solutions adaptées à leurs besoins ou leurs organisations.

L'Ae recommande à la collectivité de préciser la composition, les attributions et interactions entre eux des différents comités : comité de suivi du Plan de mobilité, comité des partenaires, comités techniques et comités de pilotage. De plus, dans l'objectif que le PDM soit porté par tous les acteurs de la société, l'Ae invite la collectivité à associer dans l'organisation de la gouvernance la société civile dans ses différentes composantes (usagers, associations...).

1.4.4. Le financement

Le PDM ne fait pas l'objet d'un chiffrage global et l'estimation des moyens humains n'est pas précisée. Comme le montre l'illustration ci-après, des informations budgétaires de niveau différent et le plus souvent non chiffrées sont présentes sur les fiches actions.

L'Ae note que le plan d'actions du PDM[40] est amené à renvoyer à celui du SDMA 2024-2034. L'Ae relève que le SDMA explicite le mode d'accompagnement financier de TCM auprès des

[39] TCM, Conseil Départemental de l'Aube, Région Grand Est, SNCF, FNTR, principaux transporteurs et entreprises.
[40] Exemple : fiche action°3 « développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population »

communes et indique que le total des travaux sur 68 km de voirie communautaire et subventions destinées aux communes s'élève à 11 945 000 € HT. Les 272 km de voirie départementale et autres (SNCF pour vélovoies, routes nationales...) ne sont pas estimés, le mode d'intervention de TCM étant adapté au cas par cas.

Actions	Horizon			Budget	Acteurs	
Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
1. Développer les pôles d'échange en limite de l'aire urbaine						
Engager les discussions avec les gestionnaires de parkings privés				Fonctionnement	TCM	Gestionnaires de parkings privés
Expérimenter sur des parkings existants				Investissement d'environ 25 k€ par PEM	TCM	TCAT, communes, Gestionnaires de parkings privés
Suivre les expérimentations				Fonctionnement	TCM	TCAT, Gestionnaires de parkings privés
Confirmer l'aménagement définitif des pôles d'échanges				Budgets études et travaux à définir	TCM	Gestionnaires de parkings privés
2. Aménager des pôles d'échanges multimodaux ruraux						
Identifier les localisations à retenir				Fonctionnement	TCM	Communes, Département Région
Définir le préprogramme d'intermodalité sur les sites retenus				Fonctionnement	TCM	Communes, Département Région
Aménager progressivement les pôles ruraux				Budgets études et travaux à définir	TCM	Communes, Département Région
Suivre l'usage des PEM ruraux				Fonctionnement	TCM	Communes, Département Région, opérateur covoiturage
3. Améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes						
Déployer une signalétique sur le pôle gare				Budget étude et travaux à définir	TCM	Ville de Troyes, SNCF, TCAT, Effia
Mise en place future d'un espace commercial dédié à la mobilité en gare de Troyes				Budget étude, travaux et personnel dédié à définir	TCAT	SNCF

Illustration 7: Exemple de budgétisation, fiche action 5

L'Ae recommande de compléter le dossier pour permettre la mise en œuvre du plan de mobilité en estimant :

- ***les moyens humains à mobiliser au niveau de TCM et dans la mesure du possible ceux des partenaires qui seront mobilisés ;***
- ***les besoins et moyens financiers (élaboration d'un plan d'investissement par exemple à l'instar du volume d'investissement estimé pour le Schéma directeur des mobilités actives) pour réaliser l'ensemble des actions projetées.***

1.4.5. Les modalités et indicateurs de suivi du plan de mobilité (PDM)

Le dossier comprend la liste et le détail des indicateurs environnementaux retenus. L'Ae salue l'exhaustivité du volet environnemental dédié au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du PDM qui intègre les valeurs du bilan 2014-2024, l'état de référence en 2022, les objectifs, la source de données ainsi que la fréquence de renseignement de l'indicateur. Il pourrait cependant être complété par des propositions de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs.

De plus, l'Ae regrette que seuls les indicateurs de suivi de l'action soient reportés au niveau des fiches actions. Elle relève cependant que le PDM ne présente pas la liste et le détail des indicateurs de suivi à l'instar des indicateurs environnementaux.

L'Ae a bien noté le contenu de la mesure 3 « Suivre et partager la mise en œuvre des actions du PDM » de la fiche action 15 « Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de Mobilité ». Elle porte sur le recueil des indicateurs de suivi auprès des différents partenaires[41] afin de constituer un observatoire de la mobilité, dont l'objectif est d'observer l'évolution de la mobilité sur le territoire.

Une communication de ces indicateurs et du bilan de mise en œuvre du PDM est prévue lors des 2 réunions annuelles du comité de suivi du PDM qui seront couplées avec celles du SDMA. Ce comité associera le Conseil Départemental, la Région Grand Est, les communes, la TCAT, TPA ainsi que les élus communautaires volontaires.

L'Ae souligne l'intérêt d'un suivi spécifique sur les accidents concernant des cyclistes ou des piétons, pour pouvoir rapidement tirer les enseignements utiles et les intégrer dans les actions du PDM et du SDMA.

L'Ae recommande de compléter le volet dédié au suivi de la mise en œuvre du PDM en intégrant dans un tableau l'ensemble des indicateurs de suivi (état initial, définition de l'indicateur, détermination de valeurs cibles, etc.) à l'image des indicateurs environnementaux, et de préciser les mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs. L'Ae recommande également de faire figurer dans les fiches actions les principaux indicateurs environnementaux les concernant.

1.4.6. Le résumé non technique

Le dossier comprend un résumé non technique qui est clair et résume correctement le PDM tant au niveau du diagnostic, du plan d'actions et de l'évaluation environnementale.

2. Articulation avec les documents de planification de rang supérieur

L'article L.1214-7[42] du code des transports fixe la liste des plans, documents et programmes que le PDM doit prendre en compte ou avec lesquels il doit être compatible.

2.1. SCoT des Territoires de l'Aube

L'évaluation environnementale comporte une analyse de compatibilité avec le SCoT des Territoires de l'Aube approuvé le 10 février 2020 , plus particulièrement avec l'orientation 3.3 « Travailler sur les solutions de mobilité » du Document d'orientation et d'objectifs (DOO)[43]. L'Ae note positivement l'exhaustivité de l'analyse du projet de PDM avec le contenu de cette orientation. Elle permet à la collectivité de conclure sur l'inscription du PDM dans la lignée des objectifs du SCoT. L'Ae n'a pas de remarque particulière à formuler.

2.2. PCAET de la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole

L'Ae rappelle que, selon les dispositions de l'article L.229-26[44] du code de l'environnement, TCM a l'obligation de disposer d'un Plan climat air énergie territorial (PCAET) depuis le 1er janvier 2019.

La collectivité indique que son PCAET[45], est en cours de validation (projet délibéré en avril 2023).

