Copie pour impression
Publié le 27/05/2025

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

PROCES VERBAL
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DU 06 MARS 2025

TABLE DES MATIERES

Après appel des membres présents par le Directeur Général des Services, le quorum étant atteint, la séance est ouverte par Monsieur le Président à 19h54 ;

N° Rapports	N° pages	Désignation - Approbation
00A	03	• Désignation d'un secrétaire de séance
00B	04	• Approbation du procès-verbal de la séance du 06 décembre 2024
FINANCES – AUDIT – MUTUALISATION – TRANSFERT DES CHARGES – CONFERENCES TERRITORIALES		
01	05	• Exercice 2025 : Rapport sur les orientations budgétaires o ROB 2025 – Volet budgétaire o ROB 2025 – Volet ressources humaines o Rapport égalité Femmes Hommes
02	86	• Convention financière entre Troyes Champagne Métropole et le centre hospitalier de Troyes pour le projet odontologie
FINANCEMENTS STRUCTURANTS – AMENAGEMENT - DEVELOPPEMENT URBAIN – HABITAT		
03	99	• Attributions 2025 de fonds de concours au titre du guide des aides
04	106	• NPNRU Jules Guesde – Mesures de financement
ENSEIGNEMENT SUPERIEUR - VIE ETUDIANTE – RECHERCHE - PATRIMOINE - TOURISME		
05	153	• Convention de partenariat 2025 avec le Crédit Mutuel
MOBILITES - DEPLACEMENTS		
06	159	• Adhésion à l'association réseau vélo et marche
07	162	• Plan des mobilités 2025 – 2035
08	722	• Convention SNCF ligne 4 phase II tranche 2
09	821	• Transport scolaire – avenant n° 1 à la convention d'objectifs pour la gestion du service de transport scolaire entre Troyes Champagne Métropole et la régie des transports en commun de l'agglomération troyenne
DECHETS – DECHETTERIES – CHAUFFAGE URBAIN		
10	826	• Société REMONDIS ELECTRORECYCLING à Saint Thibault (10) - Avis sur consultation publique

SOLIDARITE – PREVENTION - ACCES AUX DROITS		
11	833	• Solidarité avec la population de Mayotte
ECONOMIE - EMPLOI - INNOVATION - TIC/THD – COMMERCE ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE - INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS AERIENS		
12	839	• Confirmation de l'avis sur les dérogations au repos dominical des salariés pour les commerces implantés sur la communauté d'agglomération calendrier 2025
DEVELOPPEMENT DURABLE – RECYCLERIES – ENVIRONNEMENT		
13	841	• Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
14	890	• Rapport annuel 2024 sur la situation de Troyes Champagne Métropole au regard du développement durable
ADMINISTRATION GENERALE		
15	962	• Groupements de commandes – constitution et avenants
16	992	• Concours de maitrise d'œuvre campus de la bioéconomie
17	997	• Création de commissions communautaires de gestion des documents d'urbanisme
18	1008	• Délégation de pouvoir du Conseil Communautaire en matière de Droit de Préemption Urbain
19	1010	• Régularisation de la liste des voies d'intérêt communautaire
20	1013	• Personnel communautaire – mesures diverses
21	1029	• Désignation de représentants de Troyes Champagne Métropole
22	1047	• Compte rendu des décisions prises dans le cadre des délégations d'attribution du Conseil Communautaire au Président et au Bureau

La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54

Monsieur le Président

Bien, chers amis, chers collègues, merci de votre présence. Nous procéderons à l'appel des présents et nous pourrons ouvrir notre Conseil Communautaire avec l'ordre du jour qui est prévu. Merci évidemment de votre disponibilité.

Comme vous avez pu le constater, Jean-Pierre ABEL est à nos côtés, le maire des Noës et une bonne partie du Conseil Municipal, puisque vous en avez été informés, Séverine ANTOINE nous a quittés.

C'est un immense choc. Je veux dire à quel point nous saluons le courage de leur présence. Je veux vous dire à quel point l'ensemble de notre conseil est bouleversé, profondément bouleversé. C'est une immense tristesse, c'est un choc, ça été tellement rapide. Et je veux lui rendre l'hommage qu'elle mérite.

Séverine était à nos côtés depuis que Jean-Pierre avait pris la décision que ce soit elle qui le représente. Ça dit déjà beaucoup de la qualité de cette femme, parce que c'est Jean-Pierre et parce que c'était elle.

Une femme extraordinairement intelligente, extraordinairement courageuse, extraordinairement battante, extraordinairement digne, extraordinairement loyale, extraordinairement présente, extraordinairement dévouée. Elle le tient sûrement de sa nature, de sa construction personnelle.

C'était une soignante. Et les soignants ont toujours quelque chose dans le cœur, comme disait Victor HUGO, une sorte de fleur que personne d'autre ne peut cueillir. Ils ont une empathie, ils ont une compassion, ils ont une attention aux autres, ils ont une sensibilité et elle, dès cette construction elle s'est portée vers les plus fragiles. Elle était assistante sociale.

De tous les témoignages que l'on a, elle a été une remarquable assistante sociale dévouée à la cause, disponible. Des qualités d'écoute, des qualités d'accompagnement, ne jamais laisser quelqu'un dans une difficulté de parcours de vie qui nécessitait une attention particulière.

De cet engagement social, d'accompagnement, une réalisation professionnelle qui est d'ailleurs plus une vocation qu'un métier. Elle a décliné et développé ses qualités personnelles dans la vie associative de sa commune, aux Noës.

Elle a été rapidement identifiée, je me permets de parler sous ton contrôle mon cher Jean-Pierre, par tes soins, ton regard précis, ta volonté de t'entourer de gens travailleurs, courageux, loyaux, mais surtout passionnés de leur commune, ce qu'elle était.
Ce qui lui a permis aussi de mettre en lumière ses très grandes qualités et je pense qu'elle aurait eu la chance d'être à tes côtés aussi comme tu as eu la chance de l'avoir à côté de toi.

Lorsque tu lui as proposé de rejoindre l'équipe municipale aux élections de 2014, tu l'as nommée adjointe en charge des affaires sociales, pas comme une évidence,

juste parce que c'était probablement celle qui pouvait le plus et le mieux accompagner la difficile tâche de l'action sociale aux Noës.

Les Noës c'est l'une des communes de notre agglomération qui a rapporté à sa population le plus grand nombre de logements sociaux. C'est l'une des communes qui concentre le plus grand nombre de difficultés.

Et que ce soit Séverine ANTOINE qui était en responsabilité de cet accompagnement, disait beaucoup de la volonté de rassemblement et de laisser personne sur le chemin.

C'est une fonction qu'elle avait poursuivie en 2020. Elle était devenue ta suppléante mon cher Jean-Pierre, à TCM. Et lorsque tu as pris cette décision, nous en avions parlé et tu m'as dit, « j'ai l'intention de proposer Séverine ». Je la connaissais de loin, je l'avais croisée dans des réunions de conseils, on s'était vus dans des réunions de quartiers. On avait un peu parlé aussi des responsabilités passées et de ce que ça voulait dire aussi pour elle.

Et j'aimais beaucoup cette femme par la droiture de son regard, par la force qu'elle en dégageait et par la très grande bonté aussi, de ses gestes, de son attitude, de sa façon d'échanger, de l'efficacité de son verbe et de son écoute. Elle écoutait beaucoup. Elle avait une très grande vision et une vision personnelle du monde social et dans le peu de temps qu'elle aura servi notre Conseil Communautaire elle aura éclairé le chemin des commissions dans les missions qui étaient les siennes et des commissions dans le cadre de ce qu'elle pouvait proposer.

Elle était Conseillère déléguée à l'équilibre des soins sur le territoire et elle nous a beaucoup aidé au cours de la dernière année pour écrire une histoire qui d'ailleurs nous évoquerons demain en présence du Ministre de la Santé, certains de ses engagements et dont certaines de ses réussites et de ses réalisations.

Elle était sans cesse à l'écoute, elle était très disponible au sein de notre agglomération. On pouvait s'appuyer sur elle, son engagement était sans faiblesse. Son sourire était toujours chaleureux et ça a été une chance de travailler à ses côtés. Et je voulais en votre présence, comme pour vous, vous le dire.

J'ai échangé avec son époux, il a trois jeunes enfants, le premier est à peine majeur, ils ne sont pas seuls. Transmettez-leur la solidarité du Conseil Communautaire et on va les accompagner et on leur dira en tout temps, en tous lieux et en toutes circonstances à quel point ils peuvent être fiers de leur maman.

Je pense à Philippe, bien sûr, à toi mon cher Philippe. C'est une grande épreuve pour une commune. Je pense à toi mon cher Jean-Pierre, c'est une grande épreuve pour un homme. Je pense à sa famille et je pense à nous. Je pense à la Guadeloupe aussi et je pense à son archipel qu'elle aimait tant. Et je pense à tous ceux qu'elle a rencontrés, aidés et soutenus. Et je pense qu'ils sont comme nous dans une grande peine.
Je vous propose une minute de silence.

Minute de silence.

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**00A**
Objet	**DESIGNATION D'UN SECRETAIRE DE SEANCE**
Rapporteur	**Le président**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 99 / Votants : 121

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DENIS Valéry, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
121	0	121	0	0

Le Conseil Communautaire a choisi comme secrétaire de séance Ombeline LEQUIEN à l'unanimité des suffrages exprimés.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**00B**
Objet	**APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE SEANCE DU 06 DECEMBRE 2024**
Rapporteur	**Le président**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 99 / Votants : 121

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DENIS Valéry, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
121	0	121	0	0

Le Conseil Communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le procès-verbal du 06 décembre 2024.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**01**
Objet	**EXERCICE 2025 : RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES** • **ROB 2025 – VOLET BUDGETAIRE** • **ROB 2025 – VOLET RESSOURCES HUMAINES** • **RAPPORT EGALITE FEMMES HOMMES**
Rapporteur	**Jacky RAGUIN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil Communautaire prend acte à l'unanimité des suffrages exprimés d'une part, du débat sur les orientations budgétaires intervenu dans le cadre de la préparation du Budget 2025 et d'autre part, du rapport d'information sur la situation en matière d'égalité femmes-hommes sur le territoire communautaire pour l'année 2023.

Finances – Audit - Mutualisation – Transfert de charges - Conférences Territoriales

01

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

EXERCICE 2025
RAPPORT SUR LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES

Annexes :
- Rapport d'orientations budgétaires 2025 – Volet budgétaire
- Rapport d'orientations budgétaires 2025 – Volet ressources humaines
- Rapport égalité Femmes Hommes

Exposé :

En application de l'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, la présentation des orientations budgétaires de Troyes Champagne Métropole doit intervenir préalablement à l'examen du budget primitif.

Conformément, à l'article 107 de la Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), il est créé de nouvelles dispositions relatives à la transparence et la responsabilité financières des collectivités territoriales.

Ainsi, le rapport d'orientations budgétaires, annexé à la présente délibération, comporte les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que la structure et la gestion de la dette. Il comporte en outre une présentation de la structure et de l'évolution des dépenses et des effectifs.

Ce rapport donne lieu à un débat en assemblée qui est acté par une délibération spécifique et sera transmis aux communes membres de Troyes Champagne Métropole.

Enfin, en vertu de l'article L2311-1-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Président est tenu de présenter à l'assemblée délibérante, préalablement aux débats sur le projet de budget, un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement de la communauté d'agglomération lequel est annexé au présent rapport sur les orientations budgétaires.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE PRENDRE ACTE du débat sur les orientations budgétaires intervenu dans le cadre de la préparation du budget 2025 ;**
- **DE PRENDRE ACTE du rapport annexé sur la situation en matière d'égalité femmes-hommes.**

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Direction des finances

06 mars 2025

ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2025
Conseil Communautaire

Retour Sommaire

CONTEXTE ECONOMIQUE
Croissance : état des lieux

Estimations et prévisions annuelles

PIB réel (%)	2022	2023	Prévision 2024	Estimation 2025
Zone euro	3,5	0,4	0,7	1,0
France	2,5	1,1	1,1	0,9
Allemagne	1,8	-0,3	-0,2	0,3

(*) Source banque Mondiale/Banque de France/Eurostat

- Après deux années difficiles, légère reprise du PIB dans la zone euro en 2025

<u>Situation française :</u>

Croissance du PIB à 0,9% **jugée optimiste par les économistes et le Haut Conseil des Finances Publiques (consensus des économistes à 0,7%)**

PLF 2025 prévoit de redresser l'économie de 50 Md€ :

- Déficit 2024 attendu : - 6,1% (du PIB)
- Déficit 2025 prévisionnel : - 5,4 %

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

LOI DE FINANCES 2025
Décryptage et impact pour TCM

Les principales mesures :

1. Dispositif de Lissage Conjoncturel (« DILICO ») :
   - 1Md€ d'économie pour l'Etat dont 500 M€ provenant du bloc communal
   - Devrait impacter 2 099 collectivités qui ont un potentiel financier et un revenu par habitant élevé (**pas d'impact pour TCM**).
2. Coefficient d'actualisation forfaitaire des bases d'imposition : + 1,7 % (**+0,5 M€**)
3. Maintien du taux de FCTVA → (**pas d'impact pour les investissements 2025**)
4. Fraction de TVA 2025 = Fraction de TVA 2024 :
   - La nouvelle règle ne permet pas de profiter de la croissance (**-0,3 M€**)
5. Baisse des dotations de compensation des EPCI (**-0,4 M€**)
6. Baisse de la DSIL et du Fonds Vert
   - Perte de cofinancement attendu sur les projets à venir
7. Hausse de 3 points de la CNRACL (31,65% à 34,65%) par an durant 4 années(**+0,2M€**)
8. Augmentation de 1 point des cotisations URSSAF (8,88% à 9,88%) (**+60 k€**)
9. Possibilité de création d'un Versement Mobilité au profit des Régions à un taux de 0,15%

Recettes : - 0,2 M€

Dépenses : + 0,26 M€

Charge nette : + 0,46 M€

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

Présentation des perspectives financières 2025 – Budget principal

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

CADRAGE BP 2025

<u>Enjeu pour TCM :</u> Sécuriser la mise en œuvre opérationnelle des schémas directeurs issus du projet de territoire adopté le 08 juillet 2022

Lettre de cadrage du budget primitif prévoyait de :

- **Maitriser son autofinancement via ses dépenses de fonctionnement**
  A périmètre constant ➡ dépenses stables

- **Cadencer les investissements et maitriser la dette**

Objectif poursuivi : Capacité de désendettement à 4 ans au 31 décembre 2025

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

PERSPECTIVES FINANCIÈRES 2025
LES GRANDS EQUILIBRES

Le budget principal :

	BP 2024 (en M€)	BP 2025 (en M€)
Produits de fonctionnement (A)	118,3	119,2
Charges de fonctionnement (B)	103,5	105,8
Epargne brute (C=A-B)	14,8	13,4
Remboursement emprunt 2025 (D)	5,5	5,8
Epargne nette (E=C-D)	9,3	7,6
Investissements (avec report) (F)	40,4	42,2
Recettes (G)	7,5	6,3
Excedent de cloture 2024 (H)	17,8	15,9
Emprunt 2025 (I =F-G-H)	5,8	12,4
Encours de la dette au 31/12/2025 (K)	58,9	53.9
Capacité de désendettement au 31/12 (L=K/C)	4,0 ans	4,0 ans

Respect de l'objectif

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

LES INVESTISSEMENTS
Budget principal

OPÉRATIONS LANCÉES OU ENGAGÉES (hors restes à réaliser) :

1) Investissements directs : 21,3 M€ de crédits de paiements 2025

- Rénovation urbaine des espaces publics quartier Jules Guesde à Troyes (6,5 M€)
- Zones d'activités (La Chapelle-Saint-Luc, Saint-André-les-Vergers, Saint-Parres-aux-Tertres) (2,6 M€)
- Travaux d'entretien et renouvèlement des réseaux d'eau pluviale (2,4 M€)
- Pôle Universitaire de Santé et d'Innovations Médicales (études) (1,9 M€)
- Travaux sur voiries d'intérêts communautaires (1,9 M€)
- Travaux sur ouvrages d'art (0,9 M€)
- Médiathèque et siège : amélioration conditions de travail et baisse des consommations d'énergie (0,8 M€)
- Aménagement Espace Test Agricole (0,7 M€)
- Lancement des études en vue de l'élaboration du futur PLUI + reprise des études en cours (0,4 M€)

2) Participations et fonds de concours : 11,7 M€ de crédits de paiements 2025

- Projets communaux structurants (3,7 M€)
  - ↳ Augmentation de l'autorisation de programme d'1 M€
- Subvention aux établissements d'enseignements supérieurs (2,4M€)
- Electrification ligne ferroviaire n° 4 (2,6 M€)
- Subventions apportées dans le cadre de la rénovation urbaine(projets ANRU) (1,5 M€)
- Capitalisation de la SPL immobilière – acte 2 (0,9 M€)

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

Présentation des perspectives financières 2025 – Budgets Annexes

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

PERSPECTIVES FINANCIÈRES 2024
Budgets annexes

1. BUDGETS ANNEXES : Section de fonctionnement

- **Assainissement : ajustement de la redevance 2025 : 1,33 € TTC -> 1,45 € TTC**
  + 10,8 cts HT / m3 soit +14,3 € TTC pour un foyer « moyen » consommant 120 m³

Pour information :

- **Moyenne nationale des agglomérations (2022) : 2,30 € TTC (*)**
- **Moyenne SDDEA 2022 : 2,28 € TTC**

(*) source SISPEA

- **Elimination des déchets : Diminution du taux en 2025 : 10,95% -> 9,95%**

- **Réseaux de chauffage urbain : tarification stable**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

PERSPECTIVES FINANCIÈRES 2024
Budgets annexes

1. BUDGETS ANNEXES : Section d'investissement

- **Zones d'activités : (6,8M€)**
  - Développement du campus de la bioéconomie à Saint-Lyé
  - acquisition et travaux sur les autres zones d'activité (Parc du Grand Troyes, Bouilly, Saint-Lyé et Cupigny)

- **Chauffage urbain : une provision pour l'acquisition de la chaufferie biomasse et renouvèlement des réseaux (5,2M€)**
- **Assainissement : Renouvèlement des réseaux d'assainissement. (8,7M€)**
- **Modernisation des équipements du Stade de l'Aube (2,2 M€)**
- **Programme de rénovation des digues 30 M€ sur 6 années**
- **Modernisation des déchetteries et nouvel équipement : 11,2 M€ sur 5 années**

Retour Sommaire

PERSPECTIVES FINANCIÈRES 2025
Synthèse des investissements par délégation tous budgets

DELEGATIONS	MONTANT (M€)
Cycle de l'eau	12,0
Financements structurants, Aménagement, Développement urbain, Habitat	11,5
Economie, Emploi,Commerce,	11,3
Déchets, Chauffage urbain	7,7
Enseignement supérieur, Tourisme	5,1
Mobilité et Déplacement	4,1
Voirie, Espaces Verts	3,1
Sport, Patrimoine bâti	2,8
Finances Audit, Mutualisation, Transfert des charges	1,1
Equilibre du territoire, Agriculture,Equipements de proximité, Espaces France Service	1,4
Sécurité, CSU, Gens du Voyage, Fourrière animale	0,7
Culture, Médiathèque Jacques Chirac, Cinéma	0,6
Développement Durable,	0,5
TOTAL	**61,9**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

Présentation des perspectives financières 2025 – Dette communautaire

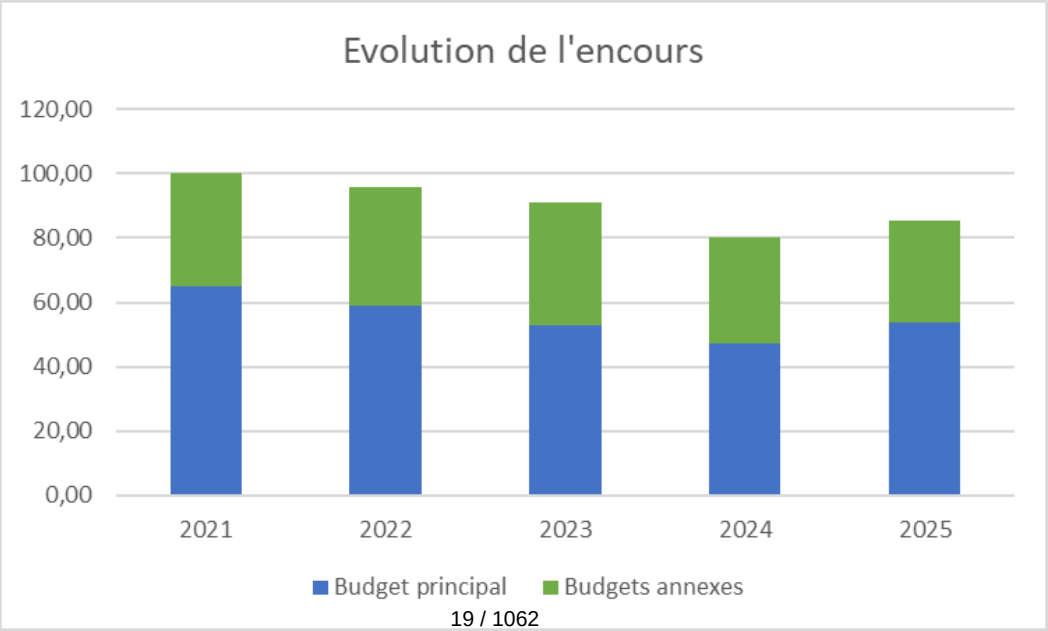
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

PERSPECTIVES FINANCIÈRES 2025
Evolution de la dette communautaire (au 31 décembre)

Gestion de la dette

ENCOURS DETTE au 31/12 (M€)	2021	2022	2023	2024	2025	EVOLUTION (M€)
Budget principal	64,83	58,89	52,86	47,39	53,89	-10,94
Budgets annexes	35,29	36,83	38,09	32,85	31,65	-3,64
TOTAL	100,12	95,72	90,95	80,24	85,54	-14,58



TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

PERSPECTIVES FINANCIÈRES 2025
Evolution de la dette communautaire (au 31 décembre)

Structure de la dette :

TAUX D'INTERETS MOYEN	2023	2024
Budget principal	1,90%	1,76%
Budgets annexes	2,69%	2,79%
TOTAL	2,24%	2,19%

REPARTITION DES TAUX au 31 décembre 2024	BUDGET PRINCIPAL	BUDGETS ANNEXES	DETTE GLOBALE
Taux fixe	77%	62%	71%
Taux variable	23%	38%	29%
TOTAL	100%	100%	100%

- ⇨ **Dette à taux fixe : 71 %**
- ⇨ **Dette à taux variable : 29 %**
- ⇨ **Taux moyen : 2,19 %**
- ⇨ **Classification « Gissler » : 100% en risque 1A (risque le plus faible)**

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Direction des finances

06 mars 2025

ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2025
Conseil Communautaire

PERSONNEL COMMUNAUTAIRE : STRUCTURE ET EVOLUTION DES EFFECTIFS ET DES CHARGES

1) EVOLUTION COMBINEE DES EFFECTIFS ET DES DEPENSES DE PERSONNEL POUR LA PERIODE DU MANDAT 2020-2026

La gestion des ressources humaines joue un rôle majeur dans le contrôle des dépenses publiques, en veillant à la stabilisation des effectifs et à la maîtrise de la masse salariale, tout en contribuant, par une allocation optimale des moyens humains, à la réalisation des politiques publiques portées par Troyes Champagne Métropole.

1.1) Le mandat de référence 2020-2026

Pour la durée de ce mandat, il était proposé, lors du Conseil Communautaire du 17 février 2021 et à l'occasion du vote du ROB 2021, de poursuivre la démarche de Gestion Prévisionnelle des Effectifs, des Emplois et des Compétences[1] entreprise au cours du mandat précédent afin de garantir la stabilité des effectifs de la Collectivité. Des adaptations sont toutefois nécessaires afin de répondre à des besoins émergents. En dehors des nouveaux projets ou des besoins de reclassements médicaux pouvant impliquer des effectifs complémentaires, il sera recherché, lors de chaque Conseil Communautaire, un équilibre constant entre les créations et les suppressions d'emploi au tableau des effectifs.

a) Effectifs

Le tableau des effectifs simplifié ci-dessous est arrêté au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2024 afin de disposer d'une base comparative. **Il fait référence, comme la totalité de ce rapport, aux effectifs rémunérés sur le budget principal de Troyes Champagne Métropole et sur les budgets annexes MARPA, Éliminations des déchets, Stade de l'Aube, GEMAPI et Patinoire.** Les budgets annexes Régie Assainissement et Chauffage Urbain font l'objet d'une présentation en partie 4) FOCUS SUR LES SERVICES PUBLICS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX, du fait de la spécificité de leur forme de gestion.

Tableau 1

Photographie du tableau des effectifs (TE) simplifié, arrêté au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2024

	TE arrêté au 31/12/2023		**TE arrêté au 31/12/2024**	
Filières	Effectifs inscrits au TE	Effectifs pourvus	**Effectifs inscrits au TE**	**Effectifs pourvus**
EMPLOIS FONCTIONNELS	5	4	**5**	**5**
FILIERE ADMINISTRATIVE	179	161	**186**	**166**
FILIERE TECHNIQUE	160	127	**162**	**139**
FILIERE CULTURELLE	57	51	**59**	**54**
FILIERE ANIMATION	3	2	**3**	**2**
FILIERE POLICE MUNICIPALE	3	3	**3**	**3**
FILIERE MEDICO SOCIALE	8	8	**8**	**8**
FILIERE SOCIALE	8	7	**7**	**7**
FILIERE SPORTIVE	2	2	**2**	**2**
HORS FILIERE ET CADRE D'EMPLOIS	8	8	**6**	**6**
TOTAL :	433 Soit 430,88 ETP	372 Soit 371,68 ETP	**441** **Soit 439,88 ETP**	**392** **Soit 390,88 ETP**

[1] GPEEC

Afin d'accompagner et soutenir les trois axes stratégiques de développement définis par Troyes Champagne Métropole dans son Projet de Territoire, le tableau des effectifs au 31/12/2024 compte **8 postes** de plus qu'au 31/12/2023, passant de 433 à 441 postes.

Ces 8 créations intervenues en 2024 correspondent aux postes suivants :

- **5 créations nettes** votées par le Conseil Communautaire du 7 décembre 2023, avec prise d'effet au 1er janvier 2024, et correspondant à :
  - 2 postes de conseiller(ère)se pour les Maisons France Services pour le nouveau site labellisé de Bouilly ;
  - 1 poste destiné à la Direction des Finances afin d'optimiser l'activité de suivi des aspects fiscaux, des dotations de l'Etat ainsi que la gestion active de la dette ;
  - 2 postes destinés à la Direction du Patrimoine bâti, d'une part afin de faciliter et accélérer la réalisation des travaux de mise en accessibilité des bâtiments publics aux personnes handicapées, d'autre part afin de renforcer l'équipe d'encadrement du Stade de l'Aube et mieux répartir les astreintes et/ou permanences entre les agents, notamment lors des rencontres sportives.

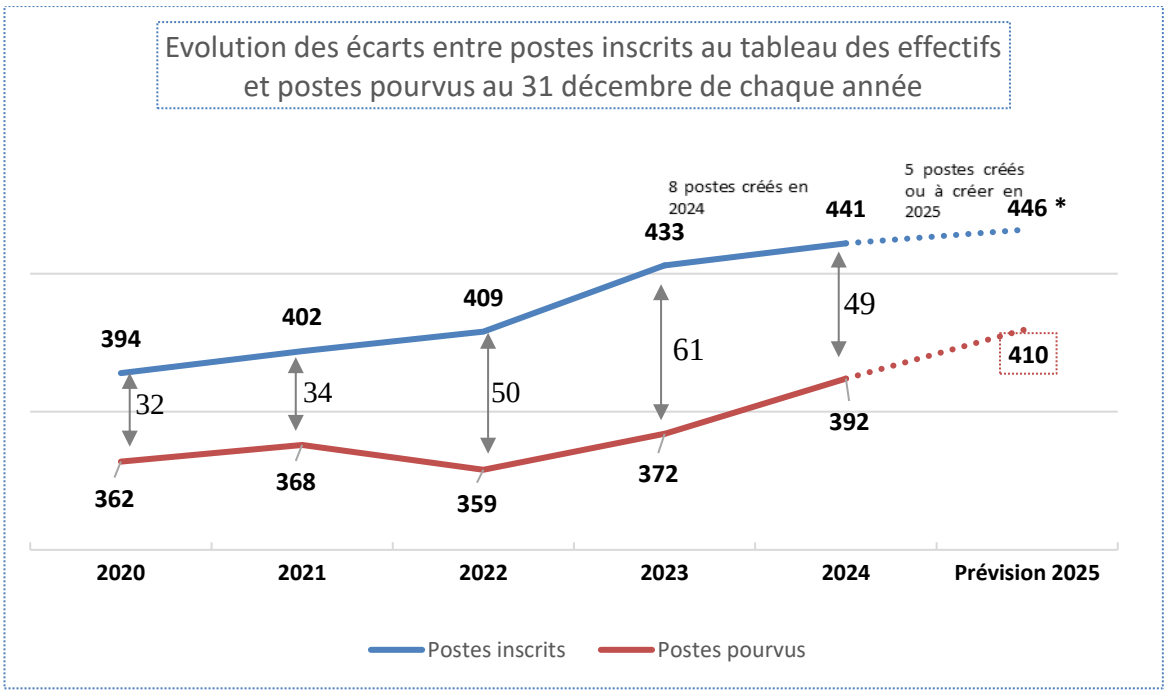
- **1 création nette** votée par le Conseil Communautaire du 28 mars 2024, afin de procéder au remplacement d'un agent parti en détachement vers une autre collectivité ; en effet, les agents en situation de détachement, même s'ils ne sont plus rémunérés par la Collectivité, conservent leur poste au tableau des effectifs et continuent à bénéficier d'un déroulement de carrière, d'où la nécessité de créer des postes afin de procéder à leur remplacement ;

- **2 créations nettes** votées par le Conseil Communautaire du 20 juin 2024, dans le cadre du transfert de compétence « Plan local d'urbanisme » et de la mise en œuvre d'un plan local d'urbanisme intercommunal (« PLUI »).

Par ailleurs, le **nombre de postes pourvus a augmenté de 20 postes** entre le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2024 (372 au 31/12/2023 contre 392 au 31/12/2024). La différence ainsi observée au tableau des effectifs dans le niveau d'augmentation constaté entre postes ouverts (+ 8) et postes pourvus (+ 20) s'explique notamment par :

- Le fait que cette photographie des données au 31 décembre ne prenne pas en compte les variations mensuelles (voir plus bas graphique 2 - Evolution mensuelle des effectifs permanents en 2024) ; celles-ci dont dues au décalage qui peut exister entre les départs d'agents et l'arrivée de leur remplaçant ;
- L'augmentation du nombre de postes enregistrée au tableau des effectifs <u>en 2023</u>, certains de ces postes n'ayant été pourvus qu'en 2024.

Le **graphique 1** ci-dessous illustre l'évolution de l'écart entre postes inscrits au tableau des effectifs et postes pourvus depuis 2020.



<u>Prévision 2025</u> - il s'agit de la situation projetée fin 2025, comprenant :

- ***446 postes inscrits au tableau des effectifs****, correspondant aux 441 postes inscrits au 31/12/2024, auxquels s'ajoutent*
  - *les 4 postes de gardes champêtres votés par le Conseil Communautaire du 6 décembre 2024 et dont la création a pris effet au 1er janvier 2025 ;*
  - *la création d'1 poste soumise au présent Conseil communautaire pour la mise en place d'un Observatoire Enseignement Supérieur Recherche Vie Etudiante.*

  A noter que 8 de ces postes inscrits sont sans incidence budgétaire puisqu'ils correspondent aux postes conservés pour assurer le déroulement de carrière des agents détachés auprès d'une autre collectivité ;
- ***un effectif prévisionnel estimé à 410 postes pourvus****, servant de référence à la préparation budgétaire, selon un calendrier échelonné dans l'année et lié aux difficultés actuelles de recrutement. Aux 392 postes pourvus au 31/12/2024 s'ajoutent les 5 postes créés en 2025 (précisés ci-dessus) ainsi que 13 postes à pourvoir en 2025 et dont le recrutement est en cours ou à venir.*

La différence de 49, constatée au 31 décembre 2024 entre **les postes budgétaires** (postes permettant l'inscription de crédits au chapitre du budget correspondant aux emplois) et **les postes pourvus** (postes permanents réellement occupés à cette date par des agents fonctionnaires ou contractuels) correspond :

- pour 30 aux postes sur lesquels des procédures de recrutement sont en cours (publicités en cours, phases de transmission des candidatures aux services recruteurs, d'organisation des jurys de sélections ou en attente de recrutements statutaires),

- pour 6 aux postes sur lesquels des personnes dont l'engagement de recrutement est acté et doivent prendre leur fonction dans les prochains mois,

- pour 5 aux postes dont la procédure de recrutement n'est pas encore engagée au 31 décembre,

- pour 8 aux postes conservés pour des agents détachés auprès d'une autre Collectivité (qui continuent de concourir pour un déroulement de carrière au sein de la Collectivité) ou détachés sur emploi fonctionnel. Ces postes ne font pas l'objet d'inscription de crédits budgétaires mais la réglementation prévoit de les afficher dans le tableau des effectifs.

Le tableau présenté ci-dessous présente l'évolution des effectifs permanents et sert de référence pour la durée du mandat.

Tableau 2 : Evolution des effectifs permanents inscrits au tableau des effectifs, pourvus et budgétés sur la durée du mandat.

	ANNEE 0	ANNEE 1	ANNEE 2	ANNEE 3	ANNEE 4		
EFFECTIFS	**31 DECEMBRE 2020**	**31 DECEMBRE 2021**	**31 DECEMBRE 2022**	**31 DECEMBRE 2023**	**31 DECEMBRE 2024**	**31 DECEMBRE 2025**	**31 DECEMBRE 2026**
TOTAL EFFECTIF PERMANENT POURVU	**362** Soit 358,7 ETP	**368** Soit 366.77 ETP	**359** Soit 358.57 ETP	**372** Soit 370,88 ETP	**392** Soit 390,88 ETP	Objectif de maîtrise	
TOTAL EFFECTIF PERMANENT INSCRIT AU TABLEAU DES EFFECTIFS	**394** Soit 389.62 ETP	**402** Soit 399.77 ETP	**409** Soit 406.77 ETP	**433** Soit 431,88 ETP	**441** Soit 439,88 ETP		
TOTAL EFFECTIF PERMANENT BUDGETE	**393**	**401**	**407**	**427**	**433**	Objectif de maîtrise	

Trois notions d'effectif permanent coexistent et permettent d'analyser et suivre la masse salariale afin de mieux la maîtriser :

L'effectif permanent pourvu : il s'agit de la photographie à la date du 31 décembre des postes pourvus, c'est-à-dire occupés par des agents titulaires, stagiaires ou contractuels (CDI ou CDD d'un an ou plus).

L'effectif permanent inscrit au tableau des effectifs : faisant l'objet d'une présentation lors de chaque Conseil Communautaire, le tableau des effectifs rapporte précisément la synthèse des postes ouverts et sur lesquels il est possible d'affecter des agents permanents.

L'effectif permanent budgété : il s'agit de l'effectif permanent inscrit au tableau des effectifs mais corrigé des postes non budgétés, c'est-à-dire les postes conservés pour des agents détachés,
Cet effectif permanent budgété, complété de l'effectif non-permanent (contrats de remplacement, besoins occasionnels et saisonniers, emplois aidés et apprentis, contrats de projet et collaborateurs de cabinet) et des éventuelles refacturations liées à des personnels mis à disposition, constituent la masse salariale totale de Troyes Champagne Métropole.

Les tableaux 1 et 2 ainsi que le graphique 1 présentent les effectifs tous budgets confondus (budget principal et budgets annexes : MARPA, GEMAPI, Éliminations des déchets, Stade de l'Aube et Patinoire). La répartition par budget se présente comme suit :

Tableau 3 : Répartition des effectifs permanents inscrits au tableau des effectifs et pourvus au 31 décembre 2024 par budget

BUDGETS	Effectifs inscrits	Effectifs pourvus
BUDGET PRINCIPAL - T.C.M	343 *Soit 342,28 ETP*	307 *Soit 306,28 ETP*
MARPA	5 *Soit 4,6 ETP*	5 *Soit 4,6 ETP*
ELIMINATION DES DECHETS	67 *Soit 67 ETP*	61 *Soit 61 ETP*
GEMAPI	11 *Soit 11 ETP*	9 *Soit 9 ETP*
STADE DE L'AUBE	7 *Soit 7 ETP*	5 *Soit 5 ETP*
PATINOIRE	8 *Soit 8 ETP*	5 *Soit 5 ETP*
TOTAL	**441** **Soit 439,88 ETP**	**392** **Soit 390,88 ETP**

b) Masse salariale

En termes de masse salariale, la stabilité des effectifs souhaitée doit l'être également sur les montants alloués avec un taux de croissance annuel raisonnable sur la période.

Tableau 4 : Évolution des dépenses nettes de personnel rattachées au budget principal de TCM et aux budgets annexes GEMAPI, MARPA, Éliminations des déchets, Stade de l'Aube et Patinoire

	ANNEE 0	*ANNEE 1*	ANNEE 2	*ANNEE 3*	*ANNEE 4*	*Prévisions*	
Situation au 31/12/N	***2020***	***2021***	***2022***	***2023***	***2024 CA prévisionnel***	***2025***	***2026***
*012-CHARGES DE PERSONNEL REALISATIONS BUDGETAIRES **(1)***	18 182 572	18 957 219	19 927 647	21 226 472	23 368 158	24 428 291	
*RECETTES RATTACHEES AU GESTIONNAIRE DRH **(2)***	1 297 681	1 766 069	1 231 622	2 245 617	3 287 770	2 540 716	
DEPENSES NETTES DE PERSONNEL (3)	**16 884 891**	**17 191 150**	**18 696 025**	**18 980 855**	**20 080 388**	**21 887 575**	**22 518 726**
Evolution N / N-1 (*)	**+ 1,8 %**		+ 8,7 %	+ 1,5 %	+ 5,8 %	+ 9,0 % *	+ 2,88 % **

* *NB : l'évolution de + 9 % en dépenses nettes de personnel constatée entre le réalisé 2024 et le prévisionnel 2025 s'explique par un montant en recettes 2024 particulièrement élevé en raison d'une double année de refacturation des Conventions de Services Partagés (recettes CSP 2023 et recettes CSP 2024). En données corrigées, les recettes 2024 auraient été de 2 897 000 € sur la base d'une seule année de refacturation des CSP, soit 20 471 158 € en dépenses nettes de personnel 2024. Dès lors, l'évolution des dépenses nettes de personnel entre 2024 et 2025 aurait été de 6,9 %.*

** *Prévision 2026 : celle-ci comprend l'évolution possible de la valeur du Point d'Indice ainsi que le Glissement Vieillesse Technicité (GVT), l'ensemble étant évalué à 2 % par an. Cette prévision ne prend pas en compte d'éventuels projets nouveaux qui induiraient la création de postes nouveaux par le Conseil Communautaire. Enfin, elle ne peut également prendre en compte l'incidence d'éventuelles réformes statutaires nationales non-définies à ce jour. En revanche, la prévision 2026 intègre la revalorisation du taux de cotisation patronale à la CNRACL de 3 points supplémentaires au 1er janvier 2026, d'ores et déjà précisée par le Décret n° 2025-86 du 30 janvier 2025 pour l'année en cours et les trois années suivantes ; cette revalorisation réglementaire, dont le surcoût 2026 est estimé à 193 400 €, s'ajoute aux 2 % estimés de GVT.*

(1) La masse salariale présentée ci-dessus comprend l'intégralité du chapitre 012 en gestionnaire DRH des budgets, c'est-à-dire :
- Les rémunérations des agents et cotisations rattachées ;
- Les dépenses en médecine préventive et pour l'adaptation des postes de travail aux agents présentant une reconnaissance de travailleurs handicapés ;

- La participation de la Collectivité aux prestations sociales collectives (Fête des mères, Noël des enfants du personnel…) et individuelles (participation employeur aux frais d'adhésion à une mutuelle labellisée, au contrat collectif de Prévoyance ; participation aux frais de garde d'enfant, aux frais d'abonnement aux transports en commun…) ;
- Suite à refacturation, le remboursement à la collectivité employeur des charges de personnel correspondant aux agents mis à disposition de la Troyes Champagne Métropole ;
- Les charges résultant des Conventions de Services Partagés ;
- Le coût des refacturations de frais généraux sur les budgets annexes.

(2) Les recettes relatives au *gestionnaire DRH* correspondent principalement aux refacturations des charges de personnel correspondant aux agents de Troyes Champagne Métropole mis à disposition de la Ville de Troyes, de la TCAT et du Département, aux Conventions de Services Partagés, aux refacturations des frais généraux, aux remboursements d'indemnités journalières, aux subventions de l'Etat liées aux contrats aidés accueillis dans les effectifs, aux remboursements de décharge des activités syndicales par le Centre de Gestion de l'Aube, aux participations financières versées par le Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique…

(3) **Les dépenses nettes de personnel correspondent aux charges de personnel (1) auxquelles ont été soustraites les recettes précisées ci-dessus (2).**

L'évolution des dépenses nettes de personnel entre 2023 à 2024 est de + 5,8 %.
Cette évolution prend en compte des dépenses en charges de personnel non-prévues, liées aux augmentations réglementaires et aux projets nouveaux détaillés en partie *« 1.2). Focus sur l'année 2024 »*.
L'évolution des dépenses nettes de personnel + 9 % prévue sur cette cinquième année de mandat est détaillée dans la partie « 1.3) Perspectives 2025 ».

1.2) Focus sur l'année 2024

Cette partie a pour intérêt de commenter les principales composantes du chapitre budgétaire 012-Charges du personnel et des recettes du gestionnaire DRH, ne reflétant pas l'intégralité du chapitre rappelé au point 1.1b. - tableau 4.

a) Effectifs

Effectifs physiques permanents au 31 décembre 2024 rémunérés sur le budget principal et les budgets annexes MARPA, GEMAPI, Éliminations des déchets, Stade de l'Aube et Patinoire (temps complet et non complet)

Tableau 5 : Effectif physique permanent pourvu de Troyes Champagne Métropole en 2024

	Tous permanents			dont	fonctionnaires			et	contractuels permanents		
Catégorie	F	H	Total		F	H	Total		F	H	Total
Catégorie A	54	38	**92**		36	19	55		18	19	37
Catégorie B	58	27	**85**		39	17	56		19	10	29
Catégorie C	100	115	**215**		99	114	213		1	1	2
Toutes catégories	**212**	**180**	**392**		**174**	**150**	**324**		**38**	**30**	**68**

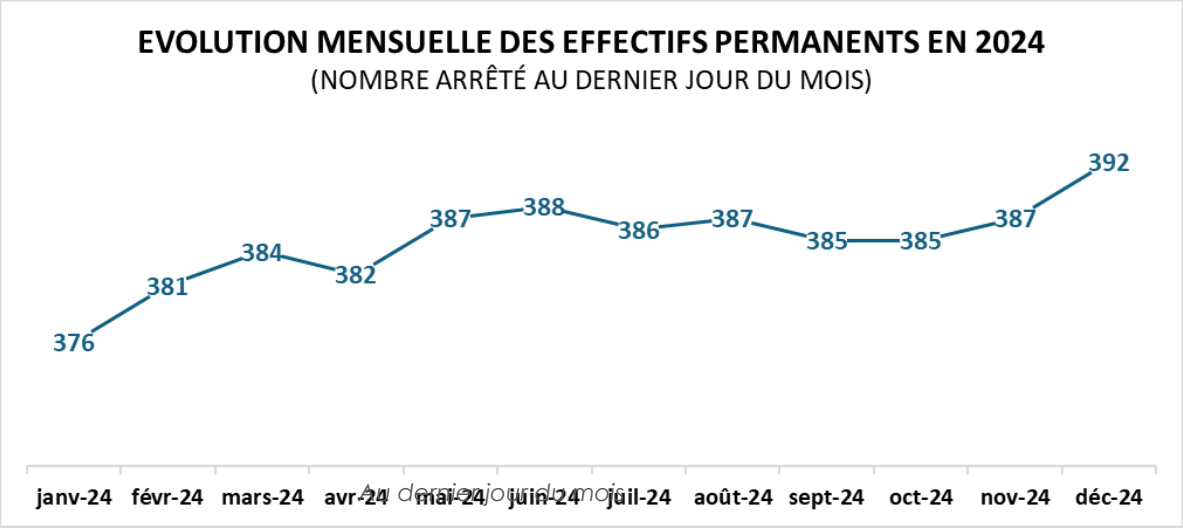
Les effectifs présentés ci-dessus correspondent aux agents permanents présents au 31 décembre 2024, soit 392 agents.

L'effectif permanent est constitué de 83 % de fonctionnaires (84 % en 2022) et de 17 % de contractuels (16 % en 2022).

La répartition par catégorie est respectivement de :

- 23 % pour la catégorie A (24 % en 2022)
- 22 % pour la catégorie B (21 % en 2022)
- 55 % pour la catégorie C (même taux en 2022)

Les chiffres arrêtés ci-dessus constituent une photographie au 31 décembre 2024 des effectifs pourvus et rémunérés sur les postes permanents communautaires. Ces données demeurent cependant fluctuantes en raison des décalages qui peuvent exister entre les départs d'agents et l'arrivée de leur remplaçant.
Le graphique ci-dessous illustre ce fait à partir de **l'évolution mensuelle des effectifs au cours de l'année 2024** :



Ce graphique met en évidence les variations mensuelles des effectifs au cours de l'année. Si un accroissement des effectifs constant s'observe au cours du 1er trimestre (sauf en avril) en fonction des mouvements intervenus en départs/arrivées, les effectifs demeurent relativement stables, la variation ne dépassant pas 16 agents sur les 12 mois.

b) Masse salariale

En 2024, le budget voté correspondant aux charges de personnel (chapitre 012) s'élève à 23 909 709 € avec un réalisé de 23 368 158 €.

L'**écart** de 5,8 % (soit 1 099 533 €) entre les **charges de personnel nettes** de 2023 (18 980 855 €) et celles de 2024 (20 080 388 €) s'explique par :

- **Les mesures réglementaires** :

- Pour rappel, des charges réglementaires supplémentaires avaient été budgétées pour l'année 2024 à hauteur de 194 400 € (augmentation d'1 point des cotisations CNRACL et, dans un contexte de forte inflation, attribution de 5 points d'indice majoré à l'ensemble des agents publics). Cette estimation initiale avait été calculée sur la base des effectifs rémunérés fin 2023. Le réalisé est estimé pour ces deux mesures à 8 000 € supplémentaires en raison de l'évolution des effectifs en cours d'année.
- Par ailleurs, Une augmentation de 2 % du Salaire minimum de croissance est par ailleurs intervenue au 1er novembre 2024, impliquant une dépense supplémentaire non-budgétée estimée à 4 000 €.

- **Les mesures internes** :

  - **La mise en cohérence de l'Indemnité de Fonctions, de Sujétions et d'Expertise (IFSE)**, intervenue en 2024 et dont l'objet était de réduire les écarts indemnitaires entre agents exerçant les mêmes métiers ou des fonctions proches ; le coût de cette démarche est évalué à un total de 129 000 € en 2024, soit 25 000 € de plus qu'initialement estimé et budgété.

  - **La hausse du recours aux agents en contrat de remplacement** comme réponse à l'absentéisme médical de moyenne et longue durée.
    Le volume de jours d'arrêts de travail liés aux congés de longue maladie, de longue durée et de grave maladie a connu une augmentation relativement importante 2023 et 2024 (+ 10,2 %). Par ailleurs, les journées d'absence pour cause de maladie ordinaire ont augmenté de 20,9 %. Le recours aux contrats de remplacement n'est pas systématique et fait l'objet d'un examen précis avant accord et mise en œuvre : ces contrats ont représenté un coût de 233 100 € en 2024, soit 22 % de plus qu'en 2023 (+ 42 600 €).

- **Des besoins émergents :**

  - Les heures supplémentaires ainsi que des renforts ponctuels ont également pour objet d'assurer la bonne continuité des services publics. L'indemnisation d'heures supplémentaires entre 2023 et 2024 a généré une augmentation limitée à 9 600 € entre 2023 et 2024.

  - **L'augmentation des postes ouverts au tableau des effectifs** :
    L'ouverture en 2024 de 8 postes par le Conseil Communautaire, dont 7 avec un impact financier (voir partie 1.1)a) du présent rapport), a par ailleurs permis de répondre à des besoins et enjeux nouveaux pour Troyes Champagne Métropole et en lien avec le Projet de Territoire.

1.3) Perspectives 2025

a) Effectifs

Au 31 décembre 2020, l'effectif inscrit au tableau des effectif était de **394.**
Pour rappel, cet effectif a évolué à 402 postes en 2021, à 409 en 2022 et 433 en 2023.

En 2024, l'effectif atteint 441 compte tenu l'ouverture de 8 postes au tableau des effectifs présentés en partie 1.1) a) pour répondre aux besoins liés à l'évolution du service public de proximité.

L'année 2025 sera marquée par **l'ouverture de 4 postes** au tableau des effectifs, votés par le Conseil Communautaire du 6 décembre 2024 avec prise d'effet au 1er janvier 2025. Il s'agit de 4 postes permettant la création d'un service de gardes champêtres à destination des communes.

Pour rappel, en parallèle de la création de ces postes budgétaires, l'intégralité des départs des agents s'intègre dans une démarche de GPEEC. A ce titre, les postes correspondants ne feront pas l'objet d'un remplacement systématique : une réflexion et une analyse seront ainsi portées sur l'avenir, poste par poste.

b) Masse salariale

La proposition de montant des charges de personnel (chapitre 012) pour 2025 s'établit à 24 428 291 €, les recettes en gestionnaire DRH à 2 540 716 € soit une dépense nette proposée de 21 887 575 €. Une augmentation de 9 % par rapport aux dépenses nettes de 2024 est donc prévue, équivalent à un montant de 1 707 187 €.

L'augmentation prévue des charges de personnel entre 2024 et 2025 est principalement liée :

- à des mesures réglementaires nouvelles :
  - **L'augmentation de 3 points des cotisations employeur à la CNRACL**, correspondant à une charge supplémentaire estimée à 255 000 € en 2025 ;
  - **L'augmentation d'1 point des cotisations employeur dues à l'URSAAF au titre des agents fonctionnaires**, correspondant à une charge supplémentaire estimée à 81 000 € en 2025 ;
  - La **mise en œuvre de la participation employeur obligatoire aux frais de cotisation mensuels des agents ayant adhéré au nouveau contrat collectif de Prévoyance**, pour une dépense estimée à 132 000 € en 2025.

- à des mesures internes nécessaires à l'adaptation des services aux besoins et enjeux nouveaux :
  - Les recrutements intervenus et à intervenir afin de pourvoir les 7 postes créés en 2024 (voir ci-dessus, partie 1.3) a), les 4 postes de garde-champêtre créés au 1er janvier 2025 et celui dont la création est soumise au présent Conseil communautaire pour la mise en place d'un observatoire Enseignement Supérieur Recherche Vie Etudiante, l'ensemble de ces postes créés donnant lieu à une budgétisation à hauteur de 347 000 €.
  - Parmi les mesures internes s'ajoute également l'augmentation du montant annuel attribué aux agents au titre de la valorisation de leur expérience professionnelle, pour un surcoût estimé à 4 900 € en 2025.

- à la variation des effectifs sur l'année, conséquence des recrutements qui interviendront progressivement sur les postes actuellement vacants suite au départ d'agents permanents.

1.4) Déclinaison de la politique RH

La gestion rigoureuse des effectifs observée sur la période 2013- 2020 et plus récemment sur le début de ce mandat, témoigne de la volonté affirmée de la Collectivité d'opérer une gestion maîtrisée de ses effectifs et de sa masse salariale en s'appuyant sur plusieurs outils structurant sa stratégie d'intervention.

Le cadre réglementaire structure la gestion des ressources humaines. Au-delà des textes d'application nationale, la direction des ressources humaines a établi plusieurs règlements encadrant l'activité des agents. Il s'agit notamment du règlement des temps de travail et des congés du personnel communautaire et du règlement de formation qui détermine les conditions de départ en formation des agents.
Sur la base de ces fondements juridiques, la Direction des Ressources Humaines a développé plusieurs axes pour permettre le pilotage de l'activité et de la masse salariale :

1. la gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences
2. l'optimisation des recrutements
3. le plan de formation
4. le plan de prévention des risques professionnels
5. le reclassement médical
6. le pilotage budgétaire et statistique

Gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences (GPEEC)

La GPEEC vise à assurer la cohérence entre les compétences détenues par les agents et les besoins futurs des structures. Mieux connaître le profil des agents, c'est être en mesure de les accompagner dans le déroulement de leur parcours professionnel, mais aussi de mieux anticiper l'évolution des organisations.

- Depuis plusieurs années, les responsables de pôles, de directions ou de services ont été sensibilisés à la nécessité d'une **étude systématique de leurs besoins en favorisant les redéploiements internes et le développement de la polyvalence par une mise en adéquation des compétences aux missions.**
- La mutualisation des moyens humains entre l'agglomération de Troyes Champagne Métropole et la Ville de Troyes au travers de différents procédés, optimise le fonctionnement des organisations.
  - ✓ **Les services communs** qui permettent le regroupement de services et équipements d'un EPCI à fiscalité propre et de ses communes membres afin de favoriser l'exercice des missions et de rationaliser les moyens (ADS, fourrière animale…) ;
  - ✓ **Les services partagés** reposent sur le partage de compétences entre collectivités (principalement sur les fonctions supports) ;
  - ✓ **Les mises à disposition individuelles** permettent de mettre à disposition, pour un temps défini, un agent d'une collectivité à une autre.
- **Le non-remplacement systématique des départs en retraite participe à ce travail de rationalisation.**

  Le contexte budgétaire incite au déploiement d'outils de prospective qui doivent favoriser l'adaptation des compétences aux emplois. La **valorisation des carrières des agents facilitera l'amélioration du service public** et son adaptabilité aux évolutions économiques et technologiques et à l'accroissement des exigences des usagers.

En matière d'insertion professionnelle, la Collectivité a recours à deux leviers permettant notamment d'anticiper les départs en retraite : les **contrats d'apprentissage** et le dispositif des **emplois aidés**.
Le développement des contrats d'apprentissage apparaît comme une réponse aux difficultés de recrutement sur certains postes spécifiques, en permettant l'accès professionnel aux nouvelles générations, et cela dans l'objectif de repérer de futurs potentiels pour la Collectivité (les effectifs communautaires comprennent 5 apprentis au 1er janvier 2025).

Optimisation des procédures de recrutement
L'optimisation des *procédures de recrutement* passe par la recherche d'une parfaite **mise en adéquation des profils avec les prérequis des missions**, ce qui contribue ainsi à une gestion plus fine de la masse salariale. Comme d'autres collectivités, Troyes Champagne Métropole doit faire face à des difficultés de recrutement liées à la concurrence des différents acteurs sur le marché du travail et doit pouvoir attirer de nouvelles compétences, avec deux approches :

- **La mobilité et le redéploiement interne**

La Collectivité continue de **privilégier la mobilité et le redéploiement interne** en diffusant sur l'Intranet certains postes à pourvoir, offrant ainsi aux agents une opportunité de changement professionnel ou de progression en responsabilité. Une Charte de la mobilité est en cours d'élaboration afin d'accompagner dans cette démarche autant les agents que les encadrants.

Elle sera basée sur la responsabilisation de chaque agent, l'objectif étant qu'il puisse devenir pleinement acteur de son parcours professionnel.
Une équipe RH est actuellement formée au conseil en évolution professionnelle pour personnaliser et professionnaliser cet accompagnement.

- **Le recrutement externe**

La Collectivité a déployé en 2024 un nouvel outil de gestion et de suivi du process de recrutement. Celui-ci permet de centraliser toutes les offres d'emploi, les candidatures et gérer chaque étape des recrutements, de la diffusion des offres aux réponses apportées aux candidat(e)s. Cet outil d'optimisation facilite le partage d'informations en temps réel entre la DRH et les Directions qui recrutent afin d'améliorer la réactivité et la traçabilité des process.

La Direction des Ressources Humaines s'est par ailleurs renforcée avec le recrutement d'une chargée de communication RH, permettant de travailler le développement de la marque employeur et l'attractivité des offres d'emploi notamment en diversifiant les modes et réseaux de diffusion :
- Site internet de la Collectivité et tableaux d'affichage numérique de l'Espace Public ;
- Sites de diffusion des offres d'emploi spécialisées dans la Fonction Publique (emploi public, CNFPT, La Gazette des Communes, …) ;
- Organismes chargés de l'emploi (France Travail, APEC, …) ;
- Presse locale et presse nationale ;
- Réseaux sociaux (LinkedIn, Facebook…) ;
- Moteurs de recherches d'emplois.

Le projet de développement de la marque employeur doit permettre de pallier les difficultés de recrutement et attirer de nouveaux talents en valorisant les métiers et les valeurs de la Collectivité.

Les Points Conseil Emploi gérés par Troyes Champagne Métropole sont également des relais de la politique de recrutement de la Collectivité employeur.

La Direction des Ressources Humaines agit également sur plusieurs leviers destinés à faire connaître davantage la Collectivité et ses métiers au travers d'articles, de films, de présentations des métiers de la Fonction Publique dans certaines écoles. Dans cette logique, Troyes Champagne Métropole se mobilise également par sa présence à plusieurs salons et forums et développe ainsi sa visibilité et sa notoriété.

La DRH se tient en veille pour perfectionner ses pratiques et processus via internet, des conférences RH, des newsletters dédiées ou encore des partenaires.

Plan de formation

Le plan de formation vient compléter l'action de la GPEEC en mettant à disposition des agents les outils et méthodes facilitant leur adaptabilité aux missions. Véritable outil de management des ressources humaines, il doit permettre d'anticiper les évolutions des missions en axant les formations des agents sur la mise à jour des compétences. Il peut s'agir d'actions de

formation d'adaptation au poste de travail ou liées à l'évolution ou au maintien dans l'emploi, d'actions de développement des compétences ou encore d'actions visant à préparer les concours et examens professionnels pour offrir aux agents la possibilité d'accélérer leur déroulement de carrière.

Le **nouveau plan de formation**, en cours de finalisation, sera présenté au mois de mars 2025 au Comité social territorial. Il portera sur la période 2025-2027 et devra permettre également d'accompagner les transformations et organisations de travail au sein de la Collectivité.

Un projet d'envergure, la 3C Académie, a par ailleurs été lancé en 2024 afin de développer une culture commune et renforcer la cohésion du collectif autour de valeurs fortes qui animent la Ville de Troyes, le Centre Municipal d'Action Sociale et Troyes Champagne Métropole. De nombreux agents et encadrants volontaires se sont mobilisés afin de créer des fiches ADN portant sur des fondamentaux, des savoirs transverses nécessaires à l'ensemble des agents municipaux, autour de thématiques relevant notamment des Ressources Humaines, des Finances, de l'Informatique ou du Juridique. Les spécificités des différents métiers sont progressivement prises en compte afin d'étoffer cette offre d'information commune.

La prévention des risques professionnels

La politique de prévention a vocation à continuer à se déployer au cours des prochaines années, au travers de la collaboration des services Formation et Prévention / Santé au travail / Handicap, dont l'équipe a été complétée fin 2023 par le recrutement d'un ergonome.

L'évaluation et la traçabilité des risques professionnels se matérialisent par la **poursuite du Document Unique.**

Une plateforme dédiée à l'évaluation des risques professionnels est parallèlement développée par la Direction des Systèmes d'Information pour optimiser le Document Unique en le rendant vivant et interactif, dans l'objectif de substantiellement l'harmoniser au sein des différents services.

Chaque déclaration d'accident du travail ou de trajet donne lieu à une étude systématique des circonstances, réalisée par un assistant de prévention, à travers une analyse approfondie des causes, dans une optique d'amélioration continue des conditions de travail des agents à travers la préconisation de mise en place d'actions correctives et l'aménagement des postes de travail en conséquence.

Le renforcement de la connaissance des risques spécifiques au travail a été engagé au travers de formations dédiées notamment à la conduite d'engins, à l'utilisation d'extincteurs, au rôle de Sauveteur Secouriste au Travail, à l'élaboration des plans de prévention, et à la sensibilisation et au diagnostic technique dans les services.

Sur le plan de la **Qualité de Vie au Travail** : le service Prévention / Santé au travail / Handicap travaille en collaboration avec le Médecin du travail, l'Assistante sociale et l'Unité de reclassement pour accompagner au mieux les agents dont la situation spécifique le nécessite.

En ce sens, et en prolongement de ces thématiques, la Collectivité a défini un plan d'action pluriannuel autour de 2 axes en interaction, à savoir :

- Placer l'évaluation des risques au cœur de l'acculturation de la Prévention Santé - Sécurité au travail ;

- Prévenir la désinsertion Professionnelle.

La définition d'une politique Handicap
Si les actions concrètes en matière de handicap existent depuis plusieurs années (aménagements de poste, participations financières, accompagnements adaptés aux besoins des agents…), l'enjeu consiste aujourd'hui à évoluer de la réponse apportée aux sollicitations vers une politique globale et structurée. Cela doit passer, entre autres, par des actions en direction du collectif de travail et un rapport beaucoup plus direct aux bénéficiaires. Cette démarche a été engagée en 2024 et se poursuivra en 2025.

La politique handicap de la Collectivité s'articule autour de 2 axes complémentaires, à savoir :
- Construire une politique globale et optimisée ;
- Aller vers les agents afin de mieux les accompagner.

L'Unité de reclassement
L'Unité de reclassement de la Ville de Troyes et de Troyes Champagne Métropole permet d'accompagner individuellement les agents en prenant en compte leur niveau de compétences et les restrictions médicales. La démarche, initiée en 2018, a déjà permis le reclassement pérenne d'une quarantaine d'agents. Ce chiffre est le reflet de réunions mensuelles de l'unité, de la définition de plans de formation adaptés, d'un accompagnement personnalisé de chaque agent et d'une sensibilisation des Directions aux problématiques. L'unité de reclassement compte également la présence d'un médecin et d'un psychologue clinicien au sein de la Direction des Ressources Humaines. Dans la continuité de 2024, l'objectif en 2025 sera d'aller plus loin dans la démarche de reclassement, en analysant les conditions de travail des agents afin d'identifier et prévenir les risques de fatigue et d'usure professionnelle, notamment dans des filières et secteurs particulièrement exposés.

Le pilotage budgétaire et statistique
Rattachée au Directeur des Ressources Humaines, une cellule assure la constitution et le suivi d'une base de données sociales statistiques visant à disposer de données fiabilisées, que ce soit pour les besoins de constitution des rapports réglementaires (Rapport social unique, Rapport pour l'égalité professionnelle…) ou pour le suivi et l'adaptation de la politique des Ressources Humaines aux évolutions structurelles et conjoncturelles.
Des bases de données sont ainsi construites au fil des ans, permettant d'observer l'évolution des effectifs afin d'anticiper les grands changements. Des outils de pilotage sont développés pour suivre précisément les dépenses en heures supplémentaires, le recours aux contrats de vacation et aux autres contrats non permanents et, plus globalement, les impacts mensuels sur les dépenses en matière de personnel (réformes statutaires, GVT…).
La cellule effectue le suivi de la masse salariale et des budgets de charges de personnel en prenant en compte les évolutions réglementaires, les départs et recrutements à venir. Ce suivi prospectif permet de budgéter le plus précisément possible les besoins pour assurer le bon fonctionnement des services. Il consiste en une adaptation permanente des ressources aux

besoins, en lien avec la Direction des Finances qui assure le contrôle de gestion.

La situation sanitaire liée au Covid a accéléré la réflexion de la Direction des Ressources Humaines sur des thématiques modernes et indispensables pour optimiser la gestion globale des effectifs. C'est ainsi que des travaux sont engagés pour développer le Système d'Information des Ressources Humaines afin de dématérialiser l'ensemble des procédures RH et permettre à l'ensemble des agents d'accéder à certaines de leurs informations personnelles. Pour exemple, la dématérialisation des entretiens professionnels a été étendue à de nouveaux services dans le cadre de la campagne 2024, également auprès de services techniques avec un accompagnement soutenu à destination des agents et de leurs évaluateurs.

Les projets 2025 de la Direction des Ressources Humaines seront principalement axés autour de :

- La dématérialisation et la modernisation des process,
- La proposition d'une chartre de mobilité et d'un accompagnement personnalisé,
- La définition d'un nouveau plan de formation,
- La définition d'une politique concernant l'accompagnement au handicap,
- Le suivi et les pistes d'amélioration du nouveau plan pluriannuel sur l'égalité professionnelle.

2) TEMPS DE TRAVAIL

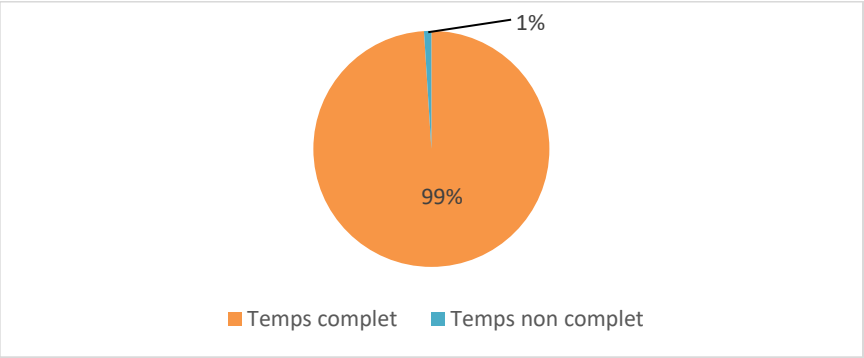
a) Répartition des effectifs selon le temps de travail

Trois cycles de travail existent principalement à Troyes Champagne Métropole, selon les modalités suivantes :

Durée hebdomadaire	Droits CA (base 5 jours travaillés par semaine)	Droits jours RTT	% d'agents concernés en 2024	Rappel N - 1 (2023)
35h10	25	0	8 %	7 %
37h10	25	12	20 %	18 %
39h10	25	24	72 %	75 %

S'agissant de la répartition des cycles de travail des agents permanents, l'évolution entre 2023 et 2024 met en évidence une sensible augmentation du nombre de cycles de travail à 39h10 au détriment des cycle de travail à 35h10 et 37h10.

Graphique 3 - Répartition des agents permanents par temps complet et non complet au 31 décembre 2024



Parmi les 99 % d'agents à temps complet, 12 % ont choisi d'exercer leur fonction à temps partiel[2] au 31 décembre 2024 et sont principalement issus des filières administrative et culturelle.

b) Bilan

Depuis le 1er janvier 2002, le temps réglementaire hebdomadaire de travail à Troyes Champagne Métropole est fixé à 35 heures. Le décompte du temps de travail est réalisé sur la base d'une durée annuelle de travail effectif de 1607 heures, intégrant la journée de solidarité depuis 2004.
Conformément à la réglementation en vigueur, les congés annuels sont fixés à cinq fois les obligations hebdomadaires de service. S'y ajoutent éventuellement les jours supplémentaires prévus par la réglementation en cas de fractionnement.

Afin de s'adapter aux récentes recommandations nationales ainsi qu'aux évolutions réglementaires et jurisprudentielles, les collectivités territoriales sont amenées à faire preuve de plus de vigilance en matière de temps de travail. Ce sujet est devenu un enjeu pour les employeurs publics afin de :

- Garantir des conditions de travail favorables à travers un temps de travail adapté aux organisations des services
- Veiller au respect de la durée légale du travail fixée à 1 607 heures par an.

Dans un souci de cohérence et d'équité entre les agents, les travaux engagés en 2024 ont été les suivants :

- L'harmonisation des temps de travail au sein de la Collectivité, avec une réflexion menée sur les services qui travaillent à 35h10 hebdomadaire pour les faire évoluer sur 37h10. Cette modification s'inscrit dans une démarche de cohérence et de réduction des disparités existantes à travers un double objectif : adapter, si besoin, la présence des agents aux horaires d'ouverture au public et assurer une continuité des services : permettre aux agents de bénéficier d'un temps de repos plus important (RTT).
  Cette année a permis un retour sur expérience suite aux évolutions de 2023 relatives à l'organisation du temps de travail. Ont également été traitées les situations suivantes :
  - Retour sur l'organisation du temps de travail des personnels dans le cadre de la réouverture de la Patinoire des 3 Seine ;

[2] Hors temps partiels thérapeutiques

- Organisation du temps de travail des agents du Relais Petite Enfance et conditions d'ouverture aux familles ;
- Point complémentaire à l'organisation du temps de travail des agents du Centre de Supervision Urbaine ;
- Mise en place d'autorisations d'absence dans le cadre de la Procréation Médicalement Assistée (PMA) ;
- Nouvelle autorisation d'absence pour participation à la réserve communale de sécurité civile ;
- Pérennisation du nouveau type de télétravail, le télétravail flottant, en sus du télétravail en régulier (voir partie d).
-

c) Perspectives

Dans la continuité des années précédentes, Troyes Champagne Métropole s'active à harmoniser et mettre en cohérence les temps de travail entre Collectivités mutualisées.

L'année 2025 devra permettre de poursuivre les travaux engagés fin d'année 2024, à savoir :

- Mise à jour de l'outil informatique de gestion des temps de travail et des congés du personnel (3temps), afin d'y inclure les déclarations d'heures supplémentaires, dans un but de modernisation et de dématérialisation ;
- Développement du pointage pour de nouveaux services (installation de nouvelles badgeuses) ;
- Définition des jours de fermeture des services pour l'année 2025.

La Collectivité souhaite également ouvrir des discussions avec les organisations représentatives du personnel sur une mise à jour du règlement des temps de travail et des congés du personnel municipal et communautaire, cela dans un objectif constant d'amélioration et de prise en compte des apports des dernières années.

d) La mise en œuvre du télétravail

La Collectivité a souhaité capitaliser l'expérience du travail à distance en situation exceptionnelle qui lui avait été imposé dès mars 2020, dans le cadre de la déclaration d'état d'urgence sanitaire.
Un groupe de travail avait donc élaboré, en concertation avec les agents, encadrants et représentants du Personnel, un Règlement du « Télétravail en situation exceptionnelle » qui permet d'aborder et cadrer les problématiques liées à cette nouvelle modalité de travail. Ce règlement avait été validé par le Conseil Communautaire du 8 avril 2021.

Dans la continuité de ce dispositif, la Collectivité s'était fixée comme objectif en 2021 de poursuivre la réflexion sur le télétravail comme nouveau mode d'organisation du travail. Un Règlement de « télétravail régulier » a ainsi été élaboré dans une logique économique, sociétale et environnementale et afin de permettre aux agents en capacité, compte tenu de leurs missions, de télétravailler, de disposer d'un cadre d'activité propice à l'équilibre vie professionnelle et personnelle. Ce règlement a été validé par le Conseil Communautaire du 17 décembre 2021. Cette nouvelle modalité de travail a été proposée aux agents à

compter du 1er mai 2022. Un avenant incluant le télétravail flottant a été adopté le 7 décembre 2023 par le Conseil Communautaire.

En 2024, 66 agents de Troyes Champagne Métropole (74 en 2023) ont été concernés par ce nouveau mode d'organisation du travail.

3) FOCUS SUR LES SERVICES PUBLICS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX

La spécificité du mode de gestion des Services Publics Industriels et Commerciaux dotés d'une autonomie financière sans personnalité morale nécessite une présentation distincte des effectifs de droit privé et de la masse salariale de la régie Assainissement et du Chauffage Urbain.

3.1) La régie Assainissement

La Régie autonome, dénommée « Régie d'assainissement de la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole » est créée par délibération du Conseil Communautaire du 7 décembre 2016 et débute son activité au 1er janvier 2018.

a) Effectifs

Au 31 décembre 2020, la régie Assainissement était composée de 9 agents de droit privé (3 femmes et 6 hommes).
Au 31 décembre 2021, elle comprenait 11 agents de droit privé (3 femmes et 8 hommes).
Suite à la fin du contrat de délégation de service public auprès de Veolia au 4 janvier 2022, l'effectif était au 31 décembre 2022 de 18 agents (15 hommes et 3 femmes). Cet effectif était le même au 31 décembre 2023.
Au 31 décembre 2024, l'effectif de la régie Assainissement comprend 17 agents (14 hommes et 3 femmes).

b) Masse salariale

	ANNEE 0	*ANNEE 1*	ANNEE 2	*ANNEE 3*	*ANNEE 4*	*PREVISION*	
Situation au 31/12/N	***2020***	***2021***	***2022***	***2023***	***2024***	***2025***	***2026***
012-CHARGES DE PERSONNEL REALISATIONS BUDGETAIRES hors frais généraux (6215)	446 744	481 742	963 735	1 016 735	1 261 588	*1 603 100*	*1 627 146*
Evolution N / N-1	+ 7,83 %		+ 100 %	+ 5,5 %	+ 24,1 %	*+ 27,1 %*	*+ 1,5 %*

L'augmentation des effectifs, due à la reprise du personnel de Veolia, a fortement impacté la masse salariale à compter de 2022 ; cette augmentation doit cependant être mise en perspective avec la fin du versement de la redevance au prestataire.
L'effet de report du **transfert d'activité de 2022 et la réorganisation nécessaire des services** ont pour conséquence une nouvelle augmentation de la masse salariale

entre 2023 et 2024 puis, en prévisionnel, entre 2024 et 2025, en raison des recrutements à intervenir suite à des départs intervenus en 2024 ainsi que sur des postes jusqu'ici restés vacants.

Pour l'année 2026 et en fonction de la nouvelle organisation mise en place, la stabilité des effectifs est attendue sur la base des montants alloués, avec un taux de croissance annuel estimé limité à 1,5 %, correspondant à l'augmentation des charges employeur sur les salaires.

3.2) La régie Chauffage urbain

Par délibération n° 9 du 3 juin 2021, le Conseil Communautaire a retenu la régie autonome sans personnalité morale comme mode de gestion du réseau de chaleur de La Chapelle-Saint-Luc / Les Noës-près-Troyes, avec prise d'effet au 3 janvier 2022.

a) Effectifs

Deux agents étaient rémunérés sur le budget de la régie Chauffage Urbain au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2023.
Un seul agent était imputé sur ce budget était imputé sur ce budget au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021.
Au 31 décembre 2024, deux agents composaient l'effectif de la régie Chauffage urbain.

b) Masse salariale

	ANNEE 0	*ANNEE 1*	ANNEE 2	*ANNEE 3*	ANNEE 4	*PREVISION*	
Situation au 31/12/N	***2020***	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	***2025***	***2026***
012-CHARGES DE PERSONNEL REALISATIONS BUDGETAIRES hors frais généraux (6215)	50 706	52 107	98 401	145 669	158 539	169 050	171 586
Evolution N / N-1	+ 2,8 %		+ 88,8 %	+ 48 %	+ 8,8 %	+ 6,6 %	+ 1,5 %

Le recrutement d'un agent supplémentaire en mai 2022, qui avait permis de doubler l'effectif, explique l'augmentation de 88,8% de la masse salariale en 2021 et 2022.

L'effet de report du recrutement de ce deuxième agent en cours d'année 2022 est à l'origine de l'augmentation de 48 % de la masse salariale de la Régie Chauffage urbain entre 2022 et 2023.

Entre 2023 et 2024, la masse salariale a augmenté de 8,8 %. La prévision entre 2024 et 2025 est de + 6,6 %.
Le prévisionnel 2026 s'appuie sur la stabilité des effectifs et un taux de croissance annuel estimé limité à 1,5 %, correspondant à l'augmentation des charges employeur sur les salaires.

Retour Sommaire

Rapport d'information sur la situation en matière d'égalité femmes-hommes sur le territoire de Troyes Champagne Métropole pour l'année 2023

26/02/2025

SOMMAIRE

PREAMBULE 3
METHODOLOGIE 8

SITUATION COMPAREE DES FEMMES ET DES HOMMES, AGENTES ET AGENTS DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE 10

INDICATEUR 1 : EFFECTIFS PHYSIQUES SUR EMPLOI PERMANENT PAR CATEGORIE ET PAR FILIERE 11
INDICATEUR 2 : AGE MOYEN ET MEDIAN PAR CATEGORIE HIERARCHIQUE 14
INDICATEUR 3 : REPARTITION DES EFFECTIFS SELON LA DUREE DE TRAVAIL : TEMPS PLEIN, TEMPS PARTIEL 16
INDICATEUR 4 : REPARTITION AGENTS RECRUTES SELON LE STATUT, PAR CATEGORIE HIERARCHIQUE 17
INDICATEUR 5 : REPARTITION DES EFFECTIFS DES EMPLOIS SUPERIEURS ET DE DIRECTION 19
INDICATEUR 6 : NOMBRE DE FONCTIONNAIRES AYANT BENEFICIE D'UN AVANCEMENT DE GRADE OU D'ECHELON AU COURS DE L'ANNEE 20
INDICATEUR 7 : REMUNERATIONS NETTES MENSUELLES MOYENNES PAR SEXE, STATUT ET CATEGORIE HIERARCHIQUE 21
INDICATEUR 8 : JOURNEES DE FORMATION SUIVIES PAR LES AGENTS ET NOMBRE D'AGENTS AYANT PARTICIPE A AU MOINS UNE JOURNEE DE FORMATION EN 2022 ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

SITUATION SOCIALE ET ECONOMIQUE DES FEMMES SUR LE TERRITOIRE DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE 29

LA SITUATION SOCIALE DES HABITANTES DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
1) LA DEMOGRAPHIE DE L'INTERCOMMUNALITE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
2) LES FAMILLES MONOPARENTALES ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
3) LES NIVEAUX DE FORMATION ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
4) LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
LA SITUATION ECONOMIQUE DES HABITANTES DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
5) LE TAUX D'ACTIVITE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
6) LE TRAVAIL A TEMPS PARTIEL ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
7) L'EMPLOI PRECAIRE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
8) LA REMUNERATION ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
LE SOUTIEN DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE A LA VIE PROFESSIONNELLE ET SOCIALE DES HABITANTES DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE 38
9) LE RESEAU FRANCE SERVICES ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
10) L'ACCUEIL DES JEUNES ENFANTS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
11) L'ACCOMPAGNEMENT A L'EMPLOI ET A L'INSERTION PROFESSIONNELLE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
12) LES MARCHES PUBLICS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
13) LE SOUTIEN AUX ASSOCIATIONS CONTRIBUANT A L'EGALITE PROFESSIONNELLE FEMMES-HOMMES ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

PREAMBULE

Le **cadre règlementaire relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, applicable au secteur public**, découle du ***Code du Travail, Titre IV - Egalité professionnelle*** *et* de l'***Accord du 30 novembre 2018 relatif à l'égalité professionnelle dans la fonction publique,*** lequel renforce et approfondit les engagements pris précédemment par le ***Protocole d'accord relatif à l'égalité professionnelle dans la fonction publique du 8 mars 2013***.

L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes s'appuie sur 2 principes :

- L'égalité des droits, en vertu de laquelle toute discrimination entre salariés, notamment à raison du sexe, est interdite ;
- L'égalité des chances, qui vise à remédier aux inégalités de fait et s'assurer que tous les individus disposent des mêmes chances, des mêmes opportunités de développement social, cela indépendamment de leur origine sociale, de leur sexe, de leurs moyens financiers, de leur lieu d'habitation, de leur origine ethnique, de leur orientation sexuelle ou d'un éventuel handicap.

La politique d'égalité professionnelle est mise en œuvre au travers d'une double approche, à la fois intégrée et spécifique :

- Intégrée, car il s'agit de prendre en compte les besoins respectifs des femmes et des hommes dans la conception et la mise en œuvre des politiques publiques
- Spécifique, puisque certaines inégalités de fait qui subsistent nécessitent des actions en faveur des femmes.

Représentant 20 % de l'emploi en France, la fonction publique se doit d'être exemplaire en matière d'égalité professionnelle, cela afin de favoriser la cohésion sociale et d'être représentative de la société qu'elle sert.

L'obligation d'un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes

L'article D2311-16 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) prévoit que les collectivités territoriales et EPCI de plus de 20 000 habitants élaborent, en préalable aux débats sur leur projet de budget, un **rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes**. Le contenu de ce rapport est précisé comme suit :

I. En application de l'article L. 2311-1-2, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre présente respectivement au conseil municipal ou au conseil communautaire un **rapport annuel sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes sur son territoire.**

II. **Le rapport fait état de la politique de ressources humaines de la commune ou du groupement en matière d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes**. À cet effet, il reprend notamment les données du rapport, présenté en comité social territorial conformément à l'article 51 de la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012, relatives au recrutement, à la formation, au temps de travail, à la promotion professionnelle,

aux conditions de travail, à la rémunération et à l'articulation entre vie professionnelle et vie personnelle.

III. **Le rapport présente les politiques menées par la commune ou le groupement sur son territoire en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes**, telles que définies à l'article 1er de la loi n°2014-873 du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes. Il fixe des orientations pluriannuelles et des programmes de nature à favoriser l'égalité entre les femmes et les hommes.
Ce rapport comporte un bilan des actions conduites à cette fin dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques de la commune ou du groupement. Il présente notamment le suivi de la mise en œuvre de la clause d'égalité dans les marchés publics. Il peut comporter également une analyse de la situation économique et sociale en matière d'inégalités entre les femmes et les hommes dans la commune ou le groupement, à partir d'un diagnostic fondé sur les interventions relevant de sa compétence et sur les données des bénéficiaires de ses politiques.
Le rapport recense les ressources mobilisées à cet effet.

Le nouveau cadre juridique en matière d'égalité professionnelle

La *loi n° 2019-828 du 6 août 2019 relative à la transformation de la fonction publique* (titre V - articles 80, 81, 82, 83, 84 et 85) puis la ***loi n° 2023-623 du 19 juillet 2023 visant à renforcer l'accès des femmes aux responsabilités dans la fonction publique*** ont fixé de nouvelles obligations pour les collectivités afin de tendre à l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

Dispositions	
Loi n° 2019-828 art. 80-I et II	**Dispositif de signalement :** Les administrations, collectivités et établissements publics mettent en place un dispositif de signalement qui a pour objet de recueillir les signalements des agents qui s'estiment victimes d'un acte de violence, de discrimination, de harcèlement moral ou sexuel ou d'agissements sexistes et de les orienter vers les autorités compétentes en matière d'accompagnement, de soutien et de protection des victimes et de traitement des faits signalés. Ce dispositif permet également de recueillir les signalements de témoins de tels agissements. *(Décret n° 2020-256 du 13 mars 2020 relatif au dispositif de signalement des actes de violence, de discrimination, de harcèlement et d'agissements sexistes dans la fonction publique)* **Plan d'action pluriannuel :** Les collectivités territoriales et les EPCI de plus de 20 000 habitants doivent élaborer et mettre en œuvre un plan d'action pluriannuel pour assurer l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Ce plan, dont la durée ne peut excéder « *trois ans renouvelables* », doit au moins comporter des mesures visant à : • Evaluer, prévenir et, le cas échéant, traiter les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes ; • Garantir l'égal accès des femmes et des hommes aux cadres d'emploi et grades de la fonction publique ; • Favoriser l'articulation entre activité professionnelle et vie personnelle et familiale ; • Prévenir et traiter les discriminations, les actes de violence, de harcèlement moral ou sexuel et les agissements sexistes. L'absence de plan ou son non-renouvellement est sanctionnable d'une pénalité allant jusqu'à un maximum de 1 % de la rémunération brute annuelle globale de l'ensemble des personnels. *(Décret n° 2020-528 du 4 mai 2020 définissant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans d'action relatifs à l'égalité professionnelle dans la fonction publique)*

Dispositions (suite)	
Loi n° 2019-828 art. 81	**<u>Ajout de l'état de grossesse aux critères ne permettant aucune distinction entre fonctionnaires :</u>** L'article 6 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires est modifié de sorte que l'état de grossesse soit ajouté aux critères ne pouvant donner lieu à distinction, directe ou indirecte, entre les fonctionnaires.
Loi n° 2019-828 art. 82 ***Loi n° 2023-623 art. 3 art. 4 art. 7 art. 8*** ***CGFP articles L132-5 L 132-6 L 132-6-1 L 132-6-2 L 132-8 L 132-9-2 L 132-9-3***	**<u>Obligation de nominations équilibrées aux emplois fonctionnels des communes et des EPCI de plus de 40 000 habitants :</u>** Les **nominations dans les emplois de direction** des collectivités territoriales et EPCI doivent concerner, au titre de chaque année civile, à l'exclusion des renouvellements dans un même emploi ou des nominations dans un même type d'emploi, **au moins 40 % de personnes de chaque sexe (loi du 6 août 2019). Ce taux sera porté à 50 % à compter du prochain renouvellement général des assemblées délibérantes des collectivités territoriales et des EPCI de plus de 40 000 habitants (loi du 19 juillet 2023).** En cas de non-respect de cette obligation, une contribution est due. Son montant est de 90 000 euros pour chaque personne manquante. Pour les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 40 000 et de moins de 80 000 habitants, le montant unitaire de la contribution financière est fixé à 50 000 euros. **<u>Obligations de publication (loi du 19 juillet 2023) :</u>** - Les communes et EPCI employeurs publient chaque année le nombre de femmes et d'hommes nommés dans les emplois de direction. Ces chiffres sont rendus publics sur le site internet du ministère chargé de la fonction publique. En cas de non-respect de cette obligation de publication, une contribution forfaitaire est due. Pour les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 80 000 habitants, le montant unitaire de la contribution financière est fixé à 45 000 euros. Cette contribution est due en l'absence de publication avant le 30 juin de l'année suivant celle au titre de laquelle les emplois ont été pourvus. - A compter du 1er janvier 2027, les communes et EPCI employeurs publieront chaque année la répartition entre les femmes et les hommes dans les emplois de direction. Cette répartition sera rendue publique sur le site internet du ministère chargé de la fonction publique. En cas de non-respect de cette obligation de publication, une contribution forfaitaire sera due par l'employeur. **<u>Obligation de maintenir une proportion d'au moins 40 % de personnes de même sexe occupant les emplois de direction (loi du 19 juillet 2023) :</u>** A partir du 1er janvier 2027, les collectivités territoriales et EPCI devront se conformer à ce nouvel objectif. A défaut, l'employeur disposera d'un délai de trois ans pour répondre à cette obligation et, au terme de la première année, devra publier les objectifs de progression ainsi que les mesures de correction retenues. A l'expiration de ce délai et si les résultats obtenus sont toujours inférieurs au taux fixé, l'employeur se verra appliquer une pénalité financière, dont le montant, déterminé en tenant compte de la situation initiale s'agissant de la représentation des femmes et des hommes ainsi que des motifs de non-respect du taux fixé, ne pourra excéder 1 % de la rémunération brute annuelle globale de l'ensemble des personnels. *(Décret n° 2023-1381 du 28 décembre 2023 modifiant les règles applicables aux modalités de nomination équilibrées dans l'encadrement supérieur de la fonction publique).* **<u>Création d'un index de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes dans la Fonction publique (loi du 19 juillet 2023) :</u>** Aux termes de l'article 9 de la loi du 19 juillet 2023 visant à renforcer l'accès des femmes aux responsabilités dans la fonction publique, les communes et EPCI de plus de 40 000 habitants et employant au moins 50 agents publics doivent chaque année publier, sur leur site internet, au plus tard le 30 septembre, les indicateurs et l'index obtenu relatifs aux écarts de

rémunération entre les femmes et les hommes constatés en année N-1, ainsi que les actions mises en œuvre pour les supprimer (codifié aux articles L. 132-9-3 à L. 132-9-5 du CGFP).
Le décret n° 2024-801 du 13 juillet 2024 relatif à la mesure et à la réduction des écarts de rémunération entre les femmes et les hommes dans la fonction publique territoriale, ainsi que le décret n°2024-802 du 13 juillet 2024 portant sur les modalités de calcul des **indicateurs relatifs à la mesure et à la réduction des écarts de rémunération entre les femmes et les hommes dans la fonction publique territoriale**, sont venus définir les indicateurs, préciser les modalités de calcul ainsi que les pénalités prévues.
Les 4 indicateurs ainsi définis par décret sont :

- Fonctionnaires : écart global de rémunération entre femmes et hommes (50 points)
- Agents contractuels : écart global de rémunération entre femmes et hommes (15 points)
- Ecart de taux de promotion de grade entre les femmes et les hommes (25 points)
- Nombre d'agents publics du sexe sous-représenté parmi les 10 agents publics ayant perçu les plus hautes rémunérations (10 points)

Sont pris en compte les fonctionnaires titulaires, les fonctionnaires stagiaires et les agents contractuels de droit public sur postes permanents.
A partir des indicateurs est calculé un index noté sur 100 points. Si le score cible de 75 points n'est pas atteint, l'employeur publie sur son site internet, au plus tard le 15 novembre, ses objectifs de progression. Ces objectifs doivent demeurer consultables jusqu'à ce que la cible soit atteinte.
Les résultats ainsi obtenus à l'Index égalité professionnelle font l'objet d'une présentation en CST ainsi qu'à l'assemblée délibérante.
Pénalités :
Une pénalité est prévue en cas de non-publication des indicateurs (45 000 € pour un EPCI d'au moins 80 000 habitants / 25 000 € pour une commune)
Une pénalité (pouvant atteindre 1% de la masse salariale) est également prévue lorsque la cible n'est pas atteinte dans un délai de 3 ans. Son montant est calculé en fonction du score obtenu à l'index et de la rémunération brute annuelle globale de l'ensemble des agents.
En 2024 et au titre de l'année 2023, Troyes Champagne Métropole a obtenu les résultats suivants :

Dispositions (suite)	
Loi n° 2019-828 art. 83	**Harmonisation des règles de composition équilibrée des jurys et comités de sélection et assouplissement du principe de présidence alternée :** Les jurys et instances de sélection constitués pour le recrutement, l'avancement ou la promotion interne des fonctionnaires relevant de la fonction publique de l'Etat, de la fonction publique territoriale et de la fonction publique hospitalière dont les membres sont désignés par l'administration sont composés de façon à concourir à une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes. L'autorité administrative chargée de l'organisation du concours, de l'examen ou de la sélection respecte une proportion minimale de 40 % de personnes de chaque sexe. A titre exceptionnel, les statuts particuliers peuvent, compte tenu des contraintes de recrutement et des besoins propres des corps ou cadres d'emplois, fixer des dispositions dérogatoires à la proportion minimale prévue. Dans le cas de jurys ou d'instances de sélection composés de trois personnes, il est procédé à la nomination d'au moins une personne de chaque sexe. La présidence des jurys et des instances de sélection constitués pour le recrutement ou l'avancement des fonctionnaires est confiée de manière alternée à un membre de chaque sexe, selon une périodicité qui ne peut excéder quatre sessions consécutives. *(Décret n° 2020-97 du 5 février 2020 fixant les dérogations au principe d'alternance de la présidence des jurys et des instances de sélection dans la fonction publique)*
Loi n° 2019-828 art. 84	**Inapplication du délai de carence pour les congés de maladie liés à l'état de grossesse :** Le délai de carence ne s'applique plus dans le cas où une femme employée dans le secteur public est en congé maladie, lorsque ce congé intervient entre la date de la déclaration de grossesse et le début du congé pour maternité.
Loi n° 2019-828 art. 85-I	**Maintien des droits à l'avancement des fonctionnaires en congé parental ou en disponibilité de droit :** Lorsque le fonctionnaire bénéficie d'une disponibilité pour élever un enfant ou d'un congé parental, il conserve, au titre de ces deux positions, l'intégralité de ses droits à avancement, dans la limite d'une durée de cinq ans pour l'ensemble de sa carrière. Cette période est assimilée à des services effectifs dans le corps et le cadre d'emploi.
Loi n° 2019-828 art. 85-II	**Prise en compte de la situation des femmes et des hommes dans les cadres d'emplois et grades concernés pour l'élaboration des lignes directrices de gestion.** La part de femmes et d'hommes dans les agents promouvables et susceptibles d'être promus est prise en compte dans le tableau d'avancement présenté dans la Fiche n°11 des Lignes Directrices de Gestion intitulée « La politique d'évolution statutaire » et disponible sur Intranet.
Extension des droits aux congés liés à la parentalité ainsi que leurs règles d'utilisation aux fonctionnaires stagiaires et aux agents contractuels de droit public, cela dans les mêmes conditions que les fonctionnaires titulaires. Concerne le congé de maternité, le congé de naissance, le congé pour l'arrivée d'un enfant placé en vue de son adoption, le congé d'adoption ainsi que le congé de paternité et d'accueil de l'enfant. *(Décret n° 2021-846 du 29 juin 2021 relatif aux congés de maternité et liés aux charges parentales dans la Fonction publique territoriale)*	

Un **Plan d'Action Pluriannuel relatif à l'égalité professionnelle**, commun à la Ville de Troyes, au Centre Municipal d'Action Sociale et à Troyes Champagne Métropole, avait été soumis au Comité Technique de la Ville de Troyes du 4 février 2022. Ce premier Plan d'action étant arrivé à échéance fin 2023, un nouveau Plan d'Action Pluriannuel est entré en vigueur en 2024, pour la période 2024-2026, après avis des aux membres des Comités Sociaux Territoriaux compétents :
- Pour la Ville et le Centre Municipal d'Action Sociale, le 15 avril 2024 ;
- Pour Troyes Champage Métropole, le 16 avril 2024.

Au travers de ce Plan d'action commun et aux termes des articles L132-1 à L132-4 du Code Général de la Fonction Publique, la Ville de Troyes, le Centre Municipal d'Action Sociale et Troyes Champagne Métropole se sont engagés en faveur de l'égalité des femmes et des hommes, avec pour objectifs de défendre, promouvoir et faire respecter le droit fondamental qu'est l'égalité entre les femmes et les hommes, et de veiller, dans la mise en œuvre des politiques de ressources humaines municipales et communautaires, à rechercher l'égalité, la défense des droits et à lutter contre les discriminations.

Cette démarche doit se réaliser en concertation avec les Organisations Syndicales, dont le rôle d'acteurs du dialogue social dans ce domaine est essentiel. Aussi, des groupes de travail composés de représentants du personnel et de la Direction des ressources humaines seront organisés afin de suivre les objectifs du présent Plan, l'enrichir de propositions d'actions nouvelles, voire de nouvelles thématiques à intégrer dans le cadre des axes qui le structurent, à savoir :

- Evaluer, prévenir et, le cas échéant, traiter les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes,
- Garantir l'égal accès des femmes et des hommes aux corps, cadres d'emplois, grades et emplois,
- Favoriser l'articulation entre activité professionnelle et vie personnelle et familiale,
- Prévenir et traiter les discriminations, les actes de violence, de harcèlement moral ou sexuel ainsi que les agissements sexistes.

METHODOLOGIE

Ce rapport présente la situation professionnelle comparée des agents, femmes et hommes, employés sur <u>postes permanents</u> par Troyes Champagne Métropole. Cette situation est évaluée à partir de l'exploitation des <u>données RH au 31 décembre 2023</u>.

Afin de constituer une base de données pouvant être suivie sur plusieurs années, il est retenu une liste d'indicateurs issue des orientations prises dans le protocole d'accord du 8 mars 2013 relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes dans la Fonction publique.
Cette méthodologie permet également de disposer d'un référentiel commun avec celui de la Ville de Troyes.

Pour les données de l'année 2023, les indicateurs sont regroupés en 3 thèmes :

1 - Conditions générales d'emploi :

Indicateur 1	Effectifs physiques sur emploi permanent par catégorie et par filière
Indicateur 2	Age moyen et médian par catégorie hiérarchique
Indicateur 3	Répartition des effectifs selon la durée de travail : temps plein, temps partiel
Indicateur 4	Répartition agents recrutés selon le statut, par catégorie hiérarchique et par filière
Indicateur 5	Répartition des effectifs rattachés aux emplois d'encadrement supérieur et de direction
Indicateur 6	Nombre de fonctionnaires ayant bénéficié d'un changement de grade ou de cadre d'emploi au cours de l'année

2 - Rémunérations :

Indicateur 7	Rémunérations nettes mensuelles moyennes par sexe, statut, catégorie hiérarchique et filière

3 - Formation :

Indicateur 8	Volume de formations dispensées aux agents sur emploi permanent et nombre d'agents ayant participé à au moins une journée de formation

Lorsque cela est possible, les données R.H sont mises en regard de celles présentées dans le dernier Rapport annuel sur l'état de la fonction publique, publié par la Direction Générale de l'Administration et de la Fonction Publique (DGAFP). Ce rapport, publié en novembre 2024, recueille les chiffres des bilans sociaux de toutes les fonctions publiques. Les données ainsi traitées sont arrêtées au 31 décembre 2023.

La seconde partie de ce rapport présente :

- → **Des indicateurs statistiques relatifs à la situation économique et sociale des femmes sur le territoire de Troyes Champagne Métropole et qui caractérisent le contexte de leur vie professionnelle.**
- → **Les actions menées par Troyes Champagne Métropole, dans le cadre de ses compétences, et qui contribuent à faciliter ou à promouvoir l'activité professionnelle des femmes habitant sur son territoire.**

Situation comparée des femmes et des hommes, agentes et agents de Troyes Champagne Métropole

CONDITIONS GENERALES D'EMPLOI

Indicateur 1 - Effectifs physiques sur emploi permanent par catégorie et par filière

Au **31 décembre 2023**, 373[1] agents exercent leurs fonctions sur des postes permanents. Parmi ces agents, 203 sont des femmes et 170 sont des hommes.

	Tous permanents			dont	Fonctionnaires			et	Contractuels sur postes permanents		
Catégorie	**F**	**H**	**Total**		**F**	**H**	**Total**		**F**	**H**	**Total**
Catégorie A	54	34	88		35	20	55		19	14	33
Catégorie B	53	25	78		38	17	55		15	8	23
Catégorie C	96	111	207		95	110	205		1	1	2
Toutes catégories	**203**	**170**	**373**		**168**	**147**	**315**		**35**	**23**	**58**
Part femmes / hommes (%)	54,42	45,58	100		53,33	46,67	100		60,34	39,66	100
Part / effectif global (%)					**45,04**	**39,41**	**84,45**		**9,38**	**6,17**	**15,55**

Au 31 décembre 2023, l'effectif d'agents permanents de Troyes Champagne Métropole TCM) est composé à **54,4 % de femmes**. Ce taux était de de 52,8 % en 2020, 53,1 % en 2021 et de 53,8 % en 2022. Le niveau de répartition femmes/hommes est donc en augmentation sensible et constante.

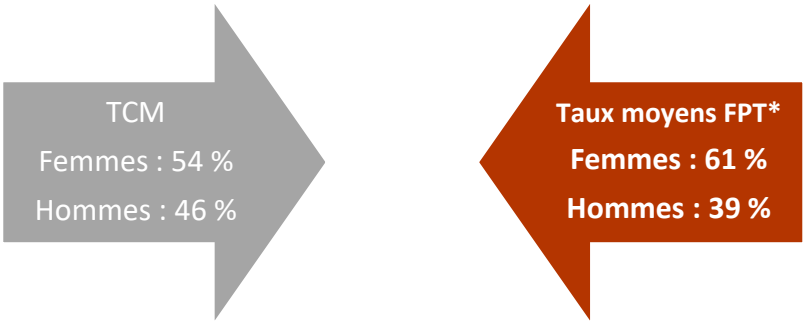
Parmi l'effectif d'agents fonctionnaires, qui concerne 84,4 % des effectifs permanents, les femmes sont représentées à hauteur de 53,3 %. Leur part était de 55 % en 2021 et 54,2 % en 2022. Un rééquilibre se poursuit donc entre femmes et hommes parmi les agents fonctionnaires.

Les agents contractuels représentent 15,6 % de l'effectif permanent (10,6 % en 2022), soit une augmentation notable de 5 points entre 2022 et 2023. 60,3 % des agents contractuels sont des femmes, soit 10,3 points de plus qu'en 2022. Les agents femmes redeviennent donc majoritaires parmi l'effectif des contractuels permanents, comme c'était le cas en 2018 (51,2 %). Les femmes étaient moins nombreuses que les hommes parmi les contractuels en 2019 (42,9 %), en 2020 (45 %) et en 2021 (37,5 %).

Ainsi, **les femmes demeurent majoritaires parmi les effectifs permanents de TCM, avec un niveau de représentation qui augmente sensiblement, notamment parmi les agents contractuels.**
Cette part majoritaire des femmes parmi les effectifs permanents s'observe également dans la Fonction publique au niveau national (voir schéma page suivante) :

[1] Les **emplois permanents** sont les emplois créés par l'organe délibérant de la Collectivité et qui correspondent à une activité normale et habituelle de l'administration. Ces emplois sont occupés par des agents titulaires (fonctionnaires titulaires et fonctionnaires stagiaires) et des agents non-titulaires (contractuels en contrat à durée indéterminée ou déterminée).
Dans le présent rapport sont exclus les agents permanents non-rémunérés par la Collectivité au 31/12/2023, tels que les agents en congé parental (1), en détachement vers l'extérieur (4) ou en disponibilité (19).
Les contractuels non permanents au sens de la Collectivité ne sont pas comptabilisés : collaborateurs de cabinets (2), contractuels en contrat de remplacement (11), apprentis (3), emplois aidés (2), contractuels sur emplois occasionnels ou saisonniers (30).

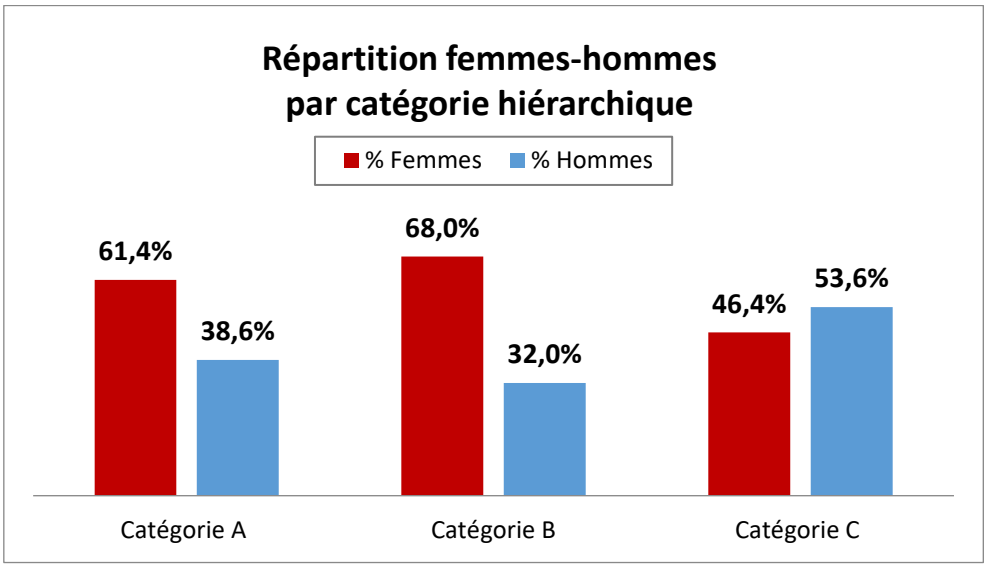
Comparatif des taux de représentation femmes & hommes sur postes permanents
Ville de Troyes/ Fonction publique territoriale (FPT)



*** Source : D.G.A.F.P., Rapport Annuel sur l'état de la Fonction Publique, données 2022 (édition 2024)**

Comparativement aux taux moyens connus pour l'ensemble de la Fonction publique territoriale, **les niveaux de représentation à Troyes Champagne Métropole sont plus proches d'une représentation équilibrée entre femmes et hommes.**

Répartition par catégorie :



En catégorie C, la part des hommes demeure sensiblement majoritaire. La répartition entre femmes et hommes est très proche de celle constatée en 2022 (elle était respectivement de 46,7 % et 53,3 %).
En catégories A et B, la part des femmes reste nettement majoritaire :

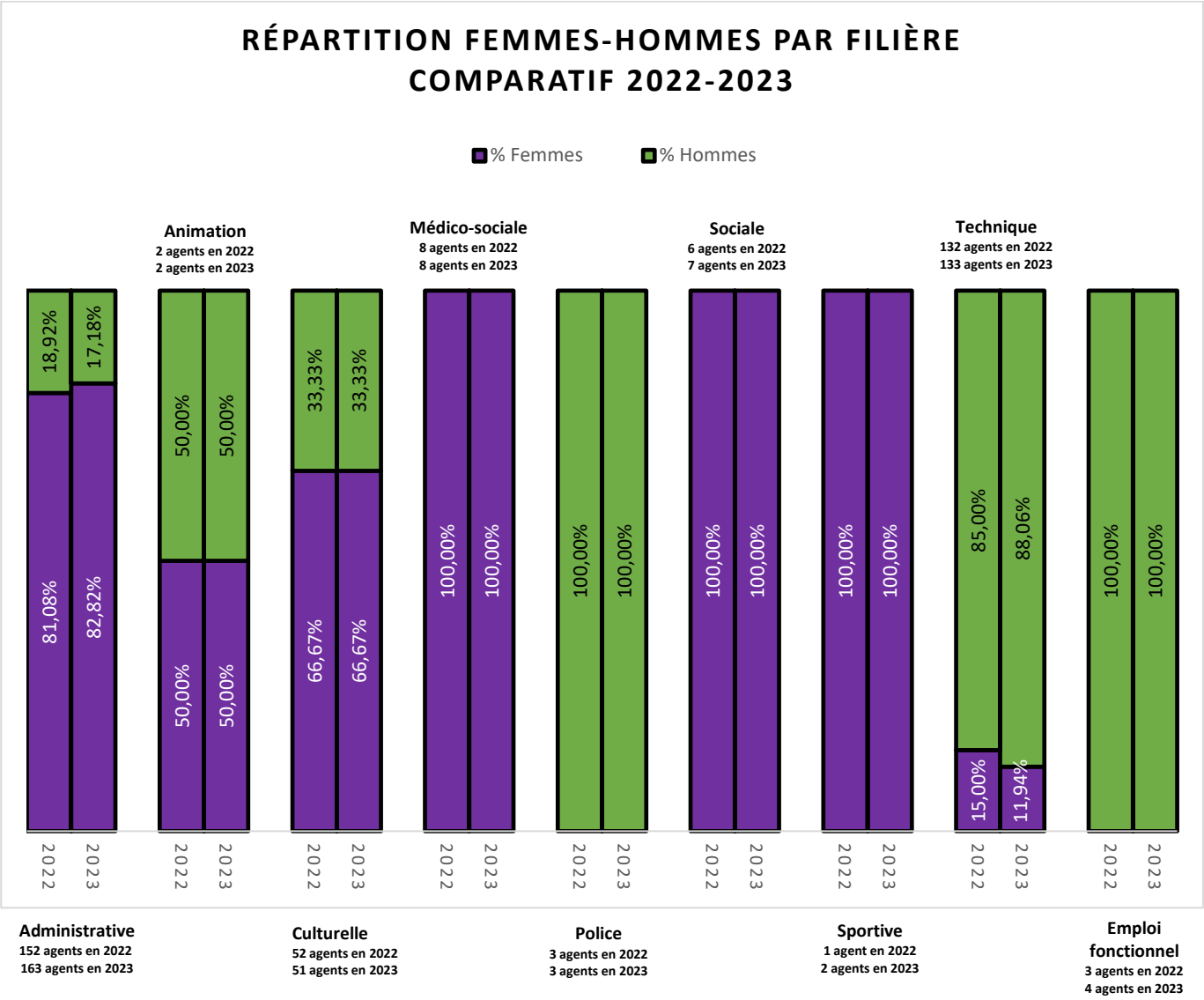
- **Cette part est stable en catégorie B (68 % en 2023 - 68,2 % en 2022) ;**
- **En catégorie A, la part des femmes continue d'augmenter : 58 % en 2021, 60,2 % en 2022 et 61,4 % en 2023.**

A titre de comparaison, **pour l'ensemble de la Fonction publique territoriale, le taux moyen de représentation des femmes** était au 31 décembre 2022 [2] :

- Catégorie A : 69 %
- Catégorie B : 64 %
- Catégorie C : 59 %

[2] Rapport annuel sur l'état de la Fonction publique - Edition 2024 (page 34)

Répartition par filière :



S'agissant de la représentation des femmes et des hommes par filière sur emplois permanents, des disparités apparaissent très nettement. Ainsi, **les filières administrative et culturelle sont très féminisées. Les filières médico-sociale et sociale le sont même totalement** (c'est également le cas de la filière sportive mais celle-ci n'est composée que de 2 agents). A contrario, **la filière technique est très majoritairement composée d'hommes, la filière police (3 agents) l'est totalement**. Seule la filière animation est à l'équilibre mais elle n'est composée que de deux agents.
Ces proportions de femmes et d'hommes sont très stables entre 2022 et 2023. A noter tout de même une progression de 3 points de la part des femmes dans la filière technique.

Indicateur 2 - Age moyen et médian par catégorie hiérarchique

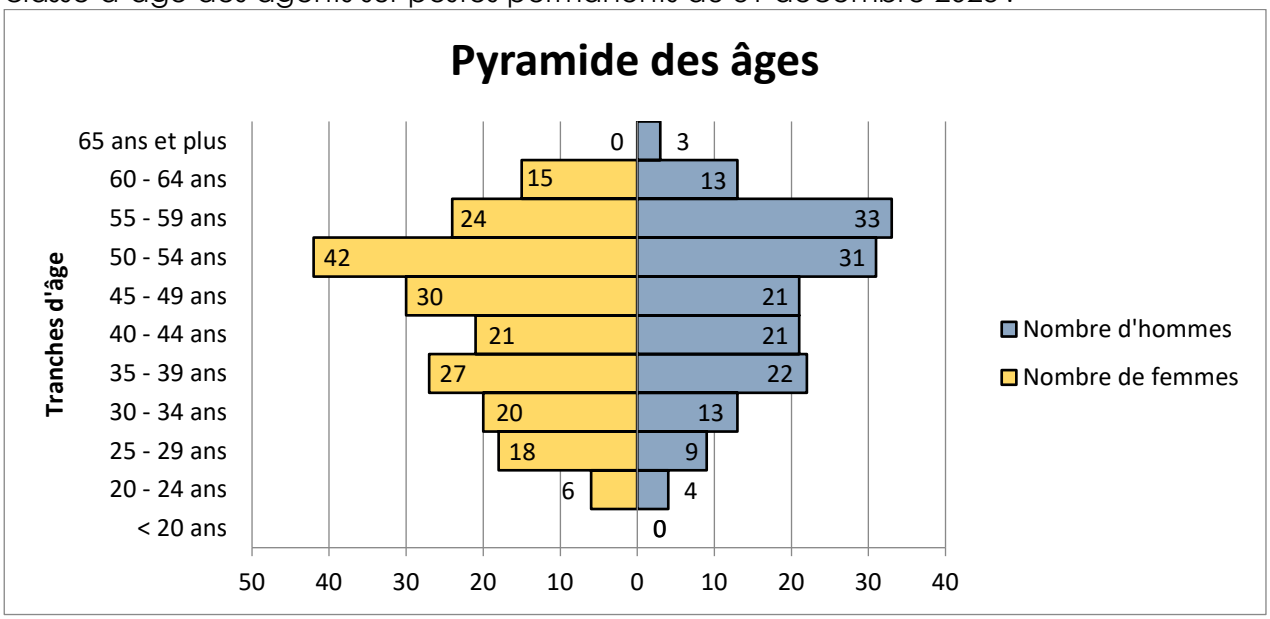
L'âge moyen est la moyenne des âges d'une population donnée. Elle se calcule en divisant la somme des âges de l'échantillon par le nombre de personnes.
L'âge médian est l'âge qui divise une population donnée en deux groupes numériquement égaux, une moitié étant plus jeune et l'autre moitié plus âgée.

	Tous agents permanents 2022/2023			
	Femmes		Hommes	
Catégories	Age médian	Age moyen	Age médian	Age moyen
A	46 (48 en 2022)	43,7 (45,6 en 2022)	52 (52 en 2022)	50,3 (50,6 en 2022)
B	45 (45 en 2022)	43,1 (44,2 en 2022)	48 (47 en 2022)	45,8 (44,8 en 2022)
C	47 (46 en 2022)	45,3 (44,6 en 2022)	47 (50 en 2022)	45,8 (46,3 en 2022)
Toutes catégories	**46** (47 en 2022)	**44,3** (44,8 en 2022)	**48** (49 en 2022)	**46,7** (46,9 en 2022)

Toutes catégories confondues, **l'âge moyen des hommes est assez nettement supérieur à l'âge moyen des femmes, avec respectivement 46,7 ans et 44,3 ans, soit 2,4 années d'écart.** Cet écart s'est donc creusé depuis 2022 (il était de 2,1 années).
L'âge moyen des femmes a sensiblement diminué entre 2022 et 2023 (- 0,5), de même que celui des hommes (- 0,2). L'évolution constatée entre 2021 et 2022 s'est donc inversée (l'âge moyen des agents permanents évoluait alors à la hausse : + 0,4 chez les femmes et + 0,2 chez les hommes).
Chez les agents femmes, c'est en catégorie A que cette diminution de l'âge moyen est la plus marquée (- 1,9). Chez les hommes, cette diminution de l'âge moyen est la plus marquée en catégorie B (- 0,5).
Accompagnant cette évolution, l'âge médian a diminué d'1 année chez les agents femmes comme chez les agents hommes.

Hommes et femmes confondus, l'âge moyen des agents permanents de TCM est de 45,4 ans en 2023 (45,7 ans en 2022). A titre de comparaison, la moyenne d'âge des agents dans l'ensemble de la Fonction Publique Territoriale était de 46 ans en 2022.[3]

La pyramide des âges ci-dessous représente graphiquement la répartition par sexe et classe d'âge des agents sur postes permanents au 31 décembre 2023 :



[3] Rapport annuel sur l'état de la Fonction publique - Edition 2024 (page 35)

La répartition des effectifs par sexe et par tranche d'âge présente un profil de pyramide inversée, cette base inversée (effectifs les plus nombreux) étant, comme en 2022, formée par la tranche des 50-54 ans et celle des 55-59 ans. Cette configuration de pyramide des âges s'observe également au niveau national, pour l'ensemble de la Fonction publique territoriale.

S'agissant de la répartition par classe d'âge (ramenée en pourcentages) :

- **La part des agents de plus de 45 ans est nettement majoritaire. Elle représente 56,8 % de l'effectif total d'agents. Cette proportion a cependant sensiblement diminué depuis 2022 (58,8 %)** ;
- Parmi les femmes, la part des agents de plus de 45 ans est de 54,7 % ; elle était de 56,5 % en 2022 ;
- Parmi les hommes, cette part des agents de plus de 45 ans est de 59,4 % ; elle était de 61,4 % en 2022) ;
- S'agissant des seuls agents de plus de 60 ans (hommes et femmes confondus), on note une stabilisation des 2 classes d'âge concernées (*60-64 ans* et *65 ans et plus*) : 8,3 % en 2024 (8,6 % en 2022 ; 5,4 % en 2021). Chez les femmes, la part des plus de 60 ans est de 7,4 % ; elle est chez les hommes de 9,4 % ;
- **La part des femmes de moins de 30 ans progresse sensiblement** : 11,8 % en 2023 congre 8,3 % en 2022 ;
- **A l'inverse, la part des hommes de moins de 30 ans tend à diminuer : 7,6 % en 2023 ; elle était de 9,2 % en 2021 et de 8,4 % en 2022** ;
- Parmi les 203 agents femmes, 237 ont plus de 50 ans, soit 40,4 %.
- Parmi les 170 agents hommes, 208 ont plus de 50 ans, soit 41,1 %.

Indicateur 3 - Répartition des effectifs selon la durée de travail : temps plein, temps partiel

Le tableau ci-dessous présente la répartition sur postes permanents en 2023 des **agents à temps complet (ou non complet), effectuant leurs missions soit à temps plein, soit à temps partiel.**

	Tous permanents			dont	Fonctionnaires			et	Contractuels sur postes permanents		
	F	H	Tous		F	H	Tous		F	H	Tous
Temps complet	199	169	**368**		164	146	310		35	23	58
dont temps plein	158	169	327		125	146	271		33	23	56
dont temps partiel	42	1	**43**		40	1	41		2	0	2
Temps non complet	4	1	5		4	1	5		0	0	0
TOTAL	203	170	373		168	147	315		35	23	58

NB : les temps partiels thérapeutiques, temporairement prescrits à des agents à temps plein, restent comptés à temps plein.

Sur 368 agents travaillant à temps complet sur postes permanents en 2023, 43 ont fait le choix d'exercer leurs fonctions à temps partiel, soit 12 %. Ils étaient 13 % en 2022 et 11 % en 2021. Ce taux est donc relativement stable.

98 % des agents de TCM travaillant à temps partiel sont des femmes. Cette part était de 100 % en 2022 et 97 % en 2021.

Au total, parmi les agents permanents à temps complet, la **part des femmes exerçant leur travail à temps partiel** est de 21 % en 2023 ; elle était de 24 % en 2022. Ce taux avait augmenté de 5 points entre 2021 et 2022.

Parmi les 43 agents à temps partiel au 31/12/2023, **22 le sont <u>sur autorisation</u> accordée par l'employeur et 21 le sont <u>de droit</u>**.

Indicateur 4 - Répartition agents recrutés selon le statut, par catégorie hiérarchique

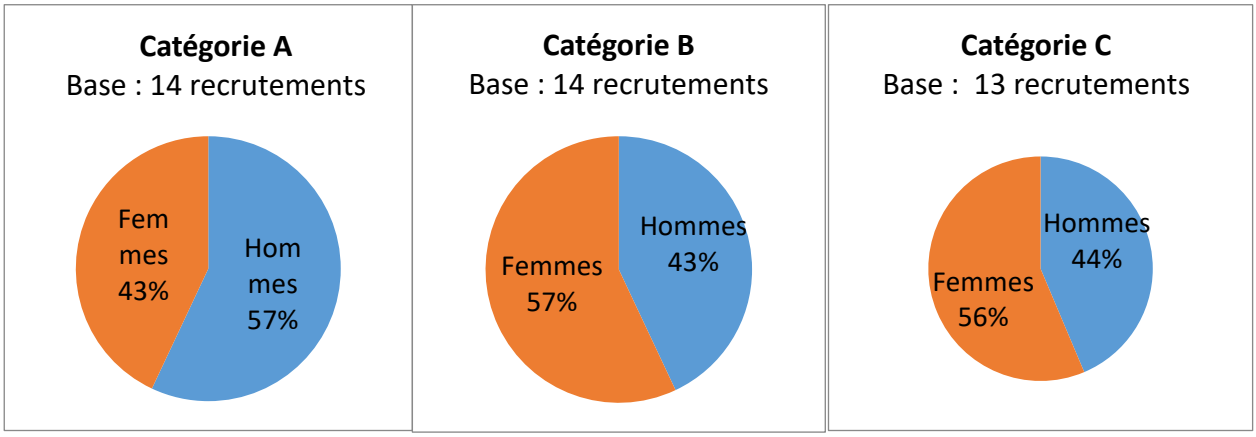
Le tableau ci-dessous détaille les agents permanents entrés dans la collectivité en 2023 par recrutement direct, concours, mutation ou voie de détachement, soit **41 agents au total** (31 en 2022).

La répartition de ces 41 recrutements par catégorie, statut et sexe est la suivante :

	Tous permanents			dont	Fonctionnaires			et	Contractuels sur postes permanents		
Catégorie	F	H	Total		F	H	Total		F	H	Total
A	6	8	14		1	2	3		5	6	11
B	8	6	14		2	3	5		6	3	9
C	8	5	13		7	5	12		1		1
Toutes catégories	**22**	**19**	**41**		**10**	**10**	20		**12**	**9**	21
Part / total recrutements	54 %	46 %	100 %		24 %	24 %	48 %		30 %	22 %	52 %

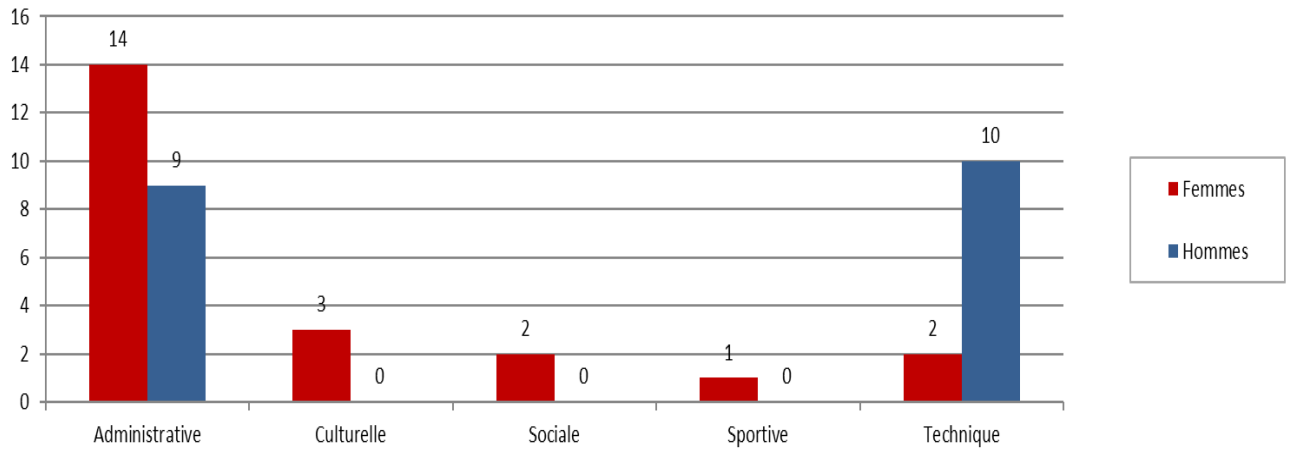
En 2022, plus de 2 agents sur 3 (71 %) parmi ceux recrutés sur emplois permanents étaient des femmes. En 2023, on constate que les recrutements intervenus sont proches d'un équilibre femmes/hommes.

Part des femmes et des hommes dans les recrutements sur emplois permanents <u>par catégorie statutaire</u>



Comme en 2022, les recrutements intervenus en 2023 ont majoritairement concerné des femmes en catégories B et C.
En catégorie A, les recrutements ont majoritairement bénéficié à des hommes, contrairement à 2022 (8 recrutements sur 10 en catégorie A avaient bénéficié à des femmes).

Part des femmes et des hommes dans les recrutements sur emplois permanents <u>par filière</u>



Le graphique ci-dessus démontre que **les filières administrative et technique concentrent la quasi-totalité (85 %) des recrutements** sur emplois permanents intervenus en 2023. En 2022, la concentration des recrutements sur ces deux filières était de 97 % (86 % en 2021).

En 2023, les recrutements dans la filière administrative ont concerné à 61 % des femmes (cette part était de 89 % et de 83 % en 2022).
Les recrutements dans la filière technique ont concerné à 83 % des hommes, alors qu'ils étaient paritaires en 2022 (6 femmes et 6 hommes recrutés).

Indicateur 5 - Répartition des effectifs des emplois supérieurs et de direction

Emplois supérieurs et direction	Femmes	Hommes	Total
Nombre d'emplois par sexe	11	9	20

La nomenclature de la D.G.A.F.P. définit ainsi l'encadrement supérieur et de direction : « *sous la dénomination des corps et emploi de direction ou d'encadrement supérieur, on regroupe les agents soit exerçant un emploi de direction de service ou établissement assorti de la responsabilité de gestion des unités sous leur responsabilité soit, dans une logique statutaire relevant d'un corps ou d'un cadre d'emploi constituant le principal vivier de ces emplois* ». L'encadrement supérieur se distingue de la catégorie hiérarchique statutaire.
Sont donc retenus les emplois de direction à Troyes Champagne Métropole affectés dans l'organigramme et rémunérés par la collectivité qui occupent des fonctions de Direction Générale ou de directeurs, cela au 31/12/2023.

La part des femmes dans les emplois d'encadrement supérieur et de direction pourvus à TCM au 31 décembre 2023 s'établit à 55 %. Cette part était de 57,1 % en 2020, 56,5 % en 2021 et 59 % en 2022. Cette diminution de 4 points est à relativiser puisque 20 postes relevant de cette catégorie étaient pourvus fin 2023 contre 22 l'année précédente.

Indicateur 6 - Nombre de fonctionnaires ayant bénéficié d'un avancement de grade ou d'échelon au cours de l'année

Précisions concernant les avancements :
Un avancement d'échelon est le passage d'un échelon à l'échelon indiciaire immédiatement supérieur au sein du même grade correspondant au cadre d'emploi de l'agent. Cet avancement intervient automatiquement selon l'ancienneté de l'agent dans son grade.
Un avancement de grade correspond au passage à un grade supérieur dans le même cadre d'emploi. Il peut intervenir suite à la réussite de l'agent à un examen professionnel ou par décision de l'administration employeur.

Avancement d'agents fonctionnaires en 2023

Rappel nombre d'agents fonctionnaires en 2022 (cf. indicateur 1)

Agents fonctionnaires femmes	Agents fonctionnaires hommes	Total agents fonctionnaires
168	147	315

	Femmes		Hommes		Tous	
	Nombre	Taux par rapport à l'ensemble des agents femmes fonctionnaires	Nombre	Taux par rapport à l'ensemble des agents hommes fonctionnaires	Nombre	Taux par rapport à l'ensemble des agents fonctionnaires
Avancement de grade	16	9,5 %	9	6,12 %	25	7,9 %
Avancement d'échelon	92	54,8 %	65	44,2 %	157	49,8 %
Promotion sur liste d'aptitude*	1	0,6 %	1	0,7 %	2	0,6 %

* Promotions au choix OU suite à inscription sur liste d'aptitude (agents lauréats d'un concours ou examen professionnel)

25 agents (16 femmes et 9 hommes) ont bénéficié en 2023 d'un avancement de grade. Les femmes représentent ainsi 60 % des bénéficiaires (57 % en 2022).

477 agents (242 femmes et 235 hommes) ont bénéficié en 2023 d'un avancement d'échelon. Les femmes représentent 59 % des bénéficiaires (55 % en 2022).

2 agents fonctionnaires (1 homme et 1 femme) ont pu bénéficier en 2023 d'une promotion après inscription sur liste d'aptitude. En 2022, cet avancement avait bénéficié à 2 femmes et 3 hommes.

REMUNERATION

Indicateur 7 - Rémunérations nettes mensuelles moyennes par sexe, statut et catégorie hiérarchique

Précisions concernant les rémunérations :
*Les rémunérations présentées ci-après correspondent aux moyennes mensuelles des **nets à payer avant impôts**. Sont compris, le cas échéant, les heures supplémentaires, les astreintes, le supplément familial de traitement (SFT), la nouvelle bonification indiciaire (NBI) ainsi que le régime indemnitaire de l'agent. Un second tableau est proposé, excluant les heures supplémentaires et astreintes. Le tableau d'analyse par filière intègre également, en contrepoint, les rémunérations nettes hors heures supplémentaires et astreintes, cela afin de mesurer l'impact de ces variables.*
Les moyennes ont été établies en rapportant les effectifs à chaque population par sexe (statut, catégorie, filière).
Les rémunérations des agents à temps partiel ont été reconstituées sur la base d'un temps plein et celles des agents à demi-traitement sur la base d'un traitement complet.
Sont exclus de l'étude, afin de ne pas biaiser ces moyennes statistiques, les agents sur emplois fonctionnels et les fonctionnaires cotisant à l'IRCANTEC.
Les données regroupent les rémunérations des fonctionnaires et des contractuels sur postes permanents.

Pour les **agents sur emploi permanent**, le détail des rémunérations mensuelles moyennes (€) en net avant impôts, selon sexe et catégorie, s'établit comme suit :
*Les écarts de rémunération sont précédés du signe **-** (négatif) lorsque l'écart est en défaveur des femmes.*

	Catégorie A		Catégorie B		Catégorie C		Rémunération mensuelle nette toutes catégories 2023		Rémunération moyenne 2022		Rémunération moyenne 2021		Rémunération moyenne 2020		Rémunération moyenne 2019	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
Net à payer moyen mensuel (€)	**3 135**	**3 590**	**2 103**	**2 375**	**1 844**	**1 987**	**2 255**	**2 335**	2160	2273	2024	2176	2059	2195	2021	2215
	- 12,7 %		- 11,5 %		- 7,2 %		**- 3,4 %**		- 5,0 %		- 7,0 %		- 6,2 %		- 8,8 %	

Entre 2022 et 2023, la rémunération moyenne mensuelle en net avant impôts a sensiblement augmenté :

- à hauteur de 4,4 % pour les femmes, passant de 2 160 à 2 255 €
- à hauteur de 2,7 % pour les hommes, passant de 2 273 à 2 335 €

Entre 2021 et 2022, cette moyenne avait augmenté de 6,7 % pour les femmes et de 4,5 % pour les hommes.

On observe par ailleurs une **diminution significative de l'écart de rémunération moyenne entre les femmes et les hommes**, toutes catégories confondues : cet écart s'est en effet réduit de 1,6 points entre 2022 et 2023. Il s'était déjà réduit de 2 points entre 2021 et 2022.

En dépit d'une augmentation ponctuelle intervenue entre 2020 et 2021, **l'écart de rémunération moyenne entre femmes et hommes s'est réduit de 60 % entre 2019 (- 194 €) et 2023 (- 80 €).**
L'écart actuel de 3,4 % est très inférieur à celui constaté en 2023 pour l'ensemble de la Fonction publique territoriale.

Ecart moyen femmes/hommes constaté au niveau national en 2023
Fonction publique territoriale : 7,9 % (contre 8,3 % en 2022 et 8,5 % en 2021)

Le tableau ci-dessous renseigne les **rémunérations mensuelles moyennes 2023 en net avant impôts, déduction faite des éventuelles VARIABLES (heures supplémentaires et/ou astreintes)** :

	Catégorie A		Catégorie B		Catégorie C		Rémunération mensuelle nette toutes catégories 2023	
	F	H	F	H	F	H	F	H
Net à payer moyen mensuel (€)	3135	3574	2096	2324	1832	1849	2248	2233
	- 12,3 %		- 9,8 %		- 0,9 %		+ 0,7 %	

En déduisant des rémunérations nettes effectives (net à payer) la part liée, le cas échéant, aux heures supplémentaires et astreintes (VARIABLES), les constats sont les suivants :

- En catégorie A, l'écart de rémunération moyenne entre femmes et hommes évolue très peu AVEC et SANS VARIABLES (- 0,4 point), cette catégorie d'agents n'étant pas concernée par les heures supplémentaires ;

- En catégorie B, cet écart AVEC et SANS VARIABLES entre femmes et hommes diminue plus nettement, de l'ordre de 1,7 points (passant de - 11,5 % à - 9,8 %) ;

- **C'est en catégorie C que la diminution de l'écart de rémunération entre femmes et hommes est la plus marquée (- 6,3 points), déduction faite des VARIABLES de paie que sont les heures supplémentaires et les astreintes** (passant de 7,2 % à 0,9 %).

Toutes catégories confondues, cet écart hors VARIABLES est de 0,7 % et devient favorable aux femmes (VARIABLES comprises, l'écart toutes catégories confondues était défavorable aux femmes à hauteur de 3,4 %).

Ainsi, de façon globale, **le fait de ne pas prendre en compte les heures supplémentaires et astreintes dans la comparaison des rémunérations moyennes entre hommes et femmes réduit de façon assez significative les écarts** et rétablit même, en 2023, un équilibre femmes-hommes. En revanche, cette rémunération moyenne hors variables étant analysée par catégorie statutaire, un déséquilibre demeure, défavorable aux femmes.

Le tableau ci-dessous propose un relevé **par filière** des rémunérations moyennes en net avant impôts :

Rémunération mensuelle nette par catégorie et par filière	Catégorie A		Catégorie B		Catégorie C		Rémunération moyenne par filière toutes catégories confondues (HS & astreintes incluses)		Rémunération moyenne par filière toutes catégories confondues (hors HS & astreintes)	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
Filière administrative	3 291	3 419	2 190	2 221	1 877	1 882	**2 373** (-18 %)	**2 898**	**2 371** (-17,9 %)	**2 888**
Filière technique	2 919	3 948	2 129	2 504	1 852	2 002	**2 237** (-5,7 %)	**2 372**	**2 183** (-2,5 %)	**2 241**
Filière culturelle	2 926	3 705	2 113	2 156	1 725	1 718	**2 027** (-7,4 %)	**2 189**	**2 017** (-7,2 %)	**2 173**
Filière médico-sociale	2 101	-	1 773	-	-	-	**1 814**	-	**1 814**	**-**
Filière sociale	2 007	-	-	-	1 991	-	**1 997**	**-**	**1 955**	**-**
Filière sportive	-	-	1 935	-	-	-	**1 935**	**-**	**1 935**	**-**
Filière police sécurité	-	-	-	-	-	2 899	**-**	**2 899**	**-**	**2 474**

Les trois filières comportant à la fois des agents femmes et des agents hommes (administrative, technique et culturelle) mettent en évidence, toutes catégories confondues et variables incluses, un écart de la rémunération nette mensuelle défavorable aux femmes, notamment la filière administrative (- 18 % en 2023 et -17,5 % en 2022). L'écart augmente plus nettement entre 2022 et 2023 pour la filière technique (l'écart passe de - 3,5 % à - 5,7 %) ainsi que pour la filière culturelle (l'écart passe de - 4,6 % à - 7,4 %).
En déduisant les heures supplémentaires et astreintes rémunérées en 2023, l'écart diminue mais de façon très limitée dans les filières administrative et culturelle (- 0,1 point et - 0,2 point) ; cette diminution de l'écart de rémunération est beaucoup plus marquée dans la filière technique, davantage concernée par ces variables (- 3,2 points).

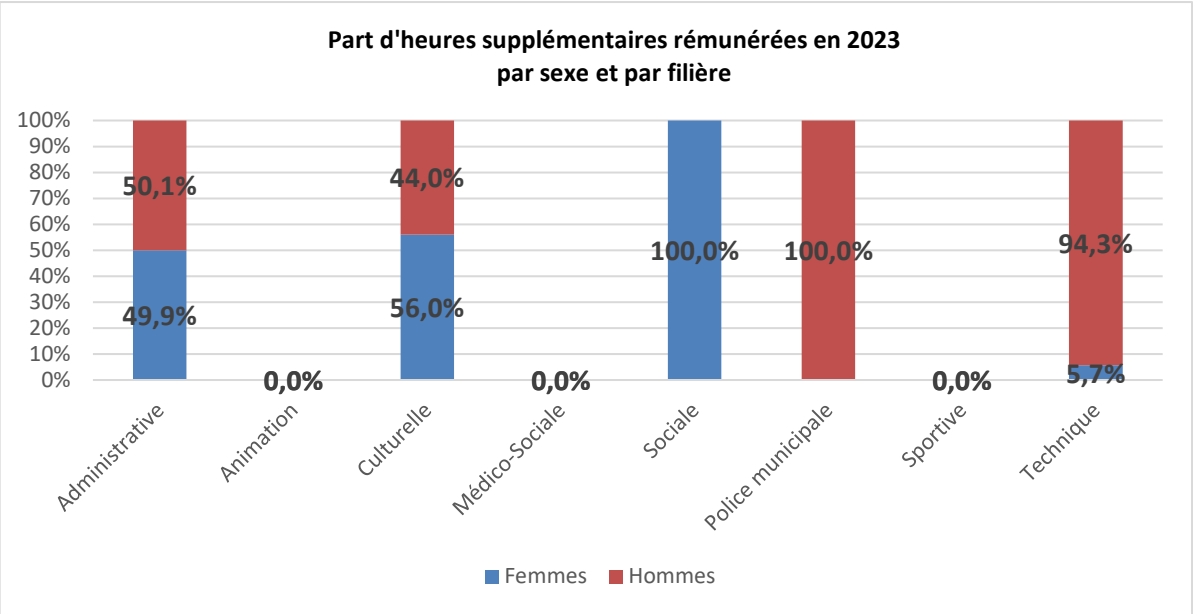
La différence de rémunération entre femmes et hommes constitue un enjeu central dans les analyses de situation liées à l'égalité professionnelle. Les écarts sensibles, qui tendent certes à se réduire mais subsistent, peuvent notamment s'expliquer par :

- Les remplacements plus nombreux, actuels et à venir, d'agents femmes en fin de carrière et cessant leur activité (cf. indicateur 2 - pyramide des âges), cela par des agents en début de carrière, dont la rémunération nette sera donc bien inférieure et ne progressera qu'avec l'ancienneté et les évolutions de carrière ; cependant, dans le cas de TCM, cette dynamique de transition concerne plutôt les effectifs permanents masculins, plus nombreux dans les tranches d'âge supérieures ; les femmes seront davantage concernées lorsque l'effectif correspondant actuellement à la tranche d'âge 50-54 ans atteindra l'âge de départ en retraite ;

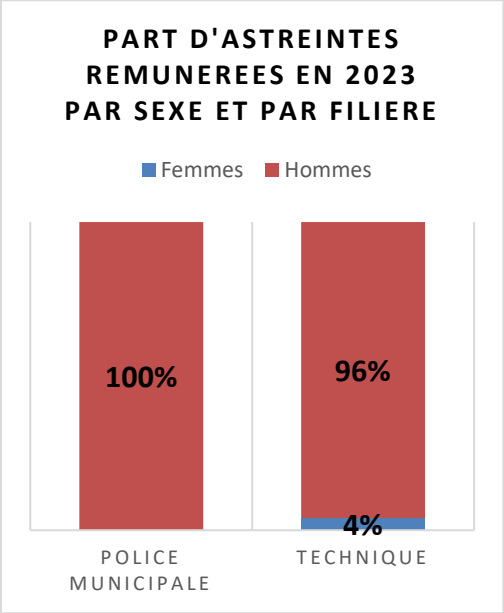
- Certains éléments structurels de différenciation parmi les variables de paie : c'est le cas, nous l'avons constaté, des heures supplémentaires et des astreintes, qui ne concernent des femmes que de façon très limitée. Ainsi :

- S'agissant de la **rémunération d'heures supplémentaires** à des agents permanents en 2023, leur montant global **n'a concerné des femmes qu'à hauteur de 10,1 %** (13 % en 2022) ;
- S'agissant des **astreintes**, leur rémunération **n'a concerné des femmes qu'à hauteur de 3,9 %** (4,3 % en 2022).

87 % des heures supplémentaires rémunérées en 2023 ont concerné la filière technique. Cette filière est composée à 88 % d'hommes et ceux-ci ont concentré 94 % des heures supplémentaires rémunérées.



Les astreintes rémunérées en 2023 ont très majoritairement concerné la filière technique (à 93 %). Cette filière est composée à 88 % d'hommes et ceux-ci ont concentré 96 % des astreintes rémunérées.



- La **variation des âges ainsi que l'ancienneté moyenne** dans l'emploi, telles qu'observées au 31/12/2023, peuvent également constituer un élément de différenciation des rémunérations. On observe ainsi, dans le tableau ci-dessous, que l'âge moyen des femmes est inférieur à celui des hommes dans toutes les catégories statutaires (- 6 ans en catégorie A, - 3 ans en catégorie B et - 1 an en catégorie C). Leur ancienneté moyenne dans la collectivité est par ailleurs sensiblement plus faible que celle des agents hommes en catégories A et B.

	Catégorie A		Catégorie B		Catégorie C	
	F	H	F	H	F	H
Age moyen	44	50	43	46	45	46
Ancienneté moyenne (dans la collectivité)	9,4	9,6	9,3	10,2	9,8	9,4

A noter enfin que les périodes de congé parental et de disponibilité de droit pour élever un enfant ont également pu ralentir le déroulement de carrière des agents bénéficiaires, très majoritairement des femmes. Cette disparité a cependant été considérablement atténuée par l'article 85 de la loi n°2019-828 du 6 août 2019, dite de transformation de la Fonction publique, qui permet désormais à tout fonctionnaire placé en congé parental ou en disponibilité de droit pour élever un enfant de bénéficier du maintien de ses droits à l'avancement, pendant une durée maximale de cinq ans pour l'ensemble de la carrière. Ce dispositif produit progressivement ses effets et contribue à réduire les écarts de rémunération entre hommes et femmes agents de la fonction publique.

FORMATION

Indicateur 8 - Journées de formation suivies par les agents et nombre d'agents ayant participé à au moins une journée de formation en 2023

La politique des Ressources Humaines de Troyes Champagne Métropole favorise l'accès à la formation de l'ensemble de ses agents, cela en cohérence avec leur parcours professionnel et leur emploi, afin de développer et diversifier leurs compétences et leur adaptation aux missions.

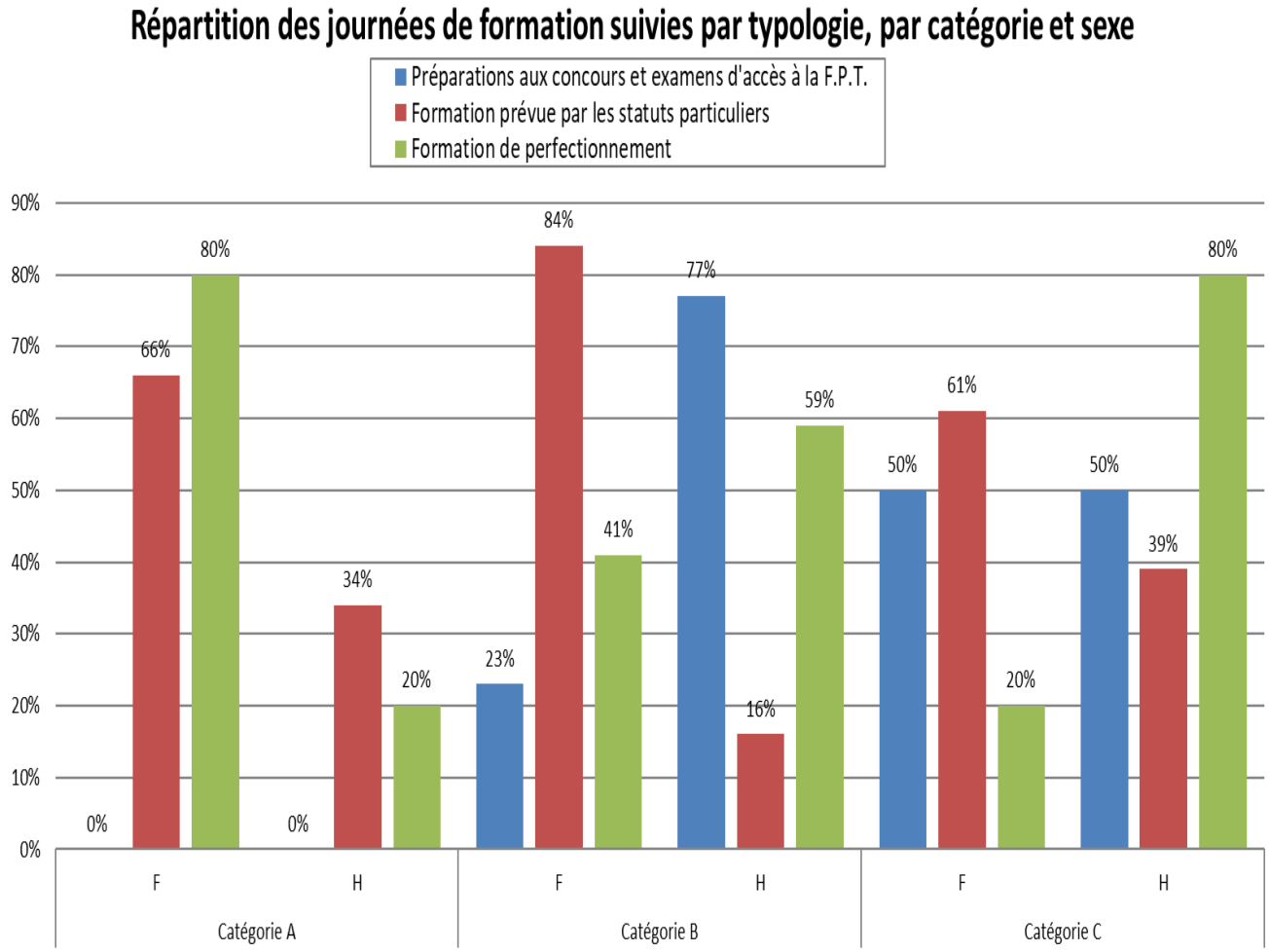
Le tableau ci-dessous précise le volume de formations (**en nombre de jours de formation** arrondi au supérieur) dispensées en 2023 aux agents sur postes permanents présents au 31 décembre 2023, soit 203 femmes et 170 hommes (cf. indicateur 1).

	Agents fonctionnaires		Agents contractuels		Tous	
	F	H	F	H	F	H
Pour les agents de catégorie A						
Préparations aux concours et examens de la F.P.T	0	0	0	0	0	0
Formation prévue par les statuts particuliers	82	28	27	9	109	37
dont formation d'intégration	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
dont formation de professionnalisation	*82*	*28*	*27*	*9*	*109*	*37*
Formation de perfectionnement	34	14	9	1	43	15
Total :	116	42	36	10	152	52
Pour les agents de catégorie B						
Préparations aux concours et examens de la F.P.T	6	1	0	19	6	20
Formation prévue par les statuts particuliers	134	34	12	3	146	37
dont formation d'intégration	*40*	*0*	*0*	*0*	*40*	*0*
dont formation de professionnalisation	*94*	*34*	*12*	*3*	*106*	*37*
Formation de perfectionnement	25	13	6	2	31	15
Total :	165	48	18	24	183	72
Pour les agents de catégorie C						
Préparations aux concours et examens de la F.P.T	11	11	0	0	11	11
Formation prévue par les statuts particuliers	215	256	8	0	223	256
dont formation d'intégration	*49*	*46*	*0*	*0*	*49*	*46*
dont formation de professionnalisation	*166*	*210*	*8*	*0*	*174*	*210*
Formation de perfectionnement	79	101	6	1	85	102
Total :	305	368	14	1	319	369
TOTAL Toutes catégories :	586	458	68	35	654	493

Les agents de Troyes Champagne Métropole ont bénéficié d'un total de **1 147 jours de formation en 2023** contre 968 en 2022 (+ 16 %).

Rapporté aux 373 agents sur emplois permanents, ce volume global de jours de formation équivaut à une **moyenne de 3,1 jours de formation par agent en 2023** (0,8 jour en 2021 et 2,7 en 2022). Cette moyenne est de **3,2 jours par femme** (2,3 j en 2022) et de **2,9 jours par homme** (3,2 j en 2022).
Ainsi, **en 2023, ce volume global de jours de formation a particulièrement bénéficié à des agents femmes, à hauteur de 57 %** (contre seulement 46 % en 2022 et 53 % en 2021).

Dans ce volume global de jours de formation mis à disposition des agents, 70 % (soit plus des deux tiers - un tiers seulement en 2022) correspondent à des formations statutaires (808 j). Ces jours de formation statutaire ont bénéficié à hauteur de 59 % à des agents femmes (58 % en 2022).
Le quart des jours de formation organisés en 2023 concernaient des formations de perfectionnement (291 j). Ces formations de perfectionnement ont bénéficié à des femmes à hauteur de 55 % (contre 28 % en 2022).



Le diagramme ci-dessus, établi d'après le tableau de synthèse précédent, met en évidence les variations par catégorie hiérarchique :

- Concernant la catégorie A, les formations statutaires et les formations de perfectionnement sont très majoritairement mobilisées par les agents femmes. Aucune journée de préparation à concours ou examens n'a en revanche été mobilisée en 2023 ;
- En catégorie B, les formations statutaires sont majoritairement mobilisées par des femmes, à l'inverse des préparations à concours et examens qui ont bénéficié aux trois quarts à des hommes. Les formations de perfectionnement sont davantage partagées ;
- En catégorie C, les hommes mobilisent 80 % des formations de perfectionnement. Le recours aux préparations à concours ou examens est à l'équilibre. Les femmes mobilisent davantage de formations de perfectionnement.

Nombre d'agents sur postes permanents présents au 31 décembre 2023 et ayant bénéficié d'au moins une formation au cours de l'année (par statut et par sexe)

	Fonctionnaires		Contractuels		Tous		TOTAL
	F	H	F	H	F	H	
Agents formés toutes catégories confondues	**104**	**68**	**12**	**9**	**116**	**77**	**193**
Rappel de l'effectif permanent au 31/12/2023	168	147	35	23	203	170	373
Part effectif formé /effectif permanent au 31/12/2023 (%)	***62 %***	***46 %***	***34 %***	***39 %***	***57 %***	***45 %***	***52 %***

Au total, **52 % des effectifs permanents de Troyes Champagne Métropole présents au 31 décembre 2023 ont bénéficié d'au moins une formation au cours de l'année**, soit 193 agents (116 femmes et 77 hommes). Cette proportion d'agents formés est la même qu'en 2022 ; elle était de 41 % en 2021.

S'agissant des agents fonctionnaires et des agents contractuels, leur part respective d'agents formés en 2023, femmes et hommes confondus, est de 55 % et 36 %. En 2022, il s'agissait de 54 % de fonctionnaires et de 42 % d'agents contractuels. Ces proportions sont donc relativement stables.

Chez les agents fonctionnaires, la part de femmes ayant été formées est nettement supérieure à celle des femmes (62 % contre 46 %, soit un écart de 16 points). Cet écart était plus resserré en 2022, avec respectivement 58 % et 48 %, soit un écart de 10 points.

Chez les agents contractuels, les hommes ont été proportionnellement plus nombreux que les femmes à être formés en 2023 (39 % contre 34 %, soit un écart de 5 points). Cet écart est totalement contraire à celui qui avait été constaté en 2022 : trois quarts des femmes contractuelles (73 %) avaient suivi une formation contre seulement un cinquième d'hommes contractuels (20 %).

Situation sociale et économique des femmes sur le territoire de Troyes Champagne Métropole

LA SITUATION SOCIALE DES HABITANTES DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE

1) La démographie de l'intercommunalité

Selon les données du recensement de la population de 2021, Troyes Champagne Métropole abrite une population totale de **175 193** habitants. La part des femmes s'élève à 52,07% (91 230 habitants) contre seulement 47,93% d'hommes (83 963 habitants).

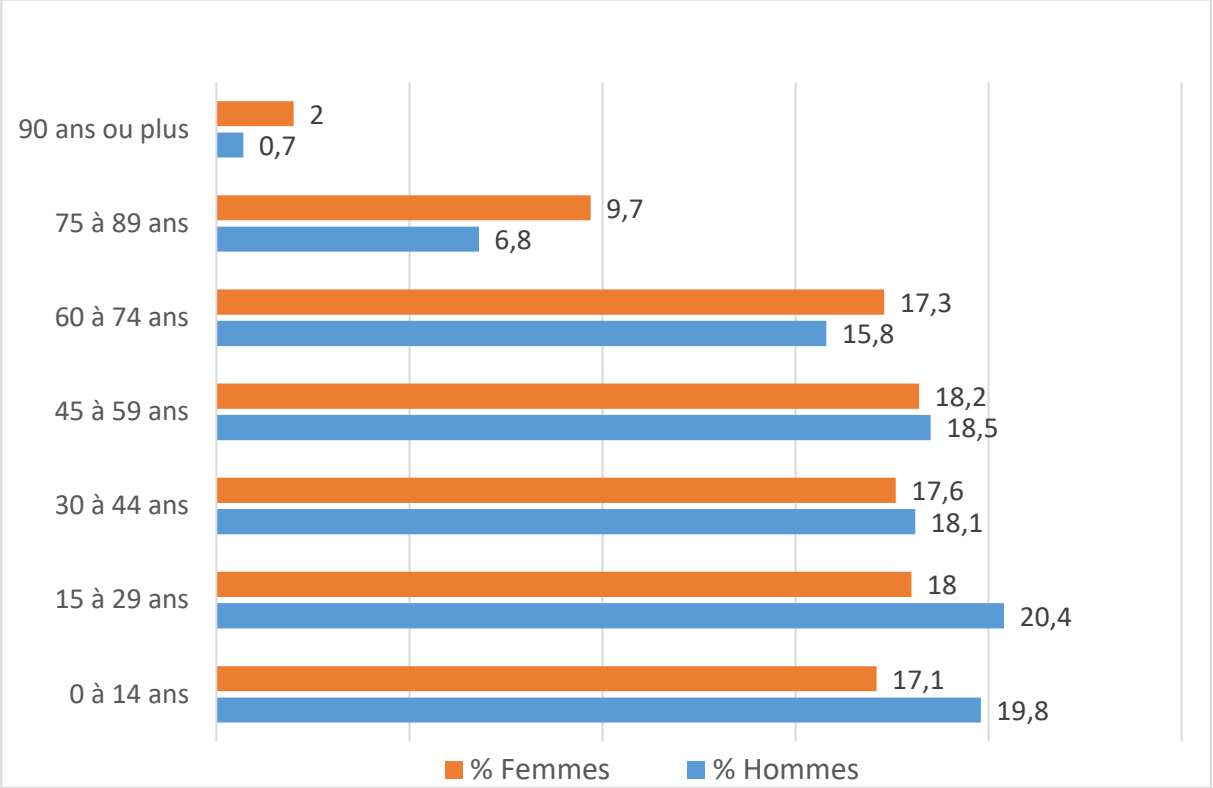


Diagramme 1 : Population de TCM selon le sexe et la tranche d'âge (%). Source : Insee, RP2021

2) Les ménages seuls et monoparentaux

Un ménage sur cinq environ est une personne seule, soit 35 688 personnes (42,9% des ménages). Parmi elles, les femmes sont les plus représentées (n=19 579), soit 23.5% des ménages seuls, contre seulement 19,4% d'hommes (n=16 110). Ces chiffres sont en augmentation, ils étaient respectivement de 21,7% pour les femmes et de 15,7% pour les hommes en 2010.

Selon les données de l'Insee « RP2021, exploitation complémentaire », on dénombre au total 9 572 familles « monoparentales ». Les femmes sont beaucoup plus représentées que les hommes. En effet, leur part s'élève à 17,1 % en 2021 (n= 7991) contre seulement 3,4% d'hommes (n=1 581).

Les diagrammes 3 représentent la composition des familles de Troyes Champagne Métropole dont la part des familles monoparentales composées d'un homme ou d'une femme avec enfant(s). Ces données sont en augmentation par rapport à 2010.

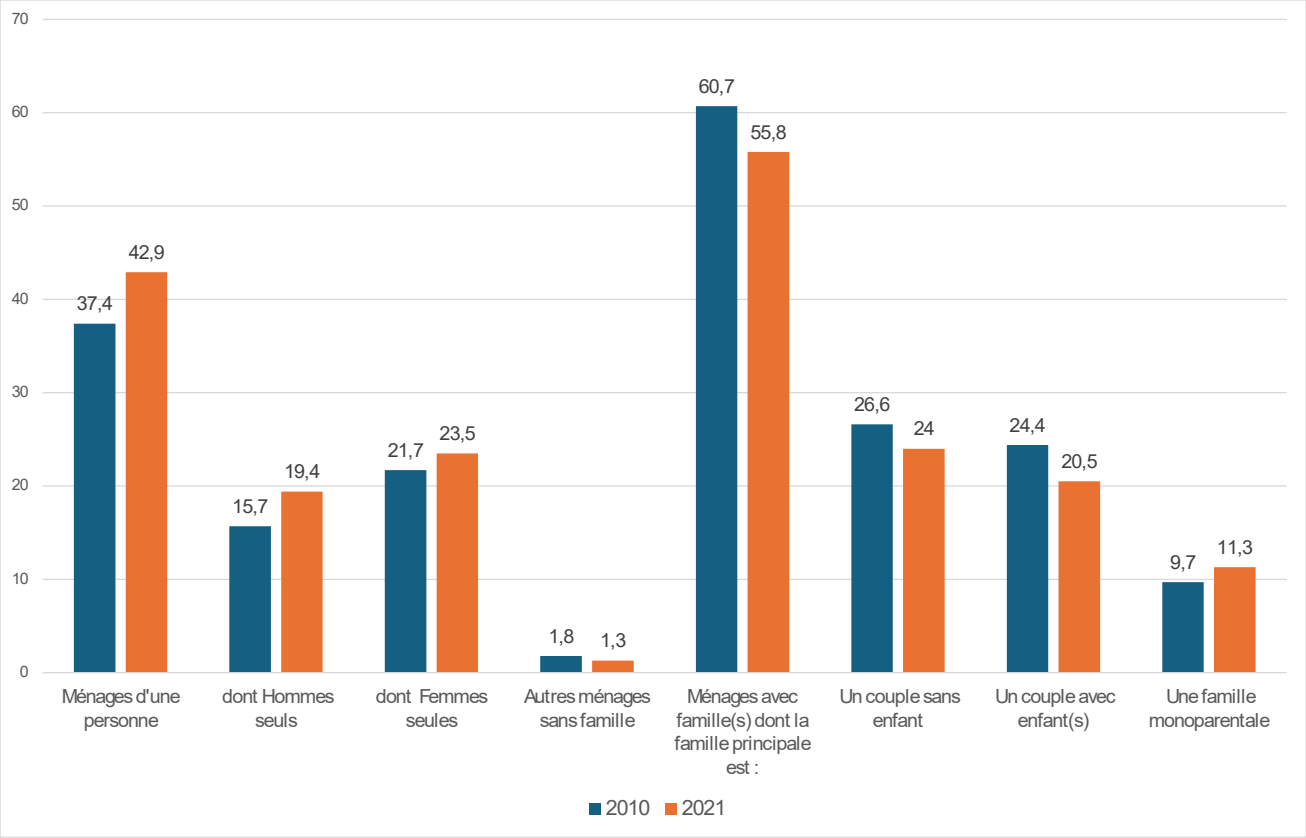


Diagramme 2 : Nombre de ménages selon leur composition, source : RP 2010, RP 2021, exploitation complémentaire

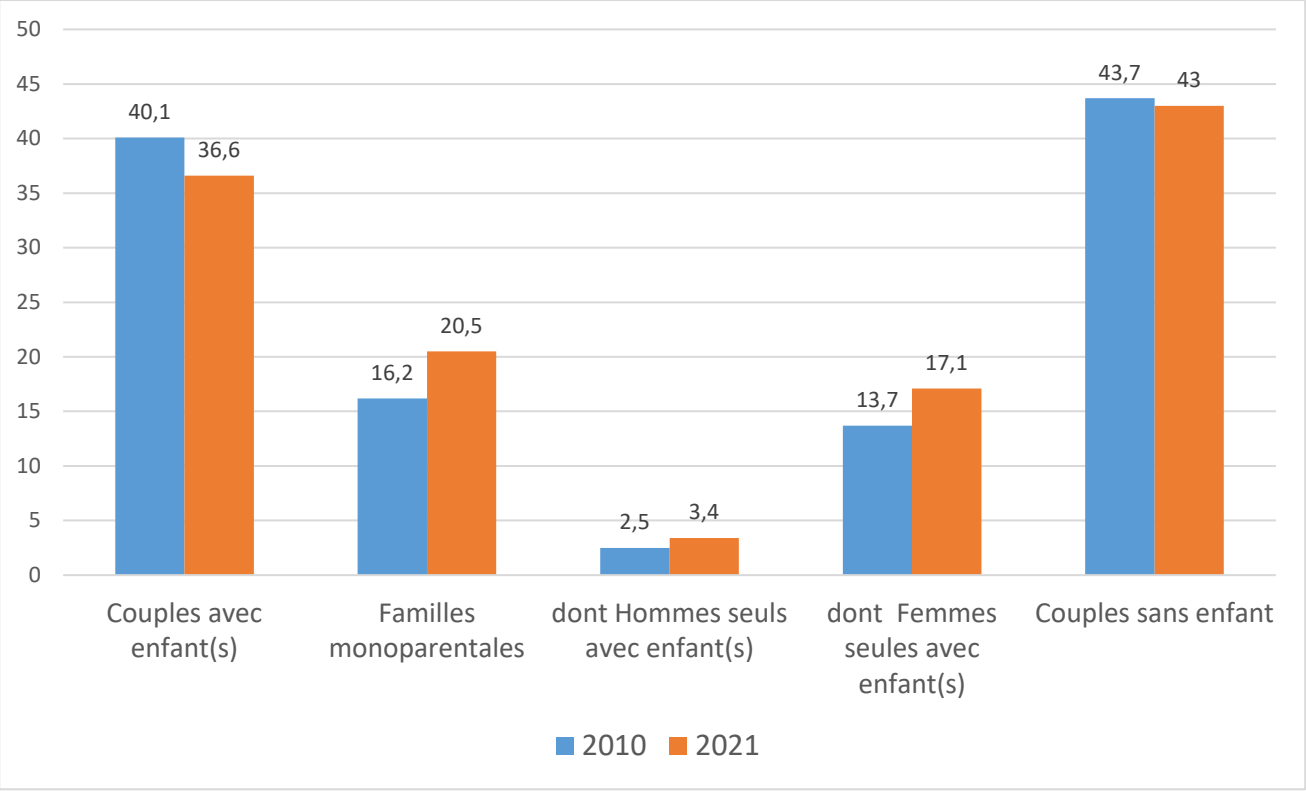


Diagramme 3 : Composition des familles, source : RP 2010 et 2021, exploitation complémentaire

3) Les niveaux de formation

Les données relatives à la répartition des individus selon leur niveau d'éducation, distinguant hommes et femmes, revêtent une importance capitale pour appréhender les disparités de genre dans le domaine de l'éducation. Voici l'analyse des données à l'échelle de TCM issues du RP de 2019 (***Cf.* diagramme 3**) :
Aucun diplôme : au sein de cette catégorie, les femmes affichent généralement une moindre propension à ne pas détenir de diplôme par rapport à leurs homologues masculins.
BEPC, brevet des collèges, DNB : dans cette catégorie, les femmes présentent des taux de détention du diplôme relativement supérieur à celui des hommes.
Diplôme de niveau CAP-BEP : on constate que les hommes sont davantage enclins à détenir un diplôme de niveau CAP-BEP par rapport à leurs homologues féminines.
Baccalauréat, brevet professionnel ou équivalent ; En cette catégorie, les femmes et les hommes sont à part égale par rapport à l'obtention de ce diplôme.
Diplôme de l'enseignement supérieur de niveau bac + 2 : on observe une relative parité entre les sexes concernant la possession d'un diplôme universitaire de 1er cycle,
Diplôme de l'enseignement supérieur de niveau bac + 3 ou bac + 4 : les femmes sont plus susceptibles de détenir un diplôme universitaire de 2ème ou 3ème cycle que les hommes.
Diplôme de l'enseignement supérieur de niveau bac + 5 ou plus : les hommes sont plus susceptibles de détenir un diplôme de l'enseignement supérieur de niveau bac + 5 ou plus que les hommes.

En synthèse, les données mettent en lumière des disparités significatives entre les sexes en matière de niveau d'éducation.

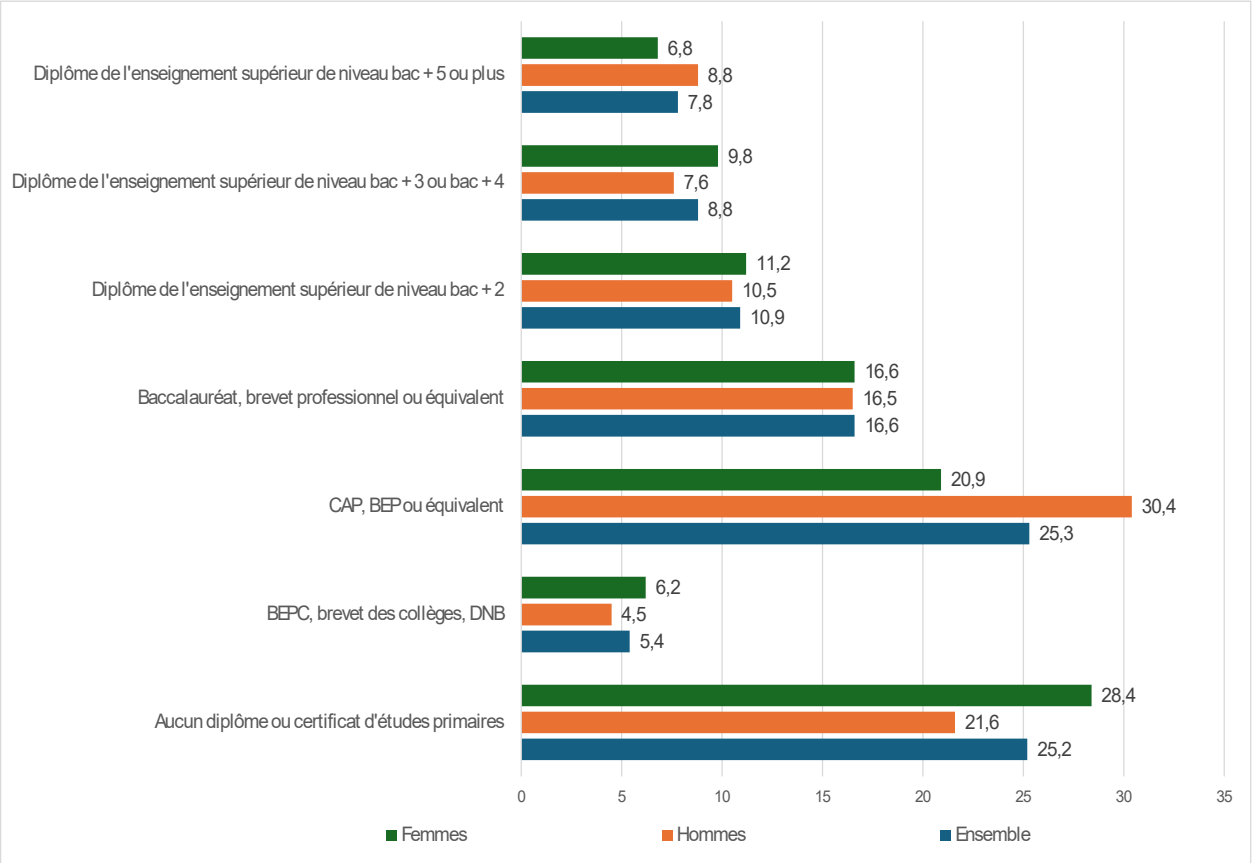


Diagramme 4 : Population âgée de 15 ans ou plus selon le niveau d'étude et le sexe (en %). Source : Insee, RP2021

4) Les catégories socio-professionnelles

La synthèse suivante est basée sur les données disponibles du recensement de la population de 2021 « exploitation complémentaire » qui détaille la répartition de la population de 15 ans ou plus par sexe et par catégorie socioprofessionnelle (***cf.* diagramme 5**). Voici un aperçu des éléments saillants :

Concernant les **agriculteurs exploitants**, les hommes représentent 0,38% tandis que les femmes représentent 0,11 %. On observe ainsi une nette prédominance masculine dans cette catégorie.

Dans la catégorie des **artisans, commerçants et chefs d'entreprise**, les hommes représentent 2,03 % contre 0,96 % pour les femmes. On constate une prédominance masculine également dans cette catégorie.

Les **cadres et professions intellectuelles supérieures** sont composés à 4,03 % d'hommes et à 2,93 % de femmes. Bien que les hommes soient davantage représentés, l'écart est moins marqué que dans les deux premières catégories.

Au niveau des **professions intermédiaires**, on dénombre 6,37 % d'hommes et 7,38 % de femmes. Les femmes sont ainsi légèrement plus représentées que les hommes dans cette catégorie.

Les **employés** se composent de 4,36% d'hommes et de 11,78% de femmes. Les femmes sont nettement plus présentes que les hommes dans cette catégorie.

Les **ouvriers** sont majoritairement masculins avec 9,82% d'hommes contre 2,89% de femmes. On observe donc une nette prédominance masculine parmi les ouvriers.

Les **retraités** sont représentés à hauteur de 11,98% d'hommes et de 15,77% de femmes. Les femmes sont ainsi plus présentes que les hommes parmi les retraités.

En ce qui concerne les **autres personnes sans activité professionnelle**, les hommes représentent 8,25% et les femmes 10,96%. Les femmes sont également plus représentées que les hommes dans cette catégorie.

En somme, il est évident qu'il existe des disparités marquées entre hommes et femmes au sein des différentes catégories socioprofessionnelles. Les hommes sont majoritaires dans des secteurs tels que les agriculteurs exploitants, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, ainsi que chez les ouvriers. À l'inverse, les femmes sont plus présentes parmi les employés et les retraités.

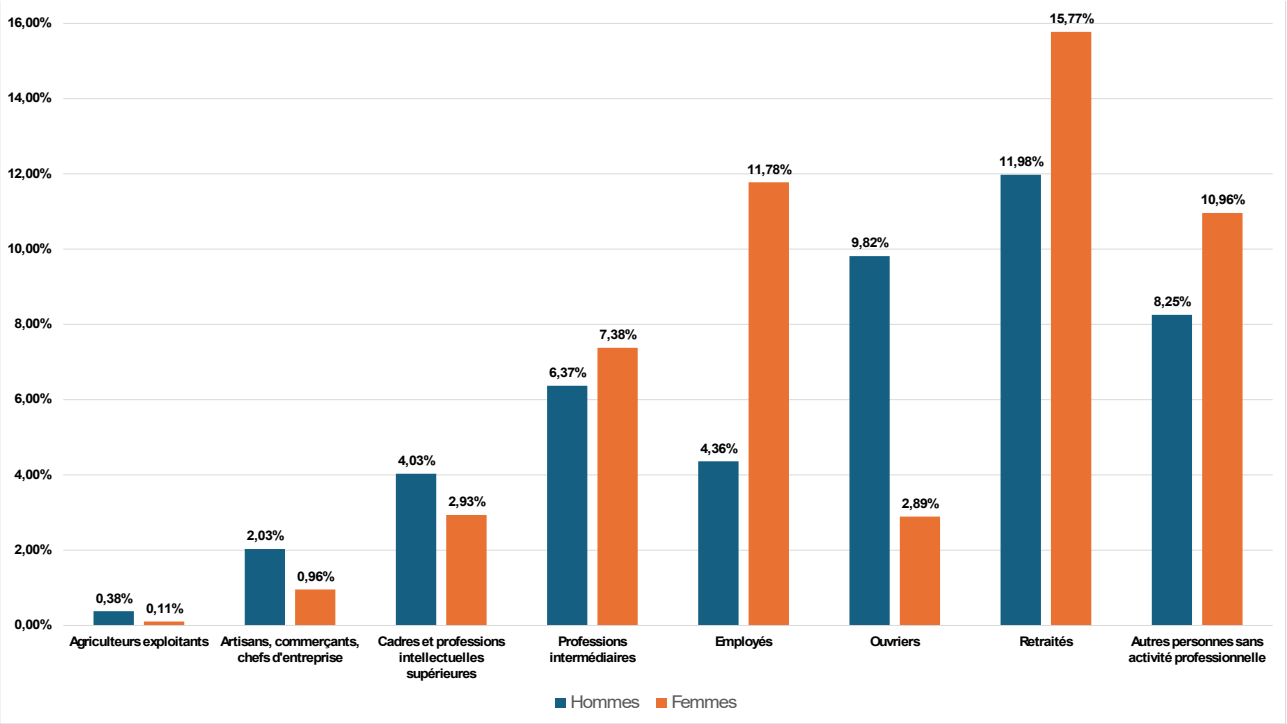


Diagramme 5 : Population âgée de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle et le sexe (en %). Source : Insee, RP2021

LA SITUATION ECONOMIQUE DES HABITANTES DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE

5) Le taux d'activité

Afin d'identifier les écarts entre femmes et homme en matière de taux d'activité[4], nous nous sommes basés sur les données de l'Insee de 2021 qui détaillent cet indicateur pour les 15-64 ans. Pour les femmes, le taux d'activité est légèrement plus faible que celui des hommes (respectivement 69.9% contre 73,9%).

6) Le travail à temps partiel

En 2021, le taux[5] des femmes actives ayant un emploi à « temps partiel » est plus que quatre fois supérieur à celui des hommes, soit 22,6% contre seulement 7,8% pour les hommes actifs.

7) L'emploi précaire

[4] « Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs et la population en âge de travailler (15-64 ans). La population active comprend la population active ayant un emploi (ou population active occupée) et les chômeurs. Cet indicateur fait l'objet d'une déclinaison genrée (ensemble de la population - femmes - hommes). Les populations de références (dénominateurs) varient pour chaque indicateur de telle manière que les indicateurs femmes - hommes sont strictement comparables. » (Insee, 2019)

[5] « Le taux d'emploi à temps partiel d'une classe d'individus est calculé en rapportant le nombre d'actifs de la classe ayant un emploi à temps partiel au nombre total d'actifs en emploi (15-64 ans). Un temps partiel est un temps de travail inférieur à la durée légale du travail ou à la durée conventionnelle si celle-ci est inférieure. Cet indicateur fait l'objet d'une déclinaison genrée (ensemble de la population - femmes - hommes). Les populations de références (dénominateurs) varient pour chaque indicateur de telle manière que les indicateurs femmes - hommes sont strictement comparables. » (Insee, 2019)

Le **diagramme 6** représente la répartition des salariés âgés de 15 à 64 ans selon la condition d'emploi et le sexe. Deux grandes catégories ont été distinguées : les **emplois stables**, représentés par les contrats à durée indéterminée (CDI), et les **emplois précaires**, englobant les divers autres types de contrats tels que les contrats d'apprentissage ou de professionnalisation, les emplois aidés, les placements par une agence d'intérim, les stagiaires rémunérés en entreprise, ainsi que d'autres emplois à durée limitée ou en contrat à durée déterminée (CDD).

Parmi les salariés, la répartition met en lumière des disparités distinctes entre hommes et femmes dans le domaine de l'emploi. Concernant les emplois stables en CDI, 40,8 % pour les hommes et 42 % pour les femmes, indiquant une légère prédominance féminine dans cette catégorie.

En revanche, dans la catégorie des emplois précaires, qui regroupe les autres types de contrats, les hommes présentent une représentativité de 8,3 % au total, tandis que les femmes affichent une proportion de 8,9 %, une légère prépondérance féminine dans les emplois considérés comme précaires. Toutefois, il s'agit d'écarts peu significatifs entre les deux sexes.

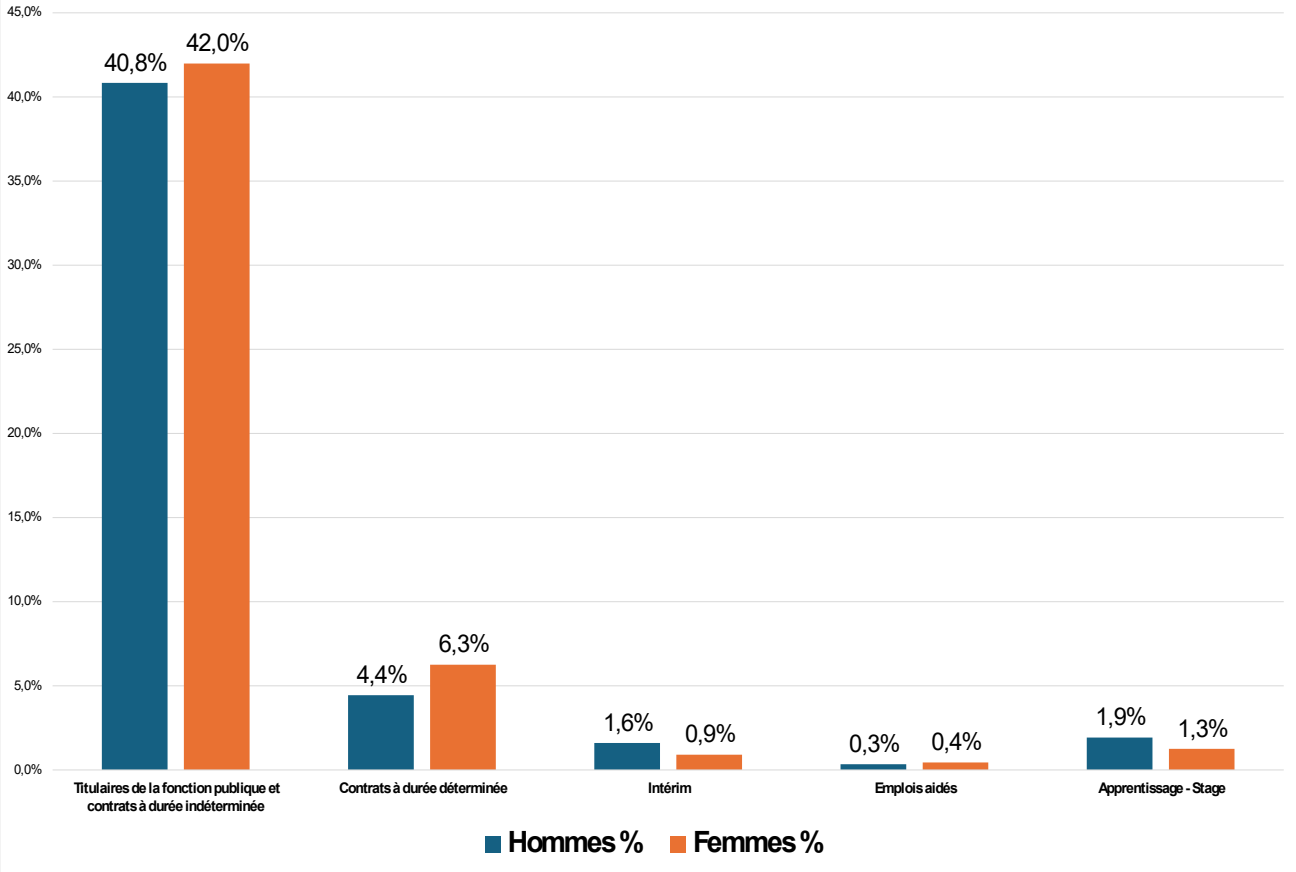


Diagramme 6 : Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024

8) La rémunération

Les **diagramme 7** et **8** offrent un aperçu significatif des disparités salariales entre hommes et femmes au sein des différentes catégories socioprofessionnelles en 2021.
Dans l'ensemble, les femmes percevaient en moyenne un salaire horaire de 13,4 euros, alors que les hommes bénéficiaient d'un salaire horaire moyen de 15,8 euros. Cela se traduit par un **écart salarial de 14,9 % en faveur des hommes**.

Dans la catégorie des **cadres**, les femmes cadres percevaient un salaire horaire moyen de 22 euros, tandis que leurs homologues masculins percevaient en moyenne 26,9 euros par heure, engendrant ainsi un écart salarial de 18,4% en défaveur des femmes.
Les **professions intermédiaires** montrent une situation similaire, avec des femmes percevant en moyenne 14,9 euros par heure, tandis que les hommes dans ces mêmes professions gagnaient en moyenne 18,1 euros par heure, entraînant un écart salarial de 17,8 % en défaveur des femmes.
Concernant les **employés**, les femmes employées percevaient en moyenne 11,5 euros de l'heure, tandis que les hommes employés gagnaient en moyenne 11,7 euros de l'heure. Cela se traduit par un écart salarial moins significatif de 2,3 % en défaveur des femmes par rapport aux autres catégories.
Pour les **ouvriers**, les femmes ouvrières percevaient en moyenne 10,8 euros de l'heure, tandis que les hommes ouvriers gagnaient en moyenne 12,2 euros de l'heure. Cela engendre un écart salarial de 12,1 % en défaveur des femmes.
En synthèse, ces données soulignent clairement l'existence de disparités salariales entre hommes et femmes, avec des écarts plus marqués au sein des catégories de cadres et de professions intermédiaires. Cependant, il est à noter que l'écart salarial est moins prononcé au sein de la catégorie des employés.

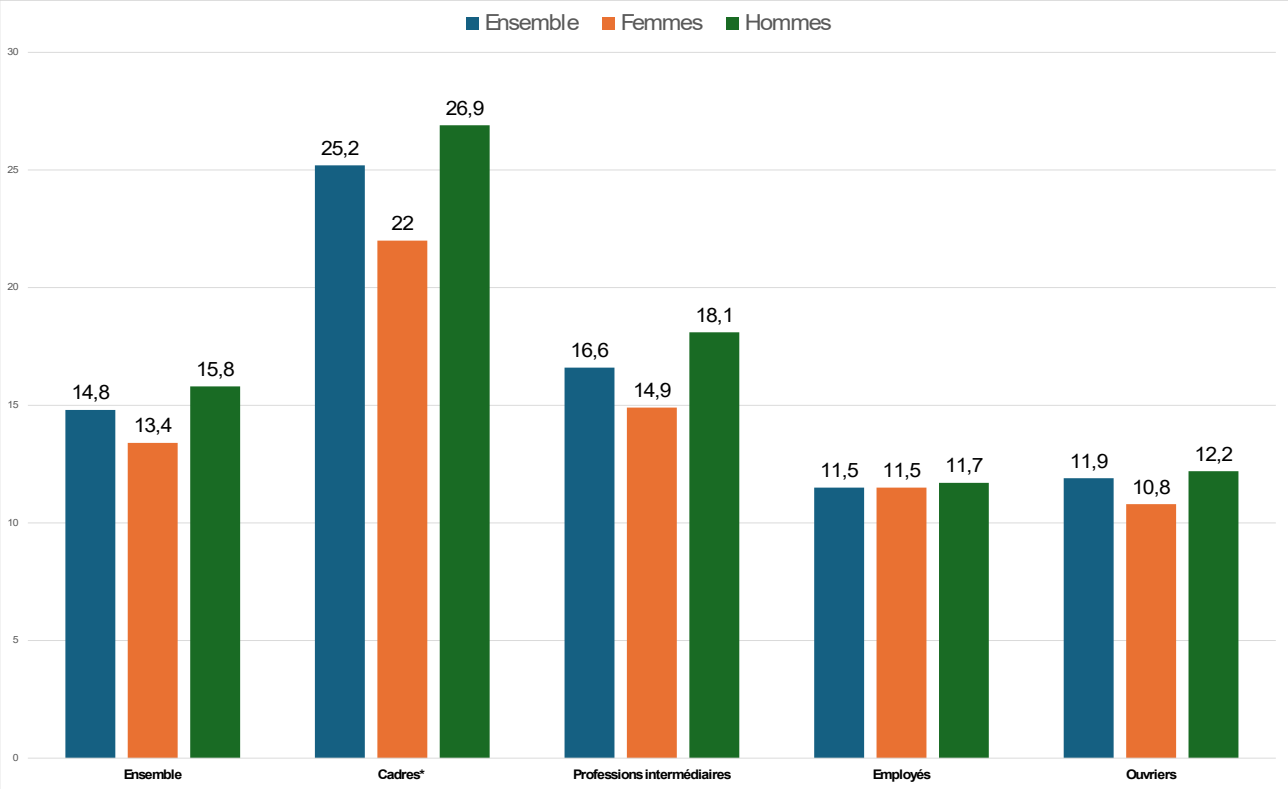
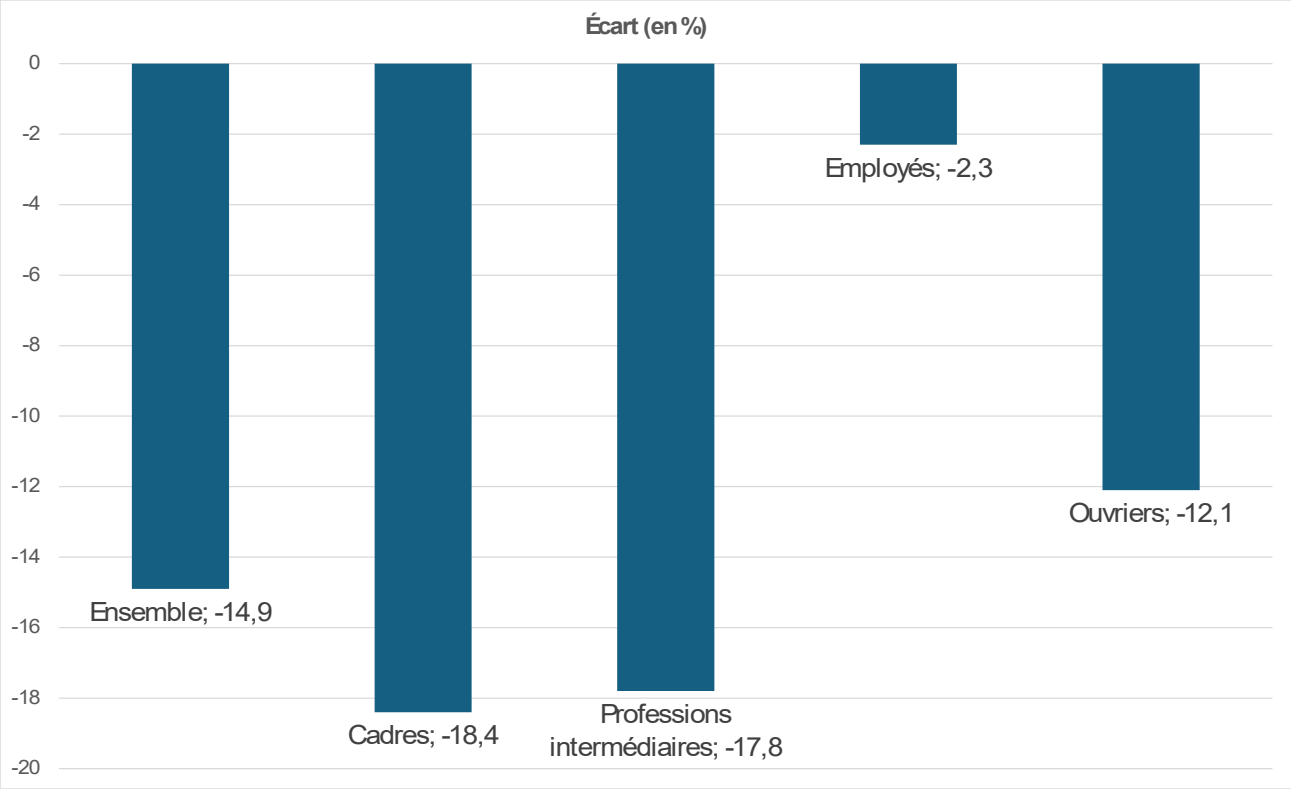


Diagramme 7 : Salaire net horaire moyen (en euros) selon la catégorie socioprofessionnelle et le sexe en 2022. Source : Insee, 2022, Bases Tous salariés

Diagramme 8 : Écart de salaire net horaire moyen entres les femmes et les hommes selon la catégorie socioprofessionnelle en 2022


Écart (en %)
0
-2
-4
-6
-8
-10
-12
-14
-16
-18
-20
Ensemble; -14,9
Cadres; -18,4
Professions intermédiaires; -17,8
Employés; -2,3
Ouvriers; -12,1

LE SOUTIEN DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE A LA VIE PROFESSIONNELLE ET SOCIALE DES HABITANTES DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE

D'une manière générale, dans ses relations à l'usager, Troyes Champagne Métropole veille à respecter le Code des Relations entre le Public et l'administration, et en particulier l'article L100-2 : « *L'administration agit dans l'intérêt général et respecte le principe de légalité. Elle est tenue à l'obligation de neutralité et au respect du principe de laïcité.* ***Elle se conforme au principe d'égalité et garantit à chacun un traitement impartial.*** ».
Par conséquent, l'accès à ses services publics est ouvert à tous et garantit à l'usager un traitement identique, sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de ses origines, son sexe, son âge, son handicap, ses opinions etc.

Dans le respect de ses compétences et au travers de différentes politiques publiques, Troyes Champagne Métropole propose un panel de services de proximité ou de prestations afin de **faciliter ou promouvoir la vie professionnelle** de ses habitantes et de les aider à la concilier avec leur vie familiale.

9) Le réseau France Services

Le réseau France Services délivre une offre de proximité à l'attention de tous les publics. En un lieu unique, les usagers sont accompagnés par des animateurs dans leurs démarches de la vie quotidienne. De l'information à l'accompagnement sur des démarches spécifiques, les espaces France Services articulent présence humaine et outils numériques.

Troyes Champagne Métropole exerce cette politique publique d'accessibilité aux services en zone rurale, par la gestion de quatre sites situés à Estissac, Saint-Lyé, Bouilly et Lusigny-sur-Barse.

Conformément aux exigences du label France Services, les animateurs sont formés aux prestations des partenaires nationaux pour délivrer des services en leur nom. Ce socle de service est constitué des opérateurs suivants :

En complément, le réseau France Services de Troyes Champagne Métropole constitue par ailleurs des antennes et intègre les services suivants dans ses locaux :

- Conseiller Numérique France Services
- Médiatrice sociale de l'énergie
- Mission locale
- Point Conseil Emploi
- Conseil Départemental d'Accès Aux Droits
- Conseil Départemental de l'Aube (Assistante sociale, PMI, …)

En 2023, 47,6 % des demandes traitées ont été émises par des hommes (44,27 % en 2022), 52,4% par des femmes (55,73 % en 2022).

10) L'accueil des jeunes enfants

i. Les micro-crèches

Pendant le temps d'activité professionnelle des femmes, Troyes Champagne Métropole veille à ce que le bien-être, la santé, la sécurité et la socialisation des enfants soient assurés, y compris en accueillant ceux en situation de handicap ou atteints d'une maladie chronique, dans la mesure où leur état de santé est compatible avec la vie en collectivité.

Elle assure ainsi la gestion des micro-crèches de Barberey-Saint-Sulpice et Villechétif. Les équipes pédagogiques sur le terrain sont exclusivement féminines, en cause le manque de postulant masculin. Les métiers de la petite enfance sont hyper-féminisés et les candidatures masculines inexistantes. L'année 2023 le confirme encore : aucune candidature masculine n'a été enregistrée.

Chaque établissement propose 10 places pour les enfants non scolarisés depuis l'âge de 10 semaines jusqu'à la veille de leur 4ème anniversaire.
Ils concourent à l'intégration sociale des enfants, y compris ceux présentant un handicap ou atteints d'une maladie chronique, dans la mesure où leur état de santé est compatible avec la vie en collectivité.
Les micro crèches proposent différents types d'accueil afin de s'adapter au mieux aux besoins des familles :

- L'accueil régulier est un accueil dont le rythme est prévu et organisé avec les parents sur plusieurs semaines ou à l'année. Un contrat d'accueil est établi entre Troyes Champagne Métropole et la famille. Il spécifie les heures, jours, semaines de présence de l'enfant.

- L'accueil occasionnel : afin de remplir sa mission d'égalité d'accès et de libre choix, les micro-crèches accueillent des enfants qui fréquentent occasionnellement l'établissement. C'est un accueil de courte durée qui donne lieu à signature d'un contrat comme pour l'accueil régulier. Il est subordonné aux capacités d'accueil de la structure et permet aux enfants des temps de présence et de socialisation ponctuels dans la semaine.

- L'accueil d'urgence : chaque micro-crèche réserve une place d'accueil d'urgence pour répondre à des situations sociales ou familiales imprévues (hospitalisation d'urgence, accident...). Cette place est disponible dans la limite du taux d'encadrement réglementaire.

- L'enfant présentant un handicap ou atteint d'une maladie chronique peut-être accueilli jusqu'à la veille de son 6ème anniversaire. Cet accueil donne lieu à la signature d'un projet d'accueil individualisé (avec dérogation du médecin de la Protection Maternelle et Infantile - PMI).

  En 2023, les micro-crèches ont accueilli :
  - A Barberey : 20 familles, (dont 1 famille monoparentale), soit 23 enfants sur l'année
  - A Villechétif : 18 familles (dont 3 familles monoparentales), soit 20 enfants sur l'année).

ii. Les Relais Petite Enfance (RPE)

Troyes Champagne Métropole assure également la gestion des RPE nord et sud agglomération situés à Saint-Lyé et Estissac. Ce sont des lieux d'accueil polyvalents et bienveillants, axés sur l'épanouissement des plus petits :

- Ils dispensent informations et conseils aux parents et aux professionnels de la petite enfance.
- Ils proposent des animations gratuites pour les enfants jusqu'à l'âge de 6 ans, accompagnés de l'assistant maternel. Ces ateliers sont itinérants et proposés gratuitement.

Les RPE sont animés par des professionnelles de la petite enfance qui ont pour missions :

- D'informer les parents des différents modes de garde des enfants accessibles sur le territoire, et de les aider à trouver la solution la plus adaptée à leurs besoins.
- De conseiller, dans leurs démarches administratives, les assistants maternels et les parents qui emploient un assistant maternel. De conseiller dans les démarches d'employeurs (CAF, MSA, PAJEMPLOI, convention collective, contrat de travail, contrat d'accueil, droits et devoirs de l'employeur, …)
- D'apporter soutien et conseils aux assistants maternels (informations relatives au statut professionnel, à la formation continue…).
- De proposer des animations collectives.

En 2023, 30 assistantes maternelles différentes ont participé à au moins une action du RPE nord agglo ainsi que, pour la 1ère fois, 1 assistant maternel de sexe masculin.
En 2023, 37assistantes maternelles différentes ont participé à au moins une action du RPE sud agglo.

11) L'accompagnement à l'emploi et à l'insertion professionnelle

i. Les Points Conseil Emploi

En collaboration avec France Travail, Troyes Champagne Métropole anime un service de proximité de 11 Points Conseil Emploi répartis sur l'ensemble du territoire intercommunal.

Leurs missions consistent à écouter les chercheurs d'emploi, de leur apporter conseils et accompagnement personnalisés, de réinsérer les personnes en difficulté et éloignées du monde professionnel, et enfin d'être à l'écoute des entreprises et de leurs besoins en matière de recrutement :

Prestation d'accès aux informations	Prestation de suivi personnalisé	Prestation d'orientation
Informations sur le marché du travail (entreprises, secteurs d'activités porteurs, etc.)	Accueil et accompagnement personnalisés	Mise en relation avec l'interlocuteur le plus adapté à la situation et au projet professionnel de chacun
Accès aux offres d'emploi	Aide à la constitution de dossiers dans le domaine de l'emploi	
Animation et ateliers sur les techniques de recherche d'emploi (CV, lettres de motivation, entretiens d'embauche)	Accompagnement spécifique à destination des cadres	
Information sur les métiers, les formations accessibles		
Mise à disposition de bornes d'accès Internet		

En 2023, le réseau des Points Conseil Emploi a inscrit 730 nouvelles personnes et réalisé 4767 entretiens de suivi, dont 59 % femmes. 40% de l'ensemble des bénéficiaires sont issus des Quartiers Politique de la Ville. Parmi ceux-ci, 53 % sont des femmes.

ii. L'action de la Mission Locale

Les jeunes de 16 à 25 ans sont orientés vers la Mission Locale de Troyes qui les accompagne pour trouver des solutions en matière d'accès à l'emploi, de formation, de projet professionnel, et/ou de vie quotidienne (logement, santé, volontariat, permis de conduire …).

Année 2023 - Territoire Troyes Champagne Métropole							
Jeunes en contact		Jeunes accueillis		Jeunes en 1er Accueil		JDI	
7454		3742		1457		2258	
F	H	F	H	F	H	F	H
3325	4129	1698	2044	632	825	1030	1228
44,6%	55,4%	45,4%	54,6%	43,4%	56,6%	45,6%	54,4%

Année 2023 - Focus Quartiers Prioritaires de la Ville							
Jeunes en contact		Jeunes accueillis		Jeunes en 1er Accueil		JDI	
1921		1108		372		670	
F	H	F	H	F	H	F	H
919	1002	555	553	168	204	326	344
47,8%	52,2%	50,1%	49,9%	45,2%	54,8%	48,7%	51,3%

La Cité de l'emploi :

Troyes Champagne Métropole, au titre de sa compétence Politique de la Ville, anime une « Cité de l'emploi » depuis le 2nd semestre 2021. La Cité de l'emploi propose aux habitants des quartiers prioritaires de la ville des parcours dits « sans couture », personnalisés et sécurisés en répondant à 3 objectifs :

- **Massifier** le recours aux dispositifs de droit commun
- **Identifier** des besoins non couverts par le droit commun
- **Répondre** aux besoins en déployant des ingénieries innovantes à une cohorte de publics

Chaque mois une Equipe Pluridisciplinaire d'Orientation (EPO) se réunit autour des dossiers des volontaires afin de proposer par coopération des acteurs de terrain une vue globale de la situation des personnes permettant ainsi de leur proposer des options adaptées à leurs freins à l'emploi. Cette coopération des acteurs permet également aux plus fragilisés de renouer avec l'accès au droit commun.
L'EPO est composée de partenaires du social, de l'emploi, de l'accès aux droits.

Pour cette deuxième année pleine d'exercice, un objectif de 40 accompagnements a été maintenu en accord avec les services de la Préfecture. Troyes Champagne Métropole s'engage à accompagner parmi les publics les plus fragilisés les femmes dont celles en responsabilité de foyers monoparentaux. Ainsi en 2023, 32 nouvelles personnes ont été accompagnées dont 28 femmes, soit 87,5%. Ainsi, ce sont au total 79 personnes qui ont été accompagnées par la Cité de l'emploi depuis son démarrage en 2022 dont 66 femmes soit 83,5%.

12) Les marchés publics[6]

Troyes Champagne Métropole a intégré dans sa pratique des marchés publics les obligations du Code de la Commande Publique qui précise en son article L.2141-4 : « Sont exclues de la procédure de passation des marchés les personnes qui, au 31 décembre de l'année précédant celle au cours de laquelle a lieu le lancement de la procédure de passation du marché, n'ont pas mis en œuvre l'obligation de négociation avec les instances syndicales sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes prévue au 2° de l'article L. 2242-1 du Code du Travail ».

Est également pris en compte l'article L2113-13 du Code qui offre la possibilité de réserver des marchés ou des lots à des structures d'insertion par l'activité économique ou de favoriser la réalisation de prestations par des personnes en difficulté sociale ou professionnelle via des associations d'insertion par exemple.

13) Le soutien aux associations contribuant à l'égalité professionnelle Femmes-Hommes [7]

Troyes Champagne Métropole soutient et met en œuvre des actions en direction des habitants des quartiers prioritaires de la ville dans le cadre des crédits

[6] Avec la contribution de la Direction Etudes Prospectives
[7] Avec la contribution de la Direction Etudes Prospectives et du Pôle Economie

spécifiques dédiés à la politique de la ville. En 2023, Troyes Champagne Métropole a soutenu 19 projets en faveur du retour à l'emploi ont été soutenus notamment pour lever les freins à l'emploi : maîtrise de la langue, mobilité, remobilisation.
Dans le cadre de ces actions, Troyes Champagne Métropole invite les porteurs des projets à intégrer dans leur démarche le respect d'égalité femmes - hommes. Des indicateurs sont ainsi précisés dans le dossier de demande de subvention afin d'entrevoir la mise en œuvre de l'égalité femmes-hommes.

Monsieur le Président

Parfait. Merci beaucoup mon cher Jacky. Alors, avez-vous des questions ? Madame ZAJAC.

Madame Anna ZAJAC

Alors, je n'ai pas forcément des questions sur les orientations budgétaires, je me suis exprimée déjà en fin d'année. Dans mon expression vous étiez pratiquement à 98% d'accord avec mes propos sur l'incertitude et le transfert de l'Etat des charges de l'Etat sur les collectivités. Donc je voudrais intervenir sur le rapport égalité hommes femmes. Sur la question des fonctionnaires TCM je constate effectivement, il y a une évolution en termes d'égalité ce qui n'est pas facile parce que dans certains secteurs il y plus d'hommes que de femmes, enfin bon et vous me dites que l'écart de salaire est faible et en faveur des femmes, tant mieux, c'est une bonne chose. Donc je parlais plus sur la population de TCM et donc une partie préoccupante, c'est les ménages seuls et monoparentaux. Un ménage sur cinq environ est une personne seule, soit 35 688 personnes. Je ne reviendrai pas sur les chiffres qui sont dans ce rapport. Ceci dit, les familles monoparentales sont confrontées à des difficultés spécifiques pour concilier vie privée et vie professionnelle. Elles sont plus exposées au risque de pauvreté que les autres familles et afin de palier ces difficultés plusieurs dispositifs d'accompagnement existent avec 82% des familles monoparentales qui ont une femme à leur tête, la monoparentalité est aussi un enjeu d'égalité des femmes. Cette question là est aussi au niveau national. C'est vraiment une question qui se pose et qui est d'actualité. D'ailleurs l'Assemblée nationale doit travailler sur un projet de loi pour un statut du parent isolé assurant l'ouverture d'une série de droits. Donc je pense qu'on doit être attentifs aussi nous à TCM sur ces question-là. Sur le point 6 on parle des Maisons France Services. Dans un rapport publié en septembre 2024, la Cour des comptes, très intéressant, fait le bilan du fonctionnement des Maisons France Services entre 2020 et 2023. La Cour constate le déploiement réussi d'un réseau de proximité au service de la cohésion, la satisfaction des usagers des Espaces France Services qui dépasse les 90%. Elle traduit la capacité du réseau à répondre aux besoins formels des usagers, ce qui est une bonne chose. Au regard cette relation singulière, le réseau France Services participe incontestablement, ce qu'elle dit, et j'en suis persuadée, à la réduction des fractures territoriales des territoires. La Cour évalue le coût total du programme à environ 350 millions d'euros pour 2024 dont environ 113 millions au titre du budget général de l'Etat représentant moins de 1% des crédits de paiement de la mission cohésion des territoires. Elle constate que la charge financière pèse toujours davantage sur les porteurs locaux que sur l'Etat et ses opérateurs. La Cour préconise un financement qui doit assurer la pérennité. Alors, je les cite : « La pérennisation du réseau nécessite une évolution de la répartition de son financement. Le budget du programme France Services a un poids modeste dans les finances de l'Etat même si les crédits ont plus que doublé entre 2020 et 2024. Impulsé par l'Etat ce programme est financièrement pris en charge majoritairement par le porteur de structure collectivité territoriale, association, présentant un risque à terme de désengagement des porteurs de projets, en particulier les associations. ». La question est donc posée d'un éventuel désengagement de l'Etat et encore une fois un transfert de charges sur les collectivités pour le maintien des services publics de proximité. On est toujours sur le terme incertitude. Donc voilà le point que je voulais apporter. Merci.

Monsieur le Président

Merci beaucoup. Voilà, on n'est pas loin de 99%, hein. Il en reste encore 1. *Rires*. Non, mais c'est vrai. C'est tout à fait vrai et c'est très bien que le parlement s'en saisisse et c'est très bien que les contraintes du législateur s'imposent progressivement, et cetera. Ce n'est pas satisfaisant pour nous, mais quand on voit que c'est deux fois moins en écart que ce qu'il y a dans la moyenne de la fonction publique territoriale, je ne dis que les consignes qu'on a données, commencent à rentrer en mesure même si c'est criant d'injustice et qu'il faudrait pouvoir le corriger immédiatement. Voilà, mais, c'est un processus, toujours trop long. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Madame BEURY.

Madame Loëtitia BEURY

Bonsoir. J'avais juste une question, plutôt un éclaircissement concernant. Donc j'ai vu effectivement qu'il y avait 433 postes et 441 recrutements aux postes totaux aujourd'hui. En revanche sur l'absentéisme et les remplacements j'ai vu qu'il y avait une augmentation de 20% des absences liées aux maladies ordinaires. Ma question c'est, est-ce que les conditions de travail ne se dégradent pas. Alors, les recrutements c'est compliqué. Mais est-ce qu'il n'y a pas un souci et quelque chose à étudier pour revoir cette partie-là. Merci.

Monsieur le Président

Bon. On vous apportera une réponse. Monsieur le Directeur Général est à votre service pour y répondre. Pas d'autres interventions ? Parfait.

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**02**
Objet	**CONVENTION FINANCIERE ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LE CENTRE HOSPITALIER DE TROYES POUR LE PROJET ODONTOLOGIE**
Rapporteur	**Jacky RAGUIN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

1. **Désignation d'un Président temporaire de séance**

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Monsieur le Président propose de désigner Jacky RAGUIN comme Président de séance.
Le conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés.

2. Vote du rapport

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 95 / Votants : 114

Présents : BAGATTIN Mélanie, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Sortis : BAROIN François, GIRARDIN Olivier, HONORÉ Nicolas, LEDOUBLE Catherine, SEBEYRAN Marc.

Excusés et ont donné pouvoir mais ne prennent pas part au vote : BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
114	08	113	0	01

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés, le présent rapport.

Pôle sécurité et développement institutionnel
Pôle Enseignement Supérieur Recherche,
Vie Étudiante et Objectif Patrimoine

02

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

CONVENTION FINANCIERE
ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LE CENTRE HOSPITALIER DE TROYES
POUR LE PROJET ODONTOLOGIE

Annexe : Convention financière entre Troyes Champagne Métropole et le Centre Hospitalier de Troyes pour le projet odontologie

Exposé :

Avoir accès à une offre de soins de qualité et de proximité constitue une attente prégnante de la population, à une époque où la réalité de la désertification médicale inquiète. Les élus locaux se sont saisis depuis longtemps de cet enjeu majeur, avec une densité médicale dans le département de l'Aube, la plus faible sur le plan régional (229 médecins toutes spécialités confondues pour 100 000 habitants dans l'Aube, contre 321 en moyenne en Région Grand Est).

Troyes Champagne Métropole s'est emparée de cette problématique dès 2018, avec la signature du Contrat Local de Santé, première génération. L'axe 1 de ce contrat prenait acte de l'engagement de Troyes Champagne Métropole de créer une Maison de Santé Pluridisciplinaire Universitaire, ayant notamment vocation à être le centre de formation des étudiants en médecine générale. Le soutien à l'accueil des internes en médecine générale, en développant le recrutement de maîtres de stage des universités et en proposant des solutions d'hébergement attractives complétait ces engagements politiques forts.

Aujourd'hui, Troyes Champagne Métropole est sollicitée par le Centre hospitalier Simone-Veil de Troyes (CHT), pour un nouveau projet d'investissement en dehors de la programmation relevant du Ségur, pour lequel des besoins de financement complémentaires sont apparus.
La mise en oeuvre de ce dispositif est attendue pour la rentrée de septembre 2025, et consiste à étendre le service Odontologie du CHT, afin d'accroître les capacités d'accueil d'étudiants en dernière année de spécialité odontologie.

Ayant vocation à devenir chirurgiens-dentistes, ces étudiants doivent en effet, lors de leur 6ème et dernière année d'étude, dénommée « cycle préparatoire à l'exercice du métier de chirurgien-dentiste », effectuer :

- Des stages hospitaliers
- Un stage actif d'initiation à la vie professionnelle de 250 heures, auprès d'un chirurgien-dentiste, en cabinet libéral, en maison ou en centre de santé.

Quatre étudiants en 6ème année de chirurgie dentaire pourraient ainsi débuter leur stage, au CHT, dès septembre 2025 et l'objectif serait d'accueillir, chaque année, cinq à six étudiants avec la perspective qu'une partie d'entre eux, s'installe sur le territoire. La densité en termes de chirurgiens-dentistes étant également préoccupante, avec 48 chirurgiens-dentistes pour 100 000 habitants dans l'Aube, contre une moyenne de 67 au niveau national, ce projet, porté conjointement depuis plusieurs mois par le conseil départemental de l'ordre des chirurgiens-dentistes de l'Aube, en lien avec la faculté d'Odontologie de l'Université de Reims Champagne-Ardenne, permettrait de développer l'offre de soins dentaires, de favoriser les terrains de stages aux étudiants en 6ème année d'études et de proposer un meilleur suivi en matière de soins bucco-dentaires pour les personnes en situation de vulnérabilité ou de handicap.

Les services d'odontologie hospitaliers doivent s'adapter aux patients cumulant plusieurs pathologies systémiques chroniques à tous les niveaux de prise en charge. Certaines maladies bucco-dentaires peuvent entraîner des conséquences et favoriser l'apparition, la progression ou la gravité de certaines maladies générales. Parfois elles retentissent gravement sur l'état général, elles peuvent être à l'origine de complications infectieuses, en particulier chez certains patients fragilisés comme les patients diabétiques, les sujets immunodéprimés, les personnes atteintes d'affection cardiaque.

L'offre de consultations dentaires spécifiques handicap est insuffisante sur l'ensemble du territoire avec seulement une demi-journée par semaine. De fait, les personnes en situation de handicap sont donc orientées vers les consultations dédiées au CHU de Reims ou consultations dédiés de Handi-Cap Courlancy-Bezannes. Cet éloignement géographique génère des ruptures de parcours de soins, des retards de prises en charges, une augmentation des risques psycho-sociaux du fait des transports et du stress engendré ainsi qu'une mobilisation de moyens et professionnels pour réaliser ces accompagnements.

Aussi le CHT parait être le lieu idéal pour l'implantation de ce projet du fait de l'existence du Centre de Formation d'Implantologie Dentaire où le matériel et la salle de formation pourront être mutualisés.

Dans ce contexte, le CHT en lien avec l'Association des Parents d'Enfants Inadaptés (APEI) de l'Aube, souhaite développer l'offre de soins en créant des box supplémentaires au sein de son service d'odontologie et en renforcer l'accessibilité.

Les objectifs sont multiples :

- La création de quatre espaces supplémentaires de consultation au Centre Hospitalier de Troyes ;
- Une valence universitaire pour le service d'odontologie du CH de Troyes en lien avec la faculté d'Odontologie de l'Université de Reims Champagne Ardenne ;
- L'identification d'un dispositif de consultations dédiées aux Personnes en Situation de Handicap (PSH) ;
- La mise en œuvre d'actions visant à améliorer la prévention et promotion de la santé ;
- L'utilisation d'outils numériques pour améliorer l'accès à la santé des PSH en collaboration entre le CH de Troyes et l'APEI.

Ce projet tout en répondant aux besoins de la population, notamment en situation de handicap, contribue à la valence universitaire des études en santé du territoire et à son attractivité médicale. Compte tenu de l'intérêt de ce projet pour notre territoire, il est proposé une participation financière de TCM à hauteur de 150 000 euros en investissement.

L'enveloppe prévisionnelle de ce projet est d'un montant global de 452 244 euros.

A ce jour, les co-financements potentiels sont les suivants :

- ARS – FIR publics 92 500 €
- ARS – Appel à manifestation d'intérêt 40 000€ pour équipements partagés entre APEI et CH de Troyes, ciblés pour la prise en charge des personnes en situation de handicap (1 fauteuil notamment)
- Région – 65 000 € à 75 000 € prévisionnels
- TCM : 150 000 €

Le CHT financerait le complément sur ses fonds propres.

Le co-financement de TCM, sous réserve de l'inscription des crédits au budget primitif 2025, permettrait de répondre aux besoins de la population et au phénomène de décroissance du nombre de praticiens dentaires sur le territoire. Ce projet répond en outre aux priorités Contrat local de santé (CLS) 2ème génération en cours d'élaboration pour notre communauté d'agglomération. De même, ce projet pourra être visé dans le schéma directeur « proximité et accès aux soins » en cours de finalisation.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER le principe du conventionnement avec le Centre Hospitalier de Troyes,**
- **D'OCTROYER au Centre Hospitalier de Troyes, une subvention d'un montant de 150 000 €, en investissement,**
- **D'APPROUVER le projet de convention à intervenir entre Troyes Champagne Métropole et le Centre Hospitalier de Troyes,**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant, à signer tout acte administratif, juridique ou financier à intervenir en application du présent exposé des motifs**.

Convention financière N°2025 - XX	ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE & Le Centre Hospitalier de Troyes Pour l'aide à l'investissement Projet Odontologie

Entre :

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE, représentée par son Président, Monsieur François BAROIN, habilité à signer la présente convention par délibération n°XX, du XX XX 2025

Ci-après dénommée « Troyes Champagne Métropole »,

Et :

LE CENTRE HOSPITALIER DE TROYES, sis 101 Av. Anatole France, 10000 Troyes, représenté par Monsieur Damien PATRIAT, son Directeur,

Ci-après dénommée le « CHT ».

Préambule :

Troyes Champagne Métropole est dotée de la compétence enseignement supérieur, recherche et vie étudiante, incluant notamment le soutien et la participation au développement et à la valorisation de l'enseignement supérieur public ou privé et de la recherche sur le territoire communautaire.

Cette démarche peut se traduire par un concours financier justifié par l'intérêt communautaire que revêt le développement de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de la Vie étudiante sur le territoire de l'Agglomération, en particulier en matière d'études en santé, portées par l'UFR de médecine et par l'UFR Odontologie de l'Université Reims Champagne Ardenne.

Troyes Champagne Métropole souhaite à ce titre apporter un soutien CHT, qui porte un projet visant à accueillir des étudiants de l'UFR Odontologie de l'URCA, en 3ème cycle d'études.

Par conséquent, les parties sont convenues de ce qui suit.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer les modalités suivant lesquelles Troyes Champagne Métropole accepte d'attribuer un concours financier au CHT dans la réalisation du projet extension du pôle odontologique, co-porté avec le conseil départemental de l'ordre des chirurgiens-dentistes de l'Aube. Ce dispositif a pour ambitions de développer l'offre de soins dentaires, de favoriser les terrains de stages aux étudiants en 6ème année d'études en Odontologie et de proposer un meilleur suivi en matière de soins bucco-dentaires pour les personnes en situation de vulnérabilité ou de handicap.

ARTICLE 2 : UTILISATION DE LA SUBVENTION PAR LE CHT

La contribution financière de Troyes Champagne Métropole est destinée aux travaux suivants :
Investissements

- Travaux 73 m² (zone technique + zone standard) : 168 750 €
- Etude, bureaux de contrôle, révision des prix : 16 782 €
- Equipements biomédicaux (détail ci-dessous) : 205 312 €
  - ✓ Dont équipements SI réseaux et PC : 10 000 €
  - ✓ Dont équipements hôteliers des locaux : 30 000 €
  - ✓ Dont logiciel informatique + interfaces bidirectionnelles : 21 400 €

Total : **452 244 €**

<u>Objectifs poursuivis :</u>

- L'identification d'un dispositif de consultations dédiées aux Personnes en Situation de Handicap (PSH) ;
- Des actions visant à améliorer la prévention et promotion de la santé ;
- L'utilisation d'outils numériques pour améliorer l'accès à la santé des PSH en collaboration entre le CH de Troyes et l'APEI ;
- La création de quatre box supplémentaires de consultation au CH de Troyes ;
- Une valence universitaire pour le service d'odontologie du CH de Troyes par l'ouverture d'un terrain de stage aux internes du CHU de Reims.

<u>Coût global estimatif du projet et financements</u> :

L'enveloppe prévisionnelle de ce projet est d'un montant global de 452 244 euros.

A ce jour, les co-financements potentiels sont les suivants :

- ARS – Fonds d'Intervention Régional (FIR) publics : 92 500 €
- ARS – Appel à manifestation d'intérêt : 40 000€ pour équipements partagés entre APEI et CH de Troyes, ciblés pour la prise en charge des personnes en situation de handicap (1 fauteuil notamment)
- Région : entre 65 000 € et 75 000 € prévisionnels
- TCM : 150 000 €.

Le complément non couvert par ces co-financements devra être pris en charge par le CHT.

Le planning prévisionnel de l'opération est le suivant :

- Février – validation des financements,
- Mars – lancement projet
- Durée des travaux 6 mois
- Septembre – accueil des patients et étudiants de 3ème cycle dentaire.

ARTICLE 3 : **ENGAGEMENTS DES PARTIES**

Article 3-1 : Engagements du CHT

Article 3-1-1 : Réalisation des actions

Le CHT s'engage à réaliser les travaux, relatifs à l'objet de la présente convention, tels que définis à l'article 2.

Tous les travaux exécutés dans le cadre de la présente convention sont sous la seule responsabilité du bénéficiaire, qui fait son affaire de tous les risques auxquels pourraient être exposés les personnels et matériels affectés à la réalisation de l'opération envisagée.

Le CHT s'engage à informer Troyes Champagne Métropole, immédiatement et par écrit, de toutes difficultés qui pourraient survenir dans la réalisation des travaux, notamment ceux risquant d'entrainer un retard sur la réalisation des travaux.

Article 3-1-2 : Communication

Les supports de communication du CHT porteront le logo de Troyes Champagne Métropole requis préalablement auprès de la Direction de la Communication de la Communauté d'Agglomération et le CHT mentionnera le soutien de Troyes Champagne Métropole dans ses relations de presse.

Le CHT s'engage également à procéder à l'acquisition, à la mise en place et à l'entretien d'un panneau de chantier informatif relatif à la participation de Troyes Champagne Métropole dans la réalisation de l'opération. Ce panneau doit être installé au commencement des travaux et maintenu pendant la durée d'exécution.

L'utilisation du nom et du logo de Troyes Champagne Métropole par le CHT est strictement liée aux engagements précités. Toute autre utilisation nécessitera l'accord express de Troyes Champagne Métropole.

Article 3-1-3 : Information et contrôle

Le CHT s'oblige à laisser Troyes Champagne Métropole effectuer, à tout moment, l'ensemble des opérations de contrôle sur place et/ou sur pièce qu'elle jugera utile, de quelque nature qu'elles soient, afin de vérifier qu'il satisfait pleinement aux obligations et engagements contractuels. A cet égard, le CHT s'engage à transmettre à Troyes Champagne Métropole tous documents et tous renseignements demandés, dans un délai d'un mois à compter de la demande.

Article 3-1-4 : Évaluation

Un rendez-vous d'évaluation sera organisé par Troyes Champagne Métropole en lien avec le CHT à l'achèvement des travaux, afin d'examiner les conditions de réalisation des actions auxquelles la collectivité a apporté son concours financier.

Article 3-2 : Engagements de Troyes Champagne Métropole

Troyes Champagne Métropole soutient la mise en œuvre des dispositions visées à l'article 2 de la présente convention dans le cadre de la mise en place de ses projets.

Il est rappelé que les subventions n'ont aucun caractère obligatoire ou automatique et qu'elles sont attribuées sous réserve de l'inscription préalable des crédits nécessaires au budget de l'année concernée par la demande.

ARTICLE 4 : ATTRIBUTION DE LA SUBVENTION

Article 4-1 : Montant de la subvention

Le montant de la subvention accordée par Troyes Champagne Métropole est de cent cinquante mille euros (150 000 €) pour le projet tel que décrit à l'article 2 de la présente convention.

Par ailleurs, la contribution de Troyes Champagne Métropole ne peut excéder 80 % du budget du projet. Un autofinancement de 20% minimum est exigé de la part du bénéficiaire de la subvention.

Article 4-2 : Modalités de versements

Article 4-2-1 : Généralités

La subvention ne pourra en aucun cas être supérieure au montant attribué quand bien même les dépenses réelles s'avéreraient être supérieures aux dépenses prévues.

Dans le cas d'une utilisation non-conforme au projet ou au budget prévisionnel présenté, Troyes Champagne Métropole récupérera tout ou partie des subventions versées par l'émission d'un titre de recettes, et/ou en déduisant le trop versé d'un prochain versement.

Article 4-2-2 : Modalités

Des acomptes pourront être versés au fur et à mesure de l'état d'avancement de l'opération, sur production des justificatifs suivants :

- Les factures acquittées relatives aux dépenses éligibles, transmises sur tout support laissé à la convenance du bénéficiaire ;
- Un état récapitulatif intermédiaire des dépenses co-visé par le maître d'ouvrage et toute personne habilitée (comptable public, trésorier…).
- Les acomptes ne pourront excéder 70% du montant total de la subvention.

Le solde sera versé à l'achèvement des actions, à la demande du bénéficiaire de la subvention, au plus tard à l'échéance de la durée de validité de la convention, sur production des justificatifs suivants :

- Les factures acquittées relatives aux dépenses éligibles, transmises sur tout support laissé à la convenance du bénéficiaire en privilégiant le support dématérialisé ;
- Un état récapitulatif définitif des dépenses co-visé par le bénéficiaire de la subvention et toute personne habilitée (comptable public, trésorier…).

Le solde de la subvention tiendra compte du montant définitif de la contribution tel qu'explicité à l'article 4 de la présente convention.

A défaut de production de ces éléments ou de dépenses en inadéquation avec la présente convention, Troyes Champagne Métropole pourra ne pas verser le solde de la contribution voire recouvrer tout ou partie de la somme versée au titre d'acomptes.

ARTICLE 5 : DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue de sa date de notification au bénéficiaire et prendra fin au 30 juin 2026.

ARTICLE 6 : RESILIATION DE LA CONVENTION

La présente convention pourra être résiliée d'un commun accord à la demande de l'une des parties moyennant l'observation d'un préavis d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception en ce sens.

Elle pourra également être résiliée par l'une des parties, pour cause d'inobservation par l'autre des parties, de ses obligations découlant des présentes. Cette résiliation ne pourra intervenir qu'après mise en demeure, délivrée par la partie demandeuse à la partie défaillante, de se conformer à ses obligations, sous un délai qui ne pourra être inférieur à un mois et restée infructueuse. Elle prendra effet à la date de fin de ce délai de mise en demeure, avec restitution des subventions versées, dans le cas d'une utilisation non conforme aux dispositions de la présente convention.

Elle est également résiliable de plein droit par Troyes Champagne Métropole pour un motif d'intérêt général.

ARTICLE 7 : RÉGIME FISCAL

Le CHT s'engage à supporter la charge de tous les frais, impôts et contributions, de quelque nature qu'ils soient, que la présente convention serait susceptible de générer, afin que Troyes Champagne Métropole ne puisse en aucun cas être mis en cause à cet égard.

ARTICLE 8 : REVISION-LITIGES

Les parties s'engagent à se concerter pour interpréter les termes de la présente convention et pour y apporter tout avenant qu'elles jugeraient utiles.

Les parties reconnaissent la compétence du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne, 25 rue du Lycée (51000), pour tout litige découlant de la présente convention.

Fait à Troyes le……

Pour la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole Le Président	**Pour le Centre Hospitalier de Troyes, Le Directeur,**

Monsieur Jacky RAGUIN

Présentation.
Avez-vous des questions sur le sujet ? On en a débattu en Commission des Finances, dans les différentes commissions. On a eu un avis favorable de la Commission des Finances et de la commission appropriée. Avez-vous des questions sur le sujet ? Oui, Madame BEURY.

Madame Loëtitia BEURY

Est-ce que c'est pour compléter ? Il y a déjà un centre dans l'hôpital qui a été refait il n'y a pas très longtemps avec des salles de formation, Visio et cetera. Est- ce que ça complète ce service-là. Et ma deuxième question sur l'engagement. Quel engagement on va leur demander ? Se former c'est une chose mais rester sur le territoire s'en est une autre. Donc quel engagement on va mettre derrière pour permettre de servir réellement la population ? Merci.

Monsieur Jacky RAGUIN

Quand on forme des étudiants donc aucune garantie qu'ils resteront sur place, mais on sait très bien que si on les garde le plus longtemps possible sur le secteur on a plus de chance qu'ils rencontrent quelqu'un et puis qu'ils veulent se fixer sur le secteur ou qu'ils nous trouvent effectivement attractifs, et finalement qu'ils apprécient la ville et son environnement. Mais on ne peut avoir aucune garantie quand ils sont étudiants. Ils ont la liberté de s'installer où ils veulent. Effectivement, c'est complémentaire aussi à ce qui est déjà fait, mais là c'est vraiment un cursus d'étudiant, ce n'est pas tout à fait pareil.

Madame Loëtitia BEURY

Il y a des systèmes de financement incitatifs. L'exemple des sages-femmes, si on finance une partie de leurs études en contrepartie elles doivent rendre tant d'années au territoire. Donc c'est peut-être plus dans l'accompagnement, c'est une suggestion, dans l'accompagnement de leurs études et dans la capacité à peut-être financer une partie qui permettrait de dire, vous rendez service à la population et vous vous engagez à rendre X mois, X années sur le territoire, que d'offrir ce type de prestations, les garanties derrière restent floues.

Monsieur Jacky RAGUIN

Nous on intervient que sur l'investissement. On n'intervient pas sur le fonctionnement. On met l'outil en place après c'est à l'hôpital de gérer et de faire en sorte que les étudiants restent. Mais nous on n'intervient que sur l'investissement comme on a pu faire sur certains sujets. Il faut moderniser l'hôpital en fait. A contribuer à moderniser l'hôpital et à être plus attractif pour les étudiants. Y a-t-il d'autres questions ? Non. On peut passer au vote. Y a-t-il des abstentions ? Y a-t-il, une abstention ? Des votes contre ? Il n'y en a pas. Je vous remercie.

Monsieur le Président

Bien, merci beaucoup. S'il n'y pas d'objection de la part du Conseil je reprends la présidence de séance en ayant remercié Jacky.

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**03**
Objet	**ATTRIBUTIONS 2025 DE FONDS DE CONCOURS AU TITRE DU GUIDE DES AIDES**
Rapporteur	**Alain MOSER**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil Communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés, le présent rapport.

Pôle Equilibre du territoire - Habitat
Politique de la Ville – Dispositifs contractuels

03

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

**ATTRIBUTIONS 2025 DE FONDS DE CONCOURS
AU TITRE DU GUIDE DES AIDES**

Exposé :

Il vous est proposé d'attribuer les fonds de concours aux communes pour les opérations indiquées ci-après s'intégrant dans l'Autorisation de Programme et Crédits de Paiement (APCP) des fonds de concours 2021-2026 :

A / DISPOSITIF DE SOUTIEN AUX EQUIPEMENTS PUBLICS STRUCTURANTS
Communes de moins de 1 000 habitants :

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Crésantignes (dossier n°5)

La commune de Crésantignes souhaite réaliser des travaux de réhabilitation de la toiture d'un bâtiment communal à usage d'école maternelle et musée.
L'assiette éligible du projet est estimée à 76 482 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 15 296 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Dierrey-Saint-Pierre (dossier n°2)

La commune de Dierrey-Saint-Pierre souhaite réaliser des travaux de rénovation de l'éclairage public communal (passage leds).
L'assiette éligible du projet est estimée à 7 586 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 1 517 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Laines aux Bois (dossier n°3)

La commune de Laines aux Bois souhaite réaliser des travaux de renouvellement de l'installation communale d'éclairage public (passage leds), phase 2.
L'assiette éligible du projet est estimée à 16 755 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 3 351 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Mergey (dossier n°2)

La commune de Mergey souhaite réaliser des travaux de création d'une aire extérieure de fitness avec 10 agrès de sports.
L'assiette éligible du projet est estimée à 14 500 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 2 900 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Roncenay (dossier n°4)

La commune de Roncenay souhaite réaliser des travaux d'accessibilité devant la mairie et la salle des fêtes.
L'assiette éligible du projet est estimée à 7 474 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 1 495 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Rouilly-Saint-Loup (dossier n°3)

La commune de Rouilly-Saint-Loup souhaite réaliser des travaux de réfection de voirie au niveau du carrefour situé entre la RD 21 et la rue des Ormées.
L'assiette éligible du projet est estimée à 16 238 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 3 248 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Rouilly-Saint-Loup (dossier n°4)

La commune de Rouilly-Saint-Loup souhaite réaliser des travaux de réfection de voirie, rue des Clausets et une partie de la rue des Ecoles.
L'assiette éligible du projet est estimée à 25 193 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 5 039 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Saint-Benoit-Sur-Seine (dossier n°4)

La commune de Saint-Benoit-Sur-Seine souhaite réaliser des travaux de rénovation intérieure de la mairie.
L'assiette éligible du projet est estimée à 36 378 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 7 276 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Villechétif (dossier n°5)

La commune de Villechétif souhaite réaliser des travaux de rénovation de l'installation d'éclairage public sur l'ensemble de la commune (passage leds).
L'assiette éligible du projet est estimée à 67 856 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 13 571 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Annulation d'un fonds de concours à la commune de Thennelières (dossier n°2)

La commune de Thennelières a réhabilité une grange en halle communale. Par délibération du Conseil Communautaire du 20 septembre 2024, un fonds de concours d'un montant de 6 753 € a été attribué pour un taux de 20% de l'assiette éligible (33 764 €).
A la demande de la commune, il convient d'annuler cette attribution afin que la commune puisse justifier d'un financement européen octroyé sous condition de financement unique.

Communes de 1 000 à 2 000 habitants :

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Barberey-Saint-Sulpice (dossier n°1)

La commune de Barberey-Saint-Sulpice souhaite aménager un terrain multisport en gazon synthétique sablé.
L'assiette éligible du projet est estimée à 39 490 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 7 898 € est proposé, soit 20 % de l'assiette éligible.

Communes de plus de 2 000 habitants

Attribution d'un fonds de concours à la commune de La Rivière-de-Corps (dossier n°3)

La commune de La Rivière-de-Corps souhaite réaliser des travaux d'aménagement de son centre bourg, visant à ralentir la vitesse, protéger les piétons et sécuriser les accès aux commerces et à l'école.
L'assiette éligible du projet est estimée à 2 193 686 € HT.
Conformément à la demande présentée par la commune, un fonds de concours d'un montant de 190 252 € est proposé, soit 8,67 % de l'assiette éligible.

Attribution d'un fonds de concours à la commune de Saint-Julien-les-Villas (dossier n°1 – Requalification des espaces publics – phase 2)

La commune de Saint-Julien-les-Villas souhaite réaliser la phase 2 de son opération de requalification de centre bourg intitulée « Cœur de vie ».
La phase 1 était constituée de la requalification des abords de la Mairie, de la rue Ganne et de la rue de l'égalité, ainsi que l'aménagement d'une voie de circulation douce sur la passerelle de franchissement de la Seine.
Pour cette première phase, un fonds de concours de 292 459 € a été accordé, soit 20% de l'assiette éligible.
La phase 2 concerne les rues Gambetta et Gentilly, ainsi que les deux parkings situés dans ces rues.
L'assiette éligible du projet est estimée à 1 025 787 € HT.
Conformément aux règles du guide des aides, et au plafond de 400 000 € de fonds de concours pour ce type d'opération, une enveloppe de 107 541 € est proposée pour la phase 2, soit 10,48% de l'assiette éligible.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'ATTRIBUER au titre du dispositif de cofinancement structurant les fonds de concours dont les bénéficiaires, objets, montants et taux figurent ci-après ;**
- **D'ANNULER le fonds de concours d'un montant de 6 753 € préalablement attribué à la commune de Thennelières pour la réhabilitation d'une grange en halle polyvalente par délibération n°5 du 20 septembre 2024 ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant à signer tous documents administratifs, juridiques ou financiers en application du présent exposé.**

Retour Sommaire

Proposition d'attribution de fonds de concours au titre du dispositif de cofinancement 2025

Communes de moins de 1 000 habitants

Maître d'ouvrage	Dossier n°	Intitulé de l'opération	Programme 2025		
			Assiette éligible	Taux maximum attribué	Fonds de concours attribué
CRESANTIGNES	5	Réhabilitation de la toiture d'un bâtiment communal à usage d'école maternelle et musée	76 482 €	20%	15 296 €
DIERREY SAINT PIERRE	2	Rénovation de l'éclairage public communal (passage leds)	7 586 €	20%	1 517 €
LAINES AUX BOIS	3	Renouvellement de l'installation communale d'éclairage public (passage leds), phase 2	16 755 €	20%	3 351 €
MERGEY	2	Création d'une aire extérieure de fitness avec 10 agrès de sports	14 500 €	20%	2 900 €
RONCENAY	4	Travaux d'accessibilité devant la salle des fêtes et la mairie	7 474 €	20%	1 495 €
ROUILLY-SAINT-LOUP	3	Réfection de voirie au niveau du carrefour situé entre la RD21 et la rue des Ormées	16 238 €	20%	3 248 €
ROUILLY-SAINT-LOUP	4	Réfection de voirie, rue des Clausets et une partie de la rue des Ecoles	25 193 €	20%	5 039 €
SAINT-BENOIT-SUR-SEINE	4	Rénovation de la mairie	36 378 €	20%	7 276 €
VILLECHETIF	5	Rénovation/Renforcement de l'installation d'éclairage public sur l'ensemble de la commune (passage leds)	67 856 €	20%	13 571 €
sous-total					**53 693 €**

Communes de 1 000 à 2 000 habitants

Maître d'ouvrage	Dossier n°	Intitulé de l'opération	Programme 2025		
			Assiette éligible	Taux maximum attribué	Fonds de concours attribué
BARBEREY-SAINT-SULPICE	1	Aménagement d'un terrain multisport	39 490 €	20%	7 898 €
sous-total					**7 898 €**

Communes de plus de 2 000 habitants

Maître d'ouvrage	Dossier n°	Intitulé de l'opération	Programme 2025		
			Assiette éligible	Taux maximum attribué	Fonds de concours attribué
LA RIVIERE-DE-CORPS	3	Réaménagement et sécurisation du centre bourg	2 193 686 €	8,67%	190 252 €
SAINT-JULIEN-LES-VILLAS	1	Requalification du centre bourg - phase 2	1 025 787 €	10,48%	107 541 €
sous-total					**297 793 €**

Total des propositions d'attribution de fonds de concours (1)	**359 384 €**

Retour Sommaire

Rappel des fonds de concours déjà attribués au titre du dispositif de cofinancement structurant 2025

Communes de 1 000 à 2 000 habitants

Maître d'ouvrage	Dossier n°	Intitulé de l'opération	Conseil Communau-taire du	Programme 2025		
				Assiette éligible	Taux maximum attribué	Fonds de concours attribué
CRENEY-PRES-TROYES	2	Aménagement d'une maison d'accueil petite enfance et d'une halle ouverte - Reliquat	06/12/2024	569 447 €	17,6%	100 000 €
ESTISSAC	1	Construction d'une salle polyvalente - Reliquat	20/09/2024	1 549 295 €	6,45%	100 000 €
ESTISSAC	2	Construction d'une salle multisport - Reliquat	20/09/2024	1 549 295 €	6,45%	100 000 €
sous-total						**300 000 €**

Communes de plus de 2 000 habitants

Maître d'ouvrage	Dossier n°	Intitulé de l'opération	Conseil Communau-taire du	Programme 2025		
				Assiette éligible	Taux maximum attribué	Fonds de concours attribué
SAINT-ANDRE-LES-VERGERS	3	Construction d'une structure multi-accueil petite enfance à Echenilly - Reliquat	28/03/2024	1 931 896 €	10,3%	200 000 €
SAINT-JULIEN-LES-VILLAS	4	Construction d'une structure multi-accueil petite enfance - Reliquat	28/03/2024	1 303 902 €	15,3%	200 000 €
LA CHAPELLE SAINT-LUC	2	Réhabilitation de la piste d'athlétisme et son éclairage - Reliquat	20/06/2024	885 550 €	20%	177 110 €
LA CHAPELLE SAINT-LUC	3	Transformation d'un terrain de football naturel en gazon synthétique avec éclairage, mise en conformité des vestiaires, création d'un parcours cross - Reliquat	20/06/2024	617 124 €	20%	123 425 €
sous-total						**700 535 €**

Total des fonds de concours déjà attribués (2)	**1 000 535 €**

TOTAL GENERAL PROGRAMME 2025 (1)+(2) :	**1 359 919 €**

- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant à signer tous documents administratifs, juridiques ou financiers en application du présent exposé.**

Retour Sommaire

Suivi des attributions d'AP - 2021/2026

Attributions		2021	2022	2023	2024	2025	2026	**Total Mandature**
AP 2021-2026	Montant de l'AP en début d'exercice	11 000 000 €	9 493 506 €	8 235 699 €	5 552 121 €	3 168 899 €	1 808 980 €	
	Montant attribué dans l'année	**1 506 494 €**	**1 257 807 €**	**2 683 578 €**	**2 383 222 €**	**1 359 919 €**	**0 €**	**9 191 020 €**
	Solde AP en fin d'exercice	9 493 506 €	8 235 699 €	5 552 121 €	3 168 899 €	1 808 980 €	1 808 980 €	

Suivi du versement des CP - 2021/2026

Versements		2021	2022	2023	2024	2025	2026	**Total Mandature**
CP 2021-2026	Attribution par année	1 506 494,00 €	1 257 807,00 €	2 683 578,00 €	2 383 222,00 €	1 359 919,00 €	0,00 €	**9 191 020,00 €**
	Montant CP versé	1 338 923,37 €	1 126 373,97 €	1 770 271,06 €	816 349,35 €	0,00 €	0,00 €	**5 051 917,75 €**
	% de versement par année	88,88%	89,55%	65,97%	34,25%	0,00%		**54,97%**
	Solde théorique à verser	167 570,63 €	131 433,03 €	913 306,94 €	1 566 872,65 €	1 359 919,00 €	0,00 €	**4 139 102,25 €**
	Solde de FDC non justifiés	21 017,21 €	4 067,99 €	57 029,57 €	7 871,72 €	0,00 €	0,00 €	**89 565,95 €**
	Solde réel restant à verser	**146 553,42 €**	**127 365,04 €**	**856 277,37 €**	**1 559 000,93 €**	**1 359 919,00 €**	**0,00 €**	**4 049 115,76 €**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**04**
Objet	**NPNRU JULES GUESDE – MESURES DE FINANCEMENT**
Rapporteur	**Jean-Michel COCHET**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 95 / Votants : 114

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GAURIER Claude à GARNERIN David, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Sortis : CHEVALIER Bertrand, GIRARDIN Olivier, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, THOMAS Christine.

Excusés et ont donné pouvoir mais ne prennent pas part au vote : GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
114	08	114	0	0

Le Conseil Communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés, le présent rapport.

Pôle Equilibre du territoire - Habitat
Politique de la Ville – Dispositifs contractuels

04

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

NPNRU JULES GUESDE – MESURES DE FINANCEMENT

Annexes :
- Avenant n°2 à la Convention Pluriannuelle de Renouvellement Urbain du quartier Jules-Guesde à Troyes
- Convention de soutien à l'investissement pour dépollution de la parcelle de Troyes Aube Habitat

Exposé :

1. AVENANT N°02 A LA CONVENTION PLURIANNUELLE DU RENOUVELLEMENT URBAIN DE L'AGGLOMERATION TROYENNE - QUARTIER JULES-GUESDE – TROYES

Le projet d'aménagement du quartier Jules-Guesde s'étend sur 6,5 hectares et a pour objectif de faire de ce quartier un lieu de destination et d'habitation, attractif et ouvert sur la ville.

Par délibération n°22 du 18 mars 2019, le Conseil communautaire a approuvé la convention pluriannuelle de renouvellement urbain pour le quartier Jules-Guesde.

Depuis son lancement le projet a connu plusieurs étapes majeures :
- Par avenant n°1 du 23 septembre 2020, le PRIR Chantereigne (Programme de Renouvellement Urbain d'Intérêt régional), a été intégré à la convention.
- Par ajustement mineur n°1 du 05 avril 2022, la maitrise d'ouvrage des espaces publics a été transférée à Troyes Champagne Métropole.
- Par ajustement mineur n°2 du 7 juillet 2023, la reconstitution de l'offre en logements sociaux à l'échelle de l'agglomération a été complétée.

A ce jour, le projet est bien engagé avec un bilan positif des relogements effectués sur 7 ans, la fin des démolitions de l'ensemble des immeubles réalisée fin 2024, et près de 60% de la reconstitution de l'offre en logements sociaux déjà engagée.

Depuis la signature de la convention en 2019, certaines évolutions programmatiques ont constitué une opportunité pour revisiter l'ambition du projet urbain. Ainsi, un nouveau schéma d'aménagement a été défini dans une démarche d'amplification au regard des enjeux environnementaux renforcés.

Troyes Champagne Métropole a présenté à l'ANRU le nouveau schéma directeur portant sur la validation des évolutions du projet par rapport au programme initial de 2019 :
- Redimensionnement du projet de groupe scolaire ;
- Modification de l'opération d'aménagement avec la création d'un jardin public.

Dans ce cadre, Troyes Champagne Métropole a également soumis une demande de redéploiement des économies constatées sur certaines opérations (démolitions notamment), à hauteur de 6 500 000 €.

Le Comité d'Engagement de l'ANRU s'est réuni le 14 octobre 2024. Il a pris acte des changements programmatiques détaillés ci-dessus.

Dans l'attente de la signature de l'avenant n°2 à la convention NPNRU, Troyes Champagne Métropole a approuvé, par la délibération n°10 du 6 décembre 2024, un protocole d'engagement financier actant le redéploiement de crédits à hauteur de 3 030 000 € sur le territoire. Par ailleurs, Troyes Champagne Métropole s'est engagé à délibérer sur le projet d'avenant n°2 dans les meilleurs délais, après réception du compte rendu du Comité d'engagement.

Ce dernier a été notifié à l'Agglomération en date du 27 décembre 2024 et fait état de l'avis favorable du comité d'engagement concernant le redéploiement de **3 030 000 €** que le territoire a décidé de ventiler comme suit :

- Pôle dédié à l'Enfance sous maitrise d'ouvrage de la Ville de Troyes : **2 710 000 €,**
- Aménagement des espaces publics sous maitrise d'ouvrage de Troyes Champagne Métropole : **320 000 €**.

Ainsi, il est proposé désormais d'approuver l'avenant n°02, annexé au présent rapport, qui vient notamment acter :

- Les évolutions programmatiques du pôle dédié à l'Enfance et de l'aménagement des espaces publics,
- Les plans de financement actualisés des opérations indiquant le nouveau montant de subvention de l'ANRU,
- L'identification à l'adresse de l'ensemble de la reconstitution de l'offre de logement social,
- La mise au point des droits de réservation et contrepartie foncière avec Action Logement.

La signature de cet avenant devra être effective dans un délai de 4 mois à compter du 30 décembre 2024, date de diffusion du compte rendu officiel de l'ANRU.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER les termes de l'avenant n°2 à la convention NPNRU Jules Guesde ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant à signer le présent avenant dans le cadre de la convention NPNRU Jules Guesde ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant à signer tous documents administratifs, juridiques ou financiers en application du présent exposé.**

2. NPNRU JULES GUESDE - ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION A TROYES AUBE HABITAT

Par délibération du 18 mars 2019, le Conseil communautaire a approuvé la convention pluriannuelle de renouvellement urbain pour le quartier Jules-Guesde. En tant que porteur du projet, Troyes Champagne Métropole a été désigné aménageur du futur quartier. Ainsi, il lui revient d'aménager les espaces publics et de réaliser toute opération de préparation des sols sur la globalité des emprises libérées afin de permettre les constructions ultérieures des différents projets envisagés.

Le schéma d'aménagement du quartier identifie une parcelle d'environ 8 388 m² destinée à la construction d'un ensemble pavillonnaire de 28 logements individuels sous maîtrise d'ouvrage du bailleur social Troyes Aube Habitat. Le bailleur étant déjà propriétaire, et afin d'éviter une double opération d'achat puis revente entre deux mêmes acteurs du projet, il a été convenu que Troyes Aube Habitat conserverait cette emprise foncière. Cette parcelle comme les parcelles voisines est grevée d'une charge financière liée à la nécessité de procéder à sa dépollution pour atteindre les objectifs que se sont fixés les parties à la convention pluriannuelle.

Conformément aux articles L5111-4 et L2252-5 du CGCT, Troyes Champagne Métropole peut apporter des subventions ou aides foncières pour les opérations de construction, d'acquisition ou d'amélioration de logements sociaux visées à l'article L. 2252-2 du même code.
Aussi et afin de rendre compatible cette emprise foncière avec le projet de 28 pavillons qui y est destiné et afin de garantir une égalité de traitement dans la préparation des terrains destinés aux futurs maîtres d'ouvrages, Troyes Champagne Métropole propose de participer au financement des travaux de dépollution sur ladite parcelle à titre de compensation de cette sujétion particulière.

Cet accompagnement financier prendra la forme d'une subvention. Le coût global de la dépollution est à ce jour estimé à 398 331€ HT détaillé comme suit :

- Coût de la dépollution hors maitrise d'œuvre et suivi : 307 098 € HT
- Maitrise d'œuvre et le suivi des opérations de dépollution : 23 242 € HT
- Investigations complémentaires : 7 991 € HT
- Nettoyage et nivellement : 60 000 € HT

Ainsi, Il est proposé d'attribuer une subvention à hauteur de 307 098 € maximum à Troyes Aube Habitat, soit un taux de subvention de 77,1% du montant des dépenses prévisionnelles. Le montant de la subvention de TCM sera versé sur la base du coût réel des travaux justifiés et déduction faite des autres aides publiques potentielles reçues par le bailleur (Région, Etat…) et pourra le cas échéant être inférieur au montant attribué.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'ATTRIBUER à Troyes Aube Habitat une subvention d'un montant maximum de 307 098 €, soit 77,1% d'un coût prévisionnel de dépenses de 398 331 € HT pour la dépollution de la parcelle destinée à la construction de 28 logements individuels ;**
- **D'APPROUVER le projet de convention fixant les modalités de versement de cette subvention ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président, ou son représentant à signer tout document administratif, juridique ou financier à intervenir en application du présent exposé des motifs.**

AVENANT N°02
À LA CONVENTION PLURIANNUELLE DU PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DE L'AGGLOMERATION TROYENNE

COFINANCÉ PAR L'ANRU DANS LE CADRE DU NPNRU

P.R.I.N. JULES-GUESDE - TROYES
–
P.R.I.R. CHANTEREIGNE - LA CHAPELLE SAINT-LUC

SOMMAIRE

ARTICLE 1 : IDENTIFICATION DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE..... 4

ARTICLE 2 : OBJET DE L'AVENANT..... 4

ARTICLE 3 : MODIFICATIONS DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE..... 5

ARTICLE 4 – DATE D'EFFET ET MESURE D'ORDRE 21

ANNEXES 21

Vu le règlement général de l'agence nationale pour la rénovation urbaine relatif au nouveau programme national de renouvellement urbain (RGA NPNRU), en vigueur au jour de la signature du présent avenant,

Vu le règlement financier (RF) de l'ANRU relatif au NPNRU en vigueur au jour de la signature du présent avenant**,**

Il est convenu entre :

L'Agence nationale pour la rénovation urbaine, désignée ci-après « l'Agence » ou « l'ANRU », représentée par sa directrice générale, ou par délégation, par son délégué territorial dans le département,

L'État, représenté par le Préfet de département et responsable de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le département[1]

La **Communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole « TCM »**, représentée par son Président, ci-après désigné « le porteur de projet »,

La **Ville de Troyes,** représentée par son Maire,

L'**OPH Troyes Aube Habitat**, représenté par son Directeur général,

Action Logement Services, représentée par son directeur des programmes régionaux, dûment habilité aux fins présentes, Monsieur Philippe RHIM

L'**ESH Mon Logis** filiale du Groupe Action Logement représentée par son Directeur général,

Ci-après désignés les « Parties prenantes »

ET :

La **Caisse des Dépôts et Consignations**, dont le siège est situé 56 rue de Lille, 75007 Paris,

Le **Conseil départemental de l'Aube**,

Ci-après désignés les « Partenaires associés »

Ce qui suit :

Article 1 : IDENTIFICATION DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE

La convention pluriannuelle du projet de renouvellement urbain de l'agglomération troyenne (**n°818**), portant sur le quartier Jules-Guesde à Troyes et dont le dossier a été examiné par le comité d'engagement de l'Anru en date du **10 décembre 2018** et par le délégué territorial de l'Anru le **7 février 2019**, a été signée le **29 juillet 2019**.

Par avenant n°1 du 23 septembre 2020, le PRIR Chantreigne a été intégré à la convention,

Par ajustement mineur n°1 du 5 avril 2022, la maitrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement d'ensemble a été transférée à Troyes Champagne Métropole,

Par ajustement mineur n°2 du 7 juillet 2023, le passage à la gestion en flux a été pris en compte,

[1] *Lorsque le projet de renouvellement urbain prévoit des opérations localisées dans un autre département que celui accueillant le siège de l'EPCI auquel est rattachée la convention, le préfet du département de localisation de ces opérations est également signataire de la convention.*

Cette convention pluriannuelle peut faire l'objet de modifications au cours de son exécution conformément à l'article 7.2 du titre III du RGA NPNRU.

A ce jour, les avenants et ajustements mineurs déjà contractualisés sont les suivants :

N° de l'avenant ou de l'ajustement mineur	Nature de l'avenant (ajustement mineur ou avenant)	Date du Comité d'Engagement	Date signature de l'ajustement mineur et de l'avenant	Description des modifications
1	Avenant		23 septembre 2020	PRIN Jules Guesde : ○ Correction du plan de financement d'une opération de démolition. ○ Identification de 56 logements supplémentaires au titre de la reconstitution de l'offre hors site. ○ Prise en compte de la demande du comité d'engagement de l'ANRU d'une reconstruction sur site exclusivement en PLUS (requalification de 36 PLAI en 36 PLUS). ○ En conséquence, requalification de 36 PLUS hors site en 36 PLAI, afin de conserver la proportion de 60% de PLAI au sein de la reconstitution de l'offre démolie. PRIR Chantereigne : ○ Intégration du programme d'intérêt régional Chantereigne situé sur la commune de La Chapelle Saint-Luc, suite à l'avis favorable du comité local d'engagement du 5 juillet 2019.
1	Ajustement mineur		5 avril 2022	Intégration des évolutions suivantes : Famille 15 – Relogement des ménages avec minoration de loyer : modification d'une opération et de son calendrier contractuel, et ajout d'une opération. Famille 24 – Aménagement d'ensemble : changement de maîtrise d'ouvrage d'une opération.
2	Ajustement mineur		7 juillet 2023	○ Mise en conformité de l'article 5.2 de la convention pluriannuelle et de l'annexe B2 pour prendre en compte le passage à la gestion en flux, ○ Recomposition d'opérations physiques programmées au sein d'une même opération financière,

				○ Annulation des opérations suivantes : 1) C0818-31-0015 - 6 logements AA rue de la Bonneterie à Troyes (3 PLUS/3 PLAI) avec surcharge foncière, 2) C0818-31-0016 - 7 logements AA rue Gambay à Troyes (3 PLUS/4 PLAI) avec surcharge foncière, 3) C0818-31-0024 – 4 logements AA avenue du Général Leclerc à Sainte-Savine (1 PLUS/3 PLAI) avec surcharge foncière, 4) C0818-31-0044 – 5 logements AA rue de la Gabelle à Troyes (2 PLUS/3 PLAI), 5) C0818-31-0047 – 15 logements neufs avenue Auguste Terrenoire à Saint-Julien-les-Villas (15 PLAI), ○ Modification du calendrier opérationnel prévisionnel indiqué dans le contrat, ○ Correction d'erreurs matérielles identifiées dans le contrat pour la minoration de loyer.

Article 2 : OBJET DE L'AVENANT

Suite à sa signature, la convention pluriannuelle mentionnée ci-dessus à l'article 1 doit faire l'objet de modifications au cours de son exécution notamment pour l'intégration de plusieurs évolutions. Conformément à l'article 8.2 du titre III du RGA NPNRU, lorsque ces modifications impactent l'économie générale du projet, un avenant à la convention pluriannuelle doit être formalisé.

PRIN Jules Guesde :

Le projet de renouvellement du quartier Jules-Guesde a fait objet de plusieurs évolutions programmatiques depuis son lancement. Certaines de ces évolutions ont constitué une opportunité pour revisiter l'ambition du projet urbain. Ainsi, un nouveau schéma d'aménagement a été défini dans une démarche d'amplification au regard des enjeux environnementaux renforcés.

L'objet du présent avenant consiste en :

- La validation du nouveau schéma directeur, à travers l'intégration des évolutions programmatiques suivantes :

- ***Redimensionnement du futur groupe scolaire*** au cœur d'un quartier rénové, en un pôle dédié à l'enfance et la famille comprenant une école internationale (7 classes de maternelle + 14 classes élémentaires) devant accueillir 400 élèves (200 élèves issus du quartier et 200 élèves de l'extérieur pour favoriser l'égalité des chances), des espaces périscolaires, un restaurant scolaire, un accueil de loisirs, un centre intergénérationnel et une salle polyvalente.

- ***Modification de l'opération d'aménagement*** avec une nouvelle ambition affirmée par l'augmentation des espaces publics aménagés (de 25 000 à 40 000 m²), création d'un jardin public de 6 000 m², sécurisation du boulevard Jules Guesde, redimensionnement et sécurisation de la place des Bas-Trévois, aménagement des berges de Seine.

- ***Abandon de la construction d'une piscine*** au profit de la réhabilitation (hors crédits ANRU) de la piscine du Vouldy, bâtiment emblématique style Art-Déco, hors QPV mais en proximité.

- ***Construction d'une résidence autonomie*** de 50 places en PLS (Prêt Locatif Social) sous la maîtrise d'ouvrage du Centre Municipal d'Action Sociale, hors subvention ANRU.

- **Mise au point des droits de réservation et contrepartie foncière avec Action Logement**.

- **Identification à l'adresse de l'ensemble de la reconstitution de l'offre de logements locatifs sociaux (LLS)**

- **Modification du calendrier opérationnel prévisionnel** de certaines opérations et de leurs **plans de financement** actualisés indiquant le nouveau montant de subvention de l'ANRU,

- **Validation du redéploiement de crédits** suite à l'avis favorable du comité local d'engagement du 14 octobre 2024, à hauteur de **3 030 000 €** que le territoire a décidé de ventiler comme suit :

    - Pôle dédié à l'Enfance sous maitrise d'ouvrage de la Ville de Troyes : **2 710 000 €.**

    - Aménagement des espaces publics sous maitrise d'ouvrage de Troyes Champagne Métropole : **320 000 €**.

Ces évolutions ont été examinées et validées par le Comité d'Engagement du 14/10/2024.

Article 3 : MODIFICATIONS DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE

La convention mentionnée à l'article 1 du présent avenant et modifiée par les avenants successifs listés dans ce même article est modifiée dans les conditions ci- après :

Article 3.1- Modification du préambule de la convention pluriannuelle de renouvellement urbain, du titre I – « Les quartiers » et de l'article 1 du titre II – « Les éléments de contexte »

Sans objet

Article 3.2- Modification de l'article 2 du titre II – « Les objectifs poursuivis par le projet de renouvellement urbain »

L'article 2.2 de la convention relatif à « Les objectifs urbains du projet » est modifié et désormais rédigé comme suit :

L'ensemble des signataires s'accordent sur les objectifs urbains du projet, traduisant les orientations stratégiques, présentés au regard de chaque objectif incontournable de manière détaillée dans le tableau de bord en annexe A de la convention et consolidés, d'un point de vue spatial, dans un schéma de synthèse (annexe A). Sont ainsi tout particulièrement précisés les objectifs en termes de rééquilibrage de l'offre de logements locatifs sociaux à l'échelle de l'agglomération et de diversification de l'habitat sur le quartier. Le porteur de projet est garant du respect de ces objectifs dans la mise en œuvre du projet.

Les orientations stratégiques prioritaires sont déclinées en objectifs urbains visés par le projet de renouvellement urbain. Ces objectifs urbains sont présentés au regard de chaque objectif incontournable de manière détaillée dans le tableau de bord en annexe A de la convention et consolidés, d'un point de vue spatial, dans un schéma de synthèse (annexe A). Sont ainsi tout particulièrement précisés les objectifs en termes de rééquilibrage de l'offre de logements locatifs sociaux à l'échelle de l'agglomération et de diversification de l'habitat sur le quartier.

- **Orientation 1 – Une nouvelle qualité urbaine pour un quartier durable**

- Objectif 1.1 – Ouvrir le quartier sur la ville et son environnement : Jules Guesde, dans le prolongement de la ZAC des 3 Seine

  - Conforter le pôle d'activités de loisirs dans le domaine sportif par la réhabilitation de la piscine Lucien Zins, située à proximité immédiate du quartier, en raison de son importance historique et patrimoniale.
  - La création d'une liaison Est-Ouest afin d'améliorer la connectivité du quartier et de faciliter les déplacements. Parallèlement, la mise en place d'un maillage piéton-cycliste permettra de favoriser les mobilités douces, d'encourager les déplacements écologiques et d'améliorer la qualité de vie des habitants en offrant des trajets sécurisés et agréables.
  - Traitement de franchissements vers les secteurs environnants (cheminements, etc.).