[41] Communes, TCAT, TPA, fournisseurs de services, enquêtes usagers.
[42] Lien direct sur l'article L.1214-7 du code des transports
[43] Le DOO du SCoT contient les orientations qui traduisent les objectifs du PADD et que doivent prendre en compte les autres documents de planification, tels que les plans locaux d'urbanisme.
[44] Lien direct sur l'article L.229-26 du code de l'environnement
[45] Avis de l'Ae rendu le 03 août 2023.

L'Ae note que la révision du PDM correspond à l'action n°11 « Le Plan de mobilité » du projet de PCAET. Sur la mobilité, l'Ae avait notamment relevé que :

- *«* (le secteur) *des transports routiers est le 1er émetteur de GES et le 2e consommateur d'énergie (dont 92 % issus de produits pétroliers) »* ;
- « *Les leviers de réduction des émissions des émissions de GES résident donc dans les transports routiers et notamment la voiture individuelle. Il s'agit alors de réduire les déplacements et la place de la voiture individuelle dans les déplacements en facilitant le recours aux modes de déplacements alternatifs, en y incluant l'accès aux magasins d'usine qui génèrent un trafic spécifique significatif qui constitue un enjeu important*. » ;
- *« Le programme d'actions met l'accent sur (…) le développement de la mobilité douce et bas carbones avec principalement la mise en place du Plan de mobilité (PDM) de l'intercommunalité. » ;*
- *« Les déplacements ne font pas l'objet d'une stratégie et d'actions très détaillées dans le PCAET puisque celui-ci intégrera les éléments stratégiques du PDM lors de son évaluation à mi-parcours »* ;
- « *Il s'agit de repenser les transports en commun, de développer les modes doux (marche et vélo), de faciliter l'accès aux modes de transports collectifs, l'offre de mobilité à l'échelle des 81 communes. L'Ae souligne que ce plan*[46] *devra aussi viser à développer des lignes de transports en commun alternatifs à l'automobile pour l'accès aux emplacements des magasins d'usine. » ;*
- *« Une action est dédiée à la réalisation d'une étude d'impact sur la mise en place de Zones à faibles émissions mobilité (ZFEm) sur TCM*[47]*. » ;*
- *« Il en ressort que ce sont surtout les infrastructures liées à la mise en œuvre du plan de mobilité (...) qui auront le plus d'impact sur l'environnement, notamment sur les sols, la biodiversité et les paysages. ».*

Sur ce sujet, l'Ae avait essentiellement recommandé « *de renforcer le volet mobilité du programme d'actions du PCAET et de proposer dès à présent des objectifs chiffrés concernant le secteur des transports routier et ferroviaire qui pourront alimenter le futur Plan de mobilité de TCM* ».

L'Ae note positivement que, même si le PCAET n'est pas encore adopté, TCM a réalisé une analyse de l'articulation du PDM avec les actions du projet de PCAET.

En revanche, l'Ae regrette que la collectivité n'ait pas pris en compte les éléments sur la mobilité portés dans son avis sur le PCAET (rappelés ci-avant). Elle déplore également que le PDM auquel renvoie le volet mobilités du PCAET, notamment sur la baisse des émissions de GES, ne réponde pas aux attentes indiquées au PCAET en matière de transport de marchandises et de longues distances.

L'Ae recommande à la collectivité d'apporter des réponses sur les points relevés par l'Autorité Environnementale sur son projet de PCAET et de le finaliser au plus tôt afin que les communes membres puissent en tenir compte, le cas échéant, lors des prochaines évolutions de leur document d'urbanisme. Elle recommande en outre d'approfondir sa réflexion sur le volet transport de marchandises et sur les trajets de longue durée.

2.3. Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET Grand Est) et la Loi Climat et Résilience (LCR)

Le dossier comprend une analyse de compatibilité avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Grand Est approuvé le 24 janvier 2020. Cette analyse est satisfaisante tant au niveau de la prise en compte de ses

[46] PDM. Note de l'Ae.
[47] Action n°34 du projet de PCAET.

objectifs, que de sa compatibilité avec les règles générales du SRADDET se rapportant à la mobilité.

A toutes fins utiles, l'Ae rappelle à la collectivité les dispositions de la Loi Climat et Résilience (LCR) qui impose une baisse minimale de 50 % de la consommation foncière pour la période 2021-2031 par rapport à la consommation d'espaces naturel, agricole ou forestier (ENAF) de l'année 2011 à l'année 2020 (incluses).

Selon les données issues du portail ministériel « Mon Diagnostic Artificialisation », une consommation de 484,2 ha a été relevée entre le 1er janvier 2011 et le 1er janvier 2021 pour le territoire de TCM, dont 41,04 ha destinés aux routes (0 ha pour le ferré).

L'Ae rappelle que le SRADDET devra se mettre en compatibilité avec la LCR (en 2025) et le SCoT en cascade (en 2027).

3. Le Plan de mobilité et son rapport environnemental

3.1. État initial de l'environnement et les principaux enjeux environnementaux

L'état initial répertorie de manière satisfaisante l'ensemble des milieux naturels présents sur le territoire notamment les sites Natura 2000[48], les Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)[49], les différents milieux humides, les éléments de la Trame verte et bleue (TVB)[50]. L'est du territoire est situé dans le Parc naturel régional (PNR)[51] des Lacs de la Forêt d'Orient.

Il identifie bien les différents types de risques naturels présents sur son territoire. Le risque inondation par débordement de cours d'eaux, par remontées de nappes ou par rupture de barrage est bien cartographié. Le risque lié au retrait gonflement des argiles, ainsi que celui lié aux mouvements de terrain (affaissements, effondrements) sont également identifiés.

Le dossier a également identifié les impacts potentiels sur la ressource eau et les impacts sanitaires (nuisances sonores et qualité de l'air, voir paragraphes 3.3 à 3.5 ci-après).

Le risque anthropique présent sur le territoire a été inventorié. Le dossier a cartographié le risque industriel lié à la présence de nombreuses installations classées pour l'environnement (ICPE) dont 2 SEVESO[52] et un Plan de prévention du risque technologique (PPRT), aux sites pollués ou potentiellement pollués. Il apparaît qu'une majorité des activités actuelles ou passées se concentre autour du centre urbain de Troyes et de la rivière Aube. Le dossier a répertorié le risque lié au transport de matières dangereuses par voie routière ou ferrée.

[48] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

[49] L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.
Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares remarquables du patrimoine naturel national ou régional.
Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

[50] La Trame verte et bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) ainsi que par les documents de planification de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Les continuités écologiques constituant la Trame verte et bleue comprennent des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques. La Trame verte et bleue contribue à l'amélioration de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau.

[51] Un Parc naturel régional s'organise autour d'un projet qui vise à assurer durablement la préservation, la gestion et le développement harmonieux de son territoire. Ce projet s'incarne dans une charte qui propose un état des lieux du territoire, les objectifs à atteindre et les mesures qui lui permettent de les mettre en œuvre.