- Objectif 1.2 – Insuffler une nouvelle ambiance urbaine et paysagère

  - Renforcement de la présence de l'eau (rus, canaux, valorisation des berges de Seine, etc.).
  - Création d'une nouvelle trame paysagère et préservation de corridors écologiques : paysagement des cœurs d'ilot, coulée verte et liaison vers le parc des Moulins.
  - La création d'un parc urbain de 6000 m², permettant de favoriser la détente et la connexion avec la nature, tout en maintenant et en valorisant la biodiversité.
  - Construction d'équipements avec une faible empreinte environnementale : ainsi, le groupe scolaire laissera une large place à la végétalisation, partie intégrante de la construction, avec une exigence de labellisation (6 labels convoités).
  - Développement d'une densité acceptable en favorisant une ville compacte et une mutualisation des équipements et du stationnement.
  - Définition de pratiques innovantes dans les usages et la gestion : imaginer la ville de demain (mobilités, gestion de l'eau, gestion des déchets, desserte énergétique, etc.).

- Objectif 1.3 – Créer des lieux fédérateurs prenant appui sur les équipements reconfigurés :

  - Mise en valeur d'équipements attractifs et visibles à l'exemple de la piscine Lucien Zins à proximité immédiate qui devient un symbole fort du quartier grâce à son caractère historique.
  - Redimensionnement de l'offre en équipements, pour un quartier ouvert sur la ville, tel est le cas du projet du groupe scolaire international, redimensionné en un pôle dédié à l'enfance et à la famille. Ce dernier comprendra une école internationale accueillant 400 élèves, des espaces périscolaires, un restaurant scolaire, un accueil de loisirs, un centre intergénérationnel et une salle polyvalente à destination des habitants du quartier.

- **Orientation 2 – Un nouvel habitat, renouvelé et diversifié**
  - Objectif 2.1 - Supprimer un produit habitat obsolète, inadapté
    - Déconcentration de l'habitat social collectif.
  - Objectif 2.2 – Créer une nouvelle offre de logements diversifiée
    - Contribution à enrayer l'étalement urbain.
    - Attribution de « fonciers clés » pour la promotion privée, au plus près des aménités urbaines.
    - Diversification des statuts d'habitat et préservation d'une offre en loyer abordable.
  - Objectif 2.3 – Développer de nouveaux modes d'habiter

- Production de logements collectifs, intermédiaires et individuels en grande proximité du centre-ville pour cibler des ménages familiaux.
- Accompagnement au vieillissement de la population.

- Objectif 2.4 – Assurer la relation entre les différents secteurs du quartier
  - Réaménagement urbain du secteur sud (rue Salomon Rachi).
  - Définition de principes de relogement et de peuplement pour préserver l'équilibre de la partie sud du quartier.

- **Orientation 3 – Un quartier actif et une vie de quartier redynamisée**
  - Objectif 3.1 – Construire des équipements qualitatifs et fédérateurs : un parcours, de la petite enfance à l'autonomie
    - Elaboration d'un projet éducatif innovant dans le cadre de la création du nouveau groupe scolaire ; lever les freins à l'emploi.
    - Favorisation des liens avec les projets structurants, en cours ou en devenir, dans l'environnement du quartier (parc des Moulins, …).
    - L'adaptation des quartiers aux enjeux du vieillissement démographique à travers la création d'une résidence autonomie de 50 logements en lieu et place de l'équipement aquatique initialement prévu.
  - Objectif 3.2 - Assurer demain l'accueil d'activités économiques : un pôle d'équilibre structurant en grande proximité du cœur de ville
    - Stratégie foncière dans le temps en réservant des emprises à vocation économique.
    - Favoriser la création d'entreprises.
    - Confortement des polarités commerciales, en lien avec les dynamiques en cours.

  - Objectif 3.3 – Définir une stratégie habitat – peuplement pendant et après le projet
    - Diminution de la concentration de la précarité sur le quartier.
    - Mise en œuvre de moyens renforcés pour accompagner le relogement des ménages les plus fragilisés.
  - Objectif 3.4 – Accompagner au changement et accueillir les nouveaux habitants
    - Information sur le projet aux habitants, acteurs et riverains du quartier ; développement d'actions de concertation ciblées.
    - Mise en œuvre d'une stratégie de marketing territorial valorisant le quartier « tel qu'il est » et « tel qu'il sera ».

Article 3.3- Modification de l'article 3 du titre II « Les facteurs clés de réussite et les objectifs d'excellence du projet »

Sans objet

Article 3.4- Modification de l'article 4 du titre II « La description du projet urbain »

L'article 4.1 de la convention relatif à « La synthèse du programme urbain (éléments clefs) » est modifié et désormais rédigé comme suit :

La démolition de **635 logements**, **propriété de Troyes Aube Habitat,** dont 129 ont bénéficié d'une autorisation de démarrage anticipé (relogement achevé). Ce programme concerne douze immeubles dont sept tours sur les neuf existantes dans le quartier, permettant de poser les conditions d'un changement d'image significatif.

251 reconstructions de logements sur site (suivant études de capacité réalisée dans le cadre de l'étude urbaine) dont 60 logements sociaux sous maîtrise d'ouvrage Troyes Aube Habitat (24 % du nombre de logements

reconstruits au total sur le site au cours du projet), et une résidence autonomie de 50 places (hors financement ANRU, financement droit commun en PLS -Prêt Locatif Social) (Maîtrise d'ouvrage - Centre Municipal d'Action Sociale),

Les éléments ci-dessous reposent sur des dernières évaluations en nombre de logements établis lors de l'élaboration du nouveau schéma directeur. Ils devront être confortés par des études de capacité plus affinées. L'ambition du projet vise toutefois à privilégier une offre destinée à la promotion privée.

A l'échelle du QPV :

	AVANT PROJET		APRES PROJET	
LLS	951	100%	376	71%
MON LOGIS	0	0%	46	9%
PRIVE	0	0%	145	20%
TOTAL	**951**	**100%**	**567**	**100%**

A l'échelle de la partie impactée par le projet

	AVANT PROJET		APRES PROJET	
LLS	635	100%	60	28%
MON LOGIS	0	0%	46	21%
PRIVE	0	0%	145	51%
TOTAL	**635**	**100%**	**251**	**100%**

- La reconstitution de 571 logements à l'échelle de l'agglomération comprenant à la fois des constructions sur site et hors site, ainsi que la reconstitution en PRIN et PRIR.

- Des travaux de mise aux normes des immeubles maintenus en partie sud du quartier, résidentialisés en 2015, seront entrepris hors financement ANRU (maîtrise d'ouvrage Troyes Aube Habitat).

- Equipements :
  - Le redimensionnement du groupe scolaire international, en un pôle dédié à l'enfance et à la famille. Ce dernier comprendra une école internationale (7 classes de maternelle et 14 classes élémentaires), accueillant 400 élèves, des espaces périscolaires, un restaurant scolaire, un accueil de loisirs, un centre intergénérationnel et une salle polyvalente. Cet équipement intègre les enjeux environnementaux avec une démarche environnementale forte et novatrice pour la Ville de Troyes (Maîtrise d'ouvrage Ville de Troyes).
  - Construction d'une Maison Petite Enfance, avec la volonté d'une faible empreinte environnementale, à l'image du groupe scolaire (maîtrise d'ouvrage Ville de Troyes),
  - Réhabilitation de la piscine Lucien Zins,
  - La démolition d'équipements existants (cf plan annexe)
  - La chaufferie « Vouldy » située au nord au droit du 16/18 Vouldy sera démolie, la chaufferie « Trévois » située au droit du 30 AB, boulevard Jules Guesde sera maintenue.

- La création de réserves foncières à vocation d'activités économiques :

  - Ilot G (surface de la parcelle 12 977 m²), situé plus au sud est une vaste propriété privée, en continuité du site Sedis et en front du boulevard Jules Guesde.

- Le programme des espaces publics prévoit :

  - La requalification de voies ou d'allées existantes dont une voirie privée (rue de l'ancien stade).
  - La création d'une nouvelle voie, principalement est/ouest pour irriguer le nouveau quartier.
  - La requalification des Berges de Seine afin de renforcer les liens et d'encourager à la promenade le long de ses berges et ou du canal.
  - Création d'un parc urbain de 6000 m² (Maîtrise d'ouvrage TCM),
  - L'acquisition / transfert / démolition d'un petit pôle commercial (supérette + laverie) et l'acquisition d'une copropriété de 6 logements + garages.
  - Une opération située en limite de QPV **:** La requalification de la rue de l'ancien stade

Les secteurs d'aménagement d'ensemble correspondent à des entités cohérentes de projet qui comprendront des interventions variées, aménagements de voies et d'espaces mais aussi démolitions, intervention sur les équipements, ou reconstructions de logements. Ils correspondent aux logiques d'aménagement qui ont prévalu pour établir la maquette financière et incarnent également une cohérence opérationnelle et de phasage.

L'article 4.3 « La description de la reconstitution de l'offre en logements locatifs sociaux » est modifié et désormais rédigé comme suit :

« PRIN Jules-Guesde » :

La reconstitution de l'offre démolie est acceptée à hauteur de 80 % soit **508 logements** en totalité.

Les principes adoptés :

- Une localisation en secteurs A et A' du PLH

- Une relocalisation sur la commune de Troyes a été privilégiée soit un objectif atteint à hauteur de 65 %

L'ensemble des logements (508) ont été identifiés, dont 51 logements sont en acquisition-amélioration (AA), **répartis sur 25 sites de la façon suivante :**

Hors site :

- 36 logements rue Nesmy à Troyes (36 PLAI AA) – IDTOP C0818-31-0001
- 31 logements rue Dutreix à Troyes (12 PLUS / 19 PLAI) – IDTOP C0818-31-0004
- 50 logements rue de Chaillouet à Troyes (20 PLUS / 30 PLAI) – IDTOP C0818-31-0017
- 11 logements rue Clémenceau à Pont Sainte Marie (4 PLUS / 7 PLAI) – IDTOP C0818-31-0018
- 23 logements sur le site Doré à Troyes (9 PLUS / 14 PLAI) – IDTOP C0818-31-0019
- 39 logements neufs rue Jean Cocteau à Ste Savine (15 PLUS/ 24 PLAI) – IDTOP C0818-31-0020
- 14 logements rue Foch à Sainte Savine (14 PLAI) – IDTOP C0818-31-0021
- 12 logements avenue Leclerc à Sainte Savine (5 PLUS/ 7 PLAI) – IDTOP C0818-31-0025
- 14 logements rue Montier la Celle à Saint André les Vergers (6 PLUS / 8 PLAI) – IDTOP C0818-31-0026
- 48 logements rue Général Sarrail à Troyes (8 PLUS / 40 PLAI) – IDTOP C0818-31-0027
- 21 logements avenue Terrenoire à Saint Julien les Villas (21 PLAI) – IDTOP C0818-31-0028
- 36 logements rue des Vieux Cortins à Saint André les Vergers (14 PLUS / 22 PLAI) – IDTOP C0818-31-0029
- 17 logements rue du Moulinet à Pont Sainte Marie (7 PLUS / 10 PLAI) – IDTOP C0818-31-0036

- 10 logements rue Godard Pillaveine à Troyes (10 PLAI) – IDTOP C0818-31-0037
- 1 logement rue du Colonel Poirier à Troyes (AA) (1 PLAI) – IDTOP C0818-31-0045
  11 logements neufs rue des Hauts Trévois à Troyes (4 PLUS / 7 PLAI) – IDTOP C0818-31-0046
- 23 logements neufs rue Fallot à Troyes (9 PLUS / 14 PLAI) – IDTOP C0818-31-0049
- 6 logements rue Lamoricière à Ste Savine (6 PLUS AA) – IDTOP C0818-31-0050
- 8 logements rue Voltaire à Troyes (3 PLUS AA / 5 PLAI AA) – IDTOP C0818-31-0051
- 14 logements neufs rue de Preize à Troyes (6 PLUS / 8 PLAI) – IDTOP C0818-31-0052
- 13 logements neufs mail des Charmilles à Troyes (5 PLUS / 8 PLAI) – IDTOP C0818-31-0053
- 1 logement rue Godard Pillaveinne à Troyes (1 PLUS) – IDTOP C0818-31-0054
- 9 logements neufs chemin du Perchois à St André Les Verges (9 PLUS) – IDTOP C0818-31-0055

Sur site :

60 logements sur site via 2 réserves foncières :

- 28 logements neufs sur site Jules Guesde à Troyes (28 PLUS) – IDTOP C0818-31-0022
- 32 logements neufs sur site Jules Guesde à Troyes (32 PLUS) – IDTOP C0818-31-0023

A la suite de la demande du comité d'engagement du 10 décembre 2018, la reconstruction sur site doit être exclusivement en PLUS.

REPARTITION DU NOMBRE DE LOGEMENTS PLUS / PLAI					
Maîtrise d'ouvrage Troyes Aube Habitat	**Total**	**Sur site**	**Hors site**	***Dont identifiés Hors site***	***Reste à identifier Hors site***
Répartition totale	**508**	**60**	**448**	***448***	***0***
PLAI (60%)	**305**	**0**	**305**	***305***	***0***
PLUS (40%)	**203**	**60**	**143**	***143***	***0***

« PRIR Chantereigne » :

144 logements issus de la reconstitution de l'offre initialement programmée dans le cadre du PRU 1, seront réalisés par l'ESH Mon Logis et l'OPH Troyes Aube Habitat. Sur ces 144, **63** seront prises en charges financièrement par l'ANRU et 81 seront financées au titre du droit commun. Ils seront intégralement réalisés hors site.

Ces 63 logements sont aujourd'hui identifiés et répartis comme suit :

Troyes Aube Habitat :

- 31 logements neufs chemin du Perchois à St André les Vergers (3 PLUS/28 PLAI) – IDTOP C0818-31-0039

REPARTITION DU NOMBRE DE LOGEMENTS PLUS / PLAI					
Maîtrise d'ouvrage	**Total**	**Sur site**	**Hors site**	***Dont identifiés Hors site***	***Reste à identifier Hors site***
Troyes Aube Habitat					
Répartition totale	**31**	**0**	**31**	***31***	***0***
PLAI	**28**	**0**	**28**	***28***	***0***
PLUS	**3**	**0**	**3**	***3***	***0***

MON LOGIS

- 17 logements neufs Les Gravières à Saint Lye (13 PLUS/4 PLAI) - IDTOP C0818-31-0040
- 13 logements neufs Les Navettes à Buchères (7 PLUS/6 PLAI) – IDTOP C0818-31-0041
- 2 logements neufs rue Fontaine Saint-Martin à Saint-André les Vergers (2 PLUS) - IDTOP C0818-31-0042

REPARTITION DU NOMBRE DE LOGEMENTS PLUS / PLAI					
Maîtrise d'ouvrage	**Total**	**Sur site**	**Hors site**	***Dont identifiés Hors site***	***Reste à identifier Hors site***
Mon Logis					
Répartition totale	**32**	**0**	**32**	***32***	***0***
PLAI	**10**	**0**	**10**	***10***	***0***
PLUS	**22**	**0**	**22**	***22***	***0***

Article 3.5- Modification de l'article 5 du titre II « La stratégie de diversification résidentielle et les apports du groupe Action Logement en faveur de la mixité »

L'article 5.1 « La mise en œuvre de la stratégie de diversification résidentielle » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Les éléments ci-dessous, reposent sur les dernières évaluations en nombre de logements établis lors de l'élaboration du nouveau schéma directeur. Ils peuvent être confortés par des études de capacité plus affinés.

L'ambition du projet vise toutefois à privilégier une offre destinée à la promotion privée.

A l'échelle du QPV :

	AVANT PROJET		APRES PROJET	
LLS	951	100%	376	71%
MON LOGIS	0	0%	46	9%
PRIVE	0	0%	145	20%
TOTAL	**951**	**100%**	**567**	**100%**

A l'échelle de la partie impactée par le projet :

Le nombre de logements privés est passé de 109 à 145, répartis comme suit (Cf. Annexe A12) :

- 50 logements en résidence autonomie fiancée en droit commun (îlot C).
- 40 Logements collectifs privés en accession (îlot A1).
- 35 Logements groupés privés / intermédiaires et maison de ville (îlot B).
- 20 Logements groupés privés / Maison de ville (îlot D).

	AVANT PROJET		APRES PROJET	
LLS	635	100%	60	28%
MON LOGIS	0	0%	46	21%
PRIVE	0	0%	145	51%
TOTAL	**635**	**100%**	**251**	**100%**

L'article 5.2 « La mobilisation des contreparties pour le Groupe Action Logement : des apports en faveur de la mixité » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Les contreparties pour le groupe Action Logement visent à favoriser la mixité et la diversité de l'habitat en amenant une population nouvelle de salariés et ainsi réduire les inégalités dans les quartiers prioritaires politique de la ville visée par le NPNRU.

Les contreparties mises à disposition du groupe Action Logement au titre du présent avenant à la convention pluriannuelle de renouvellement urbain sont modifiées comme suit :

- **3 071 m²** de droits à construire (surface de plancher développée) prenant la forme d'un terrain unique traversant sur l'emprise nord du projet, d'une superficie de 4 611 m², cédés à l'euro symbolique et transférés en pleine propriété à Mon Logis, filiale du Groupe Action Logement à laquelle Foncière Logement transfère par la présente ses droits. Sur ces fonciers aménagés, tout type et gamme de produits pourront être développés à l'exception de logements locatifs sociaux. Au minimum 30% de logements locatifs libres devront être réalisés sauf décision contraire de Foncière Logement.
- **237 droits de réservation de logements locatifs sociaux**, correspondant à 41,5% du nombre de logements locatifs sociaux dont la construction et la requalification sont financées par l'Agence dans le cadre de la présente convention pluriannuelle (et le cas échéant dans le cadre du protocole de préfiguration).

« PRIN Jules-Guesde » :

Le nombre global de droits de réservation en droits uniques est calculé sur les bases suivantes :

Calcul du nombre de droits de réservation en droits uniques selon la catégorie d'opération				
Zones géographiques/Type d'opérations	% sur nombre total de logements construits hors QPV	% sur nombre total de logements construits en QPV	% sur nombre total de logements requalifiés < à 45 000 €	% sur nombre total de logements requalifiés > à 45 000 €
4 - Autres Grands pôles	40.0% soit 178 droits	56,0% soit 33 droits	Sans objet	Sans objet

Parmi ce volume global de réservation en droits uniques, pour les premières mises en location des opérations de reconstitution et de requalification en milieu vacant, Action Logement Services bénéficiera d'un droit de réservation à hauteur de :

- 12.5% du nombre total de logements reconstitués hors QPV, soit 55 droits ;
- 17,5% du nombre total de logements reconstitués en QPV et requalifiés dont le coût est inférieur à 45.000 € par logement, soit 10 droits ;
- 20% du nombre total de logements requalifiés dont le coût est supérieur à 45.000 € par logement soit 0 droit.

Ces pourcentages s'appliquent pour les logements mis en location au titre de l'ensemble des opérations d'un bailleur social dans le cadre d'une même convention pluriannuelle.

Le volume global de droit de réservation se répartit entre organisme de logement social comme suit :

Organisme de logement social	Nombre de droits de réservation (droits uniques)
TROYES AUBE HABITAT	211

PRIR Chantreigne :

Le nombre global de droits de réservation en droits uniques est calculé sur les bases suivantes :

Calcul du nombre de droits de réservation en droits uniques selon la catégorie d'opération				
Zones géographiques/Type d'opérations	% sur nombre total de logements construits hors QPV	% sur nombre total de logements construits en QPV	% sur nombre total de logements requalifiés < à 45 000 €	% sur nombre total de logements requalifiés > à 45 000 €
4 - Autres Grands pôles	40,0% soit 19 droits	56,0% soit 0 droit	Sans objet	Sans objet
5 – Autres communes	41,30 % soit 7 droits	57,80 % soit 0 droit	Sans objet	Sans objet

Parmi ce volume global de réservation en droits uniques, pour les premières mises en location des opérations de reconstitution et de requalification en milieu vacant, Action Logement Services bénéficiera d'un droit de réservation à hauteur de :

- 12.5% du nombre total de logements reconstitués hors QPV, soit 9 droits ;
- 17,5% du nombre total de logements reconstitués en QPV et requalifiés dont le coût est inférieur à 45.000 € par logement, soit 0 droit ;
- 20% du nombre total de logements requalifiés dont le coût est supérieur à 45.000 € par logement soit 0 droit.

Ces pourcentages s'appliquent pour les logements mis en location au titre de l'ensemble des opérations d'un bailleur social dans le cadre d'une même convention pluriannuelle.

Le volume global de droit de réservation se répartit entre organisme de logement social comme suit :

Organisme de logement social	Nombre de droits de réservation (droits uniques)
TROYES AUBE HABITAT	13
OPH MON LOGIS	13

Dans le cas où les opérations de reconstitution et de requalification de logements locatifs sociaux du projet de renouvellement urbain sont financées par d'autres financeurs que l'ANRU (notamment FEDER et LBU), des contreparties en droits de réservation peuvent s'appliquer selon les mêmes modalités de calcul, après accord entre Action Logement Services, le porteur de projet et le titulaire du droit.

Le porteur de projet, en lien avec les organismes de logement social du territoire concerné, est responsable de l'identification du volume de contreparties en faveur d'Action Logement Services en matière de droits de réservation de logements locatifs sociaux, en cohérence avec la stratégie d'attribution et de relogement décrite dans le document cadre des orientations de la CIL prévue à l'article L 441-1-5 et la Convention Intercommunale d'Attribution qui prend notamment en compte les besoins des ménages salariés.

Ces droits de réservation devront être mis à la disposition d'Action Logement Services dans un délai maximum de 30 ans à compter de la date de signature de la convention de financement et de réservation entre Action Logement Services et les organismes de logement social concernés. Ils sont convertis en flux annuel dans les conventions de réservation, prévues par le décret n°2020-145 du 20 février 2020.

Ces droits de réservation doivent être cohérents avec la stratégie de relogement et d'attribution mentionnée à l'article 6 de la présente convention.

Ces contreparties et leurs modalités de mise en œuvre sont détaillées respectivement en annexe B1 et B2 au présent avenant à la présente convention pluriannuelle.

Les modalités techniques de suivi et de pilotage des contreparties en faveur du Groupe Action Logement prévues par la convention tripartite entre l'Etat, l'ANRU, et Action Logement du 11 juillet 2018, avenantée le 10 juillet 2021, pourront être précisées dans une instruction commune Action Logement – ANRU.

Article 3.6 – Modification de l'article 6 du titre II « La stratégie de relogement et d'attributions » « sans objet »

Sans objet

Article 3.7 – Modification de l'article 7 du titre II « La gouvernance et la conduite du projet »

Sans objet

L'article 7.1 « La gouvernance »

Sans objet

L'article 7.2 « La conduite de projet »

Sans objet

L'article 7.3 « La participation des habitants et la mise en place des maisons du projet »

Sans objet

L'article 7.4 « L'organisation des maîtres d'ouvrage »

Sans objet

*L'**article 7.5 « Le dispositif local d'évaluation »***

Sans objet

Article 3.8 – Modification de l'article 8 du titre II « L'accompagnement du changement » « sans objet »

L'article 8.1 « Le projet de gestion »

Sans objet

L'article 8.2 « Les mesures d'insertion par l'activité économique des habitants »

Sans objet

L'article 8.3 « La valorisation de la mémoire des quartiers »

Sans objet

Article 3.9 – Modification de l'article 9 du titre III « Les opérations programmées dans la présente convention et leur calendrier opérationnel »

Sans objet

Article 3.9.1 – Modification de l'article 9.1 « Les opérations cofinancées par l'ANRU dans le cadre de la convention pluriannuelle »

Sans objet

Article 3.9.1.1- Modification de l'article 9.1.1 « La présentation des opérations cofinancées par l'ANRU dans la présente convention au titre du NPNRU »

Sans objet

Article 3.9.1.1.1 – Modification de l'article 9.1.1.1 – « Les opérations d'ingénierie cofinancées par l'ANRU »

Les opérations « Les études, expertises et moyens d'accompagnement du projet / l'accompagnement des ménages / la conduite du projet de renouvellement urbain » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

- **Les études, expertises et moyens d'accompagnement du projet :**

Actions de communication et de participation autour du projet et actions portant sur l'histoire et la mémoire du quartier

La stratégie de Communication Concertation du NPNRU Jules Guesde repose sur six objectifs à atteindre pour l'ensemble des partenaires du projet.

- Informer les habitants, avoir une approche pédagogique et régulière
- Conquérir de nouveaux habitants habituellement éloignés des dispositifs
- Valoriser le quartier « tel qu'il est et tel qu'il sera »
- Valoriser, à terme, les travaux réalisés
- Porter une démarche de marketing territorial
- Atteindre un niveau de co-construction sur certaines opérations

Les actions de concertation seront principalement menées en s'appuyant sur la visite virtuelle du projet et le conseil citoyen. Les projets pourront être mis en œuvre par le biais de prestations externalisées ou en s'appuyant des associations.

Les premiers supports envisagés :

- Mise en ligne d'une visite virtuelle qui est un outil interactif et évolutif qui permet aujourd'hui de suivre en temps réel les actions et transformations en cours sur le site du projet.
- Création d'une rubrique dédiée au projet sur le site de TCM et les outils numériques. Les réseaux sociaux de la ville, de l'agglomération et de Troyes Aube Habitat relaieront régulièrement les informations nouvelles de la rubrique dédiée au projet.

- Une page dédiée au projet sera prévue régulièrement dans le magazine municipal Press'Troyes et le TCMag. Le journal trimestriel de Troyes Aube Habitat relaiera les informations concernant les opérations propres au bailleur.

La communication sur site orale et évènementielle : un axe à privilégier
- Réunions avec les acteurs locaux et les associations (les acteurs de proximité).
- Rencontres avec le collectif d'habitants, la tournée des commerçants, etc.
- Organisation de petits déjeuners, ateliers, moments festifs

Des démarches de communication ou participation spécifiques au quartier Chantereigne pourront être mises en œuvre en parallèle dans le temps de parachèvement du projet de renouvellement urbain.

Les principales caractéristiques et objectifs, les éventuelles conditions spécifiques de financement de cette opération figurent dans sa fiche descriptive en annexe C3.

La ligne initiale de la convention faisant objet de modifications, est modifiée comme suit :

Libellé précis	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel de subvention Anru	Date de prise en compte des dépenses	Date de lancement opérationnel (semestre et année)	Durée de l'opération en semestre
Actions de communication et de participation autour du projet	C818-14-0033	*QP010007*	Troyes Champagne Métropole	**142 857,14 €**	**35 %**	**50 000 €**	**10/12/2018**	**2019/01**	**22**
Actions portant sur l'histoire et la mémoire du quartier	C818-14-0034	*QP010007*	Troyes Champagne Métropole	**10 641 €**	**35 %**	**3 724,35 €**	**10/12/2018**	**2019/01**	**9**

- **Les opérations « Le relogement des ménages avec minoration de loyer »**

Sans objet

- **La conduite du projet de renouvellement urbain :**

Les moyens d'appui au pilotage opérationnel du projet de renouvellement urbain

AMO urbaniste

Dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du NPNRU, un prestataire (groupement avec des compétences en urbanisme, architecture, paysage, chauffage urbain, trame hydraulique et développement durable) est désigné à l'issue d'une consultation pour assurer une mission de conseil et de coordination en appui de l'équipe projet pour la mise en œuvre du plan de référence.

Son rôle sera notamment :

- la rédaction du cahier des recommandations architecturales, qualité résidentielle, qualification des ilots, en intégrant la partie moins concernée par le projet (partie sud)
- d'établir les analyses et études préalables en matière de choix énergétique et en matière de déclinaisons opérationnelles liées au développement durable tel que définies par les instances de pilotage du projet

- de veiller à la cohérence des opérations avec les principes d'aménagement arrêtés. Il sera consulté pour donner un avis au stade AVP sur chacune des missions de maîtrises d'œuvre d'opérations (espaces ou équipements publics, logements publics et privés, etc.) et sera associé aux temps de réajustement du projet pendant la durée de la convention, rendus nécessaires par l'évolution du contexte. Il proposera ainsi des ajustements au plan de référence dans l'objectif de poursuivre la mise en œuvre des orientations stratégiques du projet.

Le coût de la mission est porté dans le volet ingénierie de la maquette financière pour un montant de 248 551.30 € HT / an sur 11 ans.

Les principales caractéristiques et objectifs, les éventuelles conditions spécifiques de financement de cette opération figurent dans sa fiche descriptive en annexe C3.

La ligne initiale de la convention faisant objet de modifications, est modifiée comme suit :

Libellé précis	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel de subvention Anru	Date de prise en compte des dépenses	Date de lancement opérationnel (semestre et année)	Durée de l'opération en semestre
AMO urbaniste coordonnateur	C818-14-0032	*QP010007*	Troyes Champagne Métropole	**248 551,30 €**	**50 %**	**124 275,65**	**10/12/2018**	**2019/01**	**22**

Article 3.9.1.1.2 – Modification de l'article 9.1.1.2 « Les opérations d'aménagement cofinancées par l'ANRU »

- **Les opérations « La démolition de logements locatifs sociaux »**

Sans objet

- **Les opérations « Le recyclage de copropriétés dégradées » sont modifiées et désormais présentées comme suit :**

Sans objet

- **Les opérations « Le recyclage de l'habitat ancien dégradé »**

Sans objet

- **Les opérations « L'aménagement d'ensemble » sont complétées et désormais présentées comme suit :**

Aménagement d'ensemble N°1 : Secteur central

Troyes Champagne Métropole intervient, dans le cadre de la convention pluriannuelle du projet de renouvellement urbain du quartier Jules-Guesde, en tant que maître d'ouvrage à la conception et

l'aménagement des espaces publics, conformément aux orientations définies dans le nouveau schéma directeur, qui vise à renforcer le projet en intégrant pleinement les enjeux environnementaux.

La consolidation du montage opérationnel prévoit ainsi :

- de confier par convention avec l'Etablissement Public Foncier du Grand-Est, l'acquisition des biens nécessaires à la réalisation de l'opération, le portage foncier ainsi que les études préalables (dépollutions, désamiantage) avant cessions à chaque futur opérateur (TCM ou tiers désigné par TCM). Des coûts de sécurisation seront prévus par l'EPF-GE pour gérer les terrains en attente de réaménagement futur. L'EPF-GE établira des factures à TCM pour justifier de l'ensemble de ces dépenses. Certaines acquisitions pourront toutefois s'opérer directement par TCM (maison privée rue de l'ancien stade par exemple), qui en assurera le portage foncier dans l'attente d'un aménagement dans le cadre du projet urbain.

- de réaliser les fouilles archéologiques.

- de réaliser la dépollution sur l'ensemble des terrains situés sur l'emprise du projet permettant d'accueillir les futurs projets de construction.

- de céder à TCM-aménageur, les emprises nécessaires à la réalisation des espaces publics et à la viabilisation des lots. TCM délèguera sa maîtrise d'ouvrage par voie de mandat et après consultation (Loi MOP). Le mandataire sera chargé de l'exécution des études maîtrise d'œuvre et études techniques complémentaires puis de la passation des marchés de travaux et du suivi de chantier, sur la base du programme validé (mission AMO Urbanisme en chef, volet ingénierie). Ces missions porteront à la fois sur les espaces publics et sur les démolitions restant à réaliser (hors démolitions réalisées par le bailleur dans le cadre de la famille "démolitions" : locaux associatifs, installations techniques, etc.).

- De céder à la Ville de Troyes les dépendances du domaine public aménagées par TCM dans le cadre des travaux d'aménagement et de rénovation urbaine à l'issue de l'année de parfait achèvement des travaux :

Clause de cession des dépendances du domaine public en Pleine Propriété réalisées par TCM à la Ville de Troyes

Par l'ajustement mineur n°01 du 05/04/2022, Troyes Champagne Métropole a été désignée maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement d'ensemble. À ce titre, il est responsable de l'aménagement des espaces publics du projet urbain Jules-Guesde.

Dans le cadre du présent avenant, il est convenu que, conformément aux dispositions du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P), les dépendances du domaine public aménagées par TCM dans le cadre des travaux d'aménagement et de rénovation urbaine seront cédées en pleine propriété à la Ville de Troyes à l'issue de l'année de parfait achèvement des travaux.

Le code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) prévoit des dispositifs de cessions et d'échanges d'immeubles du domaine public entre les personnes publiques.

Pour prétendre à l'application de cette disposition en matière de cession, trois conditions doivent être réunies :

- Être une personne publique telle que définie à l'article L.1 du code : État, collectivités territoriales et leur groupements, établissements publics ;
- Le bien doit relever, au moment où l'opération est réalisée, du domaine public de la personne publique qui cède le bien ;
- Une finalité spécifique : le bien doit rester affecté à l'usage du public ou à un service public sous la main de la personne publique qui l'acquiert.

Cette cession sera effectuée entre deux personnes publiques, sans changement d'usage des dépendances du domaine public, conformément aux dispositions de l'Article L3112-1 « Les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1, qui relèvent de leur domaine public, peuvent être cédés à l'amiable, sans déclassement préalable, entre ces personnes publiques, lorsqu'ils sont destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et relèveront de son domaine public ».

Cette cession est distincte de tout transfert de compétence et n'entraîne pas la remise de compétences en matière de gestion ou d'entretien des voies. Elle concerne uniquement la transmission de la propriété des dépendances du domaine public, sans impact sur les modalités de gestion ou d'exploitation qui restent définies dans les actes administratifs et les conventions en vigueur entre les parties.

En conséquence, la Ville de Troyes assurera la gestion, l'entretien, et la responsabilité des dépendances du domaine public cédées dès leur réception, et ce, conformément à ce qui est définie dans les actes administratifs et les conventions en vigueur entre les parties.

- après recouturage des réseaux et viabilisation des lots, la commercialisation sera réalisée par l'EPF-GE mandaté par TCM (bilan en recettes de l'opération).

- la gestion et le suivi des subventions ANRU et des autres partenaires liées à la présente opération sera assurée par TCM.

Dans son financement, l'ANRU prend en compte les coûts des fouilles archéologiques, de la démolition de l'ancienne usine, et intègre à l'opération d'aménagement la voirie située en lisière du quartier (rue de l'ancien stade) afin d'avoir une intervention uniforme et cohérente sur tout le secteur. De plus, elle prend également en compte les coûts de la dépollution.

Les principales caractéristiques et objectifs, les éventuelles conditions spécifiques de financement de cette opération figurent dans sa fiche descriptive en annexe 3.

La ligne initiale de la convention faisant objet de modifications, est modifiée comme suit :

Libellé précis	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Date de lancement opérationnel (semestre et année)	Durée de l'opération en semestre
Aménagement d'ensemble N°1 : secteur central	C818-24-0014	QP010007	Troyes Champagne Métropole	**17 218 265,43 €**	**35 %**	**6 026 392,90 €**	10/12/2018	2019/01	18

Aménagement de la ZAE Chantereigne	C818-24-0043	QP010007	Troyes Champagne Métropole	6 000 000 €	**70 %**	4 200 000 €	22/02/2014	2019/02	22
Requalification de la rue Rachi	C818-24-0035	QP010007	Ville de Troyes	**336 344,03 €**	**35 %**	**117 720,41 €**	10/12/2018	2021/01	4

Article 3.9.1.1.3 – Modification de l'article 9.1.1.3 « les programmes immobiliers cofinancés par l'ANRU »

Les opérations « La reconstitution de l'offre de logements locatifs sociaux (LLS) » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

PRIN Jules-Guesde :

508 logements ont été identifiés par Troyes Aube Habitat, atteignant désormais l'objectif de reconstruction de 508 LLS en PRIN Jules-Guesde.

Ces nouvelles opérations répondent désormais à deux enjeux qui apparaissent dans cette convention :

- La répartition des taux de financements avec un taux de 60 % de PLAI sur l'ensemble de la reconstruction,
- La localisation des logements neufs avec la volonté d'atteindre une reconstruction sur la ville de Troyes à hauteur de 65 %.

Les opérations maintenues sont :

- **36 logements AA rue Jean Nesmy à Troyes (36 PLAI AA) avec surcharge foncière – IDTOP C0818-31-0001**

Construction de 36 logements en acquisition-amélioration, rue Jean Nesmy à Troyes. Il s'agit du recyclage d'une ancienne caserne de pompiers. Le financement de cette opération bénéficiera du forfait doublé en faveur des opérations d'acquisition-amélioration.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

- **11 logements neufs rue Georges Clémenceau à Pont-Sainte-Marie (4 PLUS/7 PLAI) – IDTOP C0818-31-0018**

Cette opération de densification urbaine, idéalement implantée à proximité du centre-ville de Pont Sainte Marie, de la rocade et de la zone d'activité des « Ecrevolles » permet à l'organisme de poursuivre le développement engagé il y a quelques années sur cette commune prisée de l'agglomération.

L'acquisition proposée porte donc sur un ensemble de 11 logements individuels, certifiés NF Habitat qui bénéficieront d'une zone naturelle préservée en fond de parcelle.

Enfin le programme est situé en périmètre protégé (A.B.F.)

- **21 logements neufs avenue Auguste Terrenoire à Saint-Julien-les-Villas (21 PLAI) - – IDTOP C0818-31-0028**

Construction de 21 logements certifiés NF Habitat à Saint-Julien-les-Villas dans le cadre d'un projet d'aménagement global de 45 logements qui mixera :

- des produits PLAI, PLUS,
- de l'habitat semi-collectif et de l'individuel groupé,
- les typologies variées,
- les financements : ANRU et Droit Commun

Cette opération de recyclage foncier est idéalement implantée à proximité du centre-ville de Saint Julien les Villas et proche du Boulevard Pompidou, des quartiers prioritaires Jules Guesde et Sénardes. Ce projet de logements individuels offre la possibilité aux locataires de ces quartiers de suivre un véritable parcours résidentiel en passant dans un produit neuf, tout en restant près des services et des moyens de transport.

- **1 logement AA rue du colonel Poirier à Troyes (1 PLAI AA) – IDTOP C0818-31-0045**

Cette opération, située dans les abords du quartier Sénardes, vise à répondre à l'une des volontés de la collectivité pour recycler le foncier de la ville-centre. Le financement de cette opération bénéficiera du forfait doublé en faveur des opérations d'acquisition-amélioration

- **11 logements neufs rue des Hauts Trévois à Troyes (4 PLUS / 7 PLAI) – IDTOP C0818-31-0046**

Opération de reconstitution de l'offre située à proximité des quartiers prioritaires Jules Guesde et Sénardes. Ce projet de logements individuels certifiés NF Habitat offre la possibilité aux locataires de ces quartiers de suivre un véritable parcours résidentiel en passant dans un produit neuf, tout en restant près des services et des moyens de transport

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

Enfin le programme est situé en périmètre protégé (A.B.F.).

- **8 logements AA rue Voltaire à Troyes (3 PLUS AA / 5 PLAI AA) – IDTOP C0818-31-0051**

Opération d'acquisition amélioration d'un bâtiment de 8 logements située au 28 rue Voltaire à TROYES, dans le quartier Rothier-Courtalon en secteur résidentiel traditionnel. Doublement des concours financiers.

Le programme est situé à proximité immédiate de la gare de Troyes et de nombreux commerces et services.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage immobilier.

- **14 logements rue de Preize à Troyes (6 PLUS/ 8 PLAI) – IDTOP C0818-31-0052**

Acquisition en VEFA de 14 logements semi-collectifs répartis sur 3 bâtiments à R+2. 7 logements T2 avec jardin privatif en RDC et 7 logements T4 en duplex en étage avec accès par escalier extérieur et coursive.

Pour réaliser cette opération immobilière, un bâtiment situé à l'angle de la parcelle sera démoli. L'opération sera certifiée NF Habitat et répondra aux exigences de la RT2012.

Elle est idéalement située, en entrée de Ville, à proximité immédiate de la rocade et des commerces de la rue de Preize.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

- **13 logements mail des Charmilles à Troyes (5 PLUS/ 8 PLAI) – IDTOP C0818-31-0053**

L'acquisition d'une emprise foncière avec des droits à construire au 76-78 Mail des Charmilles à Troyes permet à TROYES AUBE HABITAT de réaliser la construction de 13 logements collectifs en sous-sol certifiés NF Habitat et situés à proximité du quartier Jules Guesde et des commerces et service de l'avenue du 1er Mai.

Les opérations maintenues avec modifications contractuelles et évolution des droits de réservation Action Logement sont :

- **31 logements neufs rue Charles Dutreix à Troyes (12 PLUS/19 PLAI) – IDTOP C0818-31-0004**

Construction de 31 logements certifiés NF Habitat, rue Charles Dutreix à Troyes. Opération de recyclage foncier s'appuyant sur une ancienne usine avec la création de deux petits collectifs complètement neufs sur le reste du terrain (10 logements).

Cette opération est située à quelques centaines de mètres du quartier prioritaire et constitue une opération d'intérêt pour le relogement des locataires.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

- **50 logements neufs rue de Chaillouet à Troyes** (20 PLUS/ 30 PLAI) **– IDTOP C0818-31-0017**

Cette opération de reconstitution de l'offre à proximité du quartier, du cœur historique de Troyes (Tête du bouchon) et des commerces et service de l'avenue du 1er Mai.

Pour l'essentiel, les logements seront créés en recyclant le bâti usiner existant situé en périmètre protégé (A.V.A.P.) ; seuls 12 logements seront construits dans un petit collectif neuf en cœur d'ilot.

Tous les logements seront certifiés NF Habitat RE 2020.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

- **23 logements neufs site Doré Doré à Troyes (9 PLUS/14 PLAI) – IDTOP C0818-31-0019**

Construction de 23 logements sur un masse d'un projet d'aménagement d'ensemble. Cette première masse de 23 logements collectifs est issue d'un recyclage foncier suite au rachat d'une ancienne usine (« DORE DORE ») proche du centre-ville et de la gare.

Ces 23 logements certifiés NF Habitat – RE 2020 s'inscrivent dans une opération plus globale de 39 logements qui comprendra :

- des produits PLAI, PLUS et PLI,
- de l'habitat collectif et de l'individuel isolé,
- des typologies variées,
- les financements : ANRU, Droit Commun, Action Cœur de Ville

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

- **39 logements neufs 1 rue Jean Cocteau à Ste Savine (15 PLUS/ 24 PLAI) - IDTOP C0818-31-0020**
  - opération de recyclage foncier dans un environnement préservé
  - logements collectifs certifiés NF HQE
  - proximité de la rocade et de nombreux commerces et services

- **14 logements neufs rue du maréchal Foch à Sainte-Savine (14 PLAI) – IDTOP C0818-31-0021**

Construction de 14 logements certifiés NF Habitat, rue du maréchal Foch à Sainte-Savine sur une ancienne friche d'entreprise. La commune de Sainte-Savine jouxte la ville de Troyes et se situe à l'intérieur de la rocade de l'agglomération troyenne.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

Enfin le programme est situé en périmètre protégé (A.B.F.)

- **28 logements neufs sur site Jules Guesde 1 (28 PLUS) – IDTOP C0818-31-0022**

Cette opération de 28 logements fait partie de la dérogation accordée de 60 reconstitutions sur site.

Elle permettra de recréer en frange de QPV, à proximité immédiate du groupe scolaire international, une offre de logements individuels familiaux Type IV – V, certifiés NF Habitat.

- **32 logements neufs sur site Jules Guesde 2 (32 PLUS) – IDTOP C0818-31-0023**

Cette opération de 32 logements fait partie de la dérogation accordée de 60 reconstitutions sur site.

Conçu de façon participative, elle pourra accueillir une résidence pour les seniors en habitat collectif et fait par ailleurs l'objet d'une démarche inclusive en partenariat avec l'association A.P.E.I.10.

Cette opération, certifiée NF Habitat – RE 2020 fera appel, pour une part importante de sa construction, à des matériaux biosourcés.

Enfin le programme est situé en périmètre protégé (A.V.A.P.)

- **12 logements neufs avenue du Général Leclerc à Sainte-Savine (5 PLUS/ 7 PLAI) - IDTOP C0818-31-0025**

Opération de construction de 12 logements Certifiés NF Habitat sur la commune de Sainte-Savine dans le cadre d'une densification de cœur d'îlot, sans artificialisation nouvelle.

Les logements seront situés à proximité de la rocade et de nombreux commerce et services.

- **14 logements neufs rue de l'abbaye Montier La Celle à Saint-André-les-Vergers (6 PLUS/8 PLAI) – IDTOP C0818-31-0026**

Cette opération, idéalement implantée en plein centre-ville, permettrait à l'organisme de poursuivre le développement engagé il y a quelques années sur cette commune importante et prisée de l'agglomération. (69 logements : Rue de l'Europe, Rue Victor Hugo, Chemin de Montier la Celle, Rue Fontaine Nagot et Rue du Lavoir).

L'acquisition proposée porte donc sur un ensemble de 14 logements collectifs, certifiés NF Habitat.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

- **48 logements neufs rue du Général Sarrail à Troyes (ex Magiline) (8 PLUS/40 PLAI) – IDTOP C0818-31-0027**

Construction de 48 logements sur une emprise issue du recyclage foncier d'un ancien site industriel (piscines Magiline) proche du centre-ville et de la rocade.

Ces 48 logements certifiés NF Habitat – RE 2020 s'inscrivent dans une opération plus globale de 72 logements qui mixera :

- des produits PLAI, PLUS et PLI,
- de l'habitat collectif, de l'individuel groupé et isolé,
- les typologies variées,
- les financements : ANRU, Droit Commun, Action Cœur de Ville

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

- **36 logements neufs rue des Vieux Cortins à Saint-André-les-Vergers (14 PLUS/22 PLAI) - IDTOP C0818-31-0029**

Cette opération, idéalement implantée en plein centre-ville, permettrait à l'organisme de poursuivre le développement engagé il y a quelques années sur cette commune importante et prisée de l'agglomération.

(69 logements : Rue de l'Europe, Rue Victor Hugo, Chemin de Montier la Celle, Rue Fontaine Nagot et Rue du Lavoir). L'acquisition proposée porte donc sur un ensemble de 36 logements collectifs, certifiés NF Habitat, de types II, III et IV érigés sur un sous-sol permettant de valoriser des espaces verts en surface, cette opération correspond par ailleurs aux critères souhaités par l'État en termes d'emplacement et de typologie.

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier industriel et résidentiel.

Enfin le programme est situé en périmètre protégé (A.B.F.).

- **17 logements neufs rue du Moulinet à Pont-Sainte-Marie (7 PLUS/10 PLAI) - IDTOP C0818-31-0036**

Cette opération, idéalement implantée en plein centre-ville, permettrait à l'organisme de poursuivre le développement engagé il y a quelques années sur cette commune importante et prisée de l'agglomération. L'acquisition proposée porte donc sur un ensemble de 17 logements individuels « PASSIFS » certifiés par la Fédération Française de la Construction Passive (FFCP).

Ce type d'opération s'intègre dans la démarche souhaitée par Troyes Champagne Métropole de recyclage foncier (ancien camp militaire).

- **10 logements neufs rue Godard Pillaveine à Troyes (10 PLAI) – IDTOP C0818-31-0037**

Opération de reconstitution de l'offre à proximité des quartiers prioritaires Jules Guesde et Sénardes. Ce projet de logements individuels certifiés NF Habitat offre la possibilité aux locataires de ces quartiers de suivre un véritable parcours résidentiel en passant dans un produit neuf, tout en restant près des services et des moyens de transport.

- **23 logements rue Fallot à Troyes (9 PLUS/14 PLAI) – IDTOP C0818-31-0049**

Acquisition d'un programme de construction de 23 logements collectifs en VEFA hors QPV au 5-7 rue Fallot à TROYES, situé dans un secteur urbanisé mêlant habitats collectifs & individuels & bâtiments tertiaires, & décomposé en 14 PLAI & 9 PLUS avec une typologie variant du T2 au T4, qui permettra d'accueillir majoritairement des couples d'actifs & quelques familles. Opération de recyclage foncier s'appuyant sur un terrain qui était partiellement occupé par des constructions contigües vétustes & démolies.

- **6 logements AA rue Lamoricière à Ste Savine (6 PLUS AA) – IDTOP C0818-31-0050**
  - Acquisition amélioration et démolition construction
  - Programme situé en périmètre protégé (A.B.F.)

Les opérations nouvelles sont :

- **1 logement neuf rue Godard Pillaveine à Troyes (1 PLUS) – IDTOP C0818-31-0054**
  - en complément des 10 logements précités (IDTOP C0818-31-0037)
  - démolition reconstruction d'un habitat obsolète
  - nouveau logement certifié NF Habitat RE 2020
- **9 logements neufs chemin du Perchois à St André les Vergers (9 PLUS) - IDTOP C0818-31-0055**
  - situation au cœur de la ZAC d'Echenilly dans un environnement très prisé
  - offre individuelle accolée certifiée NF Habitat RE 2020
  - proximité de la rocade et de nombreux commerces et services

Les principales caractéristiques et les objectifs, les éventuelles conditions spécifiques de financement de ces opérations figurent dans leurs fiches descriptives en annexe C3.

La répartition de la programmation de la reconstitution de l'offre de logements locatifs sociaux s'établit de la façon suivante :

	Nombre total de LLS reconstitués et cofinancé par l'Anru	Dont hors-QPV et dans la commune	Dont hors-QPV et hors commune	Cas dérogatoire (dont en QPV)	Dont non localisés	Zone géographique de reconstitution (de 1 à 5)
PLUS neuf	194	74	60	60	0	4
PLUS AA	9	3	6	0	0	4
Total PLUS	203	77	66	60		4
% PLUS sur le total programmation	40 %	15%	13 %	12%	0 %	4
PLAI neuf	263	150	113	0	0	4
PLAI AA	42	42	0		0	4
Total PLAI	305	192	113	0	0	4
% PLAI sur le total programmation	60 %	38%	22%	0%	0%	4
Total programmation	508	269	179	60	0	4

PRIR Chantereigne :

Les 48 logements restant à localiser sont désormais identifiés, dont 31 par Troyes Aube Habitat et 17 par Mon Logis. L'objectif de reconstruction de 63 LLS est désormais atteint.

La répartition des produits de financement PLAI/PLUS est la suivante :

- 28 PLAI et 3 PLUS pour Troyes Aube Habitat,
- 10 PLAI et 22 PLUS pour Mon Logis.

Ces nouvelles opérations répondent à deux enjeux qui apparaissent dans la convention :

- La répartition des taux de financements avec un taux de 60 % de PLAI sur l'ensemble de la reconstruction,
- Une localisation conforme aux objectifs du Programme Local de l'Habitat.

La programmation neuve couvrant l'ensemble de la convention est désormais identifiée. Les opérations immobilières manquantes sur les dernières années du NPNRU sont d'ores et déjà intégrées dans le présent avenant.

TROYES AUBE HABITAT

Les opérations maintenues avec modifications contractuelles et évolution des droits de réservation Action Logement sont :

31 logements neufs chemin du Perchois à St André les Vergers (3 PLUS/28 PLAI) – IDTOP C0818-31-0039

Cette opération de compensation des constructions initialement prévues sur la ZAC Chantereigne qui ne pourront pas se faire en raison de sa nouvelle vocation économique sera faite au : Chemin du Perchois à St André les Verges sous forme de 31 logements neufs (3PLUS / 28 PLAI).

- situation au cœur de la ZAC d'Echenilly dans un environnement très prisé
- offre individuelle accolée certifiée NF Habitat RE 2020
- proximité de la rocade et de nombreux commerces et services

MON LOGIS

Les opérations maintenues sont :

13 logements neufs Les Navettes à Buchères (7 PLUS/6 PLAI) – IDTOP C0818-31-0041

Opération de 18 logements collectifs répartis sur 2 bâtiments en R+1. Ce programme sera réalisé par le biais d'une VEFA. Mon Logis gère un patrimoine de 15 logements sur cette commune et deux opérations sont actuellement en cours de réalisation pour 53 pavillons au total.

2 logements neufs rue Fontaine Saint-Martin à Saint-André les Vergers (2 PLUS) - IDTOP C0818-31-0042

Ces deux logements sont extraits d'une opération acquise en VEFA qui comprend au total 34 logements locatifs (4 PLAI / 18 PLUS (16+2) / 12 non conventionnés). Cette nouvelle offre de logements vient compléter le parc du bailleur déjà présent sur la commune à hauteur de 1 224 logements collectifs & individuels

Les opérations maintenues avec modifications contractuelles et évolution des droits de réservation Action Logement sont :

17 logements neufs Les Gravières à Saint Lye (13 PLUS/4 PLAI) - IDTOP C0818-31-0040

Cette opération remplace celle de la rue des Marronniers et est à présent localisée à Saint Lye.

Répartition par bailleur :

Pour l'OPH TROYES AUBE HABITAT :

	Nombre total de LLS reconstitués et cofinancé par l'Anru	Dont hors-QPV et dans la commune	Dont hors-QPV et hors commune	Cas dérogatoire (dont en QPV)	Dont non localisés	Zone géographique de reconstitution (de 1 à 5)
PLUS neuf	3		3		0	4
PLUS AA						
Total PLUS	3		3		0	
% PLUS sur le total programmation	10 %		10 %		0	
PLAI neuf	28		28		0	4
PLAI AA						
Total PLAI	28		28		0	

% PLAI sur le total programmation	90 %		90%		0	
Total Programmation	31		31		0	4

Pour l'ESH MON LOGIS :

	Nombre total de LLS reconstitués et cofinancé par l'Anru	Dont hors-QPV et dans la commune	Dont hors-QPV et hors commune	Cas dérogatoire (dont en QPV)	Dont non localisés	Zone géographique de reconstitution (de 1 à 5)
PLUS neuf	22		22		0	4 et 5
PLUS AA						
Total PLUS	22		22		0	
% PLUS sur le total programmation	69 %		69 %		0	
PLAI neuf	10		10		0	4 et 5
PLAI AA						
Total PLAI	10		10		0	
% PLAI sur le total programmation	31 %		31 %		0	
Total programmation	32		32		0	4 et 5

Retour Sommaire

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Nombre de logements		Montant prévisionnel des concours financiers			Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
						Volume de prêt bonifié	Subvention	Total concours financiers				
36 logements AA rue Jean Nesmy à Troyes (36 PLAI) avec surcharge foncière	C0818-31-0001	QP010007	OPH AUBE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	10/12/2018	S1	2022	7
				PLAI	36	705 600,00 €	561 600,00 €	1 267 200,00 €				
				Total	36	705 600,00 €	561 600,00 €	1 267 200,00 €				
31 logements neufs rue Charles Dutreix à Troyes (12 PLUS/19 PLAI)	C0818-31-0004	QP010007	OPH AUBE	PLUS	12	147 600,00 €		147 600,00 €	10/12/2018	S2	2019	12
				PLAI	19	186 200,00 €	148 200,00 €	334 400,00 €				
				Total	31	333 800,00 €	148 200,00 €	482 000,00 €				
50 logements neufs - 3 rue de Chaillouet à Troyes (20 PLUS & 30 PLAI)	C0818-31-0017	QP010007	OPH AUBE	PLUS	20	246 000,00 €		246 000,00 €	10/12/2018	S1	2022	14
				PLAI	30	294 000,00 €	234 000,00 €	528 000,00 €				
				Total	50	540 000,00 €	234 000,00 €	774 000,00 €				
11 logements neufs rue Georges Clémenceau à Pont Sainte Marie (4 PLUS/7 PLAI)	C0818-31-0018	QP010007	OPH AUBE	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	10/12/2018	S2	2021	6
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	11	117 800,00 €	54 600,00 €	172 400,00 €				
23 logements neufs site Doré Doré 40 rue Jean Lacoste à Troyes (9 PLUS/14 PLAI)	C0818-31-0019	QP010007	OPH AUBE	PLUS	9	110 700,00 €		110 700,00 €	10/12/2018	S1	2022	12
				PLAI	14	137 200,00 €	109 200,00 €	246 400,00 €				
				Total	23	247 900,00 €	109 200,00 €	357 100,00 €				
39 logements neufs-1 rue Jean Cocteau à Ste Savine (24 PLAI/15 PLUS)	C0818-31-0020	QP010007	OPH AUBE	PLUS	15	184 500,00 €		184 500,00 €	10/12/2018	S2	2024	6
				PLAI	24	235 200,00 €	187 200,00 €	422 400,00 €				
				Total	39	419 700,00 €	187 200,00 €	606 900,00 €				
14 logements neufs 13-15 rue du Maréchal Foch à Sainte Savine (14 PLAI)	C0818-31-0021	QP010007	OPH AUBE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	10/12/2018	S1	2022	10
				PLAI	14	137 200,00 €	109 200,00 €	246 400,00 €				
				Total	14	137 200,00 €	109 200,00 €	246 400,00 €				

28 logements neufs sur site Jules Guesde 1 (28 PLUS)	C0818-31-0022	QP010007	OPH AUBE	PLUS	28	187 600,00 €		187 600,00 €	10/12/2018	S2	2024	6
				PLAI	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
				Total	28	187 600,00 €	0,00 €	187 600,00 €				
32 logements neufs sur site Jules Guesde 2 (32 PLUS)	C0818-31-0023	QP010007	OPH AUBE	PLUS	32	214 400,00 €		214 400,00 €	10/12/2018	S1	2022	10
				PLAI	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
				Total	32	214 400,00 €	0,00 €	214 400,00 €				
12 logements neufs 18 avenue du général Leclerc à Sainte Savine (5 PLUS/7 PLAI)	C0818-31-0025	QP010007	OPH AUBE	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	10/12/2018	S2	2020	12
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	12	130 100,00 €	54 600,00 €	184 700,00 €				
14 logements neufs rue de l'abbaye Montier la Celle à Saint André les Vergers (6 PLUS/8 PLAI)	C0818-31-0026	QP010007	OPH AUBE	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	10/12/2018	S2	2020	6
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				
				Total	14	152 200,00 €	62 400,00 €	214 600,00 €				
48 logements neufs 7 rue du général Sarrail à Troyes - ex Magiline (8 PLUS/40 PLAI)	C0818-31-0027	QP010007	OPH AUBE	PLUS	8	98 400,00 €		98 400,00 €	10/12/2018	S1	2022	13
				PLAI	40	392 000,00 €	312 000,00 €	704 000,00 €				
				Total	48	490 400,00 €	312 000,00 €	802 400,00 €				
21 logements neufs avenue Auguste Terrenoire à Saint Julien les Villas (21 PLAI)	C0818-31-0028	QP010007	OPH AUBE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	10/12/2018	S1	2022	8
				PLAI	21	205 800,00 €	163 800,00 €	369 600,00 €				
				Total	21	205 800,00 €	163 800,00 €	369 600,00 €				
36 logements neufs rue des Vieux Cortins à Saint André les Vergers (14 PLUS/22 PLAI)	C0818-31-0029	QP010007	OPH AUBE	PLUS	14	172 200,00 €		172 200,00 €	10/12/2018	S2	2019	6
				PLAI	22	215 600,00 €	171 600,00 €	387 200,00 €				
				Total	36	387 800,00 €	171 600,00 €	559 400,00 €				
17 logements neufs rue du Moulinet à Pont sainte Marie (7PLUS/10PLAI)	C0818-31-0036	QP010007	OPH AUBE	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	10/12/2018	S2	2019	6
				PLAI	10	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €				
				Total	17	184 100,00 €	78 000,00 €	262 100,00 €				
				PLUS	0	0,00 €		0,00 €				

10 logements neufs rue Godard Pillaveine à Troyes (10 PLAI)	C0818-31-0037	QP010007	OPH AUBE	PLAI	10	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €	10/12/2018	S1	2022	10
				Total	10	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €				
31 logements neufs Chemin du Perchois (28 PLAI/3PLUS)	C0818-31-0039	QP010003	OPH AUBE	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	23/09/2020	S1	2024	12
				PLAI	28	274 400,00 €	176 400,00 €	450 800,00 €				
				Total	31	311 300,00 €	176 400,00 €	487 700,00 €				
Construction de 11 logements neufs individuels en VEFA - 8 rue des Hauts Trévois à Troyes (4 PLUS/7 PLAI)	C0818-31-0046	QP010007	OPH AUBE	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	23/09/2020	S1	2022	6
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	11	117 800,00 €	54 600,00 €	172 400,00 €				
Construction de 23 logements collectifs en VEFA - 5-7 rue Fallot à TROYES (10000) (9 PLUS & 14 PLAI)	C0818-31-0049	QP010007	OPH AUBE	PLUS	9	110 700,00 €		110 700,00 €	10/12/2018	S2	2022	6
				PLAI	14	137 200,00 €	109 200,00 €	246 400,00 €				
				Total	23	247 900,00 €	109 200,00 €	357 100,00 €				
6 logements acquis améliorés-30 rue Lamoricière-6 PLUS	C0818-31-0050	QP010007	OPH AUBE	PLUS	6	147 600,00 €		147 600,00 €	10/12/2018	S1	2024	12
				PLAI	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
				Total	6	147 600,00 €	0,00 €	147 600,00 €				
8 logements acquis améliorés - 28 rue Voltaire à Troyes (3 PLUS AA & 5 PLAI AA)	C0818-31-0051	QP010007	OPH AUBE	PLUS	3	73 800,00 €		73 800,00 €	10/12/2018	S2	2023	6
				PLAI	5	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €				
				Total	8	171 800,00 €	78 000,00 €	249 800,00 €				
Acquisition en VEFA de 14 logements semi-collectifs - 158 rue de Preize à Troyes (6 PLUS/ 8 PLAI)	C0818-31-0052	QP010007	OPH AUBE	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	10/12/2018	S1	2023	6
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				
				Total	14	152 200,00 €	62 400,00 €	214 600,00 €				
Construction de 13 logements 76-78 Mail des Charmilles à	C0818-31-0053	QP010007	OPH AUBE	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	10/12/2018	S1	2023	6
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				

Troyes (5 PLUS/ 8 PLAI)												
				Total	13	139 900,00 €	62 400,00 €	202 300,00 €				
1 logement neuf PLUS-18 bis rue Godard Pillaveinne à Troyes	C0818-31-0054	QP010007	OPH AUBE	PLUS	1	12 300,00 €		12 300,00 €	10/12/2018	S2	2024	6
				PLAI	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
				Total	1	12 300,00 €	0,00 €	12 300,00 €				
9 logements neufs Chemin du Perchois (Echenilly) 9 PLUS	C0818-31-0055	QP010007	OPH AUBE	PLUS	9	110 700,00 €		110 700,00 €	10/12/2018	S1	2024	9
				PLAI	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
				Total	9	110 700,00 €	0,00 €	110 700,00 €				
17 logements neufs, Les Gravières à SAINT LYE (13 PLUS/4 PLAI)	C0818-31-0040	QP010003	SAHLM MON LOGIS	PLUS	13	87 100,00 €		87 100,00 €	23/09/2020	S1	2024	8
				PLAI	4	31 600,00 €	25 200,00 €	56 800,00 €				
				Total	17	118 700,00 €	25 200,00 €	143 900,00 €				
13 logements neufs Les Navettes à Buchères (7PLUS/6 PLAI)	C0818-31-0041	QP010003	SAHLM MON LOGIS	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	23/09/2020	S2	2020	6
				PLAI	6	58 800,00 €	37 800,00 €	96 600,00 €				
				Total	13	144 900,00 €	37 800,00 €	182 700,00 €				
2 logements neufs rue Fontaine Saint Martin à Saint André les Vergers (2 PLUS)	C0818-31-0042	QP010003	SAHLM MON LOGIS	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	23/09/2020	S1	2021	6
				PLAI	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
				Total	2	24 600,00 €	0,00 €	24 600,00 €				
1 logement AA rue du colonel Poirier à Troyes (1 PLAI)	C0818-31-0045	QP010007	TROYES HABITAT	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	23/09/2020	S1	2021	6
				PLAI	1	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
				Total	1	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				

Légende :

- Opérations maintenues
- Opérations maintenues avec modifications contractuelles et évolution des droits de réservation Action Logement
- Opérations nouvelles

- **Les opérations « La production d'une offre de relogement temporaire »**

Sans objet

- **Les opérations « La requalification de logements locatifs sociaux »**

Sans objet

- **Les opérations « La résidentialisation de logements locatifs sociaux / de copropriétés dégradées »**

Sans objet

- **Les opérations « Les actions de portage massif en copropriétés dégradées »**

Sans objet

- **Les opérations « La diversification de l'habitat dans le quartier par l'accession à la propriété »**

Sans objet

- **Les opérations « La diversification fonctionnelle dans le quartier : les équipements publics et collectifs de proximité » sont modifiés et désormais présentés comme suit :**

La ligne initiale de la convention faisant objet de modifications, est modifiée comme suit :

Libellé précis (adresse, nb de lgts)	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Date de lancement opérationnel (semestre et année)	Durée de l'opération en semestre
Construction d'une maison petite enfance	C818-37-0006	QP010007	Commune de Troyes	4 172 730 €	35 %	1 460 455,50 €	10/12/2018	2024/02	12
Construction d'un groupe scolaire - accueil de loisirs - équipement intergénérationnel	C818-37-0008	QP010007	Commune de Troyes	23 560 100 €	35 %	8 246 035 €	10/12/2018	2022/02	10

- L'opération de construction d'une nouvelle piscine est abandonnée dans le cadre du nouveau schéma directeur, au profit de la réhabilitation (hors crédits ANRU) de la piscine du Vouldy, bâtiment emblématique style Art-Déco, hors QPV mais en proximité.

- **Les opérations « La diversification fonctionnelle dans le quartier : l'immobilier à vocation économique » sont modifiées et désormais présentées comme suit :**

Sans objet

- **Les opérations « Autres investissements concourant au renouvellement urbain »**

Sans objet

Article 3.9.1.2- [le cas échéant] Modification de l'article 9.1.2 « Les conditions de modulation des aides accordées au projet de renouvellement urbain au regard des objectifs d'excellence au titre du NPNRU »

Sans objet

Article 3.9.2 – Modification de l'article 9.2 « Les opérations du programme non financées par l'ANRU »

L'article est complété et désormais rédigé comme suit :

En complément des opérations co-financées par l'Anru et le cas échant par les partenaires associés décrits dans l'article 9.1, certaines opérations du programmes urbain sont financés uniquement par les partenaires associées. Ces informations sont listées ci-après :

- La construction d'une résidence autonomie de 50 places financée en droit commun en PLS - Prêt Locatif Social, sur autorisation du CE du 14/10/2024. (Maîtrise d'ouvrage le Centre Municipal d'Action Sociale).

Article 3.9.2.1- Modification de l'article 9.2.1 « Les opérations bénéficiant des financements de la région (ou du département) notamment dans le cadre d'une convention de partenariat territorial signé par l'ANRU et la région (ou le département) »

L'article est modifié et désormais rédigé comme suit :

La Région sera sollicitée à travers de ses dispositifs d'intervention.

➔ Au titre du dispositif soutien au renforcement des centralités urbaines :

- Les espaces publics réservés aux espaces de rencontre et modes de déplacements doux (maîtrise d'ouvrage Troyes Champagne Métropole)

➔ Au titre du dispositif en faveur de la requalification des friches :

- La dépollution des espaces publics (maîtrise d'ouvrage Troyes Champagne Métropole)

Le **Département** quant à lui a été sollicité au titre de son plan départemental de soutien aux projets structurants des territoires sur les Operations suivantes :

- Les logements inclusifs situés au sein de la résidence Sénior (32 logements Jules Guesde - maitrise d'ouvrage Troyes Aube Habitat)

Article 3.9.2.2- Modification de l'article 9.2.2 « Les opérations bénéficiant de l'Anah »

Sans objet

Article 3.9.2.3 – Modification de l'article 9.2.3 « les opérations bénéficiant de financements de la Caisse des dépôts et consignations »

Sans objet

Article 3.9.2.4 – Modification de l'article 9.2.4 « les opérations bénéficiant des financements d'autres Partenaires associés »

Sans objet

Article 3.9.3 – Modification de l'article 9.3 « Les opérations financées par le PIA au titre de l'axe 1 de l'action VDS et/ou du volet « quartiers » de l'action TI » et/ou de l'action « Démonstrateurs de la ville durable »

Sans objet

Article 3.9.4 – Modification de l'article 9.4 « Les opérations financées au titre de l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles » »

Sans objet

Article 3.10 – Modification de l'article 10 relatif au plan de financement des opérations programmées

Au titre du présent avenant :

L'article est modifié et désormais rédigé comme suit :

La participation financière de l'Anru au titre du NPNRU s'entend pour un montant global maximal de concours financiers prévisionnels de **38 935 087,34 €,** comprenant **32 663 387,34 €** de subventions et **6 271 700 €** de volume de prêts distribués par Action Logement Services. Cette participation se répartit sur les quartiers concernés de la façon suivante :

- *Quartier Jules-Guesde : **33 896 187,34 €** concours financiers prévisionnels soit **28 223 987,34 €** subventions au titre de la présente convention et **5 672 200 €** de volume de prêts portant sur les quartiers d'intérêt national.*

- Quartier Chantereigne : **5 038 900 €** concours financiers prévisionnels soit **4 439 400 €** de subventions au titre de la présente convention et **599 500 €** de volume de prêts portant sur les quartiers d'intérêt régional.

La mise en œuvre du programme s'appuie par ailleurs sur le financement en prêts de la Caisse des dépôts pour un montant prévisionnel de **62 860 173,48 €**. Les modalités d'intervention seront précisées dans des conventions à signer entre la Caisse des Dépôts et Consignations et les différents maîtres d'ouvrage concernés. Les décisions d'octroi des financements de la Caisse des Dépôts et Consignations seront prises par les comités d'engagement compétents. Les caractéristiques des prêts, y compris le taux d'intérêt, sont celles en vigueur au jour de l'émission de chaque contrat de prêt. »

ARTICLE 4 – DATE D'EFFET ET MESURE D'ORDRE

Le présent avenant prend effet à compter de sa signature par la dernière partie prenante signataire.

Les clauses de la convention pluriannuelle non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et applicables conformément aux dispositions prévues dans la Convention pluriannuelle.

La convention pluriannuelle et ses avenants successifs, en ce compris le présent avenant, forment un tout indivisible. Une version actualisée de la convention pluriannuelle consolidant l'ensemble des modifications sera remise à l'ANRU par le porteur de projet.

ANNEXES

ANNEXES DU CONTRAT MODIFIES (fiches descriptives des opérations, annexes B1 et B2 sur les contreparties Action Logement notamment)

Convention financière pour l'aide à l'investissement N°	Convention relative aux modalités d'attribution de subvention Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole OPH Troyes Aube Habitat

Entre:

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TROYES CHAMPAGNE METROPOLE, dénommée « TCM », représentée par Monsieur François BAROIN, Président, autorisé par délibération du Conseil Communautaire du 10 juillet 2020,

D'une part

Et :

L'OPH TROYES AUBE HABITAT, ci-après dénommé « TAH » représenté par Monsieur Eric Protte, Directeur Général, 47 rue Louis Ulbach, 10000 Troyes,

D'autre part

PREAMBULE

Dans le cadre de la convention pluriannuelle approuvée par délibération du Conseil Communautaire du 18 mars 2019. En tant que porteur du projet, Troyes Champagne Métropole a été désigné aménageur du futur quartier. Ainsi, il lui revient d'aménager les espaces publics et de réaliser toute opération de préparation des sols sur la globalité des emprises libérées afin de permettre les constructions ultérieures des différents projets envisagés.

La dépollution des sols entre dans la phase de préparation et à ce titre est intégrée à la base éligible des dépenses retenue par l'ANRU en faveur de Troyes Champagne Métropole.

La dépollution de la parcelle propriété de Troyes Aube Habitat est intégrée dans cette base éligible. Les travaux seront néanmoins réalisés par Troyes Aube Habitat.

Afin de garantir une égalité entre les maitres d'ouvrages, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Le projet Jules-Guesde est un projet complexe et ambitieux. Dans un souci d'efficacité (réaliser le projet à horizon 2030), et d'efficience (maîtrise des dépenses publiques, respect des calendriers, ordonnancement des travaux, livraison des parcelles). Il est convenu que Troyes Aube Habitat reste propriétaire d'une parcelle, partie intégrante du projet et néanmoins intégrée au permis d'aménager.

La présente convention a pour objet de déterminer les modalités du partenariat entre ses signataires pour l'aide à l'investissement de Troyes Aube Habitat pour la dépollution de la parcelle n° CE 411 d'une surface de 8 388 m² destinée à la construction d'un ensemble pavillonnaire de 28 logements individuels sous maîtrise d'ouvrage du bailleur social, opération inscrite dans le NPNRU Jules Guesde.

ARTICLE 2 : ENGAGEMENTS RECIPROQUES

Article 2-1 : Engagements de la Troyes Aube Habitat

L'OPH Troyes Aube Habitat s'engage à réaliser le projet relatif à l'objet de la présente convention tel que défini à l'article 1.

Toutes les actions exécutées dans le cadre de la présente convention sont sous la seule responsabilité du bénéficiaire, qui fait son affaire de tous les risques auxquels pourraient être exposés les personnels et matériels affectés à la réalisation de l'opération envisagée.

Article 2-2: Engagements de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole

La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole soutient la mise en œuvre des dispositions visées à l'article 1 de la présente convention.

Troyes Champagne Métropole n'attend aucune contrepartie directe de cette subvention.

ARTICLE 3 : ATTRIBUTION DE LA SUBVENTION

Article 3-1 : Montant de la subvention

La participation financière de Troyes Champagne Métropole prend la forme d'une subvention pour l'aide à la dépollution d'une parcelle. Son montant est fixé à 307 098 € (trois cent sept mille quatre-vingt-dix-huit euros) maximum, correspondant à 77,10 % du budget prévisionnel présenté.

Cette subvention n'est acquise que sous réserve du respect par TAH des obligations mentionnées aux articles 1, 3-2 et 4 et des décisions de l'administration prises en application des articles 5 et 6 sans préjudice de l'application de l'article 8.

Article 3-2 : Modalités de versements

Article 3-2-1 : Généralités

La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole n'assume en aucune manière l'équilibre financier de TAH, lequel dans l'ensemble de ses relations contractuelles s'engage à ne faire état d'aucune garantie de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole.

Conformément au règlement général du Guide des Aides de Troyes Champagne Métropole, la somme des contributions publiques ne pourra excéder 80 % du budget du projet. Que le bénéficiaire relève du secteur public ou privé, un autofinancement de 20 % minimum sera exigé.

La subvention sera versée sur la base des dépenses effectivement réalisées si celles-ci se révélaient inférieures aux dépenses prévisionnelles, en faisant application du taux d'attribution de la subvention de 77,10 %-

Elle ne pourra en revanche en aucun cas être supérieure au montant attribué même si les dépenses réellement engagées sont supérieures aux dépenses prévues.

S'il devait y avoir un trop perçu du fait d'un versement, Troyes Champagne Métropole procéderait à la mise en recouvrement des sommes correspondantes.

Dans le cas d'une utilisation non-conforme au projet ou au budget prévisionnel présenté, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole récupérera tout ou partie des subventions versées par l'émission d'un titre de recettes, et/ou en déduisant le trop versé d'un prochain versement.

Article 3-2-2. Budget de l'action

Le coût éligible du projet sur la durée de la convention est évalué à 398 331 € HT, portant uniquement sur les postes suivants :

- Travaux de dépollution : 307 098 € HT
- Maitrise d'œuvre et le suivi des opérations de dépollution : 23 242 € HT
- Investigations complémentaires : 7 991 € HT
- Nettoyage et nivellement : 60 000 € HT

Article 3-2-3. Modalités de versement de la subvention d'investissement

Par dérogation au règlement général du guide des aides de Troyes Champagne Métropole, la subvention sera versée à l'achèvement de l'action, à la demande du bénéficiaire de la subvention, au plus tard à l'échéance de la durée de validité de la subvention, sur production des justificatifs suivants :

- les factures acquittées relatives aux dépenses éligibles, transmises sur tout support laissé à la convenance du bénéficiaire en privilégiant le support dématérialisé,
- un état récapitulatif définitif des dépenses co-visé par le bénéficiaire de la subvention et toute personne habilitée (Maitre d'œuvre et/ou Directeur Financier ...).

A défaut de production de ces éléments, de dépenses en inadéquation, en cas de non-exécution ou du non-respect de l'objet tel que défini à l'article 1 de la présente convention, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole pourra ne pas verser la subvention.

La contribution financière sera créditée au compte de TAH selon les procédures comptables en vigueur.

ARTICLE 4 : AUTRES ENGAGEMENTS

4-1 En cas d'inexécution, de modification substantielle ou de retard dans la mise en œuvre de la présente convention, l'OPH Troyes Aube Habitat en informe Troyes Champagne Métropole sans délai par lettre recommandée avec accusé de réception.

4-2 l'OPH Troyes Aube Habitat s'engage à mentionner de manière lisible le partenariat avec Troyes Champagne Métropole, dans tous les documents produits, au titre de l'action soutenue, et mentionnera le soutien de Troyes Champagne Métropole dans ses relations presse.

L'utilisation du logo de Troyes Champagne Métropole devra, au préalable, faire l'objet d'une autorisation auprès du service communication de Troyes Champagne Métropole.

ARTICLE 5 : SANCTIONS

En cas d'inexécution ou de modification substantielle et en cas de retard [significatif] des conditions d'exécution de la convention par l'OPH Troyes Aube Habitat sans l'accord écrit de Troyes Champagne Métropole, celle-ci peut respectivement ordonner, la suspension de la subvention ou la diminution de son montant, après examen des justificatifs présentés et avoir entendu ses représentants.

Troyes, Champagne Métropole informe l'OPH Troyes Aube Habitat de ces décisions par lettre recommandée avec accusé de réception ou par voie électronique.

ARTICLE 6 : EVALUATION ET CONTROLE

L'OPH Troyes Aube Habitat s'oblige à laisser la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole effectuer, à tout moment, l'ensemble des opérations de contrôle sur place et/ou sur pièce qu'elle jugera utile, de quelque nature qu'elles soient, afin de vérifier qu'elle satisfait pleinement aux obligations et engagements issus des présentes. A cet égard, l'OPH Troyes Aube Habitat s'engage à transmettre à la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole tous documents et tous renseignements demandés, dans un délai d'un mois à compter de la demande.

ARTICLE 7 : DUREE DE LA CONVENTION - RESILIATION

La présente convention est consentie et acceptée à compter de sa notification par Troyes Champagne Métropole à TAH et prendra fin au 30 juin 2027.

La convention pourra être résiliée d'un commun accord à la demande de l'une des parties moyennant l'observation d'un préavis de 3 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle pourra, enfin, être résiliée par l'une des parties pour cause d'inobservation par l'autre des parties de ses obligations découlant des présentes. Cette résiliation ne pourra intervenir qu'après mise en demeure délivrée par la partie demandeuse à la partie défaillante de se conformer à ses obligations, sous un délai qui ne pourra être inférieur à 3 mois et restée infructueuse. Elle prendra effet à la date de fin de ce délai de mise en demeure, avec restitution des subventions versées, dans le cas d'une utilisation non conforme à l'objet social ou au budget prévisionnel.

La présente convention est également résiliable de plein droit par la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole pour un motif d'intérêt général.

La convention sera par ailleurs résiliée de plein droit, sans préavis ni indemnité, en cas de faillite, de liquidation judiciaire ou d'insolvabilité notoire de TAH.

En cas d'interruption des activités de TAH, cette dernière s'engage à restituer les sommes indûment versées par la Communauté d'Agglomération.

ARTICLE 8 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

Cette convention ne peut être modifiée que par voie d'avenants signés par Troyes Champagne Métropole et TAH. Les avenants seront soumis à l'ensemble des dispositions qui la régissent. Toute demande de modification devra être formulée par écrit au minimum 2 mois avant la date d'échéance de la convention. Elle précisera l'objet de la modification, sa cause et toutes les conséquences qu'elle emportera.

Toute modification prise sans l'accord écrit de Troyes Champagne Métropole, pourra entraîner :

- d'une part le reversement de tout ou partie des sommes déjà versées,
- d'autre part la diminution ou la suspension du montant de la subvention.

Cette décision pourra être levée après examen des justificatifs présentés par Troyes Aube Habitat suite à un entretien avec ses représentants.

Troyes Champagne Métropole informera TAH des décisions prises par lettre recommandée avec accusé réception.

ARTICLE 9 : LITIGES

Les parties reconnaissent la compétence du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne, 25 rue du Lycée (51000), pour tout litige découlant de la présente convention.

Le service d'Accusé de Réception Electronique est un système qui permet à Troyes Champagne Métropole l'envoi de lettre recommandée par courrier électronique. L'adresse email utilisée pour envoyer le courrier électronique est : no-reply2@spl-xdemat.fr

En renseignant l'adresse e-mail ci-après j'accepte que les lettres de notification, la convention et l'(es) avenant(s) éventuel(s) soient notifiés par voie électronique via le profil de Troyes Champagne Métropole à : lboyaval@troyes-aube-habitat.fr

Fait à Troyes, en deux exemplaires originaux le…

Pour la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole Le Président	**Pour l'OPH Troyes Aube Habitat Le Directeur Général**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**05**
Objet	**CONVENTION DE PARTENARIAT 2025 AVEC LE CREDIT MUTUEL**
Rapporteur	**Marc SEBEYRAN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle Enseignement Supérieur – Recherche
Vie Etudiante – Objectif Patrimoine

05

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

CONVENTION DE PARTENARIAT 2025 AVEC LE CREDIT MUTUEL

Annexe : Convention de partenariat 2025 entre Troyes Champagne Métropole, la Caisse du Crédit Mutuel de Troyes et le District de Crédit Mutuel Bourgogne Champagne

Exposé :

La Maison des Etudiants (MDE) est devenue un lieu incontournable pour les étudiants de l'agglomération troyenne. Chaque année, le service Vie Étudiante de Troyes Champagne Métropole présent dans ce lieu, organise des évènements et des animations afin de répondre aux besoins de cette population, dont notamment :

- Le Forum Avenir Étudiant pour favoriser l'orientation, dans le supérieur, des lycéens et des étudiants ;
- L'évènement d'accueil majeur de la rentrée : « Les Clés de Troyes » ;
- Le Guichet Etudiant Numérique qui doit permettre aux étudiants primo-arrivants de trouver un logement et effectuer leur(s) démarche(s) administrative(s) avant la rentrée universitaire, sur les pages dédiées via le site www.etudieràtroyes.fr ;

Tous ces évènements et animations contribuent au dynamisme de la vie étudiante et à l'attractivité du territoire.

Pour ces raisons, le Crédit Mutuel a souhaité conventionner avec Troyes Champagne Métropole et obtenir un partenariat sur ces manifestations.

La banque, représentée par la Caisse de Crédit Mutuel de Troyes et le District de Crédit Mutuel Bourgogne Champagne accompagnera financièrement Troyes Champagne Métropole pour la bonne organisation des événements que la Communauté d'Agglomération souhaite mettre en place pour l'année 2025, à hauteur de 2 500€ selon des modalités développées dans la convention, jointe au présent rapport.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER le principe du conventionnement avec la banque : Le Crédit Mutuel ;**
- **D'APPROUVER le projet de convention de partenariat conclue entre La Caisse de Crédit Mutuel de Troyes, le District de Crédit Mutuel Bourgogne Champagne et Troyes Champagne Métropole ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant, à signer tout acte administratif, juridique ou financier à intervenir en application du présent exposé des motifs.**

Convention de partenariat n ° C-2025-	**ENTRE** **TROYES CHAMPAGNE METROPOLE** & **LE CREDIT MUTUEL**

Considérant que Troyes Champagne Métropole souhaite organiser pour l'année 2025, les évènements suivants :

- Le Forum Avenir Étudiant,
- Le Guichet Etudiant Numérique,
- Les Clés de Troyes,

Considérant que ces manifestations visent à fédérer les étudiants autour d'animations et à accroitre l'attractivité de l'Agglomération et à accompagner les étudiants dans leurs démarches ;

Considérant qu'à ce titre, elle est amenée à s'associer à différents partenaires publics, privés ou associatifs pour dynamiser la vie étudiante ;

Considérant que Le Crédit Mutuel se propose d'apporter son soutien financier et d'être partenaire bancaire de Troyes Champagne Métropole pour l'organisation des évènements cités ci-dessus ;

Considérant la nécessité de définir les modalités juridiques, financières, techniques d'un partenariat unissant ces deux entités ;

Est conclue la présente convention de partenariat :

Entre :

La Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole représentée par **Monsieur François BAROIN**, habilité à cet effet par délibération du Conseil Communautaire n° …… du……,

Ci-après dénommée : « Troyes Champagne Métropole »,

Et :

Le District de Crédit Mutuel Bourgogne Champagne sis 24 avenue Albert Camus, 21000 Dijon, représenté par Monsieur Alain LIZANDIER, Président de la Commission Communication Développement, dûment habilité à signer la présente,

La Caisse de Crédit Mutuel de Troyes sis 4 boulevard Gambetta 10000 Troyes, représentée par Nathalie Gras, en sa qualité de directrice, dûment habilité à signer la présente,

Ci-après dénommée : « le Partenaire ».

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1er : Objet du partenariat

La présente convention définit les conditions selon lesquelles le Partenaire accepte de participer à l'organisation des évènements suivants :

- Le Forum Avenir Etudiant,
- Les Clés de Troyes, édition 2025, notamment le Raid Urbain et les Tremplins Initiatives et Musiques Etudiantes,
- Le Guichet Etudiant Numérique 2025,
- Les animations étudiantes organisées par le service Vie Etudiante en 2025.

Article 2 : Droits et engagements de Troyes Champagne Métropole

Troyes Champagne Métropole s'engage à piloter et à organiser les événements cités à l'article 1er de la présente convention.

À ce titre, elle mettra à disposition, les moyens logistiques et matériels nécessaires à l'organisation des manifestations (de l'article 1er), ainsi que le personnel nécessaire au bon déroulement de celles-ci.

Par ailleurs, Troyes Champagne Métropole prendra à sa charge le coût du matériel acquis en vue des manifestations (de l'article 1er) et la réalisation des supports de communication.

De plus, Troyes Champagne Métropole s'engage, pour les évènements suivants, à :

- Clés de Troyes : organiser une conférence de presse pour la remise des prix du Tremplin Musiques et Initiatives Étudiantes édition 2025 (après ou pendant la manifestation) et proposer une épreuve du Raid Urbain des Clés de Troyes.

- Guichet Etudiant Numérique : mettre à disposition gracieusement un espace virtuel (lien renvoyant à une page internet ou un service dédié que le Partenaire fournira).

- Forum Avenir Étudiant : mettre à disposition d'un stand gracieusement dans le cadre du partenariat annuel.

- Facebook : Étudier à Troyes : à publier les offres du Partenaire liées au public étudiant.

Enfin, Troyes Champagne Métropole s'engage à accorder le statut de partenaire privilégié et à faire figurer le logo du Partenaire sur l'ensemble des supports de communication des manifestations (de l'article 1er), hormis les cas où, pour des raisons techniques notamment, ces supports ne le permettraient pas.

Article 3 : Droits et obligations du Partenaire

Le Partenaire s'engage à accorder à Troyes Champagne Métropole, dans le cadre de l'organisation des différentes manifestations citées à l'article 1er, un montant de 2500€ TTC, repartis de la façon suivante :

- 1000€ pour la Caisse de Crédit Mutuel de Troyes, versés sur présentation d'une facture adressée à la Caisse Crédit Mutuel de Troyes,
- 1500€ pour le District Crédit Mutuel Bourgogne-Champagne, versés sous forme de cartes cadeaux transmises directement par le District Crédit Mutuel Bourgogne-Champagne,

Article 4 : Assurances

Chaque partie souscrira une assurance couvrant sa responsabilité civile pour les dommages aux biens ou aux personnes qu'elle serait susceptible de provoquer à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

Article 5 : Communication

Les parties conviennent que tout élément de communication lié aux évènements devra systématiquement et préalablement être validé par la Direction de la Communication de Troyes Champagne Métropole et avec l'accord de la direction de la Caisse Crédit Mutuel de Troyes.

Article 6 : Responsabilité contractuelle

En cas de non-respect, par l'une des parties, de ses engagements tels que stipulés dans la présente, celle-ci est susceptible d'engager sa responsabilité contractuelle vis-à-vis de l'autre partie.

Article 7 : Annulation des évènements

En cas d'annulation d'un des évènements cités à l'article 1er, qui ne résulterait pas de la volonté d'une des parties, chaque partie supportera seule les conséquences matérielles et financières de cette annulation.

Article 8 : Durée

La présente convention est conclue à compter de sa signature par les parties et prendra fin au 31 janvier 2026.

Article 9 : Résiliation

Chaque partie pourra résilier ladite convention de façon anticipée, pour tout motif propre, par simple envoi à l'autre partie d'une lettre recommandée avec accusé de réception en ce sens, deux mois au moins avant l'échéance anticipée souhaitée.

Article 10 : Révision - litiges

Les parties s'engagent à se concerter pour interpréter les termes de la présente convention et pour y apporter tout avenant qu'elles jugeraient utiles.

Les parties reconnaissent la compétence du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne, 25 rue du Lycée (51000), pour tout litige découlant de la présente convention.

Fait à Troyes, le ……

Pour Troyes Champagne Métropole	**Pour le Crédit Mutuel**	
Pour le Président,	**Le District Du Crédit Mutuel,**	**La Caisse de Crédit Mutuel de Troyes,**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**06**
Objet	**ADHESION A L'ASSOCIATION RESEAU VELO ET MARCHE**
Rapporteur	**Dominique DEHARBE**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle développement économique, emploi et mobilités

06

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

ADHESION A L'ASSOCIATION RESEAU VELO ET MARCHE

Exposé :

Au titre de sa compétence mobilités, la communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole était adhérente au Club des villes et territoires cyclables et marchables, ainsi qu'à l'association Vélo et territoires.

Au 1er janvier 2025, ces deux associations ont fusionné pour créer le Réseau Vélo et Marche. Ce nouveau réseau unique a pour vocation de représenter, fédérer et amplifier la voix des collectivités engagées sur les mobilités actives. Il permet de bénéficier des 35 ans d'expérience des deux précédentes associations dans les politiques cyclables et marchables.

Le Réseau Vélo et Marche regroupe ainsi des collectivités engagées pour le vélo et la marche. Il permet d'accéder à une expertise sur le vélo et la marche pour les projets des collectivités. Il agit au développement du vélo et de la marche en France en faisant entendre la voix des collectivités.

Concrètement, le Réseau Vélo et Marche est constitué d'une équipe pluridisciplinaire, qui veille sur les règlementations et les financements disponibles, et réalise des études thématiques. Le Réseau organise par ailleurs des évènements et webinaires toute l'année et anime des clubs thématiques pour les élus et les techniciens. Il permet le partage des bonnes pratiques, en mettant en place notamment un forum d'échanges entre techniciens. Il facilite les contacts grâce à son annuaire des adhérents et des acteurs économiques du vélo et de la marche, et à la mise en relation avec les partenaires du réseau (CEREMA, ADEME…). Enfin, le Réseau représente les collectivités en France et en Europe, permettant aux collectivités de bénéficier d'un relais médiatique. Il est également force de propositions législatives et règlementaires dans le domaine du vélo et de la marche.
La démarche du Réseau Vélo et Marche s'inscrit ainsi dans le cadre de la politique cyclable et piétonne inscrite dans le schéma directeur des mobilités actives de Troyes Champagne Métropole, approuvée le 20 juin 2024.

La cotisation pour Troyes Champagne Métropole à ce nouveau réseau s'élève à 2 724 € pour l'année 2025.

En comparaison, Troyes Champagne Métropole avait versé en 2024 respectivement une cotisation de 1 376 € à Vélo et territoires et une cotisation de 2 503 € au Club des villes et territoires cyclables, soit au total 3 879 €.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'ADHERER au Réseau vélo et marche pour 2025, étant précisé que le coût d'adhésion est de 2 724 € ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette adhésion.**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**07**
Objet	**PLAN DES MOBILITES 2025 – 2035**
Rapporteur	**Olivier GIRARDIN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 93 / Votants : 113

Présents : BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, CHEVALIER Bertrand, DESROUSSEAUX Pascal, GANTELET Bruno, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Sortis : BAGATTIN Mélanie, CHAMPAGNE Anicet, DEHARBE Dominique, LEDOUBLE Catherine, MAGLOIRE Arnaud, RAGUIN Jacky.

Excusé et a donné pouvoir mais ne prend pas part au vote : LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
113	07	110	0	03

Le Conseil Communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés, le présent rapport.

Pôle Développement Economique, Emploi et Mobilités

07

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

PLAN DE MOBILITE 2025-2035

Annexe : Projet de Plan de Mobilité

Exposé :

Dans le cadre de la mise en œuvre du Projet de Territoire, adopté le 8 juillet 2022, qui définit les grandes orientations et objectifs de la Communauté d'agglomération sur les 20 prochaines années, Troyes Champagne Métropole (TCM), en qualité d'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), organise et finance les services de mobilités et contribue au développement de leur usage au quotidien.

Dans le cadre de la planification des mobilités à l'intérieur de son ressort territorial, Troyes Champagne Métropole s'engage - pour la décennie à venir - à élaborer son Plan de Mobilité 2025-2035. Ce Plan de Mobilité succèdera au Plan de Déplacements Urbains (2014-2024).

Pour poser les grands principes en matière d'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, de circulation et de stationnement dans son ressort territorial, le Plan de Mobilité de Troyes Champagne Métropole s'articule en 2 volets :

- Le transport et stationnement ;
- Les mobilités actives : le Schéma Directeur des Mobilités actives (*adopté le 20 juin 2024*).

En partant des orientations du Projet de Territoire et en s'appuyant sur le diagnostic global de celui-ci, les enjeux identifiés concernent plusieurs thématiques, parmi lesquelles :

- Les solutions pour remédier à l'autosolisme ;
- L'attractivité du réseau de bus ;
- L'intermodalité ;
- La sécurisation et l'apaisement des centres-bourgs.

Dans une logique de complémentarité avec les autres schémas directeurs, l'élaboration du Plan de Mobilité a été menée en transversalité avec le Schéma Directeur des Voiries Communautaires (en cours d'élaboration) en s'appuyant sur un Comité de Pilotage (COPIL) plénier unique. Des groupes de travail d'élus réunis par thématiques se sont réunis tout au long de l'année 2024.

L'objectif central du Plan de Mobilité est une réduction de 10 % d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports à l'horizon des 10 prochaines années sur le territoire (2025-2035). Pour répondre à cet objectif, trois orientations définissant la stratégie globale du document ont été établies :

- Encourager et confirmer une pratique intermodale dans les déplacements du quotidien ;
- Développer une mobilité au service de l'attractivité du territoire ;
- Décarboner les transports et tendre vers une mobilité plus durable.

Le processus d'élaboration du Plan de Mobilité a permis une concertation large des acteurs du territoire et des habitants :

- Un diagnostic global ;
- Des consultations publiques autour de deux enquêtes en ligne (mai et septembre 2024) ;
- Des groupes de travail thématiques réunissant les grands acteurs du transport de personnes et de marchandises, des logisticiens, des représentants du commerce et du tourisme, des représentants de citoyens et habitants ;
- Un suivi par des groupes de travail d'élus dédiés au transport/stationnement et aux mobilités actives et un COPIL plénier Mobilités et Voiries communautaires.

Cette démanche a permis de concevoir un document qui se veut représentatif et au plus près des besoins et des attentes du territoire et de ses administrés en termes de politique publique de Mobilité.

Le plan d'actions qui en découle propose 15 actions réparties selon 4 axes :

- L'axe 1 : Développer les services
- L'axe 2 : Développer les infrastructures
- L'axe 3 : Règlementer
- L'axe 4 : Sensibiliser, faciliter et accompagner

Le coût total de la planification Mobilités sur les 10 ans à venir est estimé entre 60 et 70 millions d'euros hors taxes, pour le volet 1 relatif au transport et stationnement. Pour mémoire, le volet 2 dédié aux Mobilités Actives et à la planification cyclable et piétonne sur 10 ans a été chiffré à 11,5 millions d'euros hors taxes.

Conformément aux dispositions du code des transports, le Plan de Mobilité comporte des annexes :

- Une annexe traitant de l'accessibilité, indiquant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- Une étude environnementale établissant un état des lieux et une évaluation de l'impact du projet ;
- Une étude réalisée en 2024 portant sur les actions favorisant la mise en place de flotte de véhicules faible émission sur le territoire de Troyes Champagne Métropole.

Conformément à l'article L.1214-15 du code des transports, le projet de Plan de Mobilité, une fois arrêté par le Conseil communautaire, doit être soumis pour avis aux personnes publiques associées (conseils municipaux, départementaux, régionaux, Autorités Organisatrices des Mobilités limitrophes et autorités administratives compétentes de l'Etat).
Elles disposent d'un délai de trois mois pour rendre leur avis, favorable ou non. Le projet doit en outre être soumis à l'avis de l'Agence environnementale.

Passé cette étape, le projet de Plan de Mobilité complété des avis rendus, sera soumis à une enquête publique de 30 jours (conformément à l'article L.1214-16 du code des transports) dirigée par un Commissaire-Enquêteur nommé par le Tribunal Administratif de Châlons-en-Champagne. L'enquête publique se déroulera du 2 juin au 2 juillet 2025 inclus.

Conformément aux dispositions de l'article L.123-10 du code de l'environnement, quinze jours aux moins avant l'ouverture de l'enquête publique et durant celle-ci, Troyes Champagne Métropole informera le public par voie dématérialisée et par voie d'affichage aux lieux suivants :

- Siège de Troyes Champagne Métropole,
- Tableaux d'affichage des communes de Troyes Champagne Métropole.

Une information du public sera également faite par voie de publication locale (Est Eclair et Libération Champagne).

Le dossier de l'enquête sera consultable :

- sur le site internet de Troyes Champagne Métropole avec un registre dématérialisé,
- sur support papier avec registre accessible au public :
    - au siège de Troyes Champagne Métropole,
    - sur les lieux de permanence du Commissaire-enquêteur tout au long de l'enquête.

Afin de récolter les avis du public, des permanences seront effectuées aux dates et lieux suivants :
- Siège de Troyes Champagne Métropole le lundi 2 juin de 9h à 12 et le mercredi 2 juillet de 14h30 à 17h30,
- Médiathèque Jacques Chirac le samedi 14 juin de 10h à 13h,
- Espaces France Services :
    - Estissac le mardi 10 juin de 9h à 12h,
    - Saint-Lyé le lundi 16 juin de 9h à 12h,
    - Bouilly le 18 juin de 14h30 à 17h30
    - Lusigny-sur-Barse le vendredi 20 juin de 9h à 12h,

L'avis d'enquête publique indiquera aussi le ou les points et les horaires d'accès où le dossier de l'enquête publique pourra être consulté sur un poste informatique.

Enfin, le projet de Plan de Mobilité, éventuellement modifié pour tenir compte des avis et du rapport du Commissaire-Enquêteur, devra être soumis au vote du Conseil communautaire.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'ARRETER le projet de Plan de Mobilité 2025-2035 de Troyes Champagne Métropole ;**
- **D'APPROUVER Les modalités de l'enquête publique subséquente, à réaliser conformément aux dispositions prévues par la présente délibération et par celles du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer tout acte administratif, technique, juridique ou financier nécessaire à l'exécution de la présente délibération et à la réalisation de l'enquête publique dans les conditions susmentionnées.**

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

TRANSITEC
optimiseurs de mobilité · depuis 1954

Plan de mobilité
Diagnostic

2025-2035

Document adopté au Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole

Préface

François BAROIN
Ancien Ministre
Maire de Troyes
Président de Troyes Champagne Métropole

Construisons ensemble l'avenir de Troyes Champagne Métropole

« Troyes Champagne Métropole est née en 2017 de la volonté des élus de 81 communes de s'unir autour des valeurs partagées, des synergies entre les territoires urbains, péri-urbains et ruraux, avec pour objectif d'élaborer un projet cohérent et durable au service des maires, des communes, et des habitants de notre territoire.

La diversité de l'agglomération, sa richesse humaine, la qualité de son cadre de vie, le dynamisme de ses acteurs économiques, associatifs, institutionnels, sont apparus comme des éléments moteurs déterminants sur lesquels TCM peut s'appuyer.

À la suite d'une large concertation avec l'ensemble des élus municipaux des 81 communes, des acteurs locaux, des habitants, TCM a élaboré un Projet de Territoire qui trace les grandes orientations, les engagements de l'agglomération sur les 10 à 20 prochaines années. 3 grands axes ont été retenus pour faire de TCM un territoire : dynamique, innovant et rayonnant ; d'excellence énergétique et environnementale ; accueillant et agréable à vivre.

Ces orientations ont donné lieu à de nombreux échanges et propositions entre élus, formalisées en Schémas Directeurs. Ces 12 schémas directeurs déterminent les stratégies et actions à mettre en œuvre dans les champs de compétences de TCM. Liés à la vie quotidienne et aux préoccupations de nos habitants, ils regroupent de nombreuses actions en matière d'économie et d'économie circulaire, sécurité, gestion des déchets, sports, enseignement supérieur, mobilités, cycle de l'eau, rayonnement du territoire, air-climat-énergies, proximités.

Le Plan de Mobilité de TCM, qui fait suite et intègre le Schéma des Mobilités Actives, décline nos objectifs et nos ambitions pour un partage équilibré des modes de déplacement au sein de notre agglomération qui tienne compte des changements d'habitude de nos habitants et de leurs souhaits, ainsi que des modifications climatiques auxquelles nous sommes confrontés.

Il a fait l'objet d'un important travail de partage et de concertation pour lequel je souhaite remercier Olivier Girardin, vice-président en charge des Mobilités, l'ensemble des élus qui ont participé aux ateliers, ainsi que les services et tous les partenaires qui se sont mobilisés.

L'ensemble des schémas directeurs donnent sens à l'action communautaire que, comme élus, nous nous engageons à porter pour le développement de notre agglomération en faisant de cet adage notre fil d'Ariane : *" Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin "*. »

Sommaire

I - Cadre général 3
1. Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ? 3
2. Pourquoi réviser le Plan de Mobilité ? 4
3. Bilan du précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) (2014-2024) 5
4. La démarche d'élaboration du nouveau PDM 7

II - Le territoire et ses caractéristiques en matière de mobilité 9
1. Caractéristiques du territoire 9
2. Les besoins locaux de déplacements 10

III - Les pratiques locales de déplacement et de mobilité 12
1. La voiture, le mode de déplacement principal 12
2. Le covoiturage du quotidien, une pratique qui se développe 17
3. La mobilité électrique à accompagner 18
4. Le transport routier de marchandises 19
5. Le train TER 20
6. Le car TER 20
7. Le réseau de bus de TCM et la TCAT 21
8. Le transport à la demande pour desservir la ruralité 23
9. Des mobilités actives : marche et vélo 23
10. Le management de la mobilité pour accompagner les changements de pratiques 25

IV - Synthèse 26

V - Les orientations du nouveau PDM 28
1. Les 3 piliers de la démarche 28
2. Les orientations retenues 31

VI - Synthèse des enjeux de mobilité du territoire 32

VII - Annexes 33
Annexe 1 : Synthèse détaillée du bilan du précédent PDU 33
Annexe 2 : Résultats des deux enquêtes en ligne menées auprès du grand public 36
Annexe 3 : Synthèses des ateliers menés auprès des acteurs locaux 43

Projet

I - Cadre général

1. Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

La Loi d'Orientation des Mobilités n°2019-1428 (LOM), entrée en vigueur le 24 décembre 2019, confère aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) la compétence d'organiser la mobilité en leurs conférant le statut d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Cette loi a étendu les compétences des AOM au-delà des transports collectifs de personnes, incluant également les services de mobilité partagée, les conseils en mobilité pour les personnes vulnérables et d'autres services de mobilité.

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 a institué l'élaboration de Plans de Déplacements Urbains (PDU). Ces documents de planification sont établis par les AOM.

La LOM a remplacé les PDU par les Plans de Mobilité (PDM) à compter du 1er janvier 2021. En vertu de l'article L.1214-3 du Code des Transports, l'établissement d'un PDM est obligatoire dans les ressorts territoriaux des Autorités Organisatrices de la Mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du Code de l'Environnement ou recoupant celles-ci. La Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole est ainsi dans l'obligation d'élaborer un PDM et de par sa compétence, l'obligation d'organiser la mobilité sur son territoire en vertu de ce cadre juridique.

Le PDM est un document de planification stratégique. Il 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, ici Troyes Champagne Métropole (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 de protection de l'environnement ;
- D'intervenir sur **l'ensemble des modes de déplacements** (marche, vélo, transports en commun, voiture…) tant sur une organisation de l'offre, de 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 la mobilité).

L'objectif de ce document de planification est de donner un cap pragmatique à la conduite de la politique de mobilité de TCM sur les 10 prochaines années, soit sur la période 2025-2035.

Le diagnostic territorial constitue la première étape de ce document. Son objectif est de comprendre le fonctionnement du territoire, identifier ses atouts et définir les besoins pour l'avenir. Pour cela, une démarche partenariale est nécessaire, afin de croiser les visions, les ressentis et les attendus de l'ensemble des acteurs qui vivent et travaillent sur le territoire. Ainsi, tout au long du projet, des entretiens et ateliers ont été menés avec les acteurs du territoire. Deux enquêtes en ligne ont également été réalisées auprès du grand public (pour alimenter le diagnostic et le Plan d'actions).

Projet

2. Pourquoi réviser le Plan de Mobilité ?

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

Depuis 2017, le périmètre de la Communauté d'agglomération a évolué pour atteindre 81 communes. **Ce nouvel EPCI, alors nommé Troyes Champagne Métropole (TCM), porte désormais le rôle d'AOM.**

Structuré autour d'une cinquantaine d'actions, le précédent PDU doit être remplacé par un PDM établi sur un périmètre adapté, et répondant aux enjeux de mobilité de la zone urbaine agglomérée de Troyes et des territoires - principalement ruraux - qui l'entourent.

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

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

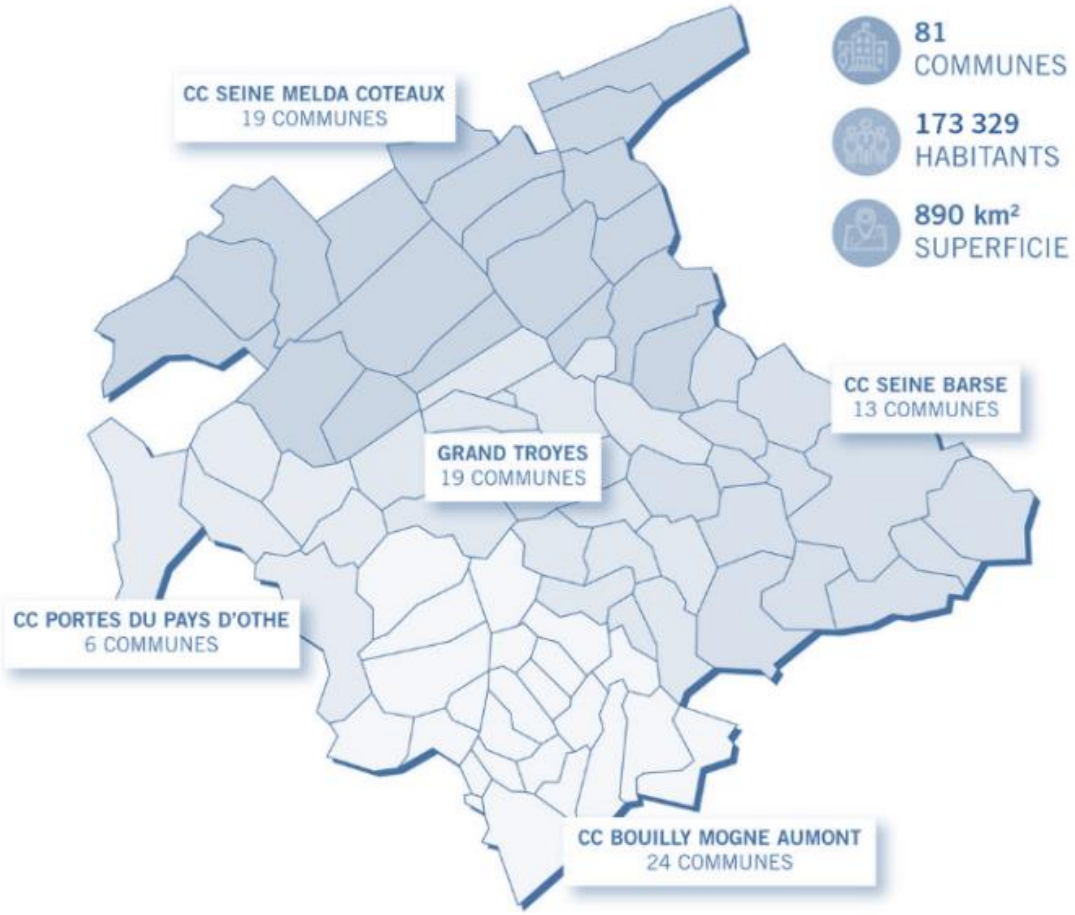


Figure 1 : Les 81 communes du territoire de TCM

Retour Sommaire

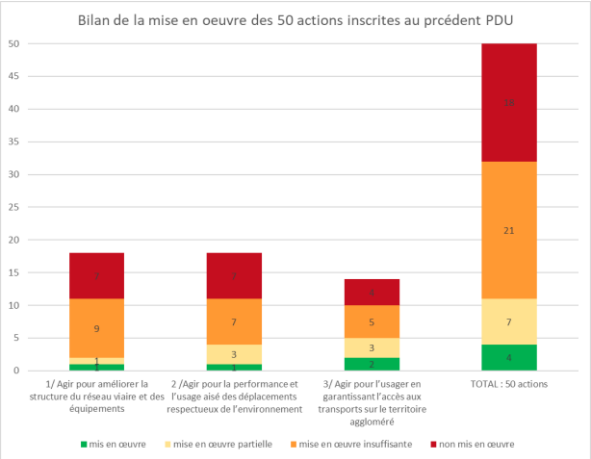
3. Bilan du précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) (2014-2024)

Le précédent PDU est décliné en 3 orientations et 50 fiches action. Une synthèse des aboutissements est présentée ci-dessous. *Le bilan plus détaillé est présenté en annexe.*

Orientation n°1 : Agir pour améliorer la structure du réseau viaire et des équipements		Orientation n°2 : Agir pour la performance et l'usage aisé des déplacements respectueux de l'environnement		Orientation n°3 : Agir pour l'usager en garantissant l'accès aux transports sur le territoire aggloméré	
18 actions, dont :	1 mise en œuvre 1 mise en œuvre partielle 9 mises en œuvre insuffisantes 7 non mises en œuvre	**18 actions, dont :**	1 mise en œuvre 3 mises en œuvre partielles 7 mises en œuvre insuffisantes 7 non mises en œuvre	**14 actions, dont :**	2 mises en œuvre 3 mises en œuvre partielles 5 mises en œuvre insuffisantes 4 non mises en œuvre
Principales réussites	**Principaux efforts à poursuivre**	**Principales réussites**	**Principaux efforts à poursuivre**	**Principales réussites**	**Principaux efforts à poursuivre**
• Poursuivre le renouvellement du poste central informatique de gestion des feux tricolores	• Aménager des voies réservées aux bus pour faciliter le franchissement des carrefours à feux • Optimiser les horaires et la fréquence des bus en fonction des gains temps de circulation	• Définir et adapter le tracé des lignes du réseau TCAT desservant les zones d'emploi et d'enseignement	• Optimiser les horaires et la fréquence des bus en fonction des gains temps de circulation • Elaborer un programme de création de sites propres bus • Etudier la localisation et l'aménagement de pôles d'échanges	• Elaborer une nouvelle tarification sociale pour le réseau de transport urbain basée sur le quotient familial, en tenant compte des enjeux d'usage et de recettes commerciales	• Créer un titre unique valable sur les réseaux de transports urbains, interurbains et régionaux • Elargir l'utilisation du titre intermodal pour la location de vélos et le stationnement dans les parkings relais
• Définir et étendre la réglementation du stationnement sur voirie en centre-ville	• Définir une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération	• Identifier les itinéraires cyclables desservant les principales zones d'emploi et d'enseignement • Programmer et prioriser les itinéraires à aménager • Définir une solution simple, pratique et homogène pour les stationnements vélos sécurisés	• Réaliser les aménagements cyclables identifiés • Programmer et implanter les parcs de stationnement	• Développer un observatoire de la mobilité durable	• Créer une cellule partenariale d'animation et de suivi des Plans de Mobilité • Suivre et mettre à jour les indicateurs de façon périodique, et les publier
• Réaménager le parking boulevard Danton avec gestion d'accès	• Multiplier les zones apaisées (zone 30 et zone de rencontre) autour des pôles attractifs (établissements d'enseignement, de soin, de loisirs et de services)	• Mener des échanges avec des logisticiens sur le sujet de l'organisation du transport de marchandises	• Définir les principes de circulation et de stationnement des véhicules de livraison dans l'agglomération • Adapter la réglementation des livraisons pour favoriser les modes propres	• Mettre en place des stages de formation à l'usage du vélo en ville en partenariat avec les associations	
Pôle d'échange multimodal de la gare de Troyes : • Définir la place et l'organisation de l'ensemble des modes de transport de ce secteur • Réaliser les travaux d'aménagement • Intégrer une vélostation	• Mettre en place une information dynamique et multimodale • Installer un guichet unique de transport	• Gérer et développer le site de covoiturage du Grand Troyes • Définir le mode de gestion des vélostations ; Aménager et équiper les vélostations • Permettre la réservation et l'achat de titre de transport en ligne		• Définir le programme de mise en œuvre du SDAT (schéma directeur de l'accessibilité des transports) (arrêts / matériels roulants)	• Mettre en œuvre le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics de l'agglomération troyenne • Mettre en place un observatoire de l'accessibilité

Projet

Synthèse du bilan du précédent PDU



Au global, sur les 50 actions inscrites au précédent Plan de Déplacements Urbains, seules 11 d'entre elles ont été mises en œuvre totalement ou partiellement. Pour les autres actions, la mise en œuvre n'a pas pu être réalisée, en raison de plusieurs facteurs :

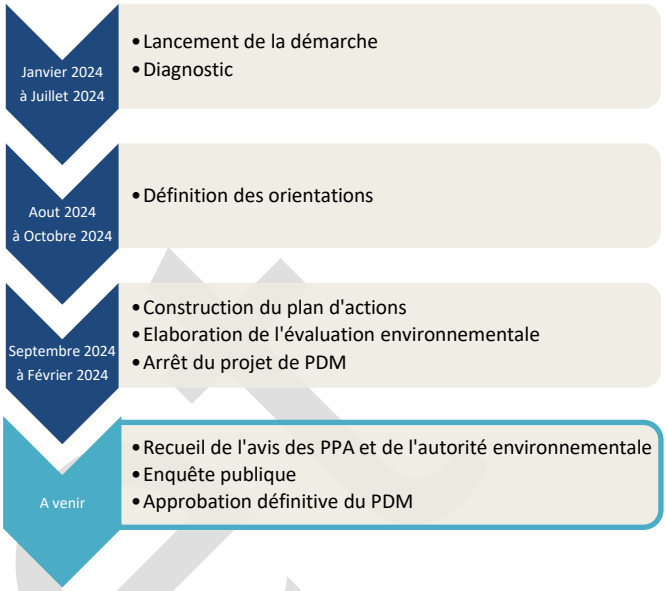
- Un PDU trop ambitieux, avec des actions non hiérarchisées ;
- Un document qui n'a pas évolué dans le temps : certaines actions ne sont donc plus pertinentes aujourd'hui ;
- Des difficultés de mises en œuvre ;
- Une non-adaptation des actions et du document à la suite de l'agrandissement du périmètre de la collectivité ;
- Des difficultés de suivi de l'avancement du PDU en raison d'un nombre très important d'indicateurs de suivi définis (plus de 120).

Toutefois, dans une stratégie d'adaptation permanente aux besoins et usages, des actions non inscrites au PDM ont été portées par le territoire, telles que le déploiement des services vélo ou encore la mise en place de la navette électrique Cœur de Troyes.

Le nouveau PDM devra présenter un équilibre adapté entre réalisme et ambition, afin de permettre sa mise en œuvre. Le nombre d'actions sera ainsi priorisé et hiérarchisé. Il sera évalué annuellement afin de suivre sa mise en œuvre, ou d'adapter la stratégie en fonction pour répondre aux besoins et spécificités du territoire. Un bilan du PDM devra être dressé à mi-parcours, en 2030. Ce bilan permettra de mettre à jour la stratégie du document et de l'adapter en fonction des besoins.

4. La démarche d'élaboration du nouveau PDM

L'élaboration du plan de Mobilité (PDM,) pilotée par Troyes Champagne Métropole, a suivi plusieurs étapes :



Les instances de décision

Les instances de travail et de validation suivantes ont jalonné chaque étape de la démarche :

- Des **comités techniques** avec les services techniques de TCM, la TCAT et Troyes Parc Auto (TPA) ;
- Des **groupes de travail** avec les élus du territoire dédiés aux thématiques transport et stationnement ;
- Des **comités de pilotage** où était convié l'ensemble des élus du territoire de TCM dédiés aux thématiques de mobilités et voiries, afin de valider les étapes clés de la démarche.

Concertation des partenaires et du public

Outils d'enquête	Phase diagnostic	Construction du Plan d'actions
Deux enquêtes en ligne visant à recueillir la perception et les attentes de la population ont été menées	Mise en ligne du 1er mai au 1er juin 2024, interrogeant le grand public sur ses habitudes de déplacement actuelles et sur les freins à l'usage des modes alternatifs à l'automobile. Elle a permis de recueillir les retours de 1'100 répondants, dont plus de 90% habitent le territoire. Les enseignements de cette enquête ont été intégrés au diagnostic	Une seconde enquête en ligne a été menée du 16 septembre au 27 octobre 2024, afin de recueillir les attentes et les avis de la population sur des propositions d'actions concrètes. 780 réponses ont été récoltées et les enseignements ont nourri la construction du Plan d'actions.
Des ateliers thématiques avec trois groupes de partenaires ont été organisés. Les groupes conviés étaient constitués : ▪ de commerçants, représentants de zones commerciales et acteurs du secteur du tourisme ; ▪ de représentants de grands générateurs de déplacements (zones d'activités et campus) ; ▪ d'usagers, étudiants et habitants ;	Ces groupes ont été réunis le 27 et 28 mai 2024. A la suite d'une présentation des premiers éléments du diagnostic, un travail d'échange par groupe a été mené pour indiquer les besoins et les problématiques des partenaires sur les thématiques spécifiques. Les comptes rendus de ces ateliers sont en annexes	Ces groupes ont été réunis une seconde fois le 30 septembre et 1er octobre 2024. Une présentation du diagnostic et des enjeux a été diffusée suivie d'échanges par groupe sur des tableaux de propositions d'actions. Les acteurs étaient invités à donner leurs avis, juger la pertinence et émettre des propositions d'actions. Les comptes rendus de ces ateliers sont en annexes

La consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) et l'enquête publique

La phase de consultation des PPA sera lancée au printemps 2025. L'enquête publique suivra dans un second temps. À ce stade, il est prévu l'organisation de 7 demi-journées de permanences pour recueillir les avis des habitants du territoire à propos du PDM.

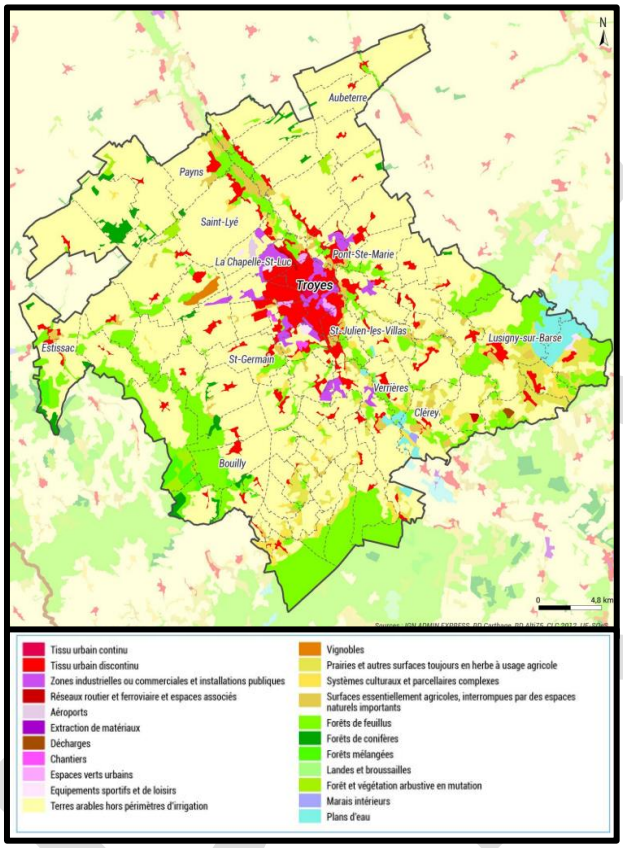
Figure 2 : Campagne de communication des enquêtes en ligne

II - Le territoire et ses caractéristiques en matière de mobilité

1. Caractéristiques du territoire

Un vaste territoire à la fois urbain et rural

Troyes Champagne Métropole est une intercommunalité regroupant 81 communes. Au cœur du territoire, Troyes et sa première couronne de communes constituent un tissu urbain dense et accueillent plusieurs zones industrielles, principalement localisées en bordure de la zone urbanisée. Autour de ce cœur urbain, sur l'ensemble du reste du territoire (63 communes), l'espace est à dominante rurale. Les terres agricoles composent plus de 60 % de la surface du territoire de TCM.



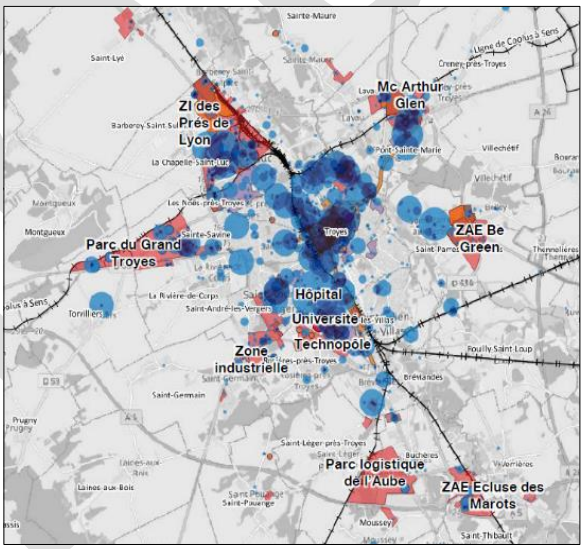


Figure 4 : Une population principalement concentrée dans le cœur urbain (source : Transitec)

Figure 3 : Caractéristiques du territoire - Source : IGN admin express, BD Carthage, 2012

Des habitants et des emplois principalement concentrés dans le cœur de l'agglomération

La population totale de TCM est de 172 000 habitants (données INSEE 2019) :

- La commune de Troyes regroupe à elle seule 63 000 habitants, soit 37 % de la population du territoire ;
- L'unité urbaine définie par l'INSEE (18 communes) en compte 140 000, soit plus de 80 % de la population du territoire.

La population se concentre ainsi principalement dans le cœur urbain de TCM.

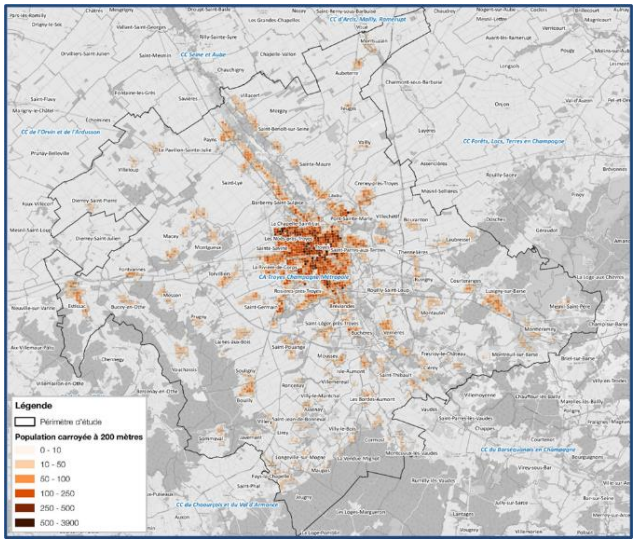


Figure 5 : Concentration des emplois dans la zone intra-rocade (source : Transitec, données SIRENE 2023)

Le territoire compte environ 70 000 emplois (SIRENE 2023), localisés principalement dans la zone intra-rocade : dans le centre-ville de Troyes et les zones d'activités industrielles et commerciales de la première couronne.

Des solutions de mobilité à adapter aux populations les plus fragiles

TCM est en croissance démographique légère de 0.5% entre 2016 et 2022 (INSEE, 2022). On observe une hausse de 20% de la part de la population de plus de 60 ans entre 2010 et 2021, ce qui indique un vieillissement de la population. (INSEE, 2022) Cependant, la proportion de moins de 30 ans reste stable et plus marqué qu'à l'échelle du département.

Enfin les ménages les plus défavorisés se concentrent principalement dans le centre de l'agglomération, dans les communes de La Chapelle Saint-Luc, Troyes, Les Noës-près-Troyes et Pont-Sainte-Marie.

L'évolution à venir du territoire

Des projets de reconversion de friches économiques en zone d'habitat sont en cours sur le territoire. Les principaux sites concernés sur la Ville de Troyes sont Magiline, Absorba Poron, Lebocey et ERDF. Un projet important de renouvellement urbain, dans le quartier Jules Guesde à Troyes, est en cours de réalisation. Ce projet aura pour objectif de redynamiser le quartier au travers d'une mixité des fonction urbaines. D'ici à 2030 ce sont entre 1'300 et 1'500 logements qui doivent être livrés. D'autres friches pourraient être reconvertis comme sur les communes de Saint-André-les-Vergers ou La Chapelle-Saint-Luc par exemple.

Parallèlement aux projets de logement, une ambitieuse stratégie visant à proposer un foncier économique « clé en main » pour accueillir des entreprises et activités a été présentée dès 2022 et est en cours de déploiement. L'implantation de nouvelles entreprises sur le territoire crée de nouveaux emplois et parallèlement attire de nouveaux habitants sur le territoire. **Aussi, une réflexion est menée pour penser la desserte et les mobilités de ces nouvelles Zones d'activité économique (ZAE) et répondre aux nouveaux usages.**

D'après les éléments collectés, la demande de mobilité et les flux demeureront similaires à la situation actuelle. En fonction de l'évolution démographique et des besoins de déplacement, le PDM pourra être adapté en 2030 à l'occasion du bilan intermédiaire.

2. Les besoins locaux de déplacements

Des déplacements domicile – travail polarisés vers le cœur de l'agglomération

Près de 76 000 déplacements domicile - travail (en sens aller uniquement) sont réalisés quotidiennement en lien avec le territoire (INSEE 2019) :

- 75 % de ces déplacements sont réalisés en interne : autrement dit, la majorité des personnes domiciliées dans TCM y travaille.
- Concernant les déplacements en échange, 15 % des flux sont en direction de TCM et 10 % sont émis du territoire vers d'autres territoires. **Il s'agit donc d'un territoire qui attire plus de flux qu'il n'en émet.**

Projet

Les besoins de mobilité sont polarisés vers le cœur urbain :

- 47 % des flux domicile-travail ont lieu au sein de ce périmètre.
- A ceux-ci s'ajoutent 16 % des flux d'échange de la ruralité vers l'unité urbaine.
- De l'urbain vers les zones rurales, les déplacements sont minoritaires (4 %) et sont **très diffus sur le territoire.** Les flux au sein même des zones rurales représentent 7%.

Ces différences traduisent des besoins de mobilité fortement hétérogènes entre les territoires ruraux et urbains.