[52] Le statut SEVESO des ICPE est introduit par la directive n° 2012/18/UE du 04/07/12 dite "SEVESO 3" entrée en vigueur en France le 1er juin 2015. Cette directive, dont l'application relève de l'Inspection des installations classées, impose des exigences aux établissements afin de prévenir et de mieux gérer les accidents majeurs impliquant des produits chimiques dangereux.
Le statut SEVESO s'applique aux installations utilisant les substances ou mélanges énumérés dans la nomenclature des installations classées sous les rubriques 4xxx.
Le statut SEVESO distingue deux types d'établissements, selon la quantité totale de matières dangereuses susceptible d'être présente dans l'installation : les établissements Seveso seuil haut et les établissements Seveso seuil bas.
À chacun de ces statuts correspondent des mesures de sécurité et des procédures particulières définies dans la directive Seveso III.

Le dossier présente une synthèse des principaux enjeux liés :

- *au milieu naturel* : préservation des éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagement liés aux mobilités, intégrer les projets de mobilité vis-à-vis du patrimoine naturel et du paysage, gérer et entretenir les infrastructures de transports compatibles avec les enjeux écologiques, maîtriser l'artificialisation des sols et la préservation des ENAF, propices à la biodiversité et la qualité de l'air et réduire la pollution lumineuse ;
- *aux risques naturels et à la préservation de la ressource en eau* : lors de la réalisation de nouvelles infrastructures de transport, mise en place de systèmes efficaces de gestion des eaux pluviales, respect des zones de protection autour des captages d'eau potable, adoption de de protection strictes pour prévenir les risques de pollution des sources d'eau potable ;
- *aux risques anthropiques* : préservation des usagers et des ouvrages, pas d'aggravation des risques présents.

Le dossier comporte une présentation du scénario de référence environnemental en l'absence de mise en œuvre du PDM. La synthèse de l'état initial de l'environnement a été ensuite adossée aux enjeux de mobilité pour le territoire issus du diagnostic

L'évaluation environnementale signale que les zones susceptibles d'être impactées par la mise en œuvre du PDM seront celles qui sont concernées par des aménagements et celles qui induisent un changement de la fréquence des trafics routiers.

Elle a identifié les actions qui sont susceptibles d'induire un impact environnemental dont les emprises exactes ne sont cependant pas encore définies. Néanmoins, une localisation à titre indicatif a été faite par le biais d'illustrations, ce que l'Ae tient à saluer positivement. Il s'agit notamment de la création d'un nouveau dépôt de bus (action 1), de lignes de covoiturage (action 2), de pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (action 5), de pistes cyclables (action 7), de stations multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (action 12).

Pour la quasi-totalité des actions identifiées, l'évaluation environnementale comporte un schéma localisant les aménagements projetés ou l'implantation des installations. Les impacts négatifs ou positifs directs ou indirect sont mentionnés.

D'une manière générale, le dossier indique que pendant la phase chantier, des mesures spécifiques devront être adoptées pour éviter tout impact sur le milieu naturel. Les travaux susceptibles de générer des incidences négatives en phase chantier seront conduits selon le principe d'une démarche chantier à faible impact environnemental. Les responsables et le personnel seront sensibilisés aux problématiques environnementales et informés des moyens mis à leur disposition. Il est notamment prévu de minimiser les consommations des ressources, d'optimiser la collecte sélective des déchets, de favoriser le réemploi, de maîtriser l'éclairage nocturne, limiter les nuisances sonores et olfactives, etc. Il conviendrait de préciser quelles sont les mesures que la collectivité entend mettre en place pour « réduire les nuisances sur la biodiversité » en phase chantier.

En réduisant le nombre de véhicules, le PDM aura des incidences positives pour les secteurs à proximité des voies concernées. Les implantations ou aménagements auront lieu de préférence sur des zones déjà artificialisées, limitant ainsi les incidences négatives. L'évaluation environnementale précise que les projets devront prendre en compte le contexte écologique et s'inscrire dans une démarche d'évitement et de réduction des impacts. Cependant certains projets sont susceptibles d'entraîner une consommation d'ENAF (cas de la création d'une voie cyclable). Elle précise également que les projets devront prendre en compte les enjeux locaux sur les habitats et les espèces et devront respecter la réglementation sur les espèces protégées.

La préservation de la ressource en eau (rejets de polluants par les véhicules routiers) et la prise en compte du risque inondation (phénomène de ruissellement lié à l'imperméabilisation) sont également pris en compte, en incitant à l'aménagement de projets résilients et sur des surfaces déjà anthropisées.

Le report modal agissant sur la réduction du trafic automobile permettra de réduire les émissions de polluants liés aux véhicules. En revanche, la création de nouvelles infrastructures va augmenter les surfaces imperméabilisées ainsi que leur fréquentation par les usagers et donc induire une augmentation du risque pollution. La gestion des eaux pluviales et leur retour au milieu naturel devra faire l'objet d'une attention particulière.

Les mesures d'évitement et de réduction consistent à choisir le site du moindre impact environnemental, en privilégiant les surfaces déjà artificialisées. Les sites à enjeux seront évités, ainsi que la consommation d'ENAF. L'aménagement d'axes existants pour les nouvelles liaisons liées au transport collectif et les chemins existants pour les nouveaux tracés cyclables (en lien avec le SDMA) seront privilégiés. Dans la mesure du possible les nouvelles plateformes de logistiques seront implantées sur des zones déjà urbanisées ou à proximité de zones d'activités existantes.

L'Ae salue la volonté de profiter du réaménagement d'espaces anthropisés pour les désimperméabiliser.

D'une manière générale, les zones où la qualité de l'air (point 3.4) est bonne et les zones de calme (point 3.5), seront préservées des aménagements induisant une forte augmentation du trafic routier.

Les enjeux liés au patrimoine culturel seront pris en compte dans la localisation et l'intégration paysagère des projets.

Les ouvrages et aménagements prendront en compte les risques localement présents afin de ne pas les accentuer ni surexposer la population. Ils devront être réalisés dans un contexte de changement climatique et être résilients face aux phénomènes météorologiques extrêmes. Ils devront être conçus avec des matériaux dont l'empreinte carbone sera la plus faible possible : réemploi pour le mobilier urbain et les matériaux de construction, réduction des distances par l'approvisionnement auprès de filières locales, etc. Le dossier prévoit la possibilité de demander une analyse du cycle de vie ou un bilan des GES pour les opérations conséquentes.

En préalable à chaque aménagement, les enjeux écologiques devront être systématiquement précisés par l'élaboration d'un pré-diagnostic écologique par exemple. Si nécessaire des inventaires complémentaires pourront être réalisés. Les projets devront intégrer une démarche d'évitement et de réduction. Les éléments présentant un intérêt écologique devront être préservés en priorité. Le planning des travaux sera adapté. Une réflexion pour réaliser des aménagements favorables à la biodiversité sera menée au regard des enjeux locaux.

Une attention sera portée également dans les zones où les trafics sont susceptibles d'augmenter en s'assurant que les seuils de concentration des polluants et de bruits réglementaires seront respectés afin de ne pas exposer les riverains de manière excessive. Des dispositions pourront être prises aux abords des axes concernés (couloirs de bruit, isolation de façades, revêtement).

D'une manière générale, l'Ae recommande à la collectivité de préciser quelles sont les mesures mises en place pour « réduire les nuisances sur la biodiversité » en phase de chantier et de compléter les fiches actions par un rappel à la vigilance sur la prise en compte des milieux naturels pour les travaux et aménagements à réaliser dans ou à proximité de ces milieux.

Au vu des éléments présentés dans le dossier, les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae 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.

Selon les dispositions de l'article L1214-1 du code des transports[53], « le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions des gaz à effet de serre liées au secteur des transports,

[53] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039783632

selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité ». Ces différentes thématiques sont reprises ci-après auxquelles l'Ae a ajouté l'impact du PDM sur la consommation d'énergie.

3.2. Consommation d'énergie

Bien que cela ne soit pas prévu dans les dispositions de l'article L.1214-1 du code des transports, le dossier analyse l'impact du plan sur la consommation énergétique. Il indique que le secteur des transports routiers est le secteur le plus consommateur sur le territoire. En 2022, il représente 33 % % de la consommation d'énergie finale sur le territoire de TCM (soit 1 243 GWh).

Le dossier présente l'évolution des consommations d'énergie finale par secteur entre 2005 et 2022 (voir illustration ci-après).

La part du secteur des transports routiers continue d'afficher une augmentation dans la consommation d'énergie (+ 5,9%) à l'inverse des autres secteurs qui montrent une stabilité voire une baisse de leur consommation énergétique. Cette progression repose selon le dossier par une augmentation de la population et des distances parcourues par habitant.

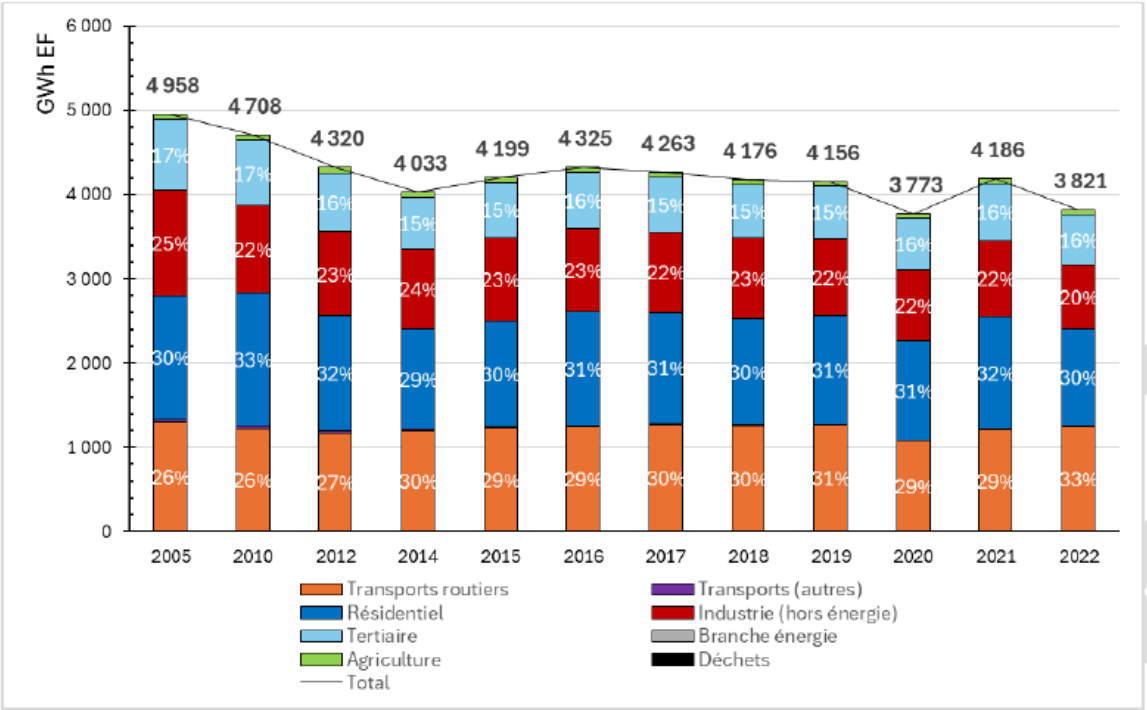

Figure 15 : Consommations d'énergie finale par secteur sur TCM entre 2005 et 2022 sur TCM (Source : ATMO Grand Est)

Illustration 8: Évolution de la consommation d'énergie finale par secteur (secteur des transports routiers représenté en orange)

Le développement d'alternatives aux véhicules thermiques apparaît essentiel pour agir sur la décarbonation des transports routiers. Les leviers identifiés sont la promotion des véhicules électriques, le recours à des carburants alternatifs (hydrogène, bioGNV, biocarburants), inciter au au report modal et réduire les distances parcourues. La mise en œuvre du PDM aura des incidences positives en réduisant de façon globale les consommations d'énergie fossile sur le territoire. A l'horizon 2035, c'est environ 45 000 km parcourus en moins qui sont escomptés. Les mesures sont similaires à celles pour agir sur les émissions de GES (voir ci-après).

3.3. Réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES)

Selon le dossier, en 2021 le territoire de TCM est responsable de 762 ktCO_2e d'émissions de GES dont 41 % émises par le transport routier. Le dossier indique que le secteur des transports routiers représente une part croissante des émissions de GES passant de 34 % en 2005 à 41 % en 2022. Ce secteur est un enjeu majeur pour la réduction des GES au niveau du territoire. Cette progression est expliquée par l'augmentation des distances parcourues (étalement urbain combiné aux habitudes de déplacement), adoption lente des véhicules électriques (présence plus importance des véhicules thermiques qui consomment plus d'énergie) et dépendance de la voiture individuelle (le report modal vers des modes de transport plus durables, reste limité, particulièrement dans les zones rurales et périphériques).

Bien que datant de 2019, l'Ae note positivement la présence dans le dossier, d'une cartographie issue du PCAET, représentant par commune les principales sources d'émission de GES sur le territoire (voir illustration ci-après).