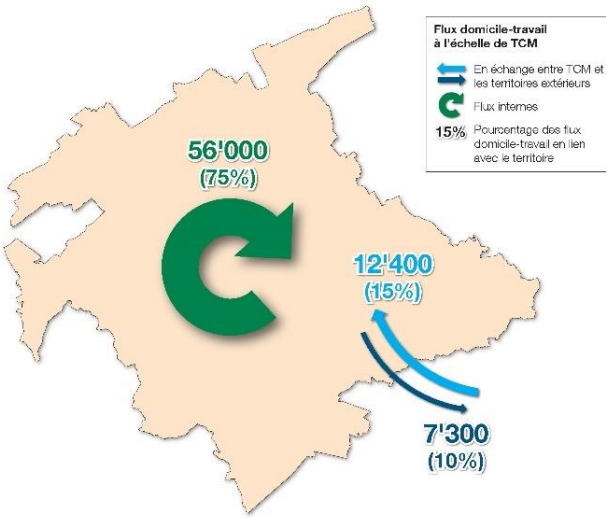


Figure 7 : Structure des déplacements domicile-travail du territoire (Source : Transitec, données Insee 2019)

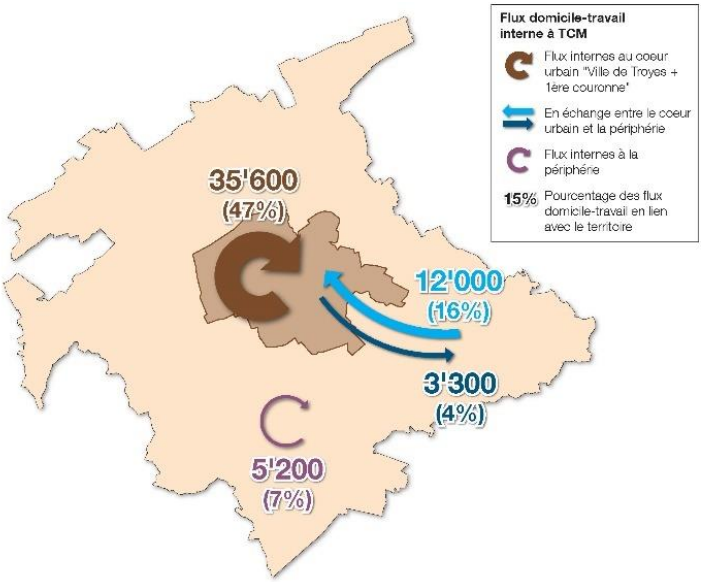


Figure 6 : Structure des déplacements domicile-travail internes à TCM (Source : Transitec, données Insee 2019)

III - Les pratiques locales de déplacement et de mobilité

1. La voiture, le mode de déplacement principal

Une dépendance à l'automobile due aux spécificités du territoire

- 4 déplacements professionnels sur 5 sont réalisés en voiture ;
- Cette dépendance est amplifiée en ruralité où la voiture représente 92 % des déplacements réalisées (liés principalement a une absence d'alternative à la voiture).

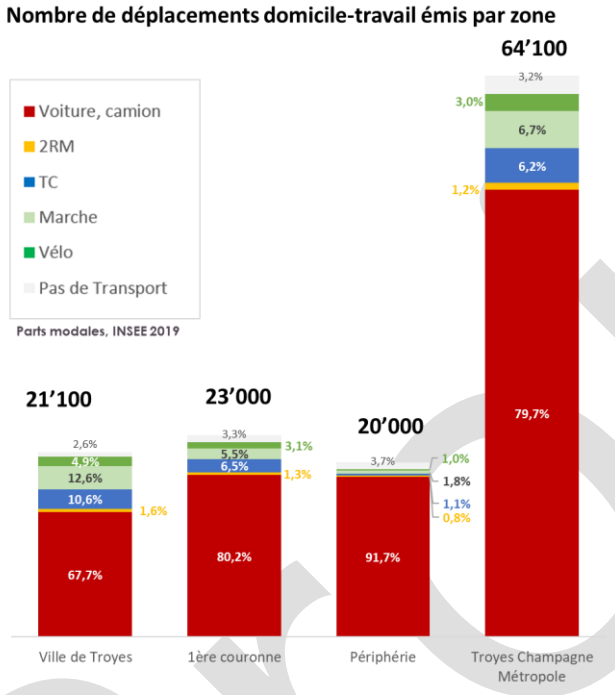


Figure 8 : Parts modales des déplacement domicile-travail selon le lieu de résidence des ménages - (Source : Transitec, données Insee 2019)

Les parts modales ont très peu évolué lors des 15 dernières années (de 2006 à 2019). On note une légère augmentation de la part de la voiture (+ 2 %), ainsi qu'une apparition du vélo ces trois dernières années (3 %).

Un taux d'équipement en véhicules important

Sur l'ensemble du territoire, le taux de motorisation moyen est de 1,15 véhicule/ménage, mais cache de fortes disparités :

- 0,83 véhicule/ménage en moyenne dans la commune de Troyes ;
- En périphérie, le taux de motorisation des ménages atteint 1,67, se rapprochant de la moyenne de l'Aube qui est de 1,7 (INSEE 2020).

La moyenne de l'équipement des ménages suit le taux de motorisation[1], avec une moyenne sur le territoire de **79 % des ménages possédant au moins une voiture**, taux légèrement inférieur à celui de l'ensemble de l'Aube (83 %). A noter des disparités géographiques avec un plus faible taux d'équipement au cœur de l'agglomération : 66 % de taux d'équipement dans la ville de Troyes, contre 95 % en moyenne sur les communes rurales. Cette différence s'explique, notamment, par la proximité des services en zone urbaine.

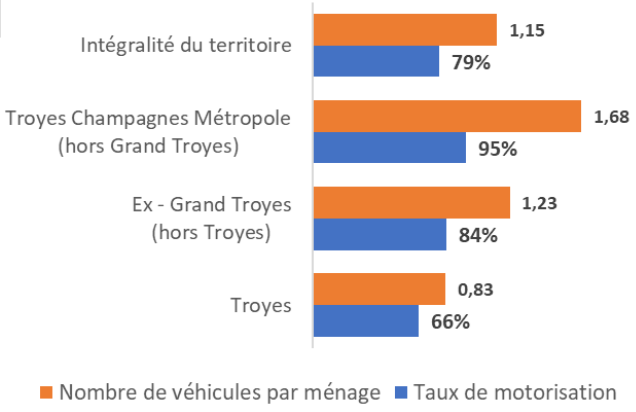


Figure 9 : Taux de motorisation des ménages - (Source : Transitec, données Insee 2019)

[1] L'équipement des ménages correspond au nombre moyen de véhicules détenu par un ménage. Le taux de motorisation correspond au nombre de ménages ayant au moins un véhicule.

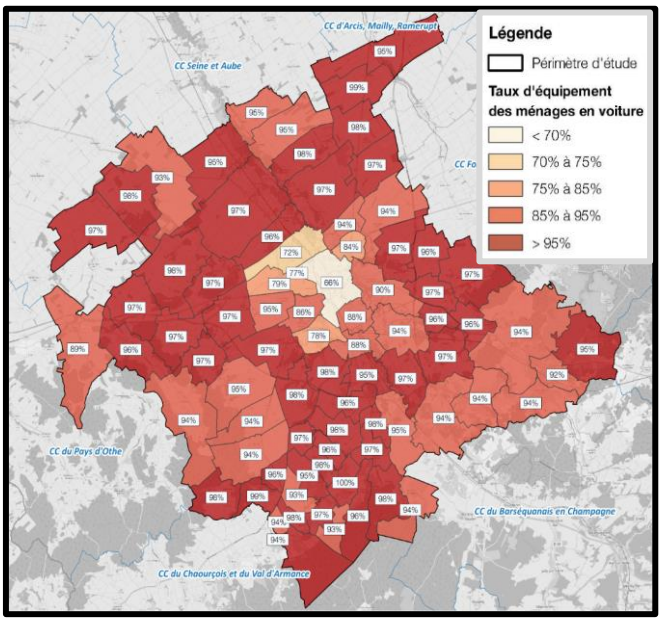


Figure 10 : Taux d'équipement automobile des ménages (source : Transitec, données INSEE 2019)

Les infrastructures routières

Le territoire de TCM bénéficie d'une très bonne desserte routière avec de nombreux axes structurants :

- Les autoroutes A4 (vers Paris à l'ouest et Chaumont à l'est) et A26 (en direction de Reims) ;
- La rocade (D610), qui permet d'éviter la traversée du centre-ville de Troyes (10 à 40'000 véhicules/jour selon les sections, le tronçon nord étant le plus emprunté) ;
- Les routes départementales qui forment un réseau en étoile desservant l'ensemble des communes rurales et convergeant vers la rocade, supportant des niveaux de trafic de l'ordre de 7'000 à 20'000 véhicules/jour selon les axes.

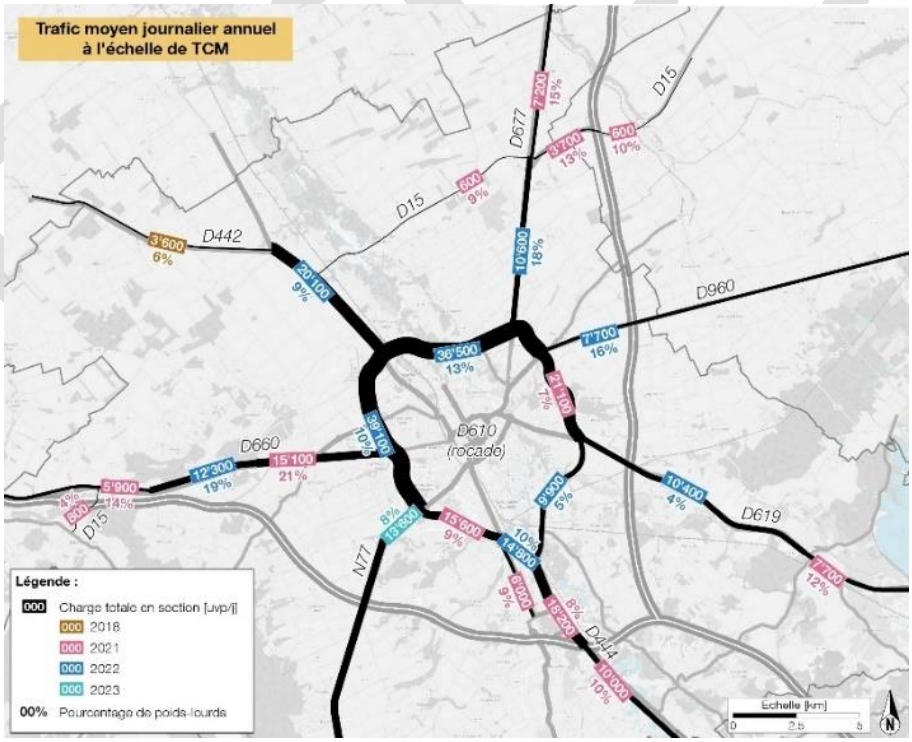


Figure 11 : Niveaux de trafic sur le réseau routier structurant (source : Transitec)

Des niveaux de trafic également importants sur la zone intra-rocade

Sur la zone intra-rocade, les axes de circulation automobile principaux sont généralement larges, avec des profils de voiries à 2x2 voies, y compris sur le tour du « Bouchon du Champagne » qui borde le centre-ville de Troyes. Sur ces axes, les niveaux de trafic sont importants, avec :

- 15'000 à 20'000 véhicules/jour sur le boulevard Pompidou qui est l'axe structurant est-ouest traversant la zone intra-rocade ;
- 10 à 15'000 véhicules/jour sur les principaux axes pénétrants de la rocade vers le centre : la pénétrante nord, l'avenue Roger-Salengro, l'avenue du Général-Gallieni, le boulevard de Dijon et l'avenue du Général-de-Gaulle ;
- Les boulevards et avenues qui entourent le « Bouchon de Champagne », centre-ville de Troyes, accueillent des flux importants, de l'ordre de 10 à 20'000 véhicules/jour selon les portions.

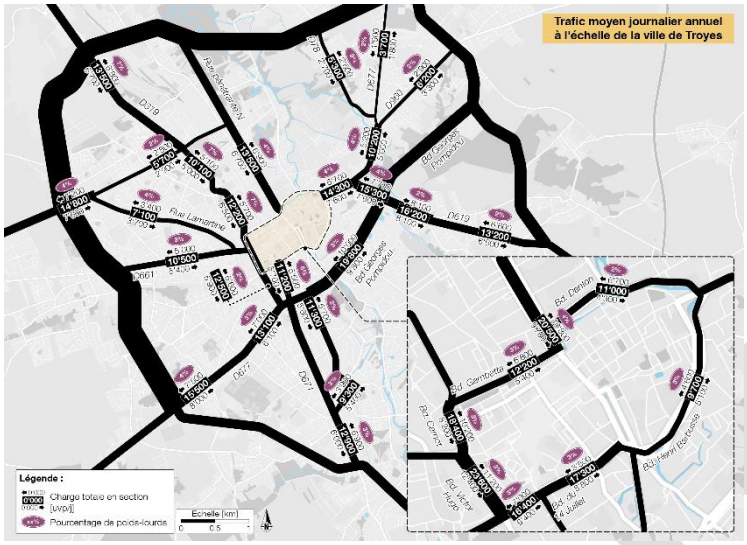


Figure 12 : Niveaux de trafic sur le réseau intra-rocade (source : Transitec)

Des marges de manœuvre sur le réseau routier

Le dimensionnement des infrastructures routières, notamment dans la zone intra-rocade, permet d'assurer une circulation automobile fluide. Même aux heures de pointe, les cas de congestion restent ponctuels.

Si ce réseau capacitaire incite à l'usage de la voiture pour les déplacements du quotidien, il présente également des marges de manœuvre pour évoluer :

- Afin de reporter une partie du flux de la zone centre sur les infrastructures périphériques pour limiter les nuisances auprès des riverains du centre ;
- Afin d'accorder une plus grande part d'espace public aux modes alternatifs (bus, piétons, cyclistes…).

Des surfaces importantes dédiées au stationnement automobile

Dans le centre-ville de Troyes, l'offre de stationnement automobile propose un peu moins de 10'000 places de stationnement (hors stationnement privé) :

- Sur voirie :
  - 1'813 places réglementées sur voirie au sein du « Bouchon de Champagne » (trois types de zones : jaune, orange et rouge). Des arrêts-minute sont également présents en centre-ville grâce à un système de bornes automatiques pour les clients des commerces ou en dépose minute en gare ;
  - Environ 3'000 places non réglementées sur voirie ;
- Parkings en surface :
  - Aux abords du centre-ville, des parkings en surface accueillent environ 1'958 places et sont gérés par TPA ;
  - Des parkings gratuits en libre accès accueillent également plus de 1'320 places ;
- Parkings en ouvrage :
  - Une offre de 4 parkings en ouvrage gérés par TPA qui comptent près de 1'447 places ;

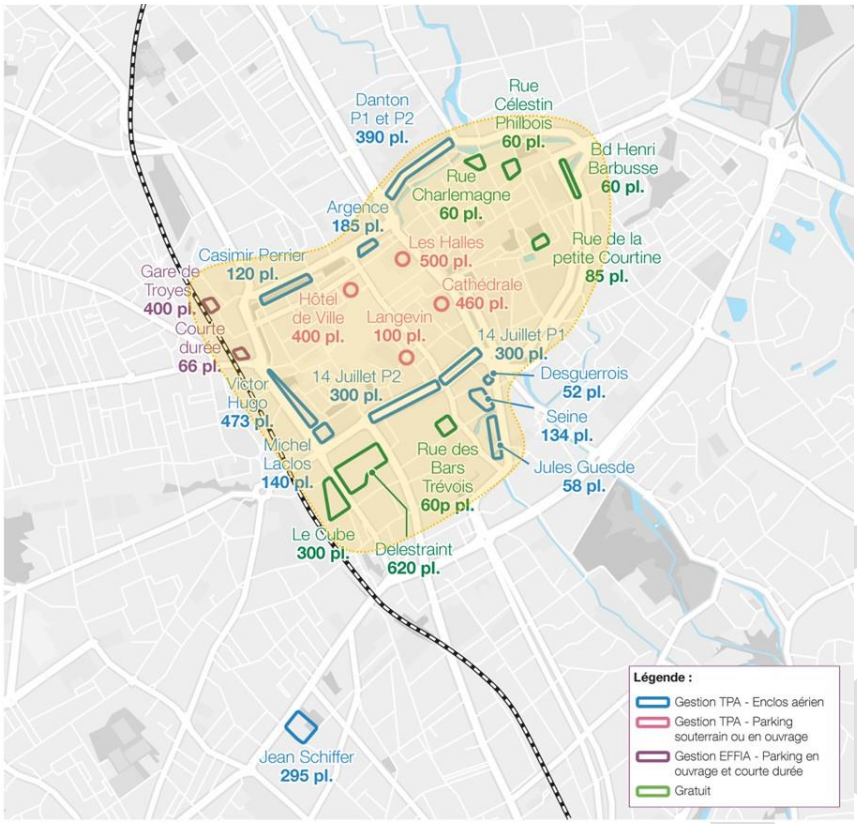


Figure 13 : Localisation des principaux parkings de l'hypercentre (par le gestionnaire Troyes Parc Auto)

Dans la 1ère couronne de TCM, on observe du stationnement principalement en surface, en particulier des linéaires de stationnement le long des voiries (et parfois sur trottoirs). L'offre sur voirie est principalement non réglementée (hormis quelques zones bleues à Sainte-Savine).

Enfin, **dans la périphérie de TCM** :

- De nombreux parkings capacitaires sont présents dans chaque zone d'activités et zone commerciale. Il existe un parking pour chaque destination, sans mutualisation des usages.
- Dans les centres-bourgs, le stationnement s'organise sur voirie et également sur trottoir pouvant générer parfois des conflits d'usage avec les piétons et Personnes à Mobilité Réduite (PMR). On note également quelques parkings en surface aménagés (places de la mairie ou de l'église généralement).

Actuellement, peu de contrainte pèsent sur le stationnement sur l'ensemble du territoire. Il existe 3 types de zones de stationnement sur la Ville de Troyes : « rouge » en hyper centre, « orange » et « jaune » sur les secteurs denses et commerciaux. **Les zones « jaunes » ont vocation à se développer, pour permettre de garantir le stationnement résidentiel en parallèle de l'offre importante et diversifiée de stationnement en enclos et en ouvrage.**

Figure 14 : Illustration de l'offre de stationnement sur les différentes zones du territoire

Les nuisances liées à l'usage de l'automobile

a) Les problématiques environnementales

Le niveau des flux de circulation automobile sur le territoire peut générer des impacts environnementaux sur le territoire.

Tout d'abord, le transport routier fait figure de premier émetteur de **Gaz à Effet de Serre (GES)** sur le territoire, représentant 36 % des émissions en 2021 (soit 315 kTeqCO_2).

Au sein de ce pourcentage, la voiture particulière représente à elle seule 53 % des émissions de GES liées au transport routier.

Des dépassements des valeurs guides de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) pour **NO_2** (40 µg/m 3 en moyenne annuelle) ont été mis en évidence, à certaines périodes, sur des axes principaux de circulation dans la ville centre et la 1ère couronne.

Enfin, le **trafic routier** peut constituer la source principale d'exposition au bruit de la population sur le territoire.

La voiture individuelle est donc un mode de déplacement pouvant générer des nuisances sur le territoire.

Emissions de GES par secteurs en 2021

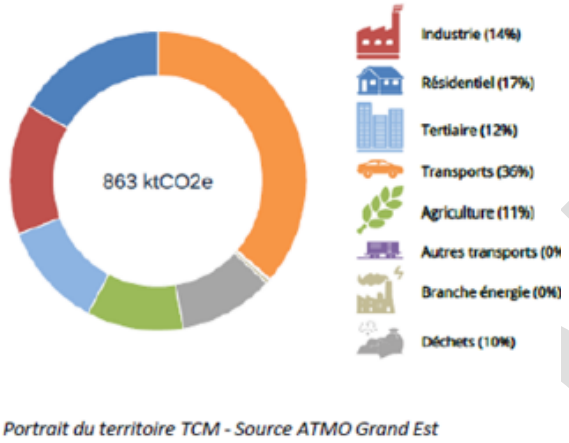


Figure 16 : émissions de CO2 sur TCM par secteur (source : PCAET TCM)

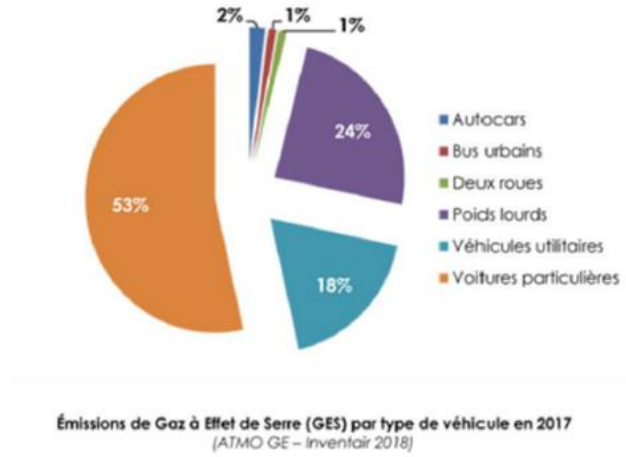


Figure 15 : émission de GES par type de véhicules (source : PCAET TCM)

b) Les problématiques de sécurité et d'apaisement de la circulation

Le réseau routier intra-rocade et au niveau des centres-bourgs est généralement peu apaisé avec une limitation de vitesse fixée à 50 km/heure.

A l'échelle de l'agglomération, les secteurs limités à 30 km/h restent rares et concernent l'intérieur du centre-ville Troyen ainsi que quelques quartiers ciblés à Sainte-Savine, Saint-Julien-les-Villas et Les Noës-près-Troyes.

Sur de nombreux axes du réseau, des dépassements des vitesses limites sont parfois observés, variant entre 15 % et 60 % de taux d'infraction (part de véhicules roulant au-delà de la vitesse autorisée). La plupart des dépassements ont lieu dans les zones limitées à 50 km/h ou 30 km/h.

En 2023, 130 accidents graves (personnes hospitalisées) ont été recensés sur le territoire. Trois accidents sur quatre concernent un conflit entre un véhicule léger et un mode actif (piéton, cycle, trottinette).

La sécurisation des usagers des mobilités actives s'impose donc comme un objectif prioritaire, en particulier dans le centre-ville de Troyes et la zone urbanisée, les centres-bourgs, mais aussi au niveau des boulevards et avenues à fort trafic.

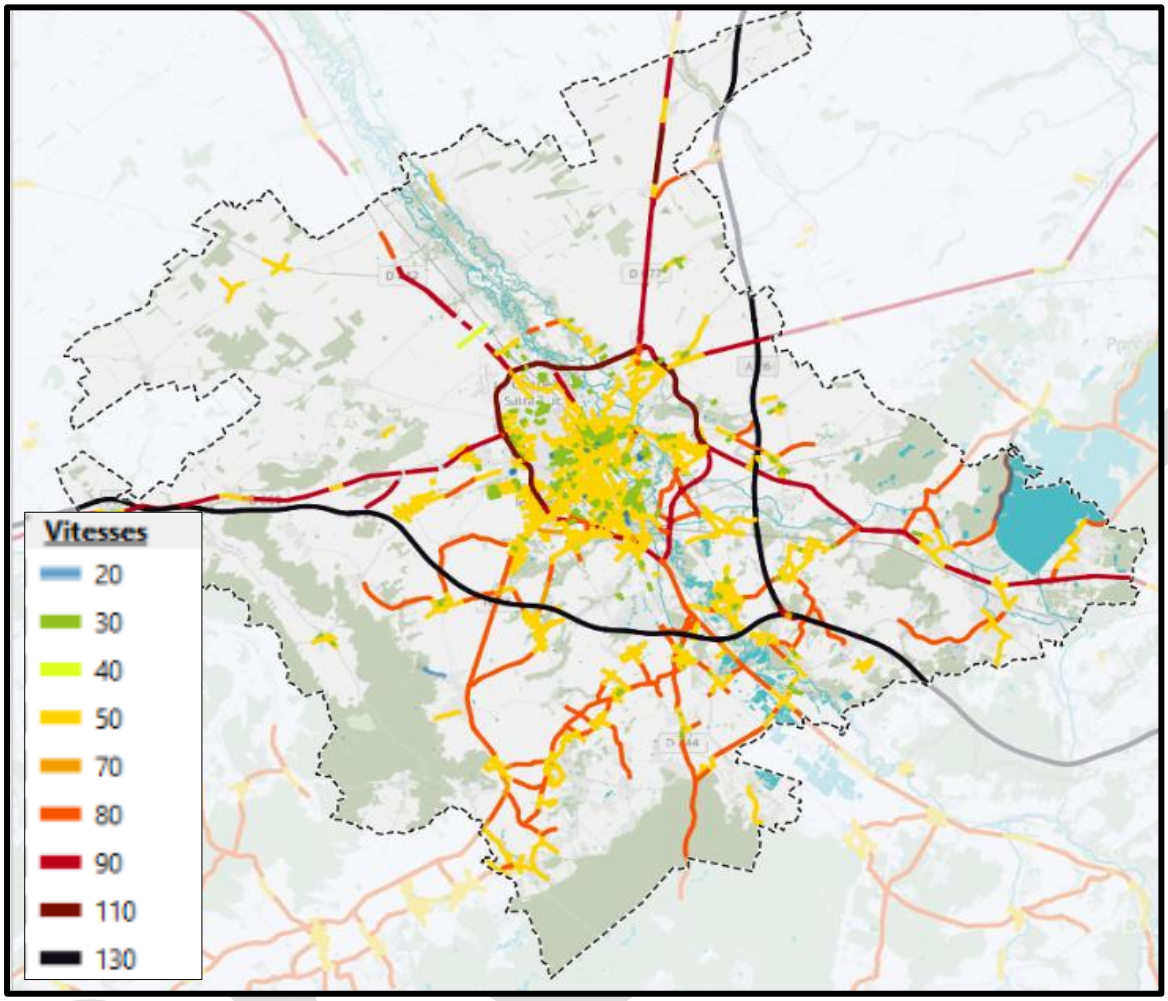


Figure 17 : Limitations de vitesse actuelle sur le réseau routier du territoire (Source : Transitec)

2. Le covoiturage du quotidien, une pratique qui se développe

Le covoiturage, un levier partenarial pour réduire le volume de véhicules en circulation

Sur un territoire fortement dépendant de la voiture, et au sein duquel les flux internes sont majoritaires, le covoiturage apparait donc comme une alternative intéressante à l'autosolisme.

Le service de covoiturage, proposé actuellement par TCM, est géré par la plateforme Karos, implantée sur le territoire de TCM depuis 2019. Le Conseil Départemental de l'Aube a ensuite rejoint le dispositif en déployant le service sur le reste du département hors TCM.

Karos propose d'une part une application pour mettre en relation des conducteurs et des passagers, et d'autre part de travailler directement avec les entreprises du territoire pour les aider à organiser le covoiturage de leurs employés. Ce service est subventionné par TCM sur son périmètre, et par le Conseil Départemental sur le reste du territoire de l'Aube.

Un usage majoritairement dans le cadre professionnel mais encore limité

Les trajets en lien avec les motifs professionnels de courte distance représentent plus de 90% des trajets en 2023, avec une distance moyenne de 5 km. Au cours de la période 2022-2023, le nombre de trajets a progressé de façon modérée (faible utilisation en période estivale, au regard de la finalité majoritairement professionnelle du dispositif).

En 2023, 100 déplacements par jour étaient réalisés en covoiturage. Malgré la croissance régulière de l'usage du service, il s'agit d'un nombre relativement faible au regard de l'ensemble des déplacements quotidiens du territoire.

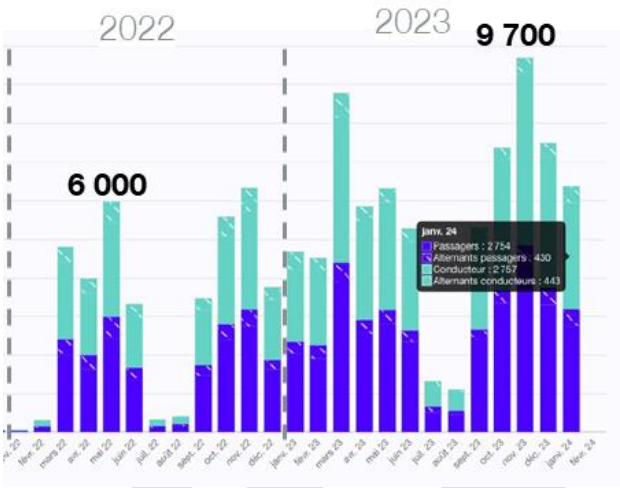


Figure 18 : Nombre de courses Karos réalisées en tant que passagers et conducteurs en 2022 et 2023 (Source : TCM)

Les aires de covoiturage inadaptées au covoiturage du quotidien

Trois aires de covoiturage ont récemment été aménagées par le Conseil Départemental de l'Aube sur le territoire de TCM (à Torvilliers, Thennelières, et Buchères). Ces aménagements ont été réalisés en partenariat avec les sociétés d'autoroute dans le cadre du plan d'investissement autoroutier de l'Etat.

Les aires se situent à proximité immédiate des accès au réseau autoroutier, sur des secteurs relativement éloignés des zones urbanisées, et sont en conséquence difficiles d'accès en mode alternatif (pas d'aménagement cyclable, pas de desserte bus)

Ainsi, ces aires sont principalement adaptées pour du covoiturage de longue distance. Mais en l'état, elles ne répondent pas au besoin de multimodalité pour organiser et développer le covoiturage du quotidien sur le territoire.

Figure 19 : Aire de covoiturage de Torvilliers – source : Transitec

3. La mobilité électrique à accompagner

Afin de limiter les nuisances liées au transport routier, l'électrification du parc constitue une solution avec un impact largement positif : réduction voire élimination des émissions de SO_2, NOx, COVNM[2], (GES provenant pour quasi-totalité de la consommation de produits pétroliers), et réduction du bruit routier en-dessous de 50 km/h.

Le diagnostic et les pistes d'action pour la transition vers l'électromobilité sont portés par le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de recharges des véhicules électriques (SDIRVE), établi en 2023. Dans l'Aube, le SDIRVE est placé sous la responsabilité du Syndicat départemental d'énergie de l'Aube (SDEA).

[2] Référence à l'annexe : Etude environnementale

Les ambitions du SDIRVE

Aujourd'hui, 245 points de charge sont présents sur le territoire de TCM. Ils se situent majoritairement aux abords des autoroutes et dans les zones commerciales. Certains sont donc liés à des initiatives privées mais restent accessibles au public (concessionnaires automobile, zones d'activité…).

Il est estimé que le nombre de véhicules électriques va être multiplié par 20 entre 2023 et 2035. Afin de suivre cette tendance exponentielle et de répondre à la nouvelle demande, le SDIRVE projette de passer de 245 à 2 860 points de charge en 2035.

Figure 20 : Estimation du volume du parc de véhicules électriques et des IRVE en situation actuelle et en 2035 - source : SDIRVE de l'Aube

4. Le transport routier de marchandises

Dans un contexte où le développement du e-commerce augmente mécaniquement le nombre de livraisons, le PDM a la capacité d'agir surtout sur l'échelle urbaine, pour maîtriser et organiser la multiplicité de véhicules de marchandises en fin d'acheminement.

Troyes Champagne Métropole est un territoire de logisticiens. Le transport de marchandises irriguant le territoire de TCM s'organise à plusieurs échelles, uniquement via le mode routier.

La circulation des poids-lourds est importante à l'échelle de la rocade, en lien notamment avec les nombreuses zones d'activité proches de cet axe. Au sein des zones d'activité, la circulation des poids lourds n'entraine pas de conflit d'usage. Les infrastructures sont dimensionnées pour l'accueil des camions et les livraisons ont lieu avant 10h.

Pour ce qui est du centre-ville de Troyes, les véhicules de livraison, notamment les camions, bénéficient d'un accès peu limité au centre-ville.

Concernant la logistique urbaine et notamment la gestion du « dernier kilomètre », il n'existe pas de solution mise en place par la collectivité facilitant l'optimisation du chargement des véhicules de livraison.

Dans le centre de l'agglomération, le transport de marchandises (indispensable au fonctionnement des commerces) peut être source de nuisances pour les usagers : conflits d'usages, bruit, pollution…

L'enjeu principal serait de faciliter une organisation autour des espaces urbains, afin de limiter les nuisances et les conflits d'usage, en cohérence avec les besoins des transporteurs et des commerçants.

5. Le train TER

Un réseau s'appuyant principalement sur une ligne ferroviaire : une offre de trains centralisée à Troyes

L'unique ligne ferroviaire traverse le territoire d'ouest en est et dessert la gare de Troyes. Cette ligne permet de rejoindre facilement Paris à l'ouest en 1h30 avec 17 trains par jour depuis Troyes. Pour ce qui est des liaisons en direction de l'est, elles sont assurées par 9 trains par jour en desservant Vendeuvre-sur-Barse, Bar-sur-Aube, Chaumont ou encore vers Culmont-Chalindrey en 1h20, puis deviennent moins fréquentes au-delà de cette gare.

Du fait de l'électrification des voies entre Paris et Troyes, des travaux sont en cours et programmés pour une mise en service à l'été 2028. Les ouvrages d'art (ponts et passerelles) seront adaptés pour être élevés, les installations seront modernisées.

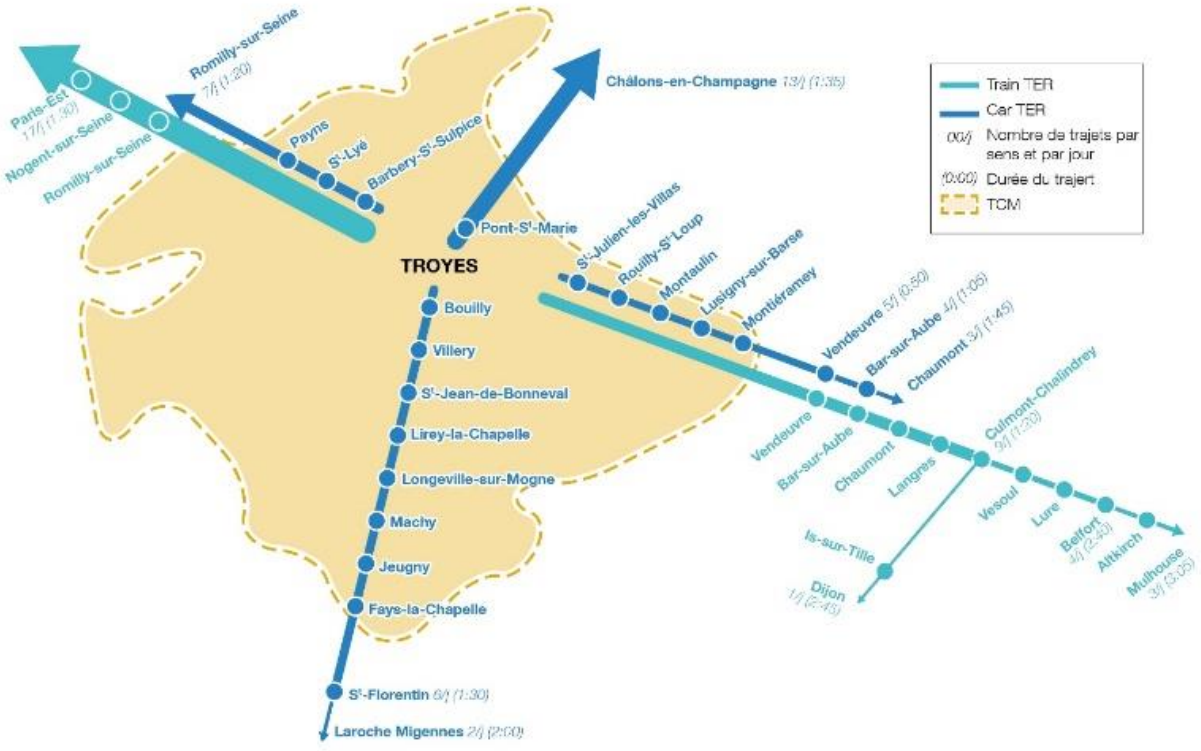


Figure 21 : Schéma du réseau train et cars TER présents sur TCM

6. Le car TER

Un réseau peu compétitif face à l'automobile

Afin de compléter la desserte ferroviaire, une quinzaine d'arrêts de cars TER sont présents sur le territoire. Les lignes de cars couvrent des communes principalement rurales et s'étendent au-delà de TCM. Ces lignes restent peu attractives **avec cinq à sept cars par jour en semaine** et très peu, voire pas, de service assuré le weekend.

Ce réseau est ainsi peu compétitif face à la voiture individuelle. A titre d'exemple, la durée moyenne pour se rendre à Saint-Florentin est de 50 minutes en voiture, contre 1h30 en car, de 40 minutes contre 1h20 pour Romilly-sur-Seine.

Ces fréquences et temps de parcours ne sont donc pas adaptés à des déplacements pendulaires.

Un potentiel d'intermodalité en gare de Troyes

Au sein de TCM, seule la gare de Troyes peut être considérée comme un pôle d'intermodalité. Elle regroupe les fonctions de gare ferroviaire et de gare routière, qui accueille à la fois des cars grande ligne et le terminus des cars TER. Des services de stationnement automobile courte et longue durée, dépose minute, location et stationnement vélo (Le Marcel à Vélo, Maison du vélo) et taxi sont également présents sur le pôle.

Ce pôle gare, qui s'inscrit dans un quartier en pleine mutation, manque toutefois de lisibilité pour les usagers :

- Le stationnement vélo est peu visible et lisible pour les usagers ;
- Le cheminement de la gare routière à la gare ferroviaire, éloignées l'une de l'autre d'une centaine de mètres, n'est pas jalonné,
- Il n'existe pas de point de vente de tickets de transports urbains à la gare. Cela est envisagé prochainement sous la forme d'une agence des mobilités (local dans le hall de la gare, loué par la TCAT).

7. Le réseau de bus de TCM et la TCAT

Un réseau à restructurer et renouveler

Le réseau de bus urbain de TCM, exploité par la TCAT, est composé de différentes offres :

- 11 lignes de bus régulières en service de 6h30 à 20h30 ;
- 18 lignes de bus scolaires ouvertes à tous à raison d'environ deux trajets par jour ;
- 3 navettes complètent ce réseau : « Cœur de Troyes », étudiante (nocturne), lignes 101 (rural).

Les fréquentations des lignes 6, 1 et 2 (par ordre d'importance) représentent plus de la moitié de la fréquentation des lignes régulières. Il s'agit des lignes les plus cadencées du réseau, avec une fréquence moyenne de passage autour de 15 minutes.

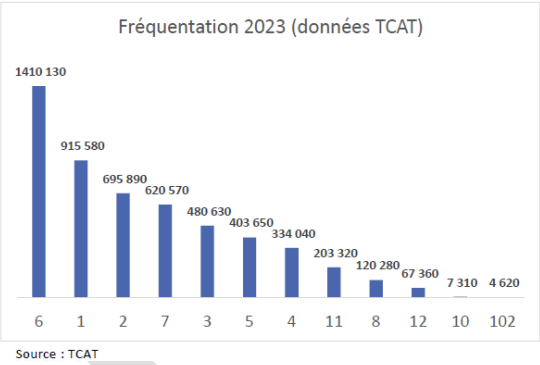


Figure 22 : Fréquentation 2023 du réseau de bus par ligne (source : TCAT)

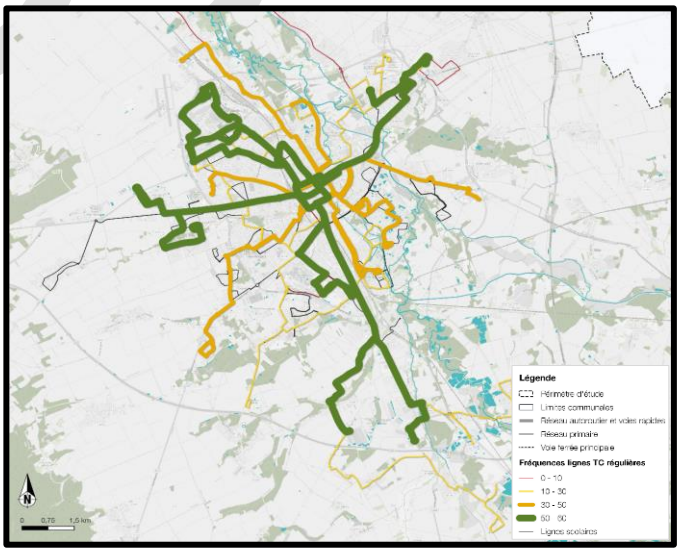


Figure 23 : Fréquence par ligne du réseau de bus urbain de TCM (source : Transitec)

Un réseau de desserte fine pas assez attractif

Le réseau de bus actuel laisse apparaitre plusieurs points de faiblesse :

- Le réseau de bus est non hiérarchisé (structuré par ligne) et non cadencé, ce qui le rend peu attractif et peu adapté pour les déplacements pendulaires ;

- Les itinéraires des lignes sont peu directs, avec de nombreux arrêts, augmentant ainsi les temps de parcours pour les usagers ;
- La vitesse commerciale est également perfectible. Pour un itinéraire identique en heure de pointe le matin, la voiture s'avère être deux fois plus rapide que le bus. Face au bus, le vélo est assez compétitif, se présentant comme un entre-deux en termes de durée de trajet ;
- Enfin, le réseau bénéficie de 2km de couloir dédié au bus sur l'ensemble du territoire.

Les indices de performance du réseau traduisent donc une faible compétitivité du réseau de bus face à la voiture qui circule sur un réseau globalement fluide.

Par voie de conséquence, le réseau est utilisé principalement par des usagers captifs : jeunes/étudiants, usagers non motorisés… D'après les réponses au questionnaire en ligne de mai 2024, une majorité des usagers des bus et cars justifie leur choix modal par l'absence d'alternative.

Des aménagements de priorisation bus trop rares

Aujourd'hui, il existe seulement 2,8 kilomètres de voies bus sur le territoire. Ces aménagements sont situés dans la commune de Troyes, principalement sur la rue Général de Gaulle, la rue Emile-Zola et l'avenue des Lombards. De plus, un système centralisé de priorisation des bus aux feux a été mis en place.

Bien que les problématiques de circulation soient rares dans l'ensemble, la TCAT, qui exploite le réseau de bus, relève plusieurs points de ralentissement aux heures de pointe, identifiés ci-dessous. Parmi les principaux, peuvent notamment être cités :

- Le rond-point Patton, géré par feux ;
- L'avenue Pierre-Brossolette ;

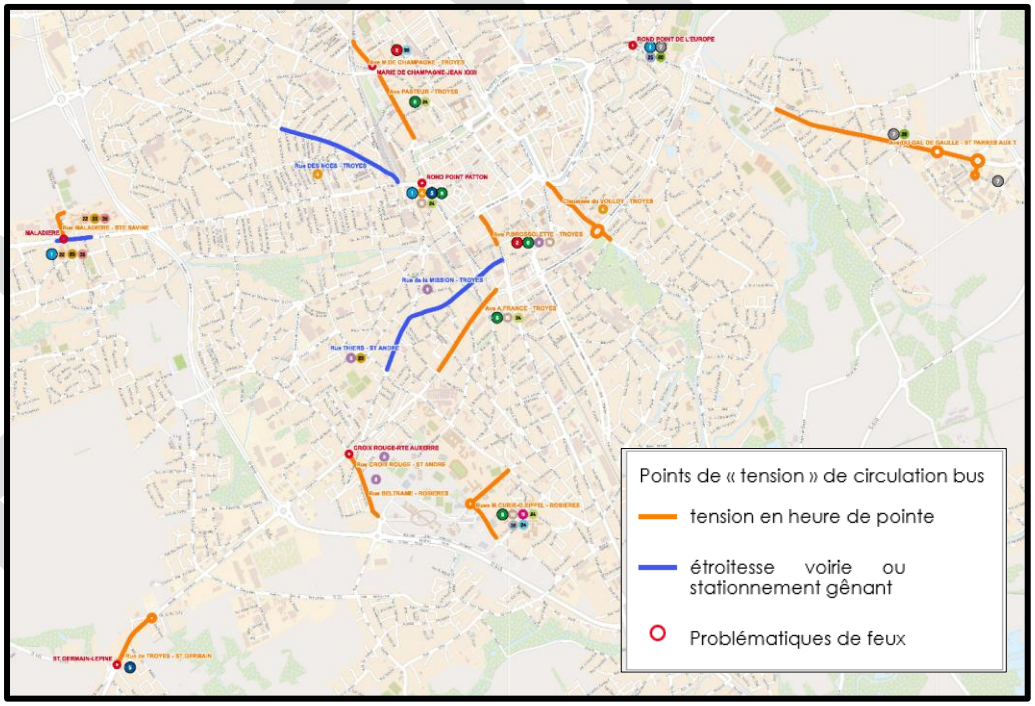


Figure 24 : Points de tension du réseau bus identifiés par la TCAT (source : TCAT)

Un parc de bus vieillissant mais en renouvellement

Le parc de la TCAT est composé de 103 véhicules assez vieillissants, certains bus étant en circulation depuis plus de 20 ans. Une majorité d'entre eux fonctionnant au diesel. L'âge moyen du matériel roulant est de 12 ans et 5 mois.

Plusieurs projets sont en cours afin de moderniser la flotte de bus. Un plan de renouvellement du parc a été lancé avec comme objectif de passer à un mode de motorisation au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule). A date, 25 bus de la flotte ont déjà été renouvelés pour des nouveaux véhicules GNV. Le renouvellement du reste de la flotte se poursuivra les prochaines années.

Dans ce cadre, le dépôt de bus va également être déplacé vers un nouveau site, en capacité d'accueillir des bus fonctionnant au GNV ainsi que des bus et navettes électriques.

8. Le transport à la demande pour desservir la ruralité

Un service de transport à la demande, géré également par la TCAT, propose des trajets en petit véhicule entre des zones rurales du territoire et des terminus de lignes régulières du réseau de bus. Ce service fonctionne sur réservation et représente actuellement environ 50 courses par jour. Il est utilisé majoritairement par des usagers pendulaires, actifs ou jeunes / étudiants.

Depuis sa création, ce service s'est développé de manière empirique, au gré des demandes et besoins des communes. Il dessert actuellement vingt communes.

En raison de son système de réservation peu intuitif et de l'absence de promotion du service, ce service manque de visibilité et reste trop peu connu des usagers.

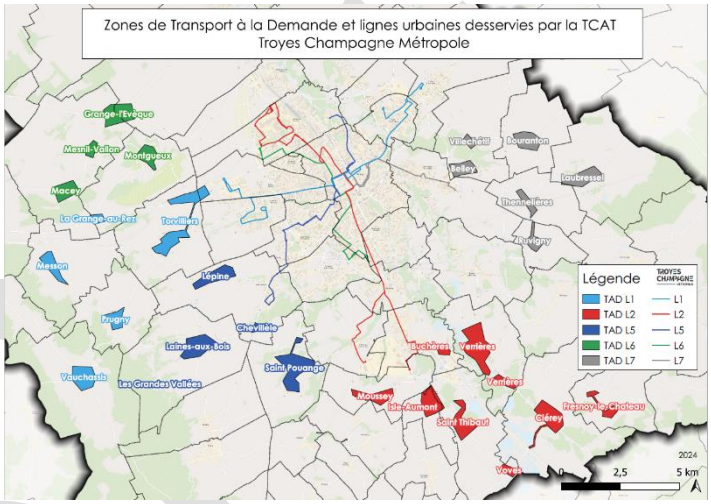


Figure 25 : Zones desservies actuellement par le service de TAD (source : TCM)

Le service TPMR sur l'ensemble du territoire

En complément, un service de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR) est également en place sur le territoire. Réservé aux personnes reconnues en invalidité d'au moins 80 %, il assure un transport porte-à-porte sur l'intégralité du territoire de TCM. Ce service fait face à une demande relativement forte avec environ 70 courses / jour en moyenne.

9. Des mobilités actives : marche et vélo

Un potentiel à exploiter sur les courtes distances

Le territoire de TCM bénéficie d'une topographie plutôt plate, propice au développement des mobilités actives. En effet, la majorité des courts déplacements (inférieurs à 2 kilomètres) ont un dénivelé maximum de 20 mètres.

De plus, les déplacements internes à une même commune, représentent aujourd'hui plus de 30 % des déplacements domicile-travail réalisés quotidiennement (données INSEE 2019). Ces déplacements de courte distance sont réalisés aujourd'hui à près de 60 % en automobile, contre seulement 15 % à pied et 5 % en vélo.

Cette faible part de l'usage des modes alternatifs s'explique notamment par la facilité d'usage de l'automobile et par des discontinuités dans les infrastructures adaptées à la pratique (manque de voies cyclables, discontinuité des cheminements, manque de stationnement vélo…).

Une hausse de l'usage du vélo déjà observée

Afin d'encourager la pratique du vélo, TCM a déployé, au printemps 2020, deux nouveaux services distincts :

- Le **Marcel à Vélo** propose des vélos en libre-service, et compte aujourd'hui 28 stations pour une flotte de 200 vélos à assistance électrique. De 2021 à 2024, ce sont plus de 14 000 nouveaux inscrits qui ont utilisé ce service et réalisé près de 330 000 locations.
- La **Maison du Vélo**, à proximité de la gare de Troyes, propose 234 vélos (dont 175 vélos à assistance électrique) à la location pour des durées variables, à des tarifs attractifs. Ce service fonctionne notamment en période estivale, où les locations courtes durées sont privilégiées.

Ces deux systèmes de location, très sollicités par le grand public, offrent un panel complémentaire permettant d'expérimenter l'usage du vélo. De nouvelles extensions (implantation de nouvelles stations du Marcel à Vélo, augmentation et diversification des flottes, électrification des stations…) sont prévues, afin de répondre à la demande croissante du public. De plus, en 2024, 2 bornes d'autoréparation vélo ont été installées.

Le nouveau Schéma Directeur des Mobilités Actives pour accélérer le développement de la pratique du vélo et de la marche

Depuis juillet 2024, un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) est en vigueur et prévoit une stratégie sur dix ans visant à développer ces usages.

Deux orientations se dégagent du SDMA :

- **Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements** : aménagement de la voirie, sécurisation des aménagements, accompagnement des communes et inscription dans des itinéraires touristiques ;
- **Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population :** renfort du stationnement vélo, développement de l'offre de location vélo et sensibilisation à la pratique des mobilités actives.

Dans le cadre de ce schéma, TCM envisage un investissement de 11 millions d'euros sur 10 ans pour la réalisation d'aménagement cyclables identifiés sur les voiries communautaires[3] (gérées par TCM).

Les autres aménagements seront à réaliser par les maitres d'ouvrage gestionnaires de leur voirie, TCM pouvant soutenir une partie des aménagements, au travers de son fonds d'accompagnement vélo.

Projet

[3] Ce chiffre peut évoluer en fonction des répartitions des voiries communautaires (Cf : Schéma Directeur des Voiries communautaires)

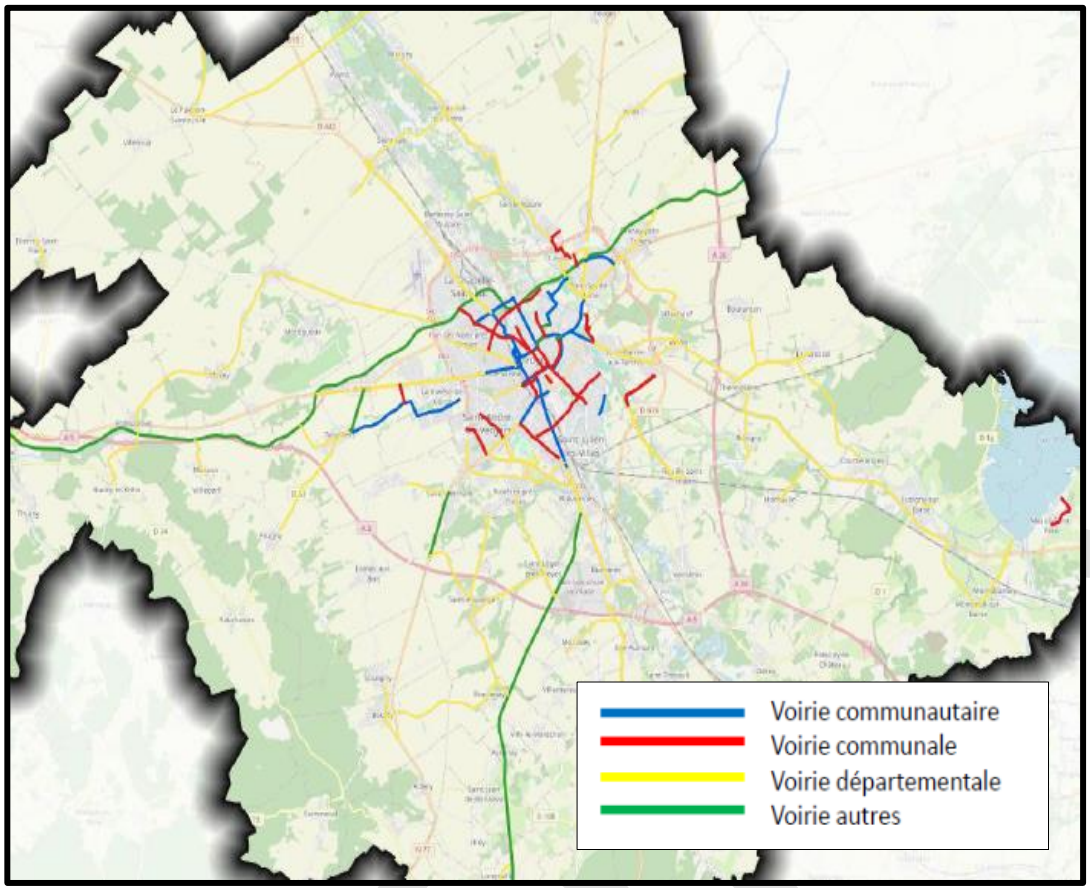


Figure 26 : Gestion des voiries à aménager dans le cadre du SDMA (SDMA)

10. Le management de la mobilité pour accompagner les changements de pratiques

Aujourd'hui, des actions sont déjà portées par TCM et son opérateur la TCAT pour promouvoir et informer sur les diverses solutions de mobilité existantes :

- La mise à disposition en février 2024 d'une nouvelle application **« Mobilités by TCM & TCAT »,** permettant le calcul et la comparaison d'itinéraires (temps de parcours) selon les différents modes de déplacement, ainsi que la localisation des stationnements vélo et des stations du Marcel à Vélo à proximité ;
- **La mise à disposition et le développement de services** comme les services vélo (Maison du Vélo, Marcel à Vélo) ou le service de covoiturage Karos ;
- Des interventions ponctuelles dans les entreprises, les associations et les établissements d'enseignement supérieur. Ces interventions visent à promouvoir les modes alternatifs auprès du public lors d'évènements tels que Mai à Vélo, le Village des Mobilités et autres animations.

Les échanges avec les entreprises et grands pôles générateurs restent à amplifier.

IV - Synthèse

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

- Troyes et sa première couronne de communes, qui constituent le tissu urbain dense où se concentrent la majorité des habitants et des emplois, et près de 50% des flux de déplacements quotidiens ;
- La périphérie composée de communes rurales fortement polarisées vers le cœur urbain, et plus dépendantes de l'automobile.

Du point de vue de la mobilité, la voiture est le mode de déplacement majoritaire au quotidien, dans le centre comme dans la périphérie du territoire. L'usage de l'automobile reste globalement stable depuis 15 ans, avec une part modale de 80% des déplacements domicile-travail.

En conséquence, les niveaux de trafic automobiles observés sur l'ensemble du réseau routier de l'agglomération sont élevés, tant sur les infrastructures primaires que sur les voies proches du centre de l'agglomération. Les alternatives à la voiture sont nombreuses sur le territoire de TCM, offrant en théorie un panel diversifié à l'ensemble des besoins des usagers. Malgré cela, les faits rapportent un développement très inégal de ces services et un usage limité.

Ce constat est cohérent au regard de la typologie du territoire (urbain/rural) et des solutions de mobilités existantes.

Des enjeux environnementaux en lien avec le secteur des transports

- Le secteur des transports, responsable de 36% des émissions de GES du territoire
- Le transport routier individuel comme principale source des émissions de GES liées au transport
- Le transport routier source de nuisances : qualité de l'air, bruit …

Des marges de capacité sur le réseau routier

- Des niveaux importants de trafic automobile, y compris en zone dense
- Une circulation globalement fluide sur l'ensemble du réseau, qui traduit des réserves de capacité sur les axes structurant notamment et donc des potentiels de report pour apaiser le centre

Peu de restrictions, source d'accidents

- Peu de zones limitées à 30 km/h
- Des vitesses pratiquées parfois élevées, avec des dépassements de vitesse fréquents
- 75% des accidents impliquant un véhicule léger et un mode actif

De larges capacités de stationnement

- Une offre importante et diversifiée de stationnement en enclos et en ouvrage, et un développement de zone garantissant le stationnement résidentiel
- Peu de règlementation du stationnement en dehors de la Ville de Troyes
- Des conflits d'usage parfois constatés liés au stationnement sur trottoir dans les communes rurales
- Au global, une stratégie de stationnement à repenser pour développer des mobilités alternatives à l'automobile et pour réadapter l'offre aux besoins
- Des objectifs ambitieux du SDIRVE pour le déploiement des IRVE à horizon 2035

Le covoiturage du quotidien qui reste encore trop limité

- Un service qui se développe petit à petit
- Du covoiturage en hausse pour les mobilités professionnelles, mais représentant encore une faible part de l'ensemble des déplacements quotidiens
- Des aires de covoiturage inadaptées pour du covoiturage de courte distance

Des nuisances liées au transport de marchandise routier

- Des flux croissants liés au transport de marchandises, et réalisés principalement par des poids lourds
- Un accès aux zones d'activité facilité et organisé pour les poids-lourds
- Peu de restriction de circulation des véhicules de livraison dans les centres-villes

Le réseau TER principalement tourné vers Paris

- Une ligne ferrée TER desservant la gare de Troyes, en lien avec Paris principalement. Une ligne en cours d'électrification (2025-2028)
- Des cars TER complétant l'offre mais peu attractifs pour les déplacements pendulaires
- Un récent pôle d'intermodalité en gare de Troyes à développer

Un réseau de bus qui manque d'attractivité

- Un réseau de bus peu hiérarchisé et peu cadencé, qui n'attire pas au-delà des usagers captifs
- Peu de compétitivité face à la voiture : des temps de parcours trop longs, un manque de priorisation des bus, des itinéraires de desserte fine multipliant les arrêts
- Des navettes (étudiante, centre-ville) qui évoluent et trouvent leur public

Du transport à la demande pour la ruralité

- Une utilisation marginale du transport à la demande qui reste trop peu connu
- Une organisation du réseau à repenser

Des usages de mobilités actives en cours de développement

- Un potentiel important de développement de la marche et du vélo
- Des services de location vélo en développement et qui trouvent leurs publics
- Une stratégie pour favoriser les modes actifs sur 10 ans à travers le SDMA

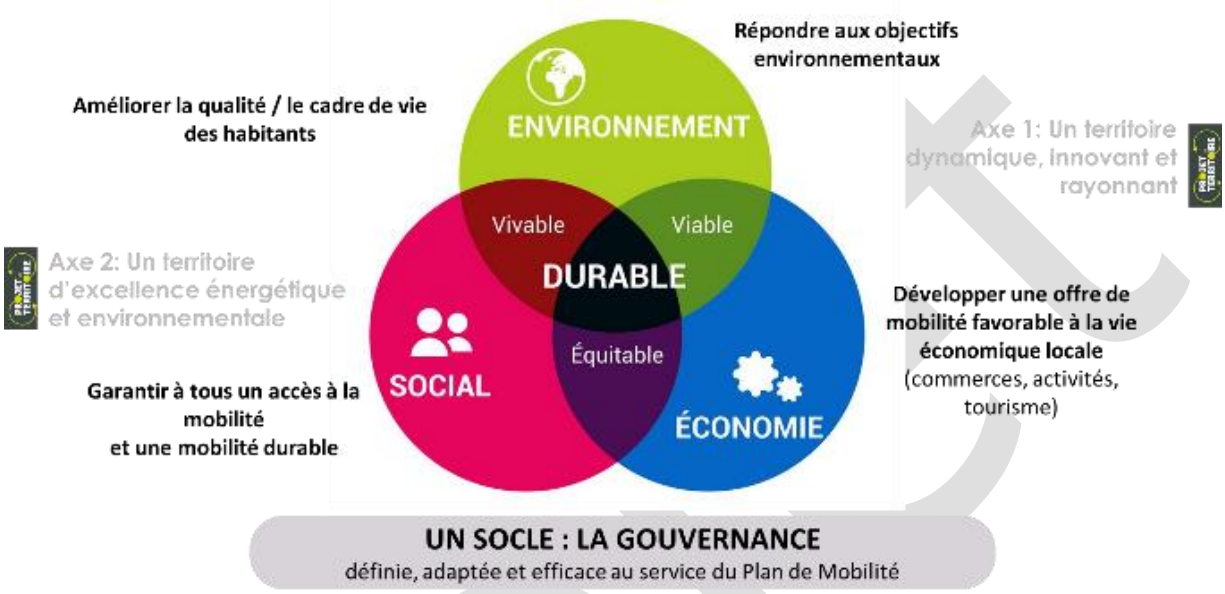
Des actions de sensibilisation à renforcer

- Une nouvelle application mobile agglomérant toutes les solutions de mobilités du territoire
- Des actions de sensibilisation ponctuelles auprès des entreprises et établissements scolaires

V - Les orientations du nouveau PDM

1. Les 3 piliers de la démarche

Le nouveau PDM s'appuie sur 3 piliers pour des orientations globales : environnemental, social, économique et prône une gouvernance forte pour assurer son déploiement.

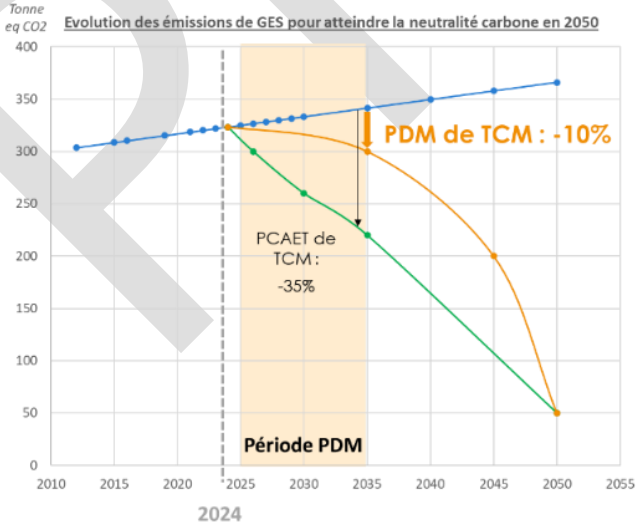


Le pilier environnemental

Le PDM doit répondre aux objectifs environnementaux locaux et nationaux.

Le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) de TCM définit les objectifs suivants pour le secteur des transports :

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



Tendance « fil de l'eau »
Tendance PCAET, objectif de neutralité carbone en 2050
Objectif de réduction GES du PDM

L'objectif fixé dans le cadre du PDM, est une réduction de **-10 % d'émission de GES à horizon 2035 pour le secteur des transports.** Cet objectif est ambitieux, nécessitant des actions fortes, tout en restant réaliste.

L'écart entre les -35% et -10% de réduction GES pour le secteur des transports, renvoit notamment aux trajets longues distances (transit ou sortant du territoire). Cette typologie de trajet est difficile à organiser à l'echelle d'une agglomération.
Pour respecter les objectifs du PCAET de TCM, les efforts devront se poursuivre au-delà de 2035.

Le pilier social

Les solutions développées dans le PDM devront répondre à l'ensemble des besoins des usagers, dans toute leur diversité :

- Une **population urbaine**, bénéficiant d'alternative à l'automobile mais sujette aux nuisances de la concentration des flux dans le cœur urbain ;
- Une **population rurale** en manque d'alternative à l'automobile et fortement polarisée vers le centre de l'agglomération ;
- Une **population active** qui a besoin de solutions de déplacements rapides, fiables et attractives ;
- **Les étudiants**, avec des revenus modérés et des besoins spécifiques (trajets en soirée, connexion à la gare…) ;
- **Une population vieillissante,** ayant besoin d'accéder aux services de proximité et notamment de soins, pour laquelle l'accompagnement à l'utilisation des services par des interlocuteurs est nécessaire ;
- **Des ménages modestes** pour lesquels la mobilité est une condition d'accès à l'emploi, avec des besoins de services et de tarifs adaptés ;
- **Des touristes** présents en saison haute et sur les ailes de saisons, qui ne connaissent pas encore le territoire et ont besoin d'accéder à un panel de services faciles d'utilisation, avec une information rapide et claire ;

Afin de répondre à cette variété de besoins, le nouveau PDM doit déployer :

- Une mobilité pour tous, avec un panel de solutions diversifiées et attractives
- Un territoire inclusif et solidaire, proposant une mobilité adaptée aussi aux usagers les plus vulnérables

Le pilier économique

Si le nouveau PDM doit permettre de diminuer l'usage du mode routier et ses nuisances, il doit également garantir le dynamisme économique du territoire et le bon fonctionnement de l'ensemble des activités qui le composent :

- Des **centres-villes et centres-bourgs** dynamiques et attractifs, proposant un cadre de vie qualitatif ;
- Des **sites d'enseignement supérieur et de recherche** accessibles à tous et favorisant l'innovation ;
- Des **zones d'activités industrielles** fonctionnelles, permettant de faciliter le développement économique sur le territoire de TCM ;
- Des **zones commerciales** diversifiées et à l'attractivité renouvelée, tant dans les centres qu'en périphérie ;
- Des **pôles touristiques et patrimoniaux** valorisés, avec des conditions d'accès et d'accueil différenciantes.

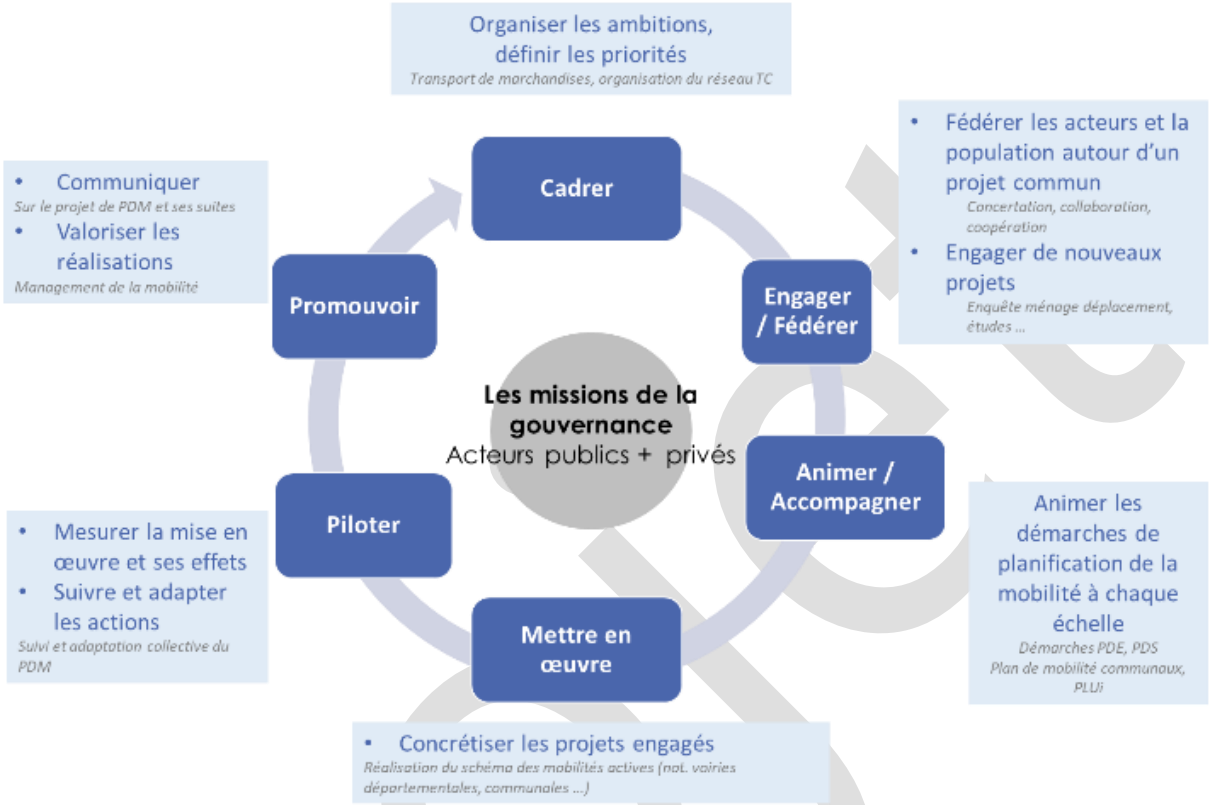
Ainsi, dans la continuité des orientations du Projet de Territoire, le PDM vise à :

- Diversifier les solutions d'accès aux polarités économiques ;
- Développer et accueillir l'innovation ;
- Se démarquer des autres territoires et renforcer l'attractivité touristique ;
- Favoriser la revitalisation commerciale, dans les centres-villes, périphéries commerciales et les centres-bourgs.

Projet

Le socle de la gouvernance

Enfin, afin d'assurer sa pertinence et sa mise en œuvre, le PDM doit s'appuyer sur une gouvernance partenariale, associant les forces publiques et les acteurs privés, et ce, tout au long de son élaboration et de sa mise en œuvre.

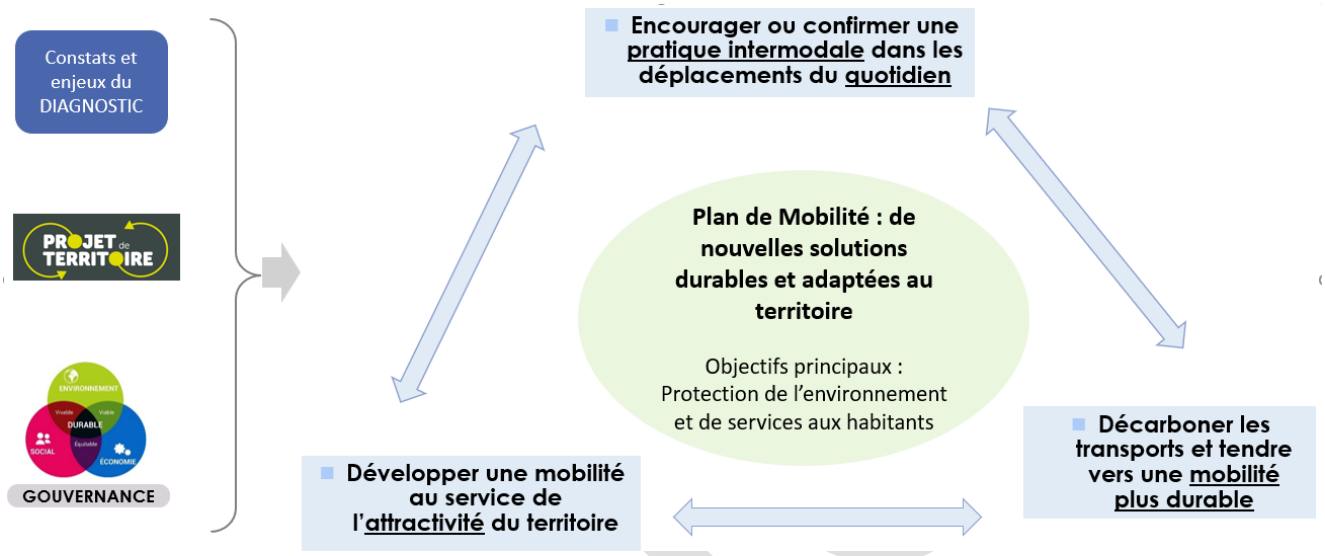


Cette gouvernance coordonnée et animée sous la responsabilité de TCM devra poursuivre les objectifs suivants :

- Fédérer les acteurs et le public autour d'un projet commun d'évolution des mobilités ;
- Faciliter la concrétisation des projets engagés (PDM, SDMA…), suivre leur mise en œuvre et valoriser leurs effets auprès de tous ;
- Clarifier la gouvernance des réflexions et actions à mener sur chaque thématique (organisation du réseau de transport en commun, transport de marchandises…).

2. Les orientations retenues

En synthèse, l'ensemble des volontés du PDM, tant en termes de protection de l'environnement que de déploiement de services aux habitants, ont été regroupées en **3 orientations cardinales.** Ces orientations ont guidé la construction du plan d'actions développée ci-après.



Projet

VI - Synthèse des enjeux de mobilité du territoire

Un environnement propre au centre et à la périphérie

- Troyes et sa première couronne concentrent la majorité des habitants et emplois, et donc des déplacements.
- Les déplacements y sont très routiers malgré la présence d'alternatives.
- Le réseau de bus est peu attractif face à la voiture et utilisé principalement par des usagers captifs.

- Sur le reste du territoire, les déplacements sont diffus.
- L'usage de la voiture est très marqué, en lien avec le manque d'alternatives.

Des objectifs communs à l'ensemble du territoire

- La bonne mise en œuvre du SDMA pour développer l'usage des mobilités actives.
- L'apaisement des vitesses de circulation pratiquées dans les centres villes et centres-bourgs, afin de concilier et sécuriser les différents usages.
- L'organisation du transport de marchandises, pour en limiter les nuisances.
- Le covoiturage du quotidien, un outil encore sous-utilisé mais qui montre du potentiel.
- Des pôles d'intermodalité pour mieux connecter les différentes solutions de mobilité.
- De forts besoins en bornes de recharge électrique à anticiper.

Projet

Retour Sommaire

VII - Annexes

Annexe 1 : Synthèse détaillée du bilan du précédent PDU

Orientation n°1 : Agir pour améliorer la structure du réseau viaire et des équipements

18 actions, dont :

- 1 mise en œuvre
- 1 mise en œuvre partielles
- 9 mises en œuvre insuffisantes
- 7 non mises en œuvre

Réalisées	Efforts à poursuivre
Poursuivre le renouvellement du poste central informatique de gestion des feux tricolores	Aménager des voies réservées aux bus pour faciliter le franchissement des carrefours à feux
Connecter les carrefours à feux au PC de régulation	Optimiser les horaires et la fréquence des bus en fonction des gains temps de circulation
Connecter le PC de régulation au Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageurs de la TCAT	
Définir et étendre la réglementation du stationnement sur voirie en centre-ville	Définir une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération
Renforcer la surveillance du stationnement sur voirie	Elaborer un plan de réduction du stationnement le long des voies du centre-ville en tenant compte des résidents et des commerces
	Réaménager les espaces publics libérés en équipements qualitatifs dédiés aux modes doux
	Adapter les règlements et la tarification pour inciter le stationnement dans les parkings en ouvrage
Réaménager le parking boulevard Danton avec gestion d'accès	Favoriser le partage de l'espace public dans les zones urbanisées (sens unique, double-sens cyclable, mixité bus/cycles, trottoirs confortables, espaces piétons dédiés, …)
	Multiplier les zones apaisées (zone 30 et zone de rencontre) autour des pôles attractifs (établissements d'enseignement, de soin, de loisirs et de services)
	Sécuriser les cheminements doux par l'aménagement de sites propres sur les axes à fort trafic et aux carrefours giratoires
Pôle d'échange multimodal de la gare de Troyes : • Définir la place et l'organisation de l'ensemble des modes de transport de ce secteur • Réaliser les travaux d'aménagement, par tranche, suivant l'étude établie • Intégrer une vélostation	Mettre en place une information dynamique et multimodale Installer un guichet unique de transport

Projet

Retour Sommaire

Orientation n°2 : Agir pour la performance et l'usage aisé des déplacements respectueux de l'environnement

18 actions, dont :

- **1** mise en œuvre
- **3** mises en œuvre partielles
- **7** mises en œuvre insuffisantes
- **7** non mises en œuvre

Réussites	Efforts à poursuivre
Définir et adapter le tracé des lignes du réseau TCAT desservant les zones d'emploi et d'enseignement Développer la priorité des bus aux carrefours à feux sur ces lignes Identifier les lignes structurantes du réseau afin de desservir les principaux pôles d'attractivité depuis les points d'entrée dans l'agglomération, en prenant appui sur les dessertes des zones d'emploi et d'enseignement	Optimiser les horaires et la fréquence des bus en fonction des gains temps de circulation Elaborer un programme de création de sites propres bus sur ces lignes, en cohérence avec les programmes de réfection de voirie Poursuivre la priorité aux carrefours à feux sur ces lignes structurantes Adapter le tracé des lignes de bus pour réorganiser le réseau TCAT autour de pôles de correspondances sur ces lignes structurantes Etudier la localisation et l'aménagement de pôles d'échanges avec les autres réseaux de transport et de parkings relais desservis par ces lignes structurantes
Identifier les itinéraires cyclables desservant les principales zones d'emploi et d'enseignement (à partir du secondaire) Programmer et prioriser les itinéraires à aménager Inventorier et hiérarchiser les solutions techniques adaptées facilitant l'usage du vélo Finaliser l'aménagement de l'itinéraire cyclable européen Paris-Prague	Réaliser les aménagements cyclables identifiés Rédiger, en concertation avec tous les acteurs de la filière, une charte d'aménagement des liaisons cyclables adaptée à l'agglomération Jalonner les différents itinéraires
Définir une solution simple, pratique et homogène pour les stationnements vélos sécurisés	Dimensionner les parcs de stationnement en fonction des besoins et fréquentation des sites Etudier l'implantation des parcs de stationnement en cohérence avec le réseau de vélostations et le réseau d'itinéraires cyclables Programmer et implanter les parcs de stationnement
Mener des échanges avec des logisticiens sur le sujet de l'organisation du transport de marchandises	Recenser les règlements de livraison et les arrêtés de circulation communaux Mettre en place un groupe de travail constitué des communes, du Grand Troyes, de la CCI et de la FNTR Définir les principes de circulation et de stationnement des véhicules de livraison dans l'agglomération Adapter la réglementation des livraisons pour favoriser les modes propres Aménager des aires de livraison dédiées aux modes propres Etudier la faisabilité et la localisation d'une plateforme logistique adaptée aux besoins des commerces et offrant un accès aisé pour les PL
Gérer et développer le site de covoiturage du Grand Troyes Promouvoir le covoiturage dans le cadre des plans de mobilité Créer des aires de covoiturage et des places de stationnement dédiées	Développer la multimodalité des aires de covoiturage
Définir l'offre de service dédiée aux vélos adaptée au territoire Définir le mode de gestion des vélostations ; Aménager et équiper les vélostations	
Etudier les emplacements possibles d'installation de bornes de recharge pour des véhicules électriques sur les espaces publics	Assurer la compatibilité des bornes de recharge avec tous les types de véhicules électriques
Améliorer et compléter les informations sur les TC diffusées sur la plateforme d'information en ligne Permettre la réservation et l'achat de titre de transport en ligne	

Retour Sommaire

Orientation n°3 : Agir pour l'usager en garantissant l'accès aux transports sur le territoire aggloméré

14 actions, dont :
- **2** mises en œuvre
- **3** mises en œuvre partielles
- **5** mises en œuvre insuffisantes
- **4** non mises en œuvre

Réussites	Efforts à poursuivre
Elaborer une nouvelle tarification sociale basée sur le quotient familial, en tenant compte des enjeux d'usage et de recettes commerciales Cibler les étudiants et les travailleurs à revenus modestes Anticiper l'ajustement de la grille tarifaire en fonction de l'évolution des catégories de population Adopter cette nouvelle tarification Mettre en place un plan de communication à l'intention des usagers et des communes	Créer un titre unique valable sur les réseaux de transports urbains, interurbains et régionaux Elargir l'utilisation du titre intermodal pour la location de vélos et le stationnement dans les parkings relais Adapter la fréquence et l'amplitude horaire en fonction des besoins : définir les besoins et les usages, notamment en appui des diagnostic issus des plans de mobilité
Elaborer un document local décrivant les aménagements adaptés et les bonnes pratiques appliquées sur l'agglomération troyenne permettant un meilleur partage de la voirie et des espaces publics Communiquer et promouvoir ce document local ainsi que le code de la rue auprès des communes du Grand Troyes et des aménageurs	Organiser des réunions d'information et d'échanges avec les communes
Mettre en place une cellule regroupant les acteurs de la mobilité durable ayant pour rôle de relayer auprès du grand public les informations sur la mobilité durable Développer un observatoire de la mobilité durable	Créer une cellule partenariale d'animation et de suivi des Plans de Mobilité Créer un kit de communication sur les plans de mobilité à mettre à la disposition des entreprises, administrations et établissements d'enseignement souhaitant s'engager dans une démarche de plan de mobilité Développer des actions de promotion sur toute l'année en s'appuyant notamment sur les plans de mobilité Suivre et mettre à jour les indicateurs de façon périodique, et les publier
Mettre en place des stages de formation à l'usage du vélo en ville en partenariat avec les associations Mettre en place des stages de formation à l'utilisation des transports urbains en partenariat avec la TCAT Sensibiliser aux nouvelles technologies de l'information	Faire la promotion de la démarche de pédibus et vélobus auprès des communes
Définir le programme de mise en œuvre du SDAT (arrêts / matériels roulants) Evaluer la mise en œuvre du S.D.A.T. au travers de l'observatoire de l'accessibilité et de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité Informer sur les lignes accessibles	Mettre en œuvre le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics de l'agglomération troyenne Mettre en place un observatoire de l'accessibilité permettant de suivre la mise en œuvre du SDAT et du PAVE, la mise en accessibilité des Établissements Recevant du Publics et des logements Recenser et partager les expériences et les bonnes pratiques

Retour Sommaire

Annexe 2 : Résultats des deux enquêtes en ligne menées auprès du grand public

Enquête en ligne n°1 – Phase diagnostic

Une enquête en phase de diagnostic

Cette 1ère enquête en ligne portait sur le recensement des pratiques et besoins des usagers du territoire de Troyes Champagne Métropole en matière de déplacement.

Ce recueil de données a permis de réaliser une partie du diagnostic nécessaire à la réalisation du Plan de Mobilité (PDM).

L'enquête, exclusivement en ligne, a été diffusée durant 32 jours consécutifs, du 1er mai au 1er juin 2024 inclus, avec 1 001 répondants.

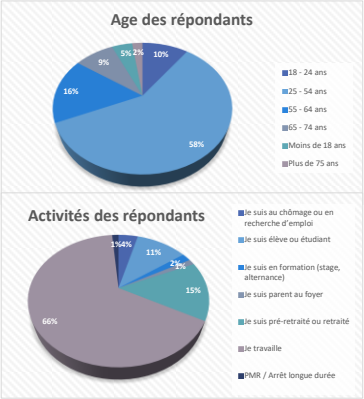
1 001 personnes ont répondu. Les questions n'étaient pas toutes obligatoires ; d'où un nombre de réponses inférieur à 1 001 sur certaines questions.

Une nouvelle enquête, concernant à l'élaboration du plan d'actions du futur Plan de Mobilité de l'agglomération, sera mise en ligne, sur une durée d'un mois, avant fin 2024.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

2

Le profil des répondants à l'enquête

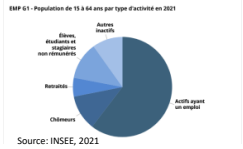


Les participants à l'enquête sont majoritairement des **actifs** (66%) et ont **entre 25 et 54 ans** (58%).

Cette répartition entre les classes d'âges est déséquilibrée par rapport à la population générale présente sur le territoire de Troyes Champagne Métropole. Cependant, toutes les classes d'âges sont présentes sur les réponses, la catégorie la moins représentée concerne les personnes de plus de 75 ans (2%), qui correspondent en 2021 d'après l'INSEE à 9,7% de la population.

Concernant les activités des répondants, la part plus importante de répondants actifs est en lien avec la répartition de la population (source INSEE).

Bien que non proportionnel à la population, les répondants à cette enquête sont en cohérence avec la répartition de la population.

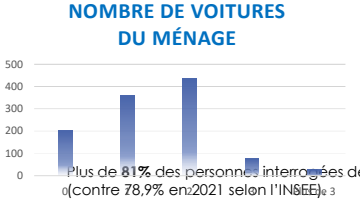


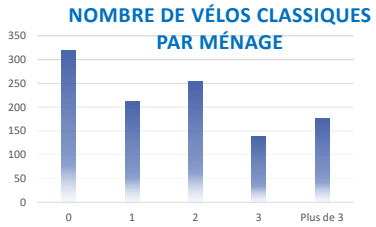
Source: INSEE, 2021

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

3

Des ménages équipés en voiture et vélo





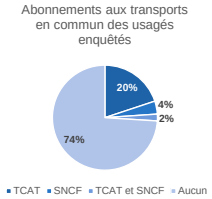
Plus de 81% des personnes interrogées détiennent **au moins une voiture par foyer** (contre 78,9% en 2021 selon l'INSEE).

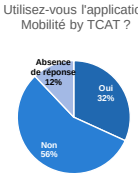
Concernant l'équipement de vélos des ménages, **71%** des répondants ont **au moins un vélo classique dans leur foyer**.

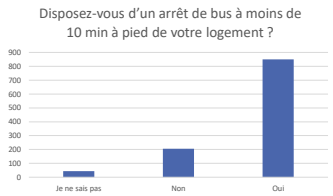
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

4

Des services de mobilité encore peu utilisés

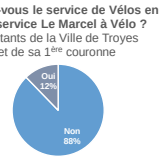






Concernant les services de Mobilité proposés par TCM, les résultats de l'enquête indiquent une faible utilisation de ceux-ci : plus de **¾ des répondants ne détiennent pas d'abonnement au réseau de bus** de la TCAT et seulement **12% sont des utilisateurs du service de vélos en libre-service Le Marcel à Vélo**.

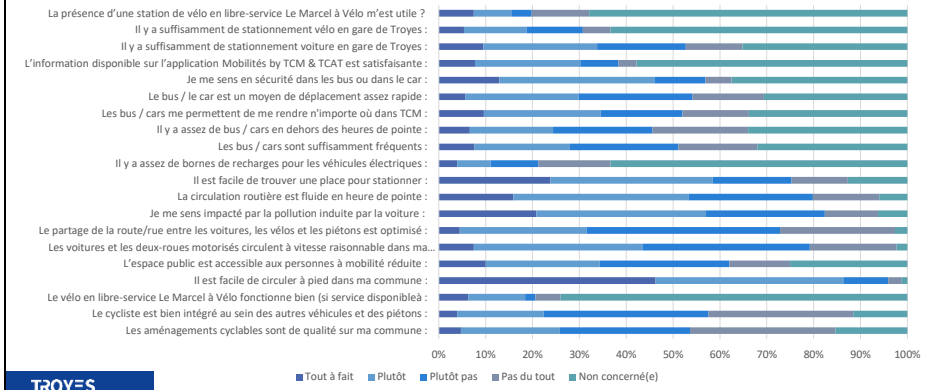
La faible part d'abonnement au réseau de transport en commun de la TCAT est à mettre en parallèle avec celui de la présence d'arrêt de bus à proximité des logements : plus de **77% des répondants disposent d'un arrêt à moins de 10 minutes** de leur logement. Cette comparaison met en évidence une attractivité réduite du réseau de bus de la TCAT, considéré comme « pas assez fréquents » ou « peu rapides ».



TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Des axes de progression exprimés

Ressentis des participants



TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

La voiture et la marche, moyens de déplacement privilégiés

Quel est votre mode principal de déplacement pour vous rendre sur votre lieu de travail / d'études par exemple ?	
La voiture en tant que conducteur	487
La marche à pied (au moins 10 min en continu)	242
Le vélo non électrique	117
Le bus ou le car	99
Le vélo électrique	58
La voiture en tant que passager	42
Aucun	20
La voiture en covoiturage en tant que conducteur ou passager (via un service dédié comme Karos)	10
Un deux-roues motorisé (moto-scooter)	9
La trottinette électrique (ou autre engin de déplacement personnel motorisé)	7
Le train	4
Le transport pour personne à mobilité réduite (TPMR)	3
Le Transport à la demande (TAD)	2
Total général	**1100**

Justification du choix du mode	Part de réponse
C'est le moyen le plus rapide	20,65%
C'est le seul moyen à ma disposition	19,04%
C'est le moyen qui me permet d'être plus souple sur mes horaires	16,67%
C'est le moyen le plus économique	9,28%
C'est le moyen qui me permet de faire des étapes sur mon trajet	8,81%
C'est le moyen de plus respectueux de l'environnement	8,76%
Autres	16,77%

Seules les principales réponses sont présentées ici. Les réponses à moins de 8% ne sont pas détaillées.

2 principaux modes de déplacements utilisés par les répondants : la voiture, en tant que conducteur (44%) **et la marche** (22%)

Ces chiffres sont conformes à la sociologie du territoire majoritairement rural de Troyes Champagne Métropole. Parmi les justifications du choix du mode de transport, la rapidité et l'absence d'un autre moyen de déplacement confirment la part prépondérante de l'usage de la voiture sur le territoire. La justification du choix du mode de transport permet de comprendre le ou les besoins de mobilités sur le territoire, afin de proposer un mode alternatif à la voiture.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

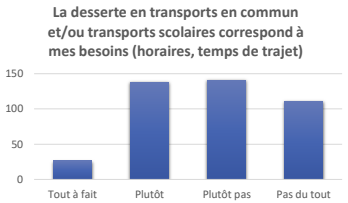
Une augmentation des transports en commun et scolaires plébiscitée

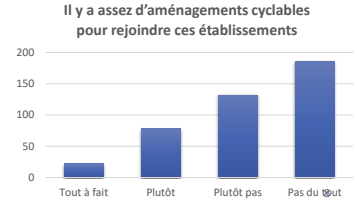
Les questions posées aux utilisateurs du transport en commun (bus/car) mettent en évidence une problématique horaire du réseau de transport.

Parmi les besoins les plus exprimés, le **souhait d'étendre l'amplitude horaire** et **d'augmenter la fréquence des bus** revient le plus fréquemment.

La **desserte des établissements d'enseignement par des aménagements cyclables** est également considérée comme insuffisante.

Cette donnée est à nuancer : l'adoption récente du Schéma Directeur des Mobilités Actives de Troyes Champagne Métropole (juin 2024), qui flèche des actions qui vont dans sens.

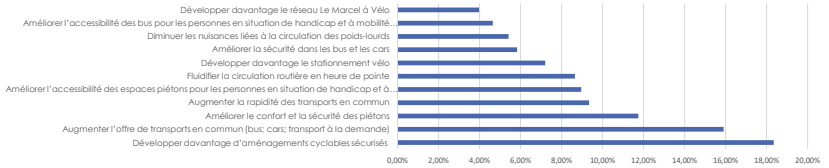




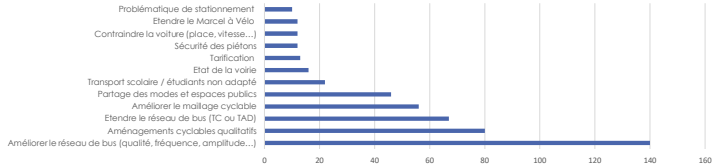
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Des souhaits d'évolution et propositions

Ce qui semble de plus important à faire: (5 propositions)



Analyse des expressions libres



TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Retour Sommaire

Annexe : le questionnaire intégral de l'enquête

1 **Votre âge**
- ○ Moins de 18 ans
- ○ 18 - 24 ans
- ○ 25 - 54 ans
- ○ 55 - 64 ans
- ○ 65 - 74 ans
- ○ Plus de 75 ans

2 **Votre situation actuelle**
- ○ Je travaille
- ○ Je suis au chômage ou en recherche d'emploi
- ○ Je suis élève ou étudiant
- ○ Je suis en formation (stage, alternance)
- ○ Je suis parent au foyer
- ○ Je suis pré-retraité ou retraité
- ○ Autre (précisez)

3 **Dans quelle commune habitez-vous ?**

4 **Dans quelle commune travaillez-vous ?**
Dans quelle commune étudiez-vous ?

5 **Votre lien avec Troyes Champagne Métropole**
Découvrir les 81 communes du territoire de TCM : https://troyes-champagne-metropole.fr/decouvrir-troyes-champagne-metropole/le-territoire-et-ses-communes/
- ○ J'y habite et j'y travaille
- ○ J'y habite et j'y étudie
- ○ J'y habite seulement
- ○ J'y travaille seulement
- ○ J'y étudie seulement
- ○ J'y viens ponctuellement (services, commerces, loisirs...)
- ○ Autre, précisez :

6 **Sélectionnez la zone dans laquelle vous exercez votre activité :**
- ○ Barberey-Saint-Sulpice - ZAE Pôle de Barberey-Saint-Sulpice
- ○ Bréviandes, Saint-Léger-près-Troyes - ZAE du Coulmet
- ○ Buchères, Saint-Thibault - ZAE Ecluse des Marots
- ○ Estissac - La Haie-des-Fourches
- ○ La Chapelle Saint-Luc - ZI des Prés de Lyon
- ○ La Rivière-de-Corps - ZI La Queue de la pelle
- ○ Lavau, Creney-près-Troyes, Pont-Sainte-Marie - ZAE Magasins d'usine
- ○ Lavau, Pont-Sainte-Marie, Troyes - ZAE Des Ecrevolles Tirverts
- ○ Moussey - ZAE de L'Osière
- ○ Rosières-près-Troyes – Technopole
- ○ Saint-André-les-Vergers - Campus des Lombards
- ○ Saint-André-Les-Vergers, Rosières-près-Troyes, Saint-Germain - ZI les Pivoisons
- ○ Saint-Germain - ZAE Paul Cézanne
- ○ Saint-Lyé - ZAE Du Pilaout et de l'Arcade
- ○ Saint-Parres-aux-Tertres, Villechétif - ZAE Be Green
- ○ Saint-Pouange - ZAE des Maraux
- ○ Sainte-Maure - ZAE Des Tropes
- ○ Sainte-Savine - ZI Parc du Grand Troyes
- ○ Torvilliers - ZI La Terre aux Poules
- ○ Troyes - Campus des Comtes de Champagne
- ○ Troyes - Campus Brossolette
- ○ Troyes - Centre-ville de Troyes (bouchon de champagne)
- ○ Verrières - ZAE Beauregard
- ○ Aucune de ces zones

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

10

Nombre d'équipement du ménage	0	1	2	3	Plus de 3
Voitures					
Deux roues motorisés					
Vélos musculaires					
Vélos électrique					
Trottinettes électrique ou EDPM					

8 **Disposez-vous d'une voiture électrique ?**
- ○ Oui
- ○ Non

9 **Disposez-vous d'un abonnement aux transports collectifs ?**
*Sélectionnez-en autant que vous le souhaitez
- ☐ Non
- ☐ Oui, abonnement TCAT mensuel
- ☐ Oui, abonnement TCAT annuel
- ☐ Oui, abonnement SNCF mensuel
- ☐ Oui, abonnement SNCF annuel

10 **Avez-vous déjà utilisé le vélo en libre-service Le Marcel à Vélo au cours d 12 derniers mois ?**
- ○ Oui
- ○ Non

11 **Actuellement, utilisez-vous le vélo en libre-service Le Marcel à Vélo ?**
- ○ Oui, avec une location à la minute
- ○ Oui, avec une location hebdomadaire
- ○ Oui, avec une location mensuelle
- ○ Oui, avec une location annuelle
- ○ Non

12 **Avez-vous déjà fait une location à la Maison du Vélo au cours des 12 derniers mois ?**
- ○ Oui
- ○ Non

13 **Disposez-vous d'une location en cours à la Maison du vélo ?**
- ○ Oui, location à la journée / pour 2 jours
- ○ Oui, location à la semaine
- ○ Oui, location au mois
- ○ Oui, location au trimestre
- ○ Oui, location au semestre
- ○ Non

14 **Disposez-vous d'un arrêt de bus à moins de 10 min à pied de votre logement ?**
- ○ Oui
- ○ Non
- ○ Je ne sais pas

15 **Disposez-vous d'une station Le Marcel à Vélo à moins de 10 min à pied de votre logement ?**
- ○ Oui
- ○ Non
- ○ Je ne sais pas

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

11

16 **Quel est votre mode principal de déplacement pour vous rendre sur votre lieu de travail / d'études par exemple ?**
Si vous utilisez deux modes complémentaires, indiquez les deux moyens de déplacement, par exemple le Transport A la Demande et le bus.
[2 réponses max]
*Sélectionnez-en autant que vous le souhaitez
- ☐ La marche à pied (au moins 10 min en continu)
- ☐ La trottinette non électrique
- ☐ La trottinette électrique (ou autre Engin de déplacement personnel motorisé)
- ☐ Le vélo non électrique
- ☐ Le vélo électrique
- ☐ Un deux-roues motorisé (moto, scooter)
- ☐ La voiture en tant que conducteur
- ☐ La voiture en tant que passager
- ☐ La voiture en covoiturage en tant que conducteur ou passager (via un service dédié comme Karos)
- ☐ Le bus ou le car
- ☐ Le Transport à la Demande (TAD)
- ☐ Le transport pour personne à mobilité réduite (TPMR)
- ☐ Le train
- ☐ Autre, précisez :

17 **Pourquoi avez-vous choisi ce(s) mode(s) ?**
*Sélectionnez-en autant que vous le souhaitez
- ☐ C'est le seul moyen à ma disposition
- ☐ C'est le moyen le plus économique
- ☐ C'est le moyen le plus rapide
- ☐ C'est le moyen de transport qui me permet d'être plus souple sur mes horaires
- ☐ C'est le moyen le plus confortable/agréable
- ☐ C'est le moyen le plus respectueux de l'environnement
- ☐ Ce moyen me permet d'accompagner ou d'aller chercher un autre membre de la famille sur votre trajet
- ☐ Ce moyen me permet de faire des étapes sur mon trajet domicile travail pour effectuer des activités (loisirs, courses...)
- ☐ Cela me permet de faire autre chose (lire, travailler, écouter de la musique...)
- ☐ Autre, précisez :

18 **Pour faire des achats :**

19 **Pour des raisons administratives / santé :**

20 **Pour accompagner un proche :**

21 **Pour des loisirs / visites à des proches**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

12

22

Les ressentis dans votre commune d'habitation	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Non concerné
Les bus / cars sont suffisamment fréquents					
Il y a assez de bus / cars en dehors des heures de pointe					
Les bus / cars me permettent de me rendre n'importe où dans Troyes Champagne Métropole					
Le bus / le car est un moyen de déplacement assez rapide					
Je me sens en sécurité dans les bus ou dans le car					
L'information disponible sur l'application Mobilités by TCM & TCAT est satisfaisante					
Il y a suffisamment de stationnement voiture en gare de Troyes					
Il y a suffisamment de stationnement vélo en gare de Troyes					
La présence d'une station de vélo en libre-service Le Marcel à Vélo m'est utile ?					

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

13

22

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Non conc
Les aménagements cyclables sont de qualité sur ma commune					
Le cycliste est bien intégré au sein des autres véhicules et des piétons					
Le vélo en libre-service Le Marcel à Vélo fonctionne bien (si le service est disponible dans votre commune)					
Il est facile de circuler à pied dans ma commune					
L'espace public est accessible aux personnes à mobilité réduite					
Les voitures et les deux-roues motorisés circulent à vitesse raisonnable dans ma commune					
Le partage de la route/rue entre les voitures, les vélos et les piétons est optimisé					
Je me sens impacté par la pollution induite par la voiture					
La circulation routière est fluide en heure de pointe					
Il est facile de trouver une place pour stationner					
Il y a assez de bornes de recharges pour les véhicules électriques					

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

14

22 **Vous êtes élève ou parent d'un(e) élève fréquentant les établissements scolaires de Troyes Champagne Métropole :**
- ○ Oui, je suis parent
- ○ Oui, je suis élève
- ○ Non

23 **Dans quelle commune est situé l'établissement ?**

24 **De quel type d'établissement s'agit-il ?**
[plusieurs réponses possibles]
*Sélectionnez-en autant que vous le souhaitez
- ☐ Élémentaire (maternelle ou primaire)
- ☐ Collège
- ☐ Lycée
- ☐ Université / école post-bac
- ☐ Autre, précisez :

25 **Quel mode de déplacement principal est utilisé pour rejoindre l'établissement scolaire (parent ou élève) ?**
- ○ La marche
- ○ Le vélo
- ○ La trottinette non électrique
- ○ La trottinette électrique (ou autre Engin de déplacement personnel motorisé)
- ○ La voiture
- ○ Les transports en commun / cars scolaires

26 **Si vous êtes parent d'un(e) élève en école élémentaire, est-ce qu'un dispositif de pédibus (accompagnement encadré à pied à l'école) existe ?**
- ○ Oui
- ○ Non
- ○ Je ne sais pas
- ○ Non concerné(e)

27 **Ce dispositif fonctionne-t-il ?**
- ○ Oui
- ○ Non

28 **Pensez-vous que ce dispositif a un intérêt ?**
- ○ Oui
- ○ Non

29 **La desserte en transports en commun et/ou transports scolaires correspond à mes besoins (horaires, temps de trajet) :**
- ○ Tout à fait
- ○ Plutôt
- ○ Plutôt pas
- ○ Pas du tout

30 **Il y a assez d'aménagements cyclables pour rejoindre ces établissements :**
- ○ Tout à fait
- ○ Plutôt
- ○ Plutôt pas
- ○ Pas du tout

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

15

Enquête en ligne n°2 – Phase Plan d'actions

L'enquête

Une première enquête en ligne, diffusée mai 2024, portait sur le recensement des pratiques et besoins des usagers du territoire de Troyes Champagne Métropole en matière de déplacement.

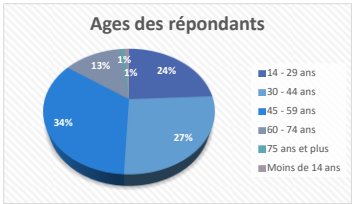
Cette seconde enquête avait pour but d'évaluer les actions pré-identifiées en fonction des besoins et intérêts des services de mobilité. Le but est de faire ressortir les appropriations potentielles des actions.

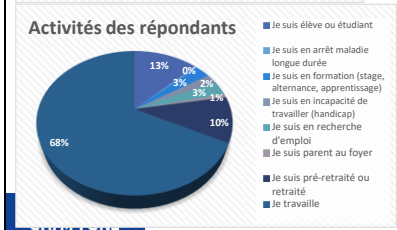
L'enquête, exclusivement en ligne, a été diffusée sur 42 jours consécutifs, du 16/09 au 27/10/2024 inclus. Sur cette période, nous avons recueillis 780 réponses. Les questions n'étant pas toutes obligatoires, nous ne comptabilisons pas ce chiffre sur toutes les question.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

2

Profils des participants

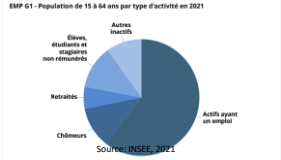




La majorité des participants à l'enquête sont des actifs (68%) et ont entre 30 et 59 ans (61%).

Cette répartition entre les classes d'âges est déséquilibrée par rapport à la population générale présente sur le territoire de Troyes Champagne Métropole. Cependant, toutes les classes d'âges sont présentes sur les réponses, la part la plus faibles étant les personnes de moins de 14 ans (1%) ou de plus de 75 ans (1%). Concernant les activités des répondants, il est normal que les parts soient déséquilibrés, la répartition l'est aussi d'après l'INSEE.

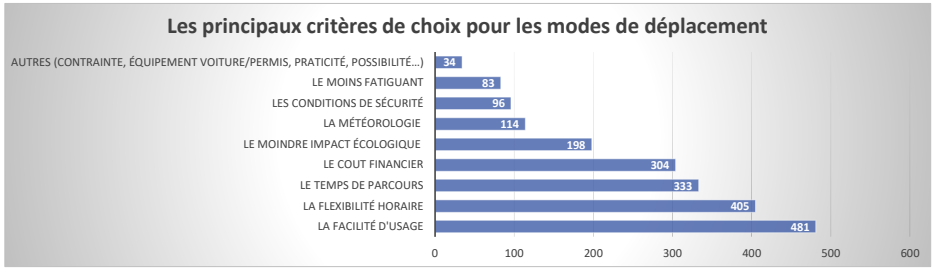
Ainsi, bien que non représentatifs, les résultats de cette enquête ne sont pas en total décalage avec les répartitions réelles de la population en terme d'activités.



3

Retour Sommaire

Critères de choix des modes



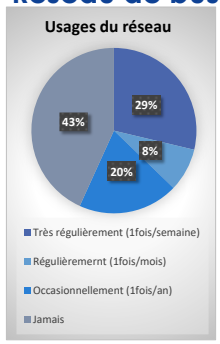
Les réponses à cette question indiquent quels sont les éléments pris en compte par les répondants pour le choix d'un mode de transport. En fonction de l'âge, de l'activité, du genre ou encore du lieu de résidence, ces critères peuvent variés.

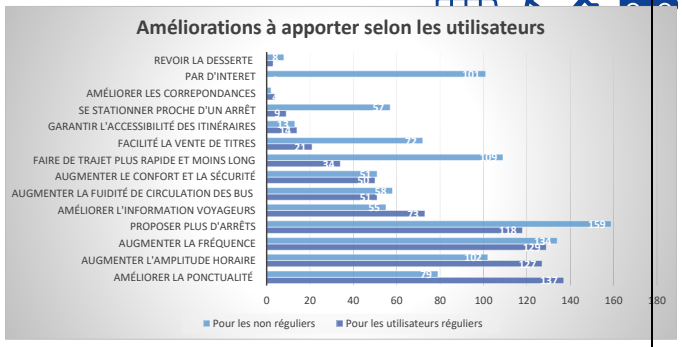
On peut constater ici que 4 critères se démarquent: la facilité d'utilisation du mode, la flexibilité horaire que celui-ci permet, de temps de parcours et enfin de coût financier que celui-ci induit. Ces critères doivent être la base de réflexion pour la conception ou l'adaptation d'un service de mobilité. Aujourd'hui, notamment en milieu rural, la voiture personnelle est le mode qui répond au mieux à ces critères mais aussi parfois le seul disponible.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

4

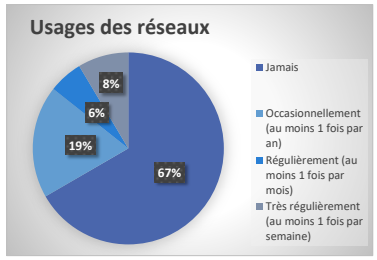
Réseau de bus

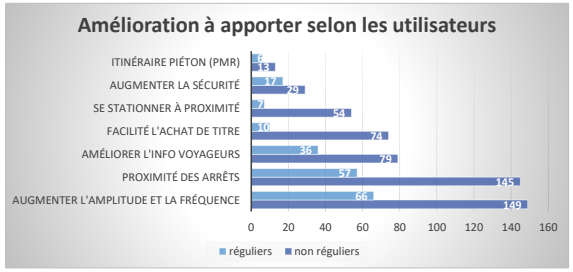




Les types d'usages du réseau de bus de la TCAT indiquent une faible utilisation, faites notamment par les « captifs », usagers très réguliers et habitués du réseau. Les taux d'usage du réseau doivent cependant être mis en parallèle avec les caractéristiques de répondants: certains habitent et/ou travaillent en milieu rural et n'ont donc pas l'utilité de prendre le bus, et l'utilisent occasionnellement.
Il reste intéressant de croiser les souhaits d'amélioration à l'usage du réseau. On peut voir en effet, que les usagers réguliers souhaitent une meilleure ponctualité des bus, des passages plus tôt ou tard dans la journée et une fréquence de passage plus importante.
Les non usagers du réseau souhaitent quant à eux, plus d'arrêt (on pense notamment au milieu rural), une plus forte fréquence de passage et des trajets plus rapides/moins long.
En terme de politique de mobilité, ces réponses sont à prendre en compte en fonction de la population que l'on veut toucher: les « captifs » ou non.

Transport en commun : transports scolaire, Car et train TER Fluo…



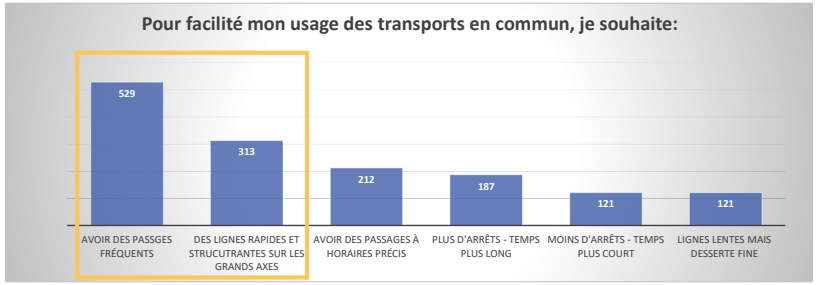


L'usage de ces réseaux est spécifiques: aux scolaires et aux trajets de moyennes et longues distances. Le taux d'usages des services est à croiser avec les souhaits d'amélioration des répondants. On peut voir ici que les souhaits des usagers réguliers ou des non usagers sont identiques: avoir des arrêts plus proches de leurs points de départ et d'arrivée et d'augmenter l'amplitude (plus tôt ou tard dans la journée) et la fréquence de passage.
Un champ d'expression libre était possible sur cette question. Beaucoup de demande concernant les dessertes Troyes - Reims et Troyes – Dijon ont été émises: les demandes portent sur la création de desserte sans changement, sur des horaires plus adaptées (fin de journée, dimanche soir pour les étudiants…)

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

6

Transport en commun : quelles améliorations ?

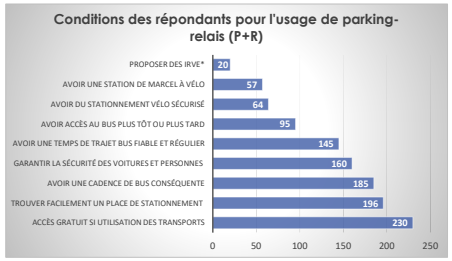


De façon générale, pour inviter les répondants à l'utilisation des transports en commun, ceux-ci souhaitent avoir des passages plus fréquents, notamment pour répondre à un besoin de flexibilité horaire: garantir un départ imprévu sans trop d'attente. De plus, il est souhaité des lignes rapides et structurantes sur les grands axes, qui indirectement indique un souhait de ne pas desservir des rues « secondaires ». L'avantage de desservir uniquement les grands axes est de réduire les détours et arrêts du bus et donc d'améliorer sa vitesse. De plus, les grands axes, selon leurs caractéristiques (largeurs) peuvent permettre d'accueillir des voies dédiées aux bus, des facilités de passage…

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

7

Parking relais



*IRVE: Infrastructures de recharge pour véhicules électriques

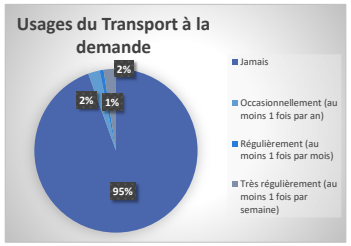
Les parkings relais, aussi appelés parking de rabattement, correspondent à des zones de stationnement connectées avec un ou plusieurs autres modes de transport (vélo, bus, covoiturage…). Aujourd'hui il en n'existe pas sur le territoire de l'agglomération. Si la collectivité souhaite en mettre, les répondants ont émis quelques conditions: une gratuité du stationnement si usage d'un autre mode, se garer facilement et avoir une fréquence de bus importante.

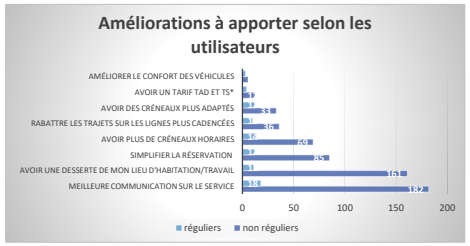
Ainsi, si des parkings relais sont créés, une billettique multimodale avantageuse doit être pensée et une connexion à des lignes de bus structurantes est nécessaire.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

8

Transport à la Demande





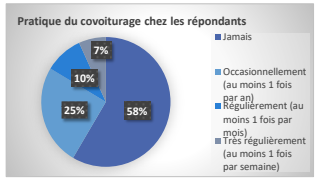
Le transport à la demande, mis en place sur TCM permet de desservir la 2ème couronne urbaine, en proposant du rabattement vers les lignes de bus urbaines. Ce service est donc spécifique aux usagers ayant besoin de se rendre ou partir des communes desservies. Ce service permet une desserte déclenchée uniquement par réservation et limite donc les frais d'une ligne circulant à vide.

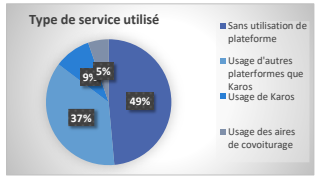
Les types d'usagers (réguliers ou non) sont donc intéressant à croiser avec les améliorations à apporter à ce service. Pour les non usagers non réguliers, les souhaits d'amélioration portent sur une meilleure communication du service et une desserte plus adaptées aux besoins. Concernant les usagers réguliers, on observe une demande d'augmenter le nombre de créneaux disponibles à la réservation et une meilleure communication sur le service.

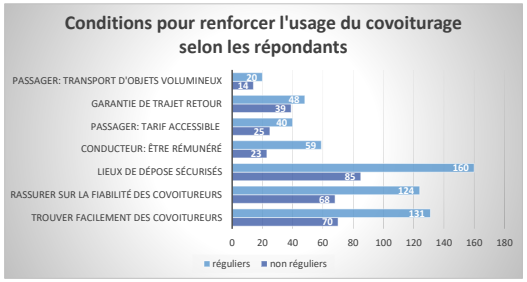
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

9

Covoiturage







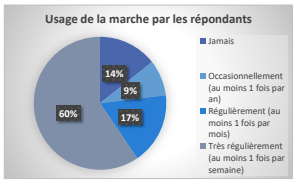
Le covoiturage est une solution de mobilité qui s'offre à tous: conducteurs ou passagers, sur tous types de territoire. Il existe différentes façons de covoiturer, c'est donc une pratique difficile à comptabiliser / évaluer. D'ailleurs on peut voir que presque la moitié des répondants réalisent du covoiturage sans utiliser de plateforme dédiée.

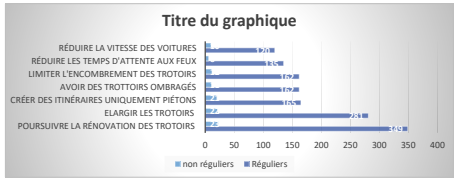
Pour un développement du covoiturage, les répondants pratiquant régulièrement du covoiturage souhaiteraient avoir plus de lieux sécurisés de dépose / prise en charge ainsi que de trouver plus facilement des covoitureurs fiables. Ceux ne pratiquant pas régulièrement de covoiturage émettent les mêmes souhaits.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

10

Piétons et vélos





Peu de question du questionnaire portait sur les mobilités actives, notamment puisque de précédentes enquêtes ont eu faite lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives, adopté en juin 2024. La marche reste une mobilité indispensable à notre quotidien, d'où un fort taux de pratique (77% de très réguliers ou réguliers).

Pour facilité ce mode de déplacement sur de courtes distances, les souhaits des répondants portent notamment sur les trottoirs: qu'ils soient rénovés et élargis.

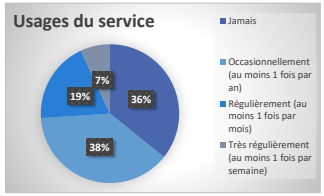
Parmi les réponses en expression libre sur ce sujet, on relève plusieurs retours sur des problématiques de sécurité et de partages des modes (carrefours, feux piétons long et non respectés, trottoirs inexistants ou étroits ou mal entretenus). Indirectement, on relève une problématique de manque de continuité piétonne.

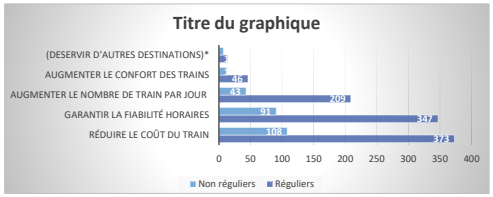
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

11

Retour Sommaire

Trains et Gare de Troyes





Le train et la gare de Troyes ne sont pas de service gérés par TCM, les réponses à ces questions peuvent néanmoins être transmises aux entités gestionnaires (SNCF, Région Grand Est, Ville de Troyes).

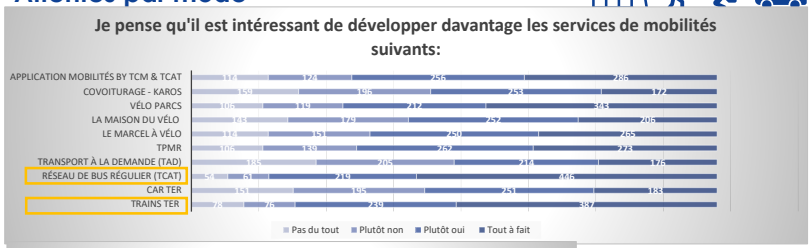
Le train correspond à un mode de déplacement longues distances, bien qui puisse être utilisé quotidiennement dans les déplacements domicile-travail. 7% déclarent d'ailleurs utiliser le train au moins 1 fois par semaine. Concernant les souhaits d'amélioration, pour accentuer l'usage de ce mode, les répondants souhaitent faire réduire le coût financier de ce mode, garantir les horaires de passage, et dans une moindre mesure augmenter le nombre de train par jour.

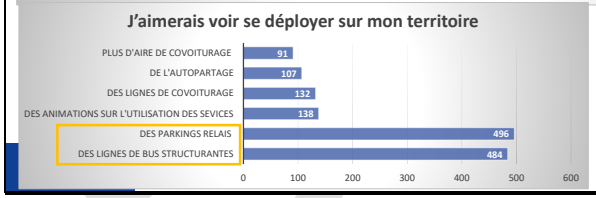
Cette question proposait une réponse en expression libre, où les dessertes plus directes entre Reims / Troyes et Dijon/ Troyes ont été à plusieurs reprises demandées. De plus, il ressort aussi des difficultés rencontrées suite à la mise en place de réservation de place assise sur le train TER: les usagers réguliers avec carte Fluo grand Est sont contraints de réserver une place dans un train, ce qu'ils ne devaient pas faire auparavant.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

12

Attentes par mode

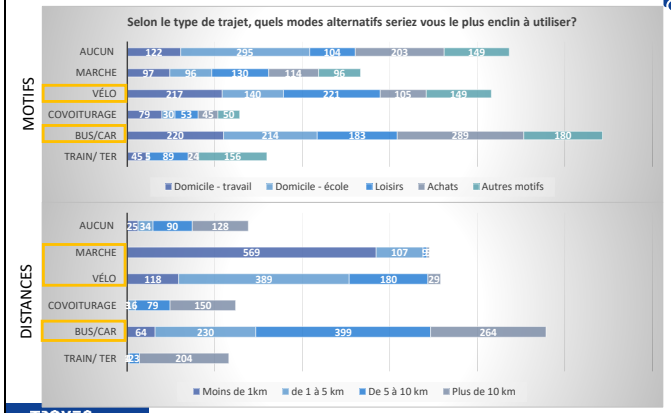




On peut voir sur ces graphiques, que les répondants souhaitent voir se développer en priorité le réseau de bus ainsi que le train TER. Concernant de nouveaux services, des parkings relais et des lignes de bus structurantes sont souhaités

13

Report modal



Ces graphiques permettent de savoir quels seraient les modes alternatifs à la voiture individuelle que les répondants choisiraient selon le motif ou la distances du déplacement.

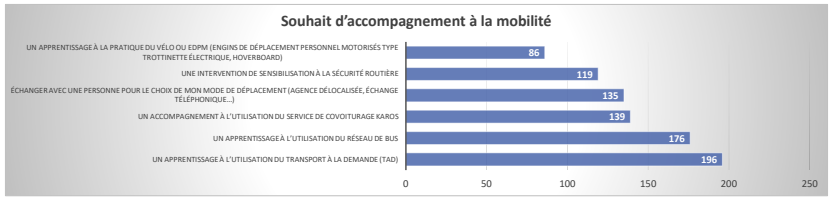
De façon général, les répondants s'orienteraient vers le vélo, le bus ou le car, notamment pour les trajets domicile-travail ou pour les loisirs. Le vélo répondraient au besoin pour les trajets inferieurs à 5 km, le bus/car pour les trajets supérieurs à 5 km.

On peut noter aussi que pour les motifs domicile-école ou achats, les répondants ne souhaitent pas changer de mode, ou s'orienteraient vers le bus ou le car.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

14

Accompagnement et expressions libres



Enfin, il a été demandé quels éaient les accompagnements souhaités par rapport à des services de transports ou des modes de déplacement. Ces accompagnement peuvent prendre différentes formes: vidéos, ateliers lors d'animation, compagnes de communication… L'accompagnements des personnes peut permettre d'inciter au report modal en supprimant des peurs ou des incompréhension tout en facilitant le choix et l'appropriation des solutions de mobilités disponibles.

Les réponses apportées indiquent une demande d'accompagnement sur l'usage des transports en commun de manière générale avec notamment le réseau de bus et le transport à la demande. Pour information, il existe sur le site de la TCAT un schéma explicatif « Prendre le bus pour la première fois »: https://tcat.fr/se-deplacer/le-reseau-tcat/le-bus-mode-demploi/

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

15

Annexe 3 : Synthèses des ateliers menés auprès des acteurs locaux

Groupe 1 – Zones commerciales périphériques et tourisme

Participants

- Sandra BICHET, Directrice des Mobilités - TCM
- David CLOQUEMIN, Chargé de mission Commerce – TCM
- Fabio SCHIAVETTI, Directeur Général de McArthurGlen à Pont Sainte-Marie

Favoriser les modes alternatifs à l'autosolisme

- Contexte :
  - McArthurGlen : plus de 3,5 millions de visiteurs par an. La zone continue de se développer, avec un nouveau centre de paddle qui va ouvrir. Les clients viennent pour une grande partie d'entre eux de destinations lointaines : Paris, Reims, Dijon, Auxerre …

Problématiques	Propositions
Desserte en transport en commun insuffisante pour capter les clients / touristes ■ Desserte actuelle de McArthurGlen : aujourd'hui c'est une desserte bus standard, avec un bus toutes les 25-30 minutes. Deux lignes de bus qui existent mais principalement utilisées par les employés. La ligne de bus ne rejoint pas directement la gare SNCF. ■ Une expérimentation a été menée avec la mise en place d'une navette depuis la gare SNCF, sur certains week-ends de soldes, cela a duré 8 jours. Un accord initial liant la TCAT et McArthurGlen, mais qui n'a pas duré. Cette expérimentation a quand même trouvé un petit public selon M. SCHIAVETTI. ■ Malgré la desserte bus existante, des coupures urbaines (infrastructures routières) qui empêchent de rejoindre les zones commerciales depuis l'arrêt de bus.	■ Un bus sur la rocade pour rejoindre les différentes zones d'activités, qui complèterait le réseau radial. ■ Valoriser la gare SNCF depuis Paris, avec des navettes qui relient directement les zones commerciales à la gare.
Se déplacer à l'intérieur de la zone commerciale ■ Sur les grosses périodes de fréquentation, ce n'est pas toujours facile de trouver des places de stationnement sur les zones commerciales	■ Pour se déplacer à l'intérieur des zones commerciales périphériques : un « petit train » touristique.
Vélo ■ Le vélo sur la zone est encore assez marginal ■ Une station du Marcel à Vélo installée au niveau de McArthurGlen. Une centaine de places de stationnement vélo vont aussi être installées le centre outlet. ■ Des difficultés de gouvernance pour réaliser des aménagements cyclables (par exemple obligation de SNCF Réseau de démanteler la ligne ferroviaire existante pour l'aménager en voie verte)	■ Création d'aménagements cyclables séparés de la chaussée, sécurisés, pour rejoindre les zones commerciales ■ Des aménagements cyclables de type voie verte en dehors des axes routiers, pour valoriser le potentiel agréable du trajet (balade le long de l'eau, à travers les espaces naturels). Ces trajets pourraient etre plébiscités par les locaux.
Covoiturage ■ Des incitations relayées, notamment quand le prix du carburant augmente ■ McArthurGlen partenaire de Karos	Maintien de cette offre avec Karos et TCM
Gérer les périodes de fréquentation ■ Les périodes de fréquentation : • Avant : des pics d'activités pendant les périodes de soldes, qui étaient mal gérés : trop de monde, des problèmes de stationnement et de gestion du site • Aujourd'hui : ces périodes ont été lissées (moins de communication pendant les périodes de solde, la croissance a été étalée sur l'ensemble de l'année)	

Management de la mobilité à destination des clients et des touristes

Problématiques	Propositions
■ Des touristes et clients qui ne connaissent pas le panel de solutions de mobilité du territoire. ■ Manque de communication sur les offres de mobilités et les utilisations des modes de déplacements.	■ Un ticket unique permettant d'accéder à l'ensemble du réseau (bus, location vélo, parking …). Un ticket dématérialisé via les applications mobiles. ■ Un pop-up sur le site de TCM dès que le touriste arrive sur le territoire de TCM, pour lui donner les infos ■ Communiquer sur les chaines de TV locales et dans les journaux locaux sur les solutions de mobilité. Les locaux restent attachés à ces médias. ■ Des messages simples et compréhensibles pour tous.
■ Ça demande beaucoup de moyens pour des résultats faibles sur l'utilisation des offres de mobilité	■ Il faut des solutions de mobilité pérennes pour donner confiance aux usagers, pas que des solutions ponctuelles ou des expérimentations, sinon ça ne permet pas de prendre des habitudes.
■ Des habitudes très ancrées de l'usage de l'automobile.	■ Proposition de cibler prioritairement les jeunes qui sont potentiellement plus ouverts à d'autres formes de mobilité, et sensibles à la cause environnementale.
■ Des partenaires multiples à impliquer (public / privé)	

Groupe 2 – Centres-villes

Participants

- Katell LOMBART, Chargée de mission Mobilités Durables - TCM
- Lucie BLANCHE, Animation vie locale – Ville de Sainte-Savine
- Laetitia BUHAGIAR, Manager commerce centre-ville - Ville de Troyes

Améliorer la mobilité des usagers dans les centres-villes

Problématiques	Propositions
■ L'accès des commerces est actuellement pensé et organisé autour de l'automobile. Pour les clients comme pour les commerçants.	■ Penser des aménagements qui favorisent d'autres modes de déplacements ■ Repenser le stationnement à proximité des commerces : moins de places, zone bleue, tarification. ■ Inciter les automobilistes à se stationner sur les parkings de périphérie, en leur proposant des tarifs de stationnement incitatifs et une connexion au centre-ville en navette (système de parking relais)
■ Manque de continuité dans le maillage des pistes cyclables, n'incitant pas la fréquentation des centres-villes / commerces par les cyclistes	■ Proposer des aménagements cyclables continus ■ Jalonner / installer une signalétique précisant le temps à pied et à vélo vers les différents pôles (pour faire prendre conscience des temps de parcours, plus parlant que le nombre de mètre)
■ Des difficultés pour les PMR à circuler dans les rues ■ Une obligation des commerçants à rendre leur commerce accessible aux PMR, sachant que les rues à proximité ne sont pas accessibles aux PMR…	■ Poursuivre la mise en accessibilité des voiries du centre-ville

Organiser le transport de marchandises dans les centres-villes

Problématiques	Propositions
■ Un accès non limité du centre-ville aux camions de livraisons (notamment dans les rues piétonnes et place Alexandre Israël à Troyes) ■ Des stationnements et circulations de poids lourds dans l'hypercentre gênants et désagréables pour les usagers du centre-ville	■ Effectuer un comptage des camions circulant dans le cœur de ville ■ Restreindre les accès en termes d'horaires et/ou de zones ■ A relier avec des actions visant à encourager la fréquentation du centre-ville
■ Incohérence d'encourager l'installation d'une plateforme de livraison pour le dernier kilomètre à proximité directe du centre-ville de Troyes, tout en ne contraignant pas l'entrée et le stationnement des camions dans l'hypercentre	■ Proposer à nouveau un mode alternatif de livraison du dernier kilomètre dans l'hypercentre. Ex : triporteur depuis entrepôt à proximité ■ Encourager les commerçants à mutualiser leurs livraisons pour limiter leurs coûts et limiter la problématique des frais supplémentaires imputer aux commerçants. ■ Insister sur l'intérêt que peuvent y trouver les commerçants : livraison en porte-à-porte, cadres plus attractifs, communication positive…
■ Des demandes des commerçants de places de livraisons au plus proche des commerces ■ Car sinon les livreurs se garent au plus près en double-file, et génèrent des difficultés au niveau de la circulation. Reste cependant la problématique de la tournée de livraison des livreurs(limiter la perte de temps)	

Synthèse des sujets prioritaires

Chaque acteur a identifié un sujet ou une action prioritaire selon lui :

- Le transport de marchandises du dernier kilomètre
- Contraindre les livraisons en centre-ville pour favoriser le dernier kilomètre
- Aménager le dernier km : piéton, cyclo, management de livraison
- Aménager les centres-villes / accès aux commerces pour favoriser les modes de déplacements alternatifs
- Vélovoies protégées et hors routes / voies voitures

Retour Sommaire

Groupe 1

Participants

- Xavier CLAVERIE – ROSPIDE, Campus des Comtes de Champagne – URCA
- Olivier DUQUESNOY, Saint-Pouange
- Jodie RODRIGUEZ, Business Sud Champagne
- Jihane BENRACHED, Technopole de l'Aube Champagne
- Marie-Pierre POLASKY, Conseil Départemental de l'Aube

Management de la mobilité à destination des employés et étudiants

■ **Manque de solutions de mobilités sur des périodes de stage des étudiants** sans permis ou non véhiculés (par exemple pour accéder à Vendeuvre)	■ Proposer de l'autopartage ou prêt de véhicules spécifiquement pour certains publics : étudiants / demandeurs d'emplois.
■ **Des freins multiples à l'usage du vélo** : transpiration, manque de stationnement (notamment sécurisé), difficulté d'accès aux vélos électriques, etc.	■ Développer des douches / lieux de change au sein des entreprises ■ Déployer des abris vélos sécurisés sur les lieu de travail ou d'études ■ Proposer des aides à l'achat de vélo électrique (par collectivités ou entreprises) ■ Mettre en place du leasing au sein des entreprises et collectivités, avec possibilité d'achat par exemple à la Maison du Vélo ■ Faire connaître le forfait mobilité durable, et encourager son utilisation, ainsi que la prise en charge obligatoire des frais de déplacement par les employeurs
■ **Un manque de connaissance** des possibilités de transport existants alternatifs à la voiture	■ Communication / information sur les différentes offres de transports possibles par les employeurs à adapter auprès de tout public

Favoriser les transports collectifs et l'intermodalité

Manque de facilité de rabattement du vélo vers le bus ■ Manque d'aménagements vélos et de discontinuité des aménagements ■ Manque de stationnement sur certains arrêts de bus clés (notamment en terminus de ligne)	■ Proposer du stationnement vélos sécurisés sur certains arrêts de bus clés, pour favoriser le rabattement des vélos vers le bus
Des transports en commun peu attractifs ■ Les usagers ne savent pas comment utiliser les bus (tickets, lignes)	■ Apprendre à utiliser le bus : aider à comprendre le réseau, savoir quel titre de transport acheter et où l'acheter
■ Des temps de trajet en bus importants (notamment en comparaison à la voiture), et donc dissuasifs ■ Et des horaires qui ne correspondent pas aux travailleurs ayant des horaires décalés	■ Proposer des trajets plus directs, avec moins d'arrêts ■ Augmenter les cadences des bus ■ Mettre en place des voies bus, pour augmenter la vitesse des lignes de bus ■ Augmenter l'amplitude horaires de bus ■ Mise en place de navettes pour desservir plus efficacement les zones d'activités du territoire ■ Proposer du rabattement voiture sur la rocade au niveau de parkings P+R, connectés aux centres-villes par des lignes de bus régulières (tarif parking + bus avantageux). ■ Par exemple, parking de la CIME (salle de sport) peu utilisé en semaine, pourrait être valorisé en tant P+R ?
Un usage de la voiture facile ■ Un usage de la voiture aujourd'hui trop facile, avec peu de frein. Notamment pas d'enjeu de stationnement pour accéder au centre-ville ■ Dans les nouveaux projets, des règles PLU qui induisent la création d'un nombre de places de stationnement minimum, ce qui va à l'encontre de la création de frein à la voiture.	■ Limiter l'accès voiture au centre-ville de Troyes ■ Faire évoluer la réglementation PLU, pour limiter la création de places de stationnement voiture. (Problématique des textes réglementaires) ■ Laisser le choix aux entreprises de préférer des box de stationnement vélos à un parking voiture. ■ A contrario encourager le dispositif de forfait mobilités durables au sein des entreprises et collectivités.
■ Pour les boucles de déplacement (par exemple pour aller à la crèche ou aux courses), la voiture reste le mode le plus pratique ■ La dépose d'enfants sur les trajets domicile-travail ne permet pas ou peu l'usage des transports en commun, du vélo et donc l'intermodalité	
Changement de pratique de mobilité chez les jeunes ■ Les parents ne veulent plus que leurs enfants rentrent seuls, et en conséquence le ramassage scolaire est moins utilisé (problématique sociale générale) ■ Les étudiants ne restent pas plus de 8h à 18h au lycée. Les parents viennent les chercher en voiture. Les cars scolaires sont utilisés le matin mais pas le soir. ■ Des jeunes qui risquent de se tourner d'autant plus vers la voiture avec le permis passé plus tôt ?	