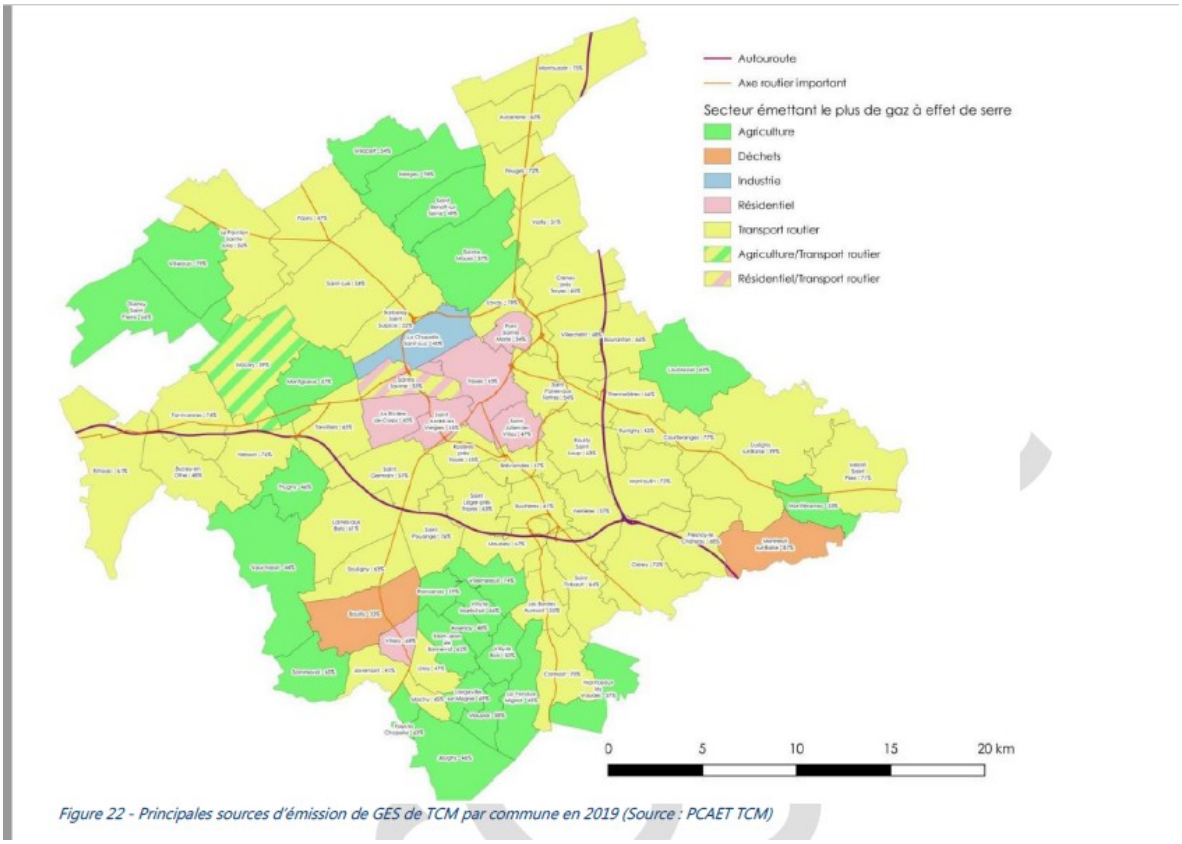

Illustration 9: Principales sources d'émissions de GES par communes en 2019

Par ailleurs, l'Ae salue positivement la présence d'un schéma montrant la répartition des émissions de GES par type de véhicules en 2017. Une actualisation du graphique aurait été un plus. Ce graphique montre que plus de moitié des émissions de GES sont émises par des véhicules particuliers et que 42 % (véhicules utilitaires et poids lourds) sont en lien avec le transport de marchandises.

Le dossier indique que d'une façon globale la mise en œuvre du PDM devrait avoir des incidences positives sur la réduction des émissions de GES et de la consommation d'énergie, compte-tenu du report modal et l'évolution technologique du parc de véhicules. En tenant compte de la mise en œuvre du PDM une baisse de 10 % des émissions de GES est visée en 2035.

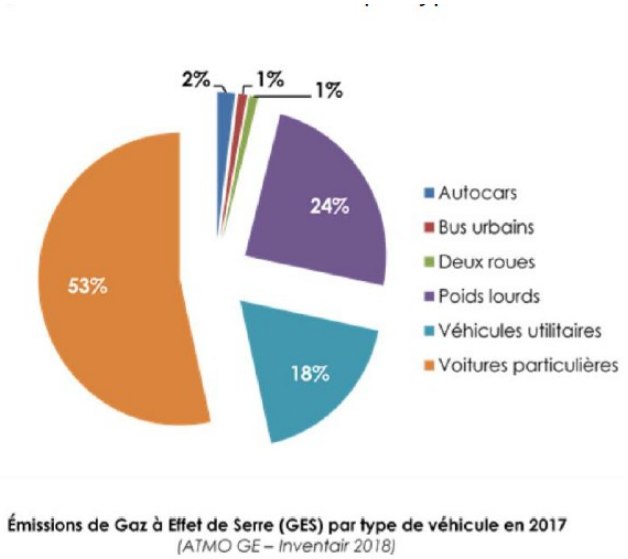

Illustration 10: Répartition des émissions de GES du secteur des transports par type de véhicule en 2017

Les actions en faveur[54] du report modal vers les transports en commun, le covoiturage, les modes actifs, vont induire une réduction du nombre de véhicules légers et du nombre de kilomètres parcourus. Cela va agir sur les émissions de GES et sur la consommation d'énergie. Sous réserve que le transport de marchandises en amont des plateformes diminuent, les émissions de GES du transport de marchandises en conditions urbaines devraient diminuer, comme la consommation de carburant des poids lourds (action 6).

Les actions 11 (tendre vers une flotte de bus zéro émission) et 12 (accompagner la conversion des véhicules) visant à promouvoir l'amélioration technique des véhicules devraient permettre une diminution des énergies fossiles et des émissions de GES.

L'Ae renouvelle sa recommandation d'approfondir sa réflexion sur le volet transport de longue distance en lien avec le projet de PCAET en cours de validation, afin de mettre en exergue les actions permettant d'agir sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports de marchandises.

3.4. Lutte contre la pollution de l'air

Le dossier comprend une présentation exhaustive des réglementations[55], des principaux polluants émis par les véhicules motorisés, du contexte local et des enjeux du territoire liés à la qualité de l'air. Le dossier a rappelé les objectifs de réductions des principaux polluants fixés dans le cadre du PCAET en cours de validation.

Le dispositif de suivi et de surveillance de la qualité de l'air de TCM, en partenariat avec ATMO[56] s'appuie sur 3 stations réparties sur le territoire. Ces stations mesurent chacune 1 à plusieurs polluants : dioxyde d'azote (NOx), ozone (O3), particules fines (PM10 et PM2.5), dioxyde de soufre (SO2).

[54] Se reporter au détail des actions 1, 2, 3, 4, 5, 7, 13.

[55] Européenne, française, régionale et locale (PCAET) ainsi que les valeurs guides de l'OMS.

[56] ATMO est un acronyme qui désigne les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) en France. Ces organismes jouent un rôle de premier plan dans la surveillance et l'évaluation de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire français..
Chaque ATMO est responsable de la surveillance de la qualité de l'air dans sa région respective, utilisant des techniques de mesure et de modélisation avancées pour collecter des données précises sur les polluants atmosphériques.
ATMO Grand Est, association à but non lucratif agréée par le Ministère chargé de l'environnement, est en charge de la surveillance de la qualité de l'air dans la région Grand Est.

Selon le dossier, en 2019, 4 630 tonnes de polluants atmosphériques ont été mesurées, tout polluant confondu. Le transport routier produit principalement des émissions d'oxydes d'azote, suivies des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et des particules fines.

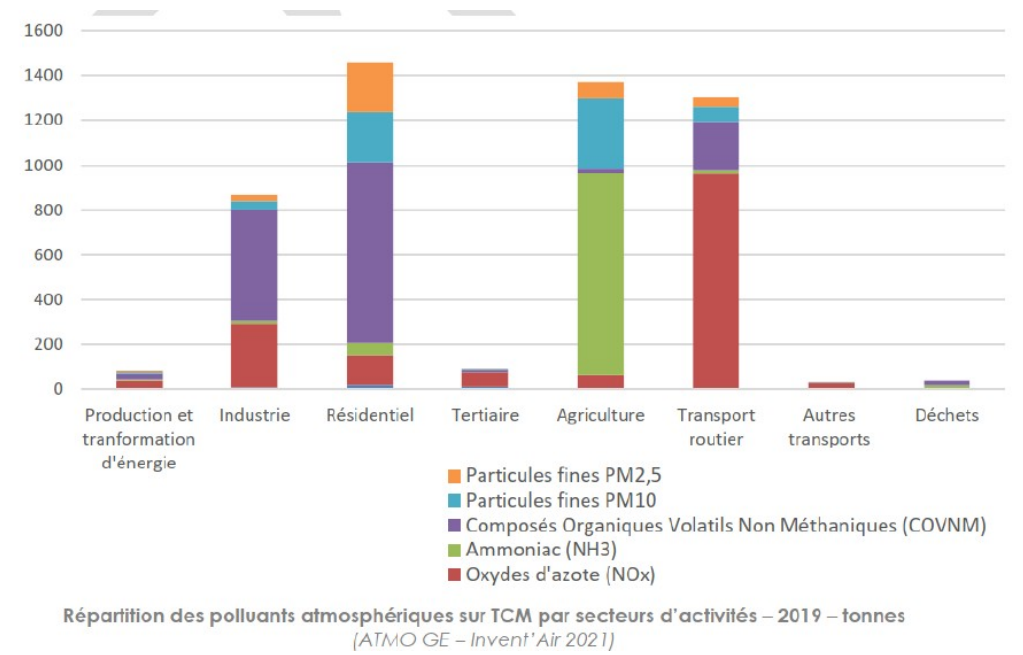

Illustration 11: Répartition des émissions de polluants atmosphériques par secteurs

Selon le dossier, les émissions de NOx des transport routiers ont diminué de 75 % depuis 1990 passant de 3 076 tonnes à 766 tonnes en 2022. La proportion des rejets d'oxydes d'azote liés au transport routier s'établit en 2022 à 49,6 % contre 62,2 % en 1990. Cela s'explique par la combinaison de normes environnementales plus strictes, l'amélioration des carburants, la transition vers des véhicules plus propres.

Le dossier présente un état des lieux sur 2011-2015, au niveau du Grand Troyes, des concentrations des 3 principaux polluants qui sont émis par les transports routiers. Il fait le lien entre qualité de l'air et météorologie qui contribue à la plus ou moins bonne dispersion des polluants. Il met également en évidence les liens entre les émissions et les vitesses des véhicules légers et des poids lourds.

Il en ressort que les concentrations les plus élevées se situent au niveau des principaux axes routiers de l'agglomération troyenne et au centre-ville de Troyes. Au niveau des axes importants de l'agglomération, les valeurs réglementaires des oxydes d'azote (NO2) ainsi que la valeur guide[57] de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont dépassées (teneurs moyennes annuelles). Les valeurs réglementaires des particules fines[58] ne sont pas dépassées, mais le sont pour les valeurs guides de l'OMS.

Par ses actions visant au développement des transports en commun fiables et performants, au développement des liaisons douces et actives continues et sécurisées, au report de l'usage de la voiture sur ces modes alternatifs, à la mutation du parc automobile vers l'électrique, le PDM a pour objectif d'agir sur la réduction des polluants du secteur des transports et donc d'améliorer la qualité de l'air.

L'Ae souligne la qualité du dossier dans sa prise en compte de la lutte contre la pollution de l'air.

[57] 40 µg/m³ en moyenne annuelle. Source dossier.
[58] 20 µg/m³ en moyenne annuelle pour les PM10 et 10 µg/m³ en moyenne annuelle pour les PM2,5. Source dossier.

3.5. Lutte contre la pollution sonore

Le dossier comprend des cartes de bruit stratégiques à l'échelle du département et à celle du Grand Troyes. Ces dernières réalisées en 2022 identifient les voiries classées en fonction du niveau de bruit qu'elles engendrent. Elles ont été approuvées et arrêtées par arrêté préfectoral du 05 mai 2023. Elles servent notamment de base à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)[59].

TCM est concerné par le PPBE de l'Aube adopté par arrêté préfectoral du 03 décembre 2018[60], par le PPBE 2024-2028 des routes départementales de l'Aube et par le PPBE de TCM 2025-2030 qui traite de 82 km de voirie.

Selon le dossier, l'analyse de l'unité urbaine montre une situation globalement satisfaisante compte-tenu du taux d'urbanisation. Ce sont 7 914 habitants, 21 établissements d'enseignement et 8 établissements de santé qui sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs à la norme de 68 dB(A)[61].

TCM souhaite préserver les zones calmes (81 espaces recensés) identifiées au PPBE afin d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers du territoire. Plusieurs actions (apaisement des centres-villes et centres-bourgs, réglementation de l'accès des livraisons, électrification du parc automobile, incitation au report modal, développement des services de mobilités actives, …) sont susceptibles d'améliorer la qualité sonore dans leur environnement.

3.6. Préservation de la biodiversité

L'évaluation environnementale répertorie bien l'ensemble des milieux présents sur la totalité du territoire qui est couvert par de nombreux espaces naturels sensibles (voir illustration page suivante).

L'Ae note positivement la territorialisation, même à titre indicatif, des aménagements projetés par les différentes actions du PDM. D'une manière générale, les projets devront intégrer une démarche d'évitement et de réduction dans un objectif de préservation des éléments présentant un intérêt écologique. ***L'Ae recommande néanmoins à la collectivité d'inscrire dans les fiches actions un appel à la vigilance pour les travaux et aménagements à réaliser dans ou à proximité de milieux pouvant potentiellement présenter un intérêt écologique.***

Natura 2000

5 sites Natura 2000 présents sur le territoire :

- les 4 zones spéciales de conservation (ZSC) « Forêt et clairière des bas-bois », « Prairie de Courteranges » à l'est, « Marais de Villechétif » et « Forêt d'Orient » au nord-est ;
- le Lac d'Orient, à l'est, est identifié quant à lui en Zone de Protection Spéciale (ZPS).

Le dossier a identifié les types de lien pouvant exister entre un zonage Natura 2000 et l'emprise d'un projet : lien direct lorsque le projet se situe dans un site Natura 2000 ; lien de déplacement lorsque le projet intercepte un corridor de déplacements entre 2 réservoirs de biodiversité dont l'un est un site Natura 2000 et lien hydrologique lorsque le site Natura 2000 est parcouru par un cours d'eau.