Retour Sommaire

Groupe 2

Participants

- CCI -Hervé KLINGER, CCI
- TCM / Saint-Lyé - Nicolas MENNETIER, Saint-Lyé / TCM Maire de Saint Lyé
- David CLOQUEMIN, TCM

Management de la mobilité à destination des employés et étudiants

Problématiques	Propositions
Problématique de communication ■ « TCM » : le nom n'est pas connu, on connait mieux le nom de la TCAT qui existe depuis plus longtemps. Ce nom n'est pas assez communiqué, pour un visiteur extérieur du territoire par exemple. A Bordeaux, le nom « Bordeaux Métropole » est affiché partout et donc vite identifiable. ■ Problème de connaissance de l'offre de mobilité et en particulier du réseau bus. ■ Par exemple, l'application « Mobilités by TCM et TCAT » n'est pas connue des participants	■ Afficher le nom de TCM partout pour communiquer davantage et auprès de tous sur les services de mobilités existants (offre bus, Karos, application mobile, etc.)
Problème de manque de facilité d'usage ■ C'est compliqué pour acheter un ticket ■ Problème de facilité d'accès au service (connaitre l'offre, connaitre les horaires, acheter un ticket, se repérer)	■ Déployer des bornes d'achat de ticket de bus sur tous les arrêts de bus (ou sur la majorité d'entre eux). Les moyens ont été mis pour faciliter l'usage du stationnement, il faut faire la même chose pour le bus. ■ Communiquer sur le e-ticket qui existe mais n'est pas connu ■ Avoir un ticket unique pour : le stationnement en périphérie + l'utilisation des transports en commun
Manque de lisibilité des informations ■ Il faut communiquer davantage, comme pour le recyclage / compostage par exemple. ■ Les schémas du réseau de bus ne sont pas bien lisibles, on a du mal à se repérer. Il faut simplifier l'offre de transports. Les parcours des bus ne sont pas clairs (trop de détours). Les gens sont perdus	■ Idée : envoyer un plan du réseau de bus aux ménages ■ Simplifier l'offre de transport en commun pour la rendre plus lisible
Difficile pour les entreprises de se mobiliser pour des actions de promotion des mobilités alternatives ■ Les chefs d'entreprise ne sont pas sensibilisés à la mobilité. C'est compliqué d'organiser le management de la mobilité par les entreprises. Elles y voient peu d'intérêt à ce jour (il y a des parkings qui existent pour leurs employés)	
■ Contraindre les possibilités de stationnement pour les employés, c'est un risque de mécontentement pour les entreprises	
	■ Il faut que les entreprises favorisent les attributions de logement proche du lieu d'activité pour limiter les déplacements de longue distance.

Favoriser les alternatives à l'autosolisme

Problématiques	Propositions
■ Une offre de transports en commun pas assez cadencée	■ Exemple de Besançon qui a mis en place des navettes qui passent toutes les 15 minutes. C'est attractif et concurrentiel à la voiture.
■ Il y a peu d'habitants dans le centre-ville. Les déplacements se font de l'extérieur de TCM vers le centre. Mais pour ces déplacements, il y a un manque de pôle d'intermodalité pour laisser sa voiture et se rabattre sur le réseau de transport.	■ Il faut développer des parkings en périphérie qui sont connectés à des lignes de bus régulières. ■ Cette pratique de « parking relais » pour se rabattre sur le réseau de transports en commun se fait déjà de manière informelle sur des parkings de centres commerciaux (Leclerc, Intermarché par exemple) ■ Idée d'un bus sur la rocade, qui permettrait de rejoindre les zones d'activités périphériques sans passer par le centre. Cette ligne de bus « rocade » serait connectée aux parkings relais de périphérie. ■ Prévoir des services de confort, comme des consignes pour y mettre les casques moto.
■ Manque de sécurité pour laisser son vélo ou sa trottinette	■ Manque de stationnement sécurisé pour les vélos et les trottinettes. Il faudrait des casiers, des consignes, notamment au niveau des arrêts de bus

Organiser le transport de marchandises

Problématiques	Propositions
■ Manque de plateformes de stockage sur le territoire. Il y en a une au niveau de TCP	■ Développer des plateformes de stockage en périphérie du centre, par exemple au niveau des zones d'activité
■ La gestion du dernier km	■ Favoriser 2 types de solution : • Le dernier km avec des petits véhicules types vélo cargos • Ou bien le consommateur va chercher lui-même son colis au niveau de plateformes de stockage en périphérie

Retour Sommaire

■ Livraison par camion autorisée jusque midi dans le centre-ville	■ Limiter les horaires de circulation pour les gros camions dans les centres ■ Mais attention à la démultiplication des VUL (ce n'est pas non plus souhaitable d'augmenter le trafic VUL en contrepartie)
■ Pas de problématique de transport de marchandise sur les zones d'activité. Cela s'organise avant 10h. Les infrastructures sont prévues pour les camions. Pas de conflit d'usage relevé sur ces secteurs.	
■ Aires de repos pour les chauffeurs de poids-lourds : il y en a très peu sur le territoire. Mais est-ce un manque ?	
■ Attention au développement du e-commerce, qui augmenter le nombre de livraisons. ■ Les livraisons de sont pas toujours optimisées (plusieurs livraisons pour une même commande par ex.) ■ *Elément de contexte : Amazon s'est installé sur le territoire*	

Synthèse des sujets prioritaires

Recueil d'un avis individuel

- Une utilisation plus simple du bus
- Le bus facile (communication et utilisation)
- Une ligne de bus sur la rocade reliant les pôles d'intermodalité en périphérie de la ville. Et des bus gratuits
- Réduire les points d'arrêts de bus
- Des box vélos sécurisés
- Limitation sur l'accès du centre-ville en voiture + gratuité des transports ou facilitation de l'achat des billets sur smartphone
- Parkings en zone tampon pour stationner les voitures aux portes de Troyes
- Améliorer la communication sur l'existant … Pour mieux anticiper les besoins et amélioration à apporter ensuite

Groupe 1

Participants

- Juliette ROMANET, Campus 3
- Thibault DUMONET, Campus 3
- Xavier VITTORI, Ville de Troyes et TCM

Favoriser les transports en commun et l'intermodalité pour les usagers du centre et de la périphérie

Problématiques	Propositions
Manque de communication et d'information ■ La navette étudiante est une solution très utilisée et qui plait, notamment pour les déplacements en soirée. Malgré tout, beaucoup de gens ne sont encore pas au courant de la navette étudiante. ■ Pour les étudiants : lors de la rentrée, beaucoup d'informations fournies sous format papier mais les étudiants ne lisent pas vraiment. ■ Autre exemple : l'enquête en ligne de TCM n'a pas été vue.	■ Mettre en place une stratégie de communication et réfléchir à la temporalité, le lieu et le public visé pour que la communication soit efficace et adaptée. ■ Tout le monde est submergé d'informations avec les réseaux sociaux : il faut amener l'information à l'usager et ne pas attendre que ce soit lui qui aille la chercher. Par exemple communiquer sur les bus et au niveau des stations Marcel à Vélo.
Offre réseau bus : manque de régularité et de fréquence de passage ■ Des bus trop chargés aux heures de pointe, notamment remplis par les étudiants (lignes 2 et 6) ■ Pas assez de fréquence de passage ■ Manque de confort dans les bus	■ Développer davantage la navette étudiante sur la journée complète, en supplément des services déjà proposés pour désengorger les bus ■ Créer des couloirs bus pour que le bus soit plus compétitif vis-à-vis de l'automobile
Intermodalité ■ Problématique d'accessibilité aux arrêts de bus en périphérie	■ Mettre en place des parkings de report / parking relais en périphérie de la ville et positionnés sur les lignes de transports en commun ■ Proposer des parkings sécurisés pour la voiture, la moto, les vélos personnels, et des stations de Marcel à Vélo ■ Procéder par des expérimentations pour proposer des P+R
■ Les étudiants originaires de la région et qui habitent dans la périphérie sont véhiculés. Il y a des grands parkings au niveau des universités donc pas de difficulté pour se stationner	■ Leviers d'actions possibles.

Retour Sommaire

Développer le covoiturage et l'autopartage

Problématiques	Propositions
■ **Covoiturage :** les usagers n'ont pas le réflexe et ne savent pas forcément comment s'y prendre. ■ Karos a plutôt bien marché auprès des étudiants, ça serait bien de le développer davantage.	■ Signaler des arrêts de covoiturage, par exemple au niveau des abribus, avec une pancarte bien visible. A installer dans les zones de grosses activités (campus, zones commerciales ...). Rendre visible ces points de rassemblement / de prise en charge
■ Karos a plutôt marché comme un outil facilitateur mais le covoiturage se fait encore majoritairement entre personnes qui se connaissent (covoiturage informel)	■ Comment favoriser du covoiturage régulier entre personnes qui ne se connaissent pas ?
■ Les aires de covoiturage aménagées par le Département, le long des routes structurantes, sont utilisées pour du covoiturage longue distance.	
■ Autopartage : une solution qui n'existe pas encore	■ Une solution intéressante pour des déplacements ponctuels (les grosses courses ponctuelles, aller voir le médecin, une après-midi au lac, etc.)

Autres échanges

- Le principal frein à l'usage du vélo est le manque de sécurité, dans la circulation (manque d'aménagement) et pour le stationnement (besoin de parking vélos sécurisés)
- Lien entre le Plan de Mobilité et le Plan Local d'Urbanisme (PLU) :
  - Le PLU de la Ville de Troyes intègre la nécessité de créer des locaux vélos dans les opérations immobilières, notamment du centre-ville
  - La Ville de Troyes se densifie, il faut réserver des emprises à temps pour d'éventuels projets de transport
  - Possibilité de réserver des places de parking dédiées à l'autopartage dans les PLU

Groupe 2

Participants

- Isabelle CHATRE, TCM
- Gérard FIJEAN, Comité des Partenaires de TCM
- Edgar BEAU, France Travail

Favoriser les transports en commun et l'intermodalité pour les usagers du centre et de la périphérie

Problématiques	Propositions
Manque de facilité d'usage et une mauvaise image du bus ■ Lisibilité / compréhension du réseau de bus non aisées ■ Difficulté à acheter des tickets ■ Image négative des transports en commun : bondé, insécurité, trajets longs, etc.	**Faciliter l'utilisation du bus** ■ Proposer davantage de lieux de vente de tickets de bus. Et en informer les usagers. ■ Proposer des titres de transports intermodaux valables pour tous les types de transport : bus + parking voiture, Marcel à vélo + bus, etc. ■ Proposer un système de validation de ticket par CB ou téléphone (à l'exemple de Rotterdam) pour faciliter des trajets ponctuels **Communiquer sur le réseau de bus** ■ Organiser des animations pour apprendre aux scolaires (école / collège) à prendre le bus dès le plus jeune âge **Rendre les bus visuellement plus attractifs** ■ Rendre les bus plus colorés, améliorer le visuel, permettre une identification par ligne (comme l'agglomération de Reims par ex.)
Des bus non adaptés à tous les usagers ■ Horaires non adaptés à tous les travailleurs (tôt le matin, tard le soir ou de nuit) ■ Bus non confortables pour les personnes âgées (beaucoup de mouvements)	■ Adapter les horaires des transports en commun, notamment pour les travailleurs en horaires décalés (intérimaires par ex.)

Améliorer la mobilité des usagers dans les centres-villes

Problématiques	Propositions
Une trop grande facilité d'usage de la voiture n'incitant pas à l'usage du bus ■ Le stationnement facile et peu cher dans le centre-ville de Troyes ■ Peu de verbalisation du stationnement illicite (dépassement des durées réglementaires)	■ Proposer des tarifs de stationnement plus chers pour être dissuasif et favoriser en contrepartie les autres modes de transports (transports en commun, vélo, marche). ■ Nécessairement développer l'offre bus en contrepartie, si on contraint le stationnement

	dans le centre-ville : offrir des solutions face à la contrainte ■ Proposer une journée sans voiture dans le centre-ville avec gratuité des transports en commun (test grandeur nature) ■ Proposer des parkings relais (P+R) : • avec du stationnement voiture, motos, vélos (idéalement gratuit et sécurisé) • facilement accessible par tous les modes, à proximité de la rocade • avec des stations de Marcel à vélo • avec des abris et de la lumière (sécurité), • des bus fréquents et rapides vers le centre-ville, avec une amplitude horaire adaptée,
■ **Un manque de sécurité en ville pour les cyclistes** (notamment vis-à-vis de la largeur des aménagements)	■ Adapter l'urbanisme à la pratique du vélo

Autres échanges

- Mettre à disposition un parc de voitures électriques sans permis, pour permettre aussi l'accès à l'emploi, au stage (pour les étudiants)
- Exemple : Papa Charlie qui met à disposition des véhicules pour l'accès à l'emploi, et possibilité d'achat en fin de location.
- Mon Logis avait testé des voitures électriques pendant 1 an

Synthèse des sujets ou actions prioritaires

Chaque acteur a identifié un sujet ou une action prioritaire selon lui :

- Une journée sans voiture pour tester les transports en commun
- Augmenter la fréquence des navettes et bus
- La gratuité des transports en commun
- Favoriser l'utilisation des bus : prix et services
- Parkings relais et services associés
- Expérimenter des parkings sur l'entrée d'agglomération avec des services d'accès au centre-ville

Introduction

- Plan de Mobilité : un document de planification au service d'une mobilité durable ;
- Un plan d'actions partenarial sur 10 ans, engageant TCM et l'ensemble des acteurs d territoire (collectivités, acteurs publics, acteurs privés) ;
- La démarche est actuellement au stade de la finalisation de la stratégie et entre dans s phase « plan d'actions » ;
- Un objectif d'approbation du Plan de Mobilité pour mi-2025.

Atelier

Fiche thématique	Connecter les territoires urbains, périurbains et ruraux par une offre de transport en commun et des pôles d'intermodalité

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommettes	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5 (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu) à quel point êtes-vous convaincu par l'action ?	Dites-nous pourquoi
	Développer des pôles d'intermodalité		
	Créer des pôles de rabattement (P+R) en limite de l'aire urbaine, permettant de se rabattre en voiture vers des lignes de bus structurantes	1 2 3 4 5 (5)	Doit être accompagné par une tarification avantageuse. Les lignes doivent être directes et rapides.
	Créer des pôles de rabattement en limite du cœur de ville de Troyes, permettant de se rabattre depuis des parkings gratuits vers le centre-ville avec la navette ou à pied	1 2 3 4 5 (3)	Une action qui pourrait entrer en concurrence avec les P+R (action précédente) C'est l'usage qui était fait du parking Danton avant.
	Créer des pôles de rabattement de proximité, au niveau des arrêts de cars TER, sur les territoires ruraux (rabattement en modes actifs)	1 2 3 4 5 (3)	Servirait aussi d'aire de covoiturage Pourquoi pas, à tester Il faut accompagner par de la communication
	Créer des pôles de rabattement de cœur d'agglomération au niveau des pôle bus majeur pour favoriser les connexions entre les bus et le vélo	1 2 3 4 5 (1)	Ne croient pas trop au rabattement à vélo pour prendre le bus ensuite
	Réaliser une étude de pôle sur la gare de Troyes afin d'améliorer l'intermodalité : informations voyageurs, lisibilité itinéraire entre train et bus, achats tickets	1 2 3 4 5 (5)	
	Mettre en place une billettique intermodale : TER, bus, P+R, Marcel à Vélo, VéloParc, Karos	1 2 3 4 5	Besoin d'une billettique simple et pratique

Retour Sommaire

Fiche thématique	Connecter les territoires urbains, périurbains et ruraux par une offre de transport en commun et des pôles d'intermodalité

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommettes	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5 (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu) à quel point êtes-vous convaincu par l'action ?	Dites-nous pourquoi
	Améliorer l'offre de transports en commun (réseau, itinéraires, cadences, vitesses, régularité …)		
	Renforcer les cadences des bus	1 2 3 4 5	Oui, passage toutes les 10-15 minutes
	Augmenter les amplitudes des lignes de bus (notamment adapter les horaires aux horaires de travail)	1 2 3 4 5	A adapter à la demande réelle selon les lignes
	Aménager des sites propres bus pour améliorer les vitesses	1 2 3 4 5	
	Résorber les points durs de circulation bus identifiés par la TCAT (réaménagements ciblés) (étude + mise en œuvre)	1 2 3 4 5	Il faut que le bus soit concurrentiel
	Tendre vers 100% de points d'arrêt équipés en mobilier support d'information	1 2 3 4 5	
	Proposer davantage de lieux de vente de tickets de bus (notamment en gare)	1 2 3 4 5	Important de garder des guichets humains

Discussions

Vitesse des automobiles

- La rocade est gérée par le Département de l'Aube. Il y a une accidentologie élevée sur la rocade : proposition de mettre la rocade à 90km/h, des différentiels de vitesse trop importants au niveau des entrées et des sorties (110 km/h actuellement).
- Constat des excès de vitesses approuvé
- Problème de signalisations temporaires mal adaptées

Suppression des bus du centre-ville

- Cette suppression double le temps de trajet : de faire des correspondances entre la ligne 1 et la navette, par exemple. Le trajet unidirectionnel de la navette rend du trajet long en obligeant de faire le tour du bouchon.

Intermodalité

- Des anciens parkings d'intermodalité : Route de Paris, Route d'Auxerre, Route de sens
- **Créer des pôles de rabattement**
  - Souhaite des P+R avec tarification parking + transport en commun inclus (comme à Nantes), valable pour tous les usagers de la voiture
    - Conditions pour laisser sa voiture toute une journée : parking sécurisé
    - En complément, il faut des lignes de bus directes et rapides
    - Il faut que la contrainte en face soit forte pour que les gens optent pour ce choix. Aujourd'hui, venir (fluidité) et stationner à Troyes c'est encore (trop) simple. Leviers : fluidité du trafic / stationnement / cout
  - Parkings P+marche :
    - Attention à ne pas concurrencer les P+R. Ces parkings sont déjà bien utilisés (à relativiser). Il s'agit aussi de stationnement pour les habitants du centre-ville : il faut donc bien différencier les besoins et usages.
    - A voir également comment l'employeur finance ou non le stationnement. Cela peut influencer l'usage ou non du parking. Il peut être proposer un financement des parkings uniquement si les trajets domicile-travail ne sont pas réalisable autrement (justification).
- Pôle de rabattement rural au niveau des arrêts de car TER : moyennement convaincus par le concept
  - Liaison bus / vélo : plus de potentiel pour le vélo sur l'entièreté du trajet
  - Il manque des aménagements vélos sécurisés pour ce type de proposition
- Etude de pôle intermodal au niveau de la gare de Troyes :
  - Difficulté de trouver l'arrêt de bus en sortie de la gare aujourd'hui
  - Manque de stationnement vélo à la gare (la box vélo installée en gare actuellement est gérée par SNCF Gares et Connexions et est accessible avec une carte simplicité (réseau TER fluo).
- Billettique intermodale :
  - P+R et bus à mettre en lien
  - P+R et le Marcel à Vélo
  - Souhait d'une billettique pratique et fluide
  - L'application est super pratique pour recharger son billet. Idem pour le ticket par SMS, c'est pratique

Améliorer l'offre Transport en Commun

- Renforcer les cadences bus : toutes les 10 / 15 minutes pour aller au travail
- Mobilier / support d'information pour connaitre l'arrivée du bus en temps réel
  - Permet d'être au courant en cas de retard
  - Affichage papier est moins précis
- Amplitudes horaires :
  - A voir selon les besoins
  - Être en permanence en veille sur les usages/besoins

Vélo

- « Le centre-ville en vélo c'est l'horreur, à cause des pavés et de la circulation automobile »

Retour Sommaire

Groupe 1

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire** | **Table n°1**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer des solutions alternatives diversifiées		
	Développer des alternatives à l'automobile pour se déplacer à l'intérieur des zones d'activités / campus (navette, services vélos, etc.)	1 2 **3** 4 5	Pertinent uniquement sur quelques pôles spécifiques
	Etudier la mise en place d'un bus sur la rocade pour relier les différentes zones d'activités et commerciales, et compléter le réseau radial	1 2 **3** 4 5	Ne touche pas tout le monde. Il faut déjà atteindre la rocade. Les lignes vers le centre sont plus intéressantes. Nous ne pensons pas que les gens venant de l'extérieur vont s'arrêter pour laisser leur voiture au P+R. Etudier le besoin
1	Augmenter la cadence et l'amplitude horaires des lignes de bus	1 2 3 4 **5**	Oui, c'est nécessaire. En ciblant bien les zones à desservir, en particulier les zones étudiantes. Cibler les étudiants, les travailleurs en horaire décalés, prévoir des services tôt le matin et tard le soir.
	Augmenter la vitesse des bus, grâce à des trajets bus plus directs et des aménagements de voies de circulation bus	1 2 3 **4** 5	Oui, pour améliorer la vitesse des bus et leur attractivité. Alors il y a un intérêt de prendre le bus. Permettra aussi une meilleure rentabilité des bus.
	Proposer du rabattement voiture sur la rocade au niveau de parkings P+R, connectées au centre-ville par des lignes de bus régulières (tarif parking + bus avantageux).	1 2 **3** 4 5 A long terme	Aujourd'hui les conditions ne sont pas réunies pour attirer dans des P+R car le centre-ville est trop fluide. Et une contrainte sur le stationnement risque de décourager de venir au centre-ville. A prévoir à plus long terme.
	Développer des douches / lieu de change au sein des entreprises, pour favoriser l'usage du vélo	1 **2** 3 4 5	Le territoire est plat, avec les vélos électriques c'est aussi plus facile. Les douches ne semblent pas nécessaires. En revanche les lieux de change sont nécessaires.
1	Déployer des abris vélo sécurisés sur le lieu de travail ou d'études	1 2 3 4 **5**	Oui, lieu sécurisé pour les vélos électriques. C'est primordial
3	Favoriser les partenariats entre les zones d'activités et les opérateurs de covoiturage (type Karos)	1 2 3 4 **5**	3 mêlés : l'aspect financier intéresse énormément. Il faut un référent identifié sur site pour animer la démarche. Pourquoi pas mettre en place un réseau entre entreprises ?
	Signaler des arrêts de covoiturage dans les zones d'activités et campus (par exemple au niveau des abribus, avec une pancarte bien visible)	1 2 3 4 **5**	Ça peut être un plus. Ça existe mais ce n'est pas toujours utilisé. La signalisation reste importante pour ceux qui ne connaissent pas le système. Karos propose d'aménager une place de covoiturage dédiée dans le parking de l'entreprise. Mais des conditions de sécurité qui ne sont pas toujours adaptées. Reste important pour la communication, pour les personnes qui débutent
	Proposer de l'autopartage ou prêt de véhicules spécifique pour certains publics : étudiants / demandeurs d'emplois.	1 2 **3** 4 5	Oui pour les personnes sans emploi, ou les personnes en milieu rural. Mais ça ne touche pas tout le monde (impact modéré). Etudier le besoin
	Mettre en place du leasing au sein des entreprises et collectivités, avec possibilité d'achat	1 **2** 3 4 5	Pas pour la voiture, pour les vélos électriques uniquement
1	Proposer des aides à l'achat de vélo électrique (par collectivités ou entreprises)	1 2 3 **4** 5	Oui, pour favoriser l'utilisation du vélo (bien que certains préfèrent favoriser la location à l'achat)
	Encourager le dispositif de forfait mobilités durables au sein des entreprises et collectivités.	1 2 3 4 **5**	Chacun doit prendre ses responsabilités et aider ses collaborateurs
	Un interlocuteur dans chaque entreprise, des rencontres entre les interlocuteurs pour relayer les bonnes pratiques.	1 2 3 4 **5**	
	Location longue durée de vélo co-financé par l'entreprise et l'employé : partage des coûts	1 2 3 4 **5**	Permet moins de production de vélos, et une approche plus durable
	Rendre la réalisation de PDE obligatoire pour les entreprises, et favoriser les partages inter-entreprises lors de rencontres	1 2 3 **4** 5	

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire** | **Table n° 1**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer un transport de marchandises plus durable, favorisant des alternatives au transport de marchandises routier (ferroviaire, dernier km, etc.)		
	Créer des conditions favorables pour le déploiement de modes de livraison alternatifs au mode routier dans l'hypercentre. (Ex : triporteur) ➔ Définir une réglementation pour restreindre les accès en termes d'horaires et/ou de zones accessibles aux poids-lourds dans l'hypercentre	1 2 3 **4** 5	Avis citoyen : oui c'est important
	Accompagner les acteurs du transport de marchandises dans l'optimisation de leurs flux	1 2 **3** 4 5	Relié à l'action sur la gouvernance
	Créer une plateforme de ferroutage multimodale sur le territoire, pour favoriser le transport de marchandises ferroviaire	1 2 3 4 **5**	Derrière TCP, une zone propice au ferroutage. Beaucoup de demande de ferroutage de la part des entreprises. Il faut réduire le nombre de camions à l'extérieur du territoire.
	Réserver du foncier pour organiser des plateformes de logistique urbaine	1 2 3 **4** 5	Attention ça consomme beaucoup de foncier (objectif zéro artificialisation nette). Plutôt cibler des réhabilitations de friches
	Développer des plateformes de stockage en périphérie du centre, par exemple au niveau des zones d'activité	1 2 3 4 5	Idem ci-dessus
	Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises » (concertation, coordination, pérennisation des actions), associant les acteurs publics et privés du secteur	1 2 3 4 **5**	Oui pour une gouvernance associant entreprises, commerçants, usagers

Retour Sommaire

Fiche thématique | **Accompagner les changements de pratique et favoriser des déplacements en autonomie** | **Table n°1**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour les entreprises et scolaires		
	Accompagner les entreprises dans l'élaboration de Plans de Déplacements d'Entreprises (ou inter-entreprises)	1 2 3 **4** 5	Oui, souhait des entreprises d'être accompagnées et de réaliser ces démarches en collaboration, pour plus de richesse et d'échanges
	Favoriser le partage et les échanges entre les entreprises / campus du territoire, en animant une rencontre annuelle	1 2 3 4 **5**	
	Développer un portail d'informations en ligne dédié aux travailleurs et étudiants du territoire, présentant les solutions de mobilité disponibles	1 2 3 4 **5**	Pour les étudiants, privilégier les réseaux sociaux. Utiliser plusieurs canaux d'information
1	Organiser des évènements et intervention au sein des zones d'activités et campus, autour de la thématique de la mobilité : parcours à pied ou à vélo, initiation aux solutions de mobilité alternatives (bus, Marcel, Karos, etc.)	1 2 3 4 **5**	
	Relayer et mettre à jour les informations concernant l'accès aux zones d'activités sur les sites internet de celles-ci	1 2 **3** 4 5	
3	Identifier un relais d'information mobilité sur chaque zone d'activité où campus, qui pourra conseiller / accompagner les travailleurs et étudiants dans leur mobilité	1 2 3 4 **5**	Créer un réseau de référents
	Utiliser encore davantage la semaine du développement durable et la faire relayer par les acteurs économiques. Proposer des kits d'animation. Organiser des évènements pour cette semaine.	1 2 3 4 **5**	Ce qui existe déjà : • Journée rentrée des étudiants → se fait déjà
	Pour les entreprises : avoir une information aux nouveaux arrivants en expliquant ce qui est fait et pourquoi (intégrer la mobilité aux parcours d'accueil)	1 2 3 4 **5**	
	Prévoir une contrepartie pour capter l'attention des salariés / étudiants : • Faire gagner des petits lots / jeux • Marcher pour une association (exemple d'Octobre Rose)	1 2 3 4 **5**	Ce qui existe déjà : • Application qui fait gagner des sous grâce aux km parcourus à pied (ex : Ute ward, mouvance, wagg)
	Déployer des fresques du climat /de la mobilité pour sensibiliser ou des ateliers « bas carbone »	1 2 3 4 **5**	

Développer des modes de déplacement à l'intérieur des ZA et des Campus

- A voir sur quelles zones
- Sur la zone industrielle la Chapelaine : ce n'est pas forcément attendu
- Sur les campus : oui très intéressant
- Développer des liens entre le centre-ville et des zones de périphérie
- Un travail à faire sur la pédagogie vis-à-vis des automobilistes et des cyclistes

Amplitude des horaires de bus

- « On ne peut pas sortir de nos campus » car pas de bus le soir. Les horaires ne sont pas adaptés. Les étudiants ne souhaitent pas forcément beaucoup de fréquence mais des passages tardifs, notamment les fins de semaines et les week-ends.
- Les étudiants ont tendance à se reloger en centre-ville.
- Et aussi le matin : des problèmes de bus saturés le matin, qui décourage de prendre les Transport en commun. Il faut renforcer le nombre de bus sur les lignes fréquentées en heures de pointes.
- 3média : il y a une seule ligne de bus, qui s'arrête à 20h

Les priorités

- Développer des aménagements cyclables sécurisées
- Comment inciter les entreprises à être dans la mobilité durable ?
- Obligation des partager des plans de mobilité inter-entreprises ? Ou au moins un partage de ces documents.

Retour Sommaire

Groupe 2

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire** | **Table n°2**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer des solutions alternatives diversifiées		
	Développer des alternatives à l'automobile pour se déplacer à l'intérieur des zones d'activités / campus (navette, services vélos, etc.)	1 2 3 **4** 5	Développer des pistes cyclables et des zones piétonnes sécurisées
	Etudier la mise en place d'un bus sur la rocade pour relier les différentes zones d'activités et commerciales, et compléter le réseau radial	1 **2** 3 4 5	Pas prioritaire mais intéressant
4	Augmenter la cadence et l'amplitude horaires des lignes de bus	1 2 3 4 **5**	Cadence surtout, il faut des bus toutes les 10/15 minutes, à ajuster en heures pleines / creuses, et selon les objectifs fixés
	Augmenter la vitesse des bus, grâce à des trajets bus plus directs et des aménagements de voies de circulation bus	1 2 3 **4** 5	Il faut des sites propres. C'est une action complémentaire de la précédente.
	Proposer du rabattement voiture sur la rocade au niveau de parkings P+R, connectées au centre-ville par des lignes de bus régulières (tarif parking + bus avantageux).	1 2 3 **4** 5	
	Développer des douches / lieu de change au sein des entreprises, pour favoriser l'usage du vélo	**1** 2 3 4 5	
	Déployer des abris vélo sécurisés sur le lieu de travail ou d'études	**1** 2 3 4 5	
	Favoriser les partenariats entre les zones d'activités et les opérateurs de covoiturage (type Karos)	1 2 3 **4** 5	
	Signaler des arrêts de covoiturage dans les zones d'activités et campus (par exemple au niveau des abribus, avec une pancarte bien visible)	1 **2** 3 4 5	
	Proposer de l'autopartage ou prêt de véhicules spécifique pour certains publics : étudiants / demandeurs d'emplois.	1 2 3 **4** 5	Par des systèmes de stations (pas de boucle)
1	Mettre en place du leasing ~~au sein des entreprises et collectivités~~, avec possibilité d'achat	1 2 **3** 4 5	Favoriser la location vélo longue durée avec possibilité d'achat
	Proposer des aides à l'achat de vélo électrique (par collectivités ou entreprises)	**1** 2 3 4 5	
	Encourager le dispositif de forfait mobilités durables au sein des entreprises et collectivités.	1 2 **3** 4 5	

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire** | **Table n° 2**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer un transport de marchandises plus durable, favorisant des alternatives au transport de marchandises routier (ferroviaire, dernier km, etc.)		
4	Créer des conditions favorables pour le déploiement de modes de livraison alternatifs au mode routier dans l'hypercentre. (Ex : triporteur) ➔ Définir une réglementation pour restreindre les accès en termes d'horaires et/ou de zones accessibles aux poids-lourds dans l'hypercentre	1 2 3 4 **5**	Faire diminuer les nuisances (sonores, bouchons...)
	Accompagner les acteurs du transport de marchandises dans l'optimisation de leurs flux	1 **2** 3 4 5	Conseils
	Créer une plateforme de ferroutage multimodale sur le territoire, pour favoriser le transport de marchandises ferroviaire	1 2 3 4 5	Pas d'avis
	Réserver du foncier pour organiser des plateformes de logistique urbaine	1 2 **3** 4 5	
	Développer des plateformes de stockage en périphérie du centre, par exemple au niveau des zones d'activité	1 2 **3** 4 5	Idem ci-dessus
	Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises » (concertation, coordination, pérennisation des actions), associant les acteurs publics et privés du secteur	1 2 3 4 **5**	

Retour Sommaire

Groupe 3

Fiche thématique | **Accompagner les changements de pratique et favoriser des déplacements en autonomie** | **Table n°2**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour les entreprises et scolaires		
	Accompagner les entreprises dans l'élaboration de Plans de Déplacements d'Entreprises (ou inter-entreprises)	1 2 **3** 4 5	Force de conseils et d'info
	Favoriser le partage et les échanges entre les entreprises / campus du territoire, en animant une rencontre annuelle	1 2 **3** 4 5	La rentrée universitaire existe déjà, à maintenir
	Développer un portail d'informations en ligne dédié aux travailleurs et étudiants du territoire, présentant les solutions de mobilité disponibles	1 2 **3** 4 5	Existe déjà
	Organiser des évènements et intervention au sein des zones d'activités et campus, autour de la thématique de la mobilité : parcours à pied ou à vélo, initiation aux solutions de mobilité alternatives (bus, Marcel, Karos, etc.)	1 2 **3** 4 5	
	Relayer et mettre à jour les informations concernant l'accès aux zones d'activités sur les sites internet de celles-ci	1 2 **3** 4 5	
	Identifier un relais d'information mobilité sur chaque zone d'activité où campus, qui pourra conseiller / accompagner les travailleurs et étudiants dans leur mobilité	1 2 **3** 4 5	

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire** | **Table n°3**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer des solutions alternatives diversifiées		
	Développer des alternatives à l'automobile pour se déplacer à l'intérieur des zones d'activités / campus (navette, services vélos, etc.)	1 2 **3** 4 5	A l'intérieur des campus : pour relier les lieux de restauration aux lieux d'étude
	Etudier la mise en place d'un bus sur la rocade pour relier les différentes zones d'activités et commerciales, et compléter le réseau radial	1 2 **3** 4 5	• Utile pour les salariés qui viennent de l'extérieur de l'agglomération. • A du sens pour rabattre et diffuser depuis / vers les P+R
	Augmenter la cadence et l'amplitude horaires des lignes de bus	1 2 3 4 **5**	Augmenter également la fiabilité et l'information. Un enjeu concernant les horaires
	Augmenter la vitesse des bus, grâce à des trajets bus plus directs et des aménagements de voies de circulation bus	**1** 2 3 4 5	Plutôt un enjeu sur le positionnement des arrêts
	Proposer du rabattement voiture sur la rocade au niveau de parkings P+R, connectées au centre-ville par des lignes de bus régulières (tarif parking + bus avantageux).	1 2 3 4 **5**	Proposer des liaisons cyclistes en lien avec les P+R et du stationnement vélo
	Développer des douches / lieu de change au sein des entreprises, pour favoriser l'usage du vélo	1 2 **3** 4 5	Equipements qui existent déjà dans certaines entreprises, mais pas toutes. Plutôt développer des lieux de charge
	Déployer des abris vélo sécurisés sur le lieu de travail ou d'études	1 2 3 4 **5**	Pas besoin aussi sur la voie publique, et aussi pour le stationnement des trottinettes. Un besoin d'autant plus fort pour les vélos électriques (chargement des batteries, sécurité...)
	Favoriser les partenariats entre les zones d'activités et les opérateurs de covoiturage (type Karos)	1 **2** 3 4 5	Instaurer un enjeu de faire connaître le système
	Signaler des arrêts de covoiturage dans les zones d'activités et campus (par exemple au niveau des abribus, avec une pancarte bien visible)	1 2 **3** 4 5	A coupler avec des abribus
	Proposer de l'autopartage ou prêt de véhicules spécifique pour certains publics : étudiants / demandeurs d'emplois.	1 **2** 3 4 5	Un vrai sujet, sur l'accessibilité au rural. Un enjeu social
	Mettre en place du leasing au sein des entreprises et collectivités, avec possibilité d'achat	1 **2** 3 4 5	A favoriser surtout pour du vélo. Les entreprises sont frileuses par rapport à leur responsabilité
	Proposer des aides à l'achat de vélo électrique (par collectivités ou entreprises)	**1** 2 3 4 5	A déjà existé. Action sur priorisation et pas réalisée
	Encourager le dispositif de forfait mobilités durables au sein des entreprises et collectivités.	**1** 2 3 4 5	Ne permet pas réellement d'activer du report modal
3	Restructurer le réseau de bus	1 2 3 4 **5**	Ne pas avoir uniquement des lignes vers le centre. Renforcer les arrêts desservis
1	Développer des voies cyclables sécurisées, des aménagements continus, éclairés et de qualité	1 2 3 4 **5**	Des manques importants actuellement
2	Tenaciser l'intermodalité bus / vélo, notamment au niveau des arrêts en périphérie	1 2 3 **4** 5	Un potentiel de report modal vers le vélo, et pas compliqué à mettre en œuvre

Retour Sommaire

Fiche thématique	Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire	Table n° 3

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer un transport de marchandises plus durable, favorisant des alternatives au transport de marchandises routier (ferroviaire, dernier km, etc.)		
	Créer des conditions favorables pour le déploiement de modes de livraison alternatifs au mode routier dans l'hypercentre. (Ex : triporteur) ➔ Définir une réglementation pour restreindre les accès en termes d'horaires et/ou de zones accessibles aux poids-lourds dans l'hypercentre	1 2 3 4 5	Oui pour définir des horaires max à respecter (par exemple max 30 min avant les entrées / sorties d'écoles) Enjeu de bruit
	Accompagner les acteurs du transport de marchandises dans l'optimisation de leurs flux	1 2 3 4 5	Les flux sont difficiles à optimiser / mutualiser. Les entreprises optimisent en fonction des couts
	Créer une plateforme de ferroutage multimodale sur le territoire, pour favoriser le transport de marchandises ferroviaire	1 2 3 4 5	Un intérêt. Manque d'infrastructures à Troyes
	Réserver du foncier pour organiser des plateformes de logistique urbaine	1 2 3 4 5	Déjà fait par les acteurs privés
	Développer des plateformes de stockage en périphérie du centre, par exemple au niveau des zones d'activité	1 2 3 4 5	Idem ci-dessus
	Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises » (concertation, coordination, pérennisation des actions), associant les acteurs publics et privés du secteur	1 2 3 4 5	Il y a déjà des contacts. TNTR permet déjà des liens
	Aménager des aires de repos adaptées aux arrêts des PL (les PL ne peuvent pas toujours stationner dans les emprises privées des entreprises)		
	Gérer l'accès aux zones industrielles		

Groupe 1

Fiche thématique	Accompagner les changements de pratique et favoriser des déplacements en autonomie	Table n°1

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour les visiteurs et touristes		
1	Etudier la création d'un titre de transports unique permettant d'accéder à l'ensemble du réseau (bus, location vélo, parking ...) pour les visiteurs et touristes	1 2 3 4 5	Une action indispensable
	Proposer un ticket dématérialisé via les applications mobiles	1 2 3 4 5	Cela doit rester une possibilité en plus du ticket papier
	Créer un guichet d'accueil des visiteurs à la gare, proposant des titres de transport urbains et interrurbains	1 2 3 4 5	Il faudrait avoir un dépositaire de titres de transports en gare ou une borne automatique de vente (24/24). C'est aussi une action à réfléchir en lien avec les actions touristiques
	Etudier la possibilité d'envoi automatique d'un mail aux touristes, pour communiquer les informations sur les modes d'accès existants	1 2 3 4 5	Ce type de mesure est difficile à etre en œuvre avec les règles RGPD, et la communication reste au bon vouloir des hôteliers. Il faut surtout rendre l'information accessible.
	Relayer et mettre à jour les informations concernant l'accès aux zones commerciales sur les sites internet de celles-ci	1 2 3 4 5	TCM n'a pas la main sur le sujet. Le calculateur d'itinéraire doit déjà jouer ce rôle.
	Développer un portail d'informations en ligne dédié aux usagers et touristes, présentant les solutions de mobilité disponibles sur le territoire *	1 2 3 4 5	Il faut assurer le lien avec l'exploitant afin que les infos soient toujours à jour. Il pourrait y avoir un onglet « touristes » sur le site de la TCAT ou de TCM, traduit en plusieurs langues
	Communiquer sur les chaines de TV locales et dans les journaux locaux sur les solutions de mobilité	1 2 3 4 5	Seulement s'il y a de la nouveauté à communiquer
	Organiser des évènements au sein des zones commerciales, autour de la thématique de la mobilité	1 2 3 4 5	Risque d'avoir peu d'impact
	Guider les entreprises dans l'élaboration de Plans de Déplacements d'Entreprises	1 2 3 4 5	Faciliter les modalités de déplacement pour le recrutement (difficultés de recrutement)
	Favoriser le partage et les échanges entre les entreprises du territoire, en animant une rencontre annuelle	1 2 3 4 5	Aborder la thématique de la mobilité lors de d'autres réunions existantes (par ex : TEA). Intervenir dans davantage de salons professionnels
	* Package touriste à distribuer à l'office du tourisme, apportant des renseignements sur les lignes et services de mobilité les plus utilisés par les touristes	1 2 3 4 5	Proposer un QR code avec les lignes de bus à prendre en fonction des activités à faire

Retour Sommaire

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire** | **Table n°1**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer des solutions alternatives diversifiées et différenciantes pour l'accès aux zones commerciales et touristiques		
	Adapter les horaires de bus aux dessertes touristiques : horaires le week end, horaires en saison haute (périodes de solde ou de forte fréquentation commerciale)	1 **X** 3 4 5	Ce sont les fréquences qui sont insuffisantes. Il n'y a pas de problématique en saison haute, sauf vers les lacs
1	Etudier la mise en place d'un bus sur la rocade pour relier les différentes zones d'activités et commerciales, et compléter le réseau radial	1 2 3 4 **X**	C'est un rêve !
	Etudier la mise en place de navettes TC qui relient directement les zones commerciales à la gare	1 2 3 4 **X**	Il faut des lignes express qui relient la gare aux zones commerciales, mais aussi en desservant des arrêts intermédiaires Il faut des transports en commun bien identifiés comme des bus à haut niveau de service
	Développer des alternatives à l'automobile pour se déplacer à l'intérieur des zones commerciales (navette, services vélos, petit train touristique…)	**X** 2 3 4 5	Les zones commerciales ne sont pas si grandes, il faut surtout développer la marche et limiter les coupures urbaines
	Favoriser les partenariats entre les zones commerciales et les opérateurs de covoiturage (type Karos)	**X** 2 3 4 5	
	Favoriser les mobilités actives au sein des centres-villes, pour en faire un élément différenciant par rapport aux zones commerciales de périphérie		
	Proposer des tarifs de stationnement incitatifs pour les parkings en périphérie du centre-ville et une connexion au centre-ville en navette (ou à pied)	1 2 3 **X** 5	
	Etudier la stratégie du stationnement dans les centres-villes / centres-bourgs afin de résoudre les problématiques actuelles en exploitant au mieux les capacités existantes	1 2 **X** 4 5	Faire le lien avec les PLU / PLUi Développer des bornes de stationnement 10 minutes et des zones bleues Développer des rues réservées au stationnement résidentiel
	Jalonner / installer une signalétique précisant le temps à pied et à vélo vers les différents pôles (pour faire prendre conscience des temps de parcours)	1 2 3 **X** 5	C'est une action du SDMA
	Poursuivre la mise en accessibilité des voiries du centre-ville	1 2 3 4 5	A poursuivre dans les projets de requalification de voirie. Ce n'est pas toujours possible dans les secteurs historiques / sauvegardés.

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire** | **Table n°1**

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Protéger le centre-ville de Troyes de flux de véhicules de grand gabarit (réglementation, livraison décarbonée du dernier kilomètre)		
	Effectuer un comptage des camions circulant dans le cœur de ville	1 2 **X** 4 5	Oui en action de suivi
	Définir une réglementation pour restreindre les accès en termes d'horaires et/ou de zones accessibles aux poids-lourds	1 2 3 4 **X**	C'est indispensable, il faut une politique générale sur le sujet.
	Créer des conditions favorables pour le déploiement de modes de livraison alternatifs au mode routier dans l'hypercentre. (Ex : triporteur)	1 2 3 4 **X**	Oui, nécessaire en contrepartie de la réglementation
	Faire un inventaire des places de livraison existantes sur le territoire et identifier les manques	1 2 **X** 4 5	Il n'y a pas de manque de places de livraison. Il faut renforcer le contrôle de l'usage des places et faire appliquer la réglementation
	Accompagner les acteurs du transport de marchandises dans l'optimisation de leurs flux	1 2 **X** 4 5	Comment accompagner ? Il faut consulter les transporteurs sur les évolutions de réglementation et aider dans la mise en œuvre de solutions alternatives
	Mettre en place une instance de gouvernance «mobilité des marchandises» (concertation, coordination, pérennisation des actions).	1 2 3 4 5	Oui nécessaire pour dialogue avec les acteurs
	Mise à disposition de foncier pour développer des plateformes logistiques, des entrepôts mutualisés, des points relais → une action pour faciliter les transitions	1 2 3 4 5	

Retour Sommaire

Arrêts de bus au niveau des zones commerciales

- Un arrêt de bus existant dans zone commerciale Mc Arthur Glen. Actuellement, deux arrêts dissociés : un arrêt TCAT et un arrêt Région (Fluo Grand Est). Il existe un projet de mutualisation de ces deux arrêt, plus confortables et abrités et plus visibles. Ce pose la question du jalonnement / de la visibilité de ces arrêts.
- Il faut que les nœuds d'intermodalité soient vraiment bien signalés et visibles, ainsi que les plan du réseau.

Connecter les territoires

- Améliorer l'offre de transport (régularité, ponctualité) ➔ c'est déjà ce qu'on doit faire de manière générale :
  - Durcir la position de TCM vis-à-vis de l'exploitant
  - Ça pose la question du mode de gestion : envisager une délégation du service public (DSP) ?
- Covoiturage sur les zones commerciales :
  - Pas convaincu que ça peut fonctionner. Des difficultés à trouver des covoitureurs ;
  - Aujourd'hui ce sont les étudiants qui utilisent ce service, surtout dans la commune de Troyes et la première couronne ;
- Electrification des flottes de véhicules :
  - C'est plus de l'ordre du privé que le rôle de TCM. De plus, concernant l'installation des bornes de recharges électriques, la compétence est au niveau du Syndicat Départementale de l'Energie de l'Aube. (SDEA)
  - La Région est cheffe de file sur le sujet, notamment au travers du Plan de motorisation faibles émissions.

Groupe 2

Fiche thématique | **Accompagner les changements de pratique et favoriser des déplacements en autonomie** | Table n°2

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le.

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour les visiteurs et touristes		
	Etudier la création d'un titre de transports unique permettant d'accéder à l'ensemble du réseau (bus, location vélo, parking …) pour les visiteurs et touristes	1 2 3 4 **5**	Permettra l'achat en avance et sera + simple
	Proposer un ticket dématérialisé via les applications mobiles	1 2 3 4 **5**	C'est déjà existant
	Créer un guichet d'accueil des visiteurs à la gare, proposant des titres de transport urbains et interrurbains	1 2 3 4 5	Plutôt faire une zone d'accueil pour les touristes, dans les hôtels, à l'office du tourisme, au niveau des pôles touristiques
	Etudier la possibilité d'envoi automatique d'un mail aux touristes, pour communiquer les informations sur les modes d'accès existants	1 **2** 3 4 5	
	Relayer et mettre à jour les informations concernant l'accès aux zones commerciales sur les sites internet de celles-ci	**1** 2 3 4 5	Déjà clair et mis à jour sur les sites touristiques
	Développer un portail d'informations en ligne dédié aux usagers et touristes, présentant les solutions de mobilité disponibles sur le territoire	1 2 3 4 **5**	Oui, développer un site « API » (Application Programming Interface) - permettre l'achat de titre de transports sur ce site
	Communiquer sur les chaines de TV locales et dans les journaux locaux sur les solutions de mobilité	**1** 2 3 4 5	Plutôt viser les réseaux sociaux (notamment pour les jeunes)
	Organiser des évènements au sein des zones commerciales, autour de la thématique de la mobilité	1 2 3 4 5	
	Guider les entreprises dans l'élaboration de Plans de Déplacements d'Entreprises	1 2 3 4 5	
	Favoriser le partage et les échanges entre les entreprises du territoire, en animant une rencontre annuelle	1 2 3 4 5	

Retour Sommaire

Fiche thématique | **Développer une mobilité au service de l'attractivité des pôles économiques et touristiques du territoire**

Table n°2

Les lignes ci-dessous présentent des actions issues de l'ébauche de plan d'action qui vous a été présenté. Il sera amené à être modifié et complété en fonction des échanges à venir. Pour chaque action, dites-nous à quel point celle-ci vous convainc ou non, et si vous n'êtes pas convaincu, dites-nous pourquoi. Si votre table n'a pas d'avis sur une action, précisez-le

Gommette	Eléments du plan d'action Vous pouvez préciser les actions listées, et compléter cette liste	Sur une échelle de 1 à 5, à quel point êtes-vous convaincu par l'action ? (1 étant pas du tout convaincu et 5 totalement convaincu)	Dites-nous pourquoi
	Développer des solutions alternatives diversifiées et différenciantes pour l'accès aux zones commerciales et touristiques		
2	Adapter les horaires de bus aux dessertes touristiques : horaires le week end, horaires en saison haute (périodes de solde ou de forte fréquentation commerciale)	1 2 3 4 **5**	Les horaires sont un frein aujourd'hui pour la desserte en TC des zones commerciales Le bus est aussi intéressant hors saison, à adapter aux horaires d'ouverture des commerces Prévoir des passages le soir pour les employés
	Etudier la mise en place d'un bus sur la rocade pour relier les différentes zones d'activités et commerciales, et compléter le réseau radial	1 **2** 3 4 5	Relier la gare aux zones commerciales en priorité
	Etudier la mise en place de navettes TC qui relient directement les zones commerciales à la gare	1 2 3 4 **5**	
	Développer des alternatives à l'automobile pour se déplacer à l'intérieur des zones commerciales (navette, services vélos, petit train touristique…)	1 2 **3** 4 5	Il faut surtout améliorer les cheminements piétons
	Favoriser les partenariats entre les zones commerciales et les opérateurs de covoiturage (type Karos)	1 2 **3** 4 5	Le covoiturage longue distance est intéressant (type BlaBlacar) Covoiturage courte distance à destination des zones commerciales n'est pas si intéressant
	Développer des aménagements cyclables entre les zones commerciales et les autres axes locaux	1 2 3 **4** 5	
1	Développer des bornes de recharge électrique	1 2 3 4 5	Action en cours et obligatoire

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

TRANSITEC
optimiseurs de mobilité · depuis 1954

Plan de mobilité
Plan d'actions

2025-2035

Document adopté au Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole

Préface

François BAROIN
Ancien Ministre
Maire de Troyes
Président de Troyes Champagne Métropole

Construisons ensemble l'avenir de Troyes Champagne Métropole

« Troyes Champagne Métropole est née en 2017 de la volonté des élus de 81 communes de s'unir autour des valeurs partagées, des synergies entre les territoires urbains, péri-urbains et ruraux, avec pour objectif d'élaborer un projet cohérent et durable au service des maires, des communes, et des habitants de notre territoire.

La diversité de l'agglomération, sa richesse humaine, la qualité de son cadre de vie, le dynamisme de ses acteurs économiques, associatifs, institutionnels, sont apparus comme des éléments moteurs déterminants sur lesquels TCM peut s'appuyer.

À la suite d'une large concertation avec l'ensemble des élus municipaux des 81 communes, des acteurs locaux, des habitants, TCM a élaboré un Projet de Territoire qui trace les grandes orientations, les engagements de l'agglomération sur les 10 à 20 prochaines années. 3 grands axes ont été retenus pour faire de TCM un territoire : dynamique, innovant et rayonnant ; d'excellence énergétique et environnementale ; accueillant et agréable à vivre.

Ces orientations ont donné lieu à de nombreux échanges et propositions entre élus, formalisées en Schémas Directeurs. Ces 12 schémas directeurs déterminent les stratégies et actions à mettre en œuvre dans les champs de compétences de TCM. Liés à la vie quotidienne et aux préoccupations de nos habitants, ils regroupent de nombreuses actions en matière d'économie et d'économie circulaire, sécurité, gestion des déchets, sports, enseignement supérieur, mobilités, cycle de l'eau, rayonnement du territoire, air-climat-énergies, proximités.

Le Plan de Mobilité de TCM, qui fait suite et intègre le Schéma des Mobilités Actives, décline nos objectifs et nos ambitions pour un partage équilibré des modes de déplacement au sein de notre agglomération qui tienne compte des changements d'habitude de nos habitants et de leurs souhaits, ainsi que des modifications climatiques auxquelles nous sommes confrontés.

Il a fait l'objet d'un important travail de partage et de concertation pour lequel je souhaite remercier Olivier Girardin, vice-président en charge des Mobilités, l'ensemble des élus qui ont participé aux ateliers, ainsi que les services et tous les partenaires qui se sont mobilisés.

L'ensemble des schémas directeurs donnent sens à l'action communautaire que, comme élus, nous nous engageons à porter pour le développement de notre agglomération en faisant de cet adage notre fil d'Ariane : *" Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin ".* »

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 actions 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

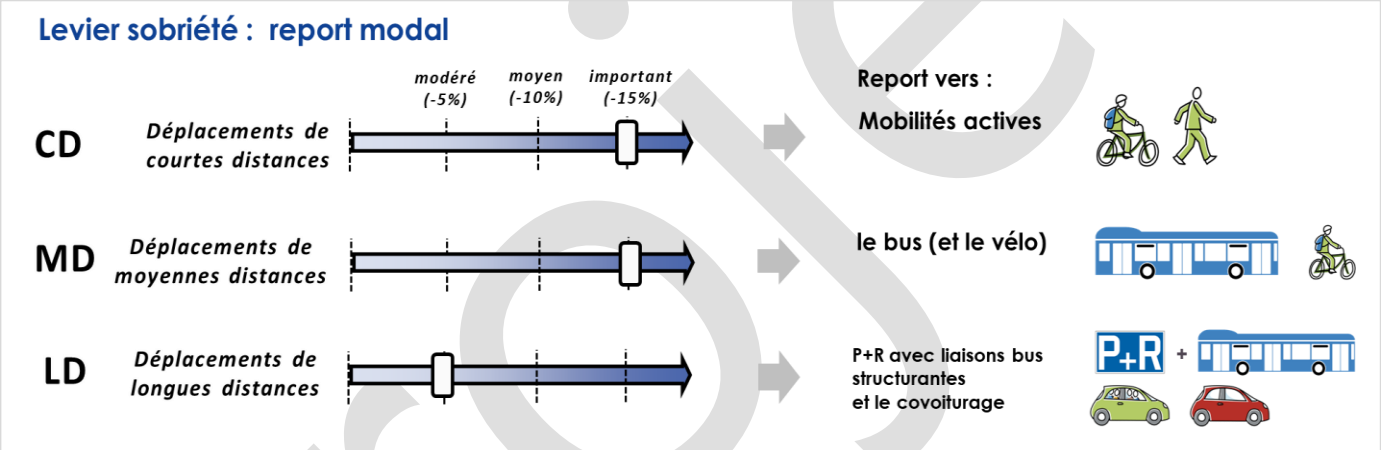
Les ambitions du Plan de Mobilité

Les choix des leviers d'actions à activer

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

- La **sobriété**, correspondant au report modal,
- La **technologie**, en lien avec les motorisations à faibles émissions du parc de véhicules.

LA SOBRIETE



Dans le cadre de la démarche de co-construction du PDM, des objectifs ont été fixés en termes de report modal selon les types de déplacements. Il a été retenu :

- **Une ambition de travailler en priorité sur les déplacements de courtes et moyennes distances**, dont les reports s'effectueront vers les mobilités actives et le bus. Ces types de déplacements sont moins nombreux (40% des déplacements), mais ont un fort potentiel de report (au regard des distances et de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) adopté le 20 juin 2024 et de la restructuration du réseau de bus envisagée dans le cadre du présent PDM).
- **La volonté d'agir sur les déplacements longues distances**, en précisant que ces déplacements sont plus difficiles à reporter vers un mode autre que la voiture car plus longs et plus diffus sur l'ensemble du territoire. Ils relèvent souvent de la compétence des Régions (trains et cars TER).

Projet

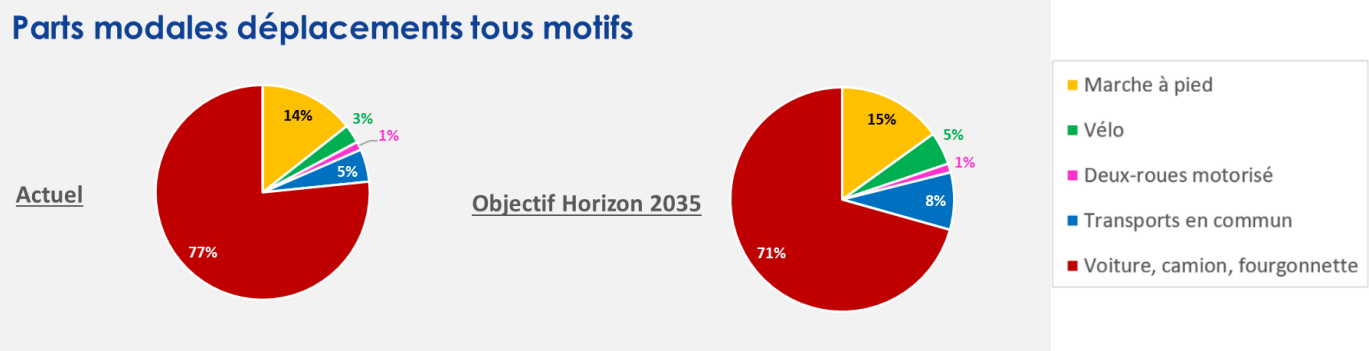


Figure 1 : Part modale sur Troyes Champagne Métropole (source : INSEE, 2019)

En actionnant les reports modaux objectifs pour les déplacements de courtes, moyennes et longues distances évoquées ci-dessus, **les objectifs de parts modales tous motifs pour l'ensemble des déplacements du territoire à horizon 2035** sont les suivants :

- 71% de part modale voiture,
- 15% de marche à pied,
- 8% de transport en commun,
- 5% de vélo
- et 1% de deux-roues motorisées.

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

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

Projet

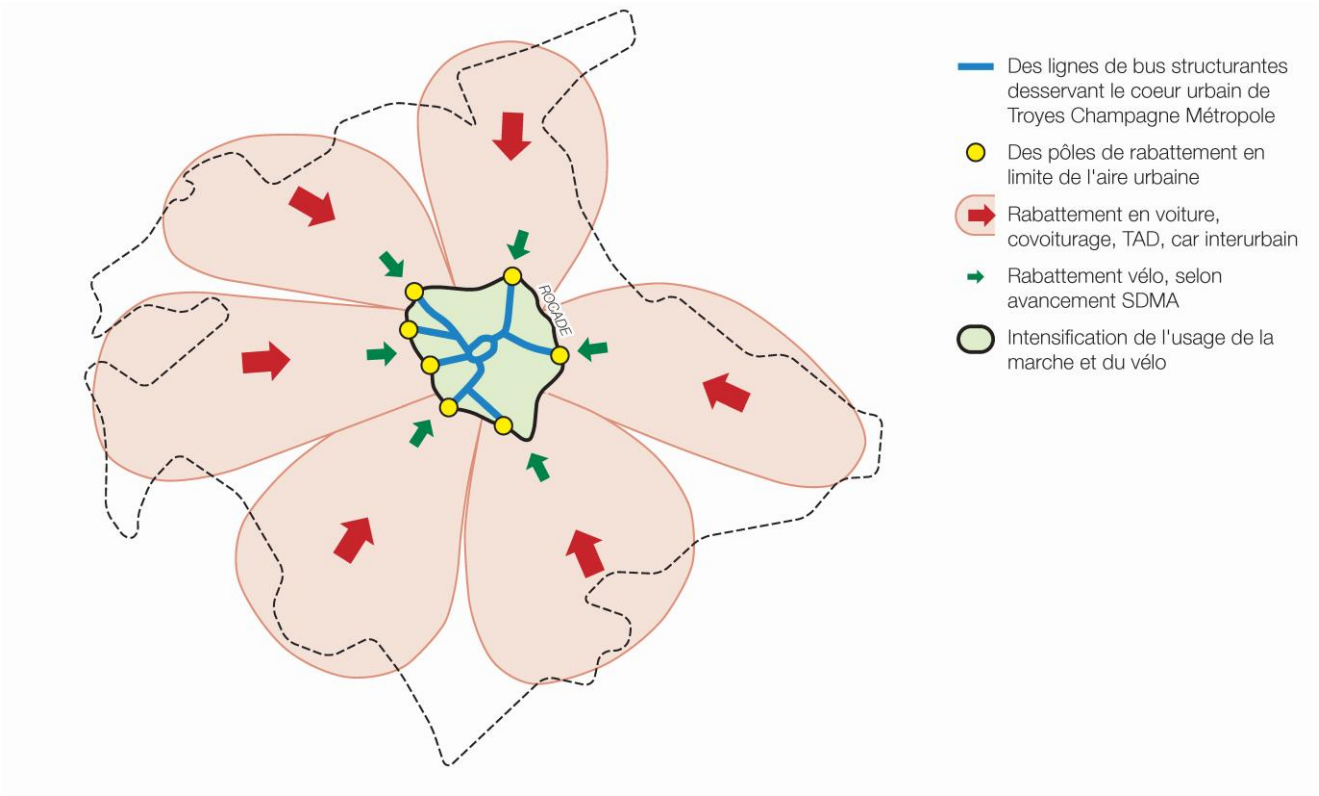


Figure 2: La stratégie globale de mobilité à l'échelle du territoire

LA TECHNOLOGIE

Concernant le levier technologique, **la part d'électrification envisagée est de 10% à horizon 2035**, en cohérence avec les évolutions projetées aux échelles régionale et nationale. Il s'agit d'un levier pour lequel Troyes Champagne Métropole (TCM) devra suivre et accompagner les évolutions pendant la durée du PDM, notamment dans le cadre de l'étude de mise en place de flottes faibles émissions (Annexe n°4).

La structure du plan d'actions

Afin d'assurer la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de mobilité, le plan d'actions du PDM est structuré en **4 axes** et **15 fiches actions** :

- **A. Développer des services**
- **B. Développer des infrastructures**
- **C. Réglementer**
- **D. Sensibiliser, faciliter et accompagner**

Chaque fiche action :

- Rappelle les objectifs poursuivis, le contexte et les actions déjà menées ;
- Décrit les actions à venir et leurs conditions de mise en œuvre : les maîtres d'ouvrage et partenaires (notamment financiers), l'échéancier et le coût estimatif lorsque celui-ci est connu. Il peut s'agir d'actions de mise en œuvre opérationnelle, d'études à mener ou de réflexions à poursuivre avant d'aboutir ;
- Définit des indicateurs de suivi des actions, qui permettront d'évaluer le niveau d'avancement tout au long de la démarche.

Les fiches actions suivantes sont identifiées comme prioritaires (mises en évidence avec une étoile★). **Ces actions auront un impact plus dimensionnant sur la mobilité du territoire** :

- Restructurer l'offre de transport en commun (fiche action 1)
- Déployer et structurer les services de voiture partagée (fiche action 2)
- Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population (annexe n°1 : SDMA) (fiche action 3)
- Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus (fiche action 4)
- Développer une offre de déplacement intermodale (fiche action 5)
- Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements (annexe n°1 SDMA) (fiche action 7)
- Mettre en œuvre une billettique intermodale (fiche action 13)

Projet

I. Développer des services

★ Fiche action 1 : Restructurer l'offre de transport en commun

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Le réseau de bus urbain est géré par la Régie de Transport en Commun de l'Agglomération Troyenne (TCAT). Il est, à date, constitué de 11 lignes régulières, 18 lignes de bus scolaires ouvertes à tous et une ligne navette « Cœur de Troyes » qui dessert le centre historique de la ville préfecture. Des lignes proposent des dessertes spécifiques : une nocturne (navette étudiante) et une rurale (ligne 101). Le réseau de bus est non hiérarchisé et peu cadencé, ce qui le rend peu attractif et peu adapté pour les déplacements pendulaires. De plus, les itinéraires des lignes proposent une desserte fine, avec de nombreux arrêts, ayant pour effet d'augmenter les temps de parcours pour les usagers. La vitesse commerciale est ainsi perfectible. Ces paramètres rendent le **réseau de bus faiblement compétitif face à la voiture aujourd'hui**.

Le transport à la demande (TAD), géré également par la TCAT, complète le réseau de bus en proposant des trajets en petit véhicule depuis certaines zones rurales du territoire vers des terminus de lignes régulières du réseau de bus. Ce service fonctionne sur réservation et représente près de 50 courses par jour. Il est utilisé majoritairement par des usagers pendulaires, actifs ou jeunes/étudiants. Depuis sa création, ce service s'est développé de manière empirique, au gré des demandes des communes et ajustements du réseau. **Il dessert actuellement vingt communes et n'est donc pas proposé sur l'ensemble du territoire**. Dans sa configuration actuelle, ce **service manque de visibilité** et reste trop **peu connu des usagers.**

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- **Améliorer la performance et l'attractivité du réseau bus** pour qu'il incite au report modal, en proposant une offre de bus lisible et rationnalisée.
- **Desservir plus de communes** avec un service de transport à la demande repensé.

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Restructurer le réseau bus, visant à déployer un réseau de bus hiérarchisé**
  - **1.1 Mettre en place un contrat d'obligation de service public (OSP) de transport** permettant de piloter l'opérateur en régie. La démarche de contractualisation OSP avec la TCAT est en cours. TCM est accompagné par AGIR Transport (association d'expertise en matière de transport public) dans le cadre de cette action. Cette mesure est à finaliser prioritairement, et constitue un préalable indispensable aux actions priorisées dans le PDM.
  - **1.2 Construire un nouveau dépôt bus**. Il s'agira à la fois de choisir le site du futur dépôt bus, de mener les études préalables à sa construction et de réaliser les travaux d'ici 2030. Ce nouveau dépôt bus permettra d'accueillir une flotte de bus faibles émissions et d'optimiser l'exploitation rendue complexe par la configuration du site actuel (notamment liée au manque d'espace).

Projet

> **1.3 Définir la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré**. Ce travail sera à réaliser sur base des conclusions d'une précédente étude (ITER, réalisée en 2016) et actualisées des données récentes de fréquentation (cf. exemple de réseau structurant bus en annexe 1). Les lignes prioritaires, leurs cadences et amplitudes horaires devront être identifiées. Cette action sera portée par la TCAT ou par un bureau d'études techniques externe en fonction des ressources disponibles.

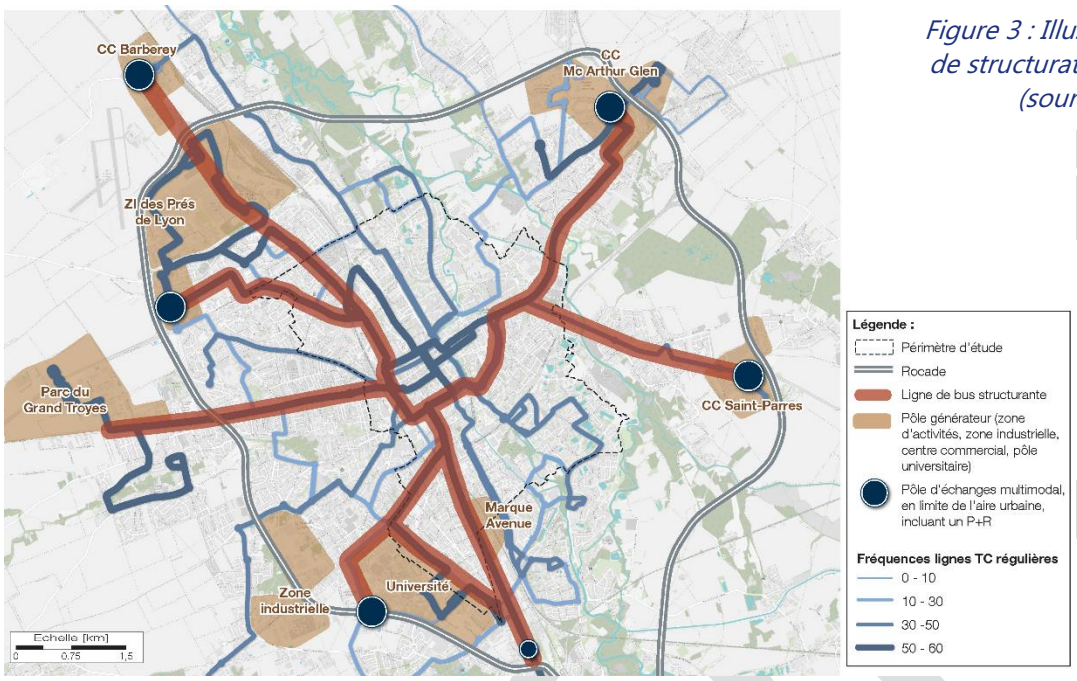


Figure 3 : Illustration d'un exemple de structuration du réseau de bus (source : Transitec)

La cartographie ci-dessus illustre un exemple de réseau de ligne bus structurantes (proposition réalisée sur base de l'étude Iter (2016) et des données de fréquentation actuelles. Cette proposition – illustrative - sera à retravailler plus finement dans le cadre de la présente action.

> **1.4 Déployer le nouveau réseau de bus restructuré**. Il s'agira de mettre en œuvre la structure du réseau de bus définie dans la précédente action. Il s'agit d'une action clé du présent Plan de Mobilité, à réaliser à moyen terme.

Un plan de communication devra être établi pour faire connaître ce nouveau réseau : par le biais de communications sur le site internet, de relais d'information par les communes concernées par l'offre, mais aussi par des interventions en présentiel auprès des publics cibles (cf. action 14.6, action regroupant la communication de l'ensemble des nouvelles offres et services de mobilité de TCM).

▪ Faire évoluer le transport à la demande (TAD)

> **1.5 Réaliser une étude sur les modalités de mise en œuvre** d'un nouveau service de TAD potentiellement sur l'ensemble des communes de TCM à court terme. L'objectif est de proposer un service adapté et accessible à l'ensemble des communes. Plusieurs pôles de destination seront à envisager : les pôles d'intermodalité en limite de l'aire urbaine, les équipements structurants et les pôles de services.

Cette étude sera à combiner avec l'étude à venir sur le covoiturage (voir fiche action 2), au regard des potentiels de complémentarité de ces deux services :

- Les lignes de covoiturage assurent un service fonctionnant principalement aux heures de pointe des travailleurs ;
- Le TAD permet de mailler le territoire de façon complémentaire et de répondre aux besoins de déplacements en heure creuse.

Ces services seront à regrouper au niveau de pôles d'intermodalité ruraux.

> **1.6 Déployer le nouveau TAD** sur base des conclusions de l'étude menée. Le mode d'exploitation sera à définir, à la suite de la réalisation de l'étude, en fonction des modalités et des coûts. Le déploiement du TAD pourra être phasé dans le temps, avec une première expérimentation à court terme et une pérennisation du service à moyen terme (adaptation en fonction des retours d'expérience de l'expérimentation).

> **1.7 Communiquer sur le nouveau service de TAD**. Il s'agira de faire connaître ce nouveau service par le biais de communication par différents canaux de diffusion et des interventions en présentiel auprès des publics cibles, notamment les seniors. (cf. action 14.6, action regroupant la communication de l'ensemble des nouvelles offres et services de mobilité de TCM).

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Restructurer le réseau bus, visant à déployer un réseau de bus hiérarchisé							
1.1	Mettre en place un contrat d'obligation de service public (OSP) de transport				Fonctionnement	TCM	AGIR Transport, TCAT
1.2	Construire le nouveau dépôt bus				25 M€	TCM, TCAT	
1.3	Définir la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré				Fonctionnement	TCAT	TCM
1.4	Déployer le nouveau réseau de bus restructuré					TCAT	TCM
Faire évoluer le transport à la demande (TAD)							
1.5	Réaliser une étude sur les modalités de mise en œuvre				Entre 20 et 40 k€	TCM, TCAT	
1.6	Déployer le nouveau TAD				À définir une fois l'étude menée	A définir une fois l'étude menée	TCM, TCAT
1.7	Communiquer sur le nouveau service de TAD				*cf. action 14.6*		

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
A1. Nombre de voyageurs par kilomètre sur le réseau de transport en commun urbain	↗
A2. Fréquentation du transport à la demande	↗
A3. Nombre de titres de transport urbain vendus	↗

★ Fiche action 2 : Déployer et structurer les services de voiture partagée

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Sur **le territoire de TCM, fortement dépendant de la voiture** et au sein duquel les flux internes sont majoritaires, le covoiturage se présente comme une alternative intéressante à l'autosolisme.

Le **service de covoiturage proposé actuellement est géré par la plateforme Karos**, implantée sur le territoire de TCM depuis 2019. Le Conseil Départemental de l'Aube a ensuite rejoint le dispositif en déployant le service sur l'ensemble du département, hors TCM. Ce service est subventionné par TCM sur son périmètre, et par le Conseil Départemental sur le reste du territoire aubois.

En 2023, 100 déplacements par jour étaient réalisés en covoiturage. Malgré la croissance régulière de l'usage du service, il s'agit d'un nombre **relativement faible au regard des 76 000 déplacements domicile – travail quotidiens du territoire**. Ces trajets de covoiturage sont majoritairement en lien avec les motifs professionnels de courte distance (90% des trajets réalisés en 2023).

Par ailleurs, trois aires de covoiturage ont récemment été aménagées par le Conseil Départemental de l'Aube sur le territoire de TCM. D'autres aires sont proposées, en gestion communale.

Aucun service d'autopartage n'existe à ce jour sur le territoire.

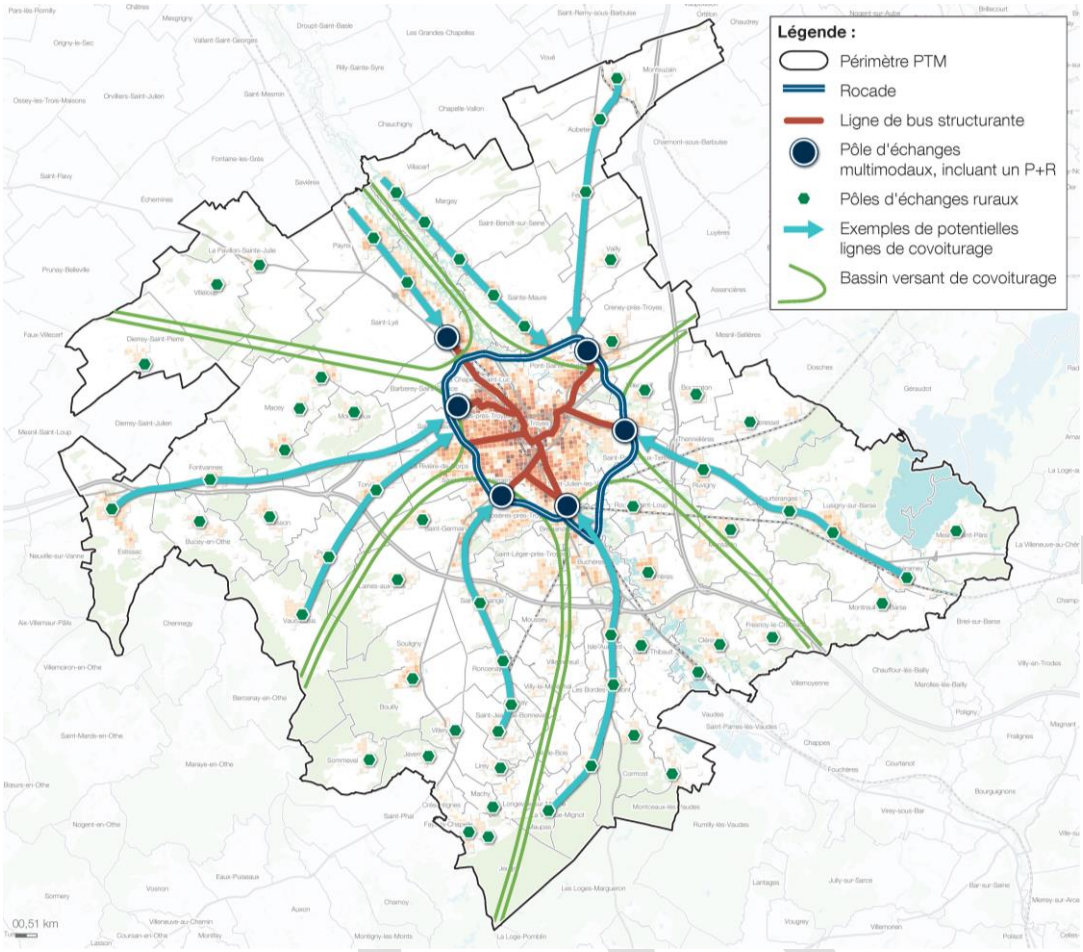
PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Favoriser et encourager l'usage du covoiturage pour les déplacements ne pouvant être assurés par les mobilités actives ou les transports collectifs
- Réduire l'autosolisme dans les déplacements pendulaires
- Réduire les phénomènes de congestion ponctuelle et les besoins en stationnement

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Restructurer le service de covoiturage**
  - **2.1 Etudier la mise en place de lignes de covoiturage**. Il s'agira :
    - Dans un premier temps, de définir quelles sont les lignes de covoiturage présentant le plus de potentiel ;
    - Ensuite, de programmer l'aménagement d'aires de covoiturage ou de dépose le long de ces lignes, à localiser idéalement sur les points de rassemblement spontanés déjà existants (à mutualiser avec les pôles d'échanges ruraux) ;
    - Enfin, de définir les modalités de gestion du service et les modalités de financement : pour le déploiement (travaux, aménagement), pour l'exploitation (coût de fonctionnement) et les incitations financières (rémunération des conducteurs et tarif passager) ;
    - Un nom de service de covoiturage pourra également être développé pour communiquer sur le service auprès des usagers du territoire.

Projet



La carte ci-dessus illustre les potentielles lignes de covoiturage. Celles-ci seront à définir plus précisément dans la présente action.

> **2.2 Développer des lignes de covoiturage.** Dans un premier temps, il s'agit d'expérimenter certaines lignes de covoiturage ciblées (par exemple la ligne Estissac - Troyes et la ligne Saint-Parres-aux-Tertres - Lusigny-sur-Barse). Les zones de covoiturage seront à aménager le long de ces lignes, en valorisant en priorité des espaces déjà existants : ajout de panneaux ou de marquage sur des parkings existants, publics ou privés.

Un plan de communication devra également être mis en place pour faire connaître le nouveau service aux usagers du territoire. (cf. action 14.6, action regroupant la communication de l'ensemble des nouvelles offres et services de mobilité de TCM).

> **2.3 Avec les gestionnaires concernés, améliorer les conditions d'intermodalité des stations de covoiturage existantes**, et en particulier les conditions d'accès des mobilités actives par :

- La réalisation d'aménagement piétons et cyclables sécurisés pour connecter les aires existantes aux zones urbanisées à proximité ;
- L'installation de stationnement vélo (5 arceaux par station) ;
- Le déploiement de la signalétique.

▪ Déployer un service d'autopartage entre particuliers sur le territoire

> **2.4 Prendre contact avec les opérateurs d'autopartage entre particuliers déjà présents sur le territoire** afin de connaitre leur fonctionnement et leurs besoins pour développer le service (Getaround, Turo).

- **2.5 Identifier des secteurs où l'autopartage serait une solution à développer**, pour discuter de la stratégie avec les opérateurs. Les quartiers prioritaires de la ville ou résidences étudiantes peuvent être à ce titre des secteurs intéressants pour diversifier le panel de solutions de mobilité à destination d'usagers peu motorisés.
- **2.6 Elaborer un plan de communication** pour valoriser les services d'autopartage existants sur le territoire et encourager les inscriptions.

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Restructurer le service de covoiturage							
2.1	Etudier la mise en place de lignes de covoiturage				50 à 100 k€	TCM	Communes, entreprises
2.2	Développer des lignes de covoiturage				À définir une fois l'étude menée	TCM	Communes
2.3	Améliorer les conditions d'intermodalité des stations de covoiturage existantes				50 k€ par aire améliorée	TCM	Département
Déployer un service d'autopartage entre particuliers sur le territoire							
2.4	Prendre contact avec les opérateurs d'autopartage entre particuliers				Fonctionnement	TCM	Opérateurs privés de covoiturage
2.5	Identifier des secteurs où l'autopartage serait une solution à développer				Fonctionnement	TCM	Opérateurs privés de covoiturage
2.6	Elaborer un plan de communication				Budget dédié à la communication	TCM	Opérateurs privés de covoiturage

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
A4. Taux d'évolution et nombre d'usagers des services de covoiturage	↗
A5. Nombre de trajets en covoiturage effectués	↗
A6. Nombre d'utilisation des services d'autopartage (à récolter auprès des opérateurs privés)	↗

★ Fiche action 3 : Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Ces dernières années, TCM a déployé deux nouveaux services vélo distincts :

- Le ***Marcel à vélo,*** créé en 2021 propose des vélos à assistance électrique en libre-service. Le déploiement progressif du service permet aujourd'hui de compter 200 vélos et 28 stations au sein du cœur urbain de l'agglomération. De 2021 à 2024, ce sont plus de 14 000 nouveaux inscrits qui ont utilisé ce service et réalisé près de 330 000 locations.
- La ***Maison du vélo***, à proximité de la gare de Troyes, met à disposition 234 vélos à la location pour des durées variables. Ce service fonctionne toute l'année avec un pic en période estivale.

Par ailleurs, un service de stationnement vélo sécurisé avec 4 VéloParcs (soit un total de 138 places) a été déployé en janvier 2025 sur la commune de Troyes.

Le développement de **l'usage du vélo sur le territoire (notamment par le développement de services vélo), est l'objectif poursuivi au travers du SDMA adopté par TCM dès le 20 juin 2024. En vigueur, il prévoit une stratégie sur dix ans.**

Les actions de la présente fiche action sont extraites du Schéma Directeur des Mobilités Actives (annexe n°1 : SDMA). Ce schéma prévoit à la fois le développement des services existants (augmentation de l'offre de stationnement, extension et diversification de la flotte vélos de la Maison du Vélo, augmentation du nombre de vélos et stations de Marcel à Vélo) ainsi que le déploiement de nouveaux services vélo (service de réparation vélo, billettique intermodale).

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

> Encourager la pratique du vélo et de la marche au quotidien.

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

La déclinaison des mesures est dans le SDMA (annexe 1).

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

L'ensemble des indicateurs de suivi ont été précisés au sein du SDMA, adopté par Troyes Champagne Métropole le 20 juin 2024 (annexe n°1).

Projet

II. Développer des infrastructures

★ Fiche action 4 : Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Il existe aujourd'hui **seulement 2,8 kilomètres de voies bus** sur le territoire. Ces aménagements sont situés sur la commune de Troyes : principalement sur la rue Général de Gaulle, la rue Emile Zola et l'avenue des Lombards. Un système centralisé de priorisation des bus aux feux a été mis en place.

Bien que les problématiques de circulation soient rares dans l'ensemble, la TCAT relève plusieurs points de ralentissement aux heures de pointe. Ces points durs de circulation bus impactent la performance commerciale des lignes de bus.

Par ailleurs, les usagers du réseau bus font remonter des enjeux de respect des horaires de bus (voire des impacts liés à la suppression non anticipée de certaines courses). La majorité des arrêts de bus n'est pas équipée de support d'information en temps réel.

Comme décliné dans l'**annexe accessibilité (annexe n°2),** TCM doit prévoir de poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport urbain et des arrêts identifiés comme prioritaires.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Améliorer la performance et la régularité du réseau bus pour inciter au report modal
- Réaliser des aménagements favorisant l'augmentation de la vitesse commerciale et la ponctualité des bus
- Garantir l'accès pour tous au réseau de bus
- Améliorer le confort et l'information en temps réel à destination des usagers

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Mettre en place des sites propres bus sur les points noirs du réseau**
  - **4.1 Valider les axes à étudier en priorité.** Sur la base des points durs de circulation des bus et de la restructuration du réseau de bus, les axes prioritaires pour le déploiement de futures voies bus seront à identifier. Les axes suivants sont notamment identifiés comme présentant un fort potentiel (cf. carte ci-dessous) : l'avenue Pasteur (Troyes), les axes Anatole France et Brossolette (Troyes), la rue Beltrame (Saint-André-les-Vergers) et l'avenue du Général de Gaulle (Troyes / Saint-Parres-aux-Tertres).

    Ces réflexions devront être réalisées en prenant en compte les orientations et priorités définies au sein du Schéma Directeur Voiries Communautaires de TCM.

Projet

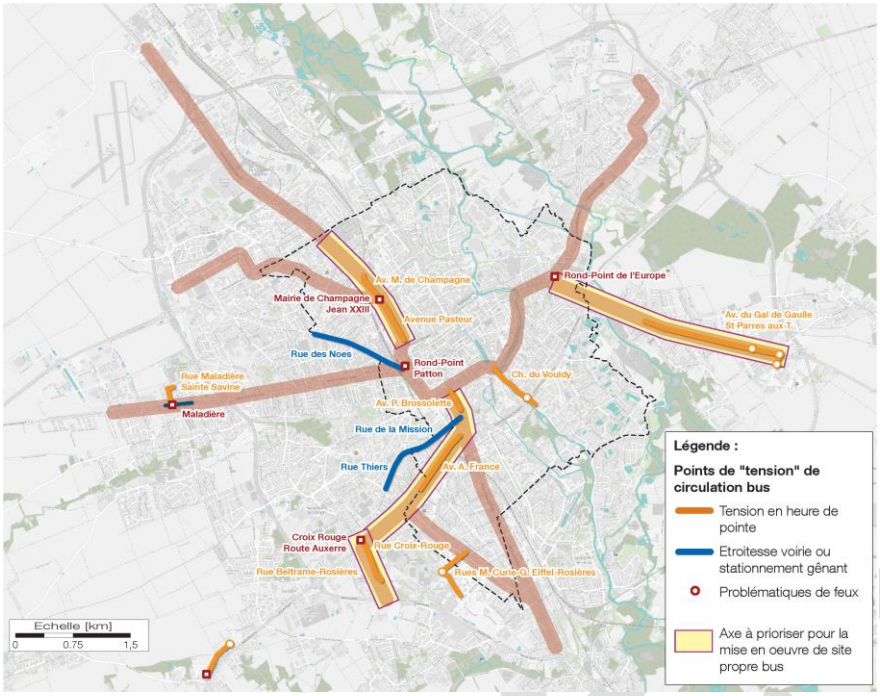


Figure 4 : Carte des axes à prioriser pour la réalisation de sites propres (sources : TCAT, Transitec)

La carte ci-dessus illustre des axes à prioriser pour la mise en œuvre de site propre bus sur la base des points de tension de circulation bus relevés par la TCAT. La liste des potentiels axes devra être approfondie et validée à court terme dans le cadre de la présente action (tout en prenant en compte la restructuration du réseau bus projetée dans le cadre de l'action 1.3 ci-dessus présentée).

> **4.2 Etudier le réaménagement des axes ciblés.** En fonction de l'ampleur des réaménagements, les études pourront être menées en interne (si simples marquages) ou par un bureau d'études externe (si réaménagements plus complexes). Elles permettront de déterminer le budget des travaux à prendre en compte (non défini à ce stade car étroitement lié aux conclusions du schéma Directeur des Voiries Communautaires).

> **4.3 Mener la réalisation des travaux.** Définir un planning, passer les marchés publics de travaux et suivre leur exécution.

- **Mettre en accessibilité les arrêts de transport en commun**

> **4.4 Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts prioritaires.** Cette action est portée par les gestionnaires de voirie (principalement les communes). TCM propose des subventions à destination des communes pour les accompagner. (Annexe n°2)

> **4.5 Apporter une aide méthodologique aux communes** qui en font la demande pour faciliter la mise en accessibilité des transports et de l'espace public (ex. : mise à disposition de benchmark, de rédaction de cahiers des charges, de référentiels d'aménagements).

- **Améliorer le confort des usagers des transports en commun**

> **4.6 Equiper les arrêts des lignes structurantes des supports d'information voyageurs.** Le contrat OSP de transport, permettant de piloter l'opérateur en régie, pourra intégrer des objectifs et règles sur le déploiement des supports d'information voyageurs.

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Mettre en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau							
4.1	Valider les axes à étudier en priorité				Fonctionnement	TCM	
4.2	Etudier le réaménagement des axes ciblés				A définir selon les axes	TCM	Communes (principalement Troyes), TCAT
4.3	Mener la réalisation des travaux				A définir sur base des études	Gestion-naire de voirie	TCM
Mettre en accessibilité les arrêts de transport en commun							
4.4	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts prioritaires				Fonctionnement	Gestion-naire de voirie	TCM
4.5	Apporter une aide méthodologique aux communes qui en font la demande				Fonctionnement	TCM	Communes, Cerema
Améliorer le confort des usagers des transports en commun							
4.6	Equiper les arrêts des lignes structurantes avec des supports d'information voyageurs				Budget non défini	TCAT	TCM

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
B1. Linéaire de site propre bus	↗
B2. Vitesse commerciale et régularité des lignes de bus	↗
B3. Nombre d'arrêts de bus accessibles	↗

★ Fiche action 5 : Développer une offre de déplacement multimodale

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Au sein de TCM, seule la gare de Troyes peut actuellement être considérée comme un pôle d'intermodalité.

Elle regroupe les fonctions de gare ferroviaire et de gare routière, qui accueille à la fois des cars grande ligne et le terminus des cars TER. Des services de stationnement automobile courte et longue durée, dépose minute, location et stationnement vélo (Le Marcel à Vélo, Maison du vélo) et taxi sont également présents sur le pôle.

Ce pôle gare, qui s'inscrit dans un quartier en pleine mutation, manque toutefois de lisibilité pour les usagers : stationnement vélo peu lisible, cheminement vers gare routière non jalonné, absence de point de vente de tickets de transport urbain à la gare. Ce dernier point est toutefois envisagé, sous la forme d'une agence des mobilités.

Outre la gare de Troyes, il est indispensable de développer de nouveaux lieux d'intermodalité sur l'ensemble du territoire de TCM, en particulier en limite de l'aire urbaine mais aussi en ruralité.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Favoriser les déplacements intermodaux sur l'ensemble du territoire
- Améliorer les conditions d'intermodalité au niveau de la gare de Troyes et notamment le jalonnement

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Développer les pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine**
  - **5.1 Engager les discussions avec les gestionnaires de parkings privés**

    Plusieurs parkings privés déjà existants présentent un potentiel intéressant pour l'expérimentation de pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine (cf. illustration ci-dessous). La réutilisation/mutualisation d'offres de stationnement existantes pour des fonctions multimodales (parkings relais, stationnements vélo …) permet à la fois de réduire les coûts liés à la réalisation de ses investissements et de limiter l'imperméabilisation des sols (en lien avec la trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN) prévue par la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021).

    Des échanges avec les gestionnaires de parkings seront à engager pour initier la démarche et des modalités de labellisation / convention seront à définir.

    Cette démarche bénéficiera également aux acteurs privés disposant d'une offre de stationnement qui se verront ainsi desservir par une offre de transport en commun plus structurante.

Projet

> **5.2 Expérimenter sur des parkings existants.** Il s'agira à court/moyen termes de créer des premiers pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine. Ceux-ci pourront accueillir le « bouquet de mobilités » (qui sera à adapter plus finement en fonction du besoin, de la localisation et de la faisabilité) :
    - Environ 100 places de stationnement automobile, avec un barriérage ;
    - Un box de stationnement sécurisé vélo d'environ 25 places ;
    - Un arrêt de ligne de bus structurante à proximité, avec l'aménagement d'un cheminement piétons sécurisé et accessible, ainsi que la mise en place d'une signalétique adaptée et visible.

Une tarification couplée, liant l'usage du réseau de transport en commun et le stationnement dans le pôle d'échanges, sera à envisager (cette action va dans le sens de l'action 13.3 en faveur de la mise en place d'une billettique intermodale).

Un plan de communication à destination du grand public, et en particulier des abonnés du réseau de bus, sera à mettre en œuvre afin que les usagers comprennent et s'approprient le service (cf. action 14.6, regroupant la communication de l'ensemble des nouvelles offres et services de mobilité de TCM).

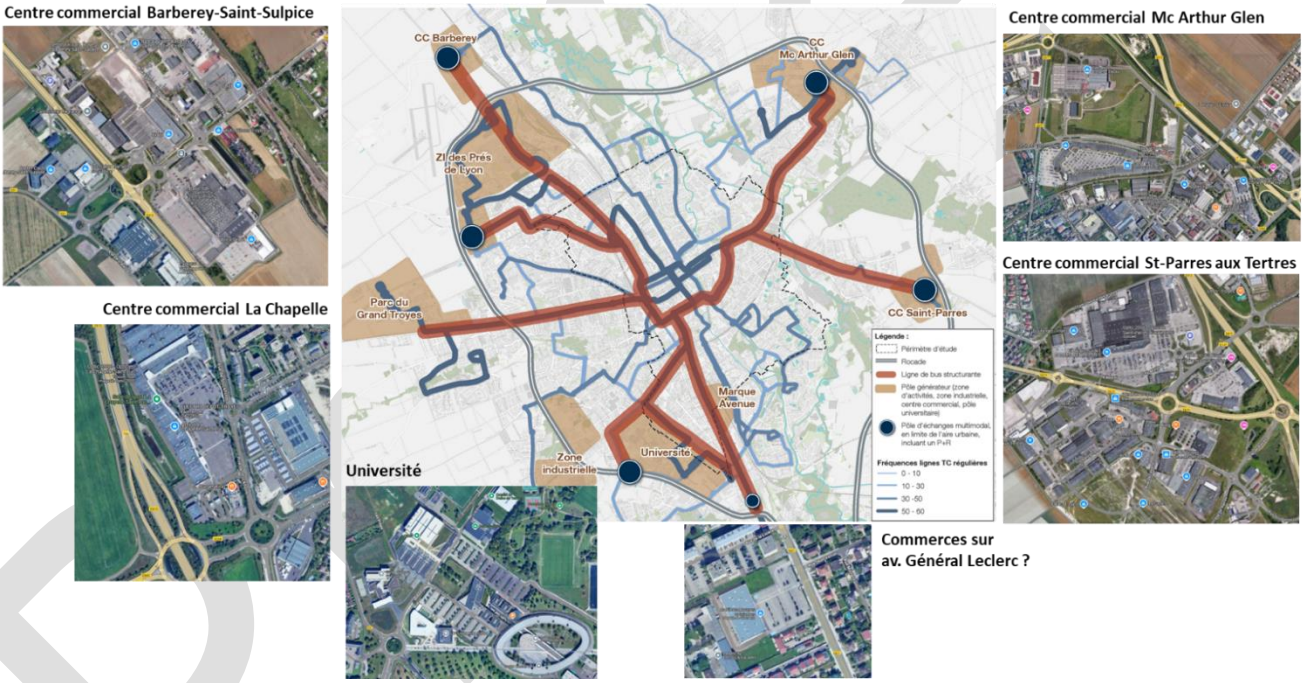


Figure 5 : Illustration des potentiels parkings relais et lignes de bus structurantes (source : Transitec)

> **5.3 Suivre les expérimentations** grâce au suivi d'indicateurs clés tels que les fréquentations des pôles d'échanges et des transports en commun. Cela permettra de confirmer que les pôles d'échanges répondent correctement aux besoins et sont bien utilisés.

> **5.4 Confirmer l'aménagement définitif des pôles d'échanges.** Pour donner suite aux expérimentations, certains aménagements pourront être confortés par des aménagements plus pérennes. Il s'agira de :
    - Concevoir les pré-programmes d'intermodalité des sites retenus, au regard des résultats de l'expérimentation ;
    - Etudier l'organisation du pôle, le coût, le financement et le planning de réalisation ;

- Passer les marchés publics travaux et suivre leur bonne exécution.

Aménager des pôles d'échanges multimodaux ruraux

> **5.5 Identifier les localisations à retenir,** sur la base des propositions faites sur l'illustration ci-dessus, des parkings déjà existants (et de leur niveau d'aménagement), ainsi que des fonciers potentiellement disponibles au sein des communes.

> **5.6 Définir le pré-programme d'intermodalité sur les sites retenus.** Les pôles d'échanges pourront accueillir plusieurs types de desserte : arrêt de cars TER et/ou Fluo 10, arrêt de transport à la demande, aire de covoiturage ou stationnement vélo. L'objectif sera de réunir plusieurs offres et services mobilité en un seul et même point pour chacun des sites retenus.

D'après la carte ci-dessous, les pôles pourront, par exemple, être classifiés ainsi :

- « PEM Grandes lignes » (Pôle d'échange multimodal) : en lien avec des arrêts de car TER ;
- « PEM covoiturage » : sur les lignes de covoiturage ;
- « PEM complémentaire » : sur les axes routiers secondaires.

Des caractéristiques d'aménagements types seront à définir. Dans le cas des « PEM Grandes lignes », le bouquet mobilités pourrait par exemple correspondre à : 15 places de stationnement automobile, 5 arceaux vélos, des services d'auto-réparation vélo, un arrêt de car TER couvert, une signalétique « covoiturage ».

En termes de communication vers le grand public, tous les types de pôles d'échanges devront être identifiés grâce à une dénomination commune et un logo commun, pour gagner en clarté vis-à-vis des usagers (cf. action 14.6, action regroupant la communication de l'ensemble des nouvelles offres et services de mobilité de TCM).

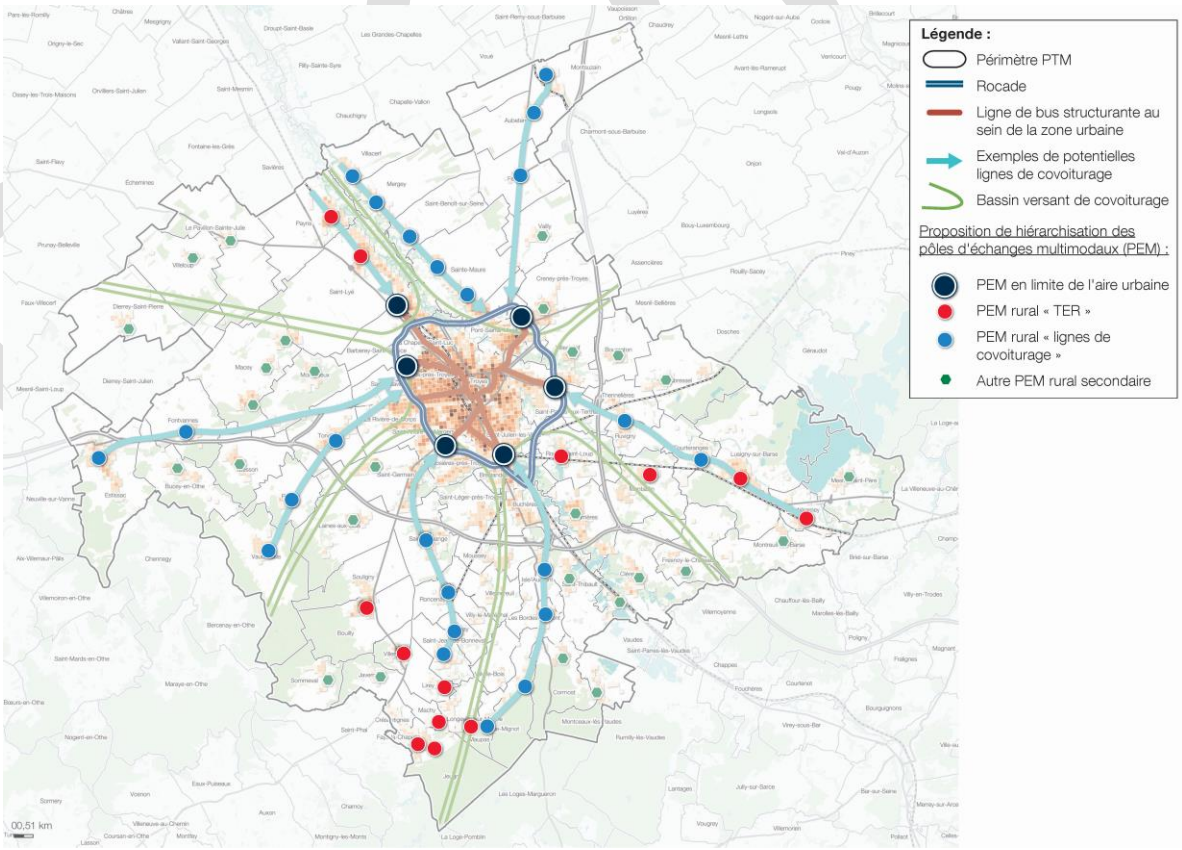


Figure 6 : La carte illustrant les différentes typologies de pôles d'échanges multimodaux sur le territoire (source : Transitec)

> **5.7 Aménager progressivement les pôles ruraux.** Les étapes à réaliser sont les suivantes :
    - Définir le programme opérationnel d'intervention sur chaque site retenu : plans, coût des travaux et planning ;
    - Déterminer la répartition du financement des travaux entre les gestionnaires de voirie et Troyes Champagne Métropole ;
    - Réaliser un marché de maitrise d'œuvre auprès d'un bureau d'étude externe pour finaliser les études, consolider les coûts, passer les marchés publics de travaux et suivre leur exécution.

> **5.8 Suivre l'usage des PEM ruraux** par le biais des données quantitatives et qualitatives disponibles sur l'utilisation de ces pôles : retours des communes, données de fréquentation des cars TER et/ou Fluo 10 (montées/descentes aux arrêts), nombre d'usagers/trajets de covoiturage, données de fréquentation des arrêts de transport à la demande et des services vélos…

- **Améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes**

> **5.9 Déployer une signalétique piétonne sur le pôle gare**
L'objectif est d'améliorer la lisibilité de la gare via plusieurs leviers :
    - Clarifier les cheminements piétons vers les différents points d'intérêt (parking automobile, box et arceaux vélos, arrêts de transports en commun urbains, gare routière, aires de covoiturage, centre-ville…) ;
    - Renforcer le lien entre la gare ferroviaire et la gare routière, indiquer les horaires de passage des cars et bus au sein de la gare ferroviaire ;
    - Indiquer le cheminement vers le nouveau guichet d'accueil (point de vente de titres de transports).

> **5.10 Mise en place future d'un espace commercial dédié à la mobilité en gare de Troyes.** Il s'agira d'aménager le local en gare, de recruter le personnel pour la tenue du guichet d'accueil (à contractualiser dans le cadre du contrat TCM / TCAT) et de déployer les services : vente des tickets et d'abonnements au réseau de transports en commun, accompagnement à la mobilité (aide itinéraires et promotion des services existants). L'existence de ce nouvel espace en gare ferroviaire sera à communiquer auprès des usagers (cf. action 14.6, action regroupant la communication de l'ensemble des nouvelles offres et services de mobilité de TCM).

Projet

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Développer les pôles d'échange en limite de l'aire urbaine							
5.1	Engager les discussions avec les gestionnaires de parkings privés				Fonctionnement	TCM	Gestionnaires de parkings privés
5.2	Expérimenter sur des parkings existants				Investissement d'environ 25 k€ par PEM	TCM	TCAT, communes, Gestionnaires de parkings privés
5.3	Suivre les expérimentations				Fonctionnement	TCM	TCAT, Gestionnaires de parkings privés
5.4	Confirmer l'aménagement définitif des pôles d'échanges				Budgets études et travaux à définir	TCM	Gestionnaires de parkings privés
Aménager des pôles d'échanges multimodaux ruraux							
5.5	Identifier les localisations à retenir				Fonctionnement	TCM	Communes, Département Région
5.6	Définir le préprogramme d'intermodalité sur les sites retenus				Fonctionnement	TCM	Communes, Département Région
5.7	Aménager progressivement les pôles ruraux				Budgets études et travaux à définir	TCM	Communes, Département Région
5.8	Suivre l'usage des PEM ruraux				Fonctionnement	TCM	Communes, Département Région, opérateur covoiturage
Améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes							
5.9	Déployer une signalétique sur le pôle gare				Budget étude et travaux à définir	TCM	Ville de Troyes, SNCF, TCAT, Effia
5.10	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

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
B4. Nombre de pôles d'échanges mis en œuvre par typologie (en limite de l'aire urbaine / rural)	↗
B5. Nombre d'usagers des pôles d'échanges	↗
B6. Taux d'occupation des parkings (voitures et vélos) des pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine	↗
B8. Satisfaction sur le fonctionnement et l'usage des PEM ruraux (communes et usagers)	Qualitatif

Fiche action 6 : Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Dans un contexte où le développement du e-commerce augmente mécaniquement et fortement le nombre de livraisons, le PDM a la capacité d'agir notamment à l'échelle urbaine, pour maîtriser et organiser le flux de véhicules de marchandises en fin d'acheminement.

Actuellement, le transport de marchandises irriguant le territoire de TCM s'organise à plusieurs niveaux et **uniquement via le mode routier**.

La circulation des poids-lourds est importante à l'échelle de la rocade, en lien notamment avec les nombreuses zones d'activité proches de cet axe. Au sein des zones d'activité, la circulation des poids lourds n'entraine pas de conflit d'usage. Les infrastructures sont dimensionnées pour l'accueil des camions et les livraisons ont lieu avant 10h.

Pour ce qui est du centre-ville de Troyes, les véhicules de livraison, notamment les camions, bénéficient d'un accès peu limité au centre-ville.

Dans le centre de l'agglomération, le transport de marchandises (indispensable au fonctionnement des commerces) peut être source de nuisances pour les usagers : conflits d'usages, bruit, pollution…

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

> Limiter les nuisances liées au transport de marchandises dans le centre de l'agglomération.

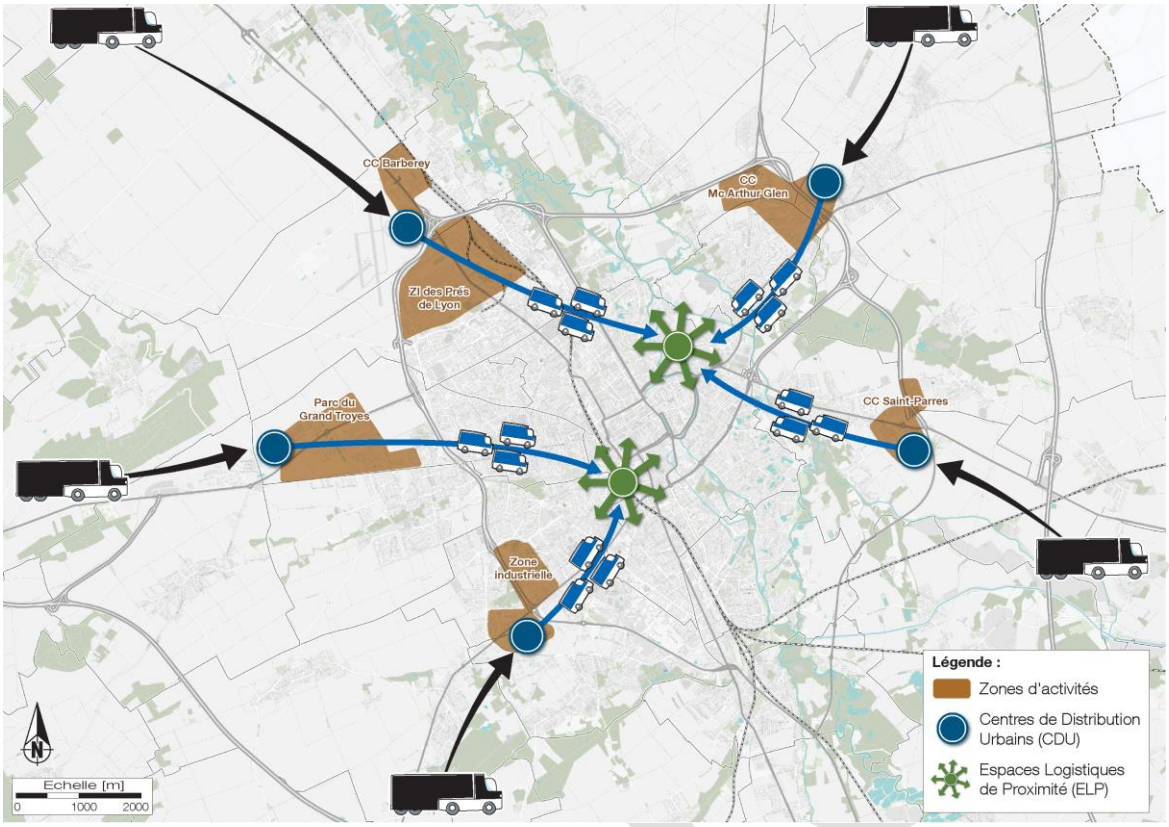
DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Développer des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération**

> **Rappel de l'action 8.1 : Définir une règlementation visant à réguler la circulation des véhicules de livraison dans les centres-villes et centres bourgs.** Cette action a pour objectif de restreindre les horaires de circulation autorisés, pour certains gabarits de véhicules, sur certains périmètres. Cette mesure est structurante pour le déploiement des actions suivantes.

> **6.1 Expérimenter des plateformes de logistique urbaine en limite de centre-ville.** Les zones potentielles seront à identifier dans un premier temps. Puis, il s'agira de co-construire, avec les acteurs privés de la logistique, la définition du besoin et l'organisation de ces espaces.

Projet



La cartographie ci-dessus illustre le concept de fonctionnement logistique avec déploiement de plateformes de logistique urbaine en limite du centre-ville.

> **6.2 Soutenir l'implantation de logisticiens favorisant la logistique urbaine décarbonée.** TCM devra organiser des appels à manifestation d'intérêt, avec mise à disposition d'un espace par la collectivité. TCM pourra proposer un accompagnement à l'exploitation et aider à l'investissement sur la durée de l'expérimentation. (cf. action 24 du SDMA, annexe n°1)

> **6.3 Identifier des emprises dans le prochain PLUi pour accueillir de futures plateformes.** Identifier les fonciers, et potentiellement les réserver, sont des démarches clés pour favoriser le déploiement des plateformes de logistique dans la zone urbaine de l'agglomération.

Encourager le report modal vers le mode ferroviaire

> **6.4 Suivre et participer aux réflexions sur les plateformes de ferroutage.** Il s'agira de réaliser une veille sur les réflexions en lien avec le déploiement de plateformes de ferroutage ; ainsi que de suivre, voire accompagner, les actions portées par d'autres acteurs sur le territoire et à proximité.

PROJET

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Développer des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération							
6.1	Expérimenter des plateformes de logistique urbaine en limite de centre-ville				Fonctionnement	TCM	Gestionnaires espaces privés, logisticiens
6.2	Soutenir l'implantation de logisticiens favorisant la logistique urbaine décarbonée				Subventions	TCM service Dev Eco	Logisticiens
6.3	Identifier des emprises dans le prochain PLUi pour accueillir de futures plateformes				Fonctionnement	TCM	Communes, logisticiens
Encourager le report modal vers le mode ferroviaire							
6.4	Suivre et participer aux réflexions sur les plateformes de ferroutage				Fonctionnement	TCM	Région, BSC, FNTR, Banque des Territoires

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
B9. Nombre de plateformes de logistique urbaine en limite de centre-ville	↗

Projet

★ Fiche action 7 : Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Le territoire de TCM bénéficie d'une topographie plutôt propice au développement des mobilités actives, la majorité des déplacements (inférieurs à 2 kilomètres) ayant un dénivelé maximum de 20 mètres.

De plus, **les déplacements internes à une même commune, représentent aujourd'hui plus de 30% des déplacements domicile-travail réalisés quotidiennement** (données INSEE 2019). Ces déplacements de courte distance sont réalisés aujourd'hui à **près de 60% en automobile**, contre seulement 15% à pied et 5% à vélo.

Cette faible part de l'usage des modes alternatifs s'explique notamment par la facilité d'usage de l'automobile et par des discontinuités dans les infrastructures adaptées à la pratique (manque de voies cyclables, discontinuité des cheminements cyclables / piétons, manque de stationnement vélo…).

Aujourd'hui, la multiplicité des acteurs gestionnaires de voirie, et par conséquent la démultiplication des échanges et des démarches, freine la dynamique cyclable sur le territoire.

Depuis le 20 juin 2024, un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) est adopté par TCM et prévoit une stratégie sur dix ans visant à développer l'usage du vélo et la pratique de la marche sur le territoire (notamment par le renfort du maillage cyclable et piéton, dans le cadre de l'orientation 1 du SDMA, annexe n°1).

Les actions de la présente fiche actions sont extraites du SDMA (annexe n°1). Ce schéma prévoit de sécuriser les aménagements existants, développer le réseau cyclable structurant et piéton, proposer un accompagnement technique et financier des communes, gestionnaires de voirie.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Augmenter l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements de courtes distances
- Augmenter la pratique de la marche
- Réduire le nombre d'accidents impliquant un cycliste ou un piéton

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

La déclinaison des mesures est dans le SDMA (annexe 1).

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

L'ensemble des indicateurs de suivi ont été précisés au sein du SDMA, adopté par Troyes Champagne Métropole le 20 juin 2024 (annexe n°1).

Projet

III. Réglementer

Fiche action 8 : Apaiser les centres-villes et les centres bourgs

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Historiquement, l'aménagement de l'espace public du territoire a favorisé les modes motorisés. Le réseau routier intra-rocade et au niveau des centres-bourgs est généralement peu apaisé avec une limitation de vitesse fixée à 50 km/heure. A l'échelle de l'agglomération, les secteurs limités à 30 km/h restent rares et concernent l'intérieur du centre-ville Troyen ainsi que quelques quartiers ciblés à Sainte-Savine, Saint-Julien-les-Villas et Les Noës-près-Troyes. De plus, sur de nombreux axes du réseau, des dépassements des vitesses limites sont parfois observés.

Les véhicules de grand gabarit sont eux aussi présents, autant en périphérie qu'en ville. Les nuisances entrainées par ces modes sont particulièrement perceptibles en centre-ville ou bien en centre bourg où des conflits d'usages prennent place.

En 2023, 130 accidents graves ont été recensés sur le territoire. Trois accidents sur quatre concernent un conflit entre un véhicule léger et un mode actif (piéton, cycle, trottinette).

La sécurisation des usagers des mobilités actives s'impose donc comme un objectif prioritaire, en particulier dans le centre-ville de Troyes et la zone urbanisée, les centres-bourgs, au niveau des boulevards et avenues à fort trafic, qui peuvent être des franchissements dangereux.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans les centralités
- Limiter les nuisances générées par les modes motorisés

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Réglementer l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération**
  - **8.1 Définir une règlementation visant à réguler la circulation des véhicules de livraison dans les centres-villes et centres bourgs.** Il s'agira de restreindre les horaires de circulation autorisés, mais aussi les gabarits de véhicules concernés et les périmètres de réglementation. D'éventuelles mesures compensatoires seront à envisager pour assurer le bon fonctionnement des commerces (identifications des zones de livraison et itinéraires privilégiés). TCM sera à disposition des communes pour avancer sur ce sujet et coordonner les réflexions sur les arrêtés de circulation, le pouvoir de police restant une compétence communale.
  - **8.2 Accompagner les commerçants et transporteurs à l'adaptation de leur fonctionnement de livraison.** Cette mesure consiste à informer et échanger avec les commerçants et les transporteurs pour les accompagner dans le respect de cette règlementation. TCM organisera des temps d'échanges entre les différentes parties prenantes, et aura un rôle de facilitateur et fédérateur pour envisager des mesures d'accompagnement le cas échéant.

Projet

- **Déployer des zones 30**
  - **8.3 Etudier l'extension de la zone 30 dans le cœur d'agglomération.** Cette action sera portée par TCM et devra associer l'ensemble des communes du cœur d'agglomération afin d'engager une réflexion cohérente à l'échelle du centre urbain. Les réflexions devront prendre en compte la vision d'ensemble de l'évolution du cœur d'agglomération, notamment sur les axes routiers structurants, sur la restructuration du réseau de bus ou encore sur la réalisation des itinéraires cyclables du SDMA.
  - **8.4 Proposer des outils aux communes rurales pour aménager des zones 30**, tels que : la mise à disposition de guides de bonnes pratiques pour aménager des zones 30 dans les centres-bourgs et à proximité des équipements, l'organisation d'ateliers de travail avec le Conseil Départemental, l'accompagnement des communes volontaires dans la mise en œuvre (appui technique).

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Réglementer l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération							
8.1	Définir une règlementation visant à réguler la circulation des véhicules de livraison				Fonctionnement	Communes, TCM	Commerçants, transporteurs
8.2	Accompagner les commerçants et transporteurs à l'adaptation de leur fonctionnement				Fonctionnement	Communes, TCM	Commerçants, transporteurs
Déployer des zones 30							
8.3	Etudier l'extension de la zone 30 dans le cœur d'agglomération				Fonctionnement	TCM	1ère couronne de communes
8.4	Proposer des outils aux communes rurales pour aménager des zones 30				Fonctionnement	TCM	Communes rurales, Département

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
C1. Trafic poids lourds, notamment dans les centres-villes	↘
C2. Périmètre des zones 30 sur le territoire	↗
C3. Vitesse de circulation des véhicules dans les centres-villes et les centres-bourgs	↘
C4. Nombre d'accidents	↘

Fiche action 9 : Repenser l'offre de stationnement à l'échelle du territoire

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Dans le centre-ville de Troyes, l'offre de stationnement automobile propose un peu moins de 10 000 places de stationnement (hors stationnement privé) :

- 1 813 places de stationnement sur voirie réglementées payantes ;
- Environ 3 000 places non réglementées ;
- 1 958 places de stationnement en surface payantes aux abords du bouchon (gérées par Troyes Parc Auto) ;
- 1 320 places parkings gratuites en libre accès ;
- 4 parkings en ouvrage qui comptent près de 1 447 places (gérés par Troyes Parc Auto).

Dans la 1ère couronne de TCM, il est observé du stationnement principalement en surface, en particulier des linéaires de stationnement le long des voiries (et parfois sur trottoirs). L'offre sur voirie est principalement non réglementée (hormis quelques zones bleues à Sainte-Savine).

Dans la périphérie de TCM, de nombreux parkings capacitaires sont présents au sein de chaque zone d'activités et zone commerciale (un parking pour chaque destination, sans mutualisation des usages). Dans les centres-bourgs, le stationnement s'organise sur voirie et également sur trottoir générant parfois des conflits d'usage avec les piétons et Personne à Mobilité Réduite (PMR). Quelques parkings en surface sont également aménagés dans certains centres-bourgs (localisés sur les places de mairie ou de l'église généralement).

Actuellement, peu de contrainte pèsent sur le stationnement sur l'ensemble du territoire. Il existe 3 types de zones de stationnement sur la Ville de Troyes : « rouge » en hyper centre, « orange » et « jaune » sur les secteurs denses et commerciaux. Les zones « jaunes » ont vocation à se développer, pour permettre de garantir le stationnement résidentiel en parallèle de l'offre importante et diversifiée de stationnement en enclos et en ouvrage.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

> Réduire les conflits d'usages liés au stationnement sur l'espace public

> Encourager le report vers les modes alternatifs à la voiture

Projet

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Définir et mettre en œuvre la stratégie du stationnement sur l'ensemble de TCM**
  - **9.1 Préparer les éléments pour lancer une étude de stationnement sur le territoire de Troyes Champagne Métropole**

    Dans un premier temps, il conviendra d'identifier les objectifs de TCM, et de ses communes membres. Ceux-ci peuvent être multiples : l'extension du périmètre réglementé, l'optimisation de l'usage des parkings en ouvrage, la libération d'emprises sur voirie au profit de projets d'aménagement, l'augmentation du taux de rotation sur certains secteurs commerçants, la gestion du stationnement résident, la maitrise du stationnement illicite, l'organisation des moyens de contrôle.

    Les périmètres d'étude sur chacune des communes du territoire devront être déterminés. Un recueil de données sera nécessaire sur ceux-ci : relevés de l'offre et de la demande du stationnement sur voirie et dans les ouvrages publics, récupération des données d'offre et d'occupation auprès des gestionnaires des parkings privés (Effia…).

    Enfin, le cahier des charges sera à rédiger pour lancer la consultation auprès de bureaux d'étude.
  - **9.2 Mener une étude de stationnement**. Cette étude pourra être co-pilotée par les collectivités. Elle aura pour objectif de définir une stratégie commune de stationnement sur le territoire et d'établir un plan d'actions concret, identifiant les maîtrises d'ouvrage et les budgets des différentes actions.
  - **9.3 Mettre en œuvre le plan d'actions issu de l'étude** à horizon moyen ou long terme.
- **Mettre à disposition un panel d'outils pour gérer le stationnement dans les centres-bourgs**
  - **9.4 Mettre à disposition des outils méthodologiques** à destination des communes rurales. Il s'agira notamment de fournir un cahier des charges type pour mener une étude de stationnement sur les communes rurales et d'organiser des réflexions pour mutualiser les outils de contrôle à l'échelle de plusieurs communes.
  - **9.5 Mettre à disposition des communes rurales un marché à bon de commande pour réaliser des enquêtes de stationnement sur leur territoire**, afin de les accompagner.

Projet

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Définir et mettre en œuvre la stratégie du stationnement sur l'ensemble de TCM							
9.1	Préparer les éléments pour lancer une étude de stationnement sur le territoire de Troyes Champagne Métropole				Fonctionnement TCM, communes	TCM, communes	
9.2	Mener une étude de stationnement				Entre 50 et 100 k€ HT	TCM, communes	TPA, gestionnaires de parkings privés
9.3	Mettre en œuvre le plan d'actions issu de l'étude				A définir dans le cadre de l'étude	TCM, communes	TPA, gestionnaires de parkings privés
Mettre à disposition un panel d'outils pour gérer le stationnement dans les centres-bourgs							
9.4	Mettre à disposition des outils méthodologiques				Fonctionnement	TCM	Communes
9.5	Mettre à disposition un marché à bon de commande pour réaliser des enquêtes de stationnement sur leur territoire				Fonctionnement	TCM	Communes rurales

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
C5. Emprise dédiée au stationnement sur voirie dans les centres-villes	↘
C6. Taux de rotation du stationnement sur voirie dans les centres-villes	↗
C7. Taux d'occupation des parkings en ouvrage	↗
C8. Fonctionnement du stationnement dans les centres-bourgs	Qualitatif

Fiche action 10 : Renforcer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite du territoire

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Depuis 2005 et la loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », l'ensemble de la chaîne de déplacements doit être rendue accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). À travers la mise en place de concertations (réglementaires voire additionnelles), tous les handicaps doivent être pris en compte dans les aménagements publics.