[59] Le PPBE est un outil d'action pour prévenir et si possible réduire les effets des nuisances sonores liées à certaines routes, autoroutes, infrastructures ou ferroviaires ou constatées dans certaines agglomérations. Ce sont des documents de prévention prévus pour certaines infrastructures routières et autoroutières (avec trafic de plus de 3 millions de véhicules), ferroviaires (à plus de 30 000 passages de train) ou certains aérodromes civils (avec trafic annuel de plus de 50 000 mouvements, hors certains entraînements) et dans certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants.

[60] Autoroute A5, autoroute A26 et route nationale N77.

[61] Le dB (A) est utilisé pour mesurer les bruits environnementaux. Il s'agit d'un décibel pondéré A qui constitue une unité du niveau de pression acoustique. En effet, l'oreille et le cerveau humain interprètent l'intensité d'un son en partie en fonction de sa hauteur tonale.

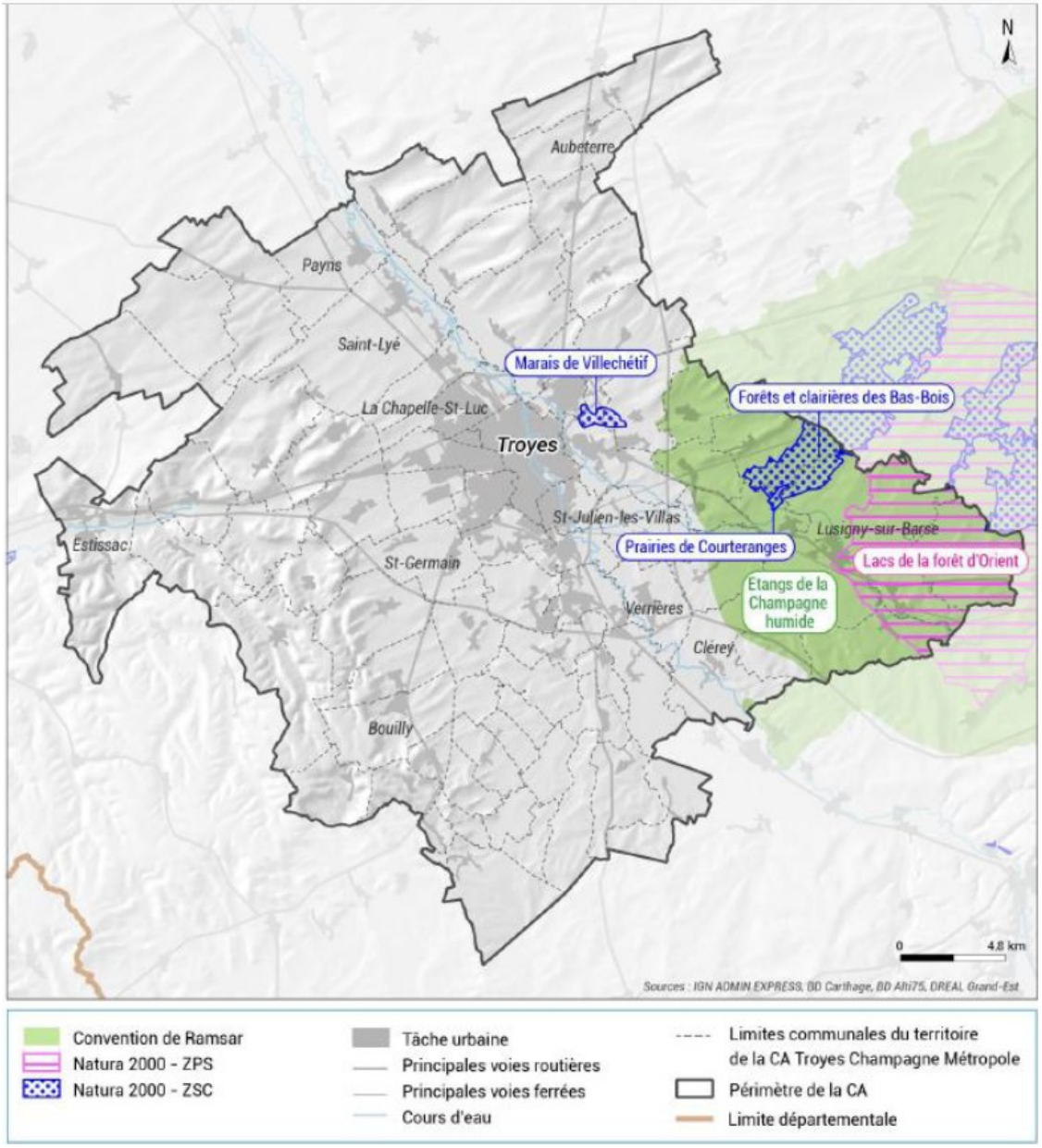

Illustration 12: Carte des protections internationales (Natura 2000 et Ramsar)

Le dossier a identifié plusieurs actions (création d'aménagements ou modification du trafic) qui pourraient avoir des incidences potentielles sur les sites Natura 2000 du territoire. Pour chacun des sites, une superposition des implantations potentielles vis-à-vis de la localisation du site Natura 2000 a été réalisée (voir exemple ci-après).