Pour atteindre cet objectif, plusieurs outils de planification existent, notamment le **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espace publics** (PAVE). Ce document a pour objectif de réaliser un état des lieux de l'accessibilité de la voirie puis d'élaborer un programme de mise en accessibilité de celle-ci ainsi que des espaces publics. Ce document est obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. Un PAVE est en cours d'actualisation sur le territoire. Ce sujet est porté par TCM.

L'annexe accessibilité (Annexe n°2) prévoit également la mise en accessibilité des arrêts prioritaires du réseau de transport urbain (cf. fiche action 4).

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Poursuivre la mise en accessibilité des voiries du territoire
- Répondre aux obligations réglementaires concernant la mise en accessibilité de l'espace public et des arrêts prioritaires de transport en commun

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Mettre en œuvre le PAVE et l'annexe accessibilité**
  - **10.1 Finaliser la mise à jour du PAVE.** Le diagnostic d'accessibilité et le programme de mise en accessibilité ont été réalisés en 2020-2021, à l'échelle du territoire de TCM. Le travail de mise à jour du PAVE devra être finalisé en 2025.
  - **10.2 Mettre en accessibilité les axes identifiés dans le PAVE et l'annexe accessibilité.** TCM accompagne les communes dans la mise en accessibilité des voiries et des arrêts de bus par des subventions.
  - **10.3 Animer le suivi de la mise en œuvre des documents d'accessibilité.** Il s'agira de poursuivre la tenue de commission intercommunale pour l'accessibilité (CIPA) : instance de suivi annuelle et obligatoire, permettant de faire le bilan des travaux effectués et programmer les travaux prioritaires pour l'année à venir, notamment sur les voiries communautaires.

Projet

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Mettre en œuvre le PAVE							
10.1	Finaliser la mise à jour du PAVE				Fonctionnement	TCM	Communes
10.2	Mettre en accessibilité les axes identifiés				Cf. PAVE actualisé	TCM	Communes
10.3	Animer le suivi de la mise en œuvre de ces documents				Fonctionnement	TCM	Communes

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
C9. Nombre d'arrêts de bus prioritaires et de linéaires de voiries rendus accessibles	↗

Projet

IV. Sensibiliser, faciliter et accompagner

Fiche action 11 : Tendre vers une flotte de bus zéro émission

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Le parc de la TCAT est composé, actuellement, de 103 véhicules qui sont, pour certains, relativement vieillissants, avec des bus mis en circulation il y a plus de 20 ans. Une majorité d'entre eux fonctionnent au diesel. L'âge moyen du matériel roulant est d'environ 12 ans.

Plusieurs projets sont en cours afin de moderniser la flotte de bus. Un plan de renouvellement du parc a été lancé avec comme objectif de passer à une motorisation au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule). A date, 25 bus de la flotte ont déjà été renouvelés en ce sens. Le renouvellement du reste de la flotte va se poursuivre les prochaines années.

Dans ce cadre, le dépôt bus va également être déplacé vers un nouveau site, en capacité d'accueillir des bus fonctionnant à l'électricité et au GNV.

Une étude de mise en place de flottes faible émission a été réalisée par TCM en 2024. Ce travail est annexé au PDM (Annexe n°4). Ce document porte une attention particulière à la TCAT proposant une stratégie de motorisation GNV à court et moyen termes, puis de tendre vers une motorisation électrique et/ou hydrogène en fonction des évolutions technologiques liées.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire
- Répondre aux obligations nationales et européennes

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Renouveler progressivement la flotte bus**
  - **11.1 Investir dans de nouveaux bus GNV et navettes électriques à court/moyen terme.** Le renouvellement d'un ordre de grandeur d'une quarantaine de bus GNV et d'une dizaine de navettes électriques est prévu à court/moyen terme.
  - **11.2 Renouveler la flotte de bus à plus long terme avec des bus électriques.** Le dépôt bus actuel ne permet pas l'exploitation de bus électriques en nombre. Pour cette raison, le renouvellement avec des bus électriques va s'échelonner dans le temps. L'ordre de grandeur du nombre de bus à renouveler en électrique est de 35 à 45 bus.

Projet

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
10.1	Investir dans de nouveaux bus GNV et navettes électriques à court/moyen terme				Environ 12 à 14 M€	TCAT, TCM	
10.2	Renouveler la flotte de bus à plus long terme avec des bus électriques				Environ 10 à 16 M€	TCAT, TCM	

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
D1. Nombre et pourcentage de bus GNV au sein du parc TCAT	↗
D2. Nombre et pourcentage de véhicules électriques au sein du parc TCAT	↗

Projet

Fiche action 12 : Accompagner la conversion des véhicules

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Afin de limiter les nuisances liées au transport routier, l'électrification du parc automobile constitue une solution adaptée avec un impact largement positif : réduction voire élimination des émissions de SO2, NOx, COVNM, (GES provenant pour quasi-totalité de la consommation de produits pétroliers), et réduction du bruit routier en-dessous de 50 km/h.

Le diagnostic et les pistes d'action pour la transition vers l'électromobilité sont portés par le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE), établi en 2023 et placé sous la responsabilité du Syndicat Départemental d'Energie de l'Aube (SDEA).

Aujourd'hui, 245 points de charge sont présents sur le territoire de TCM. Ils se situent majoritairement aux abords des autoroutes et dans les zones commerciales. Certains sont liés à des initiatives privées mais restent accessibles au public (concessionnaires automobiles, zones d'activité…).

D'après les tendances nationales, il est estimé que le nombre de véhicules électriques va être multiplié par 20 entre 2023 et 2035. Afin de suivre cette tendance exponentielle et de répondre à la nouvelle demande, le SDIRVE projette de passer de 245 à 2 860 points de charge en 2035.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Accompagner le développement de la mobilité électrique sur le territoire
- Déclinaison des mesures à mettre en place dans l'étude de mise en place de flotte faible émission (annexe n°4)

- **Accompagner le déploiement d'une station multi-énergies évolutive**
  - **12.5 Accompagner les porteurs de projets locaux ayant des réflexions.** Il s'agit d'un accompagnement qualitatif (pas de coût à prévoir en dehors de la mise en place de réunions d'information et de mises en relation).
  - **12.6 Rechercher du foncier pour une station multi-énergies.** A court terme, envisager (création ou adaptation des stations existantes) des stations multi-énergies avec du BioGNV, des points de charge électrique adaptés aux semi-remorques. A plus long terme, anticiper des stations avec hydrogène en production locale. Ces stations seront à programmer à proximité des axes de poids lourds importants : D610, D660, D960 puis D971.
  - **12.7 Rechercher des partenaires privés pour la fourniture et l'exploitation de stations multi-énergies.** Ce travail qui sera mené en collaboration avec la Région Grand Est (pas d'implication financière de TCM).

- **Accompagner la transition de station(s) PL existante(s).**
  - **12.8 Organiser des échanges avec les gestionnaires de stations déjà existantes pour les adapter à la distribution de nouvelles énergies.**
  - **12.9 Inciter les partenaires privés en cours de réflexion sur des projets de stations GNV à avoir recours à du BioGNV.**

Projet

> **12.10 Accompagner les reconversions de stations**, avec les objectifs suivants : proposer à court terme des carburants alternatifs de type XtL et des IRVE ; proposer à moyen/long terme d'autres carburants tels que le BioGNV et/ou hydrogène.

- **Accompagner la filière du rétrofit et du recyclage**

> **12.11 Echanger avec les logisticiens locaux** pour identifier l'opportunité de développement d'une filière locale de rétrofit vers de l'électrique/hydrogène ou GNV et de recyclage notamment des batteries.

> **12.12 Accompagner les structures du territoire à l'obtention de l'aide régionale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions** : 30% du coût de rétrofit éligible pour les entreprises ou associations ; 40% du coût de rétrofit éligible pour les collectivités, petites et moyennes entreprises et associations ainsi que pour les grandes entreprises de transport de voyageurs.

> **12.13 Accompagner des structures du territoire à l'obtention des aides nationale ou régionale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions** (actuellement entre 0 et 5 000€ pour les VL, entre 0 et 9 000€ pour les Véhicules Utilitaires Légers).

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Accompagner le déploiement d'IRVE adaptées aux véhicules professionnels dans les zones commerciales et industrielles							
12.1	Se coordonner avec le SDEA dans le cadre de la mise en œuvre de son SDIRVE				Fonctionnement	TCM	SDEA
12.2	Définir les modalités d'accompagnement proposées par TCM				Fonctionnement	TCM	SDEA
Accompagner l'acquisition et la location de véhicules électriques							
12.3	Participer aux évènements autour de la mobilité électrique				Fonctionnement	TCM	Département, acteurs de la mobilité électrique
12.4	Promouvoir les dispositifs d'aides existants				Fonctionnement	TCM	ADEME, Département
Accompagner le déploiement d'une station multi-énergies évolutive							
12.5	Accompagner les porteurs de projets locaux ayant des réflexions				Fonctionnement	TCM	Entreprises privées
12.6	Rechercher du foncier pour une station multi-énergies				Fonctionnement	TCM	Communes, Département
12.7	Rechercher des privés pour la fourniture et l'exploitation de stations multi-énergies				Fonctionnement	TCM	Région, ADEME
Accompagner la transition de station(s) PL existante(s)							
12.8	Organiser des échanges avec Esso, Total Énergies, Intermarché, Carrefour (liste non exhaustive)				Fonctionnement	TCM	Entreprises privées

12.9	Inciter les partenaires privés en cours de réflexion sur des projets de stations GNV à avoir recours à du BioGNV				Fonctionnement	TCM	Entreprises privées
12.10	Accompagnement pour ces reconversions de stations				Fonctionnement	TCM	Entreprises privées
Accompagner la filière du rétrofit et du recyclage							
12.11	Echanger avec les logisticiens locaux				Fonctionnement	TCM	Entreprises privées, FNTR
12.12	Accompagner les structures du territoire à l'obtention de l'aide régionale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions				Fonctionnement	TCM	Entreprises privées, Région
12.13	Accompagner des structures du territoire à l'obtention de l'aide nationale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions				Fonctionnement	TCM	Entreprises privées, FNTR

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
D3. Nombre d'IRVE sur le territoire	↗
D4. Part de véhicules électriques dans le parc automobile	↗
D5. Nombre de stations multi-énergies	↗

Projet

★ Fiche action 13 : Mettre en œuvre une billettique intermodale

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Aujourd'hui chaque offre et service de mobilités possède sa propre billettique.

Pour le réseau de bus urbain et le service de transport à la demande (gérés par la TCAT), plusieurs titres de transport et tarifs sont proposés (*données mars 2025)* : 1, 3 ou 10 voyages ; un titre de 24h ; le e-ticket via sms. **L'application « Mobilité by TCM & TCAT »** permet d'acheter également des tickets virtuels et propose un calculateur d'itinéraires avec différents modes de transports (bus, voiture, vélo, marche, covoiturage via Karos).

Des abonnements au **réseau de bus** existent pour les usagers réguliers (420 € à l'année), avec une tarification solidaire pour les usagers les plus modestes (foyers non imposables, bénéficiant de la CSS ou du RSA) ou pour publics jeunes ou âgés (moins de 26 ans, 65 ans et plus). La carte Busséo est en cours d'extension pour une utilisation sur les services vélos.

Les **cars TER** sont accessibles avec une tarification kilométrique avec des réductions de – 50% avec la carte Fluo. Une carte solidaire existe également pour les personnes bénéficiant de minima sociaux.

Le service de covoiturage, géré par **Karos**, coûte au passager 1.35 € par trajet (dans la limite des 50 kilomètres) et permet un gain de 2€ par passager au conducteur (puis 10 centimes/km au-delà de 20 kilomètres.) L'utilisation de Karos permet une correspondance avec le réseau de bus en continuité de trajet par le biais d'un ticket virtuel pendant 1h.

Le service **Le Marcel à Vélo** peut être utilisé via une formule « à la minute » (0,05 € par minute), ou par le biais d'abonnement à la semaine (4 €), au mois (7 €) ou à l'année (40 €) permettant d'accéder à 20 minutes offertes avec facturation des dépassements (0,05 € par minute supplémentaire). Des tarifs réduits sont proposés pour les moins de 26 ans, les 65 ans et plus, les demandeurs d'emplois et bénéficiaires du RSA.

Chaque service de mobilité a ainsi ses propres tarifs, abonnements, modalités d'usage. Cette diversité peut rendre difficile la compréhension pour l'usager et donc limiter l'intermodalité.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Favoriser l'intermodalité sur le territoire
- Faciliter l'usage des mobilités alternatives à la voiture

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Mettre en œuvre une billettique intermodale**
  - **13.1 Définir les critères de billettique pour déployer la carte Simplicités.** La Région Grand Est propose la cumulation de plusieurs abonnements de transports en commun sur la carte Simplicités (trains, bus). La première étape de la démarche sera de déterminer les critères à réunir pour utiliser ce système, et ainsi pouvoir affirmer ou non l'intérêt et la fonctionnalité de l'usage de ce support à l'échelle de TCM.
  - **13.2 Définir le fonctionnement envisagé pour une billettique intermodale** par le

Projet

biais de réunions de travail entre la TCAT et TCM. Plusieurs niveaux d'interopérabilité existent : avoir un même support, permettant de charger plusieurs titres de transport de différents gestionnaires de réseaux ; avoir des possibilités d'acheter une offre de mobilité auprès d'autres réseaux ou services de mobilité (« vente croisée ») ; avoir une gamme tarifaire intermodale…

Les offres et services de mobilité dont le regroupement est envisagé sont les suivants : trains TER, car TER et Fluo 10, réseau bus, transport à la demande, accès aux parkings P+R des pôles d'intermodalité en limite de l'aire urbaine, accès aux parkings de stationnement vélo sécurisés, service du Marcel à Vélo, service de covoiturage. Il pourra être envisagé de phaser dans le temps l'intégration de ces différentes offres mobilités à la billettique intermodale.

Une billettique intermodale à destination des touristes pourrait, par exemple, être spécifiquement envisagée (cf. l'action 14.10).

> **13.3 Mettre en place la billettique intermodale** en fonction des conclusions des réflexions menées dans l'action 13.2. Un plan de communication sera à mettre en œuvre pour promouvoir ce nouveau système auprès des usagers et visiteurs du territoire. Cette billettique intermodale, permettra de donner de la visibilité au panel global d'offres de mobilité. (cf. action 14.6 : action regroupant la communication de l'ensemble des nouvelles offres et services de mobilité de TCM).

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Mettre en œuvre une billettique intermodale							
13.1	Définir les critères de billettique pour déployer la carte Simplicités				Fonctionnement	TCAT, TCM	Région
13.2	Définir le fonctionnement envisagé pour une billettique intermodale				Fonctionnement	TCAT, TCM	Région
13.3	Mettre en place la billettique intermodale				Budget à définir	TCAT, TCM	Région

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
D6. Nombre de titres de transport intermodaux vendus	↗
D7. Nombre d'abonnements intermodaux vendus	↗

Fiche action 14 : Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

Le « management de la mobilité » vise à accompagner les usagers dans leurs changements de comportement de mobilité en faveur de pratiques plus respectueuses de l'environnement. Il s'agit concrètement d'actions d'information, d'animation et de sensibilisation.

Aujourd'hui, des actions sont déjà portées par TCM et la TCAT pour promouvoir et informer sur les diverses solutions de mobilité existantes :

- La mise à disposition d'une nouvelle application « Mobilités by TCM & TCAT », permettant le calcul et la comparaison d'itinéraires (temps de parcours) selon les différents modes de déplacement, ainsi que la localisation des stationnements vélo (VéloParcs et arceaux) et des stations du Marcel à Vélo sur le territoire de TCM ;
- Des interventions ponctuelles dans les entreprises, les associations et les établissements scolaires et universitaires. Ces interventions visent à promouvoir les modes alternatifs auprès du public au travers d'évènements nationaux tels que Mai à Vélo, ou la Semaine Européenne de la Mobilité ou du Développement Durable, ou encore des animations comme le Village des Mobilités.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

> Faciliter l'accès à l'information voyageurs et à l'information sur l'offre de mobilité à disposition

> Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics (entreprises, scolaires/étudiants, nouveaux arrivants, touristes)

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Auprès des entreprises, des établissements scolaires et universitaires**

14.1 Encourager et suivre la réalisation de Plans De Mobilité employeurs (PDMe). TCM a un rôle à jouer dans l'accompagnement des entreprises dans la réalisation de leur PDMe, notamment afin de favoriser le partage de bonnes pratiques entre les entreprises :

- Intégrer un pack d'informations sur la mobilité lors du parcours d'accueil des nouveaux arrivants dans l'entreprise ;
- Prévoir du stationnement vélo sécurisé au sein des locaux ;
- Encourager le covoiturage, expliciter les modalités de fonctionnement du service ;
- Proposer des aides à l'achat de vélo classique et/ou électrique, ou relayer des aides existantes par ailleurs ;
- Proposer dans les entreprises des services de location longue durée de vélo co-financé par l'entreprise/ l'administration et l'employé.

> **14.2 Organiser une rencontre annuelle entre les entreprises et entre les campus du territoire** pour permettre aux acteurs de partager leurs besoins et les bonnes pratiques, de présenter les retours d'expérience des PDMe en cours et réalisés, de

mettre en avant certaines initiatives vertueuses. Le rythme pourrait être d'une rencontre par an, réalisée dans le cadre du Comité des Partenaires de TCM.

> **14.3 Organiser des évènements au sein des zones d'activités et campus universitaires**. L'objectif sera de sensibiliser les employés et étudiants aux différentes mobilités alternatives à la voiture. Plusieurs événements, co-animés par TCM et les acteurs de chaque site, pourront être envisagés : par exemple des parcours à vélo ou en bus, des initiations aux solutions de mobilités alternatives (bus, Le Marcel à Vélo, Karos, etc.).

> **14.4 Créer un réseau de référents mobilité**. Un référent mobilité, identifié sur chaque zone d'activité et campus, en capacité de conseiller et accompagner les travailleurs et étudiants dans leur mobilité, pourrait être proposé.

> **14.5 Mener des actions de sensibilisation dans les écoles**. Il s'agira de poursuivre les actions déjà existantes : la sensibilisation des communes sur le dispositif de *Savoir rouler à vélo* auprès des scolaires (portée par les communes avec, ou le cas échant, l'appui de TCM).

- **Auprès du grand public**

> **14.6 Communiquer sur tous les services de mobilité développés par TCM.** Il s'agira de faire connaître ces offres et services par le biais de communications sur le site internet, réseaux sociaux, relais d'information via les communes concernées, mais aussi par des interventions en présentiel auprès des publics cibles :
>
> - Le nouveau plan du réseau bus restructuré (action 1.5)
> - Le fonctionnement du service de TAD (action 1.8)
> - Les lignes de covoiturage déployées (action 2.2)
> - Le service d'autopartage entre particuliers (action 2.6)
> - Les pôles d'échanges créés (actions 5.2 et 5.6)
> - Le guichet de vente et d'information en gare de Troyes (action 5.10)
> - La billettique intermodale mise en place (action 13.3)

> **14.7 Organiser des interventions dans les communes rurales.** Ces interventions pourront avoir lieux au sein des Espaces France Service ou dans les mairies. Il pourra par exemple s'agir d'accompagner concrètement les usagers dans la découverte du système de réservation du transport à la demande (TAD) ou de l'utilisation des pôles d'échanges multimodaux.

- **Auprès des visiteurs et touristes**

> **14.8 Créer une page dédiée aux visiteurs sur le site de la TCAT.** Cette page devra être traduite en anglais voire d'autres langues, pour en faciliter la compréhension des touristes.

> **14.9 Mettre à disposition un « package touriste » à distribuer à l'office du tourisme.** Ce package contiendra des renseignements sur les lignes et services de mobilité les plus utilisées par les touristes (pour accéder aux points touristiques clés du territoire), sur les tarifications adaptées.

> **14.10 Prévoir un tarif visiteur dans la nouvelle billettique intermodale.** La fiche action 13 prévoit le déploiement d'une billettique intermodale. Dans ce cadre, une tarification et des modalités spécifiques pourraient être réfléchies à destination des touristes, comme un « pass journée ou weekend » par exemple.

Projet

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Auprès des entreprises, des établissements scolaires et universitaires							
14.1	Encourager et suivre la réalisation de Plans De Mobilité employeurs				Fonctionnement	TCM	Entreprises, campus
14.2	Organiser une rencontre annuelle entre les entreprises et entre les campus du territoire				Fonctionnement	TCM	Entreprises, campus
14.3	Organiser des évènements au sein des zones d'activités et campus universitaires				Fonctionnement	TCM	Entreprises, campus, associations
14.4	Créer un réseau de référents mobilité				Fonctionnement	TCM	Entreprises, campus, associations
14.5	Mener des actions de sensibilisation dans les écoles				Fonctionnement	Communes, TCM	Établissements scolaires, DASEN
Auprès du grand public							
14.6	Communiquer sur internet sur tous les services de mobilité développés par TCM				Fonctionnement	TCM	TCAT
14.7	Organiser des interventions dans les communes rurales				Fonctionnement	TCM	TCAT, communes
Auprès des visiteurs et touristes							
14.8	Créer une page dédiée aux visiteurs sur le site de la TCAT				Fonctionnement	TCAT	TCM
14.9	Mettre à disposition un « package touriste » à distribuer à l'office du tourisme				Budget de création et de fourniture du kit	TCM	Office du tourisme
14.10	Prévoir un tarif visiteur dans la nouvelle billettique intermodale					TCM, TCAT	Région

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION ET DE SES EFFETS

Indicateur de suivi	Tendance
D8. Nombre d'événements menés (par type d'événement)	↗
D9. Nombre de communications réalisées (par type de communication)	↗

Fiche action 15 : Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de Mobilité

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

La diversité d'acteurs en lien avec la mobilité est importante. C'est par conséquent un enjeu à prendre en compte pour organiser les réflexions et mener à bien les projets du territoire.

A titre d'exemple, dans le cadre de la mise en œuvre du SDMA, la présence de multiples gestionnaires de voirie nécessite une parfaite animation de la démarche pour faciliter la mise en œuvre et en assurer la cohérence et le bon avancement.

Le PDM doit ainsi s'appuyer sur une gouvernance partenariale, associant les forces publiques et les acteurs privés, tout au long de son élaboration et de sa mise en œuvre.

PRINCIPAUX OBJECTIFS VISÉS

- Faciliter le dialogue entre les acteurs du territoire
- Améliorer la vision globale des enjeux de mobilité et des projets du territoire
- Faciliter la mise en œuvre des projets

DÉCLINAISON DES MESURES À METTRE EN PLACE

- **Animer des réseaux de partenaires**
  - **15.1 Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises ».** L'objectif sera d'associer les acteurs institutionnels et acteurs privés présents sur le territoire, notamment : TCM, le Conseil Départemental de l'Aube, la Région Grand Est, la SNCF, la FNTR ainsi que les principaux transporteurs et entreprises. Le rythme proposé est de 1 à 2 rencontres par an.
  - **15.2 Animer une rencontre annuelle avec les entreprises et campus du territoire.** Action est détaillée dans le cadre de l'action 14.2.
  - **15.3 Animer le suivi de la mise en œuvre des projets du territoire.** Cette action est détaillée dans l'action 10.3. Il s'agira de poursuivre la tenue de commission intercommunale pour l'accessibilité (CIPA) : instance de suivi annuel et obligatoire.
- **Accompagner les acteurs du territoire**
  - **15.3 Mettre à disposition des partenaires une bibliothèque virtuelle d'ouvrages de référence, de liens utiles et de guides d'aménagement, géré par TCM.** Par exemple, partager :
    - Aux entreprises : des exemples de Plan de Mobilité entreprise, des retours d'expériences sur les bonnes pratiques de mobilité, des prestaires réalisant ce type de projet.
    - Aux communes : des chartes d'aménagement, des exemples de cahiers des charges, des notions de coûts d'aménagement, des contacts de fournisseurs, l'ensemble des documents de planification mobilité de TCM (PAVE, SDMA …) (Cf. l'action 9.4 pour le sujet spécifique du stationnement, ou l'action 8.5 pour l'apaisement des voiries).

Projet

> **15.4 Proposer des subventions pour aider à la concrétisation de projets** portés par d'autres acteurs du territoire (communes rurales ou entreprises privées)
  - Subventions à destination des communes pour la mise en accessibilité des voiries (actions 4.5 et 10.2)
  - Mise à disposition d'un marché à bon de commande pour réaliser des enquêtes de stationnement sur leur territoire, afin d'accompagner les communes rurales (action 9.5)
  - Subventions à destination de privés pour encourager la logistique urbaine décarbonée ou la reconversion des stations énergétiques (actions 6.2 et 12.10).

- **Suivre et partager la mise en œuvre des actions du PDM**

> **15.5 Collecter les indicateurs de suivi et les consigner dans un observatoire de la mobilité.** TCM récoltera régulièrement les indicateurs de suivi auprès des partenaires (communes, TCAT, TPA, fournisseurs de services, enquêtes usagers) et réalisera des enquêtes de stationnement et des comptages. Ces éléments constitueront l'observatoire de la mobilité, permettant d'observer l'évolution de la mobilité sur le territoire de TCM en lien avec la mise en œuvre du PDM. Ces indicateurs de suivi, ainsi que le bilan de la mise en œuvre des actions du PDM, seront communiqués biannuellement, a minima lors du comité de suivi du PDM présenté au point 15.6). Des informations et éléments de suivi pourront être communiqués auprès du grand public via des outils comme un baromètre des mobilités.

> **15.6 Mettre en place un comité de suivi annuel du PDM, couplé avec celui du SMDA.** Il conviera les acteurs suivants : le Conseil Départemental, la Région Grand Est, les communes, la TCAT, TPA, ainsi que les élus communautaires volontaires. Deux comités seront menés par an. Ils permettront de donner le rythme à la mise en œuvre du PDM.

Projet

MAITRISE D'OUVRAGE, PARTENAIRES, HORIZON ET COUTS

Actions		Horizon			Budget	Acteurs	
N°	Contenu	CT 2025 2028	MT 2029 2032	LT 2033 2035		MOA	Partenaire(s)
Animer des réseaux de partenaires							
15.1	Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises »				Fonctionnement	TCM	Département, Région, SNCF, principaux transporteurs et entreprises
15.2	Animer une rencontre annuelle avec les entreprises et campus du territoire				Fonctionnement	TCM	Entreprises et campus
15.3	Mettre à disposition des partenaires une bibliothèque virtuelle d'ouvrages de référence, de liens utiles et de guides d'aménagement				Fonctionnement	TCM	Communes, entreprises et campus
Suivre et partager la mise en œuvre des actions du PDM							
15.4	Collecter les indicateurs de suivi et les consigner dans un observatoire de la mobilité				Fonctionnement + Budget enquête	TCM	Communes, TCAT, TPA
15.5	Mettre en place un comité de suivi annuel du PDM, couplé avec le SMDA				Fonctionnement	TCM	Département, Région, communes, TCAT, TPA

PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI ACTIONS DE L'AXE ET DE LEURS EFFETS

Indicateur de suivi	Objectif
Nombre d'instances de gouvernance « mobilité des marchandises » réalisées	1 / an
Nombre de comité de suivi du Plan de Mobilité	2 / an
Nombre de communications des indicateurs de la mobilité	2 / an

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Schéma Directeur des Mobilités Actives

2024-2034

Document adopté au Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole le 20 juin 2024

Préface

François BAROIN
Ancien Ministre
Maire de Troyes
Président de Troyes Champagne Métropole

Construisons ensemble l'avenir de Troyes Champagne Métropole

« Troyes Champagne Métropole est née en 2017 de la volonté des élus de 81 communes de s'unir autour des valeurs partagées, des synergies entre les territoires urbains, péri-urbains et ruraux, avec pour objectif d'élaborer un projet cohérent et durable au service des maires, des communes, et des habitants de notre territoire.

La diversité de l'agglomération, sa richesse humaine, la qualité de son cadre de vie, le dynamisme de ses acteurs économiques, associatifs, institutionnels, sont apparus comme des éléments moteurs déterminants sur lesquels TCM peut s'appuyer.

À la suite d'une large concertation avec l'ensemble des élus municipaux des 81 communes, des acteurs locaux, des habitants, TCM a élaboré un Projet de Territoire qui trace les grandes orientations, les engagements de l'agglomération sur les 10 à 20 prochaines années. 3 grands axes ont été retenus pour faire de TCM un territoire : dynamique, innovant et rayonnant ; d'excellence énergétique et environnementale ; accueillant et agréable à vivre.

Ces orientations ont donné lieu à de nombreux échanges et propositions entre élus, formalisées en Schémas Directeurs. Ces 12 schémas directeurs déterminent les stratégies et actions à mettre en œuvre dans les champs de compétences de TCM. Liés à la vie quotidienne et aux préoccupations de nos habitants, ils regroupent de nombreuses actions en matière d'économie et d'économie circulaire, sécurité, gestion des déchets, sports, enseignement supérieur, mobilités, cycle de l'eau, rayonnement du territoire, air-climat-énergies, proximités.

Ces schémas directeurs donnent sens à l'action communautaire que, comme élus, nous nous engageons à porter pour le développement de notre agglomération en faisant de cet adage notre fil d'Ariane : " *Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin* ". »

Sommaire

Introduction 4

I - DIAGNOSTIC TERRITORIAL 5

1. Les acteurs territoriaux des mobilités actives 5

2. Diagnostic partagé des mobilités actives sur le territoire de Troyes Champagne Métropole 9

a) Mobilités quotidiennes 9

b) Economie et Emploi 10

c) Enseignement supérieur 11

d) Tourisme 12

3. Audit de terrain 13

a) Maillage cyclable 13

b) Services à destination de la population 14

4. Consultation publique 17

a) Rencontre avec les communes volontaires 17

b) Grande enquête vélo 18

c) Ateliers de consultation à destination des habitants 19

d) Groupes de travail à destination des acteurs du territoire 20

II - LA POLITIQUE DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE EN MATIERE DE MOBILITES ACTIVES (2024/2034) 21

1. Orientations et Objectifs du SDMA 21

a) **Orientation 1** – Encourager le renforcement du maillage cyclable pour le quotidien des déplacements 22

b) **Orientation 2** – Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population 23

2. Planification du maillage cyclable et piéton de Troyes Champagne Métropole 26

a) Priorisation de la planification cyclable et piétonne à l'échelle communautaire 26

b) L'accompagnement de Troyes Champagne Métropole auprès des communes 27

3. Les fiches actions 30

III - ANNEXES 62

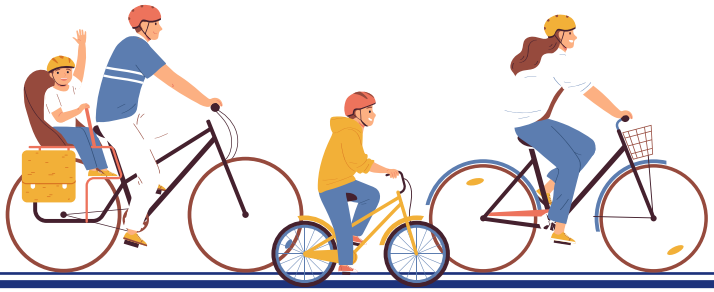
- **Glossaire** 62
- **Questionnaire vierge de la grande enquête vélo** 63
- **Analyse complète des résultats de l'enquête** 69

Introduction

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) est un outil qui doit permettre à Troyes Champagne Métropole de devenir un territoire plus durable, une agglomération plus harmonieuse où cohabitent de manière équilibrée l'ensemble des modes de déplacement. Un usage accru de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens contribue à la réduction de la pollution et des émissions de gaz carbonique issues des énergies fossiles. Encourager et développer la pratique des mobilités actives dans le quotidien des habitants constitue un enjeu national, auquel participe activement Troyes Champagne Métropole.

La pratique de la marche et/ou du vélo est indéniablement un facteur d'amélioration du cadre de vie et **ses atouts sont nombreux sur divers plans :**

- **Santé publique :**
  - > **Permet** d'exercer une activité physique régulière (réduit le stress)
  - > **Favorise** le développement d'un meilleur système immunitaire
  - > La marche et le vélo sont des modes de déplacement **moins accidentogènes** que les véhicules motorisés
- **Qualité de vie :**
  - > **Permet** un climat plus apaisé car ne produit aucune nuisance sonore
  - > **Réduit** les problématiques de stationnement
  - > **Limite** la congestion (les déplacements à vélo en ville sont plus rapides qu'en voiture (15 km/h))
- **Respect de l'environnement :**
  - > La pratique au quotidien du vélo et de la marche **n'engendre pas** d'émission de CO_2
- **Attractivité du territoire :**
  - > Le vélo **est accessible** dès le plus jeune âge et **permet** une autonomie aux jeunes ménages
  - > La marche et le vélo permettent d'**être connectés** à son environnement
  - > Les mobilités actives **sont en phase** avec les tendances de consommations touristiques actuelles (slow tourisme)
- **Finances :**
  - > L'acquisition d'un vélo représente un **investissement moindre** et plus supportable que pour un véhicule motorisé
  - > **Le coût à l'année** est moins important pour un vélo qu'une voiture



I - DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1. Les acteurs territoriaux des mobilites actives

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives s'inscrit dans une réflexion globale en termes de politique publique pour les modes actifs. Il constitue un référentiel identifiant des actions en continu, sur le court, moyen et long terme. Ce document planifie les actions et intègre l'agglomération dans une réflexion globale avec les autres documents à plus grande échelle.

Le 3 mars 2024, l'Union Européenne adopte la Déclaration Européenne sur le vélo. Ce document reconnaît l'intérêt de développer la pratique cyclable pour plusieurs raisons. L'Union Européenne constate le potentiel du vélo à son échelle et l'identifie comme le mode de transport le plus durable, accessible, inclusif, peu coûteux et bon pour la santé pour les déplacements pendulaires et récréatifs. L'Union Européenne souhaite développer 8 champs d'intervention, notamment le développement et le renforcement des politiques publiques cyclables qui permettront d'aboutir à la mise en place d'un maillage afin de proposer des conditions sécurisées pour la pratique du cyclisme.

Ainsi, le Plan Vélo et mobilités actives de l'Etat (2022-2027), donne les grandes directives qui permettront de développer la pratique cyclable et piétonne sur le plan national, notamment dans l'objectif de réduire la part d'utilisation de la voiture individuelle tout en combinant la pratique des mobilités actives aux transports collectifs (intermodalité).

Le Plan vélo régional du Grand Est (2022-2028), permet quant à lui de coordonner les directives nationales aux spécificités régionales. Son objectif est de créer un écosystème vélo régional en travaillant sur les sujets suivants : accompagnement auprès des communes, intermodalité (vélo et train), soutien à la création d'infrastructures cyclables, l'économie vélo, sensibilisation auprès des administrés, tourisme, lycéens et apprentis ainsi que la pratique sportive du vélo.

Le Département de l'Aube mène des réflexions concernant la pratique du vélo sur son territoire et collabore avec Troyes Champagne Métropole à la création d'itinéraires vélotouristes importants. La vélovoie du Canal de la Haute Seine (V.33) et la vélovoie des Lacs de la forêt d'Orient (V.56) sont les grands axes cyclistes et piétons du territoire. Un travail est en cours pour compléter ce maillage inter-régional.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT 2014) et son schéma directeur des itinéraires doux de la région troyenne, portés par le Syndicat Départ, permettent de mettre en avant les déplacements touristiques des mobilités actives sur l'agglomération.

Au 1er janvier 2019, la Préfecture de l'Aube définit par arrêté du 22 novembre 2018 le statut de Troyes Champagne Métropole. L'article 7.1.2 de l'arrêté susvisé donne la compétence d'aménagement de l'espace communautaire à la communauté d'agglomération, notamment l'organisation de la mobilité et l'élaboration de schéma de cohérence territoriale et de schéma directeur.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 élargit les compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au développement et au soutien des mobilités actives (marche et vélo). En qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, Troyes Champagne Métropole est compétente pour organiser des services de mobilités actives et contribuer à leur développement. Par ses compétences en charge du développement des mobilités Troyes Champagne Métropole définit une politique en faveur des mobilités actives, la planifie, la pilote et met en place des solutions concrètes au service des utilisateurs. La compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité s'articule en lien étroit avec la compétence voirie, sur laquelle repose la responsabilité de réaliser les infrastructures cyclables.

LE PROJET DE TERRITOIRE DE TCM

Fort des nombreux atouts du territoire et d'une ambition partagée avec les 81 communes, Troyes Champagne Métropole a adopté le 8 juillet 2022 le Projet de Territoire qui définit les grandes orientations et objectifs sur les 20 prochaines années. L'objectif 18 du Projet de Territoire intitulé « Faciliter le recours aux mobilités alternatives » part du constat d'un maillage cyclable parfois ancien et discontinu. Ce document qui fixe notamment la stratégie du territoire en matière de mobilité douce, appelle aux actions de modernisation et de mise en connexion des aménagements cyclables.

Cet objectif du Projet de Territoire prône également de :

- **Développer les services publics de location de vélos ;**
- **Faciliter la cohabitation des cyclistes et des piétons avec les autres modes de déplacement et encourager l'intermodalité ;**
- **Sécuriser et rendre plus confortables les déplacements du quotidien à vélo ;**
- **Créer des possibilités de déplacement à plus grande échelle pour répondre à des besoins touristiques, ludiques mais aussi pendulaires, notamment en dehors des zones urbaines denses.**

LE PLAN DES MOBILITES DE TCM

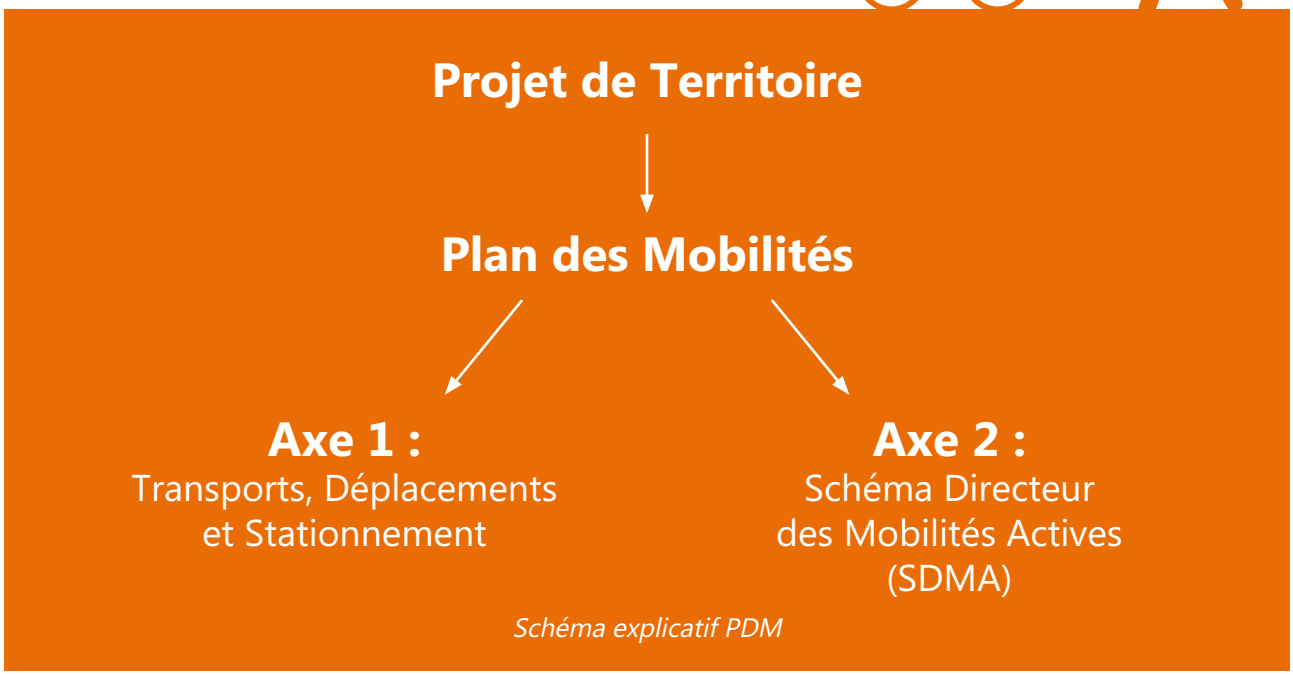
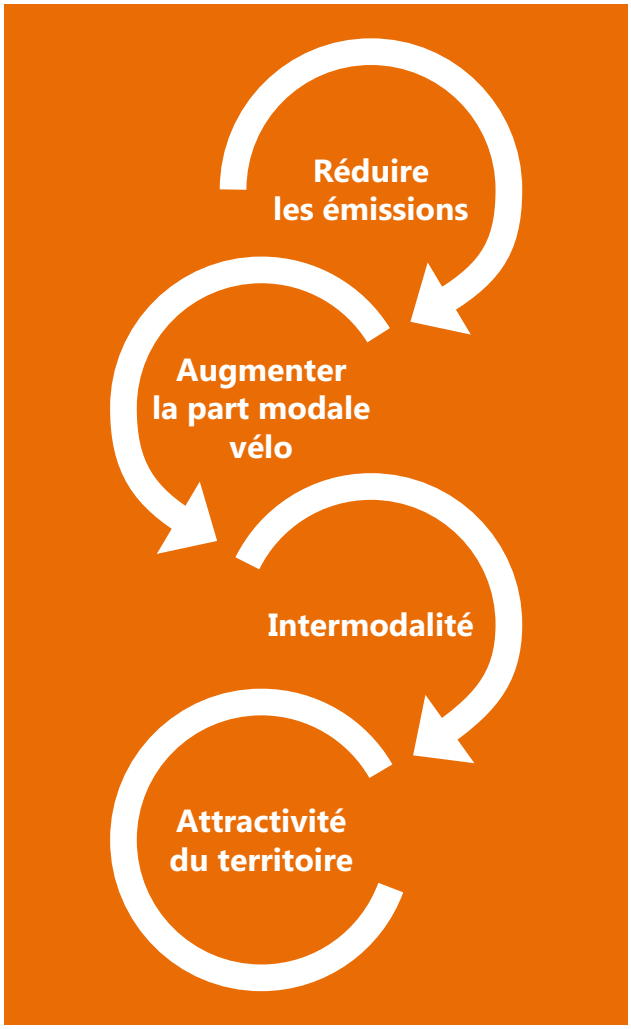


Schéma explicatif PDM

Le Projet de Territoire de Troyes Champagne Métropole est décliné au travers de schémas directeurs. Pour les transports et déplacements dans l'agglomération, Troyes Champagne Métropole élabore son futur Plan des Mobilités (PDM) pour la décennie 2025-2035. Ce document de planification, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, succèdera au Plan des Déplacements Urbains (PDU) voté en 2014 pour 10 ans. Il comportera plusieurs volets dont un dédié au développement de la pratique piétonne et cyclable : le Schéma Directeur des Mobilités Actives. Un des leviers sera la continuité et la sécurisation des itinéraires utilisés par les cyclistes et piétons.

En adoptant un nouveau schéma directeur, Troyes Champagne Métropole entend développer et soutenir la pratique de la marche et du vélo sur l'ensemble de ses 81 communes membres.

En matière de politique cyclable et piétonne, les enjeux de la collectivité sont de :



Pour atteindre ces enjeux, Troyes Champagne Métropole identifie cinq leviers :

- **Planifier pour redonner une place aux vélos : Schéma Directeur des Mobilités Actives ;**
- **Aménager pour faciliter la pratique du vélo : itinéraires sûrs et jalonnés (signalétique) ;**
- **Développer des services vélos : location de vélos et remisage sécurisé ;**
- **Informer : communiquer sur les bienfaits de l'usage du vélo, sur les services existants, sensibiliser le public, informer *via* des outils comme des calculs d'itinéraires en temps réel avec option vélo (réseau cartographié…) ;**
- **Evaluer sa politique cyclable pour l'adapter aux besoins des habitants : questionnaires, enquêtes, consultations de groupes d'usagers avant/après un projet, comptages vélos, comité de suivi du Schéma Directeur des Mobilités Actives.**

LE SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES (SDMA)

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) s'inscrit dans les démarches de développement de la pratique cyclable et piétonne de ces documents, tout en s'adaptant aux enjeux du territoire qui sont de répondre aux déplacements en mobilité douce des habitants dans les domaines suivants :

- **Intermodalité : pôle intermodal (gares)**
- **Economie : zones d'activité économique et zones commerciales**
- **Scolaire : enseignement supérieur, lycées et collèges**
- **Quotidien : services publics, administrations et santé**
- **Loisirs : sport et culture**
- **Tourisme : développement du slow tourisme (cyclotourisme, …)**

Le SDMA a pour finalité d'une part, de fixer les grandes orientations pour une nouvelle hiérarchisation du maillage cyclable à l'échelle de l'agglomération et, d'autre part, de définir le plan d'actions pour les 10 prochaines années (2024-2034).

L'objectif de ce SDMA est d'encourager le recours au vélo ou à la marche tant pour les déplacements pendulaires que pour les trajets de loisirs ou de curiosité touristique.

Pour y parvenir, l'agglomération se donne pour ambition de contribuer d'ici 10 ans à la construction d'un maillage cyclable et piéton continu et équilibré sur le territoire. En complément, l'agglomération envisage de développer son offre de service. La démocratisation de la marche vise tous les habitants en s'adaptant aux déplacements pour tous et en cherchant à développer un cadre de vie apaisé et inclusif.

A côté des piétons, les publics cyclistes ciblés par ce SDMA sont :

- **Les cyclistes du quotidien, pratiquant des trajets cours et récurrents (travail, courses, visites, ...),**
- **Les cyclistes récréatifs, à destination de lieux de loisirs à distance variée souvent à l'échelle de l'agglomération,**
- **Les cyclotouristes, voyageant à vélo ou réalisant des visites à vélo sur des trajets en moyenne de 30 km.**

Les cyclistes sportifs ne sont pas inclus dans cette démarche car nécessitant pas les mêmes infrastructures, notamment pas de besoin d'aménagement cyclable spécifique car la pratique étant réalisée soit sur voirie avec peu de trafic (coureur), soit sur des chemins (vététiste).

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives s'inscrit dans la continuité de la précédente planification cyclable initiée par le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables Communautaires (2014-2024). En 10 ans (2013-2023), le territoire a connu une augmentation de plus de 160% de création d'aménagements cyclables avec notamment la réalisation d'équipements cyclables à grande échelle (RN77 par exemple) et des deux vélovoies (voie verte du canal de la Haute-Seine et vélovoie des lacs de la forêt d'Orient). Cet héritage est toutefois marqué par un maillage cyclable urbain ancien et fortement discontinu. Partant de ce constat, le Schéma Directeur des Mobilités Actives définit une stratégie de développement de l'usage du vélo et de la marche, visant un rééquilibrage modal en limitant l'autosolisme. Il vise à encourager les déplacements du quotidien en mode actif en veillant à la cohérence territoriale du maillage cyclable et piéton planifié et hiérarchisé. Ce Schéma a aussi pour finalité d'envisager les actions en faveur du développement de ces usages ainsi que de prévoir un budget de volume d'investissement.

Schéma Directeur des Mobilités Actives

Assurer une cohérence territoriale dans la planification pour encourager les déplacements vélos et piétons

Planifier les aménagements cyclables et piétons sur 10 ans (2024-2034)

Estimer les coûts d'investissement

Prévoir le développement des divers services de mobilités actives

Schéma explicatif SDMA

2. Diagnostic partagé des mobilites actives sur le territoire de Troyes Champagne Métropole

L'objectif est de dresser un état des lieux de la situation et de cartographier le réseau. Cette 1ère phase a permis d'identifier les acteurs, les projets en cours, les infrastructures existantes, l'usage du vélo, les coupures, les zones objet d'appréhension par exemple et d'évaluer le potentiel de développement du vélo et de la marche sur les 81 communes membres de l'agglomération.

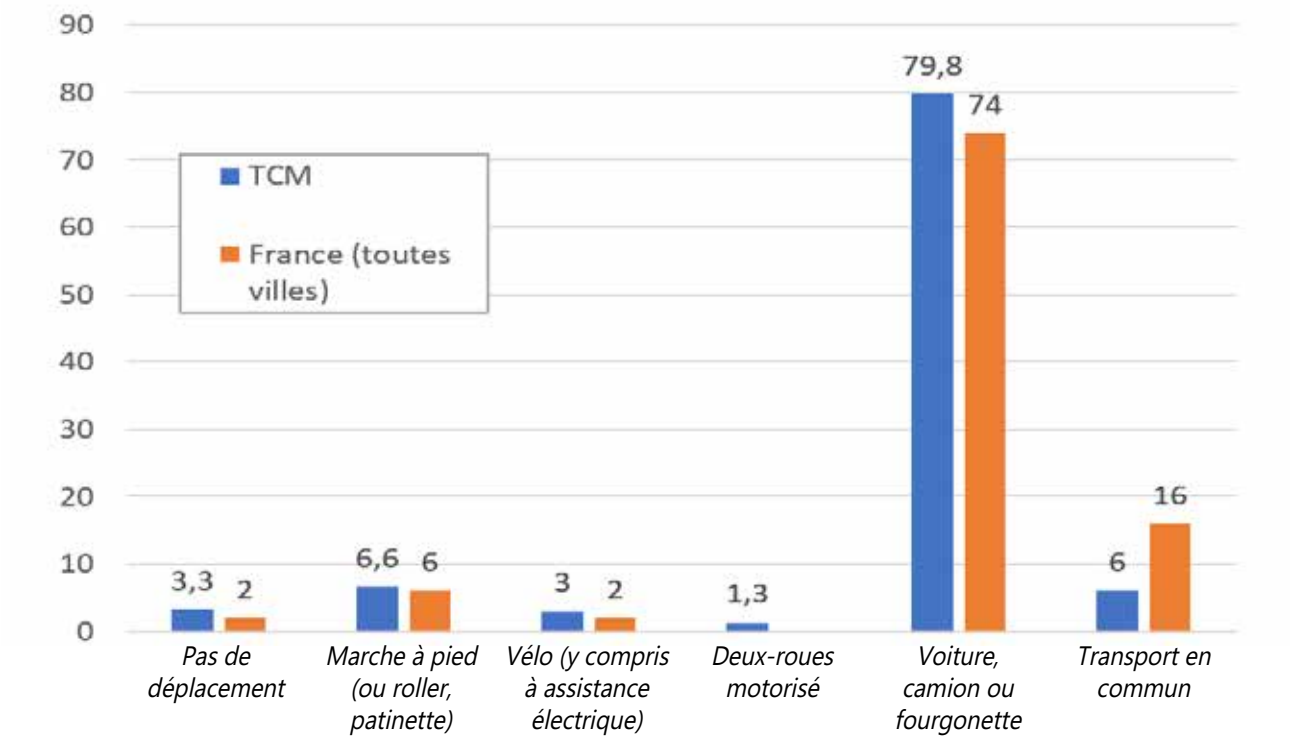
La réflexion sur l'élaboration de ce Schéma Directeur a été engagée dès 2022 et a conduit à mener un travail de terrain et de concertation avec les communes membres de Troyes Champagne Métropole. La phase de diagnostic de 12 mois sur 2022-2023 a nourri la réflexion et permis de déterminer les enjeux et objectifs du territoire vis-à-vis des mobilités actives.

Avec un cadre de vie attrayant, Troyes Champagne Métropole connaît une augmentation constante de sa population. Son attractivité tient en autres à la diversité de ses territoires avec des zones urbaines et d'autres rurales, avec des paysages diversifiés (forêts, lacs, vignes, champs, etc.). L'arrivée de nouveaux habitants fait notamment émerger de nouveaux besoins de déplacement.

a) Mobilités quotidiennes

La voiture est à l'échelle nationale le transport le plus utilisé dans les déplacements au quotidien, c'est également le cas sur le territoire de Troyes Champagne Métropole. L'objectif national est d'augmenter la part modale de l'utilisation du vélo de 3% en 2020 à 9% en 2024. Selon les données de comptage routier périodique de Troyes Champagne Métropole (17 points de comptages), les habitants du territoire sont de plus en plus nombreux à utiliser le vélo, une augmentation de 19% entre 2018 et 2022 est constatée sur les aménagements cyclables de l'EPCI, notamment dans le cœur de l'agglomération.

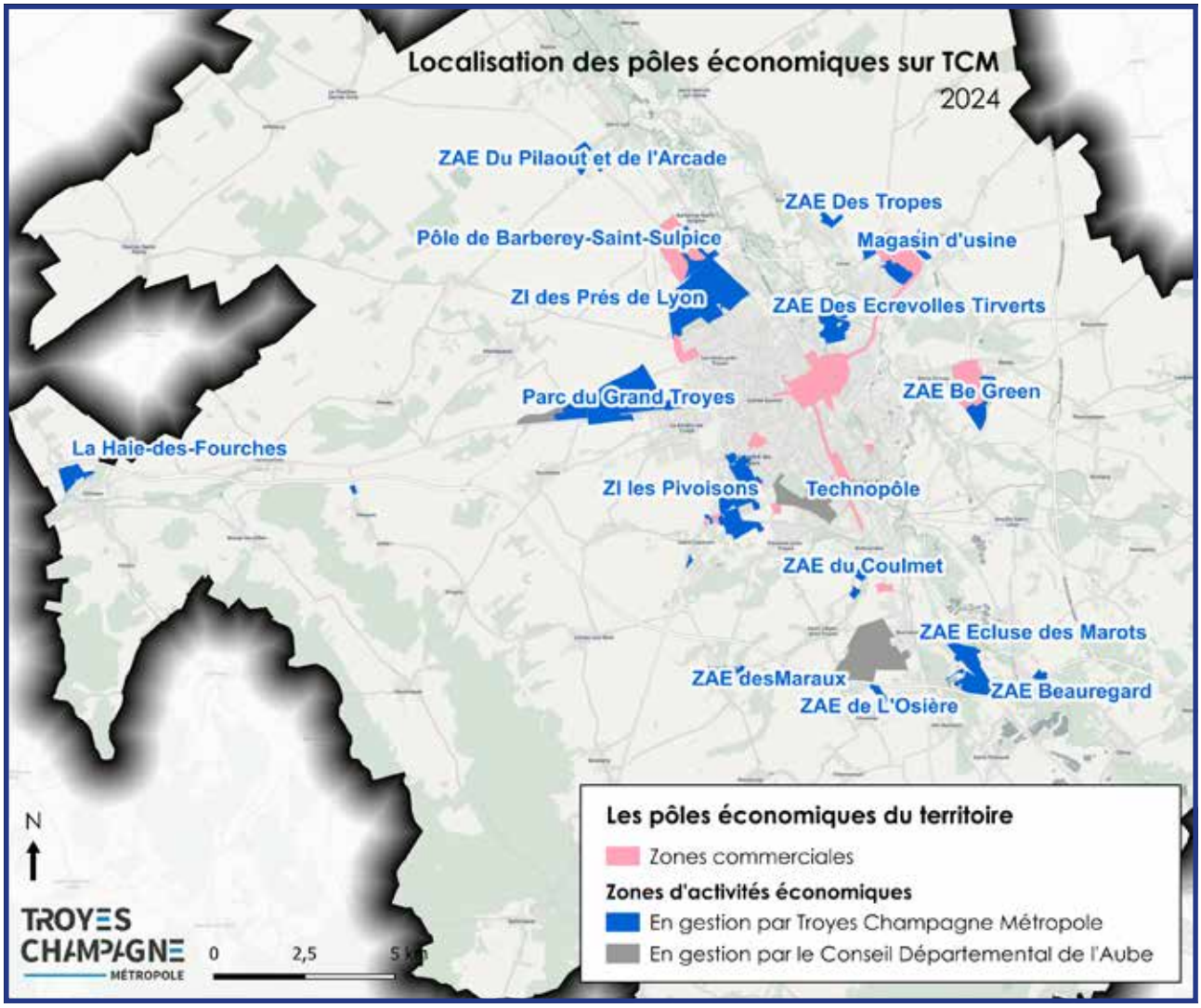
Modes de transport utilisés pour se rendre au travail (%)



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019 TCM - INSEE

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2017 en France - INSEE

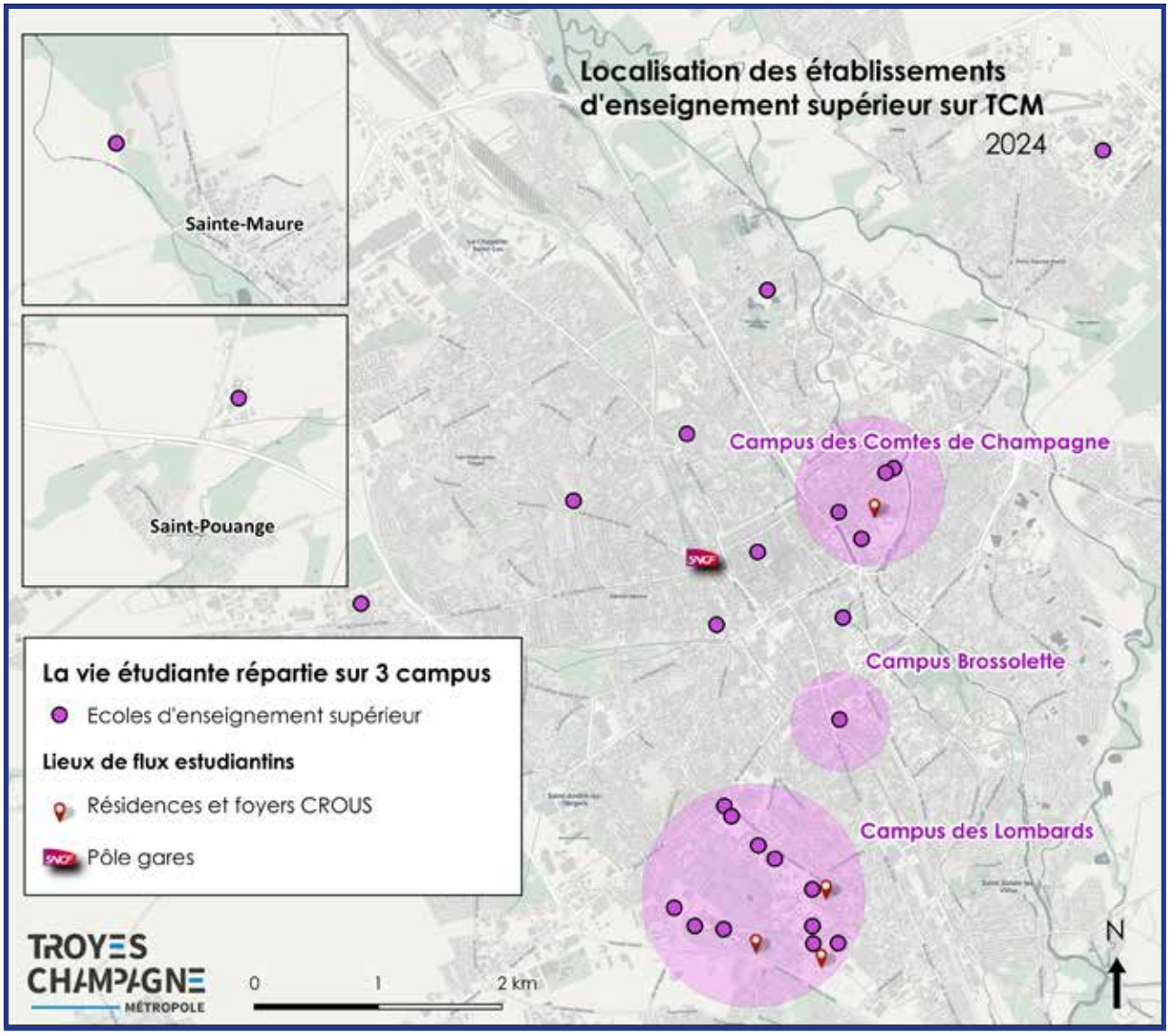
b) Economie et Emploi



D'après les Points Conseils Emplois (PCE) de Troyes Champagne Métropole, l'un des principaux freins rencontrés par les demandeurs d'emploi est la possibilité de se rendre sur leur lieu de travail lorsqu'ils n'ont pas de voiture. Les Zones d'Activités Economiques (ZAE) de Troyes Champagne Métropole sont principalement accessibles en véhicule motorisé. La desserte par les transports en commun existe, mais avec des horaires parfois peu adaptés. Dans le cadre du Schéma Directeur des Mobilités Actives, une étude a été élaborée sur la desserte cyclable des ZAE avec une proposition de planification cyclable structurante permettant aux employés de se rendre à vélo au travail.

Le Plan de Mobilité Employeur (document interne aux entreprises) permet de travailler sur la mobilité domicile-travail. L'intégration des mobilités actives est obligatoire dans ce document pour les entreprises de plus de 50 salariés. Une enquête menée en 2022 auprès des ZAE a fait ressortir que la majorité proposait du stationnement vélo pour leurs personnels.

c) Enseignement supérieur

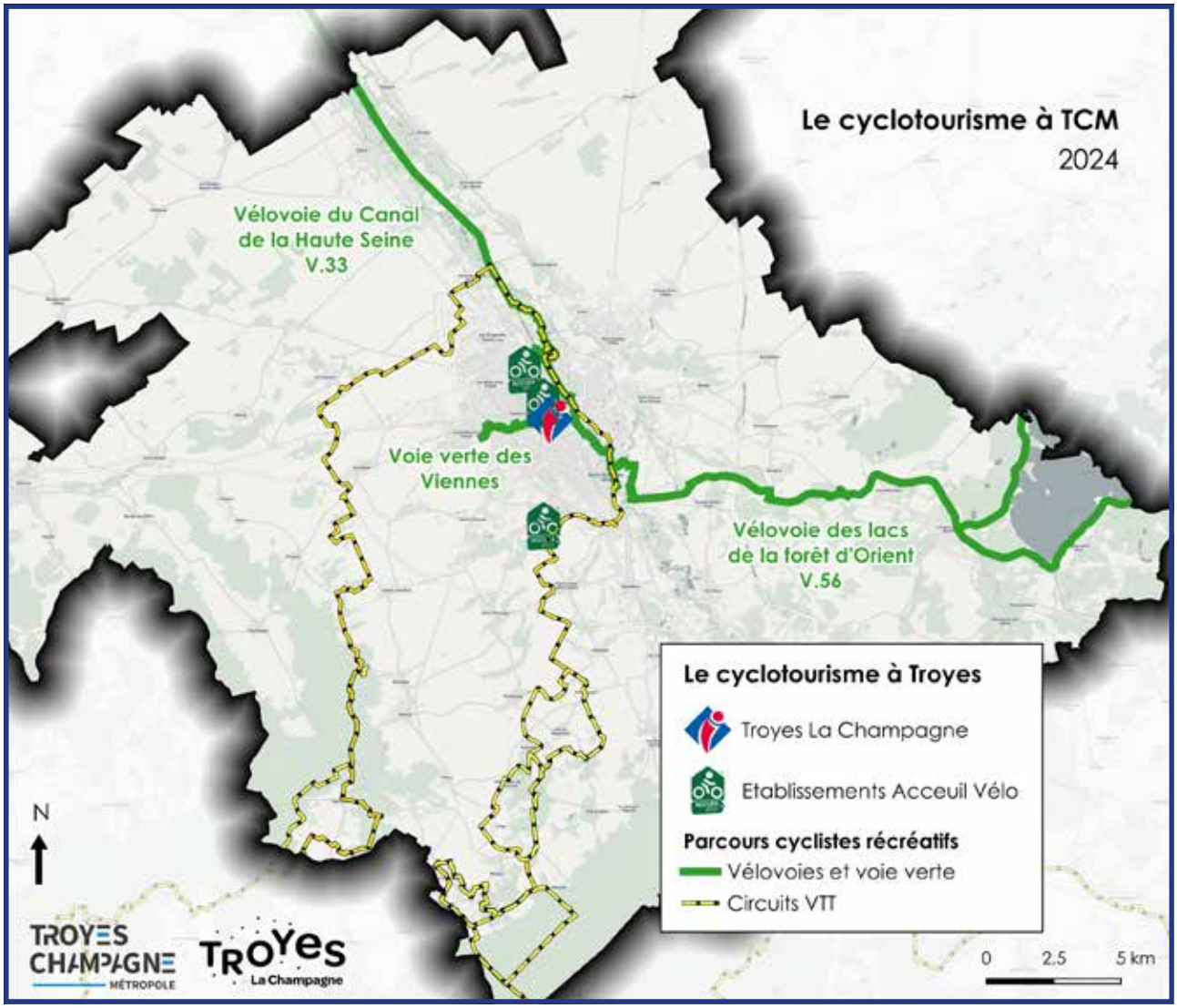


Troyes Champagne Métropole est un territoire attrayant pour les étudiants. La population estudiantine a augmenté de 32% ces dix dernières années pour approcher le seuil des 12 000 étudiants. L'agglomération est le 5ème pôle régional en matière d'offre de formation en enseignement supérieur. Trois grands campus accueillent les établissements d'enseignement supérieur : campus des Comtes de Champagne situé dans le bouchon de Troyes, le campus Brossolette ainsi que le campus des Lombards situé à proximité de la Technopole de l'Aube.

Les nombreuses rencontres avec les étudiants ont permis au diagnostic de relever les besoins en termes de mobilités actives. L'absence d'aménagements cyclables sécuritaires reliant le centre de Troyes aux établissements est un frein à l'utilisation du vélo sur le territoire. Côté service de location de vélos, Troyes Champagne Métropole a déployé un service de vélos en libre-service avec des stations implantées dans chaque site d'enseignement supérieur. Le public des jeunes de moins de 26 ans est le plus utilisateur du service de vélos en libre-service dénommé Le Marcel à Vélo.

L'agglomération est aussi favorable au développement du maillage cyclable sécuritaire à destination des collèges et lycées, pour que ces jeunes puissent se rendre en autonomie et de manière sûre à leur établissement d'enseignement.

d) Tourisme



La Communauté d'Agglomération est un territoire propice aux randonnées et balades à vélo pour les habitants et touristes. Elle permet la pratique du vélo sportif ou le VTT avec 4 parcours dédiés. La configuration et les reliefs des territoires ruraux permettent de proposer 2 itinéraires vélo touristiques régionaux, que sont la vélovoie du Canal de la Haute Seine (V.33) et la vélovoie des lacs de la forêt d'Orient (V.56). Ces itinéraires sont un atout dans le développement du slow tourisme enrichi par les parcours de randonné.

TERRITOIRE VÉLO
Fédération française de cyclotourisme

C'est un label obtenu par Troyes Champagne Métropole.
Ce label valorise le développement du vélo dans les territoires.

3. Audit de terrain

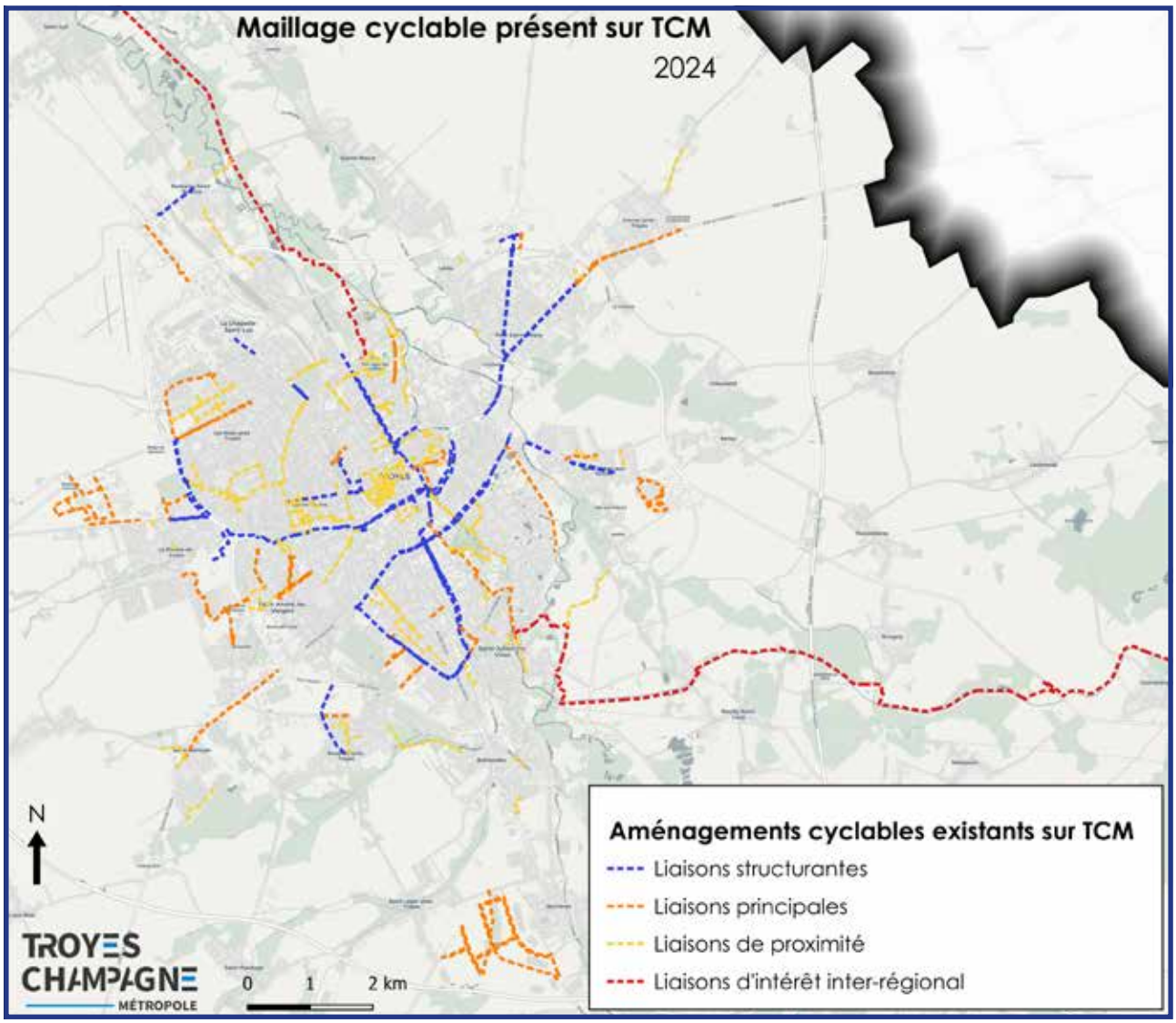
En 2022-2023, la phase diagnostic a été complétée par un audit de terrain. L'Observatoire des Mobilités a permis d'obtenir une base du maillage cyclable. L'objectif a été de recenser les aménagements cyclables existants, leur état d'entretien, les points noirs à la fois par un travail de terrain et de collecte de données.

a) Maillage cyclable

Sur la base des données issues de l'Observatoire des Mobilités, un relevé de terrain a été réalisé pour chacune des 81 communes de l'agglomération. Dans la mesure du possible, ce travail a été réalisé à vélo ou à pied pour que l'observation soit représentative du ressenti des habitants pratiquant les mobilités actives sur leur territoire.

Ce travail de terrain et de recensement a permis de constituer une base de données importante identifiant chaque aménagement cyclable existant. En 2024, l'agglomération recensait 178 km d'aménagement cyclable.

- **75 km de bandes cyclables**
- **50 km de pistes cyclables**
- **40 km de voies vertes**
- **13 km autres (contre sens cyclable, zone de rencontre, ...)**



L'agglomération est gestionnaire de 49 km d'itinéraire cyclable, essentiellement des voies vertes (23 km), des pistes cyclables (17 km) et des bandes cyclables (9 km). Le diagnostic ainsi que les diverses consultations publiques ont permis de recenser les atouts et limites des aménagements cyclables existants.

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives va permettre à l'agglomération de sécuriser son maillage cyclable vis-à-vis des critères suivants :

- **La discontinuité cyclable**
- **Le manque d'aménagement cyclable sur des voiries avec un fort trafic motorisé**
- **Les aménagements cyclables qui ne sont pas adaptés à la voirie**
- **Les aménagements qui ne sont pas adaptés à la pratique du vélo et de la marche**
- **Le manque de signalétique**
- **Les risques de partage de la voirie entre automobilistes et cyclistes**

Troyes Champagne Métropole *via* son Schéma Directeur des Mobilités Actives a pour principal objectif de densifier et sécuriser le maillage cyclable sur toute l'agglomération.

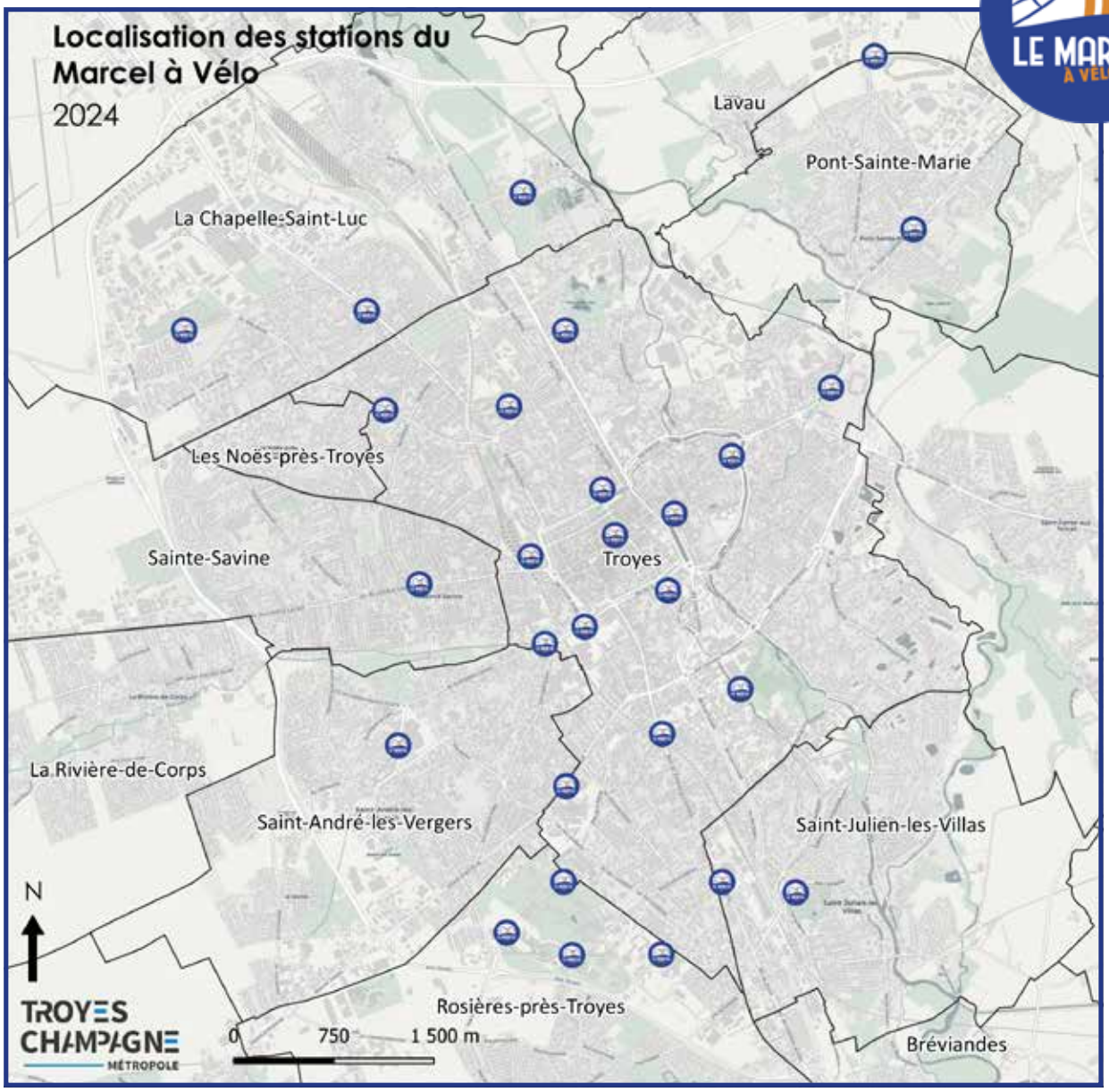
b) Services à destination de la population

Afin de répondre aux besoins de déplacements des habitants et touristes, Troyes Champagne Métropole a opté pour la gestion de services publics de mobilités actives. Il s'agit de services de location, de remisage et de réparation de vélos. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité est dans ce cas en charge de la définition d'un besoin, de la localisation des lieux d'implantation des stations et vélos à louer, de leurs caractéristiques, d'une réflexion sur les modalités de location, de remisage et de réparation des vélos ou encore de l'analyse du foncier disponible. Ces services sont connus sous le nom de vélos en libre-service lorsqu'ils sont acces-

sibles sur l'espace public. Il existe aussi le service de location, courte, moyenne ou longue durée qui permet d'essayer les avantages du vélo à assistance électrique (VAE) avant achat.

En sus de la location, Troyes Champagne Métropole propose des services de remisage et de réparation de vélos.

Le service de location de vélos électriques en libre-service : le Marcel à Vélo



Fin juin 2021, Troyes Champagne Métropole met en place un service innovant de location de vélos à assistance électrique en libre-service, dénommé le Marcel à Vélo. En 2024, ce service comptera 28 stations implantées sur huit communes du cœur de l'agglomération avec 180 vélos à assistance électrique. Ce service de location de très courte durée est un service fortement utilisé notamment grâce à ses tarifs attractifs et aux réductions tarifaires pour les publics vulnérables (les demandeurs d'emploi, les – 26 ans et les 65 ans et plus). Le Marcel à Vélo assure des déplacements de station en station ou en boucle (retour à la station de départ) sur des sites stratégiques tels que le pôle gares, les sites d'enseignement supérieur, l'hôpital, les lieux culturels et touristiques, les sites de loisirs, etc. 82 % de ces trajets sont inférieurs à 20 minutes. Entre 2022 et 2023, le service a connu une augmentation de 107 % du nombre de locations (40 % des utilisateurs ont un abonnement annuel). Depuis le lancement de ce service à fin mai 2024, plus de 230 000 trajets ont été réalisés en Marcel à Vélo.

La Maison du Vélo

Le service de la Maison du Vélo, situé dans la cour de la gare de Troyes, est ouvert depuis mai 2021. Troyes Champagne Métropole offre la possibilité de louer des vélos de la journée, la semaine, au mois, au trimestre, au semestre ou à l'année.

Ce service permet l'accès à la location de vélos, notamment à assistance électrique, à des tarifs attractifs pour permettre aux utilisateurs de tester leurs déplacements à vélo dans leur quotidien avant tout achat. En 2023, la flotte de la Maison du Vélo est diversifiée et propose 190 vélos à la location avec plusieurs modèles : vélos classiques, vélos à assistance électrique, tandem, vélos enfants et vélos cargos à assistance électrique. Entre 2022 et 2023, le service a enregistré une augmentation des locations de 45 %. La flotte sera étoffée en 2024.

Stationnement sécurisé VéloParc

Troyes Champagne Métropole a déployé en 2021 une offre de remisage de vélos avec la mise à disposition de 60 places de stationnement dans un local fermé et sécurisé en hypercentre ville de Troyes. Ce local est dédié au stationnement vélo avec des racks et accessible 24h/24 et 7j/7 avec badge remis par la Maison du Vélo contre souscription d'un contrat de remisage. Ce service est payant avec une gamme tarifaire attractive.

Fort du succès de ce service et de la demande croissante des cyclistes de pouvoir stationner leur vélo, notamment vélo à assistance électrique, dans des lieux sécurisés et proches de leurs activités, Troyes Champagne Métropole expérimente à l'automne 2024 la mise en service de trois box vélos de 26 places implantées à Troyes à proximité de pôles d'attractivité et d'arrêts de bus afin de favoriser l'intermodalité :

- **Parking Argence (près des théâtres, des commerces, des Halles, de la médiathèque, etc.)**
- **Parking Laclos (près de la CCI, du Parc des Expositions et du Cube, ...)**
- **Parking de l'hôpital**

Les services de mobilités actives de Troyes Champagne Métropole sont en constante évolution et s'adaptent aux nouvelles pratiques de déplacements des habitants et touristes. Ces besoins ont été recensés et le Schéma Directeur des Mobilités Actives prend en compte l'évolution de ces besoins.

Stations de réparation vélo

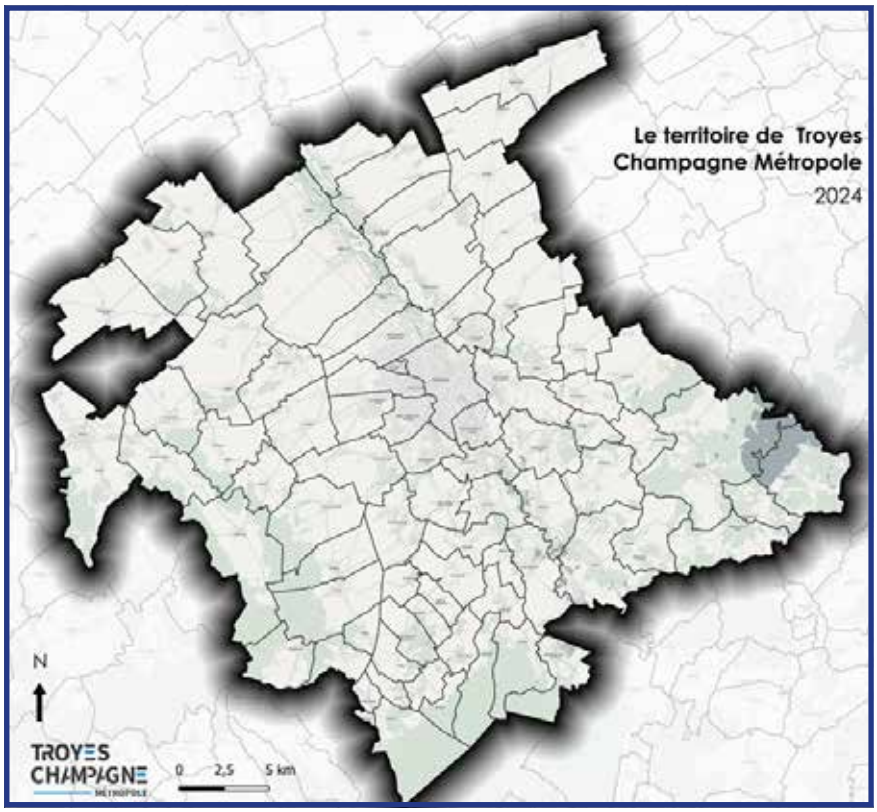
Pour permettre aux cyclistes de réaliser de petites réparations sur leur vélo, l'agglomération a mis en place au printemps 2024, deux stations de réparation vélo : le long de la voie verte des Viennes ainsi qu'au Complexe sportif Henri-Terré à Troyes et Rosières-Près-Troyes. Ce nouveau service est gratuit et en libre accès. Il met à disposition plusieurs outils de base pour une réparation en autonomie du vélo. Il y a notamment une pompe de gonflage.

4. Consultation publique

Une démarche de consultation citoyenne et la rencontre des communes volontaires ont permis d'enrichir la phase diagnostic, de confirmer les observations issues d'un long travail de collecte et d'analyse de données et d'aider à la définition des grandes orientations et des objectifs du Schéma Directeur des Mobilités Actives.

a) Rencontres avec les communes volontaires

Le vélo ne se pratique pas de la même manière selon que les déplacements s'effectuent en milieu urbain dense ou en milieu rural. Troyes Champagne Métropole est allée à la rencontre de nombreuses communes afin de recenser leurs projets et/ou attentes. Lors de ces échanges sur site, la Direction des Mobilités de Troyes Champagne Métropole a mené un travail d'identification des axes routiers avec un éventuel intérêt communautaire dans la planification cyclable de l'agglomération.



b) La Grande Enquête vélo

Une grande enquête vélo a été réalisée à destination des habitants de l'agglomération. La finalité de cette enquête est de mieux connaître les pratiques de mobilité douce des habitants. Cette enquête en ligne a permis de récolter plus de 600 réponses.

Les avantages du vélo mis en avant par les répondants de l'enquête :

- **Bon pour la santé : 84 %**
- **Plus écologique : 79 %**
- **Plus économique : 65 %**
- **Je profite de la nature : 50 %**
- **Pas de place à chercher : 42 %**
- **Rapidité : 37 %**

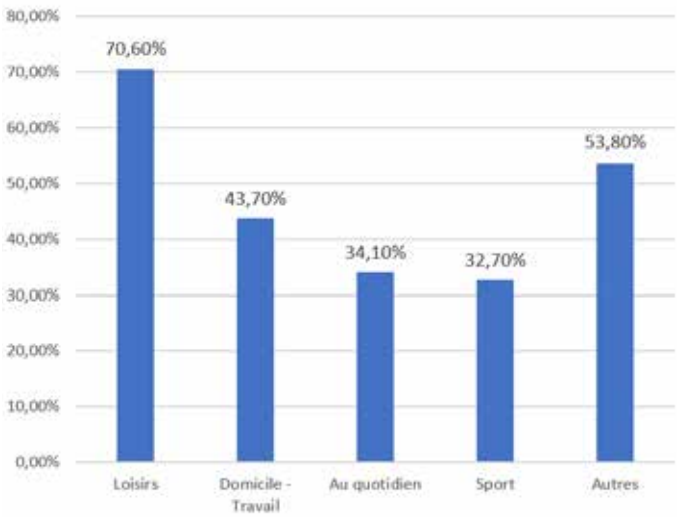
Les sondés sont en majorité des habitants du milieu urbain et pratiquent les mobilités actives dans leur quotidien, notamment 46 % d'entre eux qui se déplacent à vélo pour se rendre au travail ou à l'école. En complément, ils sont 75 % des répondants à souhaiter renforcer leur pratique cyclable. L'enquête a relevé les raisons qui restreignent l'usage du vélo, car 38 % des répondants sont peu rassurés lors des déplacements à vélo.

Les points d'amélioration demandés sont :

- **Développer davantage le maillage cyclable (axes structurants)**
- **Aménager les carrefours et giratoires pour sécuriser la traversée des cyclistes et piétons**
- **Adapter les aménagements cyclables à la pratique du vélo**
- **Lutter contre l'incivilité entre cyclistes, piétons et automobilistes**
- **Installer des stationnements sécurisés pour les vélos**

L'analyse des résultats de cette enquête renforce les enjeux identifiés lors du diagnostic. Pour encourager les déplacements en mobilité active, l'enquête confirme la demande sociétale locale de développer et de sécuriser le maillage cyclable sur l'agglomération ainsi que d'apaiser le trafic routier (flux de véhicules et vitesse).

Quelles sont vos destinations lors de vos déplacements à vélo ?



Souhaiteriez-vous vous déplacer plus souvent à vélo ?

c) Ateliers de consultation à destination des habitants

Une campagne de consultation publique a été conduite au printemps 2023 dans plusieurs communes de l'agglomération (dans les Espaces France Services des communes de Saint-Lyé, Bouilly, Lusigny-sur-Barse, Estissac et à la Médiathèque de Troyes Champagne Métropole). Ces cinq ateliers ont été l'occasion de porter à la connaissance du public l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives, de recueillir les attentes et besoins des habitants et d'échanger avec les cyclistes et marcheurs sur la pratique des mobilités actives sur leur territoire. Des cartes avec le maillage cyclable et les axes routiers ont été mis à la disposition du public afin de leur laisser la possibilité d'identifier les axes qu'ils souhaitent voir aménager de manière sécurisée.

Les consultations dans les quatre Espaces France Services ont donné lieu à des échanges sur des cas concrets de déplacement à vélo ou à pied en milieu rural. Le 5ème atelier organisé au sein de la Médiathèque Jacques-Chirac de Troyes, équipement communautaire, a accueilli un public du milieu urbain dense et des représentants d'association locale vélo. Ce mode de consultation du public enrichit le travail de collecte et d'analyse de données en amont de l'élaboration du futur schéma. Il souligne également la demande croissante des utilisateurs d'un renforcement du maillage cyclable sur l'agglomération et du développement de services sécurisant et facilitant la pratique du vélo (stationnement, jalonnement, campagne de communication et de sensibilisation, etc..). Troyes Champagne Métropole en conclut que faciliter la pratique des mobilités actives va développer leur usage.

Atelier à la Médiathèque Jacques-Chirac, Troyes

Espace France Services, Saint-Lyé

d) Groupes de travail à destination des acteurs du territoire

Le diagnostic a permis d'identifier plusieurs thématiques territoriales nécessitant de rencontrer les acteurs pour sonder leurs besoins et attentes dans la future planification des mobilités actives. Six groupes de travail ont été organisés pour réunir les acteurs d'une même thématique afin d'échanger sur leur vision des déplacements à vélo et à pied. Les thématiques étaient les suivantes : économie et attractivité (zone d'activité économique et commerces), enseignement supérieur et innovation, tourisme et loisirs, la voirie et l'aménagement du territoire ainsi que les plans communaux vélo et marche.

Les participants étaient amenés à réfléchir sur la planification cyclable et piétonne répondant aux besoins de mobilité de leur secteur. Cette activité a permis à Troyes Champagne Métropole de recenser les besoins en termes de liaison cyclable pour ainsi réaliser une planification complète et répondant aux besoins concrets des acteurs du territoire. Une réflexion a aussi été conduite sur les besoins complémentaires concernant les déplacements en mobilités actives (marche, stationnement, signalétique, services vélo, action de communication et de sensibilisation, etc.).

Groupe de travail « Enseignement supérieur et innovation »

Groupe de travail « Zones d'activité économique »

Groupe de travail « Tourisme et loisirs »

II - LA POLITIQUE DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE EN MATIERE DE MOBILITES ACTIVES (2024/2034)

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives est le fruit d'une concertation globale du territoire. Durant les années nécessaires à son élaboration, un Comité technique (COTECH) composé de 24 personnes a suivi le processus d'élaboration. A partir du diagnostic, ils ont proposé des pistes de réflexion et d'actions vis-à-vis de leur domaine respectif et des mobilités actives (aménagement du territoire, voirie, développement durable, enseignement supérieur, santé, tourisme, etc.). Les cinq réunions du COTECH, ont permis d'apporter une expertise technique précise dans l'objectif de répondre aux besoins de tous sous forme d'ateliers et de débats.

Composé de 22 membres, le Comité de pilotage (COPIL), regroupe des élus communautaires, du Département de l'Aube et de la Région Grand Est. Durant deux 2 ans, ces représentants ont garanti la cohérence des politiques publiques territoriales vis-à-vis des sujets évoqués lors des huit réunions du COPIL. Leur connaissance du territoire et de ses besoins, associée au diagnostic et aux réflexions issues des COTECH, ont permis de dégager des objectifs concrets pour ce Schéma Directeur. La planification cyclable et piétonne, ainsi que les actions qui composent le document de planification, sont l'aboutissement d'ateliers d'échanges et de débats entre les élus du territoire.

1. Orientations et objectifs du SDMA

La phase de diagnostic partagé, composée à la fois d'une analyse du territoire, de relevés de terrain, d'une grande enquête, d'ateliers de consultation publique et de rencontres avec les communes, s'inscrit dans le mode opératoire des autres documents de planification du territoire. Cette phase a permis de collecter et d'analyser des éléments concrets du territoire et d'accompagner le Comité de pilotage à déterminer les orientations et objectifs du Schéma Directeur des Mobilités Actives.

ORIENTATION 1

Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements

ORIENTATION 2

Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population

a) ORIENTATION 1

Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements

Objectifs et actions	Programmation
Aménager les voiries de l'agglomération pour accueillir cyclistes et piétons	
Sécuriser et entretenir les aménagements cyclables de TCM déjà existants	En continu
Sécuriser les traversées des carrefours et des giratoires pour les cyclistes et piétons	En continu
Développer le réseau cyclable structurant	Long terme
Contribuer à l'aménagement des liaisons principales	Long terme
Participer à la création des liaisons de proximité	Long terme
Réaliser un Observatoire de suivi pour le Schéma Directeur des Mobilités Actives	En continu
Faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons	
Faciliter les raccourcis piétons	Moyen terme
Sécuriser les déplacements des piétons en leur dédiant des espaces réservés et séparés des autres modes ainsi qu'adaptés à leurs besoins du quotidien	Long terme
Fluidifier la pratique du vélo et de la marche grâce à la signalétique	Court terme
Désencombrer les espaces piétons	Long terme
Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs	
Créer un accompagnement technique des communes dans la réalisation d'aménagements cyclables et piétons	Court terme
Subventionner les aménagements cyclables et piétons réalisés par les communes	En continu
Proposer aux communes un accompagnement pour la rédaction d'un plan vélo et marche communal	Court terme
Réaliser une veille juridique et un recensement des aides financières à destination des communes pour les mobilités actives	En continu
Inscrire le territoire dans les grands itinéraires vélo touristiques régionaux et nationaux	
Contribuer au projet de véloroute de Roncenay vers Saint-Florentin	Moyen terme
Contribuer au projet de véloroute de Luyères vers Sens	Long terme

b) ORIENTATION 2

Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population

Objectifs et actions	Programmation
Renforcer le stationnement vélo sur le territoire	
Développer sur tout le territoire de TCM un service de stationnement sécurisé à vocation intermodale	Court terme
Subventionner le stationnement vélo auprès des communes membres de l'agglomération	En continu
Encourager la pratique du vélo et de la marche dans le quotidien	
Développer l'autoréparation vélo sur l'agglomération	Moyen terme
Développer les outils de calculs d'itinéraires en temps réel	Court terme
Encourager l'apprentissage de la pratique du vélo (enfants et adultes)	Long terme
Un seul titre de payement, un seul support au service de l'intermodalité	Court terme
Développer l'offre de location : La Maison du Vélo	
Augmenter et diversifier la flotte de vélos proposée à la location	Moyen terme
Encourager l'économie circulaire à travers la mise à disposition de vélos adaptés	Moyen terme
Obtenir le label "Accueil vélo" pour le service de la Maison du Vélo	Court terme
Développer l'offre de vélo en libre-service : Le Marcel à Vélo	
Accroître et optimiser le Marcel à vélo	Moyen terme
Sensibiliser la population à la pratique des mobilités actives	
Partager les bonnes pratiques à vélo et les informations utiles aux cyclistes et piétons	En continu
Renforcer la communication sur les services vélos de TCM	En continu
Pérenniser le Village des Mobilités chaque année dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité	Long terme
Participer aux animations portant sur les mobilités actives organisées par les communes et autres partenaires du territoire	Long terme

L'écosystème vélo et piéton de Troyes Champagne Métropole se construit autour :

ORIENTATION 1

Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements

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

Accompagner les changements de comportement de déplacement

ORIENTATION 2

Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population

Accompagner les communes de TCM et les associations vélos

Encourager l'autoréparation vélo

Développer les services vélos de TCM

Lutter contre le vol de vélo

Communiquer et animer

Renforcer le stationnement sécurisé vélo

2. La planification du maillage cyclable et piéton de Troyes Champagne Métropole

L'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives de l'agglomération va permettre de planifier le maillage cyclable et piéton sur le territoire. La projection a été réalisée à partir du diagnostic qui porte à connaissance et confirme les besoins des communes, des administrés et acteurs du territoire. En 2024, 178 km d'aménagements cyclables sont recensés sur l'ensemble des communes de l'agglomération. L'objectif est de compléter le maillage du territoire de 320 km de liaisons cyclables et piétonnes entre 2024 et 2034.

a) Priorisation de la planification cyclable et piétonne à l'échelle communautaire

Le travail d'identification des liaisons cyclables a été réalisé à partir des données issues des diverses consultations. Troyes Champagne Métropole a mené sa réflexion par pôles principaux et secondaires à mailler. La priorité a été donnée aux déplacements du quotidien (déplacements pendulaires), ce qui a permis de définir une planification cyclable en quatre typologies de liaisons :

- **Liaisons structurantes :**
  Dessertes à destination et entre les principaux pôles de l'agglomération. C'est l'armature du maillage cyclable. Les principaux pôles à desservir sont les zones d'activités économiques, les zones et secteurs commerciaux, les établissements d'enseignement supérieur, collèges et lycées, les lieux touristiques, etc.
- **Liaisons principales :**
  Elles complètent l'armature à destination des pôles secondaires. Elles permettent de relier le secteur rural de la première couronne au cœur de Troyes Champagne Métropole et proposent ainsi un itinéraire complémentaire aux liaisons structurantes.
- **Liaisons de proximité :**
  Elles assurent le maillage final à l'échelle communale. Elles permettent de rabattre les cyclistes vers les liaisons structurantes et principales. Les lieux à relier par un maillage cyclable sécurisé sont les bourgs ruraux (notamment les centralités rurales aux communes voisines), les aires de covoiturage rurales et les vélovoies. L'enjeu est de proposer aux habitants des itinéraires sécurisés à vélo dans leur quotidien dès que les distances le permettent.
- **Liaisons d'intérêt inter-régional :**
  Elles traversent l'agglomération et connectent l'ensemble aggloméré aux réseaux externes (itinéraire cyclable voisin). Les 2 projets de vélovoie prendront forme sur des friches ferroviaires.

La planification cyclable et piétonne étant élaborée dans un objectif d'aménagement équilibré du territoire et d'attractivité répondant à des besoins de déplacement précis, la réalisation d'un maillage cyclable par typologie de gestionnaire de voirie n'a pas été retenue. L'objectif fixé est de relier les pôles d'intérêts (principaux et secondaires) sans discontinuité, c'est pourquoi la réflexion a été menée globalement.

De plus, les liaisons cyclables du maillage du SDMA identifient des itinéraires et non pas des axes routiers précis. Ce mode opératoire permettra d'adapter le Schéma Directeur à la réalité technique du territoire. Il apportera également une flexibilité d'aménagement des projets tant que les itinéraires relient les pôles de flux identifiés de manière non discontinue et sécurisée. Une impossibilité technique avérée (ITA) devra justifier le choix d'une alternative cyclable. La création d'un aménagement pour cyclistes ne devra jamais être réalisée au détriment des piétons.

b) L'accompagnement de Troyes Champagne Métropole auprès des communes

Troyes Champagne Métropole va renforcer le maillage cyclable de son territoire sous trois formes tenant compte du gestionnaire de voirie et du type de liaison :

- **La maîtrise d'ouvrage assurée sur les voiries communautaires ainsi qu'au cas par cas selon les projets le long de route départementale ;**
- **L'accompagnement technique auprès des communes membres ;**
- **L'accompagnement financier par l'intermédiaire de fonds de concours aux communes qui réalisent des aménagements cyclables sur leur voirie ou qui réalisent du stationnement vélo (arceaux ...).**

La Communauté d'agglomération *via* son fonds d'accompagnent vélo soutient financièrement les communes dans le déploiement de leur politique cyclable. En juin 2024, les deux subventions existantes ont été modifiées dans l'objectif de s'adapter à la politique cyclable définie par le Schéma Directeur des Mobilités Actives.

Subvention aménagements cyclables

Le soutien financier de Troyes Champagne Métropole permet d'apporter une aide aux communes membres lorsqu'elles réalisent un aménagement cyclable. Les taux de subventionnement ont été révisés en 2024 comme suit :

- **50 % : liaisons structurantes : desserte à destination et entre les principaux pôles de l'agglomération. C'est l'armature du maillage cyclable**
- **30 % : liaisons principales : complètent le maillage structurant à destination des pôles de proximité**
- **25 % : liaisons de proximité : assurent le maillage final d'intérêt communautaire à l'échelle communale. Elles permettent de rabattre les cyclistes vers les liaisons structurantes et principales**
- **25 % : aménagement continu : aménagement cyclable non identifié dans le maillage du SDMA, mais qui relirait un aménagement cyclable existant ou identifié dans le SDMA**

La subvention détermine aussi le montant plafond par type d'aménagement cyclable au coût du mètre linéaire (ml) :

- **100 € HT/ml : bande cyclable (largeur minimale de 1m50) ;**
- **300 € HT/ml : pistes cyclable unidirectionnelle (largeur minimale de 2m) ;**
- **500 € HT/ml : piste cyclable bi-directionnelle (largeur minimale de 3m) ;**
- **500 € HT/ml : voie verte (largeur minimale de 3m).**

Une attention particulière est aussi apportée à la qualité des aménagements cyclables, l'attribution de la subvention sera ainsi soumise aux recommandations techniques du CEREMA. La commune aura la possibilité de justifier d'une impossibilité technique avérée (ITA).

Subvention stationnements vélos

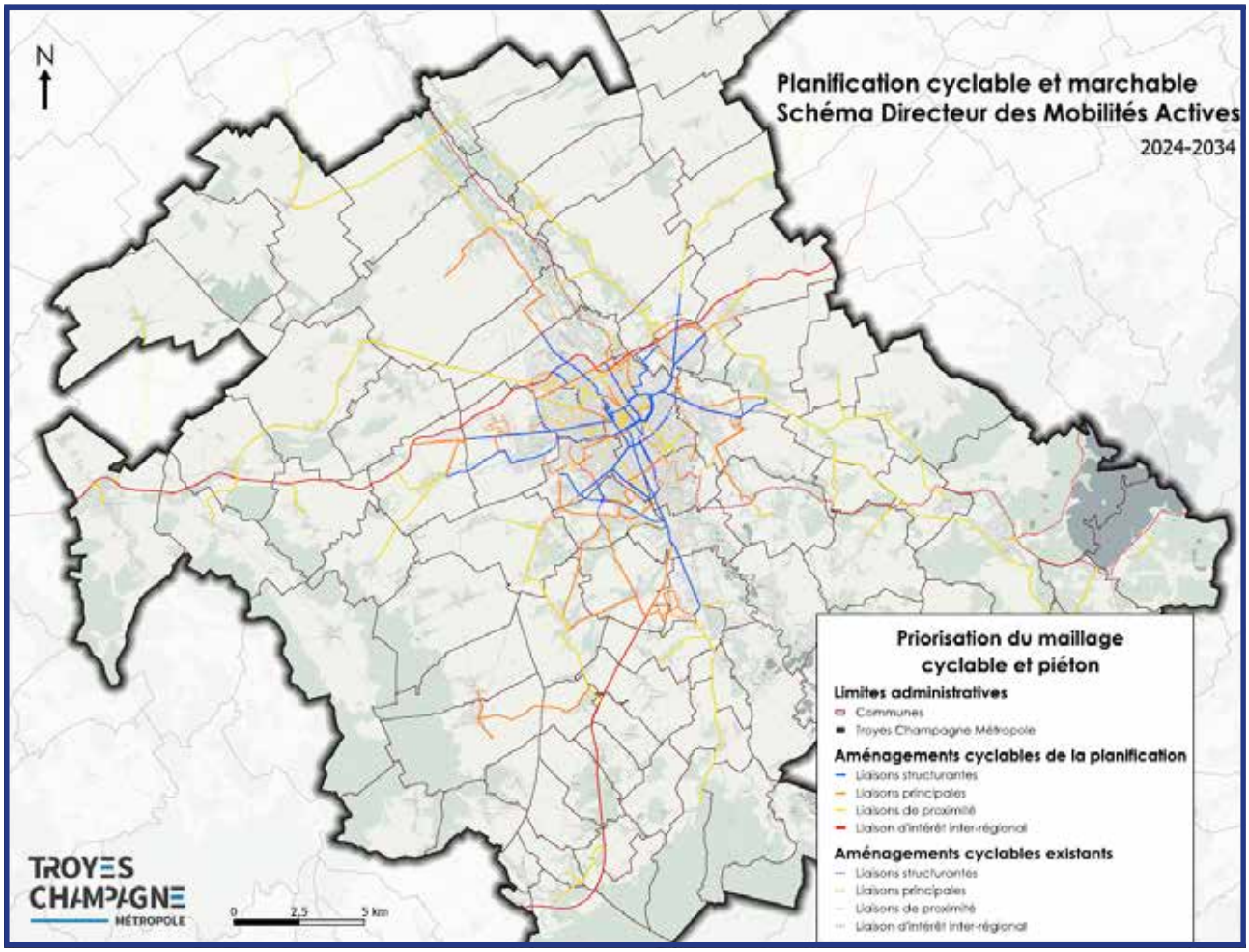
Développer l'offre de stationnement sur le territoire permet d'encourager la pratique cyclable et de rassurer les cyclistes dans leur déplacement. Troyes Champagne Métropole met à jour son dispositif d'accompagnement financier auprès des communes membres, pour l'acquisition d'arceaux vélos et d'abris vélos, à hauteur de 50%.

La subvention détermine et précise le montant plafond par type de stationnement :

- **250 € HT par arceau vélo ;**
- **400 € HT par arceau vélo avec coût de l'auvent, pour un abri vélo.**

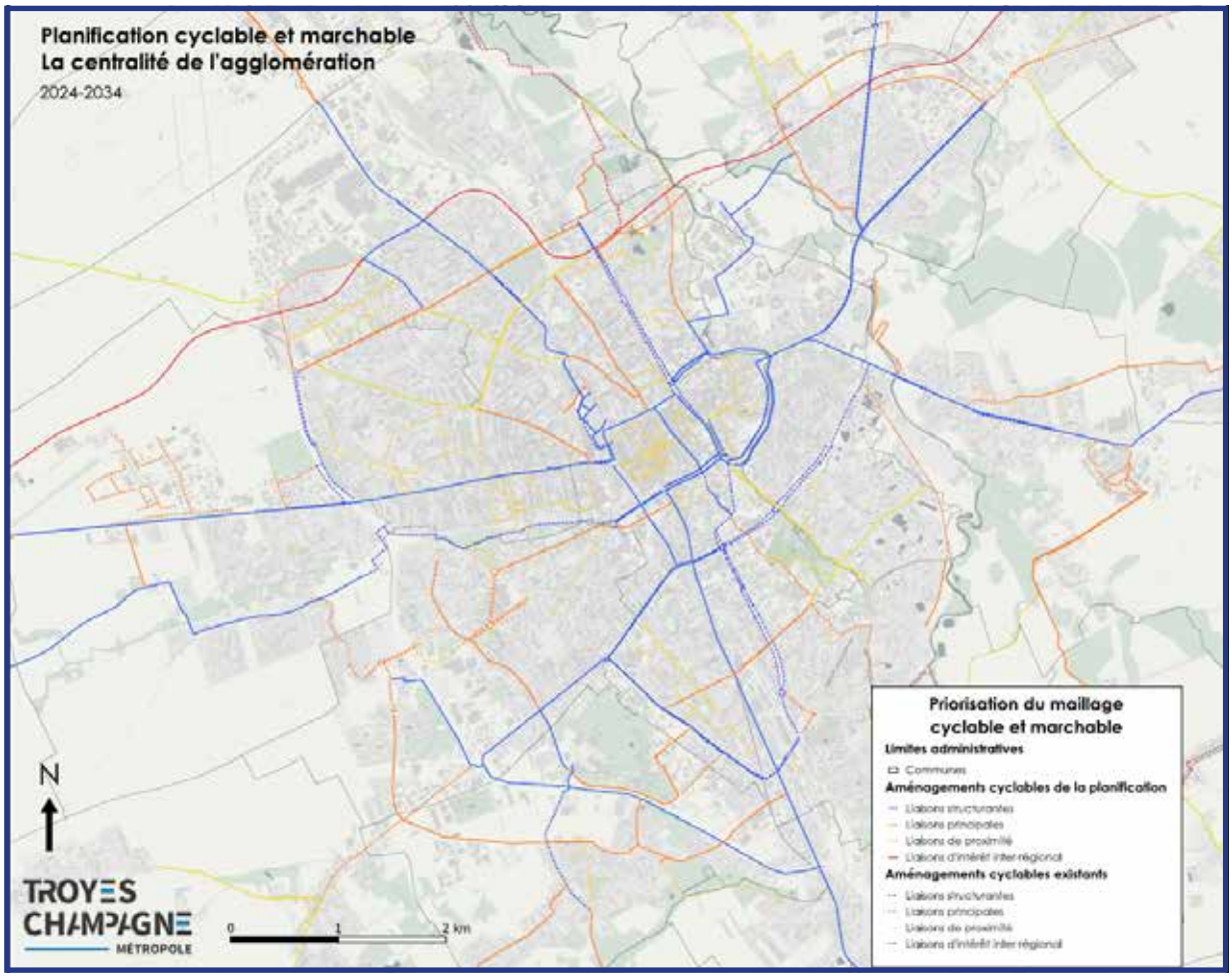
Une attention particulière est aussi apportée à la qualité des stationnements vélos, l'attribution de la subvention sera ainsi soumise aux recommandations techniques du CEREMA.

Planification cyclable et piétonne à l'échelle communautaire



Planification cyclable et piétonne à l'échelle de l'agglomération

> Centralité de l'agglomération



Estimation du volume d'investissement

Liaison par gestionnaire de voirie	Distance (en km)	Coûts estimés sur 10 ans
Voirie communautaire (maîtrise d'ouvrage)	34 km	9 875 000 € HT *(montant après réduction du FCTVA et 25 % de subvention de la RGE)*
Voirie communale (fonds de concours estimatif et accompagnement technique)	34 km	2 070 000 € HT
Totaux des travaux sur voirie communautaire et subventions destinées aux communes	**Total de 68 km**	**11 945 000 € HT**

Voirie départementale	202 km	Non estimé car le mode d'intervention de TCM sera adapté au cas par cas
Autres gestionnaires (SNCF pour vélovoies, routes nationales, ...)	50 km	
Total	**320 km**	

Retour Sommaire

ORIENTATION 1
Encourgarer le renforcement du mailllage cyclable et piéton pour le quotidien des dé-placements

ACTION 1 - Sécuriser et entretenir les aménagements cyclables de TCM déjà existants

Cadre de l'action

En 2024, Troyes Champagne Métropole a en gestion 50 km de linaire cyclable. Annuellement, l'agglomération réalise un audit de l'état de ses aménagements. Ceci lui permet de réaliser des travaux de sécurisation et d'entretien de son maillage cyclable (peinture, petits travaux, etc.).

Description de l'action

Les travaux sont réalisés en interne par les équipes techniques. Prévoir un budget annuel pour les travaux d'entretien de ces aménagements, pour réaliser :

- Rafraîchissement de peinture,
- Restauration de revêtement,
- Nettoyage des aménagements (feuilles mortes, branches, …),
- Autres.

En parallèle, dans la démarche de développer la pratique cyclable et marchable sur l'agglomération, il est nécessaire de rassurer les cyclistes et piétons dans leurs déplacements nocturnes et améliorer leur visibilité. Il y a plusieurs techniques pour apporter une solution de visibilité aux aménagements. Par exemple, pour le rural, la peinture photoluminescente ne nécessite pas d'un raccordement au réseau urbain et fonctionne s'il n'y a pas d'éclairage artificiel. Elle procure un sentiment de sécurité aux mobilités actives et rassure leur déplacement.

En 2023, TCM a mené la phase 3 des travaux de requalifications

Coût des travaux : 90 000 € TTC
Soucre : TCM, 2023

Objectif	**Indicateur de suivi**	**Acteurs**
Créer un maillage cyclable répondant aux besoins de déplacements quotidien des habitants de l'agglomération	Nombre de mètre linéaire d'aménagement cyclable rénovés par an et budget alloué	• TCM • Communes de TCM
Planification En continu 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Le budget estimatif annuel est de 10 000 €HT • Coût m/l de la peinture photoluminescente : 8 € le ml + 4 € ml de sous-couche de peinture blanche

ACTION 2 - Sécuriser les traversées des carrefours et des giratoires pour les cyclistes et piétons

Cadre de l'action

Dans le cadre du diagnostic du Schéma Directeur des Mobilités Actives (réalisé en 2022 et 2023), il est ressorti lors des phases de consultation que les points noirs de l'agglomération étaient les traversées des intersections. L'agglomération mènera un travail de réflexion pour sécuriser les carrefours déjà existants sur sa voirie à la pratique cyclable et piétonne.

Description de l'action

Réaliser un programme de sécurisation des traversées de TCM : giratoire, rond-point, pont, rocade, etc.

Les carrefours pré-identifiés sont : traversée de la rocade (UTT), giratoire Beltram, carrefour de l'Europe, rond-point de Jules Guesde, rond-point Galley, rond-point Jean Moulin, échangeur avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, rond-point Jean XXIII, rond-point Pompidou (caserne de pompier) et rond-point Jean Moulin.

Objectif Créer un maillage cyclable répondant aux besoins de déplacements quotidien des habitants de l'agglomération	**Indicateur de suivi** • Nombre de mètre linéaire d'aménagement cyclable rénovés par an et budget alloué
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand ESt	**Coût** • Une étude de programmation sera nécessaire pour estimer les coûts de l'aménagement des traversées de TCM
Planification En continu 2026 — 2030 — 2034	

Exemple de traversée adaptée à la pratique cyclable et piétonne

Giratoire cyclable intra-annulaires à Troyes
Soucre : TCM, 2024

Traverssée piétonne et cyclable à Troyes
Soucre : TCM, 2024

ACTION 3 - Développer le réseau cyclable structurant

Cadre de l'action

Un travail de planification et de priorisation des liaisons cyclables sur le territoire a été réalisé lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives. 380 km de voirie ont été identifiés comme étant d'intérêt communautaire. 4 strates ont été réalisées : liaisons structurantes, liaisons principales, liaisons de proximité et liaisons d'intérêt inter-régional.

Description de l'action

Le maillage cyclable du SDMA comprend 60 km en liaisons structurantes. Troyes Champagne Métropole, dans le cadre de son futur Schéma Directeur Voirie pourra programmer l'aménagement ou la réhabilitation des voiries communautaires pour les cyclistes. En complément, des actions de court terme pourront voir le jour. Exemple : test d'aménagement cyclable éphémère (peinture jaune).

Le fonds de concours de TCM à destination des communes de l'agglomération permet de subventionner les projets communaux de création d'aménagement cyclable.

Planification cyclable structurante du SDMA

Source : TCM, 2024

Objectif Créer un maillage cyclable répondant aux besoins de déplacement quotidien des habitants de l'agglomération	**Indicateur de suivi** • Evolution des linéaires cyclables • Nombre de subvention versées pour la réalisation d'aménagement
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est • Europe	**Planification** Long terme 2026 — 2030 — 2034 **Coût** • L'estimation des coûts comprend les travaux sur voiries communautaires et des subventions attribuées aux communes

Liaisons structurantes

Desserte à destination et entre les principaux pôles de l'agglomération. C'est l'armature du maillage cyclable de TCM

OBJECTIF : Aménager les voiries de l'agglomération pour accueillir cyclistes et piétons

ACTION 4 - Contribuer à l'aménagement des liaisons principales

Cadre de l'action

Un travail de planification et de priorisation des liaisons cyclables sur le territoire a été réalisé lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives. 380 km de voirie ont été identifiées comme étant d'intérêt communautaire. 4 strates ont été réalisées : liaisons structurantes, liaisons principales, liaisons de proximité et liaisons d'intérêt inter-régional.

Description de l'action

Le maillage cyclable du SDMA comprend 55 km en liaisons principales. Troyes Champagne Métropole, dans le cadre de son futur Schéma Directeur Voirie pourra programmer l'aménagement ou la réhabilitation des voiries communautaires pour les cyclistes. En complément, des actions de court terme pourront voir le jour. Exemple : test d'aménagement cyclable éphémère (peinture jaune).

Les pôles secondaires sont des lieux de flux répondant aux déplacements du quotidien des administrés de l'agglomération. Les liaisons principales permettent de relier le rural de la première couronne au cœur de TCM notamment au Parc du Grand Troyes, le Lycée agricole Charles Baltet de Saint-Pouange ainsi que de proposer un itinéraire complémentaire aux liaisons structurantes.

Planification cyclable principale du SDMA

Source : TCM, 2024

Objectif Créer un maillage cyclable répondant aux besoins de déplacement quotidien des habitants de l'agglomération	**Indicateur de suivi** • Evolution des linéaires cyclables • Nombre de subvention versées pour la réalisation d'aménagement
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est • Europe	**Planification** Long terme 2026 — 2030 — 2034 **Coût** • L'estimation des coûts comprend les travaux sur voiries communautaires et des subventions attribuées aux communes

Liaisons principales

Complète le maillage structurant à destination des pôles secondaires

ACTION 5 - Participer à la création des liaisons de proximité

Cadre de l'action

Un travail de planification et de priorisation des liaisons cyclables sur le territoire a été réalisé lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives. 380 km de voirie ont été identifiées comme étant d'intérêt communautaire. 4 strates ont été réalisées : liaisons structurantes, liaisons principales, liaisons de proximité et liaisons d'intérêt inter-régional.

Description de l'action

Le maillage cyclable du SDMA comprend 150 km en liaisons de proximité. Troyes Champagne Métropole, dans le cadre de son futur Schéma Directeur Voirie pourra programmer l'aménagement ou la réhabilitation des voiries communautaires pour les cyclistes.

Les lieux à relier par un maillage cyclable sécuritaire sont entre les bourgs ruraux (notamment les centralités rurales aux communes voisines), les aires de covoiturage rurales et les vélovoies. L'intérêt est d'assurer aux habitants des itinéraires sécurisés à vélo dans leur quotidien dès que les distances le permettent. Les liaisons de proximité peuvent être réalisé le long des départementales (voie verte), sur la voirie (espace partagée = diminution flux voiture et vitesse) ou sur les chemins blancs (chemin agricole – AFR).

Planification cyclable de proximité du SDMA

Source : TCM, 2024

Objectif Créer un maillage cyclable répondant aux besoins de déplacement quotidien des habitants de l'agglomération	**Indicateur de suivi** • Evolution des linéaires cyclables • Nombre de subvention versées pour la réalisation d'aménagement
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est • Europe	**Planification** Long terme 2026 — 2030 — 2034 **Coût** • L'estimation des coûts comprend les travaux sur voiries communautaires et des subventions attribuées aux communes

Liaisons de proximité

Assure le maillage final d'intérêt communautaire à l'échelle communale. Elle permet de rabattre les cyclistes vers les liaisons structurantes et principales

ACTION 6 - Réaliser un observatoire de suivi pour le Schéma Directeur des Mobilités Actives

Cadre de l'action

Chaque année, Troyes Champagne Métropole réalise un observatoire des mobilités. Il permet notamment un audit à destination des mobilités actives (vélo + piéton). Dans le cadre de cette analyse du territoire, un suivi de l'évolution des actions du SDMA sera réalisé par TCM.

Description de l'action

Des indicateurs permettent de réaliser le suivi des actions du SDMA. Ils seront actualisés après l'adoption du Schéma Directeur des Mobilités Actives (comptage routier/vélo, nombre de stations de Marcel à Vélo, nombre de kilomètres cyclable aménagé par an, ect.). L'ensemble des critères concernent tout le territoire de l'agglomération et permettront une analyse représentative et complète.

Dans l'objectif de continuer le processus de consultation mis en place par TCM lors de l'élaboration du SDMA, la création d'un groupe de travail « Mobilités Actives » est envisagé. Ils pourront être consultés sur les projets d'aménagement cyclable et/ou marchable ou d'évolution des services vélos, etc.

Ce diagnostic va permettre de créer une carte dans le but de porter à connaissance aux habitants et aux touristes de l'agglomération le maillage cyclable existant. Elle va permettre de centraliser sur une carte la localisation de tous les aménagements cyclables pour les usagers et les autres informations pouvant leur être utiles (ex : stationnement vélo). Une cartographie existe déjà et nécessite d'être actualisée annuellement à l'échelle de tout le territoire et de la première couronne.

Exemple de carte

Source : TCM, 2022

Objectif Analyser l'évolution de la pratique cyclable et piétonne dans l'agglomération	**Indicateur de suivi** • /
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est • Sécurité routière • Etat	**Planification** En continu 2026 — 2030 — 2034 **Coût** • Pas de coût financier à prévoir, réalisation en interne.

Indicateur de suivi

Nombre de ml d'aménagement cyclable rénovés par an et budget alloué, évolution des linéaires cyclables, évolution du nombre de stationnement sécurisé, nombre et type d'équipement à destination des cyclistes mis en place, etc.

OBJECTIF : Faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons

ACTION 7 - Faciliter les raccourcis piétons

Cadre de l'action

Dans la démarche de développer et faciliter la pratique piétonne sur le territoire, il est nécessaire d'adapter l'espace public aux besoins réels de déplacements des administrés. Les raccourcis piétons doivent favoriser la vie de quartier et la rendre plus agréable.

Description de l'action

Dans le futur PLU-i de Troyes Champagne Métropole, il pourrait être intégré des recommandations pour l'aménagement des voiries pour les piétons, notamment la réalisation de chemins de traverse dans les projets d'habitat. Une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), permet dans un document d'urbanisme de développer une stratégie territoriale en termes d'aménagement.

Les raccourcis piétons sont un type d'aménagement réalisable dans l'urbain et le rural. Ils sont soit officiel avec un revêtement perméable ou informel et se forme suite à un passage répété de piéton au même endroit (terre tassée). Ce type de passage est visible dans les résidences ou dans les parcs. Faciliter les déplacements piétons, c'est encourager les administrés à se déplacer à pied et moins en voiture dans leur bourg ou leur quartier (aller à la boulangerie, faire une petite course, etc.).

Exemple des parcours piétons existant sur TCM

Chemin de traverse à Sainte-Savine
Source : TCM, 2024

Aménagement piéton à St-Pouange
Source : TCM, 2022

Objectif Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes	**Indicateur de suivi** • Mise en place de recommandation dans le PLU-i
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Entreprises privées	**Planification** Moyen terme 2026 — 2030 — 2034
	Coût • Pas de coût financier à prévoir car il s'agit de préconisations d'aménagements

OBJECTIF : Faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons

ACTION 8 - Sécuriser les déplacements des piétons en leur dédiant des espaces réservés et séparés des autres modes ainsi qu'adaptés à leurs besoins du quotidien

Cadre de l'action

En l'agglomération, des aménagements cyclables ne séparent pas physiquement la pratique cyclable de la pratique piétonne. D'après les recommandations du CEREMA, une séparation améliore la sécurité ressentie des cyclistes, ce qui renforce l'attractivité du réseau cyclable. Exemple : si les vélos sont autorisés à circuler sur un trottoir, mettre en place une piste cyclable matérialisée par une séparation physique (petit rebord) pour les malvoyants. Pour rappel, la norme PMR préconise un trottoir d'1m40 (sans circulation vélo).

Description de l'action

S'assurer que dans les projets d'aménagements cyclables sur les voiries de TCM, que les déplacements piétons soient continuellement séparés des autres modes. Le futur PLU-i de l'agglomération pourrait intégrer ce principe dans une orientation d'aménagement et de programmation (OAP). C'est une recommandation d'aménagement pour les projets à venir avec une étude au cas-par-cas (en fonction du contexte et des usages).

Dans le rural, hors des bourgs, proposer des aménagements pour les cyclistes et les piétons est intéressant, car il y a moins de flux de mobilités actives et la possibilité d'aménager un espace assez large pour permettent à tous de se déplacer sans conflit d'usage (voie verte).

Exemple d'aménagements cyclables existants sur TCM

Piste cyclable à St-Parres-aux-Tertres
Source : TCM, 2022

Piste cyclable bidirectionnelle
à St-André-les-Vergers
Source : TCM, 2022

Objectif Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes	**Indicateur de suivi** • Mise en place de recommandation dans le PLU-i
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube	**Planification** Long terme 2026 — 2030 — 2034
	Coût • Pas de coût financier à prévoir car il s'agit de préconisations d'aménagements et nécessite une étude au cas par cas

ACTION 9 - Fluidifier la pratique du vélo et de la marche grâce à la signalétique

Cadre de l'action

Dans le but de développer la pratique cyclable et marchable sur l'agglomération, les cyclistes et piétons nécessitent d'être accompagnés dans leurs déplacements quotidiens. Les pôles de l'agglomération nécessitent d'être intégrés à une réflexion globale de jalonnement pour les cyclistes et piétons.

Description de l'action

Mener un travail de réflexion sur la signalétique dédiée aux vélos et à la marche : SAS vélo, double-sens cyclable et autres.

Déployer un plan de jalonnement pour proposer une optimisation et une harmonisation du jalonnement (charte graphique) présent sur Troyes Champagne Métropole. L'objectif est d'accompagner les cyclistes et piétons dans leurs déplacements au quotidien (guide de jalonnement). Ce document est destiné aux équipes techniques de Troyes Champagne Métropole ainsi qu'aux communes, qui pourrons l'utiliser pour leur projet de jalonnement.

Organiser des campagnes de communication pour rappeler le fonctionnement de ces signalétiques à destination des automobilistes et cyclistes.

Exemple de signalétique sur TCM

Jalonnement vélo à Barberey-St-Sulpice
Source : TCM, 2022

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes	• Nombre et type de campagne de communication	• TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube
Planification Court terme et continu 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Etude de jalonnement : 45 400 €HT (subventionnée) • Entretien annuel : 1 000 €HT • Prévoir le coût éventuel de l'impression du guide

ACTION 10 - Désencombrer les espaces piétons

Cadre de l'action

Dans le but de développer et encourager les déplacements à pied dans l'agglomération, les piétons doivent tout le long de leurs déplacements se sentir en sécurité. Pour rappel, le CEREMA recommande une largeur de 1m40 pour un trottoir (norme PMR) et notamment de permettre aux piétons de se déplacer facilement sur des trottoirs peu encombrés. Les publics qui sont fortement impactés sont les personnes en situation de handicap, poussettes, personnes âgées, etc.

Description de l'action

Le futur PLU-i de l'agglomération troyenne pourra rappeler les recommandations en termes d'espace à mettre à disposition aux piétons (trottoir PMR de 1m40). Une campagne de désencombrement des trottoirs pourrait être menée. C'est une action de recommandation/ préconisation de TCM.

Les mobiliers urbains qui encombrent les trottoirs sont les candélabres, pots de fleurs, bancs, poubelles, arrêt de bus et borne incendie. De plus, les usages des autres mobilités et des habitants peuvent gêner la circulation de la marche à pied : voitures garées sur les trottoirs, poubelles privées, etc.

Exemple d'encombrement sur des espaces piétons

Voitures garées sur une place
Troyes
Source : TCM, 2024

Objectif Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes	**Indicateur de suivi** • Mise en place de recommandation dans le PLU-i
Acteurs • TCM • Communes de TCM	**Planification** Long terme 2026 — 2030 — 2034
	Coût • Pas de coût financier à prévoir car il s'agit de préconisations d'aménagements

OBJECTIF : Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs

ACTION 11 - Créer un accompagnement technique auprès des communes dans la réalisation d'aménagements cyclables et piétons

Cadre de l'action

Lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives, le diagnostic qui a été réalisé a permis à l'agglomération d'échanger avec les communes membres. Il est ressorti le besoin d'une harmonisation des aménagements cyclables sur l'agglomération. Les recommandations techniques de l'agglomération seront basées sur celles du CEREMA et adaptées aux spécificités du territoire.

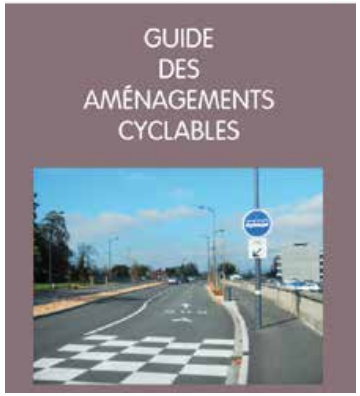
Description de l'action

Mettre en place un accompagnement technique et consultatif par un chargé de mission de TCM pour conseiller les communes dans la réalisation des aménagements cyclables et piétons. Il pourra intervenir et conseiller, sous la demande de la commune, lors des phases de réflexion des projets de réhabilitation.

Réaliser un guide technique des aménagements cyclables et piétons à destination des équipes techniques des communes et de TCM. Le guide contiendra : la typologie des pratiques cyclables, les recommandations techniques en termes d'aménagement cyclable, les signalisations (verticale et horizontale), les critères à prendre compte lorsque l'on créé un itinéraire cyclable, etc.

Objectif Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes	**Indicateur de suivi** • Réalisation de guide
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est • Direction Départementale des Territoires de l'Aube	**Planification** Court terme et en continu 2026 — 2030 — 2034 **Coût** • Le guide sera réalisé en interne et partagé en pdf. Prévoir le coût éventuel de quelques impressions

Exemple de guide technique



Source : Communauté d'agglomération des Portes de l'Isère, 2013

Type d'aménagement cyclable

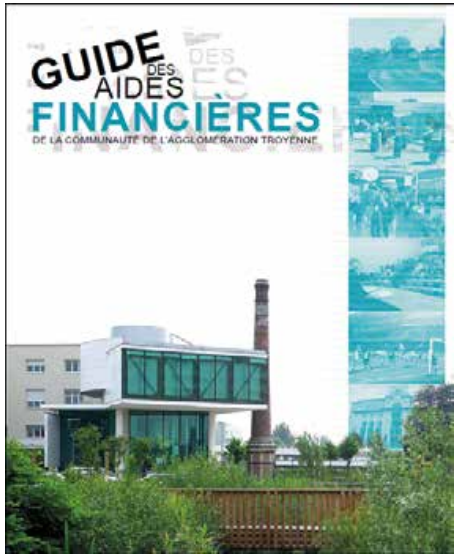
En cohabitation avec les véhicules : double sens cyclable, zone de rencontre, zone 30 et CVCB. Séparés des véhicules : bande cyclable, piste cyclable et voie verte.

OBJECTIF : Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs

ACTION 12 - Subventionner les aménagements cyclables et piétons réalisés par les communes

Cadre de l'action

Lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives, le diagnostic qui a été réalisé a permis à l'agglomération d'échanger avec les communes membres. Une des principales problématiques en termes d'aménagement de la voirie est le coût financier. C'est pourquoi TCM met en place depuis plusieurs années un fonds de concours à destination des communes. Cette subvention permet d'encourager l'aménagement des voiries communales à la pratique cyclable et marchable.



Description de l'action

Actuellement, le fonds de concours subventionne à hauteur de 25% la création d'aménagement cyclable. Il est destiné aux communes de l'agglomération. Il n'y a pas de distinction en fonction du type d'aménagement cyclable, ni si celui fait partie d'un document de planification.

Le fonds de concours et son barème sont modifiés pour correspondre à la planification cyclable du Schéma Directeur des Mobilités Actives de TCM (2024-2034) : liaisons structurantes, liaisons principales, liaisons de proximité et autres.

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Accompagner les communes pour sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons	• Nombre de subvention versées pour la réalisation d'aménagement	• TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est
Planification En continu 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Coût annuel de subventions attribuées aux communes : 200 000 € TTC

OBJECTIF : Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs

ACTION 13 - Proposer aux communes un accompagnement pour la rédaction d'un plan vélo et marche communal

Cadre de l'action

Lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives, le diagnostic qui a été réalisé a permis à l'agglomération d'échanger avec les communes membres. Il pourrait être intéressant pour elles d'avoir un accompagnement, pour celles qui n'auraient pas les moyens humains et/ou techniques d'élaborer un schéma vélo en marche en autonomie.

Description de l'action

Un chargé de mission de TCM pourrait accompagner les communes tout au long de l'élaboration. La maîtrise d'ouvrage serait laissée aux communes avec un accompagnement technique de TCM (méthodologie).

Rédaction d'un guide méthodologique qui comprendrait : un calendrier, les phases à réaliser, la composition de chaque phase, les acteurs du territoire à consulter, exemple d'ateliers de consultation, …

Objectif Accompagner les communes pour sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons	**Indicateur de suivi** • Réalisation d'un guide
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Direction Départementale des Territoires de l'Aube	**Coût** • Action réalisée en interne, prévoir le coût éventuel de quelques impressions
Planification Court terme et en continu 2026 — 2030 — 2034	

Schéma Vélo de Pont-Sainte-Marie

Source : Pont-Sainte-Marie, 2023

OBJECTIF : Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs

ACTION 14 - Réaliser une veille juridique et un recensement des aides financières à destination des communes pour les mobilités actives

Cadre de l'action

Lors de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives, le diagnostic qui a été réalisé a permis à l'agglomération d'échanger avec les communes membres. Pour aider les communes à réaliser une planification cyclable et marchable ainsi qu'une programmation, TCM serait le relais pour apporter aux communes les informations nécessaires. De plus, s'assurer que les communes de TCM soient informées des normes en vigueur et des subventions dont elles pourraient bénéficier pour leur projet d'aménagement à destination des mobilités actives.

Description de l'action

Un chargé de mission de TCM aurait pour mission de créer un drive sur internet ou le portail des élus et d'actualiser les informations relatives aux financements d'aménagements cyclables ou autres projets concernant les mobilités actives. La veille juridique réalisée en complément permettrait d'actualiser les connaissances des communes.

Objectif Accompagner les communes pour sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons	**Indicateur de suivi** • Réalisation de guide
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Direction Départementale des Territoires de l'Aube	**Planification** En continu 2026 — 2030 — 2034 **Coût** • Action réalisée en interne, prévoir le coût éventuel de quelques impressions

Plan Vélo et Marche France 2023-2027

Source : Ministrère de la transition écologique et de la cohésion des territores 2022

OBJECTIF : Inscrire le territoire dans les grands itinéraires velotouristiques régionaux et nationaux

ACTION 15 - Contribuer au projet de véloroute de Roncenay vers Saint-Florentin

Cadre de l'action

Le territoire de Troyes Champagne Métropole est maillé par 2 grands itinéraires cyclables : vélovoie du Canal de la Haute Seine et la vélovoie de la forêt des Lacs d'Orient. Le projet de véloroute Roncenay vers Saint-Florentin permettrait d'inscrire TCM dans un projet de véloroute à échelle nationale. Les intérêts touristiques sont de relier Troyes à Saint-Jacques de Compostelle ainsi que de relier Troyes au canal de Bourgogne.

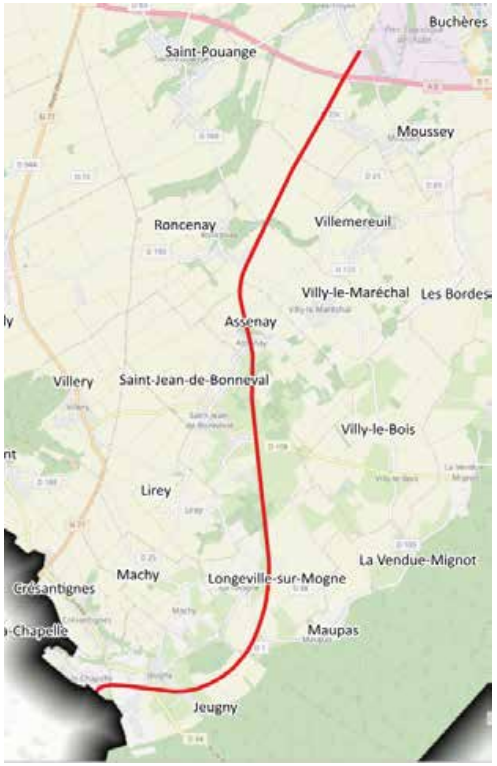
Description de l'action

Ce projet est intégré à la planification cyclable de TCM comme « itinéraire d'intérêt inter-régional » dans le Schéma Directeur des Mobilités Actives.

Les communes de TCM traversées par l'itinéraire sont : Roncenay, Assenay, Saint-Jean-de-Bonneval, Longeville-sur-Mogne, Maupas, Jeugny et Fays-la-Chapelle.

Objectif Renforcer le maillage cyclable touristique sur TCM	**Indicateur de suivi** • Evolution des linéaires cyclables
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est • Autre	**Coût** • Aucune estimation budgétaire n'a été réalisée
Planification Moyen terme 2026 — 2030 — 2034	

Itinéraire de la vélovoie Roncenay vers Saint-Florentin



Source : TCM, 2023

OBJECTIF : Inscrire le territoire dans les grands itinéraires velotouristiques régionaux et nationaux

ACTION 16 - Contribuer au projet de vélovoie de Luyères vers Sens

Cadre de l'action

Le territoire de Troyes Champagne Métropole est maillé par 2 grands itinéraires cyclables : vélovoie du Canal de la Haute Seine et la vélovoie de la forêt des Lacs d'Orient. Le projet de véloroute Luyères vers Sens permettrait d'inscrire TCM dans un projet de véloroute à échelle régionale. Cet itinéraire va permet de mailler l'agglomération d'ouest en est de Creney-Près-Troyes à Estissac.

Description de l'action

Ce projet est intégré à la planification cyclable de TCM comme « itinéraire d'intérêt inter-régional » dans le Schéma Directeur des Mobilités Actives. TCM porte le projet entre La Chapelle Saint-Luc et Luyères,

Communes de TCM traversées par l'itinéraire : Creney-près-Troyes, Pont-St-Marie, Lavau, Troyes, La Chapelle St-Luc, Sainte-Savine, Torvilliers, Messon, Fontvannes, Bucey-en-Othe et Estissac.

Itinéraire de la vélovoie
Roncenay vers Saint-Florentin

Source : TCM, 2023

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Renforcer le maillage cyclable touristique sur TCM	• Evolution des linéaires cyclables	• TCM • Département de l'Aube • Région Grand Est • Comcom Forêt Lacs Terre en Champagne
Planification Long terme 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Aucune estimation budgétaire n'a été réalisée

ORIENTATION 2
Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population

ACTION 17 - Développer sur tout le territoire de TCM un service de stationnement sécurisé à vocation intermodale

Cadre de l'action

Dans la démarche de développer la pratique cyclable sur l'agglomération, il est important de permettre aux cyclistes de stationner leurs vélos en sécurité car le manque de stationnement sécurisé est un frein à l'utilisation du vélo au quotidien.

Les lieux identifiés nécessitant un stationnement sécurisé :

- Lieux de résidence : logements étudiants, quartier politique de la ville, autres,
- Quotidien : zones commerciales = déplacement pendulaire, site administratif et culturels,
- Enseignement : établissements d'enseignement supérieur et de formations professionnelles,
- Intermodalité : gare ferroviaire et routière, arrêt de bus et aires de covoiturage rurales.

Description de l'action

Il existe plusieurs formes de stationnement sécurisé : le remisage (véloparc Ulbach) et les box vélo. Dans le futur PLU-i, une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) pourra inciter les promoteurs à en prévoir dans les programmes d'aménagements (habitat, économique, …). Une étude de faisabilité et de flux permettra à TCM de déterminer les lieux propices à l'implantation de ce type de service.

Remisage au véloparc Ulbach

Situé rue Ulbach à Troyes
Souce : TCM, 2021

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Sécuriser la pratique du vélo	• Evolution du nombre de stationnement sécurisé	• TCM • Communes de TCM • TCAT
Planification Court terme 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Coût d'une box vélo : 80 000 € HT

ACTION 18 - Subventionner le stationnement vélo auprès des communes membres de l'agglomération

Cadre de l'action

Dans la démarche de développer la pratique cyclable sur l'agglomération, il est important de permettre aux cyclistes de stationner leurs vélos. Pour renforcer le stationnement de proximité, TCM l'encourage dans les communes par une incitation financière. Une subvention existe déjà via le fond de concours de TCM.

Description de l'action

Actuellement, le fond de concours subventionne à hauteur de 50% la place de stationnement vélo. Il est destiné à toutes les communes de l'agglomération.

Le fonds de concours et son barème vont être adapté au Schéma Directeur des Mobilités Actives de TCM (2024-2034). Notamment en subventionnement les arceaux et les abris vélos.

Exemple de stationnement vélo sur TCM

Arceau vélo à Saint-Andrés -les-Vergers
Source : TCM, 2023

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Sécuriser la pratique du vélo	• Evolution du nombre de stationnement sécurisé	• TCM • Communes de TCM • TCAT
Planification En continu 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Estimation du montant des subventions destinées au communes annuellement : 3 000 €HT

ACTION 19 - Développer l'autoréparation vélo sur l'agglomération

Cadre de l'action

Dans la démarche de développer la pratique cyclable sur l'agglomération, il est intéressant de sécuriser les déplacements. Les stations de réparation vélo permettront aux cyclistes d'être autonomes pour de petites réparations sur leur vélo et de rassurer leurs déplacements.

Description de l'action

Les stations de réparation vélo sont un service gratuit et en libre-accès. En équiper le territoire permettrait de mettre à disposition : gonflage, jeu de clefs allen, démonte-pneus, clef plate pour pédalier, etc. Cet équipement est faible en coût d'entretien. D'autres structures pourraient en mettre en place comme le Crous pour les étudiants (CVEC).

Soutenir les associations locales : accompagner financièrement (subvention) les associations qui accompagnent les administrés dans l'autoréparation vélo et accompagner techniquement les associations si besoin.

Objectif Sécuriser la pratique du vélo	**Indicateur de suivi** • Nombre d'associations subventionnées
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Acteurs du territoire (associations, CROUS, ...) • TCAT	**Coût** • Coût unitaire pour une station : 2 700 HT€ + génie civil • Subvention aux associations à déterminer
Planification Moyen terme 2026 — 2030 — 2034	

Station de réparation de vélo

Parc Henri-Terré
Source : TCM, 2024

ACTION 20 - Développer les outils de calculs d'itinéraires en temps réel

Cadre de l'action

Proposer sur l'application Mobilités by TCM et TCAT, une offre de mobilités la plus exhaustive sur tous les services notamment pour les vélos et la marche.

Description de l'action

L'application propose des options de parcours en temps réel et calcule le temps pour la marche et le vélo. En complément, elle recense tous les services à destination des cyclistes sur l'application : localiser les stationnements vélos (arceaux), localiser les box vélo, GPS vélo et autres.

Objectif Encourager les déplacements à pied et à vélo	**Indicateur de suivi** • Adaptabilité des outils d'intermodalités aux services vélos
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Région Grand Est	**Planification** Court terme 2026 — 2030 — 2034
	Coût • Intégration de l'option géovélo sur l'application : 3 000€ HT

ACTION 21 - Encourager l'apprentissage de la pratique du vélo (enfants et adultes)

Cadre de l'action

Le dispositif Savoir Rouler à Vélo (SRAV) permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège (mesure du Plan Vélo National 2022-2027).

Sur le territoire, il serait pertinent d'accompagner les adultes à refaire du vélo pour ainsi se déplacer au quotidien. Rappeler le code de la route pour les vélos et les bonnes pratiques.

Description de l'action

Savoir Rouler à Vélo est un dispositif national qui intègre le vélo comme sport fondamental dans le cadre scolaire en primaire. Il a pour objectif que chaque enfant puisse être formé à la pratique du vélo : apprendre à pédaler, connaître les équipements obligatoires à vélo, comprendre comment fonctionne un vélo, les règles de circulation ainsi que l'autonomie des déplacements cyclables. TCM souhaiterait démocratiser la formation des enfants à la pratique cyclable via ce dispositif.

Pour les adultes, un travail d'accompagne technique et/ou financier avec les associations locales est intéressant pour proposer une école du vélo.

Objectif Encourager les déplacements à vélo	**Indicateur de suivi** • Nombre d'associations subventionnées
Acteurs • TCM • Communes de TCM • Associations locales • Direction Départementale des Territoires de l'Aube • Préfecture	**Planification** Long terme 2026 — 2030 — 2034 **Coût** • Subvention aux associations à déterminer

Parcours vélos animé par TCM durant le Village des Mobilités
Source : TCM, 2023

ACTION 22 - Un seul titre de paiement, un seul support au service de l'intermodalité

Cadre de l'action

La carte BUSSEO est une carte rechargeable avec différents forfaits répondant à de multiples besoins pour prendre le bus sur le réseau de la TCAT. L'intérêt est de permettre à un habitant de se déplacer en utilisant une billettique unique pour tous les services de mobilités. Cet outil va encourager l'intermodalité en facilitant les déplacements et l'utilisation des transports en commun pour tous. En définitif, elle permettra de réduire l'usage de la voiture individuelle dans le cœur de l'agglomération.

Description de l'action

Actuellement, la carte peut contenir deux titres de transport : le réseau de bus et le Marcel à Vélo. Dans le futur, cet outil pourrait devenir compatible avec tous les services de mobilités : bus, Marcel à Vélo, stationnement sécurisé vélo (remisage et box), parking voiture, etc.

Carte Busseo
Soucre : TCAT, 2024

Objectif Encourager les déplacements à pied et à vélo	**Indicateur de suivi** • Adaptabilité des outils d'intermodalités aux services vélos
Acteurs • TCM • TCAT • TPA	**Planification** Court terme 2026 — 2030 — 2034
	Coût • Non estimé

ACTION 23 - Augmenter et diversifier la flotte vélo proposée à la location

Cadre de l'action

La Maison du vélo est un service de location de moyenne à longue durée située Cour de la Gare à Troyes et mis en place par l'agglomération depuis 2021. Ce service à pour intérêt de permettre aux administrés de louer des vélos pour les tester avant un éventuel achat. Le but est de faire de la Maison du Vélo une référence sur l'agglomération en termes de location de vélo qui répond aux besoins de déplacement quotidien ou touristique de la population.

Description de l'action

En 2023, il est possible de retrouver à la Maison du vélo des vélos classiques, vélos à assistance électrique, vélos enfant, tandems et vélos cargos. Il y a un besoin constant et important de location de vélos à assistance électrique pour les déplacements du quotidien et touristiques. Pour répondre aux besoins de mobilités diverses, la Maison du Vélo a besoin d'adapter son offre de location : vélo PMR, VTC, tricycle, …

La Maison du vélo est à destination de tous les administrés de TCM. Ce service nécessite d'être rapproché des communes rurales, pour permettent aux habitants de plus facilement avoir accès à la location. Les structures avec lesquelles TCM pourrait travailler sont les Espaces France Services (EFS), etc.

Vélo disponible à la Maison du vélo

VAE
Source : TCM, 2023

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Encourager les déplacements à pied et à vélo	• Evolution du nombre et type de vélo à LMDV • Evolution de nombre de location LMDV	• TCM • TCAT • Associations locales • Espaces France Services
Planification Moyen terme 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Coût d'un VAE : 1 500 €HT • Coût d'un VTC : 1 600 €HT • Coût d'un vélo PMR : entre 2 500 €HT et 15 000 €HT

OBJECTIF : Développer l'offre de location : La Maison du Vélo

ACTION 24 - Encourager l'économie circulaire à travers la mise à disposition de vélo adapté

Cadre de l'action

La Maison du vélo est un service de location de moyenne à longue durée située Cours de la Gare à Troyes et mis en place par l'agglomération depuis 2021. Ce service à pour intérêt de permettre aux administrés de louer des vélos pour tester. Dans le but d'accompagner les entreprises dans la création de leur flotte vélo, la Maison du Vélo pourrait être équipée d'une flotte de vélo à destination unique des professionnels pour un usage commerciale. Cette action pourrait concerner seulement les phases d'expérimentation pour les commerçants avant un éventuel achat.

Description de l'action

Mettre en place une offre de location à destination des professionnels qui disposerait une flotte avec plusieurs types de vélo qui répondrait aux divers besoins de commerces : vélo frigorifique, transport de marchandise, foodbike, livraison, …

Il pourrait être intéressant de mettre en place une tarification incitative pour les entreprises pour la location de vélo pour leur flotte entreprise.

Exemple de vélo professionel

Vélo pour de la livraison Tonton Farine
Source : TCM, 2024

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Encourager les déplacements à pied et à vélo	• Evolution du nombre et type de vélo à LMDV • Evolution de nombre de location LMDV	• TCM • TCAT • Commerces • Associations d'entreprises
Planification Moyen terme 2026 – 2030 – 2034		**Coût** • Minimum à prévoir pour un vélo : 10 000 €HT

ACTION 25 - Obtenir le label «Accueil vélo » pour le service de la Maison du Vélo

Cadre de l'action

La Maison du vélo est un service de location de moyenne à longue durée située Cour de la Gare à Troyes et mis en place par l'agglomération depuis 2021. Ce service met à disposition des vélos à la location pour, en autre les touristes du territoire. Le label « Accueil vélo » est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance. Obtenir ce label permettra d'adapter le service aux besoins touristique et être référencée nationalement sur plusieurs plateformes d'information au cyclotourisme.

Description de l'action

Le label « Accueil vélo » garantit aux cyclistes : des équipements adaptés (abri vélo, kit de réparation), accueil (informations, conseil, …) et services dédiés aux voyageurs à vélo (location, lavage de vélo, …). La Maison du Vélo évoluera pour proposer aux touristes un accueil adapté à leur besoin. C'est aussi une marque, une visibilité du service à l'échelle nationale : site web France vélo tourisme, site web des itinéraires vélo, dans les topo-guides vélo, dépliants touristiques, …

La Maison du Vélo - Troyes

Source : TCM, 2024

Objectif
Encourager les déplacements à pied et à vélo

Indicateur de suivi
- Evolution du nombre et type de vélo à LMDV
- Evolution de nombre de location LMDV

Acteurs
- TCM
- TCAT
- Gare feroviaire et routière
- Associations de vélotourisme

Planification
Court terme

2026 | 2030 | 2034

Coût
- Prix du label : 200€ pour 3 ans
- Adapter la Maison du Vélo aux règles du label

ACTION 26 - Accroître et optimiser le Marcel à Vélo

Cadre de l'action

Le Marcel à Vélo mis en place en 2021, est le service de vélo à assistance électrique en libre-service qui permet la location de vélos de courte durée. Il permet des déplacements de courte durée à vélo à l'échelle de la première couronne du territoire de station en station. C'est un service très utilisé sur le territoire et qui nécessite une évolution constante pour répondre aux besoins des habitants. Il est projeté d'adapter le service aux besoins des usagers pour permettre à un plus grand nombre de l'utiliser au quotidien. Notamment en le rendant plus autonome.

Description de l'action

L'évolution du service sera réalisée suivant deux entrées :

- Accroître : augmenter la flotte de vélos et augmenter le nombre de stations pour compléter un maillage optimal.
- Optimiser : électrifier les stations du Marcel à Vélo pour permettre aux vélos électriques de recharger sans intervention humaine et limite le réassort

Objectif Encourager les déplacements à pied et à vélo	**Indicateur de suivi** • Evolution du nombre et type de stations du Marcel à Vélo • Evolution du nombre de location du Marcel à Vélo
Acteurs • TCM • Communes de TCM • TCAT	**Planification** Moyen terme 2026 — 2030 — 2034
	Coût • Electrification d'une station : 5 000 €HT • Prix d'un Marcel à Vélo : 2 500 €HT

Station du Marcel à Vélo

Parc des Moulins
Source : TCM, 2023

ACTION 27 - Partager les bonnes pratiques à vélo et les informations utiles aux cyclistes et piétons

Cadre de l'action

Dans l'idée de continuellement sensibiliser et informer sur différentes thématiques des mobilités actives à destination des automobilistes, piétons, cyclistes et autres des actions sont mises en place dans l'agglomération.

Description de l'action

Rédaction d'un guide du « parfait cycliste » :

- règles de sécurité pour cycliste
- les services vélos (Marcel à vélo et la Maison du Vélo)
- recensement de tous les vélocistes locaux
- carte
- localisation des stationnements vélos
- les associations locales vélo
- bicycode
- station de réparation vélo
- etc.

Les guides pourront être distribué dans toutes les écoles de TCM pour sensibiliser auprès des plus petits.

Réaliser des campagnes de communication pour favoriser et informer sur l'usage du vélo et de la marche auprès de tous.

Exemple de bonne pratique

Source : Communauté de communes Ambert Livradois Forez, 2023

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Informer et sensibiliser les habitants	• Nombre et type de campage de communication	• TCM • Les communes de TCM • Acteurs du territoire • Département de l'Aube • DDT • Préfecture
Planification En continu 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Campagne de communication : coût annuel de 500 € HT

ACTION 28 - Renforcer la communication sur les services vélos de Troyes Champagne Métropole

Cadre de l'action

Pour encourager la pratique cyclable et consolider la popularité des services vélo de TCM : la Maison du Vélo et le Marcel à Vélo, un renforcement des actions de communication est nécessaire. Ces actions de promotion concerneront aussi les futurs services vélos : stationnement sécurisé vélo, les stations de réparation vélo et autres.

Description de l'action

Les actions de communication sont à renforcer sur les réseaux sociaux, l'espace public ainsi que dans la presse locale. Ces démarches sont déjà réalisées chaque année et nécessitent d'être améliorées. La Maison du Vélo manque encore de visibilité et de confusion parfois avec le Marcel à Vélo.

Objectif Informer et sensibiliser les habitants	**Indicateur de suivi** • Nombre et type de campagne de communication
Acteurs • TCM • Communes de TCM • TCAT	**Coût** • Coût annuel : 500 € (impression et affichage), les visuels seront réalisés en interne
Planification En continu 2026 — 2030 — 2034	

Campagne de communication pour les services vélos
Source : TCM, 2022

ACTION 29 - Pérenniser le Village des Mobilités chaque année dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité

Cadre de l'action

Dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité, du 16 au 22 septembre, Troyes Champagne Métropole participe et réalise plusieurs animations. Le Village des Mobilités est un événement qui permet à l'agglomération de rassembler tous les acteurs des mobilités du territoire. Cette manifestation est déjà réalisée chaque année en partenariat avec la Ville de Troyes.

Description de l'action

Le Village des Mobilités est l'occasion de rassembler les acteurs des mobilités du territoire, notamment : les associations vélos locales, services de bus, service de court voiturage, vélocistes et autres. Les animations proposées sont par exemple des parcours vélo, jeux d'adresse, stand d'informations voyageur, association du territoire, etc.

Objectif Informer et sensibiliser les habitants	**Indicateur de suivi** • Nombre et type de campagne de communication
Acteurs • Acteurs du territoire • Communes de TCM • DDT • Préfecture	**Coût** • Coût annuel : 2 000 €
Planification Long terme 2026 — 2030 — 2034	

Village des Mobilités - Edition 2023

Stands
Source : TCM, 2023

Visite d'un bus de la TCAT
Source : TCM, 2023

ACTION 30 - Participer aux animations portant sur les mobilités actives organisées par les communes et autres partenaires du territoire

Cadre de l'action

Dans l'idée de continuellement sensibiliser et informer les administrés, les communes de Troyes Champagne Métropole organisent des manifestations sur les mobilités actives et/ou sportives. TCM est conviée pour animer des ateliers. La tenue de ces stands permet de renforcer les liens entre TCM et les communes membres ainsi que de mettre en avant le rôle de l'agglomération dans le quotidien des administrés.

Description de l'action

TCM participe depuis plusieurs années aux animations organisées par les communes dans le cadre de Mai à vélo ou de la Semaine Européenne de la Mobilité. La Direction des Mobilités anime régulièrement des stands d'informations voyageurs et des ateliers de gravage de vélo.

Le gravage de Bicycode permet d'identifier chaque vélo du territoire avec un code unique permettant de limiter le vol et de faciliter la restitution. C'est un numéro unique gravé sur le cadre des vélos. Chaque vélo est ainsi référencé dans un fichier national qui permet aux forces de l'ordre de restituer les vélos aux propriétaires. Sur le long terme, ce service pourrait être proposé à la Maison du Vélo.

Septembre est aussi l'occasion pour les établissements d'enseignement supérieur d'organiser des animations à destination des étudiants. C'est l'occasion pour l'agglomération de présenter aux nouveaux arrivants sur le territoire les services de mobilités existants.

Manifestation Mai à Vélo

Source : La Chapelle-Saint-Luc, 2022

Objectif	Indicateur de suivi	Acteurs
Informer et sensibiliser les habitants	• Nombre et type de campagne de communication	• TCM • Communes de TCM • Acteurs du territoire • TCAT
Planification Long terme 2026 — 2030 — 2034		**Coût** • Coût annuel : 400 € • Coût de 3€ par bicycode et refacturé 3€

III - ANNEXES

Glossaire

Mobilités actives/Mode actif :

Type de mobilités regroupant les déplacements effectués sans apport d'énergie autre qu'humaine et par le seul effort physique de la personne qui se déplace (marche à pied, vélo, fauteuil roulant, ...).

Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) :

Document de définition et de planification des actions à mener en faveur des mobilités actives (vélo et marche).

Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) :

Document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques.

Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) :

Personne publique compétente pour l'organisation des déplacements sur un territoire. Troyes Champagne Métropole est autorité organisatrice des mobilités sur le territoire intercommunal.

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) :

Texte législatif adopté en 2019 visant une transformation de la politique des mobilités afin d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien par des solutions de transports plus accessibles, mieux adaptées aux besoins et plus propres.

Plan de Mobilité (PDM) :

Document de planification qui définit pour un territoire les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, ainsi que la circulation et le stationnement.

Comité de pilotage (COPIL) :

Groupe de travail réunissant des élus locaux pour mener des réflexions sur des sujets thématiques définissant la politique du territoire.

Comité technique (COTECH) :

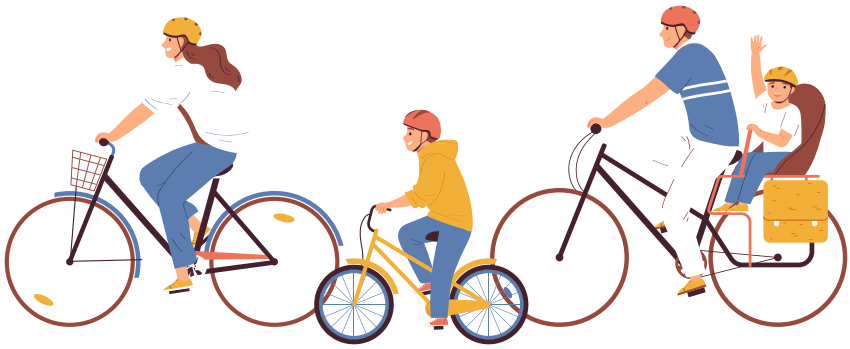
Groupe de travail composé de personnes pouvant apporter leurs connaissances disposant de compétences utiles aux réflexions à mener sur des sujets thématiques.

Espaces France Services (EFS) :

Espace d'accueil organisé en réseau et proposant aux habitants des services de proximité dans les zones rurales.

Points Conseils Emplois (PCE) :

Réseau d'accueil créé par Troyes Champagne Métropole afin d'accompagner dans leurs démarches les habitants du territoire en recherche d'emploi ainsi que les entreprises dans leurs besoins de recrutement.



Questionnaire vierge de la grande enquête vélo

I Enquête mobilités I

Donnez votre avis sur le Schéma Directeur des Mobilités Actives

Madame, Monsieur,

En mars 2022, Troyes Champagne Métropole a lancé l'élaboration de son Schéma Directeur des Mobilités Actives (piétons et cycles) dans le cadre de l'appel à projet Avélo2.

L'objectif de Troyes Champagne Métropole est de développer un réseau cyclable et piéton avec des liaisons sécurisées, confortables et lisibles sur son territoire.

Ce questionnaire s'inscrit dans le cadre du diagnostic du futur Schéma Directeur des Mobilités Actives de Troyes Champagne Métropole qui sera document de planification des aménagements cyclables et piétons sur le territoire de l'agglomération.

A destination des habitants de l'agglomération troyenne, ce questionnaire a pour but de recenser vos pratiques actuelles en mobilités actives (vélo ou marche).

Vos réponses seront traitées par la Direction des Mobilités de Troyes Champagne Métropole qu'à des fins statistiques et de manière anonyme.

Merci de donner 10 mn de votre temps pour répondre intégralement au questionnaire.

Informations personnelles

1. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ? *

- Moins de 25 ans
- 25 à 34
- 35 à 49
- 50 à 64
- 65 ans et plus

2. Genre *

- Homme
- Femme
- Autre

3. Commune de résidence principale : *

- ……

4. Quel est votre catégorie socioprofessionnelle ? *

- Ouvrier
- Employé
- Profession intermédiaire
- Agriculteur

Questionnaire de la grande enquête vélo vierge (suite)

- Artisan, commerçant, chef d'entreprise
- Cadre et profession intellectuelle supérieur
- Retraité
- Non actif
- Etudiant

5. Vous travaillez … ? *

- Dans le département à moins de 5 kilomètres de votre domicile
- Dans le département entre 5 et 15 kilomètres de votre domicile
- Dans le département entre 15 et 30 kilomètres de votre domicile
- Dans le département au-delà de 30 kilomètres de votre domicile
- En dehors du département entre 5 et 15 kilomètres de votre domicile
- En dehors du département entre 15 et 30 kilomètres de votre domicile
- En dehors du département au-delà de 30 kilomètres de votre domicile
- Non concerné

6. Avez-vous un ou des enfants mineurs dans votre ménage ? *

- Oui
- Non

7. Merci d'indiquer le nombre d'enfant(s) par tranche d'âge (* si Q.6 R=oui) :

0 à 10 ans	**11 à 15 ans**	**16 à 18 ans**

8. Concernant votre (s) enfant(s), lesquelles de ces affirmations sont les plus vraies pour vous (jusqu'à 3 réponses) ? (* si Q.6 R=oui) *Un vélo-bus est un mode de transport collectif pour les enfants à vélo qui sont accompagnés par des adultes sur un trajet et un horaire de passage déterminés.*

- Mon (es) enfant(s) fait(ont) du vélo aussi sans être accompagné(s) par un adulte
- J'aimerais que mon(es) enfant(s) puisse(nt) se déplacer seul(s) à vélo de manière sécurisée (à partir du collège)
- Je ne veux pas que mon(es) enfant(s) se déplace(nt) seul(s) à vélo (même à partir du collège)
- Le réseau cyclable n'est pas suffisamment développé pour les enfants
- J'ai peur que mon(es) enfant(s) se fasse voler son (leur) vélo
- Je peux imaginer laisser mon(es) enfant(s) aller à l'école à vélo s'il est mis en place un « vélo-bus » menant vers l'école, les enfants seraient donc accompagnés par des adultes formés

Pratiques actuelles de Mobilités

Voiture

9. Avez-vous des voitures dans votre ménage ? *

- Oui
- Non

10. Si oui, combien ? : (* si Q.9 R=oui)

- …….

2

Vélo

11. Avez-vous des vélos dans votre ménage ? *

- Oui
- Non

12. Si oui, combien ? (* si Q.11 R = oui)

- ……..

13. Si oui, quel(s) type(s) de vélo ? (* si Q.11 R = oui et réponses multiples)

- Vélo classique
- Vélo à assistance électrique (VAE)
- Vélo de course ou VTT
- Vélo cargo
- Vélo pliant
- Vélo couché
- Vélo PMR (personne à mobilité réduite)
- Vélo enfant
- Vélo à assistance électrique en location longue durée
- Vélo mécanique en location longue durée
- Autres

14. Quelle est votre fréquence de pratique du vélo ? *

- Pratique journalière : + de 3 fois par semaine
- Pratique régulière : - de 3 fois par semaine
- Pratique occasionnelle : - de 2 fois par mois
- Jamais

15. Pour quels types de parcours utilisez-vous votre vélo ? (Réponses multiples possible) (* sauf si Q.14 R = jamais)

- Domicile-Travail
- Domicile-Etablissement d'enseignement
- Au quotidien (travail-courses-réunions-sorties)
- Sport
- Loisirs
- Tourisme
- Commerce
- Autres

16. Indiquer sur cette échelle votre sentiment de sécurité lors de vos déplacements quotidiens à vélo (* sauf si Q.14 R = jamais)

Peur	Pas rassuré(e)	Neutre	Relativement rassuré(e)	Totalement en confiance

3

Questionnaire de la grande enquête vélo vierge (suite)

17. Quelles sont les plus grandes difficultés que vous rencontrez sur vos déplacements à vélo ? (Jusqu'à 3 réponses) (* sauf si Q.14 R = jamais)

- Il y a trop de trafic routier
- Il n'y a pas assez d'aménagements cyclables
- Les aménagements cyclables ne sont pas continus
- Les aménagements cyclables ne sont pas assez larges et/ou pas assez séparés du trafic routier
- Les voitures ne gardent pas assez de distance en me doublant
- Mauvais éclairage
- Je ne peux pas garer mon vélo en sécurité
- Le chemin à vélo n'est pas adapté à une pratique utilitaire (salissant, glissant)
- Autre (veuillez préciser) : …

EDPM (engin de déplacement personnel motorisé)

18. Utilisez-vous, dans votre pratique quotidienne, un engin de déplacement personnel motorisé (draisienne, hoverboard, trottinette électrique, monoroue, skate, etc.) ?

- Oui
- Non

19. Pourquoi utilisez-vous ce mode de déplacement au lieu d'autres mobilités ? (Réponses multiples* (* si Q.18 R=oui)

- Le confort
- Le coût
- Je suis plus à l'aise que sur un vélo
- Je ne veux/peux pas pédaler
- C'est plus facilement transportable (pliable)
- Je n'ai pas de voiture
- Je n'ai pas accès facilement aux transports en commun
- Autre (veuillez préciser) : …

Pratique quotidienne (Réponses multiples)

20. Quel type de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail/école ? *

- Transport en commun
- Voiture personnelle
- Covoiturage
- Vélo
- EDPM (engin de déplacement personnel motorisé)
- Marche
- Autre (veuillez préciser) : …
- Pas concerné

21. Quel type de transport utilisez-vous pour vous rendre au sport / à vos loisirs / vos balades (Réponses multiples) *
    - Transport en commun
    - Voiture personnelle
    - Covoiturage
    - Vélo
    - EDPM (Engin de déplacement personnel motorisé)
    - Autre (veuillez préciser) : …
    - Pas concerné

Pratiques futures des Mobilités

22. Souhaiteriez-vous vous déplacer plus souvent à vélo ? *

- Oui, pour des déplacements quotidiens
- Oui, mais seulement pour du loisir
- Oui, pour d'autres raisons
- Non

23. Qu'est-ce qui vous empêche de faire du vélo plus souvent ? (Réponses multiples) *

- Insécurité et danger (notamment lié au trafic routier)
- Je ne peux pas stationner mon vélo en sécurité
- Le chemin à vélo n'est pas adapté à une pratique utilitaire (salissant, glissant)
- Il n'y a pas assez d'aménagements cyclables ou ceux existants sont discontinus
- Les aménagements cyclables ne sont pas assez larges et/ou pas assez séparés du trafic routier
- Je dois transporter des lourdes charges
- Je dois transporter un ou plusieurs passagers
- Mes trajets sont trop longs ou trop pentus
- La voiture est plus confortable
- Entretien (peur de la crevaison…)
- Inconfort et intensité physique (transpiration)
- Météo
- Autre (veuillez préciser) : …

24. Quelles mesures vous inciteraient à vous déplacer plus souvent à vélo ? (Réponses multiples) *

- Sécuriser davantage les cyclistes (notamment, créer plus d'aménagements cyclables)
- Améliorer les carrefours
- Apaiser le trafic (moins de voiture et/ou réduire les vitesses)
- Développer le stationnement vélo sécurisé
- Développer les services : réparation, ateliers d'autoréparation…
- Cours de remise en selle
- Location longue durée de vélo à assistance électrique
- Plus de stations et de vélos en libre-service « Marcel à Vélo »
- Autre (veuillez préciser) : …

Questionnaire de la grande enquête vélo vierge (suite)

25. Quels sont pour vous les principaux avantages du vélo ? (Réponses multiples) *

- Sa rapidité
- C’est bon pour la santé
- Je me sens indépendant
- Je n’ai pas à consulter les horaires de bus
- Je n’ai pas à chercher une place pour garer la voiture
- J’évite les embouteillages
- Je profite de la nature
- C’est plus écologique
- C’est plus économique
- Aucun

Après avoir validé, le questionnaire sera terminé. Merci d'avance de votre participation.

6

Analyse complète des résultats de l'enquête

Connaître les pratiques de mobilités douces des administrés de l'agglomération au travers d'une grande enquête

Grande Enquête Vélo TCM
du 13 au 31 mars 2023

Enquête **en ligne**
sous forme de **QCM**

Complétée avec des **ateliers**
de consultation **en face-à-face**

Coordination avec la Ville de Troyes qui avait lancé une consultation publique sur le vélo jusqu'au 12 mars

2

Analyse complète des résultats de l'enquête (suite)

Encourager la participation avec une large communication sur le territoire et les réseaux

Affiches papier (mairies, TCM, Maison du vélo…)

Posts et stories réseaux sociaux (Facebook, Linkedin, Twitter, Instagram)

Panneaux Decaux

Article bulletin municipal

Communiqué de presse

Flyers distribués au Conseil Communautaire (+ boucle Whatsapp élus TCM)

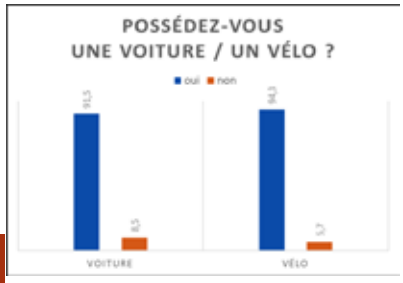
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

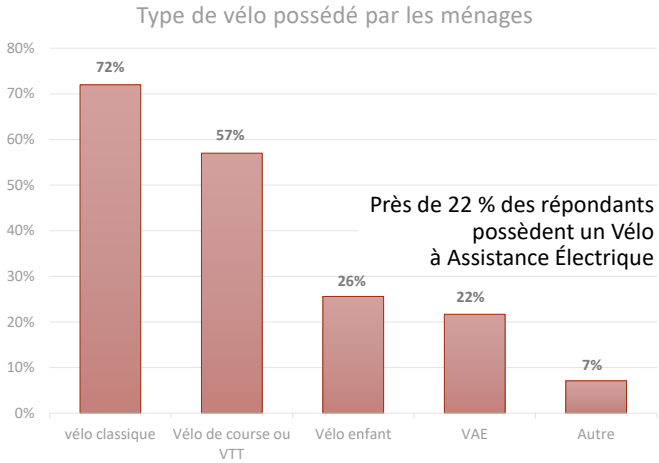
3

Des répondants majoritairement de la 1ère couronne… … et propriétaires de vélo

601 répondants :

- 60 % de femmes
- Temps moyen passé sur l'enquête : 8'30
- 49 % des répondants habitant à moins de 6 km de leur travail
- 74 % des répondants habitant dans la 1ère couronne troyenne





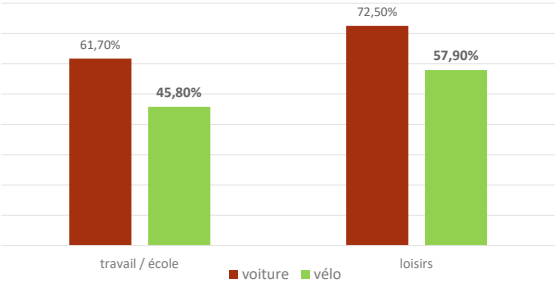
Près de 22 % des répondants possèdent un Vélo à Assistance Électrique

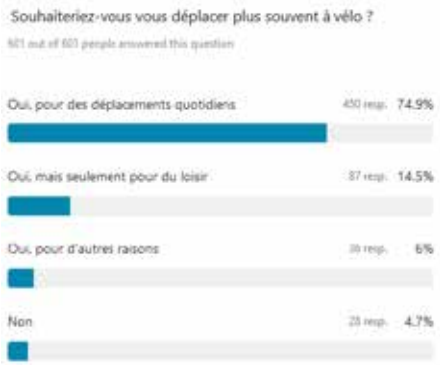
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

4

Des administrés favorables au vélo et avec des pratiques diverses

Type de transport utilisé pour les déplacements





Les avantages du vélo mis en avant :

- Bon pour la santé : 84 %
- Plus écologique : 79 %
- Plus économique : 65 %

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

5

Des parents attentifs à la sécurité de leurs enfants à vélo

- **56 %** des répondants avec enfants souhaiteraient que leurs enfants puissent **se déplacer seuls** à vélo **de manière sécurisée** à partir du collège
- Pour **80 %** des répondants avec enfant(s), le réseau cyclable n'est **pas suffisamment développé** pour les **enfants**

- **38 %** des répondants peu rassurés lors de leurs déplacements à vélo :
  - Développer davantage le **maillage cyclable** (axes structurants)
  - Aménager les **carrefours et giratoires** à la traversée des cyclistes
  - Adapter les **aménagements cyclables** à la pratique du vélo
  - Lutter contre l'**incivilité** entre cyclistes, piétons et automobilistes
  - Installer des **stationnements** sécurisés pour les vélos

➔ **Développer et sécuriser le maillage cyclable sur TCM**

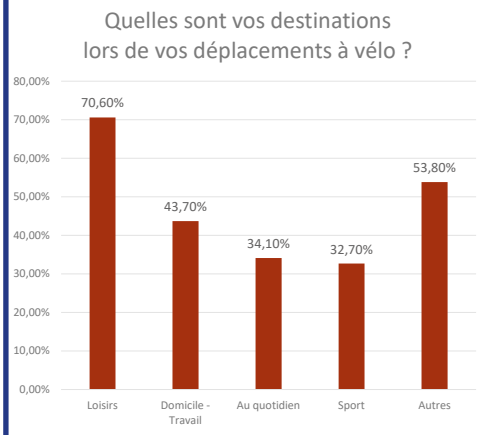
➔ **Apaiser le trafic routier (flux de véhicules et vitesse)**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

6

Analyse complète des résultats de l'enquête (suite)

Le vélo plébiscité dans les loisirs…
… et pour les trajets du quotidien pour la première couronne



BILAN	
Les points positifs de l'enquête	**Points d'attention**
Permet de connaître le **point de vue des cyclistes** de l'agglomération Conforte le diagnostic du SDMA => le vélo peut-être intégré comme mode de transport dans les déplacements quotidiens des administrés	Principalement des réponses de cyclistes réguliers à cette enquête, d'où des réponses qualitatives… … mais plus difficile d'avoir des réponses de non cyclistes Réponses essentiellement des habitants de la première couronne D'où l'importance de faire des consultations publiques en ruralité

7

NOTES

NOTES

Retour Sommaire

Projet promu par l'ADEME
dans le cadre du programme CEE AVELO 2

Soutenu par

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Cerema

08810 - © Troyes Champagne Métropole - Juin 2024

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Accessibilité des transports

2025-2035

Document adopté au Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole

Sommaire

Introduction 2
I - Diagnostic territorial 3
1. Les acteurs territoriaux 3
a) L'Union Européenne 3
b) Le contexte national 3
c) Le contexte local 4
d) L'accessibilité sur le territoire de Troyes Champagne Métropole 5
2. L'approche handicap sur l'espace public et la voirie 6
II - La Politique de Troyes Champagne Métropole en matière d'accessibilité (2025-2035) 8
1. Stratégie de mise en accessibilité 8
a) Offres de mobilités 8
b) Voirie et espaces public 12
2. Plan de Mobilité 15

Projet

Introduction

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) alerte sur les modes de vie qui sont de plus en plus sédentaires. Une des solutions serait d'opter dans son quotidien pour des déplacements actifs, à pied ou à vélo. Pour encourager les changements de mode de déplacement l'objectif est de rendre accessible au plus grand nombre la chaîne de déplacement. Une attention particulière doit être apportée aux personnes en situation de handicap, afin de permettre leurs déplacements, de les faciliter et de les réaliser en autonomie. La loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées défini ce qui constitue le handicap : « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

L'annexe accessibilité du Plan de Mobilité de Troyes Champagne Métropole s'inscrit dans une réflexion globale en termes de politique publique pour les déplacements des citoyens. Faciliter et encourager ces derniers induit plusieurs impacts positifs sur les habitants : améliore la santé publique, la qualité de vie, le respect de l'environnement, l'attractivité du territoire et finances. L'accessibilité de l'espace public doit permettre à toutes personnes, peu importe sa situation d'invalidité, de circuler en toute sécurité. Se déplacer à pied n'est pas toujours possible pour diverses raisons : distances parcourues, transport d'enfants, déplacement de charge, divers obstacles rencontrés sur le cheminement piéton, etc. L'objectif de l'agglomération et ses communes membres est d'adapter l'espace public à toutes les pratiques piétonnes pour offrir une alternative de qualité aux habitants de son territoire. Maintenir le développement d'itinéraires piétons accessibles permettra d'aboutir à un équilibre de l'offre de déplacement. La finalité de ce projet sera de limiter au maximum l'exclusion et de favoriser l'autonomie des habitants du territoire.

Projet

I - Diagnostic territorial

1. Les acteurs territoriaux

a) L'Union Européenne

Les enjeux liés aux personnes en situation de handicap font partie de réflexion globale dans toutes les strates de nos collectivités ou autres structures du territoire. À l'échelle de l'Union Européenne, l'accessibilité et l'égalité des chances pour les personnes en situation de handicap sont actées via la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne, adoptée à Nice le 7 décembre 2000. Il y est indiqué que « la dignité humaine est inviolable ». Elle doit être « respectée et protégée » et interdit toute discrimination fondée sur un handicap. De même, elle « reconnaît et respecte le droit des personnes handicapées à bénéficier de mesures visant à assurer leur autonomie, leur intégration sociale et professionnelle et leur participation à la vie de la communauté ». Aujourd'hui, l'instance est dotée d'une stratégie européenne pour 2021-2030 qui prend en considération les droits des personnes en situation de handicap.

b) Le contexte national

En France, la **loi n° 2005-102 du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fixe les obligations en matière d'accessibilité et de prise en compte de tous les types de handicap sur la continuité des déplacements. Des règles contraignantes et des délais relatifs à la programmation et à la réalisation d'une véritable accessibilité ont été fixés. La chaîne de déplacement accessible devient ainsi une réalité incontournable. Il s'agit donc de créer un lien entre urbanisme, voirie et transports afin d'éviter toute rupture ou tout obstacle pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

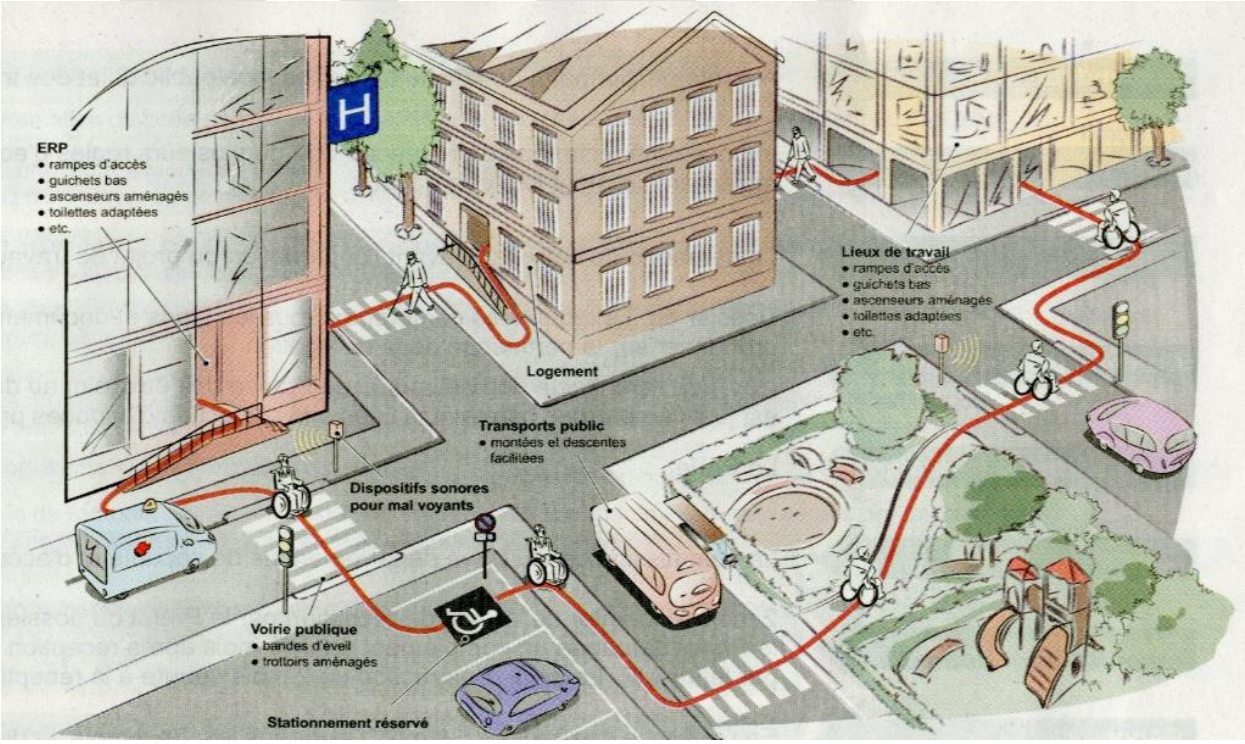


Figure 1 : Schéma d'une chaîne du déplacement (source : Accesmétrie)

En complément, le **décret n°2006-1658 du 26 décembre 2006** détermine les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et de l'espace public. L'**arrêté du 15 janvier 2007** de ce dernier impose que tous les nouveaux aménagements de voirie doivent être conçus en respectant les règles d'accessibilité, qu'il s'agisse de travaux de réhabilitation, de réfection, de réaménagement ou de création. Cela concerne les voies publiques ainsi que les voies privées ouvertes à la circulation publique.

D'après **l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014** relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes en situation de handicap, il est prescrit d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour les communes d'au moins 1 000 habitants et les établissements de coopération intercommunale. Ce document est un outil de planification et de programmation permettant la mise en accessibilité de cheminement piéton à destination des Établissement Recevant du Public (ERP), des aires de stationnement automobile et des points d'arrêts prioritaires du réseau de transport en commun urbain.

En parallèle, la même ordonnance impose à l'autorité organisatrice des mobilités d'un territoire, gestionnaire d'un service de transport en commun de se doter d'un schéma directeur de l'accessibilité – agenda d'accessibilité programmé (Sd'Ap) pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs. Cela concerne les lignes urbaines et leurs points d'arrêts prioritaires. Ce document permettait une programmation de requalification de quais d'arrêt des transports en commun sur 3 ans.

En outre des lois déjà existantes concernant les personnes en situation de handicap, la **loi n°2015-1176 du 28 décembre 2015** relative à l'adaptation de la société au vieillissement identifie ce sujet comme un impératif national. L'objectif de cette loi est que l'âge n'est pas une situation invalidante. C'est pourquoi la France ambitionne de développer un urbanisme plus adapté (intergénérationnel) notamment au travers des mobilités ou des services publics.

Il est précisé dans **l'article L1214-2 du Code des transports** (version en vigueur depuis le 25 août 2021) qui définit le Plan de Mobilité, que ce dernier doit assurer « Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

Via ses diverses lois complémentaires, la France entend rendre son territoire accessible à tous et adapté aux différents niveaux d'invalidité. Notamment en déléguant aux collectivités et aux établissements publics de coopération la charge d'élaborer et d'appliquer ces documents de stratégie et de programmation.

c) Le contexte local

La Région a comme compétence de contribuer au développement social sur son territoire. Le Conseil Régional du Grand Est inclut les enjeux liés aux handicaps dans ses politiques, notamment dans l'accès à l'emploi ainsi que la jeunesse, le domaine sportif, associatif, économique, touristique et de la santé. En ce qui concerne les transports et les mobilités, il s'engage à rendre les services plus accessibles. Il investit régulièrement pour les 400 dessertes et 20 000 points d'arrêts routiers des transports scolaires et interurbains qu'il gère depuis 2017.

Le Conseil Départemental a comme principale compétence la solidarité et la cohésion territoriale. L'action sociale de la collectivité cible les publics vulnérables : enfants et adolescents, personnes en

Projet

situation de handicap, personnes âgées et prestations légales d'aide sociale. Pour les personnes en situation de handicap les politiques mise en place cible l'hébergement et d'insertion sociale, la prestation de compensation du handicap (PCH) et les maisons départementales des personnes handicapées (MDPH). Il s'occupe notamment du service de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Pour les personnes âgées, le Conseil Départemental intervient dans la création et la gestion de maisons de retraite et la politique de maintien des personnes âgées à domicile. En parallèle, la loi NoTRE confie au Conseil Départemental l'élaboration d'un Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services aux publics (SDAASP). Le Conseil Départemental de l'Aube est en cours d'élaboration de son Schéma de l'autonomie (2024-2028) en faveurs des personnes âgées et personne en situation de handicap. Il a pour objectif de faire évoluer l'accompagnement médico-social des Aubois en perte d'autonomie, il aidera aussi à lutter contre leur isolement et favorisera une meilleure inclusion. Ce Schéma de l'autonomie devrait être adopté début 2025.

d) L'accessibilité sur le territoire de Troyes Champagne Métropole

À partir des lois présentées ci-dessus et des compétences des autres collectivités du territoire, Troyes Champagne Métropole, établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de 173 329 habitants (INSEE 2018), se doit de se doter d'un Plan de mise en Accessibilité de l'Espace Public (PAVE) ainsi que de rendre tous ses points d'arrêts prioritaires de son réseau de transport en commun urbain accessible.

Au 1er janvier 2019, la Préfecture de l'Aube définit par arrêté du 22 novembre 2018 le statut de Troyes Champagne Métropole. L'article 7.1.2 de l'arrêté susvisé donne la compétence d'aménagement de l'espace communautaire à la communauté d'agglomération, notamment l'organisation de la mobilité et l'élaboration de schéma de cohérence territoriale et de schéma directeur. La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 élargit les compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au développement et au soutien des mobilités actives (marche et vélo). En qualité d'AOM, Troyes Champagne Métropole est compétente pour organiser des services de transport et contribuer à leur développement. Par ses compétences en charge du développement des mobilités Troyes Champagne Métropole définit une politique en faveur des mobilités actives, la planifie, la pilote et met en place des solutions concrètes au service des utilisateurs. La compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité s'articule en lien étroit avec la compétence voirie, sur laquelle repose la responsabilité de veiller aux respects des normes d'accessibilité lors de projet de requalification d'espace public et de voirie.

Fort des nombreux atouts du territoire et d'une ambition partagée avec les 81 communes, Troyes Champagne Métropole a adopté le 8 juillet 2022 son Projet de Territoire qui définit les grandes orientations et objectifs sur les 20 à 30 prochaines années. L'objectif 41, « Structurer des politiques d'intervention inclusives en fonction des besoins spécifiques (personnes âgées, handicap), limiter les risques d'isolement et développer les solidarités, notamment entre génération » vise notamment à ce que chaque habitant de l'agglomération bénéficie sur son périmètre de vie d'un service adapté. Ce document fixe la stratégie du territoire en matière d'accessibilité d'aménagement du territoire, d'accès aux services ainsi permettre au maximum d'habitant de bien vieillir à leur domicile.

En parallèle, Troyes Champagne Métropole (TCM) étant une EPCI de plus de 5 000 habitants est compétente en matière de transports et d'aménagement de l'espace. Ainsi, TCM a l'obligation de créer une commission pour l'accessibilité d'après la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. La Communauté d'Agglomération étant l'AOM local, elle est compétente pour organiser et animer la Commission Intercommunale Pour l'Accessibilité (CIPA). Cette instance regroupe des élus communautaires, élus

Projet

communaux, associations diverses pour personnes en situation de handicap, acteurs économiques et opérateurs des mobilités. Ses missions sont :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- Faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ;
- Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- Établir un rapport annuel présenté en conseil communautaire ;
- Tenir à jour, par voie électronique, la liste des ERP situés sur le territoire intercommunal qui ont élaboré un Ad'AP et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées.

2. L'approche handicap sur l'espace public et la voirie

Le décret n°2006-1658 du 26 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et de l'espace public définit les grands principes qui caractérisent une voirie accessible :

- Qualité du cheminement : sol non meuble, non glissant sans obstacle, pentes et dénivellation, ressauts (arrondis ou chanfreinés), mobiliers urbains et traversées piétonnes.
- Stationnement : 2 % des places de stationnement doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Feux de signalisation : accessible aux personnes aveugles ou malvoyantes.
- Accessibilité des postes d'appel d'urgence.
- Emplacement accessible des points d'arrêt de transport collectif : largeur, hauteur, etc.

Ces recommandations techniques ont pour objectif d'accompagner les aménageurs dans leur projet de requalification de l'espace public et des voiries. En complément, il est important de prendre en compte les diverses situations de handicap pour adapter l'aménagement de l'espace pour tous. L'Organisation Mondiale de la Santé définit 3 typologies de handicap :

- La déficience : altération d'une structure ou d'une fonction psychologique, physiologique ou anatomique ;
- L'incapacité : réduction partielle ou totale de la capacité d'accomplir une activité ;
- Le désavantage : résultat de l'interaction entre la personne porteuse de déficience ou d'incapacité et l'environnement.

À préciser qu'une situation est étroitement liée à la qualité de l'environnement, qui peut soit minimiser, soit amplifier la condition d'une personne. Un handicap peut évoluer au cours de la vie d'un individu (maladies dégénératives). Les différents types de handicap sont :

Déficience motrice

Déficience : lésion physique passagère ou permanente, due à une maladie, un accident ou l'âge.

Handicap : difficultés à se déplacer et/ou à atteindre et manipuler des objets.

Accessibilité : supprimer les obstacles (seuils, pentes, marches).

Projet

Déficience visuelle

Déficience : troubles de la vision, de la simple myopie à la cécité totale.

Handicap : réduction, voire suppression de la perception de tout ou partie des informations visuelles.

Accessibilité : sécuriser les cheminements et les équipements, rendre les informations visuelles plus adaptées, les doubler par des informations sonores ou tactiles.

Déficience auditive

Déficience : réduction, voire suppression totale de l'acuité auditive.

Handicap : difficulté, voire impossibilité de communiquer de manière orale.

Accessibilité : rétablir la communication, compléter les signaux et avertissements sonores par des informations et des avertissements visuels.

Déficience mentale et psychologique

Déficience : retard intellectuel ou trouble du comportement.

Handicap : difficultés de compréhension des informations, de relation aux autres.

Accessibilité : mise en place d'une signalétique sous forme d'idéogrammes simples.

Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) peuvent aussi être atteintes de plusieurs handicaps soit en étant plurihandicap (association d'atteintes motrices et/ou sensorielles de même degré) soit polyhandicap (handicap grave à expression multiple).

Les situations invalidantes ne sont pas seulement liées à des handicaps. Des circonstances personnelles peuvent engendrer des difficultés de déplacement, notamment chez les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec poussette ou chargés, enfants en bas âge, les personnes qui communiquent par la langue des signes, etc. L'objectif sera de veiller au confort de tous pour une chaîne de déplacement adaptée.

Projet

II - La Politique de Troyes Champagne Métropole en matière d'accessibilité (2025-2035)

1. Stratégie de mise en accessibilité

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités et gestionnaire de voirie, Troyes Champagne Métropole peut agir pour améliorer l'accessibilité du territoire via ses offres de mobilités, ainsi que l'aménagement de la voirie et des espaces publics.

a) Offres de mobilités

La régie des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne (TCAT) est l'opérateur unique des mobilités de Troyes Champagne Métropole et a pour rôle de les exploiter. Sur le territoire, les offres disponibles sont les transports en commun, le covoiturage et les services vélos : la Maison du vélo et le Marcel à Vélo.

Dans l'optique d'encourager le recours à la pratique cyclable pour tous, dans son Schéma Directeur des Mobilités Actives, Troyes Champagne Métropole planifie d'augmenter et diversifier la flotte de vélo proposés à la location à la Maison du Vélo (action n°23). C'est un service de location de moyenne à longue durée et mis en place dans l'agglomération depuis 2021. Ce service a pour intérêt de permettre aux administrés de louer des vélos pour les tester avant un éventuel achat. L'objectif à moyen terme est de répondre aux besoins de mobilités diverses en adaptant son offre de location, notamment en acquérant des vélos adaptés. En 2025, dans ce service est mis à la location un tricycle, ainsi qu'un triporteur. L'objectif de l'agglomération est d'accompagner les personnes à mobilité réduite dans leur autonomie de déplacement.

En parallèle, pour répondre aux besoins de déplacements du quotidien de ses administrés sur de plus longues distances, Troyes Champagne Métropole dispose d'un réseau de transports en commun géré par la TCAT :

- 13 lignes structurantes transport urbain
- 1 ligne de navette « Cœur de Troyes » (hypercentre de Troyes)
- 18 lignes à vocation scolaire ouvertes à tous
- 5 zones de transport à la demande (TAD)
- 1 transport de personne à mobilité réduite (TPMR)

Projet

Figure 2 : Photographie du bus et de la navette TCAT (Source : M.Nicolas – Troyes Champagne Métropole, 2024)

Il existe sur le territoire un transport de personnes à mobilité réduite. C'est un service spécifique mis en place volontairement par Troyes Champagne Métropole (en-dehors des compétences obligatoires de l'AOM). Il s'adresse aux personnes reconnues en invalidité à 80 % ou plus proposant une desserte porte-à-porte (par exemple, du domicile au lieu exact de destination). Il est assuré par du personnel et des véhicules spécialement adaptés. Le TPMR est disponible dans l'ensemble des 81 communes de Troyes Champagne Métropole avec des horaires adaptés. Il fonctionne sur réservation par téléphone directement auprès de la TCAT, ou par internet, plusieurs jours à l'avance et au plus tard la veille. Les utilisateurs précisent l'ensemble des modalités liées à leur demande de transport, à savoir le parcours, le jour et les horaires de prise en charge souhaités. La TCAT s'efforce ensuite de répondre au plus près du besoin. Ce service a pour objectif d'offrir un confort de service porte-à-porte.

Le transport en commun urbain desservant les communes centre de l'agglomération est adapté à la démarche S3A (symbole d'Accueil, d'Accompagnement et d'Accessibilité). En complément des pictogrammes, on retrouve dans les bus des espaces d'accueil spécialement aménagés pour les personnes en fauteuil roulant et des sièges adaptés pour les personnes à mobilité réduite. L'ensemble des bus sont équipés d'écrans et d'annonceurs sonores, ainsi que d'un système d'ouverture des portes en extérieur et d'une rampe d'accès.

Pour veiller à proposer en tout temps aux administrés une offre de transport adaptée, Troyes Champagne Métropole s'assure régulièrement de l'accessibilité de ses points d'arrêts. Cela a pour objectif de rendre les lignes de bus structurantes plus praticables auprès de tous les publics. L'agglomération se base sur le précédent Schéma directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SA'AP, 2016-2019), obligatoire d'après **l'article L1112-2-1 du Code des Transport du 26 septembre 2014,** qui avait pour vocation de programmer la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires en 3 ans. Pour qu'un arrêt de bus soit identifié comme prioritaire, il doit *à minima* :

- Constituer un pôle d'échange
- Se situer sur une ligne structurante (en site propre)
- Desservir 2 lignes de transport public urbain
- Se situer à 200 mètres autour d'un pôle générateur, structure d'accueil de personnes en situation de handicap ou de personnes âgées

On compte ainsi au minimum :

- 1 arrêt par commune urbaine
- 1 arrêt par commune de plus de 1 000 habitants

En complément, depuis son SD'AP de 2016-2019, Troyes Champagne Métropole n'intègre plus la notion du taux de fréquentation au point d'arrêt dans sa définition d'un point d'arrêt prioritaire. C'est pourquoi le nombre de points d'arrêts identifié comme tel est moins important qu'en 2016.

Pour qu'un arrêt de bus soit dit accessible, il faut prendre en compte les recommandations définies par **l'arrêté du 15 janvier 2007** relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Cet arrêté indique les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité des équipements et aménagements relatifs aux voiries et aux espaces publics. Une attention particulière doit être apportée au cheminement, à l'accostage, à la longueur et largeur du quai, à la hauteur du quai, ainsi qu'à la matérialisation du quai.

Typologie des arrêts	En 2016 17 communes	En 2025 81 communes
Totalité des points d'arrêts réguliers du réseau TCAT	759	908
Points d'arrêts prioritaires	644	386
% des points d'arrêts du réseau déjà accessibles	57 %	71 %
Points d'arrêts prioritaires restant à aménager	207	111

Les lignes du réseau TCAT desservent 908 arrêts en janvier 2025. Les services de Troyes Champagne Métropole et de la TCAT ont cartographié, relevé les caractéristiques techniques et analysé l'accessibilité de l'ensemble des arrêts du réseau de transport en commun sur la base des critères définis précédemment. Ce diagnostic a permis d'identifier 386 points d'arrêts prioritaires dont 271 sont accessibles, soit 71 %. Troyes Champagne Métropole a en effet engagé depuis 2010 des travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus. Un travail sera mené par les équipes technique de l'agglomération pour la mise aux normes d'accessibilité des points d'arrêts.

Projet

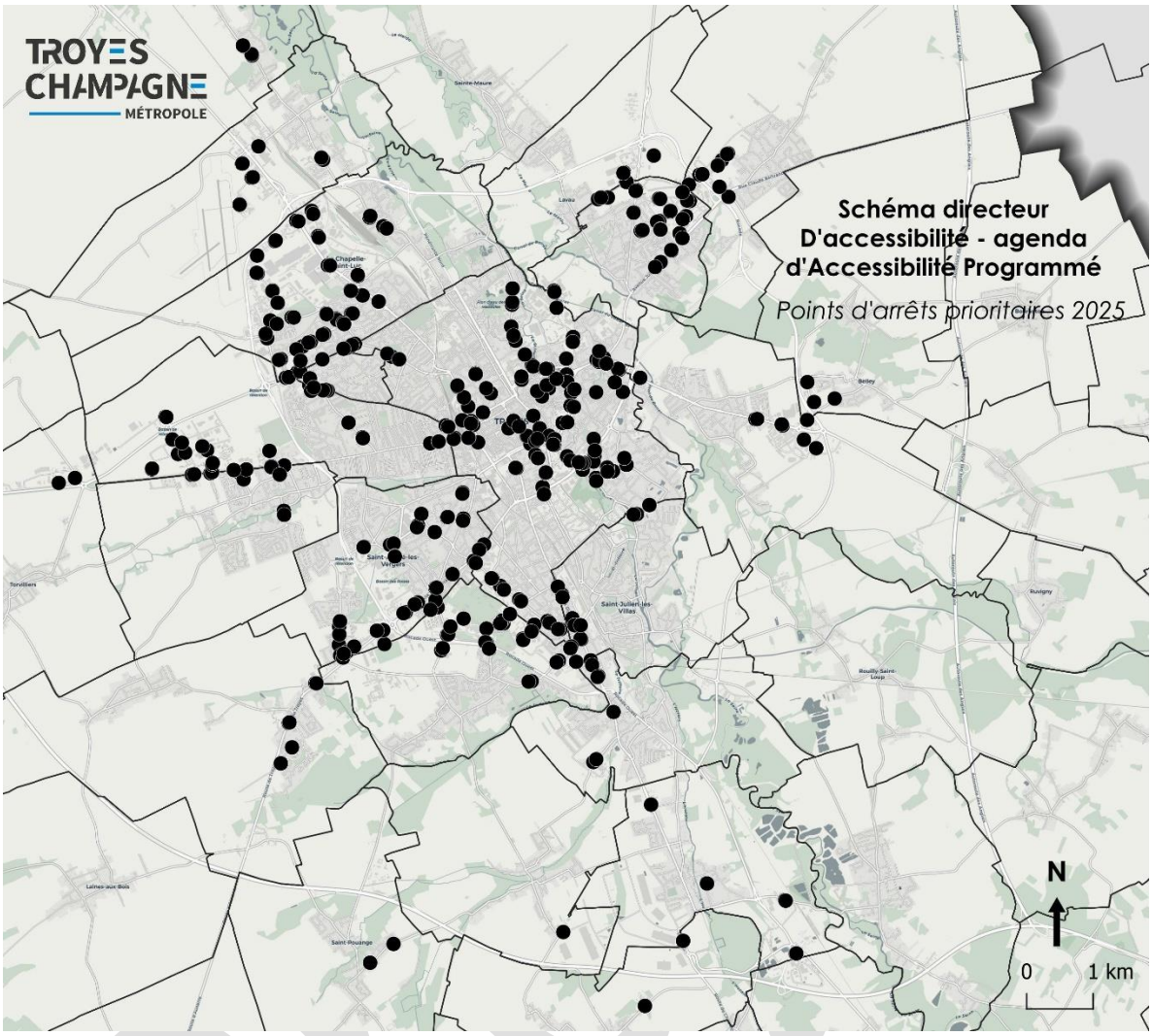


Figure 3 : Carte des points d'arrêts prioritaires 2025 de TCM (source : TCM)

Les communes disposant de points d'arrêts prioritaires sont Barberey-Saint-Sulpice, Bréviandes, Buchères, Creney-Près-Troyes, La Chapelle-Saint-Luc, Lavau, La Rivière-de-Corps, Les Noës-Près-Troyes, Moussey, Saint-André-les-Vergers, Pont-Sainte-Marie, Rosières-Près-Troyes, Saint-Germain, Saint-Julien-les-Villas, Saint-Léger-Près-Troyes, Saint-Lyé, Saint-Parres-aux-Tertres, Saint-Pouange, Sainte-Savine, Torvilliers, Troyes et Villechétif.

b) Voirie et espaces public

Troyes Champagne Métropole a engagé une révision de son Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et de celui de ses communes membres, dans le cadre de la réalisation du Plan de Mobilité (2025-2035).

Cette révision a pour objectif de :

- Développer une culture commune entre tous les acteurs communaux ;
- Dresser un état des lieux détaillé de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics jusqu'aux portes du cadre bâti ;
- Identifier les actions d'amélioration à engager et proposer des principes d'adaptation pour assurer aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite la continuité de la chaîne de déplacement sur la voirie et les espaces publics ;
- Hiérarchiser ces actions en tenant compte des dispositions du Plan de Mobilité de Troyes Champagne Métropole.

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics est un outil de planification qui accompagne Troyes Champagne Métropole et ses communes membres pour devenir un territoire plus inclusif et équilibré sur la mise en accessibilité de l'espace public.

Dans le cadre de ses statuts et des compétences qui lui incombent entant qu'aménageur de l'espace communautaire et Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), TCM a la responsabilité d'adopter un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics. Une AOM est chargée d'organiser la mobilité sur son territoire en fonction des besoins locaux, pour la mise en œuvre de sa compétence, un Plan de Mobilité (PDM) doit être rédigé et permet de planifier l'organisation du transport des personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

Troyes Champagne Métropole a donc la responsabilité de rédiger un PAVE sur ses voiries et celles qui sont en gestion communale. Selon les critères obligatoires, 26 communes sur les 81 de l'agglomération doivent bénéficier de ce document d'accessibilité, car elles ont plus de 1 000 habitants (recensement INSEE 2021). Les communes concernées sont : Barberey-Saint-Sulpice, Bouilly, Bréviandes, Buchères, Clérey, Creney-Près-Troyes, Estissac, La Chapelle-Saint-Luc, La Rivière-de-Corps, Lavau, Les Noës-Près-Troyes, Lusigny-sur-Barse, Payns, Pont-Sainte-Marie, Rosières-Près-Troyes, Saint-André-les-Vergers, Sainte-Maure, Sainte-Savine, Saint-Germain, Saint-Julien-les-Villas, Saint-Lyé, Saint-Parres-aux-Tertres, Saint-Pouange, Torvilliers, Troyes et Verrières.

Projet

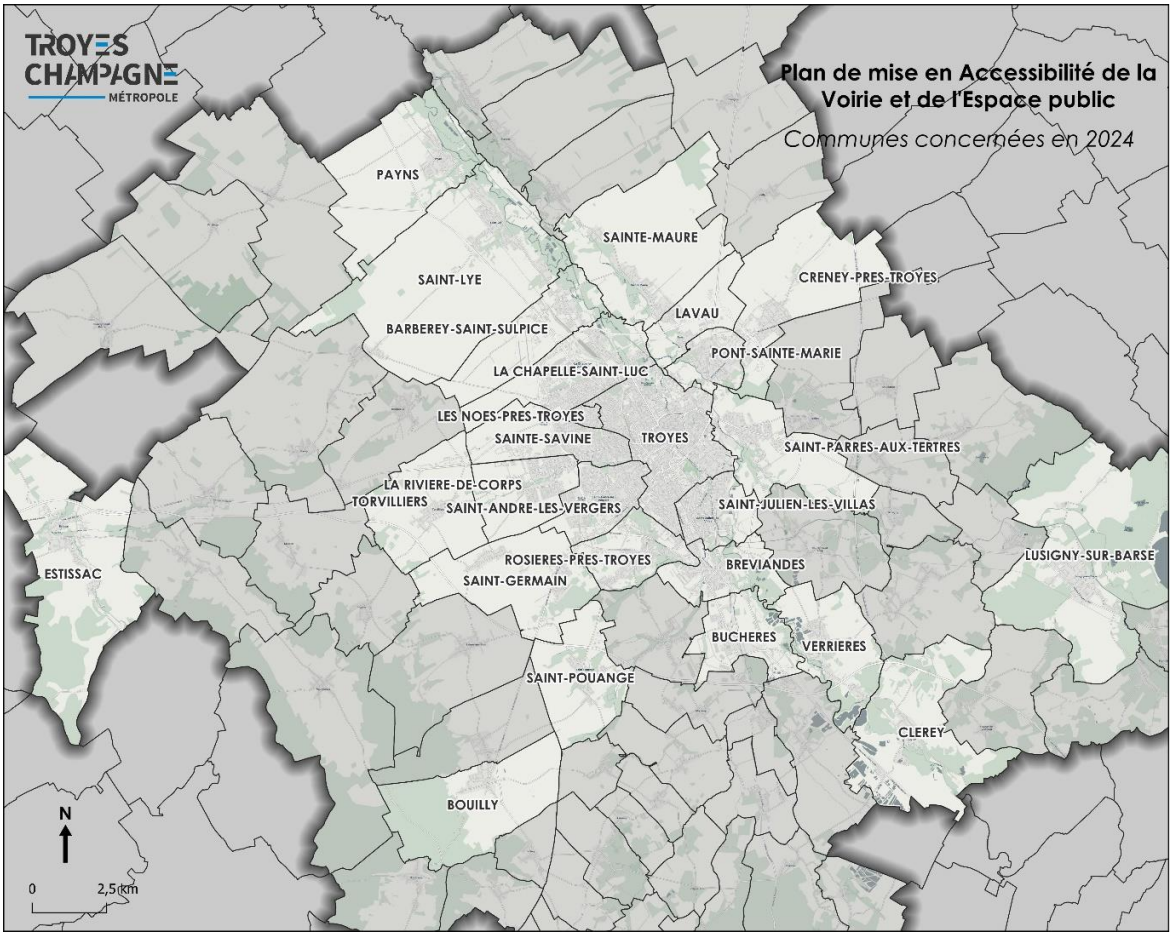


Figure 4 : Carte des communes concernées par l'obligation de réalisation d'un PAVE en 2024 (source : TCM)

Un diagnostic territorial a été réalisé entre 2020 et 2021 par un audit des 81 communes membres de l'agglomération troyenne. Troyes Champagne Métropole s'est adjoint les services du bureau d'étude Accèsmetrie afin d'homogénéiser l'ensemble de la planification accessibilité sur le territoire.

Pour identifier une voirie comme ayant une pertinence dans la planification du PAVE, elle doit mener vers :

- Un Établissement Recevant du Public (ERP),
- Une aire de stationnement automobile,
- Un point d'arrêt prioritaire du réseau de transport en commun urbain.

Les typologies des ERP relevées sont les établissements d'enseignement supérieur, les établissements de santé et de services à la personne, les services publics (mairie, poste, …), les pôles scolaires (enseignement primaire (maternelle et élémentaire), secondaires (collège, lycées)) ainsi que les commerces. Les aires de stationnement desservant ces pôles ont été analysées ainsi que les points d'arrêt de la TCAT.

Des visites terrains ont été réalisé. L'objectif était de relever les indices d'accessibilités des voiries pré-identifiées en analysant les critères suivants : qualité du cheminement, traversée piétonne, mobiliers urbains, escaliers, points d'arrêt de bus et stationnement. À la suite, un diagnostic par commune et par voirie a été rédigé. Sont recensés : les obstacles, l'indice d'accessibilité et le potentiel en fonction de la faisabilité technique ainsi que le coût financier. Une fiche par obstacle a

été produite dans le diagnostic et permettra aux communes de réaliser les travaux nécessaires pour améliorer l'accessibilité dans la chaîne de déplacement. À l'issue de la phase de visite et de production des rapports d'audit, des réunions se sont tenues avec les communes afin de programmer la mise en accessibilité des voiries en fonction du diagnostic.

Suite aux échanges avec les collectivités membres de l'agglomération, Accèsmétrie a budgétisé les travaux en fonction des périodes prédéfinies par Troyes Champagne Métropole. Cela permettra aux communes de répartir les dépenses en fonction des projets sur 10 ans :

- Période 1 : 2025 - 2027
- Période 2 : 2028 - 2032
- Période 3 : 2033 - 2035

Une synthèse de programmation a été rédigée pour les 26 communes concernées. Dans ce cadre réglementaire, Troyes Champagne Métropole a présenté à sa CIPA le 15 mars 2022 la révision du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics. Un avis favorable a été émis. Après validation des communes de la dernière version du document, il sera soumis pour adoption au Conseil Communautaire de l'agglomération en 2025.

Résumé des synthèses de programmation *(version 2025)* :

Nom de la commune	Nombre d'habitants *INSEE 2021*	Nombre de voirie concernées
Barberey-Saint-Sulpice	1 563	7
Bouilly	1 076	12
Bréviandes	3 034	4
Buchères	1 895	7
Clerey	1 142	4
Creney-Près-Troyes	1 997	6
Estissac	1 830	6
La Chapelle-Saint-Luc	12 299	10
La Rivière-de-Corps	3 651	4
Lavau [1]	934	3
Les Noës-Près-Troyes	3 267	5
Lusigny-sur-Barse	2 244	6
Payns	1 384	2
Pont-Sainte-Marie	5 143	16
Rosières-Près-Troyes	4 749	4
Saint-André-les-Vergers	12 775	20
Sainte-Maure	1 766	5
Sainte-Savine	10 515	14
Saint-Germain	2 348	7
Saint-Julien-les-Villas	6 745	10
Saint-Lyé	2 870	4
Saint-Parres-aux-Tertres	3 201	11
Saint-Pouange [1]	994	4
Torvilliers	1 042	3
Troyes	62 782	175
Verrières	1 854	4

[1]*Ces communes n'ont pas atteint les 1 000 habitants en 2021. Par anticipation et au vu de l'augmentation continue du nombre d'habitants, un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics a été réalisé.*

2. Plan de Mobilité

Le Projet de Territoire de Troyes Champagne Métropole est décliné au travers de schémas directeurs. Pour les mobilités et stationnement dans l'agglomération, TCM adopte son Plan des Mobilité (PDM) pour la décennie 2025-2035. Ce document de planification, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, est composé de cette annexe accessibilité.

Le Plan des Mobilités de Troyes Champagne Métropole définit notamment la stratégie de déplacement sur l'agglomération. S'assurant de l'accessibilité qui garantira une égalité pour tous dans les mobilités du quotidien. Dans le Plan des Mobilités, les actions spécifiques relatives à une politique globale de mise en accessibilité sont :

- **Action n°1 : « Restructurer l'offre de transport en commun »** implique indirectement les personnes à mobilité réduite car elle vise à développer une offre de déplacement mieux adapté aux usagers. Son aussi concerné le transport à la demande ainsi l'offre TPMR existante.
- **Action n°2 : « Déployer et structurer les services de voiture partagée »** permettra de répondre aux besoins de déplacements de personne avec des handicaps peu invalidants. Une attention particulière sera apportée pour l'accès aux aires de covoiturage (connexion piétonne et cyclable, transport en commun, etc.).
- **Action n°3 : « Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population »** vise à développer la pratique piétonne et cyclable. L'objectif sera notamment d'améliorer l'offre de stationnement vélo, encourager l'apprentissage de la pratique du vélo notamment à destination des adultes, faciliter l'accès de paiement pour les services et diversifier la flotte de vélo mis à la location à la Maison du Vélo (vélo adapté).
- **Action n°4 : « Créer des aménagements en faveur de la performance de l'accessibilité du réseau bus »** a pour ambition d'améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun, c'est-à-dire, de le rendre plus compétitif notamment vis-à-vis de la voiture.
- **Action n°5 : « Améliorer et développer l'intermodalité sur l'ensemble du territoire »** permettra notamment d'améliorer les interconnections modales vers les pôles d'échange tel que le pôle gare de Troyes : guichet d'accueil/point d'information, cheminement piéton-cycle, liaison avec les transports en communs, services vélo, etc.
- **Action n°7 : « Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements »** est une mesure directement liée au développement de la pratique des mobilités actives sur le territoire. Cette action a notamment comme objectif de développer un maillage cyclable continu et sécuritaire qui permettra de rassurer et ainsi d'encourager la pratique cyclable. C'est aussi un moyen qui permettra de favoriser l'autonomie de déplacement des personnes âgées en adaptant l'espace public.
- **Action n°8 : « Apaiser les centres-villes et centres bourgs »** améliora le cadre de vie des habitants, notamment pour les personnes sensibles aux nuisances sonores via la réduction de bruit routier (encadrement de la circulation des poids lourds et baisse de la vitesse automobile).
- **Action n°9 : « Définir et mettre en œuvre une politique de stationnement durable »** : dans sa stratégie de stationnement, les emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite seront pris en compte. Cela permettra de s'assurer de l'accessibilité des établissements recevant du public.
- **Action n°10 : « Renforcer l'accessibilité PMR du territoire »** est une mesure qui doit s'assurer de la mise en accessibilité des arrêts de transport en commun ainsi que mettre en œuvre les actions du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics sur le territoire des communes de plus de 1 000 habitants.

Projet

- Action n°13 : « Mettre en œuvre une billettique intermodale et solidaire » permettra de faciliter l'usage des services de mobilité.
- **Action n°14 : « Informer, sensibiliser et promouvoir des modes alternatifs pour l'ensemble des publics »** permettra de présenter auprès de tous les publics les services de déplacement existant et ainsi de leur proposer la meilleure solution de déplacement adaptée à leur besoin.
- **Action n°15 : « Fédérer les partenaires du Plan de Mobilité »** en développant le réseau de transport via le comité des partenaires. Cette instance facilite les échanges entre les acteurs du territoire et des administrés autour de la thématique de la mobilité.

Projet

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Etude environnementale

Résumé non technique

2025-2035

Document adopté au Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole

Table des matières

1. Contexte général 3
2. État initial de l'environnement 5
3. Exposé des motifs et justification du scénario retenu 14
4. Articulation de l'évaluation environnementale avec les plans et les programmes 18
5. Analyse des incidences du PDM sur l'environnent et mesures envisagées 19
5.1 Structure du plan de mobilité 19
5.1.1 Orientations stratégiques 19
5.1.2 Plan d'actions 20
5.2 Zones susceptibles d'être impactées 24
5.3 Synthèse de l'évaluation environnementale des actions du PDM 34
5.4 Mesures 39
6. Évaluation des incidences Natura 2000 40
6.1 Incidences sur les sites Natura 2000 41
7. Méthodologie d'élaboration de l'évaluation environnementale 42
8 . Indicateurs de suivi des effets du PDM 43

1. Contexte général

Située dans le **département de l'Aube** (10), à l'ouest de la région **Grand Est**, la **communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole**, compte 175 193 habitants (INSEE, 2021) répartis sur 81 communes pour une superficie de 890 km². Les communes en périphérie de la ville centre constitue le cœur de l'agglomération urbanisée.

Troyes Champagne Métropole se situe à 170 km de Paris par l'autoroute A5 (2h), à 126 km de Reims par la A26 (1h20) et à 180km de Dijon par la A5 et la A31 (1h50). Le territoire est très dépendant de la voiture en partie puisque Troyes n'est pas reliée aux LGV et le milieu rural dispose majoritairement et uniquement de la voiture comme moyen de déplacement.

Le territoire de Troyes Champagne Métropole est inclus au sein du périmètre du Schéma de Cohérence Territorial des Territoires de l'Aube (SCoT), réalisé par le Syndicat départ.

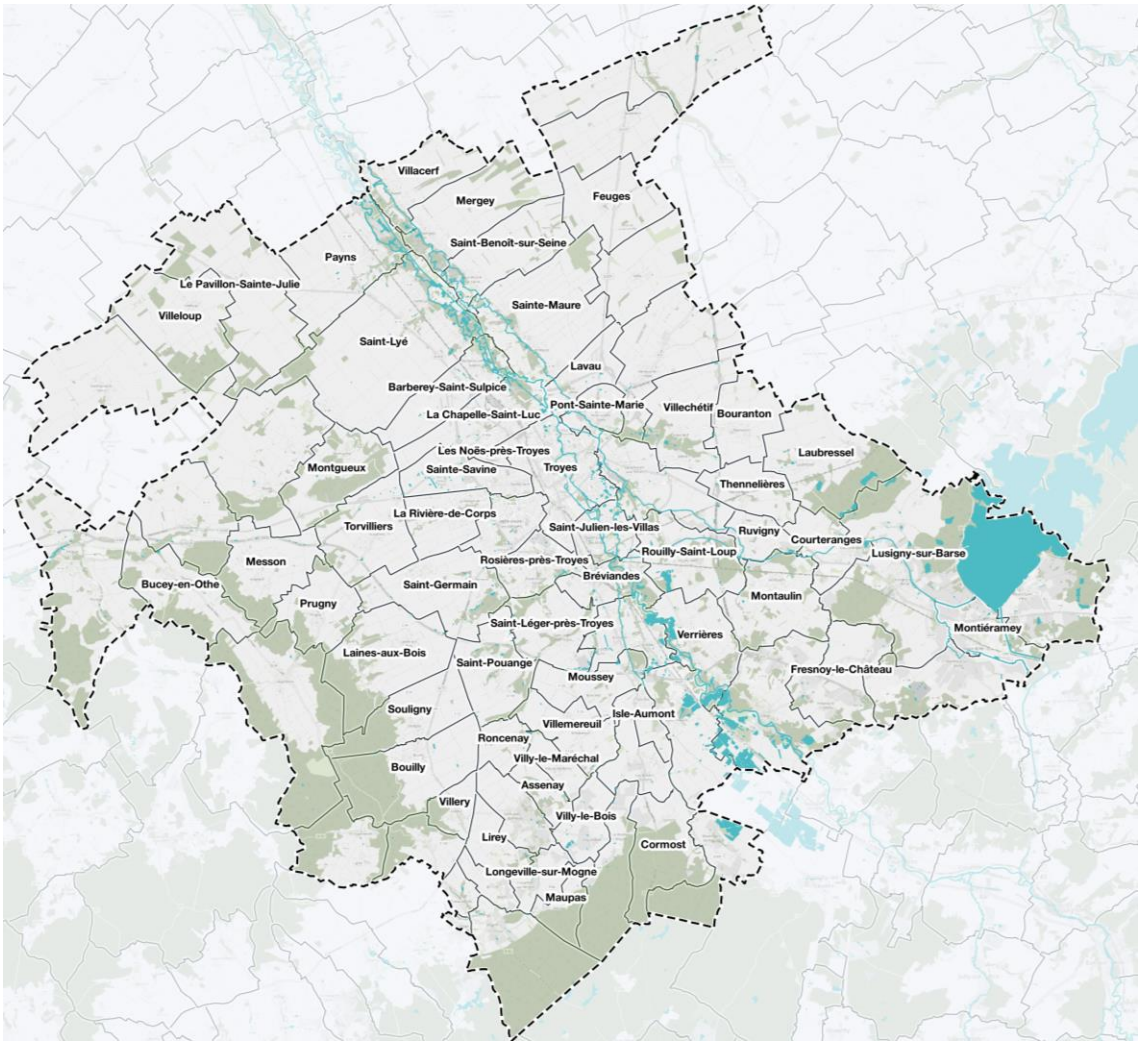


Figure 1 - Le territoire de Troyes Champagne Métropole

Le territoire présente un caractère péri-urbain et rural. Il est possible de distinguer trois typologies de communes dont les enjeux en terme de mobilités sont différents.
Pour les 11 communes du cœur urbain attractif et de la 1ere couronne :

- Concentrent la majorité des habitants et emplois, donc des déplacements.
- **Déplacements très routiers** malgré la présence d'alternatives.
- **Réseau de bus peu attractif face à la voiture** utilisé principalement par des usagers captifs.

Pour les 70 communes du territoire rural :

- Déplacements diffus.
- Usage de la voiture très marqué en lien avec le manque d'alternatives.

Le Plan de Mobilité 2025-2035 couvre les 81 communes de la communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole et remplacera le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2014-2024, établit sur le Grand Troyes qui arrive à échéance. Il dessine la stratégie territoriale de la communauté d'agglomération à horizon 2035, en organisant les déplacements de personnes et de marchandises, dans le cadre d'un projet de mobilité durable sur le territoire.

Le PDM comprend un diagnostic, une stratégie, un programme d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation. **Le Plan de Mobilité doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.** Cette évaluation environnementale est réalisée en parallèle de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité. C'est une démarche progressive et itérative d'intégration proportionnée des enjeux environnementaux pour aboutir au plan d'actions du moindre impact environnemental**.**

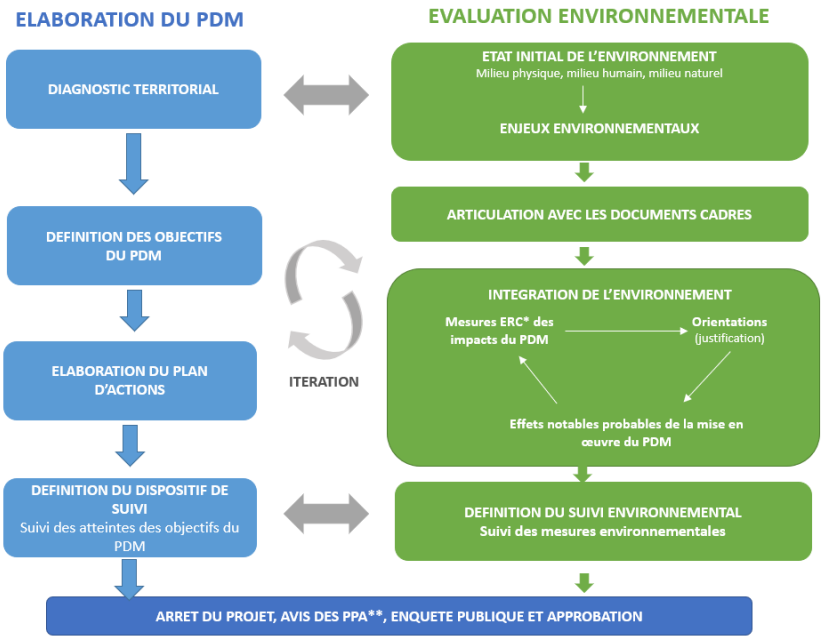


Figure 2 - Articulation entre la démarche d'élaboration du PDM et son analyse environnementale

Retour Sommaire

2. État initial de l'environnement

Une synthèse des enjeux est présentée ci-dessous.

Tableau 1 - Synthèse des enjeux

THÉMATIQUE	Diagnostic	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
Contexte climatique	Des évolutions climatiques en cours. +2°à l'horizon 2030. De plus en plus d'épisodes intenses (vagues de chaleur, précipitations).	Réduire les émissions de GES qui affectent le climat en travaillant sur les mobilités alternatives à l'autosolisme voiture individuelle, en réduisant les distances parcourues en voiture individuelle, en diminuant l'usage des carburants fossiles. Prendre en compte le climat et ses évolutions dans les aménagements liés à la mobilité (ombrage, perméabilité des sols, revêtements, protection aux vents dominants...). Rendre résilientes les infrastructures au regard des évolutions climatiques (augmentation des épisodes de pluie intense et des périodes de sécheresse).	Mise en œuvre des plans d'actions d'autres documents cadres et stratégie nationale ou locale (PCAET, SNBC.) ; Développement du parc de véhicule vers des alternatives aux véhicules thermiques (véhicules électriques, hydrogène, bioGNV, biocarburants) qui permet de réduire les émissions de GES ; Mais toujours une augmentation de la part des émissions de GES liées au transport dans les émissions globales notamment en raison de l'augmentation de la demande en déplacement : Sur la période 2014-2022, les émissions de GES dues aux transports sont passées de 38,4% à 40,8% des émissions globales ; La vulnérabilité des infrastructures aux évolutions climatiques risque de s'accroitre en raison de l'augmentation du nombre d'épisodes intenses.
Émissions de GES	Le transport routier, 1er émetteur de GES sur le territoire : 41% des émissions en 2022 (311 kteqCO_2). Malgré une diminution globale des émissions le secteur des transports est à la hausse.	Réduire les émissions de GES pour freiner le changement climatique et ses impacts déjà visibles, en décarbonant la mobilité. Un thème transversal : les solutions favorables seront aussi favorables à la qualité de l'air, à la réduction des nuisances sonores et à la réduction des consommations d'énergie	Mêmes évolutions à prévoir que sur la thématique climatique ; Sur la période 2014-2022, les émissions de GES dues au transport routier ont stagné (-0,3%), la même tendance peut être attendue sans mise en œuvre d'aucunes actions pour les réduire.

THÉMATIQUE	Diagnostic	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
	Les voitures particulières représentent plus de la moitié de des émissions de GES.		
Consommation d'énergie	Le transport, 1er secteur en matière de consommations énergétiques : 33% des consommations du territoire en 2022 (1 248 GWh).	Réduire la consommation énergétique liée au secteur des transports par : Des moyens de transport moins énergivores que la voiture (modes doux, transports en commun). Des véhicules plus performants ou d'autres façons de se déplacer (covoiturage, autopartage) en zones péri urbaine et rurale Une optimisation de l'approvisionnement des marchandises en lien avec l'agglomération et en « centre-ville »	Mise en œuvre des plans d'actions d'autres documents cadres et stratégie nationale ou locale (PCAET, SNBC.) ; Baisse des consommations énergétiques du parc de véhicules en fonction des évolutions technologiques vers des véhicules à moindre consommation entrainant une baisse des consommations dues au trafic routier ; Cependant, sur la période 2014-2022, les consommations énergétiques de TCM liées au transport routier ont augmenté de 3,6%, cela peut s'expliquer par une hausse de la population et des distances parcourues par habitant. Si aucune action n'est mise ne place cette tendance risque de se poursuivre ; Évolution du prix de l'énergie non maîtrisée pouvant entrainer des variations importantes des consommations selon les années.
Qualité de l'air	Des évolutions réglementaires en cours. En 2022 le secteur routier a été responsable de 50% des émissions de NOx. Les NOx et les particules fines, principaux polluants émis par les véhicules routiers. Des concentrations majoritaires et une exposition de la	Prévenir et réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique émise par le transport routier, notamment au niveau des zones d'habitat les plus denses. Accompagner la mutation du parc automobile vers l'électrique (en prenant en compte les infrastructures indissociables : systèmes de production d'électricité décarbonée, développement d'IRVE, aides financières à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers et les entreprises, etc.).	Sur la période 2014-2022, les émissions de polluants dues au trafic routier ont diminué ; o NOx : -35,3 % ; o PM10 : -44,1% ; o PM2.5 : -40,5%. Cette baisse résulte des actions mises en place au niveau national, régional et local, et aux progrès technologiques réalisés sur les véhicules, sans toutefois les supprimer complètement (une partie des émissions de particules fines provenant de l'abrasion et de la remise en suspension des poussières en roulant). Cette

THÉMATIQUE	Diagnostic	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
	population autour des axes de circulation, et dans le centre de l'agglomération.		diminution devrait se poursuivre dans les années à venir grâce aux évolutions du parc de véhicules. Cependant, sans mise en œuvre d'aucunes actions, le développement démographique et économique entrainant une augmentation du nombre de déplacements pourrait augmenter le nombre d'émetteurs et donc le niveau global d'émissions de polluants dans l'air. De plus une augmentation des problèmes de santé (asthme notamment) chez les enfants et les personnes vulnérables est à prévoir du fait de l'exposition à la pollution de l'air. Enfin, les seuils réglementaires étant amenés à évoluer vers des valeurs plus restrictives, les zones concernées par des dépassements de seuils règlementaires risquent de devenir plus importantes.
Nuisances sonores	Le bruit routier est la principale source d'exposition au bruit de la population sur Troyes Champagne Métropole. Environ 7 914 personnes au-dessus du seuil réglementaire pour l'indicateur global et 1 958 pour l'indicateur nocturne. Une exposition de la population essentiellement localisée aux abords des axes structurants traversant la commune de Troyes. Des infrastructures de transport terrestres classées :	Réduire les émissions de GES, des consommations d'énergie, des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques en travaillant sur : - le déploiement de moyens de transport alternatifs à la voiture particulière (modes doux, transports en commun) et sur d'autres façons de se déplacer (covoiturage, autopartage, intermodalité, parking relais) en zones péri-urbaine et rurale, et en réduisant les distances parcourues en voiture particulière - des véhicules moins consommateurs, via la mutation du parc automobile vers l'électrique (en prenant en compte les infrastructures indissociables) - une optimisation de l'approvisionnement des marchandises en lien avec l'agglomération et en	Respect des prescriptions en matière d'isolement acoustique pour les constructions neuves : bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique ; Mise en œuvre des différents PPBE dont celui de TCM et du PEB de l'aérodrome de Troyes Barberey ; Augmentation de la demande en déplacements entrainant une augmentation du trafic routier et du bruit associé ; Augmentation des problèmes de santé liés au bruit pour la population particulièrement exposée (centres urbains et à proximité des grands axes routiers).

THÉMATIQUE	Diagnostic	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
	• A5, A26 et RN77 : catégorie 2 pour les autoroutes, 3 et 4 pour la RN77. • Des routes départementales : RD619, 677, 960 610 671, 660 : catégorie 2 à 3. • Des voies classées sur les communes de la Chapelle-saint-Luc, Saint-Andre-les-Vergers, Les-noés-pres-Troyes, Pont Sainte-Larie, Troyes, Sainte Savine et saint julien les Villas (catégorie 3 à 5). Des prescriptions en matière d'isolement acoustique applicables pour les constructions neuves : bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique.	« centre-ville » Préserver les zones du territoire faiblement exposées aux polluants et au bruit	

Tableau 2 – Synthèse des enjeux

THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
Milieux naturels et paysage	Des espaces d'intérêt écologiques Des espaces naturels protégés : Natura 2000, Zone humide RAMSAR, Réserve Naturelle Régionale, Arrêté de protection Biotope Des espaces inventoriés au titre du patrimoine naturel : ZNIEFF de type I et II. Parc Naturel Régional Forêt d'Orient Sites ENS potentiels à vérifier (schéma en cours d'élaboration) Présence de zones humides principalement le long de la Vallée de la Seine. Les milieux naturels du Grand Troyes présentent un état de conservation variable. Les principales atteintes sont liées à la colonisation des milieux par les espèces invasives, l'appauvrissement de la biodiversité, l reboisement progressif, les impacts liés à l'anthropisation. Une topographie peu marquée Quelques éléments de reliefs localisés au sud-ouest et au nord-est, de part et d'autre de la vallée de la Seine	Préserver les éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagements liés aux mobilités : zones humides, cours d'eau, réservoir de biodiversité, continuités écologiques zones protégées, inventoriées, patrimoine protégé. Intégrer les projets de mobilité vis-à-vis du patrimoine remarquable et du paysage. Gérer et entretenir les infrastructures de transports de façon compatible avec les enjeux écologiques (gestion écologique différenciée, passage faune…). Maîtriser l'artificialisation des sols et la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers, propices à la biodiversité, à la qualité de l'air. Réduire la pollution lumineuse	• Urbanisation (routes, voiries) croissante aves des impacts sur les milieux naturels ; • Disparition de certains éléments agro-naturels : haies, mares, talus… • Mortalité de la faune par collision routière.

Retour Sommaire

THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
Patrimoine	Plusieurs sites protégés au titre du Code de l'environnement : Un site classé : le monastère de la Visitation à Troyes ; Cinq sites inscrits : L'allée des tilleuls et de marronniers à Saint-Julien-Les-Villas ; les maisons anciennes près de l'église Saint-Jean et de l'hôtel Vauluis, la place du préau, le quartier de la cathédrale et de l'église Saint-Nizier et le quartier Saint-Urbain à Troyes 103 monuments classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques, engendrant des périmètres de protection (500 mètres). Un site patrimonial remarquable (SPR) pour la ville de Troyes.	Préserver les éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagements liés aux mobilités. Intégrer les projets de mobilité vis-à-vis du patrimoine remarquable et du paysage.	Respect des réglementations associées aux périmètres de protection aux abords des monuments historiques, sites classés/inscrits ; Pour les sites patrimoniaux remarquables, respect des règles relatives : o à la qualité architecturale des constructions nouvelles ou des aménagements de constructions existantes, et à la conservation ou la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces naturels ou urbains ; o à l'intégration architecturale et l'insertion paysagère des constructions, ouvrages, installations ou travaux visant tant à l'exploitation des énergies renouvelables ou aux économies d'énergie qu'à la prise en compte d'objectifs environnementaux. Mais sans mise en œuvre d'aucune actions, la détérioration du patrimoine bâti non protégé risque de se poursuivre notamment en raison des émissions de particules issues du trafic automobile.
Ressource en eau	Un réseau hydrographique superficiel marqué par la présence de la Seine et ses affluents. 5 masses d'eau souterraines au droit du territoire.	Risque de pollution : les polluants émanant des véhicules, tels que les hydrocarbures, les métaux lourds et les particules, peuvent être emportés par les eaux pluviales et contaminer les cours d'eau et les nappes souterraines.	Mise en œuvre du SDAGE du bassin Seine-Normandie et du SAGE Armançon permettant des actions de protection des ressources en eaux souterraines et superficielles et des actions de reconquête de la qualité de l'eau ;

THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
	Une vulnérabilité intrinsèque (risque d'infiltration à travers le sol et la zone non-saturée de polluants issus de la surface) au nord-ouest du territoire. Plusieurs captages prioritaires et sensibles présents sur le territoire. La nappe des Alluvions de la Seine amont est identifiée comme nappe stratégique pour l'Alimentation en Eau Potable.	Phénomène de ruissellement : lié à l'imperméabilisation des infrastructures de transport, et zones de stationnement. Risque inondation : risque de perturbation des écoulements naturels lié aux infrastructures. Pérennité des ouvrages. Sécurité des personnes. Continuité d'usage en cas d'inondation. Fragmentation des habitats : risque de coupure générer par les infrastructures, perturbation des écosystèmes locaux et des corridors écologiques (y compris aquatiques avec les ponts notamment).	Poursuite de la pollution des cours d'eau et des nappes phréatiques du territoire par les polluants émanant des véhicules, tels que les hydrocarbures, les métaux lourds et les particules qui peuvent être emportés par les eaux pluviales.
Risques naturels et technologiques	Plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) en régime d'autorisation ou d'enregistrement. Présence de 2 établissements Seveso : 1 établissement seuil bas sur la commune de Saint Andre-les-vergers (PetitJean) et 1 établissement seuil haut couvert par un PPRt sur la commune de Buchères (Dislaub). Présence d'Anciens Sites Industriels et Activités de Services (risque potentiel de pollution) et de sites BASOL (sites où la pollution est avérée). Un risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) lié aux voies ferrées, aux routes nationales et autoroutes traversant le territoire. Une canalisation de	Aggravation du risque inondation : via le phénomène de ruissellement lié à l'imperméabilisation des infrastructures de transport, et zones de stationnement et à la perturbation des écoulements naturels. Exposition aux risques naturels : pérennité des ouvrages, sécurité des personnes, continuité d'usage/ de service (Document d'analyse de la vulnérabilité du territoire réalisé en lien avec l'action 5.2 du programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) d'intention de la Seine Troyenne) Prendre en compte les risques présents localement dans l'aménagement de nouveaux ouvrages liés à la mobilité : ne pas exposer les usagers, préserver les ouvrages, ne pas accentuer les risques	Mise en œuvre des différents plans de prévention des risques naturels et technologiques ; Poursuite de la mise en œuvre d'actions liées à la sécurité routières : pour les infrastructures, la sécurité des véhicules et via la sensibilisation des usagers ; Augmentation du nombre de crues en raison du changement climatique pouvant provoquer des coupures d'axes de circulations et/ou entraîner des véhicules ; Aggravation du risque inondation via le phénomène de ruissellement en raison de l'imperméabilisation lié aux infrastructures de transport, zones de stationnement et à la perturbation des écoulements naturels.

Retour Sommaire

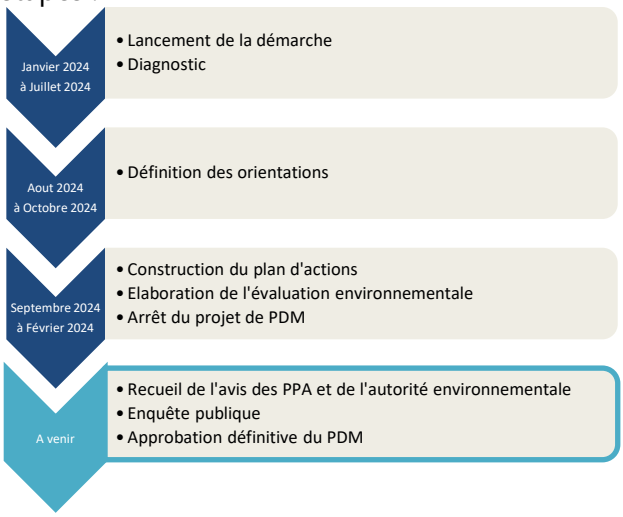
THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
	gaz est également présente. Présence d'un Plan de Prévention du risque technologique (PPRt) concernant les communes de Buchères et Saint-Thibault Un territoire soumis au risque inondation et mouvement de terrain. Risque inondation par débordement et remontées de nappe. Risque mouvement de terrain lié au retrait gonflement des argiles et à la présence de cavités souterraines. Présence d'un risque rupture de Barrage : en aval du barrage du Lac réservoir Seine. Risque sismique très faible (zone 1). Territoire concerné par le Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) de l'agglomération troyenne (approuvé en avril 2017) lié au risque de débordement de la Seine ou par remontées dans ses principaux affluents. Concerne 22 communes du territoire	présents.	
Artificialisation des sols	Les ENAF représentent 86,7 % du territoire dont 63,5% d'espaces agricoles. Durant les 10 dernières années une consommation majoritaire d'espace agricole au profit des espaces artificialisés.	Optimiser, mutualiser, désimperméabiliser, penser à sa réversibilité des stationnements. Penser les projets en lien avec la mobilité ou générateur de mobilité sous l'angle du ZAN.	L'artificialisation des sols risque de se poursuivre avec le développement de nouvelles infrastructures.

Retour Sommaire

THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux	Perspective d'évolution en l'absence de PDM
	Entre 2011 et 2021 43 ha d'ENAF consommés à destination des infrastructures de transport (environ 9% des surfaces consommées derrière l'habitat et les activités).	Préserver la ressource en eau, maitriser le risque inondation et préserver les milieux naturels et paysage.	

3 . Exposé des motifs et justification du scénario retenu

L'élaboration du PDM, pilotée par TCM, a suivi plusieurs étapes :



La démarche d'évaluation environnementale a été conduite en parallèle et a permis de façon progressive et itérative d'intégrer de façon proportionnée les enjeux environnementaux pour aboutir au plan d'actions tel que retenu pour le PDM 2025-3035.
La réalisation de l'état initial de l'environnement dès le démarrage de la mission a permis d'identifier les enjeux à prendre en compte pour le territoire en lien avec la mobilité.
Ces enjeux ont été mis en lien avec les enjeux de mobilité identifiés pour le territoire (issus du diagnostic et rappelés ci-dessous).

Des enjeux spécifiques au centre et à la périphérie

- Troyes et sa première couronne concentrent la majorité des habitants et emplois, et donc des déplacements.
- Les déplacements y sont très routiers malgré la présence d'alternatives.
- Réseau de bus est peu attractif face à la voiture et utilisé principalement par des usagers captifs.

- Sur le reste du territoire, les déplacements sont diffus.
- L'usage de la voiture est très marqué, en lien avec le manque d'alternatives.

Des enjeux communs à l'ensemble du territoire

- La bonne mise en œuvre du SDMA pour développer l'usage des mobilités actives.
- L'apaisement des vitesses de circulation dans les centres villes et centres bourgs afin de sécuriser les usagers le plus fragiles.
- L'organisation du transport de marchandises, pour en limiter les nuisances, en particulier dans le centre-ville.
- Le covoiturage du quotidien, un outil encore sous-utilisé mais qui montre du potentiel.
- Des pôles d'intermodalité pour mieux connecter les différentes solutions de mobilité.
- De forts besoins en bornes de recharge électrique à anticiper.

Ces enjeux ont été partagés lors des instances de travail et de validation qui ont jalonnés chaque étape de la démarche :

- Comités techniques avec les services techniques de TCM, la TCAT et TPA (Troyes Parc Auto) ;
- Groupes de travail avec les élus du territoire dédiés aux thématiques transport et stationnement ;
- Comités de pilotage conviant l'ensemble des élus et maires du territoire de TCM afin de valider les étapes clés de la démarche.

Lors de la construction des orientations du PDM (phase 2), les thématiques mobilité abordées et considérées comme à enjeux pour le territoire (circulation automobile, mobilité partagée : covoiturage, autopartage, transport des marchandises, mobilité électrique, vélos, piétons, réseau transports en commun, intermodalité, management de la mobilité & services) ont été questionnées au regard de leur impact sur l'environnement et au regard des enjeux pour le territoire.

Figure 3 - Extrait de la présentation du COPIL de juillet 2024 sur les orientations

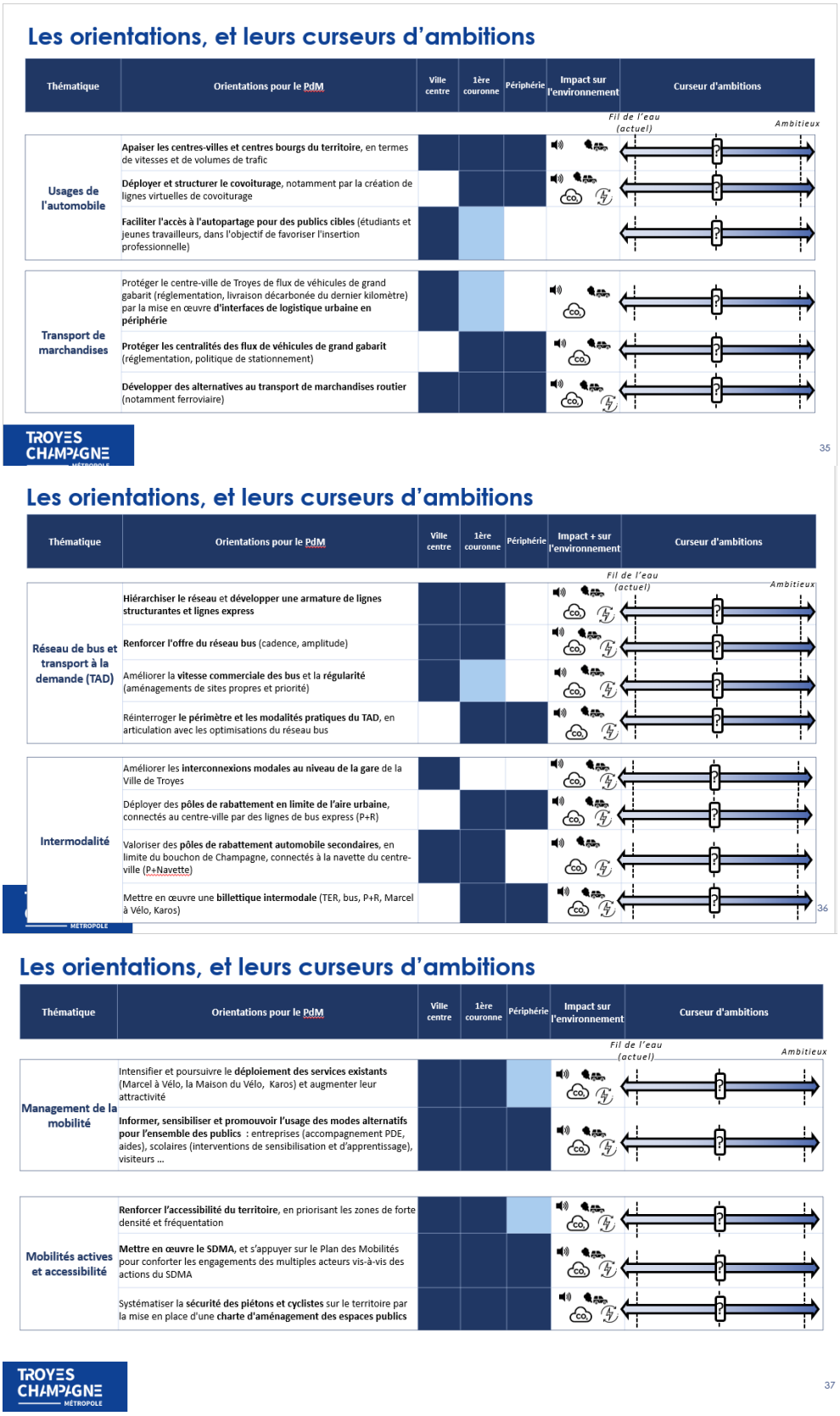


Figure 4 - Extrait de la présentation du COPIL de juillet 2024 sur les orientations

Un travail itératif a alors été conduit sur le curseur d'ambition à atteindre pour chaque orientation retenue pour l'organisation de la mobilité à l'horizon 2035. L'objectif étant d'aboutir à un scénario multimodal des déplacements réaliste et pragmatique, tenant compte des retours d'expériences du PDU 2014-2024 et des ambitions visées par les documents cadres applicables localement. En effet le bilan dressé du PDU 2014-2024 montre que sur les 50 actions inscrites au précédent PDU, seules 11 d'entre elles ont été mises en œuvre totalement ou partiellement. Des actions non inscrites ont vu le jour (services vélos, navette cœur de Troyes…).

Pour les autres, la mise en œuvre n'a pas été réalisée, ou alors de manière insuffisante. Cela est lié à plusieurs facteurs :

- un PDU trop ambitieux, avec des actions non hiérarchisées ;
- un document qui n'a pas évolué dans le temps : certaines actions ne sont donc plus pertinentes aujourd'hui ;
- des difficultés de mises en œuvre ;
- Non adaptation des actions et du document suite à l'agrandissement du périmètre de la collectivité ;
- des difficultés de suivi de l'avancement du PDU. Ce constat s'illustre notamment par le grand nombre d'indicateurs de suivi définis initialement (plus de 120), pour lesquels seuls 25 ont pu être mis à jour.

Aussi le PDM 2025-2035 présente un équilibre adapté entre réalisme et ambition, afin de permettre sa mise en œuvre. Le nombre d'action est revu à la baisse par rapport au précédent document, et les actions sont hiérarchisées.

Si le PDM ne présente pas de scénarios de projet contrastés un travail sur les hypothèses et les niveaux d'ambition à retenir a été mené au cours de l'élaboration du PDM pour s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

Cela a notamment porté sur :

- La demande de déplacement des habitants du territoire.
- L'évolution des parts modales.
- L'électrification du parc véhicule.

4. Articulation de l'évaluation environnementale avec les plans et les programmes

A l'échelle du territoire de Troyes Champagne Métropole les documents suivants sont considérés pour la compatibilité :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Grand Est adopté en novembre 2019 (modification en cours).
- Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) des Territoires de l'Aube, approuvé en février 2020.
- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Troyes Champagne Métropole, en cours de validation (projet délibéré en avril 2023).

Aucun PPA ne couvre le territoire.

Sont également pris en compte :

- Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).
- Le Plan Régional Santé-Environnement de la région Grand Est.

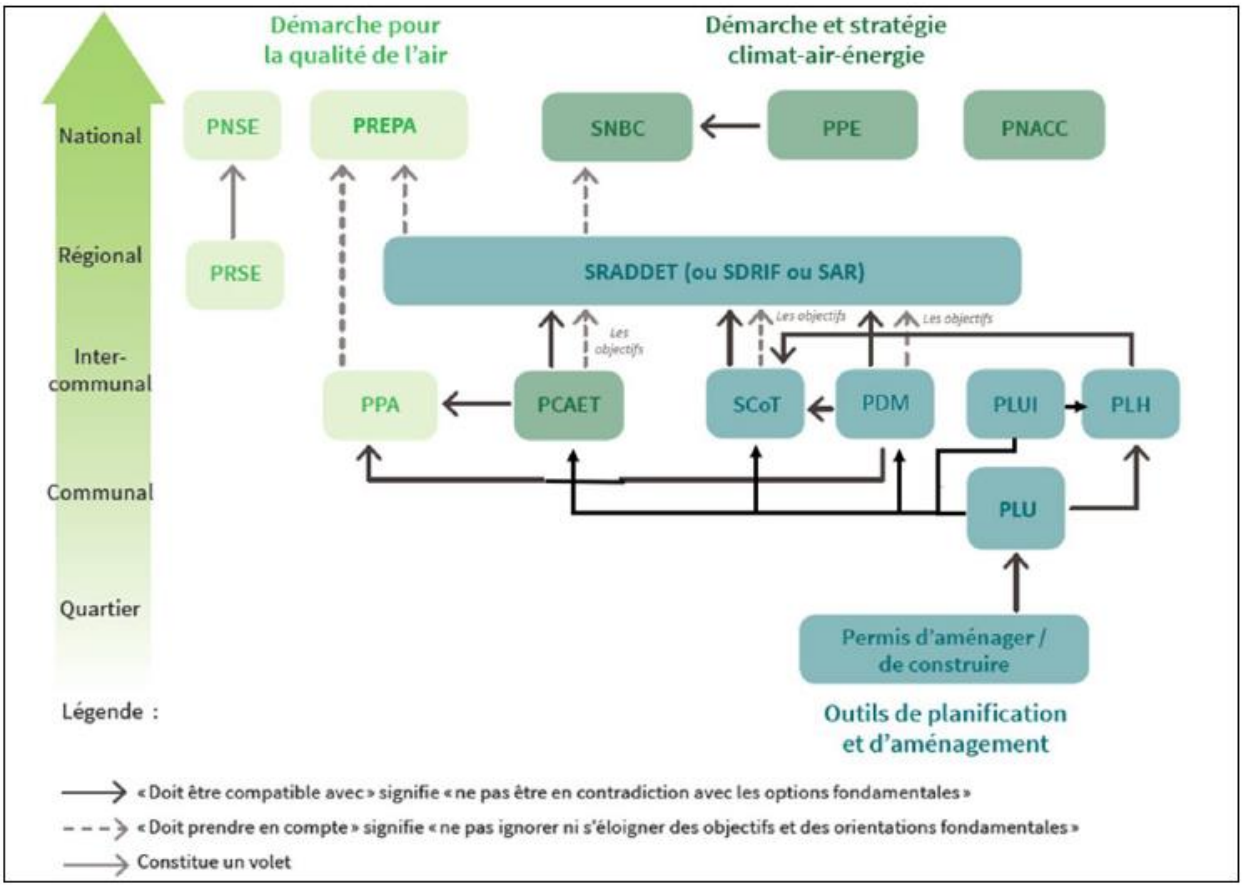


Figure 5 - Articulation des plans et programmes dont le Plan de Mobilité fait partie

L'évaluation environnementale a permis de montrer la compatibilité du PDM avec les objectifs des documents cités ci-dessus.

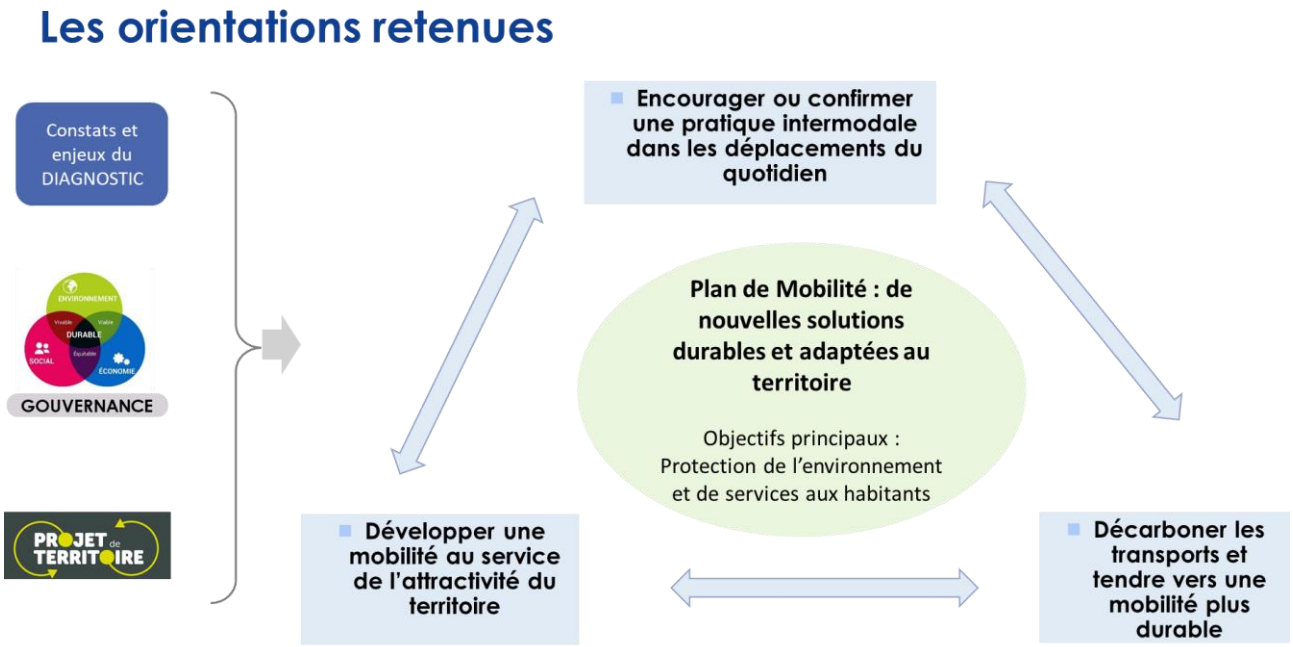
.