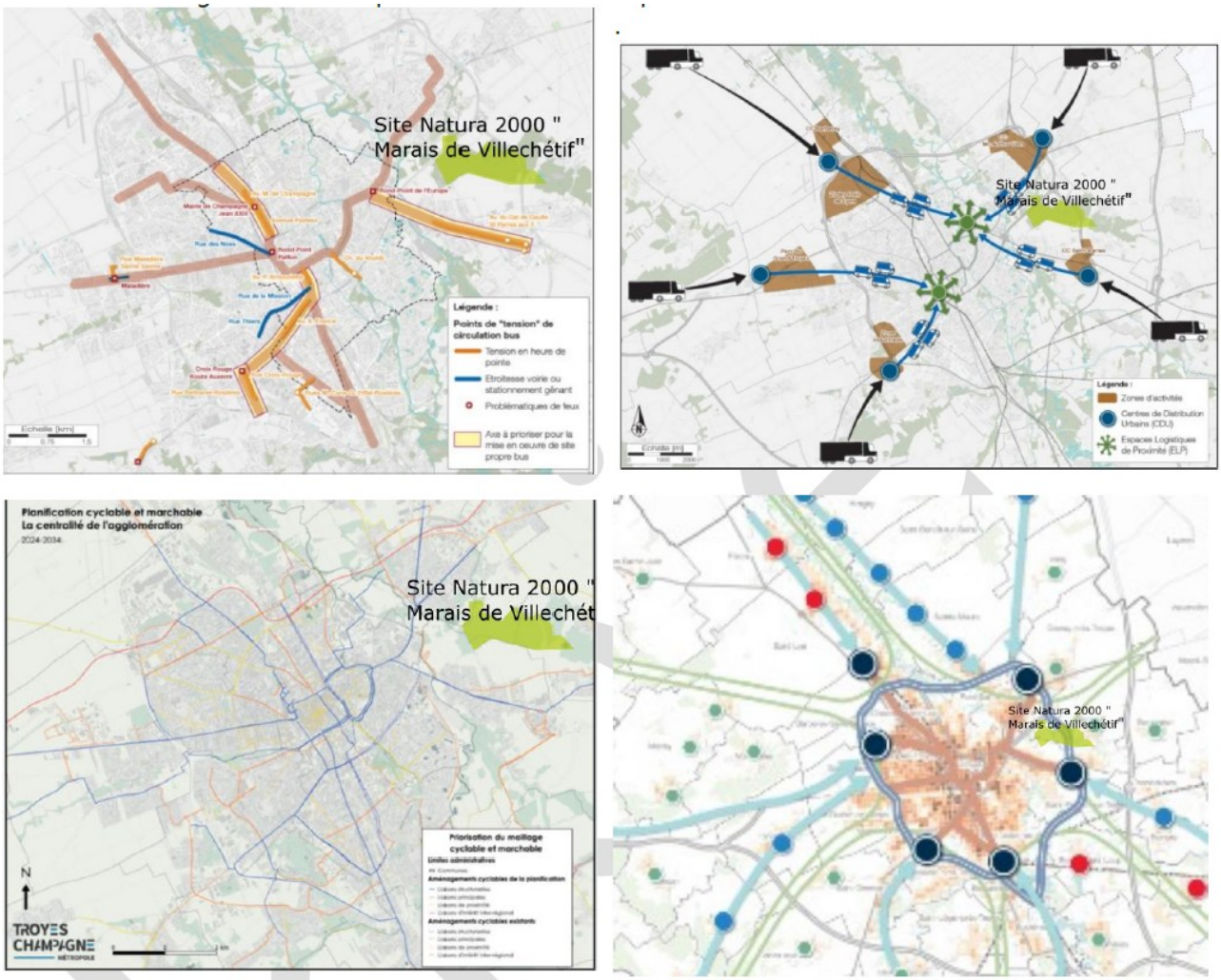

Illustration 13: Localisation potentielle d'aménagements prévus au PDM vis-à-vis de la ZSC "Marais de Villechétif"

L'étude d'incidences comprend pour chacun des sites une description du site Natura 2000, l'analyse des incidences potentielles compte-tenu du ou des projets potentiels situés dans ou à proximité et la conclusion sur l'existence ou non d'impacts potentiels.

Exception faite de la réalisation de PEM ruraux (illustration ci-contre) qui pourraient être réalisés à dans ou à proximité de la ZPS « Lacs de la Forêt d'Orient », aucun aménagement ne devrait intercepter les autres sites Natura 2000.

Pour la ZPS « Lacs de la Forêt d'Orient », le dossier indique qu'une vigilance devra être apportée aux éclairages mis en place au niveau des parkings relais par la mise en place d'un éclairage unidirectionnel tourné vers la chaussée. Sur les 3 espèces présentes sur le site et potentiellement

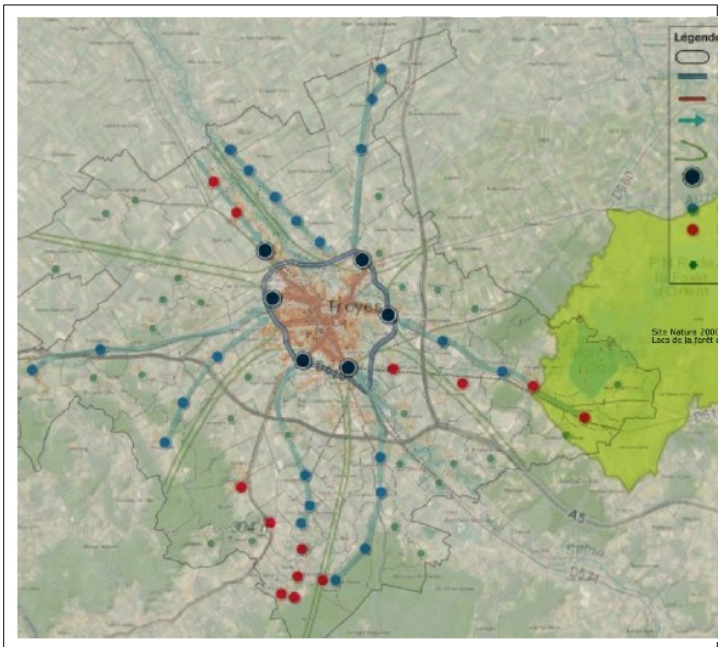

Illustration 14: Exemple de localisation d'aménagement

nicheuses sur Troyes ou alentours et avec de grands territoires, un seul impact potentiel marginal a été identifié pour le Milan noir. Il est en lien avec sa capacité à se nourrir de cadavres d'animaux écrasés sur les routes où il se retrouverait confronté lui-même à une collision routière. Le projet ne créant pas de nouvelles voiries et en l'absence de données sur les collisions, le risque est considéré comme non significatif.

Pour les autres sites Natura 2000, les chiroptères ayant permis de définir la ZSC « Forêts et clairières des Bas-bois » pourraient être impactés par les travaux si ceux-ci intègrent des abattages d'arbres en bordure des voiries aménagées et si des travaux de nuit étaient envisagés. Dans ces conditions, le passage d'un écologue, sur plusieurs nuits, sera nécessaire, en amont du projet, afin de pouvoir estimer l'impact réel des travaux et de préciser les mesures adaptées à mettre en place.

Ainsi, l'Ae n'a pas de remarque particulière sur la conclusion du dossier sur l'absence d'incidence significative sur la biodiversité recensée sur les sites Natura 2000 à proximité de la Ville de Troyes.

Elle recommande cependant, suivant ainsi les conclusions de l'étude d'incidences, de réaliser une étude d'incidences plus approfondie par un écologue en amont des travaux sur les zones précises notamment pour ce qui concerne les impacts sur les chiroptères.

Par ailleurs, l'Ae recommande, de compléter les fiches actions concernées par un rappel sur le principe de protection stricte (règle de l'évitement) des sites Natura 2000.

L'Autorité environnementale rappelle qu'en cas d'incidences notables sur un site Natura 2000, la réglementation européenne et nationale exige de :

- **justifier l'absence de solutions alternatives ;**
- **démontrer la motivation de leur réalisation pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique. S'agissant d'un site abritant un type d'habitat ou une espèce prioritaire, seules pourront être invoquées des considérations liées à la santé de l'Homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur ;**
- **indiquer les mesures compensatoires nécessaires pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée, dans tous les cas, l'État français informera la Commission des mesures compensatoires adoptées.**

METZ, le 12 juin 2025

Pour la Mission Régionale

d'Autorité environnementale,

le président, par intérim

Jérôme Giurici