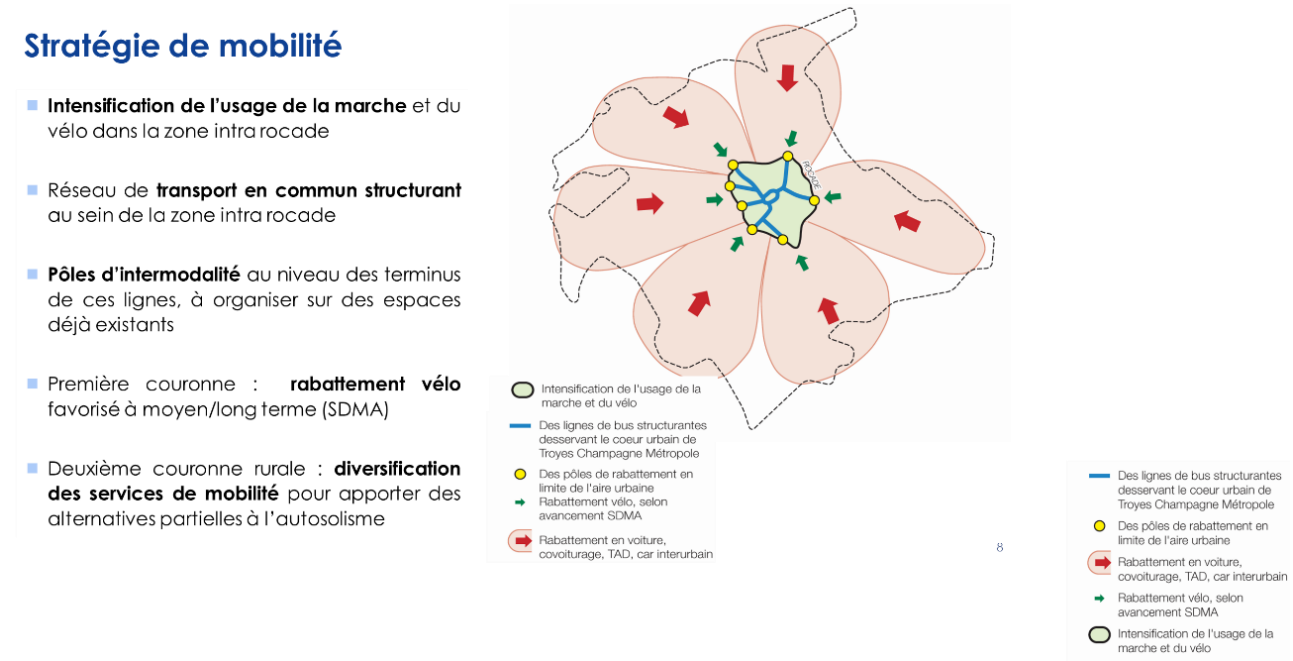
5. Analyse des incidences du PDM sur l'environnent et mesures envisagées

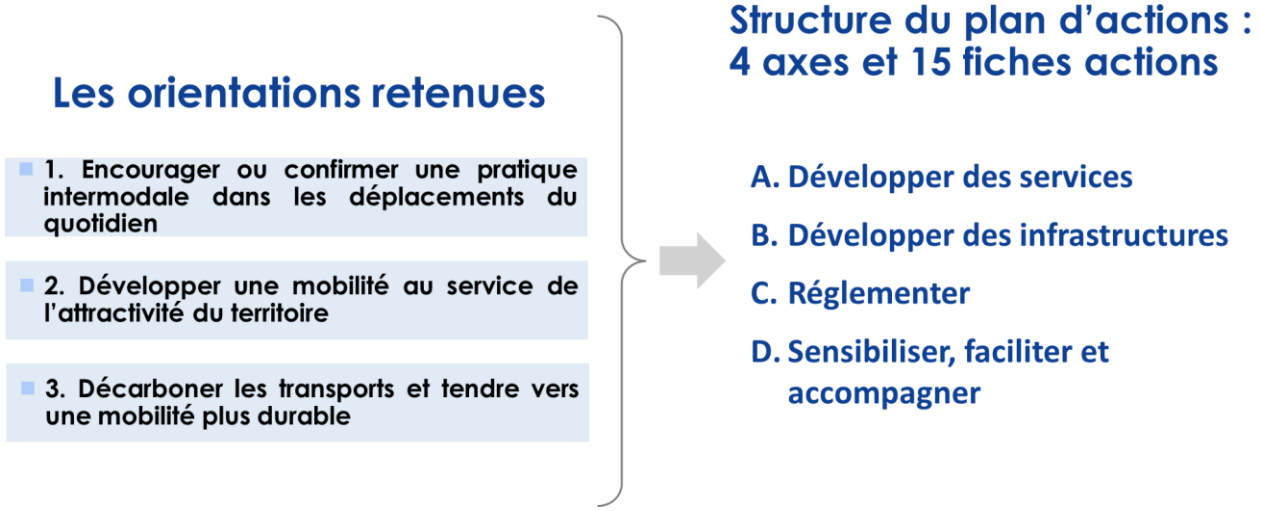
5.1 Structure du plan de mobilité

5.1.1 Orientations stratégiques

3 orientations majeures ont été retenues pour structurer le plan d'action du PDM. Ces orientations se déclinent en 4 axes et 15 fiches actions.







5.1.2 Plan d'actions

Les actions et sous-actions retenues pour la mise en œuvre du PDM sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Plan d'actions du PDM de TCM

N°	Description de l'action
A. Développer des services	
1. Restructurer l'offre de transport en commun	
Restructurer le réseau bus, visant à déployer un réseau de bus hiérarchisé	
1.1	Mettre en place un contrat de service de transport
1.2	Créer le nouveau dépôt bus
1.3	Définir la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré
1.4	Déployer le nouveau réseau de bus restructuré
Faire évoluer le transport à la demande (TAD)	
1.5	Réaliser une étude sur les modalités de mise en œuvre
1.6	Déployer le nouveau TAD
1.7	Communiquer sur le nouveau service de TAD
2. Déployer et structurer les services de voiture partagée	
Restructurer le service de covoiturage	
2.1	Étudier la mise en place de lignes de covoiturage
2.2	Développer des lignes de covoiturage
2.3	Améliorer les conditions d'intermodalité des stations de covoiturage existantes
Déployer un service d'autopartage entre particuliers sur le territoire	
2.4	Prendre contact avec les opérateurs d'autopartage entre particuliers
2.5	Identifier des secteurs où l'autopartage serait une solution à développer
2.6	Élaborer un plan de communication
3. Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population (actions reprises du Schéma Directeur des Mobilités Actives)	
Renforcer le stationnement vélo sur le territoire	
3.1	Développer sur tout le territoire de TCM un service de stationnement sécurisé à vocation intermodal
3.2	Subventionner le stationnement vélo auprès des communes membres de l'agglomération
Encourager la pratique du vélo et de la marche dans le quotidien	
3.3	Développer l'autoréparation vélo sur l'agglomération
3.4	Développer les outils de calculs d'itinéraires en temps réel
3.5	Encourager l'apprentissage de la pratique du vélo (enfants et adultes)
3.6	Un seul titre de payement, un seul support au service de l'intermodalité
Développer l'offre de location : La Maison du Vélo	

3.7	Augmenter et diversifier la flotte de vélo proposée à la location
3.8	Encourage l'économie circulaire à travers la mise à disposition de vélo adapté
3.9	Obtenir le label « Accueil vélo » pour le service de la Maison du vélo
Développer l'offre de vélo en libre-service : Le Marcel à Vélo	
3.10	Accroître et optimiser le Marcel à vélo
Sensibiliser la population à la pratique des mobilités actives	
3.11	Partager les bonnes pratiques à vélo et les informations utiles aux cyclistes et aux piétons
3.12	Renforcer la communication sur les services vélos de TCM
3.13	Pérennise le Village des Mobilités chaque année dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité
3.14	Participer aux animations portant sur les mobilités actives organisées par les communes et autres partenaires du territoire
B. Développer des infrastructures	
4. Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus	
Mettre en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau	
4.1	Valider les axes à étudier en priorité
4.2	Étudier le réaménagement des axes ciblés
4.3	Mener la réalisation des travaux
Mettre en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau	
4.4	Actualiser l'audit d'accessibilité
4.5	Mettre en accessibilité des arrêts des lignes prioritaires inscrites au SD'AP
4.6	Apporter une aide méthodologique aux communes qui en font la demande
Équiper les arrêts de transport en commun en mobilier support d'information	
4.7	Équiper les arrêts des lignes structurantes de mobilier support d'information voyageurs
5. Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale	
Développer les pôles d'échange en limite de l'aire urbaine	
5.1	Engager les discussions avec les gestionnaires privés
5.2	Expérimenter sur des parkings existants
5.3	Suivre les expérimentations
5.4	Confirmer l'aménagement définitif des pôles d'échanges
Aménager des pôles d'échanges multimodaux ruraux	
5.5	Identifier les localisations à retenir
5.6	Définir le pré-programme d'intermodalité sur les sites retenus
5.7	Aménager progressivement les pôles ruraux
5.8	Suivre l'usage des PEM ruraux
Améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes	
5.9	Déployer une signalétique sur le pôle gare
5.10	Mise en place future d'un espace commercial dédié à la mobilité en gare de Troyes
6. Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable	
Développer des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération	
6.1	Expérimenter des plateformes de logistique urbaine en limite de centre-ville
6.2	Soutenir l'implantation de logisticiens favorisant la logistique urbaine décarbonée
6.3	Réserver des emprises dans le prochain PLUi pour de futures plateformes
Encourager le report modal vers le mode ferroviaire	
6.4	Suivre et participer aux réflexions sur les plateformes de ferroutage
7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements (actions reprises du SDMA)	
Aménager les voiries de l'agglomération pour accueillir cycliste et piétons	
7.1	Sécuriser et entretenir les aménagements cyclables de TCM déjà existants
7.2	Sécuriser les traversées des carrefours et des giratoires pour les cyclistes et piétons
7.3	Développer le réseau cyclable structurant

7.4	Contribuer à l'aménagement des liaisons principales
7.5	Participer Ia création des liaisons de proximité
7.6	Réaliser un observatoire de suivi pour le Schéma Directeur des Mobilités Actives
Faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes	
7.7	Faciliter les raccourcis piétons
7.8	Sécuriser les déplacements des piétons en leur dédiant des espaces réservés et séparés des autres modes ainsi qu'adaptés à leurs besoins du quotidien
7.9	Fluidifier la pratique du vélo et de la marche grâce à la signalétique
7.10	Désencombrer les espaces piétons
Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs	
7.11	Créer un accompagnement technique des communes dans la réalisation d'aménagements cyclables et piétons
7.12	Subventionner les aménagements cyclables et piétons réalisés par les communes
7.13	Proposer aux communes un accompagnement pour Ia rédaction d'un plan vélo et marche communal
7.14	Réaliser une veille juridique et un recensement des aides financières à destination des communes pour les mobilités actives
Inscrire le territoire dans les grands itinéraires vélo touristiques régionaux et nationaux	
7.15	Contribuer au projet de véloroute de Roncenay vers Saint-Florentin
7.16	Contribuer au projet de véloroute de Luyéres vers Sens
C. Réglementer	
8. Apaiser les centre-ville et centres bourgs	
Réglementer l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération	
8.1	Définir une règlementation visant à limiter la circulation des véhicules de livraison
8.2	Accompagner les commerçants et transporteurs à l'adaptation de leur fonctionnement
8.3	Organiser le contrôle
Déployer des zones 30	
8.4	Étudier l'extension de la zone 30 dans le cœur d'agglomération
8.5	Proposer des outils aux communes rurales pour aménager des zones 30
9. Repenser l'offre de stationnement à l'échelle du territoire	
Définir et mettre en œuvre la stratégie du stationnement sur l'ensemble de TCM	
9.1	Préparer les éléments pour lancer une étude de stationnement sur le territoire de Troyes Champagne Métropole
9.2	Mener une étude de stationnement
9.3	Mettre en œuvre le plan d'actions issu de l'étude
Mettre à disposition un panel d'outil pour gérer stationnement dans les centre-bourgs	
9.4	Mettre à disposition des outils méthodologiques
9.5	Mettre à disposition un marché à bon de commande pour réaliser des enquêtes de stationnement sur leur territoire
10. Renforcer l'accessibilité Personne à Mobilité Réduite du territoire	
Mettre en œuvre le PAVE	
10.1	Finaliser la mise à jour du PAVE de 2021
10.2	Mettre en œuvre les actions du PAVE
10.3	Animer le suivi de la mise en œuvre du PAVE
D. Sensibiliser, faciliter et accompagner	
11. Tendre vers une flotte de bus à zéro émission	
11.1	Investir dans de nouveaux bus GNV et navettes électriques à court terme
11.2	Renouveler la flotte de bus à plus long terme avec des bus électriques
12. Accompagner la conversion des véhicules	
Accompagner le déploiement d'IRVE adaptées aux véhicules professionnels dans les zones commerciales et industrielles	

12.1	Se coordonner avec le SDEA dans le cadre de la mise en œuvre de son SDIRVE
12.2	Définir les modalités d'accompagnement proposées par TCM
Accompagner l'acquisition et la location de véhicules électriques	
12.3	Participer aux évènements autour de la mobilité électrique
12.4	Promouvoir les dispositifs d'aides existants
Accompagner le déploiement d'une station multi-énergies évolutive	
12.5	Accompagner les porteurs de projets locaux ayant des réflexions
12.6	Rechercher du foncier pour une station multi-énergies
12.7	Rechercher des privés pour la fourniture et l'exploitation de station multi-énergies
Accompagner la transition de station(s) PL existante(s)	
12.8	Organiser des échanges avec Esso, Total Énergies, Intermarché, Carrefour, etc.
12.9	Inciter les privés en cours de réflexion pour des stations GNV d'avoir recours à du BioGNV
12.10	Accompagnement financier pour ces reconversions de stations
Accompagner la filière du rétrofit et du recyclage	
12.11	Échanger avec les mainteneurs locaux
12.12	Accompagner les structures du territoire à l'obtention de l'aide régionale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions
12.13	Accompagner des structures du territoire à l'obtention de l'aide nationale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions
13. Mettre en œuvre une billettique intermodale	
Mettre en œuvre une billettique intermodale	
13.1	Définir les critères de billettique pour déployer la carte Simplicités
13.2	Définir le fonctionnement envisagé pour billettique intermodale
13.3	Mettre en place la billettique intermodale
14. Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics	
Auprès des entreprises, des établissements scolaires et universitaires	
14.1	Encourager et suivre la réalisation de Plans De Mobilité employeurs
14.2	Organiser une rencontre annuelle entre les entreprises et entre les campus du territoire
14.3	Organiser des évènements au sein des zones d'activités et campus universitaires
14.4	Créer un réseau de référents mobilité
14.5	Mener des actions de sensibilisation dans les écoles
Auprès du grand public	
14.6	Communiquer sur internet sur tous les services de mobilité développés par TCM
14.7	Organiser des interventions dans les communes rurales
Auprès des visiteurs et touristes	
14.8	Créer une page dédiée aux visiteurs sur le site de la TCAT
14.9	Mettre à disposition un « package touriste » à distribuer à l'office du tourisme
14.10	Prévoir un tarif visiteur dans la nouvelle billettique intermodale
15. Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de Mobilité	
Animer des réseaux de partenaires	
15.1	Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises »
15.2	Animer une rencontre annuelle avec les entreprises et campus du territoire
15.3	Mettre à disposition des partenaires une bibliothèque virtuelle d'ouvrages de référence, de liens utiles et de guides d'aménagement
Suivre et partager la mise en œuvre des actions du PDM	
15.4	Collecter les indicateurs de suivi et les consigner dans un observatoire de la mobilité
15.5	Mettre en place un comité de suivi annuel du PDM, couplé avec le SMDA

Le plan d'action a servi de référence pour réaliser l'analyse des incidences du PDM sur l'environnement développé ci-après.

5.2 Zones susceptibles d'être impactées

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

- Nouveau dépôt de bus (fiche action n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche action n°2)
- Réseau bus restructuré dont sites propre bus (fiche action n°4).
- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche action n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiche action n°6).
- Pistes cyclables (fiche action n°7).
- Réglementation et conditions de circulation au sein des centres-villes et centres-bourgs (fiche action n°8)
- Stations multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche action n°12).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée sur les illustrations suivantes.

- Création du nouveau dépôt de bus (fiche action n°1), définition de la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré (fiche action n°1) et développement des pôles d'échange en limite de l'aire urbaine (fiche action n°5) :

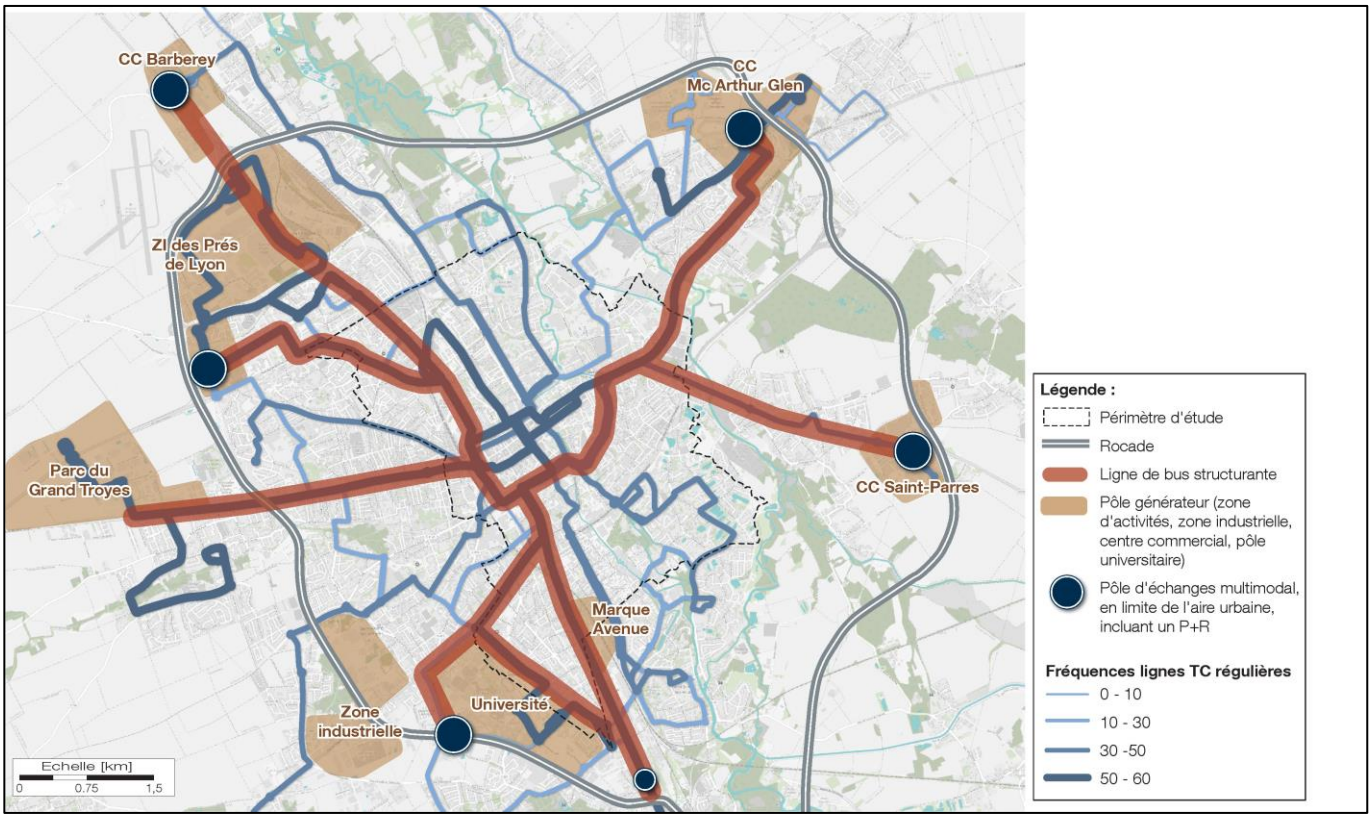


Figure 6 - exemple de réseau de ligne bus structurantes (proposition réalisée sur base de l'étude Iter (2017) et des données de fréquentation actuelles. Cette proposition sera à retravailler plus finement dans le cadre de l'action 1.3.

La carte ci-dessus affiche les principales artères pour les transports en commun du centre-ville de Troyes. En renforçant ces couloirs de déplacement, il est probable que des nuisances apparaissent autour des axes

structurants et autres lignes de TC si l'offre de transport est renforcée par une cadence plus élevée. En effet, les nuisances sonores, les émissions de polluants et de GES.

D'autre part, cette figure affiche les secteurs susceptibles d'accueillir des P+R, qui sont les suivants :

- Centre commercial Barberey-Saint-Sulpice ;
- Centre commercial Mc Arthur Glen ;
- Centre commercial La Chapelle ;
- Parc du Grand Troyes ;
- Centre commercial Saint-Parres-aux-Tertres ;
- Université

Ces espaces qui accueilleront les P+R seront probablement impactés à l'endroit de leur implantation (changement d'usage du sol, désimperméabilisassions, paysage) mais également par le trafic induit (émissions sonores, de GES, de polluants). Néanmoins, sans une étude mobilité locale, à l'échelle de chaque P+R, il n'est pas possible de déterminer quels seront les effets exacts de la création de ces parkings relais sur les trafics de véhicules, et donc des tronçons impactés.

En périphérie du centre-ville historique (bouchon de champagne), des pôles de rabattement secondaires (P+Marche) ont pour objectifs d'être valorisés, et donc de gagner en attractivité. La carte ci-dessous montre leurs emplacements.

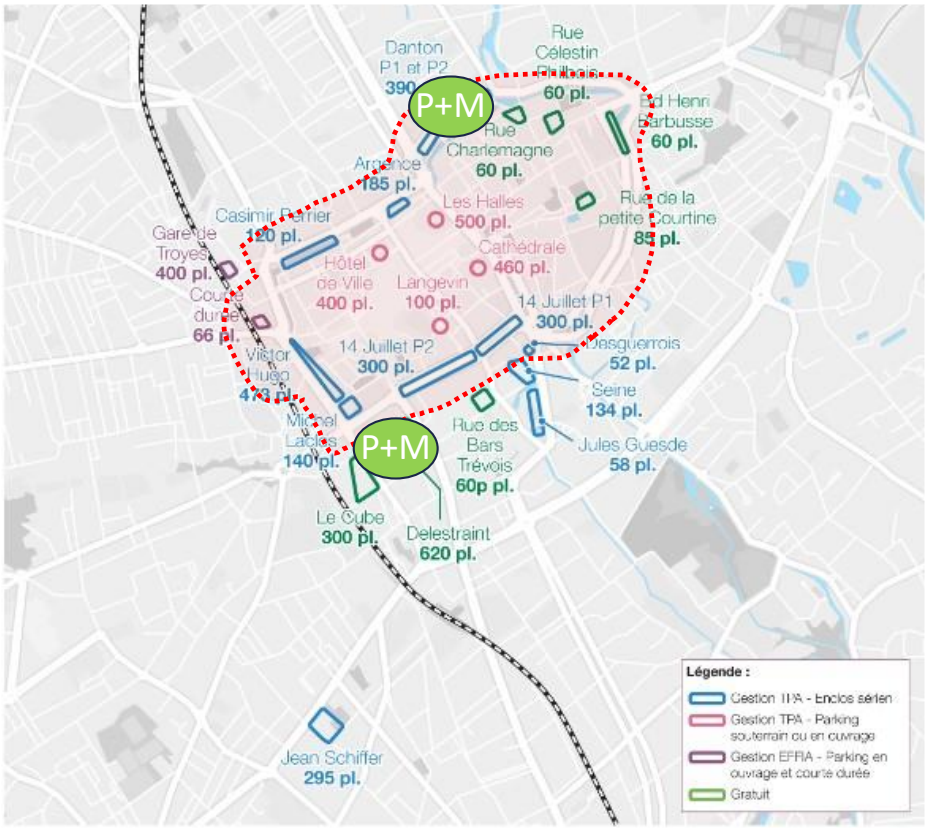


Figure 7 – Carte représentant le centre urbain (bouchon de champagne), les parkings existants et les potentielles zones de déploiement des P+M

Cette valorisation n'engendre pas de construction ni de démolition, et n'aura donc pas d'impact sur les sols. Néanmoins, d'un côté, cela peut augmenter les trafics à destination de ces parkings, et donc augmenter les nuisances liées à la circulation routière (bruit, pollution) très localement. Mais d'un autre côté, la concentration de ces flux vers des pôle de rabattement permet également de limiter les perturbations liées au trafic dans d'autres zones, notamment dans le centre-ville (bouchon de champagne).

- Mise en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau (fiche action n°4) :

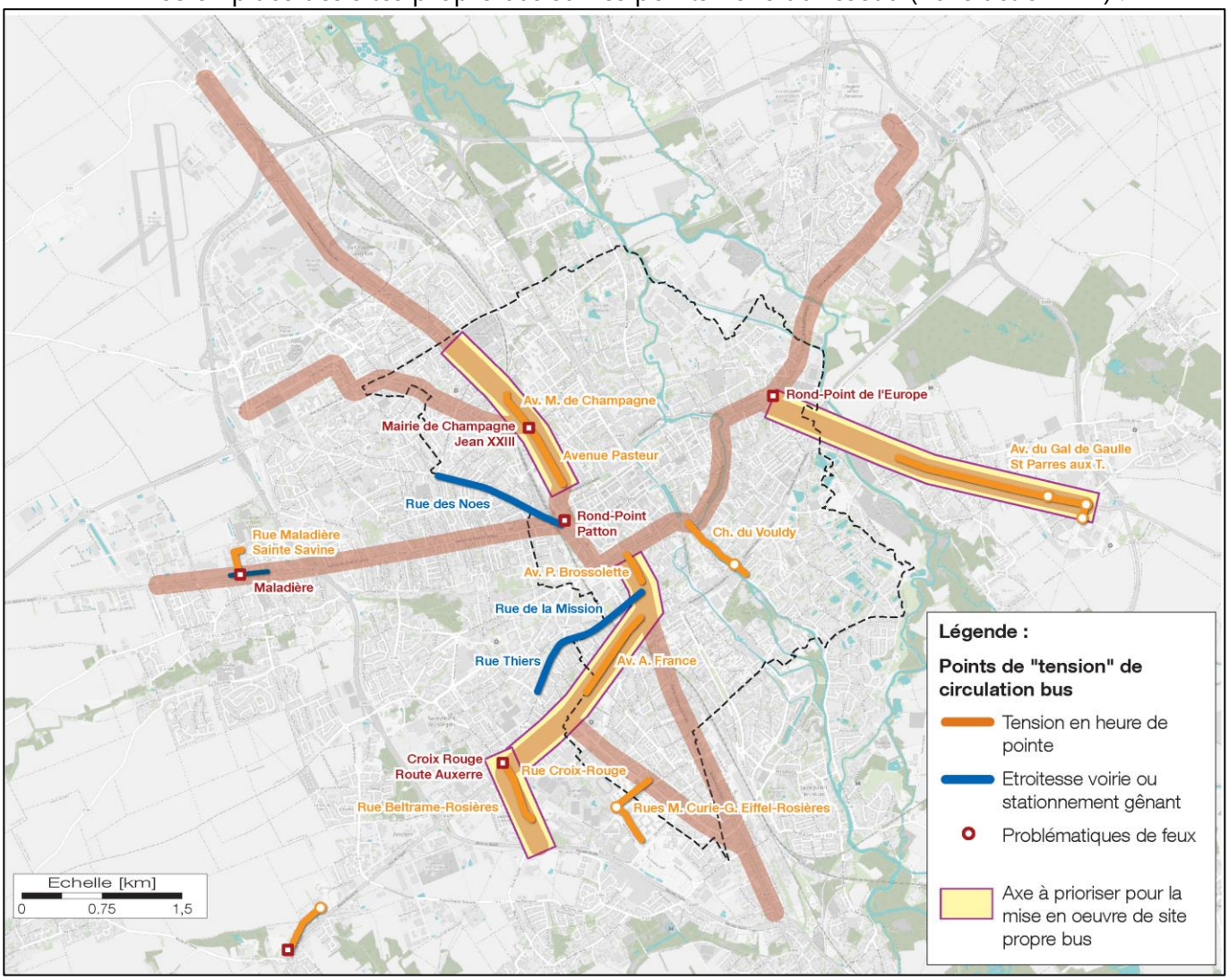


Figure 8 - La carte ci-dessus illustre des axes à prioriser pour la mise en œuvre de site propres bus sur base des points de tension de circulation bus relevés par la TCAT.

La carte ci-dessus montre les tronçons de transport en commun qui sont problématiques actuellement (tension en heure de pointe, voirie étroite), et les axes sur lesquels une voie bus en site propre serait à prioriser.

Cela peut avoir deux conséquences, en fonction de la mise en œuvre. Si la voie de bus se fait en extension, alors l'impact portera principalement sur l'artificialisation du sol et son imperméabilisation (conséquences sur l'écoulement des eaux de pluie, la biodiversité, la régulation thermique des sols …).

La voie de bus en site propre peut également prendre la place d'une voie de circulation actuelle. Dans ce cas, la route est réaménagée sans modifier l'infrastructure (pas d'imperméabilisation). Cependant, les nuisances liées aux trafics peuvent s'intensifier à cause de la congestion (plus de bruit, et d'émissions de polluants et GES). Elles peuvent aussi être délocalisées sur des routes parallèles si le trafic est dévié. Néanmoins, ces conditions de circulation plus favorables aux bus qu'aux voitures pourraient inciter à l'usage des TC, et donc à terme réduire le trafic automobile.

- Aménagement des aires de co-voiturages et développement des lignes de co-voiturages (fiche action n°2) / Aménagement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) ruraux (fiche action n°5) :

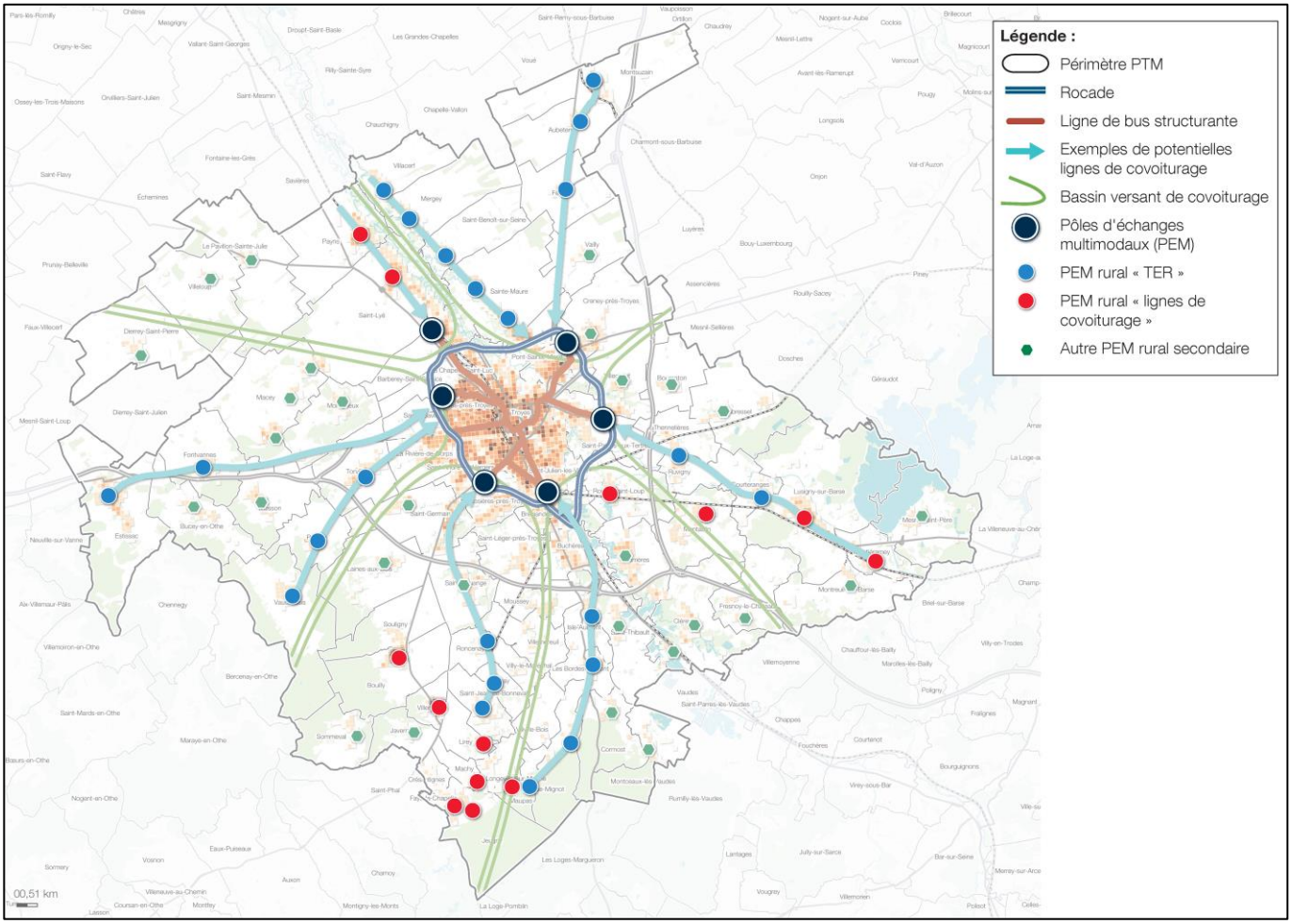


Figure 9 - différentes typologies de pôle d'échanges ruraux sur le territoire.

La localisation des PEM ruraux restent à définir. Il est souhaité que ces PEM soient réalisés prioritairement sur des fonciers déjà artificialisés (parkings existants par exemple) limitant les incidences en matière d'artificialisation et d'imperméabilisation des sols.

Dans la même optique, des pôles d'échange ruraux prévoient d'être aménagés sur toutes les grandes routes départementales et nationales qui desservent le centre urbain (voir figure ci-dessus), afin de faciliter la pratique du covoiturage.

- Développement et extension des infrastructures cyclables (fiche action n°7) :

Cet objectif reprend les éléments du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) de TCM, qui vise à développer la pratique du vélo et de la marche, tout en s'adaptant aux enjeux du territoire. Cela se traduit notamment par une orientation ayant pour but de renforcer le maillage cyclable et piéton pour les déplacements quotidien.

Par conséquent, des axes ont été identifiés à plusieurs échelles pour étendre et relier les différents réseaux cyclables et piétons existants :

- <u>liaisons d'intérêt inter-régional</u> : elles traversent l'agglomération et connectent le territoire agglomeré aux réseaux externes (itinéraire cyclable voisin). Les projets de vélovoie prendront forme sur des friches ferroviaires.
- <u>liaisons structurantes</u> : desserte à destination et entre les principaux pôles de l'agglomération. C'est l'armature du maillage cyclable. Les principaux pôles à desservir sont les zones d'activités

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

- liaisons principales : elles complètent l'armature à destination des pôles secondaire. Elles permettent de relier le secteur rural de la première couronne au cœur de Troyes Champagne Métropole et proposent ainsi un itinéraire complémentaire aux liaisons structurantes.
- liaisons de proximité : elles assurent le maillage final à l'échelle communale. Elles permettent de rabattre les cyclistes vers les liaisons structurantes et principales. Les lieux à relier par un maillage cyclable sécurisé sont les bourgs ruraux (notamment les centralités rurales aux communes voisines), les aires de covoiturage rurales et les vélovoies. L'enjeu est de proposer aux habitants des itinéraires sécurisés à vélo dans leur quotidien dès que les distances le permettent.

En 2024, 178 km d'aménagements cyclables sont recensés sur l'ensemble des communes de l'agglomération. L'objectif est de compléter le maillage du territoire de **320 km de liaisons cyclables et piétonnes entre 2024 et 2034**.

Les deux figures ci-dessous affichent les axes existants mais également les axes piétons et cyclables à développer, autour desquels les impacts environnementaux pourront être induits.

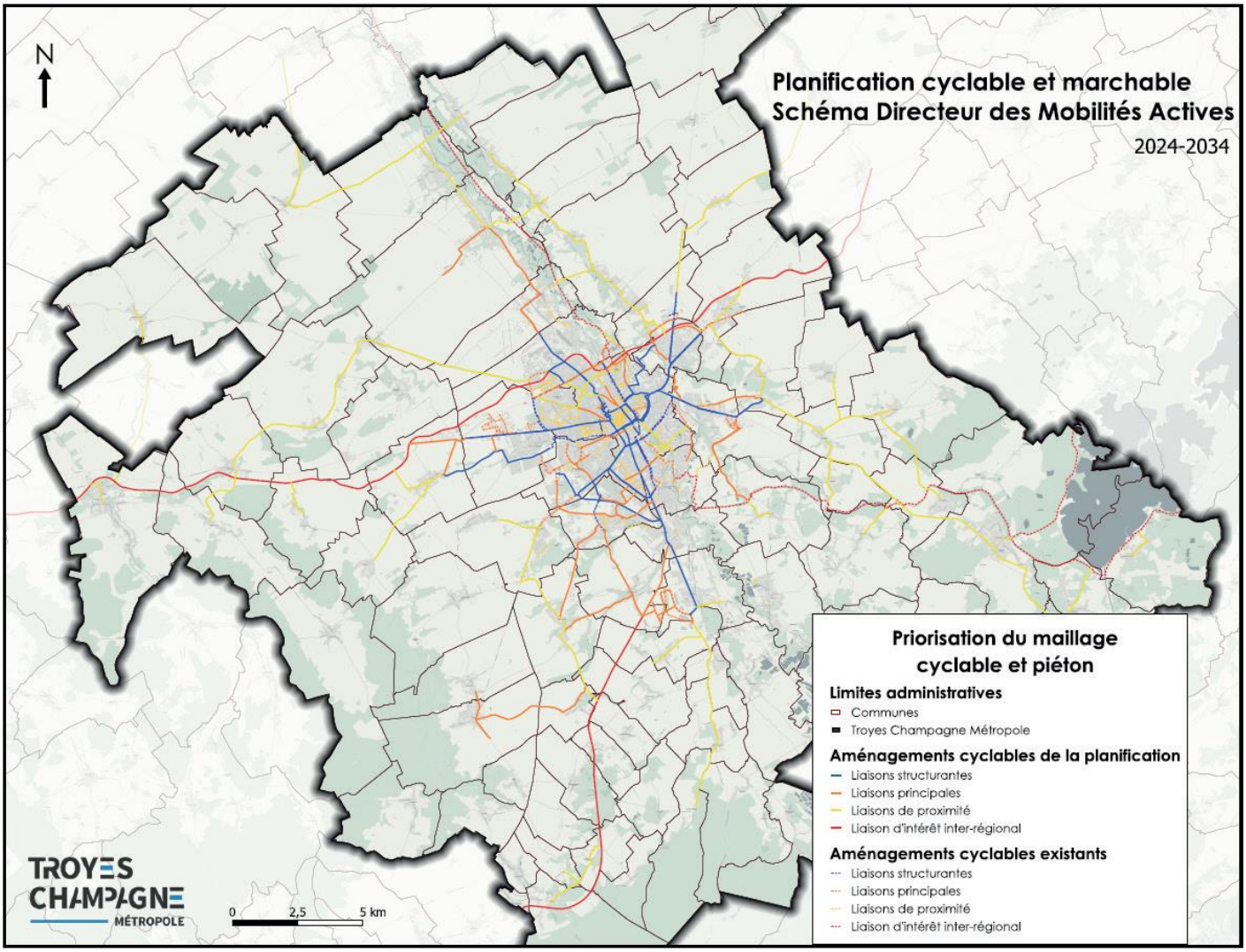


Figure 10 – Carte de la planification cyclables et piétonne du SDMA à l'échelle de TCM

La réalisation des aménagements cyclables pourrait générer en phase chantier des nuisances localisées pour les riverains des projets (bruits, émissions de polluants des engins de chantier, odeurs) et également sur les milieux naturels qui sont traversés. Ces nuisances en question ne seront potentiellement présentes qu'en phase de chantier. En effet, les voies aménagées seront à destination des mobilités actives, qui n'induisent pas d'émissions directes de polluants, de GES, et très peu de bruit.

Des incidences potentielles négatives existent si ces aménagements entrainent la consommation d'ENAF sur leur linéaire au lieu de s'inscrire sur des aménagements déjà existants. L'incidence réelle sera évaluée en fonction des aménagements envisagés.

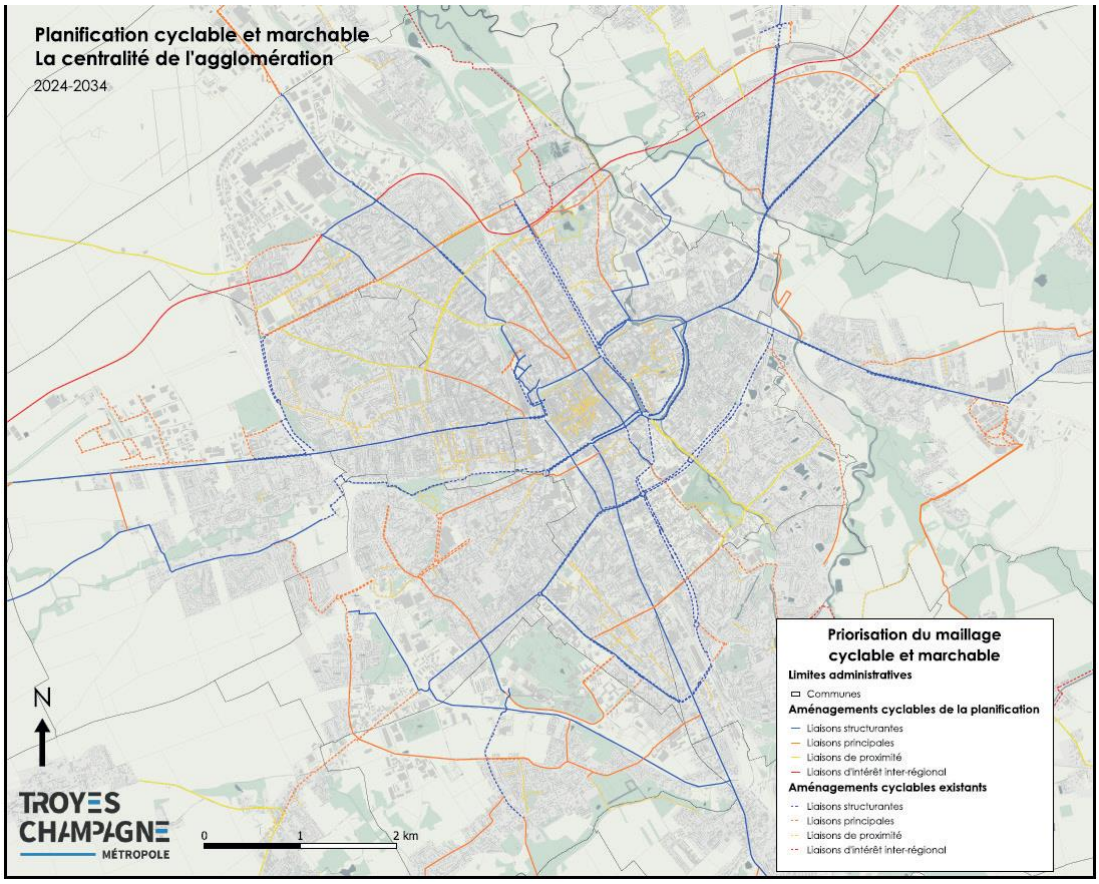


Figure 11 - Carte de la planification cyclables et piétonne du SDMA – Zoom sur le centre d'agglomération

- Développement des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération (fiche action n°6) :

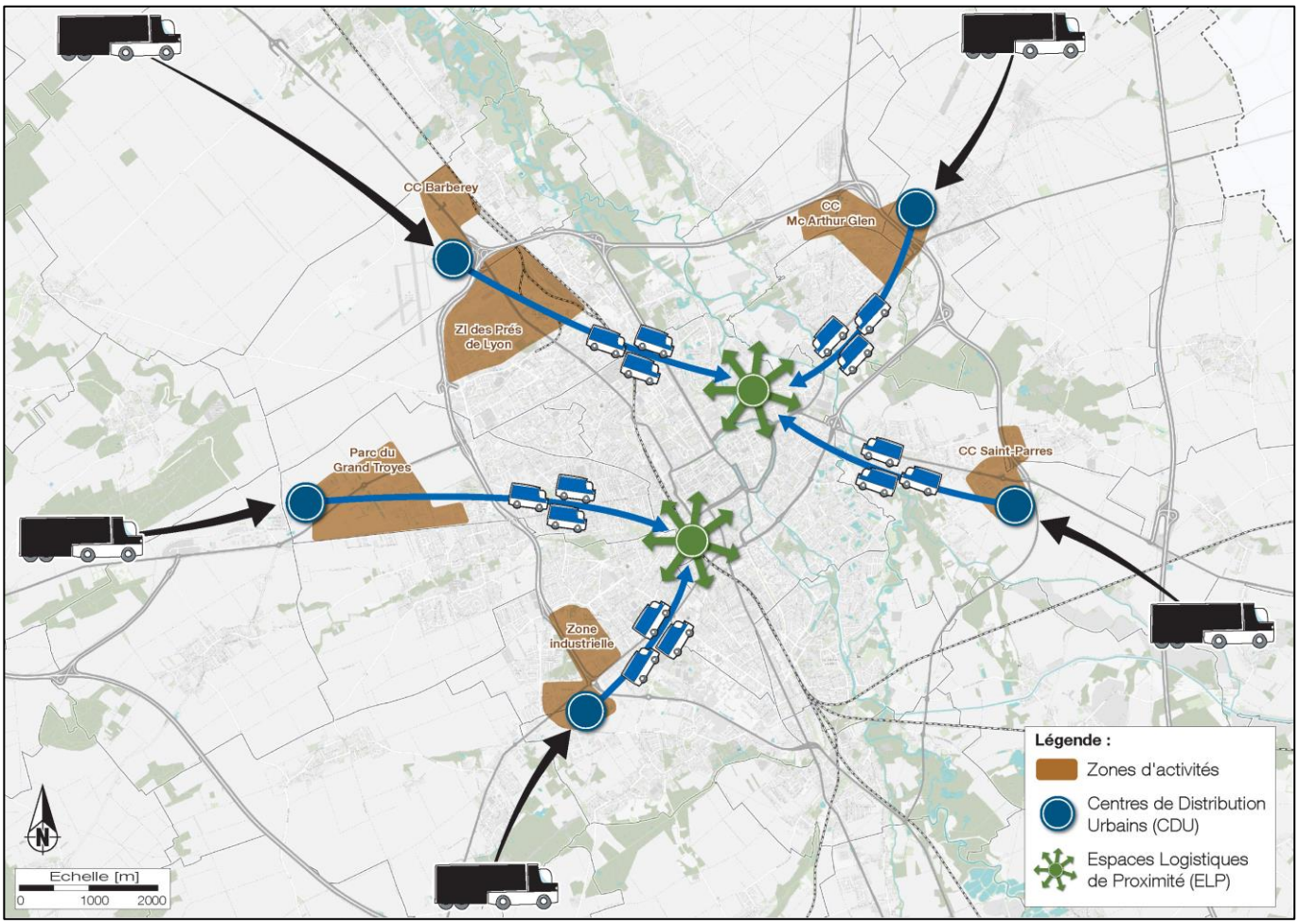


Figure 12 – Schéma de principe du déploiement des plateformes logistiques (CDU et ELP) sur le territoire de TCM. Les localisations de ces plateformes restent à retravailler dans le cadre de la fiche action n°6

Les centres de distributions urbains (CDU) seront situés en entrée d'agglomération. La figure ci-dessus montre les secteurs potentiellement envisagés pour l'implantation de ces CDU :

- Centre commercial Barberey-Saint-Sulpice ;
- Centre commercial Mc Arthur Glen ;
- Parc du Grand Troyes ;
- Centre commercial Saint-Parres-aux-Tertres ;
- Zone d'activité de Rosières-près-Troyes.

Il peut être attendu sur ces une hausse des trafics de poids lourds et véhicules de transport de marchandises, générant des nuisances sonores et des émissions polluantes supplémentaires. Les zones d'implantation privilégiées sont des zones commerciales et d'activités déjà présentes en limite urbaine limitant ainsi l'exposition d'habitation à de nouvelles nuisances.

En plus des CDU, des espaces logistiques de proximité (ELP) seront mis en place autour du centre urbain de Troyes. Les nuisances associées seront limitées que les CDU car les véhicules seront moins émetteurs et moins bruyants (véhicules légers et vélo-cargo).

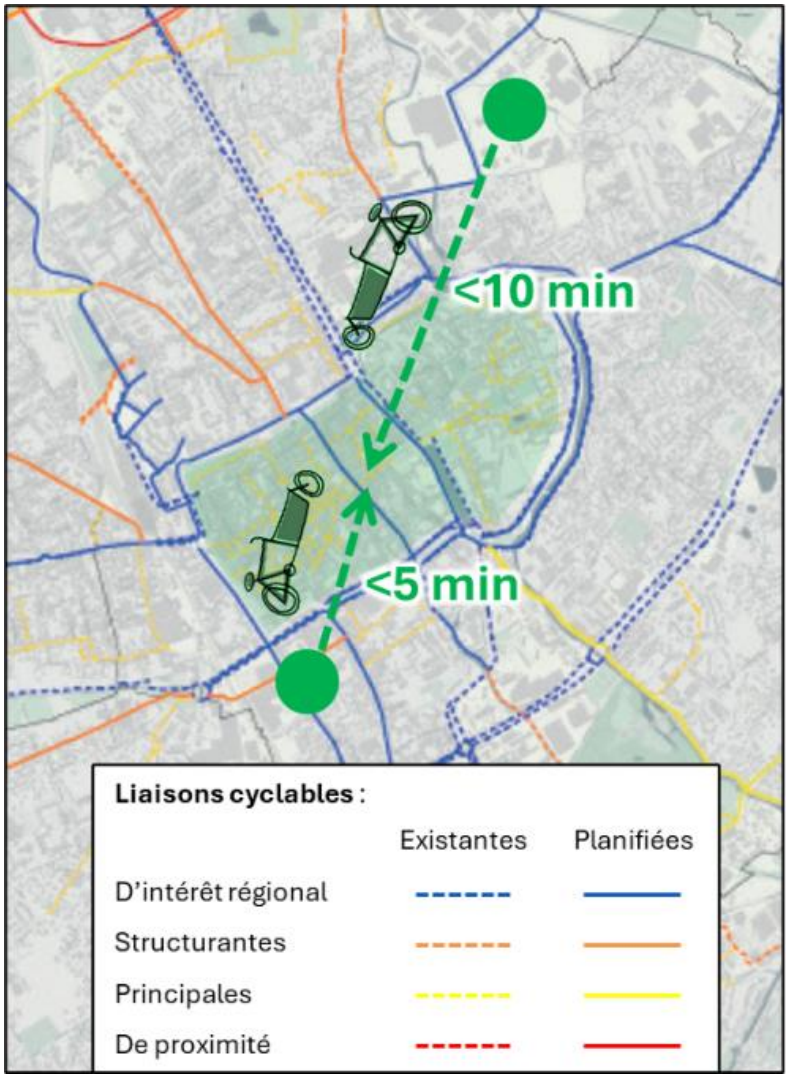


Figure 13 – Superposition des liaisons cyclables existantes, planifiées et des potentiels ELP à déployer autour du centre urbain

La carte ci-dessus montre les zones pressenties dans un premier temps pour accueillir ces ELP :

- Parc Ecrevolles-Tirverts (ZI)
- Parc des expositions

- Déploiement des zones 30, réglementation de l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération, et réglementation du stationnement (fiche action n°8) :

Les actions mises en œuvre pour réglementer le centre de l'agglomération (zone 30, réglementation sur le stationnement et limitation des circulations liées aux livraisons) seront favorables à la réduction des émissions de polluants et des nuisances sonores dans le centre-ville, et à l'échelle de l'agglomération également).

Néanmoins, il est possible que cela induise une augmentation de la fréquentation de certains autres axes routiers, en périphérie. Cela peut également augmenter la congestion des routes du centre urbain par moment.

La figure ci-dessous montre l'extension projetée du périmètre réglementé du centre urbain.

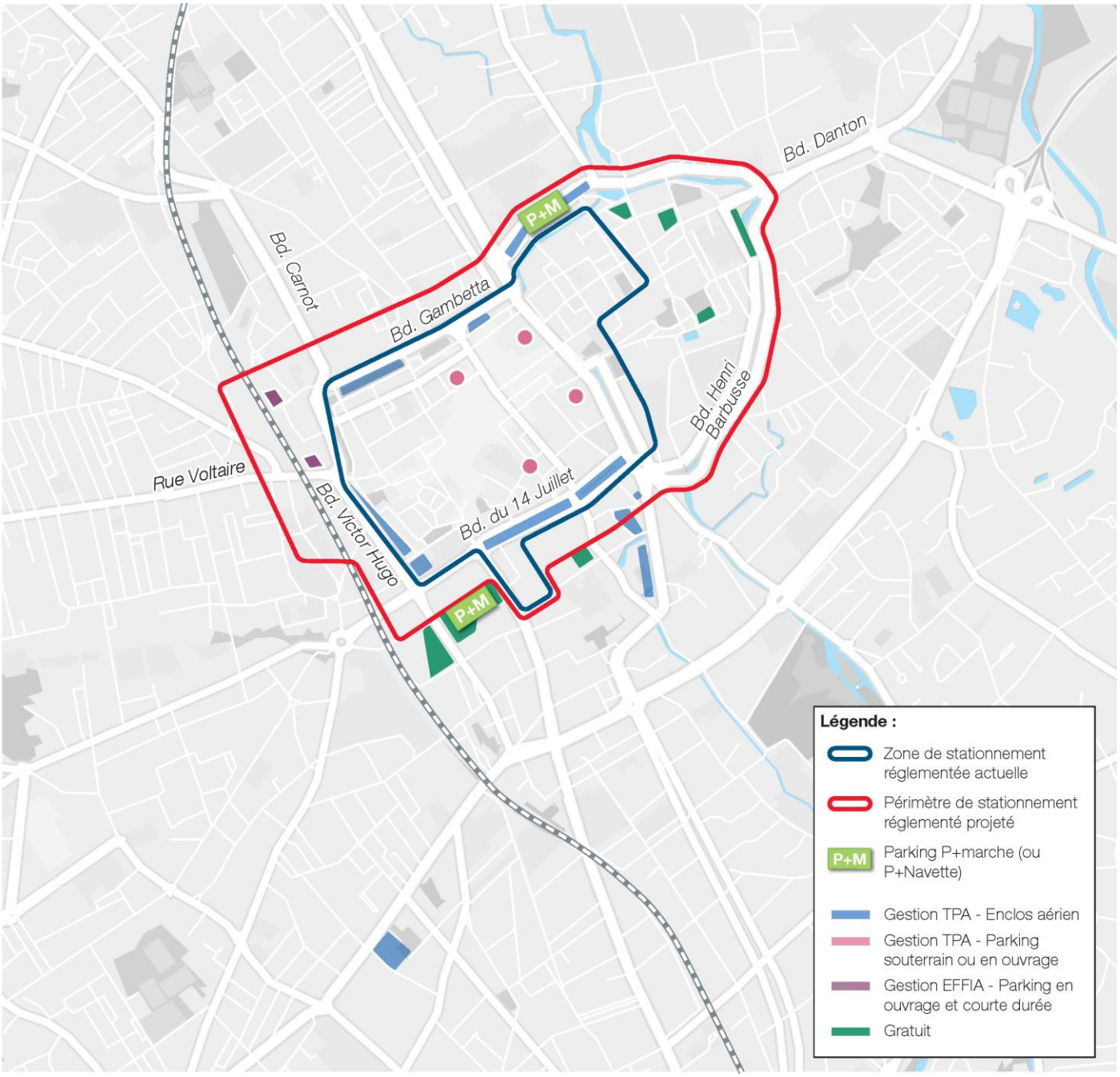


Figure 14 - Carte des zones de stationnement en centre-ville

- Accompagner la conversion des véhicules et déployer des IRVE (fiche action n°12) :

Le plan d'action du PDM prévoit de créer des stations multi-énergies, qui intègreront à court terme des points de charge électriques adaptés aux semi-remorques ainsi que du BioGNV. À plus long terme, ces stations pourraient également alimenter les véhicules à hydrogène avec une production locale. La recherche de foncier n'ayant pas commencée, les impacts potentiels ne peuvent pas être localisés précisément. Néanmoins, ces stations étant principalement à destination des poids lourds, elles seront situées à proximité des axes importants pour les PL (D610, D660, D960 puis D971).

Ces stations, bien qu'elles permettent à grande échelle de diminuer les émissions de GES et de polluants des poids lourds en permettant de développer l'utilisation de technologies alternatives, elles auront des incidences négatives à l'échelle très locale, c'est pourquoi il est important de bien étudier l'implantation géographique d'une station multi-énergie. En fonction du foncier sur lequel elles s'implantent, elles pourront amener à une dégradation du milieu physique et naturel (imperméabilisation du sol), une augmentation des risques technologiques (fréquentation importante de poids lourds, présence de grande quantité de gaz et carburants inflammables) ainsi qu'à des augmentations des nuisances sonores et sur la qualité de l'air (induite par la circulation de véhicules lourds).

Cependant, le nombre de nouvelles stations sera limité, et la reconversion de station existante reste une solution intéressante pour inciter et accompagner l'utilisation de véhicules à carburants alternatifs et électriques.

Retour Sommaire

5.3 Synthèse de l'évaluation environnementale des actions du PDM

Les tableaux suivants montrent l'évaluation qualitative des impacts de chaque action du PDM sur toutes les thématiques environnementales. Le code couleur est le suivant :

Impact positif
Impact positif dans certains cas, et négatif dans d'autres (ex : à différents horizons temporels, à différents endroits ou à différentes échelles spatiales)
Impact potentiellement positif ou négatif (manque d'information à ce stade)
Impact négatif

Tableau 4 : Évaluation des impacts potentiel des actions du PDM sur les thématiques environnementales dimensionnantes

N°	Effets	Energie / GES	Qualité de l'air	Nuisances sonores	Santé
A. Développer des services					
1	+ de bus en circulation Incite à l'utilisation de TC au dépend de l'utilisation de la voiture	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes structurants et axes de reports routiers	+ d'émissions autour des axes structurants	- d'exposition sauf autour des axes structurants et de report routier
2	Favorise le covoiturage et autopartage, ce qui diminue le trafic	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	- d'exposition de la population aux nuisances
3	Incite à l'usage du vélo	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	- d'exposition de la population aux nuisances + de déplacements à vélo, ce qui améliore la santé
B. Développer des infrastructures					
4	Meilleure fréquentation des bus, moins en voiture	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes structurants et axes de reports routiers	+ d'émissions autour des axes structurants	- d'exposition aux nuisances sauf autour des axes structurants et de report routier Meilleure accessibilité des TC

Retour Sommaire

N°	Effets	Energie / GES	Qualité de l'air	Nuisances sonores	Santé
5	Favorise l'utilisation des TC, ou mobilités actives dans le centre-ville	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des PEM	- d'émissions sonores à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des PEM	- d'exposition aux nuisances sauf autour des PEM Centre-ville apaisé
6	Favorise le transport de marchandises par VUL et vélos cargos	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des CDU	- d'émissions sonores à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des CDU	- d'exposition aux nuisances sauf autour des CDU Centre-ville apaisé
7	Sécurisation des trajets à vélo Favorise la pratique du vélo	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	- d'exposition de la population aux nuisances + de déplacements à vélo, ce qui améliore la santé
C. Réglementer					
8	Limitation de la circulation dans les centres-villes et centres-bourgs Mise en place de zone 30	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes de reports routiers	- d'émissions sonores à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des axes de reports routiers	Centres villes et centres-bourgs apaisés
9	Réduit l'attractivité de l'usage de la voiture	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	Centres villes et centres-bourgs apaisés
10	NC	NC	NC	NC	NC
D. Sensibiliser, faciliter et accompagner					
11	Remplace les bus thermiques classiques par des carburants/énergies alternatives (GNV, électrique)	- d'émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores sur les routes à basse vitesse (-50km/h)	- d'exposition de la population aux nuisances

Retour Sommaire

N°	Effets	Energie / GES	Qualité de l'air	Nuisances sonores	Santé
12	Favorise l'utilisation de véhicules à carburant/énergie alternative (BioGNV, électrique, hydrogène)	- d'émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores sur les routes à basse vitesse (-50km/h)	- d'exposition de la population aux nuisances
13	Favorise l'utilisation des TC et mobilités actives (transports intermodaux)	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes structurants et axes de reports routiers	+ d'émissions autour des axes structurants	- d'exposition sauf autour des axes structurants et de report routier
14	Sensibilise les personnes du territoire à la mobilité durable	Permet de mettre en lumière les enjeux, et incite à des changements de pratiques, qui iront vers une amélioration de toutes les thématiques environnementales			
15	Permet un meilleur pilotage des mobilités au sein du territoire	Permet à la fois de suivre les indicateurs environnementaux, et de réunir les acteurs de la mobilité, pour ensuite adapter les pratiques			

Tableau 5 : Évaluation des impacts potentiel des actions du PDM sur les thématiques environnementales dimensionnantes

N°	Infrastructures	Risques technologiques et sécurité	Milieu physique	Milieu naturel et biodiversité	Patrimoine bâti et culturel	Artificialisation des sols
A. Développer des services						
1	Construction d'un dépôt bus Potentielles extensions de voiries (voie bus dédiée)	NC	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
2	Aménagement d'aires de covoiturage	NC	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés

Retour Sommaire

N°	Infrastructures	Risques technologiques et sécurité	Milieu physique	Milieu naturel et biodiversité	Patrimoine bâti et culturel	Artificialisation des sols
3	Création de nouveaux aménagements (station Marcel à Vélo, stationnement sécurisé)	NC	NC	NC	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
B. Développer des infrastructures						
4	Réaménagement de certains axes routiers (création de voies bus en site propre) et arrêts de TC	NC	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
5	Déploiement de P+R, P+M, et autres PEM	Sécurise les déplacements en mode doux	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
6	Créations de CDU et ELP	Augmente les risques sur les CDU (concentration de PL et de matières dangereuses), mais les réduit en centre-ville	Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC si l'implantation se fait à l'écart des zones à forte valeur patrimoniale	Probable artificialisation pour construire les CDU
7	Créations de nouvelles voies cyclables	Sécurise les trajets à vélo	Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
C. Réglementer						
8	NC	Moins de risque d'accidents de la route	NC	NC	Valorise le patrimoine des centres-villes et centres-bourgs (en favorisant les déplacements doux)	Permet de créer des zones piétonnes, qui pourront être désimperméabilisées

Retour Sommaire

N°	Infrastructures	Risques technologiques et sécurité	Milieu physique	Milieu naturel et biodiversité	Patrimoine bâti et culturel	Artificialisation des sols
9	NC	NC	NC	NC	NC	Possibilité de désimperméabiliser les parkings
10	Aménagements pour améliorer l'accessibilité des TC	Permet des déplacements sécurisés pour les PMR	NC	NC	Favorise l'accès à tous (PMR) des sites touristiques	NC
D. Sensibiliser, faciliter et accompagner						
11	NC	NC	NC	NC	NC	NC
12	Création de stations multi-énergies	Augmente les risques sur la station multi-énergie (concentration de PL et de matières inflammables)	Augmente le risque de pollution des sols sur les stations	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC
13	NC	NC	NC	NC	NC	NC
14	NC	Permet de mettre en lumière les enjeux, et incite à des changements de pratiques, qui iront vers une amélioration de toutes les thématiques environnementales				
15	NC	Permet à la fois de suivre les indicateurs environnementaux, et de réunir les acteurs de la mobilité, pour ensuite adapter les pratiques				

5.4 Mesures

Plusieurs mesures ont été définies pour éviter et réduire les incidences potentielles négatives identifiées :

- Mesure d'évitement et de réduction : choisir le site du moindre impact.
- Mesure de réduction : organiser les travaux pour en limiter ses impacts.
- Mesure de réduction : concevoir des aménagements résilients et sécuritaires.
- Mesure de réduction : concevoir des aménagements durables.
- Mesure de réduction : concevoir des aménagements qui intègrent les enjeux de biodiversité.
- Mesure de réduction : évaluer les impacts des projets
- Mesure de suivi : mettre en place des mesures de bruit et de qualité de l'air avant et après aménagement pour évaluer l'impact des aménagements pour les riverains.

6. Évaluation des incidences Natura 2000

Les documents de planification territoriale soumis à évaluation environnementale, tels que les Plans de Mobilité doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences sur le réseau Natura 2000.

L'évaluation des incidences doit être proportionnée à la nature et à l'importance du projet considéré.

Comme présenté au sein du diagnostic environnemental, le territoire de Troyes Champagne Métropole abrite plusieurs sites Natura 2000.
Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) sont présentes sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, essentiellement sur son pourtour, on les recense au nombre de 4, avec à l'Est la forêt et clairière des bas-bois (FR2100309) ainsi que la prairie de Courteranges (FR2100290), au Nord-Est le Marais de Villechétif (FR2100281) et la Forêt d'Orient (FR2100305) (à la limite de TCM).
Le Lac de la Forêt d'Orient (FR2100305) est identifié en **Zone de Protection Spéciale (ZPS)**.

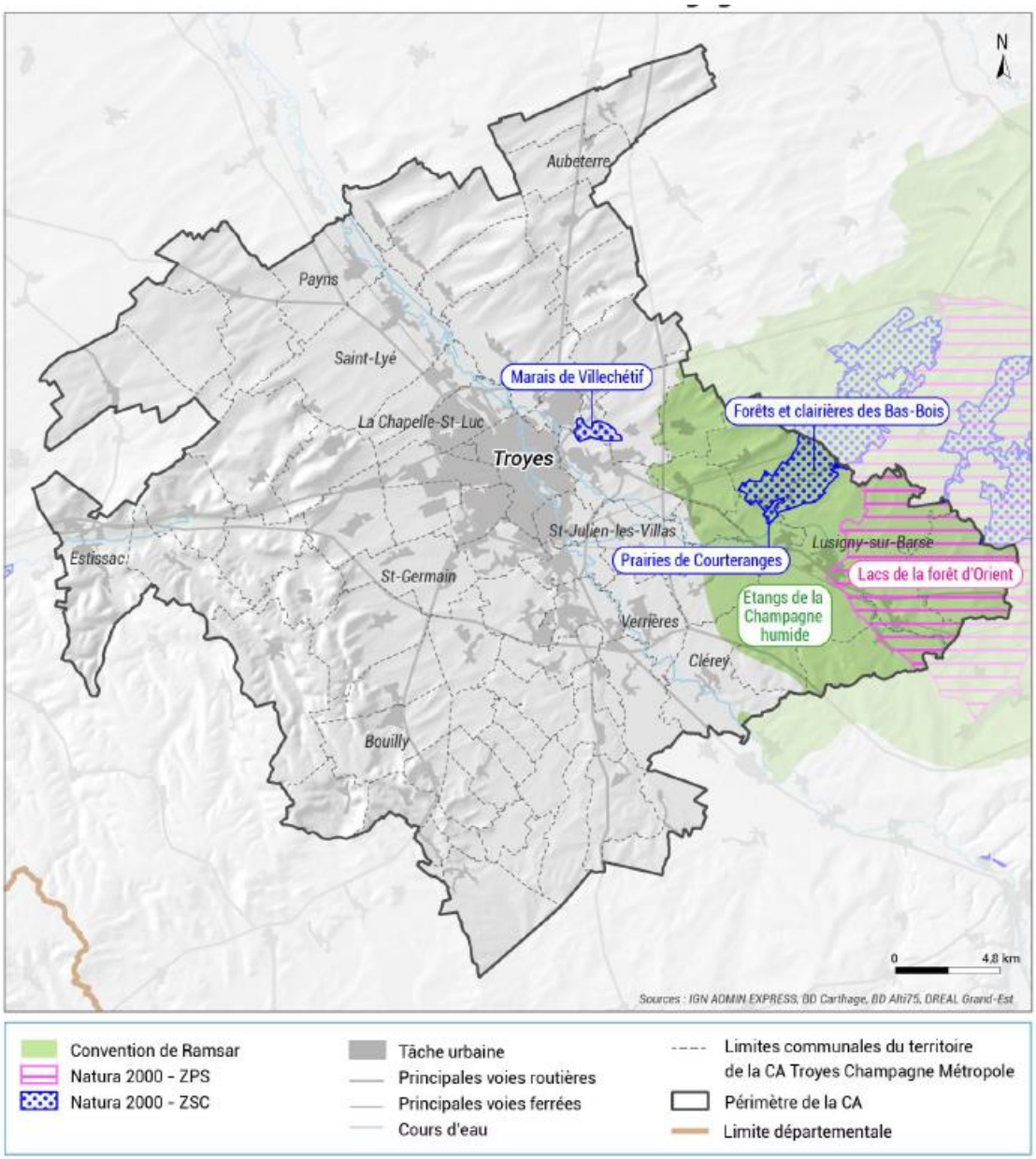


Figure 15 - Carte des protections internationales (Réseau Natura 2000 ZPS, ZSC et RAMSAR) (Source : MEDIATERRE Conseil, 2018)

6.1 Incidences sur les sites Natura 2000

Classiquement, 3 types de liens fonctionnels peuvent exister entre un zonage naturel et l'emprise d'un projet :

- Lien direct lorsque le zonage se situe sur l'emprise du projet.
- Lien de déplacement, lorsque l'emprise du projet intercept un corridor de déplacements d'espèces entre deux réservoirs de biodiversité dont au moins l'un d'eux correspond à un zonage naturel.
- Lien hydrologique lorsque le zonage naturel est parcouru par un cours d'eau et se situe en aval de l'emprise du projet elle aussi traversée par ce cours d'eau.

Un lien fonctionnel peut exister entre les sites Natura 2000 identifiés localement et les futurs aménagements liés à la mise en œuvre du plan d'actions.
Les actions susceptibles d'avoir des incidences potentielles sur les sites Natura 2000 identifiés sont les actions concourant à la réalisation de nouveaux aménagements :

- Nouveau dépôt de bus (fiche action n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche action n°2)
- Sites propre bus (fiche action n°4)
- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiches actions n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiches actions n°6).
- Pistes cyclables (fiches actions n°7).
- Station multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche action n°13).

Et les actions induisant des modifications de trafic :

- Lignes de covoiturage (fiche action n°2).
- Réseau bus restructuré dont sites propre bus (fiche action n°4).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée sur les illustrations suivantes.

En conclusion, le projet ne semble pas présenter d'incidence significative sur la biodiversité recensée sur les sites Natura 2000 à proximité de la ville de Troyes. Les seuls impacts présupposés sont non significatifs et souvent déjà existants avec les voiries en l'état. En revanche, une étude d'incidence plus approfondie par un écologue en amont des travaux sur les zones précises où ils auront lieux et en connaissance exacte de leur nature serait souhaitable, notamment pour ce qui concerne les chiroptères.
C'est au moment de l'analyse fine de chaque projet, que les incidences pourront être précisément évaluées, et que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pourront être définies.

7. Méthodologie d'élaboration de l'évaluation environnementale

L'analyse quantitative consiste à évaluer les impacts du PDM concernant toutes les émissions directes de polluants des véhicules, mais aussi leur consommation d'énergie, ainsi que les émissions de GES engendrées par l'utilisation des transports motorisés, et l'utilisation de carburant (ou autre source d'énergie)
Cette analyse se base sur des trafics journaliers de véhicules qui sont différenciés en fonction du type de véhicule et de la distance du trajet effectué. Ces données ne restent qu'une estimation, basée sur une étude sur les trajets domicile-travail, qui a ensuite été extrapolée pour obtenir le total des trajets tous motifs confondus.

La présente analyse compare 3 scénarios :

- État initial – 2025 : il s'agit de situation actuelle, en prenant donc le parc de véhicule actuel ainsi que les facteurs d'émissions de 2025.
- Scénario fil de l'eau – 2035 : il s'agit de la situation de référence en 2035, sans la mise en œuvre du plan d'actions. Le parc de véhicule actuel est conservé, ainsi que la répartition modale des déplacements. Cependant, les facteurs d'émissions des véhicules sont ceux estimés à 2035 (meilleures performances des véhicules).
- Projet de PDM : il s'agit de la situation en 2035 avec la mise en œuvre du plan d'actions. Les facteurs d'émissions sont les mêmes que dans le scénario fil de l'eau. Par rapport à cette situation de référence, 3 leviers d'actions ont été imputés dans le scénario du PDM
  - **Report modal depuis les véhicules motorisés** vers la marche, le vélo et les transports en commun
  - Amélioration de la pratique du **covoiturage**, ce qui augmente légèrement le remplissage moyen des véhicules (**réduction de l'autosolisme**).
  - **Électrification du parc de véhicule** (véhicules particuliers et bus) qui ont l'avantage d'amener à moins d'émissions directes sur le territoire du PDM.

Les hypothèses prises concernant **l'électrification du parc** ont pour but d'être ambitieuses et atteignables. Le scénario SNBC base ses objectifs sur une projection du parc de véhicule français jusqu'en 2050. Cette projection prévoit, pour l'année 2025 un parc électrique (y compris véhicules hybrides) représentant 8,1% des distances totales parcourues par les véhicules légers. D'autre part, les données du Schéma de développement des Installations de Recharge des Véhicules Électriques (SDIRVE) de l'Aube montrent qu'en 2022, ce chiffre est loin d'être atteint, et ne vaut que 1,9%. Le déploiement des véhicules électriques et hybrides semble bien plus lent en réalité que ce qui a été projeté. De plus, la communauté d'agglomération de TCM peut inciter au changement mais les particuliers restent les premiers décideurs. C'est pourquoi l'objectif à l'horizon 2035 a été fixé à 10%, également en lien avec le SDIRVE.

Néanmoins, TCM exerce une influence beaucoup plus forte sur les bus qui roulent sur son territoire. C'est pourquoi sur ce mode de transport, l'objectif est d'atteindre une électrification de 60% de la flotte de bus urbain. Cet objectif dépasse largement le scénario prospectif du parc de véhicule français, qui n'atteint que 35% en 2035.

8. Indicateurs de suivi des effets du PDM

Une démarche de suivi est indispensable pour évaluer l'efficacité des actions et les mesures mises en place dans le cadre du PDM. Ce suivi permet d'apprécier les résultats des actions engagées et de les réajuster si celles-ci s'écartent des objectifs prévus.
Les indicateurs de suivi retenus sont souvent transversaux. Ils permettent le suivi des incidences de l'ensemble du projet de PDM sur l'environnement, et non pas des incidences d'une action seule.
Le tableau suivant précise les indicateurs de suivi visant à identifier les incidences environnementales de la mise en œuvre du PDM. D'autres indicateurs de suivi global de mise en œuvre du PDM sont donnés dans les fiches actions du PDM.

Tableau 6 : Indicateurs de suivi des effets sur l'environnement liés au P

Thème	Critère	Indicateurs	Bilan 2014-2024	État de référence	Objectifs	Sources	Fréquence
Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES)	Émissions de GES	Émissions de GES dues au transport	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : -0,3% • Autres transports : -52,5%	En 2022 : • Transports routiers : 310,96 MtCO2eq • Autres transports : 1,54 MtCO2eq	Objectifs PCAET /référence 1990 • 2030 : -16% (soit 244 kt CO2eq en 2030) • 2050 : -80% (soit 80 kt CO2eq en 2050)	ATMO Grand Est	Annuelle (au rythme des actualisations d'ATMO)
		Part du transport dans les émissions de GES globales de TCM (tous secteurs confondus)	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : passage de 38,4% à 40,8% • Autres transports : passage de 0,4% à 0,2%	En 2022 : • Transports routiers : 40,8% • Autres transports : 0,2%	/		
	Consommation d'énergie	Consommations d'énergie finale liées au secteur des transports	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : +3,6% de consommation • Autres transports	En 2022 : • Transports routiers : 1 243 GWh • Autres transports : 5,96 GWh	Objectifs PCAET / référence 2012 • 2030 : -9% (tous types transports) (soit 1 127 GWh en 2030) • 2050 : -		

			: -53,8 %		45% (tous types transports) (soit 681 GWh en 2030)		
		Part du secteur des transports dans les consommations énergétiques globales de TCM (tous secteurs confondus)	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : passage de 29,7% en 2014 à 32,5% en 2022 • Autres transports : passage de 0,31% en 2014 à 0,16% en 2022	En 2022 : • Transports routiers : 32,5% • Autres transports : 0,16%	/		
Qualité de l'air	Émissions de polluants atmosphériques dues au transport (routier et au global)	Émissions de PM10, PM2,5 et NO_x issues des transports	Sur la période 2014-2022 : • PM10 : -35,3% (transports routiers) / -46,0% (autres transports) • PM2.5 : -44,1% (transports routiers) / -53,8%	En 2022 : • PM10 : 59,6 t (transports routiers) / 3,3 t (autres transports) • PM2.5 : 42,7 t (transports routiers) / 1,5 t (autres	Objectifs PCAET / référence 2005 : • 2030 : PM2.5 : -56% NOx : -72% • 2050 : PM2.5 : -81% NOx : -82%	ATMO Grand Est	Annuelle (au rythme des actualisations d'ATMO)

			(autres transports) • NOx : -40,5% (transports routiers) / -81,1% (autres transports)	transports) • NOx : 766,4 t (transports routiers) / 7,9 t (autres transports)			
		Part des émissions de PM10, PM2.5 et NO_x issues des transports dans les émissions globales de TCM (tous secteurs confondus)	Sur la période 2014-2022 : • PM10 : passage de 10,4% à 7,8% (transports routiers) / de 0,7% à 0,43% (autres transports) • PM2.5 : passage de 12,7% à 8,9% (transports routiers) / de 0,5% à 0,31% (autres transports) • NOx : passage de 55,6% à 49,6% (transports routiers) /	En 2022 : • PM10 : 7,8 % (transports routiers) / 0,43% (autres transports) • PM2.5 : 8,9 % (transports routiers) / 0,31% (autres transports) • NOx :49,6 % (transports routiers) / 0,51% (autres transports)	/		

			de 1,8% à 0,51% (autres transports)				
	Impact sanitaire de la pollution atmosphérique	Nombre d'habitants exposés au dépassement des valeurs limites réglementaires[1]	Donnée non disponible à l'échelle de TCM pour la période étudiée	Exposition de la population à des dépassements de seuils réglementaires dans le Grand Est en 2023 : • NO2 : Valeur limite annuelle ; moins d'une centaine de personnes Recommandation OMS : près qu'un quart de la population (soit plus de 250 000 personnes) • PM10 : Valeur limite annuelle respecté e dans toute la région Recommandation OMS : 6% de la population soit environ 330 000 personnes (très	Ne pas augmenter le nombre d'habitants exposés	ATMO Grand Est	Quinquennale

→ [1] Les valeurs limites réglementaires vont évoluer : le 24 avril 2024, le parlement européen a adopté la nouvelle directive sur la qualité de l'air, qui révise la directive 2008/50/CE en fixant des valeurs plus restrictives afin de tendre vers les valeurs préconisées par l'OMS en 2021. Le Conseil doit désormais adopter la loi, les nouvelles normes devront ensuite être respectées au 1er janvier 2030.

				large baisse par rapport aux 51% de 2022 grâce aux conditions météorologiques favorables) • PM2.5 : Valeur limite annuelle respectée dans toute la région Recommandation OMS : ensemble du territoire excepté le massif vosgien			
	Incidences des nouveaux aménagements et politiques mises en place sur les émissions polluantes	Mesures ponctuelles (comparaison avant/après) : à proximité des voies modifiées pour la circulation des bus en zone urbaine ; en centre-ville pour observer l'effet de la politique de stationnement.	/	À renseigner en fonction des sites/projets	Ne pas augmenter les niveaux d'exposition pour les habitations des zones concernées	TCM / ATMO Grand	En fonction des sites/projets
Nuisances sonores	Évolution du bruit sur le territoire	• Mesures de bruit ponctuelles « avant	• /	• À renseigner en fonction des	Ne pas augmenter les niveaux sonores pour les habitations des zones concernées	TCM (observatoire du PPBE)	Au rythme des projets

		/après » : à proximité des voies modifiées pour la circulation des bus en zone urbaine ; • en centre-ville pour observer l'effet de la politique de stationnement.		sites/projets			
		Évolution des zones calmes identifiées dans le PPBE (selon définition TCM)		81 espaces identifiés soit environ 184,4 ha (voir carte PPBE TCM)	Préserver les zones calme existantes	TCM (observatoire du PPBE)	Annuelle
	Exposition de la population aux nuisances sonores	Part de la population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires de 68 dB(A) Lden et 62 dB(A) Ln définies dans l'arrêté du 4 avril 2006	Données issues du PPBE de 2011 donc à l'échelle des 19 communes du Grand Troyes • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier :	Données à l'échelle des 81 communes de TCM • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 7 914 habitants	Ne pas augmenter la part de la population concernée par ces dépassements réglementaires	TCM (observatoire du PPBE)	Annuelle

			3 032 habitants soit 6,3% de la population de 2009 • Dépassement indicateur Ln lié au trafic routier : 1 715 habitants soit 1,4% de la population de 2009	soit 4,5 % de la population de 2022. • Dépassement indicateur Ln lié au trafic routier : 1 958 habitants soit 1,1 % de la population de 2022.			
		Nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires de 68 dB(A) Lden et 62 dB(A) Ln	Données issues du PPBE de 2011 donc à l'échelle des 19 communes du Grand Troyes • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 3 établissements de santé 2 établissements d'enseignement supérieur • Dépassement indicateur Ln lié au trafic	Données à l'échelle des 81 communes de TCM • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 8 établissements de santé 21 établissements d'enseignement supérieur • Dépassement indicateur Ln lié au	Ne pas augmenter le nombre d'établissements de santé et d'enseignement concernés par ces dépassements réglementaires		

			routier : 1 établissement de santé 1 établissement d'enseignement supérieur	trafic routier : 3 établissements de santé 4 établissements d'enseignement supérieur			
Artificialisation des espaces naturels et agricoles		Consommation d'espaces global (pas seulement vers surfaces destinées aux infrastructures de transport)	Sur la période 2014-2023 : • Échelle TCM : 335,96 ha • Troyes : 6,14 ha • Sainte-Savine : 17,93 ha • Saint-André-les-Vergers : 13,98 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 14,05 ha	Flux 2022-2023 : • Échelle TCM : 29,74 ha • Troyes : 0,43 ha • Sainte-Savine : 0,51 ha • Saint-André-les-Vergers : 2,34 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 3,75 ha	Zéro artificialisation nette des sols en 2050 (loi ZAN) Objectifs SRADDET : - • 2030 : -50% de consommation d'ENAF (au global) • 2050 : -75% de consommation d'ENAF (au global	Portail de l'artificialisation des sols https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/mesurer-la-consommation-despaces/telecharger-les-donnees	Annuelle (au rythme de l'actualisation des données sur le portail)
		Consommation d'espaces à destination d'infrastructures de transport routières	Sur la période 2014-2023 : • Échelle TCM : 16,64 ha • Troyes : 0,22 ha • Sainte-Savine : 0,87 ha • Saint-	Flux 2022-2023 : • Échelle TCM : 0,8 ha • Troyes : 0 ha • Sainte-Savine : 0 ha • Saint-André-les-	Zéro artificialisation nette des sols en 2050 (loi ZAN) Objectifs SRADDET : - • 2030 : -50% de consommation d'ENAF (au	Portail de l'artificialisation des sols : ttps://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/cartographie-artificialisation	

Retour Sommaire

			André-les-Vergers : 1,91 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 3,23 ha	Vergers : 0,08 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 0,56 ha	global) • 2050 : -75% de consommation d'ENAF (au global)		
Environnement / Biodiversité	Fonctionnalité écologique du territoire	Actions de prise en compte de la biodiversité dans les travaux d'aménagement liés à la mobilité : éclairage respectant la trame noire, intervention d'un écologue, pré-diagnostic écologique…	/	À renseigner en fonction des sites/projets	À systématiser sur tous les projets	Lien avec la maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre des projets	Au rythme des projets
	Qualité environnementale du projet	Suivi d'indicateurs de prise en compte de la biodiversité sur les travaux d'aménagement liés à la mobilité (parkings P+R, voies bus, voies cyclables…) : Coefficient de pleine terre, surface imperméabilisée, arbres plantés ou supprimés.	/	À renseigner en fonction des sites/projets	À systématiser sur tous les projets		

Retour Sommaire

Accidentologie (en lien avec les effets sur la santé humaine)	Suivi de l'évolution de l'accidentologie routière	Nombre d'accidents corporels Nombre de cyclistes accidentés sur un aménagement cyclable Nombre d'accidents de voiture	Sur 2014-2022 sur les 19 communes du Grand Troyes : + 226 % du nombre d'accidents corporels Baisse du nombre d'accidents observée entre 2022 et 2014 (-71%), puis moyenne augmentation entre 2015 et 2017 (+37%) et très forte augmentation en 2018 (+171% par rapport à 2017)	2018 : 222 accidents corporels sur les 19 communes du PTU (ex communes du Grand Troyes) dont 43 incluant des cyclistes, 44 des piétons et 123 des voitures	Réduire l'accidentologie	TCM (observatoire PDM)	Annuelle

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

EODD ingénieurs conseils

Étude environnementale

2025-2035

Document adopté au Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole

Sommaire

I. Contexte de l'évaluation environnementale 4
I.1 Présentation générale du territoire 4
I.2 Le Plan de Mobilité (PDM) de Troyes Champagne Métropole (TCM) 5

II. État initial de l'environnement 9
II.1 Contexte climatique et vulnérabilité au changement climatique 9
II.2 Contexte énergétique 13
II.3 Émissions de gaz à effet de serre (GES) 23
II.4 Qualité de l'air 30
II.5 Nuisances sonores 49
II.6 Risques technologiques 63
II.7 Santé 67
II.8 Milieu physique 76
II.9 Milieux naturels et biodiversité 91
II.10 Patrimoine bâti et culturel 101
II.11 Artificialisation des sols 102
II.12 Synthèse des enjeux environnementaux 106

III. Perspectives d'évolution probable de l'environnement en l'absence de PDM ... 113
III.1 Construction du scénario environnemental de référence 113
III.2 Scénario environnemental de référence par thématique 113

IV. Exposé des motifs et justification du scénario retenu 120

V. Articulation de l'évaluation environnementale avec les plans et les programmes 129
V.1 Cadre général 129
V.2 Documents en compatibilité 130
V.3 Documents pris en compte 152

VI. Analyse des incidences du PDM sur l'environnent et mesures envisagées 156
VI.1 Structure du plan de mobilité 156
VI.2 Zones susceptibles d'être impactées 161
VI.3 Incidences sur le climat, l'énergie et les émissions de GES 169
VI.4 Incidences l'ambiance sonore 174
VI.5 Incidences la qualité de l'air 177

Projet

VI.6 Incidences sur la santé 181
VI.7 Incidences en matière de risques technologiques 182
VI.8 Incidences sur le milieu physique 183
VI.9 Incidences sur les milieux naturels et la biodiversité 184
VI.10 Incidences sur le patrimoine bâti et culturel 185
VI.11 Incidences sur l'artificialisation des sols 186
VI.12 Synthèse de l'évaluation environnementale des actions du PDM 188
VI.13 Mesures 193

VII. Évaluation des incidences Natura 2000 198
VII.1 Contexte réglementaire 198
VII.2 Sites Natura 2000 sur ou à proximité du territoire 198
VII.3 Incidences sur les sites Natura 2000 199

VIII. Méthodologie d'élaboration de l'évaluation environnementale 213
VIII.1 Analyse quantitative des incidences à l'échelle de TCM 213

IX. Indicateurs de suivi des effets du PDM 215

Projet

I. Contexte de l'évaluation environnementale

I.1 Présentation générale du territoire

Située dans le **département de l'Aube** (10), à l'ouest de la Région Grand Est, la **communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole**, compte 175 193 habitants (INSEE, 2021) répartis sur 81 communes pour une superficie de 890 km². Les communes en périphérie de la ville centre constituent le cœur de l'agglomération urbanisée.
Troyes Champagne Métropole se situe à 170 km de Paris par l'autoroute A5 (2h), à 126 km de Reims par la A26 (1h20) et à 180km de Dijon par la A5 et la A31 (1h50). Le territoire est très dépendant de la voiture en partie puisque Troyes n'est pas reliée aux LGV et le milieu rural dispose majoritairement et uniquement de la voiture comme moyen de déplacement.
Le territoire de Troyes Champagne Métropole est inclus au sein du périmètre du Schéma de Cohérence Territorial des Territoires de l'Aube (SCoT), réalisé par le Syndicat départ.

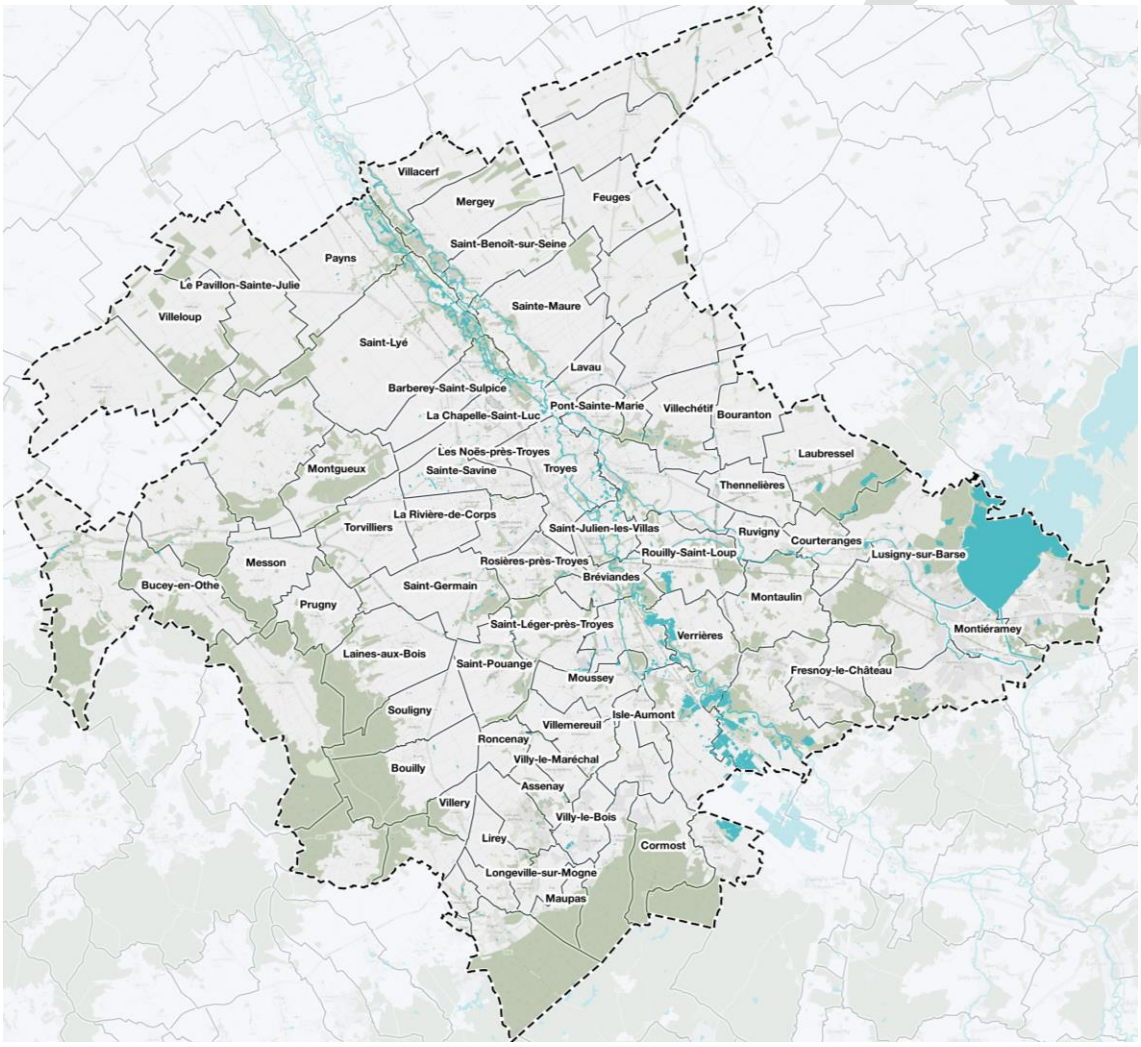


Figure 1 - Le territoire de Troyes Champagne Métropole

Le territoire présente un caractère péri-urbain et rural. Il est possible de distinguer trois typologies de communes dont les enjeux en termes de mobilités sont différents.
Pour les 11 communes du cœur urbain attractif et de la 1ere couronne :

- Concentrent la majorité des habitants et emplois, donc des déplacements.
- **Déplacements très routiers** malgré la présence d'alternatives.
- **Réseau de bus peu attractif face à la voiture** utilisé principalement par des usagers captifs.

Pour les 70 communes du territoire rural :

- Déplacements diffus.
- Usage de la voiture très marqué en lien avec le manque d'alternatives.

I.2 Le Plan de Mobilité (PDM) de Troyes Champagne Métropole (TCM)

I.2.1 Contexte réglementaire

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 a institué l'élaboration de Plans de Déplacements Urbains (PDU). Ce sont des documents de planification établis par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Sur le territoire.
Le 1er Plan de Déplacements Urbains de la Communauté de l'Agglomération Troyenne, devenue ensuite le Grand Troyes (19 communes) puis Troyes Champagne Métropole (81 communes), a été approuvé par l'assemblée communautaire le 26 juin 2000. Une révision du PDU a ensuite été engagée en 2010 pour aboutir au Plan de Déplacements Urbains du Grand Troyes 2014-2024.
Depuis le 1er janvier 2021, la loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, a remplacé les plans de déplacements urbains par les Plans de Mobilité (PDM).
En vertu de l'article L.1214-3 du Code des Transports, l'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. La Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole est ainsi dans l'obligation d'élaborer un Plan de Mobilité puisque l'agglomération, au sens de l'INSEE, qu'elle recouvrait en 2019 plus de 100 000 habitants.
Le PDM doit prendre en compte les 81 communes membres de Troyes Champagne Métropole correspondant au périmètre du ressort territorial de l'AOM.
Le Plan de Mobilité 2025-2035 remplacera ainsi le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2014-2024 qui arrive à échéance. Il dessinera la stratégie territoriale de la communauté d'agglomération à horizon 2035, en organisant les déplacements de personnes et de marchandises, dans le cadre d'un projet de mobilité durable sur le territoire.

1.2.2. Contenu du PDM

Le PDM comprend un diagnostic, une stratégie, un programme d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation. Le diagnostic permet de comprendre la mobilité actuelle sur le territoire (analyse des besoins et des pratiques de mobilité selon les publics, lien entre mobilité, transport et aménagement du territoire, évolution de la pratique automobile, recours aux modes de transports durables, transport de marchandises …).

Les objectifs du PDM permettent de fixer le cap à atteindre pour le territoire à l'horizon 2035.
Les orientations stratégiques et le programme d'actions définissent les actions à mettre en œuvre par TCM et l'ensemble des acteurs socio-économiques du territoire. Il identifie également des projets fédérateurs, et précise les moyens à mettre en œuvre, les publics concernés, les partenariats souhaités et les résultats attendus pour les principales actions envisagées.
Le dispositif de suivi et d'évaluation porte sur la réalisation des actions et le pilotage adopté. Il décrit les indicateurs à suivre au regard des objectifs fixés.

1.2.3. Évaluation environnementale

Le Plan de Mobilité doit faire l'objet d'une évaluation environnementale conformément à l'article R122-17 du Code de l'Environnement. C'est l'objet du présent document.
Cette évaluation environnementale est réalisée en parallèle de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité. C'est une démarche progressive et itérative d'intégration proportionnée des enjeux environnementaux pour aboutir au plan d'actions du moindre impact environnemental.

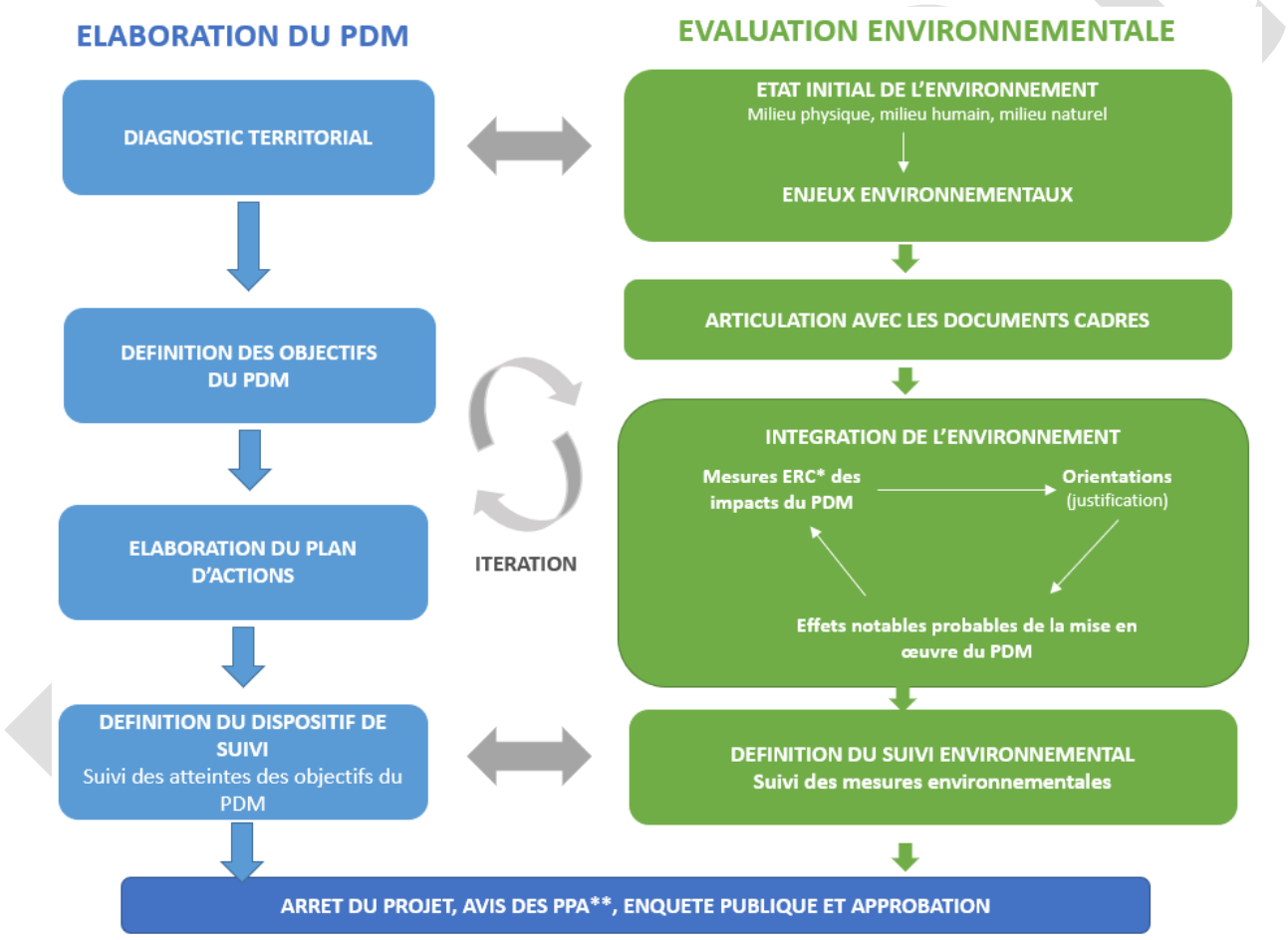


Figure 2 - Articulation entre la démarche d'élaboration du PDM et son analyse environnementale

Conformément à l'article R122-20 du code de l'environnement, le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend :

- **Un résumé non technique** des informations prévues ci-dessous ;
- **Une présentation générale** indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;
- Une description **de l'état initial de l'environnement** sur le territoire concerné, **les perspectives de son évolution probable** si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan,

schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

- **Les solutions de substitution raisonnables** permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;
- **L'exposé des motifs** pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;
- L'exposé :
  - **Des incidences notables probables de la mise en œuvre du plan**, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.
  - Des incidences notables probables sur l'environnement sont regardées en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces incidences. Elles prennent en compte les incidences cumulées du plan ou programme avec d'autres plans ou programmes connus ;
  - **De l'évaluation des incidences Natura 2000** mentionnée à l'article L. 414-4 ;
- La présentation successive **des mesures** prises pour :
  - **Éviter les incidences négatives** sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;
  - **Réduire l'impact des incidences** mentionnées ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
  - **Compenser**, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces incidences, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.
- **Les mesures** prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.
- La présentation des **critères, indicateurs et modalités**-y compris les échéances-retenues :
  - Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des incidences défavorables identifiées au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;
  - Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, la réalisation de mesures appropriées ;
- Une **présentation des méthodes utilisées** pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit aux choix opérés ;

L'évaluation environnementale répond aux objectifs suivants :

- Prendre en compte l'ensemble des thématiques environnementales et identifier et évaluer les incidences sur l'environnement des orientations et mesures du PDM ;
- Nourrir le PDM et tout son processus d'élaboration, des enjeux environnementaux du territoire ;
- Mettre en avant les éventuels effets antagonistes du plan d'action du PDM ;
- Estimer les perspectives d'évolution de l'environnement du territoire en l'absence de PDM ;
- Définir les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives environnementales ;
- Éclairer la décision de l'autorité qui approuve le PDM ;
- Servir d'outil d'information, de sensibilisation et de participation auprès des élus locaux mais également des partenaires et du grand public.

Projet

L'Évaluation Environnementale est donc un outil d'aide à la décision. Elle permet l'intégration de l'approche environnementale dans le PDM. Ainsi elle peut permettre l'optimisation environnementale du PDM au travers de l'étude des solutions de substitution.
A noter que la réalisation au préalable de l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) a constitué la base de cette évaluation environnementale. Cet EIE a permis d'apporter une vision globale de l'environnement sur le territoire tout en mettant en avant ses spécificités, d'identifier les enjeux environnementaux (territorialisés et hiérarchisés), de donner un état de référence de l'environnement pour le suivi du plan de mobilité et de fournir les perspectives d'évolution du territoire si le plan de mobilité n'était pas mis en œuvre.

Projet

II. État initial de l'environnement

II.1 Contexte climatique et vulnérabilité au changement climatique

II.1.1 Contexte climatique local

Le territoire de Troyes Champagne Métropole se situe dans une zone de transition entre un climat océanique, marqué par des intempéries venues de l'Ouest, et un climat continental caractérisé par une forte différence de températures entre les saisons d'été et d'hiver. Le climat local peut varier en raison de facteurs géographiques locaux.
Le climat se caractérise de façon globale par des hivers généralement froids avec des températures moyennes pouvant descendre en dessous de zéro degré Celsius, surtout pendant les mois de décembre, janvier et février. Les étés sont, quant à eux, plus chauds et ensoleillés avec des températures oscillant autour de 25 à 30 °C. Concernant les précipitations, celles-ci sont généralement modérées tout au long de l'année, mais il n'est pas rare qu'elles puissent être plus abondantes pendant les mois d'automne et de printemps. Le département est également soumis à l'influence des masses d'air venant de l'Atlantique, ce qui peut entrainer des variations météorologiques soudaines avec parfois des épisodes de pluies intenses ou d'orages.

La station météorologique de référence représentative du climat du territoire de l'agglomération de Troyes Champagne Métropole est celle de Troyes-Barberey. Les températures relevées sont les suivantes :

- la température moyenne annuelle s'élève à 11.3 °C ;
- la température moyenne minimale annuelle s'élève à 6.3 °C ;
- le record de température maximal enregistré s'élève à 41.8 °C ;
- le record de température minimal enregistré s'élève à -14 °C.

Les variations de température sur une année sont importantes : les mois les plus froids sont décembre et janvier avec une moyenne de 2°C. La température culmine en juillet et en août avec 26°C en moyenne. L'amplitude thermique de 24°C est caractéristique de l'influence continentale.

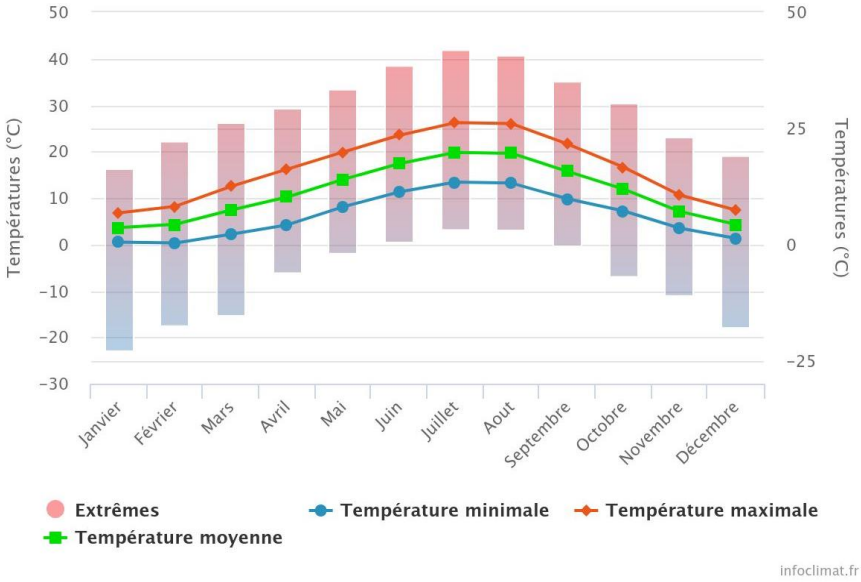
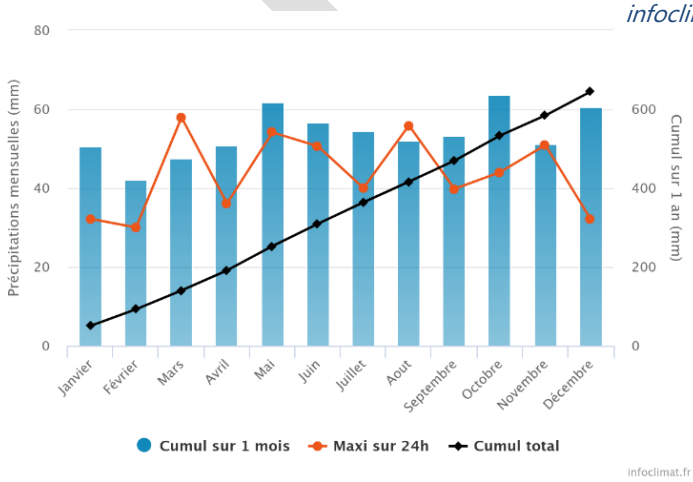


Figure 3 : Variation thermique annuelle moyenne (statistiques 1991- Variation thermique annuelle moyenne (statistiques 1991-2020) et records (1920-2021) d'après les moyennes enregistrées à la station de Troyes-Barberey (source : infoclimat.fr)



La pluviométrie moyenne annuelle est de 644.8 millimètres (les précipitations annuelles moyennes en métropole varient de 500 mm pour les régions les plus sèches (côtes méditerranéennes, Anjou, Bassin parisien) à plus de 1 500 mm pour les régions de montagne)

.

Figure 4 : Précipitations moyennes mensuelles (statistiques 1991-2020) et records (1920-2021) d'après les moyennes enregistrées à la station de Troyes-Barberey (source : infoclimat.fr)

Le nombre de jours de pluie dont la hauteur quotidienne de précipitations est supérieure ou égale à 1 mm est de 144.4 jours par an contre 13.3 jours pour des précipitations supérieurs ou égales à 10 mm (Précipitations réparties sur un nombre limité de jours). À titre indicatif également, le nombre de jours de pluie peut varier de 50 jours annuels environ près de la Méditerranée, à 160 voire 170 jours sur la côte atlantique nord ou dans les reliefs.
Les mois de mai, d'octobre et décembre sont les plus pluvieux avec des hauteurs de précipitations plus élevées. Tandis que les mois d'été, en particulier juillet et août sont généralement plus secs.
Les vents dominants proviennent des secteurs Ouest et Sud-Ouest. Ils représentent 40 % des phénomènes observés. Les vents dont la vitesse est supérieure à 38 km/h sont minoritaires.
Le territoire de Troyes Champagne Métropole est susceptible d'être touché par les phénomènes météorologiques suivants :

- Vents violents ;
- Fortes précipitations avec phénomènes de pluies intenses apportant sur une courte durée une quantité d'eau très importante entraînant le débordement d'un cours d'eau ;
- Risques d'orages ;
- Risques de neige et verglas.

Ces risques sont dus à des phénomènes climatiques qui atteignent des intensités extrêmes. Leurs importances et leurs ampleurs peuvent entraîner des conséquences importantes sur les plans humain, économique et environnemental. Leurs causes sont de différents ordres.

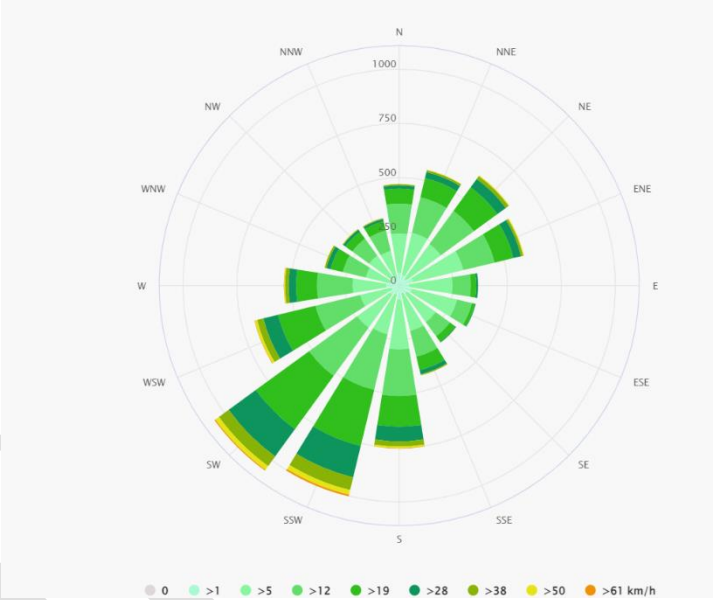


Figure 5 : Rose des vents de Troyes (source : Météoblue)

II.1.2 Projections climatiques sur le territoire de Troyes Champagne Métropole

Climat HD (MétéoFrance) propose une vision intégrée de l'évolution du climat passé et futur, aux plans national et régional.
La partie Est du territoire français a connu une hausse importante des températures ces vingt dernières années. Les observations faites sur la station Troyes-Barberey indiquent sur la période de 1976 à 2018, une augmentation des températures moyennes annuelles de + 1.2°C. Le nombre de jours dépassant les 30°C a augmenté alors que les jours dont la température est inférieure à 0°C ont diminué. Une augmentation des évènements de vagues de chaleur depuis 1990 dans le Département de l'Aube est également mise en évidence. Cette évolution se matérialise par l'occurrence de vagues de chaleur plus longues et plus intenses ces dernières années. Les relevés de la station mettent également en évidence que le régime de précipitations présente une grande variabilité d'une année à l'autre et d'une saison à l'autre.
À partir des trois scénarios établis par le GIEC[1] et servant de référence mondiale aux climatologues, Météo France réalise des projections climatiques. Ces scénarios, appelés les Représentative Concentration Pathway (RCP) sont les suivants :

- RCP 8.5 : scénario pessimiste sans politique climatique permettant de diminuer les émissions de GES ; l'augmentation des températures serait de 4°C à 6.5°C en moyenne globale,
- RCP 4.5 : scénario COP21 (Accord de Paris) avec stabilisation à l'horizon proche et diminution des émissions de GES[2] ; l'augmentation des températures en 2100 serait de 2°C en moyenne globale,
- RCP 2.5 : scénario optimiste avec une politique très volontariste de baisse des GES ; l'augmentation des températures serait de 1°C en moyenne globale.

Les projections réalisées pour la Champagne-Ardenne s'accordent à mettre en avant une augmentation globale

[1] GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
[2] GES : Gaz à effet de serre

des températures, ainsi qu'une évolution des régimes de précipitations, et ce quels que soient les scenarios.
Le graphique ci-dessous montre les projections climatiques au niveau de la station Troyes-Barberey. Le réchauffement annuel se poursuit jusqu'aux années 2050. Puis, selon, la politique climatique mise en œuvre, les températures pourraient dépasser +2°C ou +4°C en 2100.

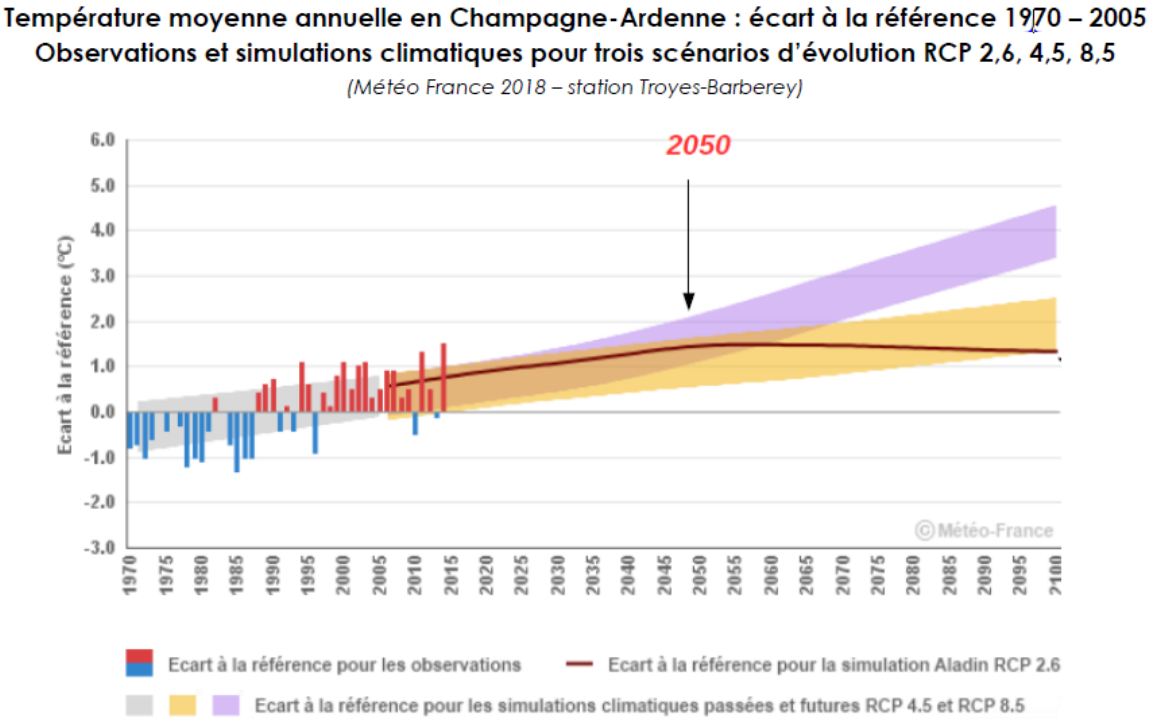


Figure 6 - Température moyenne annuelle en Champagne-Ardenne, écart à la moyenne et simulations futures (Source : MétéoFrance - CilmatHD

A l'échelle de l'EPCI[3], CLIMADIAG COMMUNE[4] propose pour les horizons 2030, 2050 et 2100 une liste d'indicateurs climatiques ciblés pour le territoire étudié. Pour chaque indicateur sont données des valeurs de référence (normales sur 1976-2005), une valeur haute de projection, une valeur médiane et une valeur basse. Les indicateurs sont calculés à partir de projections climatiques régionales de référence (DRIAS2020-EXPLORE2). Les données disponibles pour Troyes Champagne Métropole indiquent une évolution de la température moyenne en été de +1,4°C en 2030 et +2,4°C en 2050. Le nombre annuel de jours en vague de chaleur augmente (+6 en 2030, +12 en 2050).

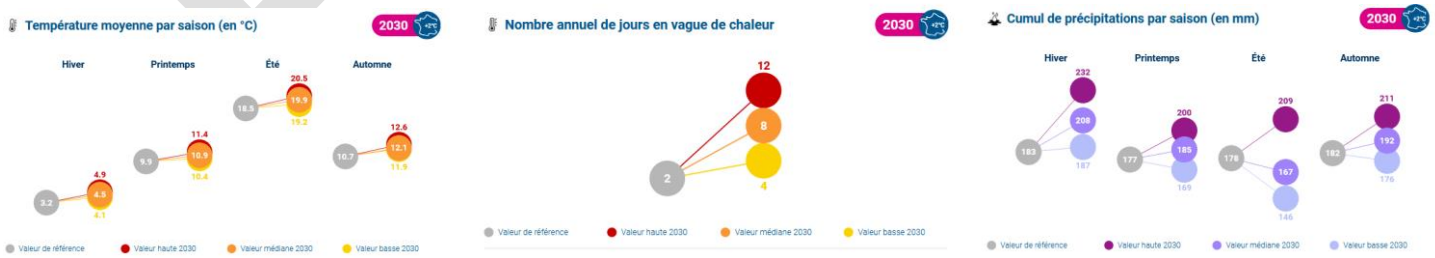


Figure 7 - Indicateurs climat projetés en 2030 (Source : MétéoFrance - Climadiag)

[3] EPCI : établissement public de coopération intercommunale
[4] Source MétéoFrance, 2024

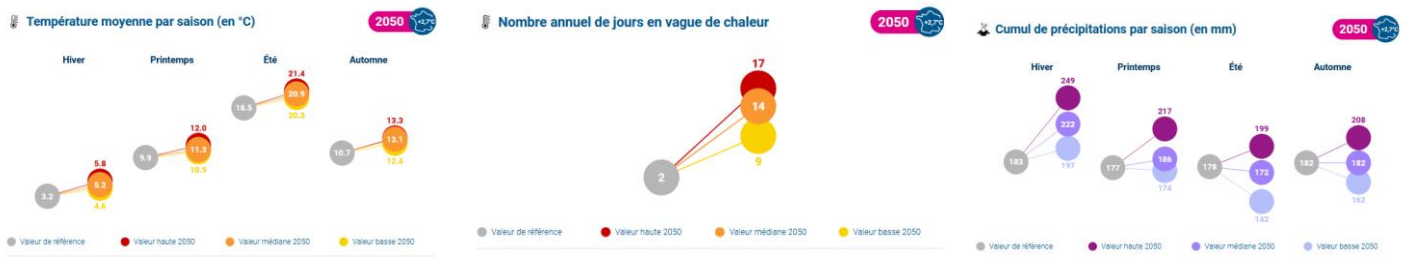


Figure 8 - Indicateurs climat projetés en 2050 (Source : MétéoFrance – Climadiag)

Globalement et en l'état des connaissances, il en ressort qu'à la fin du siècle, la saison de sécheresse estivale aura tendance à déborder sur le début de l'automne (septembre) voire à débuter de manière précoce (mai) et à intensifier les vagues de chaleur (plus nombreuses, plus intenses et plus longues). L'augmentation des précipitations sur les mois d'hiver permettrait la recharge des nappes souterraines mais ne compenserait probablement pas la diminution des précipitations estivales. Une diminution importante de l'humidité du sol est également à prévoir.

Ces évolutions pourraient avoir un impact sur :

- La ressource en eau : rareté, qualité et conflits d'usages ;
- La santé : pollution de l'air, allergies, risques cardio-respiratoire (chaleur/air) risques infectieux et de transmission de maladie ;
- La biodiversité : fracturation des milieux, disparition ou déplacement d'espèces animales et végétales (pollinisateurs, arbres…), peuplement invasif, attaques de ravageurs ;
- Les cultures : parasites, sécheresse, ruissellement/inondation, érosion des sols, évolution des cultures
- Les réseaux d'énergie, de transport, l'habitat et les services : difficultés d'accès à l'eau potable, paralysie des réseaux de transport, sollicitation estivale du réseau électrique pour climatiser les locaux, dysfonctionnement des stations d'épuration, inconfort d'été dans les bâtiments ;
- L'économie et le tourisme : modification des paysages, arrêt de certaines productions, rupture d'approvisionnement.

II.1.3 Enjeux liés au climat pour le Plan de Mobilités

- **Réduire les émissions de GES** qui affectent le climat en travaillant sur les mobilités alternatives à l'autosolisme, en réduisant les distances parcourues en voiture individuelle et en diminuant l'usage des carburants fossiles ;
- **Prendre en compte le climat et ses évolutions dans les aménagements** liés à la mobilité (ombrage, perméabilité des sols, revêtements, protection aux vents dominants…) ;
- **Rendre résilientes les infrastructures au regard des évolutions climatiques** (augmentation des épisodes de pluies intenses et des périodes de sécheresse).

II.2 Contexte énergétique

II.2.1 Contexte règlementaire

II.2.1.1 À l'échelle européenne[5]

En juillet 2021, dans le cadre du **paquet Green Deal européen**, la Commission a présenté une proposition visant à réorganiser la directive sur l'efficacité énergétique, soutenant l'objectif de l'Union Européenne (UE) de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030. Elle a proposé un accord européen plus fort et contraignant, avec un objectif d'efficacité énergétique de 9 % à l'horizon 2030, par rapport aux projections du scénario de référence 2020 (respectivement 787 Mtep en consommation finale et 1 023 Mtep en énergie primaire[6]). Cette proposition correspondait à une réduction de 36% de la consommation d'énergie finale et de 39% de la consommation d'énergie primaire d'ici 2030, par rapport au scénario de référence de 2007.

Dans le contexte du plan REPowerEU, l'efficacité énergétique a été présentée comme l'un des moyens les plus efficaces et les plus durables permettant à l'Union Européenne de cesser de dépendre des importations russes de combustibles fossiles. Par conséquent, en mai 2022, la Commission a proposé d'augmenter encore les objectifs contraignants d'efficacité énergétique de l'Union Européenne de 9 % à 13 % par rapport au scénario de référence 2020 (750 Mtep en consommation finale d'énergie et 980 Mtep en consommation d'énergie primaire, respectivement).

Le 25 juillet 2023, l'Union Européenne a officiellement conclu le processus législatif visant à renforcer la directive sur l'efficacité énergétique. La législation mise à jour, y compris le nouvel objectif contraignant, est entrée en vigueur dans tous les pays de l'Union Européenne le 10 octobre 2023.

Cet objectif vise une réduction de la consommation finale d'énergie de l'Union Européenne de 11,7 % d'ici 2030, par rapport à la consommation d'énergie projetée pour 2030 (sur la base du scénario de référence 2020). Cela se traduit par un objectif de consommation d'énergie primaire de 992,5 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep) et un objectif de consommation d'énergie finale de 763 Mtep d'ici 2030.

Par rapport aux objectifs précédents (1 128 Mtep pour l'énergie primaire et 846 Mtep pour l'énergie finale), les objectifs augmentés visent à réduire la consommation d'énergie de l'Europe d'ici 2030 d'environ l'équivalent de la consommation énergétique annuelle actuelle de l'Espagne.

En vertu de la directive révisée et dans le cadre de leurs systèmes d'obligations en matière d'efficacité énergétique, **les pays de l'Union Européenne seront tenus d'atteindre un taux annuel moyen d'économies d'énergie de 1,49 % de 2024 à 2030**, en hausse par rapport à l'exigence de 0,8 % pour 2021-2023, ce qui stimulera les économies d'énergie dans des secteurs critiques comme le bâtiment, l'industrie et les transports.

II.2.1.2 À l'échelle nationale

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) ainsi que la Programmation Pluriannuelle de l'énergie (PPE) sont des documents stratégiques de la feuille de route de la France pour conduire sa transition climatique et énergétique et atteindre en particulier la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Ces documents traduisent également la mise en cohérence avec les objectifs européens inscrits dans le Pacte vert pour l'Europe (paquet « Fit for 55 »). Ces documents actent l'adoption par la France d'objectifs ambitieux :

Ils s'appuient sur un important travail de modélisation permettant de s'appuyer sur un scénario de transition climatique et énergétique fiable et crédible, et ce pour tous les secteurs d'activité – avec notamment un fort focus sur les mobilités propres. La concertation préalable du public sur les troisièmes éditions de la SNBC et de la PPE est en cours (novembre-décembre 2024). Les objectifs fixés en matière d'énergie dans les PPE et SNBC précédents sont repris dans le tableau ci-dessous. La SNBC3 et le PPE3 visent une réduction de la consommation énergétique par rapport à 2012 (-30% en 2030 et -50% en 2050) et une diminution de la consommation d'énergie fossile (60% en 2022, 42% en 2030).

[5] Source commission européenne

[6] L'énergie primaire est celle disponible dans la nature avant toute transformation. L'énergie finale est l'énergie utilisée par le consommateur, c'est-à-dire après transformation des ressources naturelles en énergie et après le transport de celle-ci

Projet

Tableau 1 : Les objectifs français énergétiques (lois LEC-Loi Energie Climat, SNBC2)

2015 : Loi TECV[7] - SNBC 1[8]	2020 : LEC[9] - SNBC 2[10]
Consommation d'énergie primaire	
-30% par rapport à 2012	-40% en 2023 par rapport à 2012
Consommation d'énergie finale	
	-7% en 2023 par rapport à 2012
-20% en 2030 par rapport à 2012	
-50% en 2050 par rapport à 2012	
Consommations d'énergies primaires des énergies fossiles	
-30% par rapport à l'année de référence 2012	-40% en 2030 par rapport à l'année de référence 2012
Part des EnR dans la consommation finale	
En 2020 : 23%	
En 2030 : 32%	En 2030 : 33% avec au moins 40% de la production d'électricité, 38% de la consommation finale de chaleur, 15% de la consommation finale de carburant et 10% de la consommation de gaz.
Réseaux de chaleur et de froid	
Multiplier par 5, la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030.	
Part du nucléaire dans la production d'électricité	
Réduction de 50% de la part du nucléaire dans la production d'électricité à l'horizon 2025.	Réduction de 50% de la part du nucléaire dans la production d'électricité à l'horizon 2035.

[7] **Loi TECV** : Loi relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (publiée au Journal Officiel le 17/08/2015)

[8] **SNBC** : Instaurée par la LTECV, la SNBC définit une trajectoire de réduction des émissions de GES jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes : les budgets carbone :
SNBC 1 (adoptée le 18/11/2015) : fixe les trois premiers budgets carbone (2015-2018, 2019-2023 et 2024-2028) ;
SNBC 2 (adoptée le 21/04/2020) : révise les budgets carbone pour les périodes 2019-2030 et 2024-2028 et fixe un quatrième budget carbone pour la période 2029-2030.

[9] **LEC** : Loi énergie-climat (adoptée le 08/11/2019) qui se place dans la continuité de la SNBC et de l'Accord de Paris en réitérant l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050.

[10]

II.2.1.3 À l'échelle régionale

À l'échelle régionale, les objectifs en matière d'énergie sont repris dans le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires** (SRADDET), du Grand Est. Le document est en cours de révision. La version en vigueur (approuvée en 2019) vise les objectifs suivants :

- Réduire la consommation énergétique finale de 29% d'ici 2030 et 55% d'ici 2050 par rapport à 2012 année de référence ;
- Réduire la consommation d'énergie fossile de 48% d'ici 2030 et 90% d'ici 2050 par rapport à 2012 année de référence ;
- Couvrir la consommation par les énergies renouvelables et de récupération de 41% en 2030 et 100% en 2050.

II.2.1.4 À l'échelle locale

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est le document de référence à l'échelle locale qui fixe les objectifs énergétiques du territoire. Celui de Troyes Champagne Métropole est en cours de validation (projet délibéré en avril 2023). Les objectifs de réduction des consommations énergétiques visés par le PCAET déclinent les objectifs régionaux. Le PCAET ambitionne de **réduire la consommation énergétique finale de 20% d'ici 2030 et 55% d'ici 2050** par rapport à 2012 année de référence. Ces objectifs sont déclinés par secteur d'activités. Pour le secteur des **Transports**, les objectifs de réduction des consommations énergétiques (par rapport à l'année 2012) sont de **-9% en 2030 et -45% en 2050.**

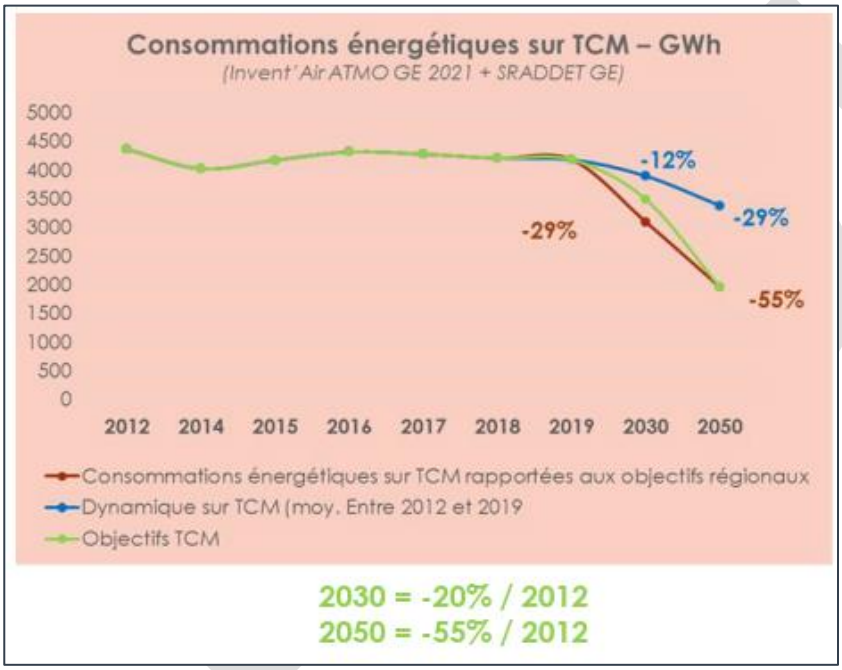


Figure 9 - Objectifs énergétiques du territoire en 2030 et 2050 (Source : PCAET TCM)

	Consommations énergétiques de TCM (GWh)		Proposition d'objectifs de la Région pour TCM par rapport à 2012				Objectifs du PCAET de TCM /2012					
	2012	2019	2030	2050	2030	2050	2026	2030	2050	2026	2030	2050
Résidentiel	1504	1415	797	165	-47%	-89%	1300	1097	165	-13%	-27%	-89%
Tertiaire	667	600	427	287	-36%	-57%	448	467	267	-33%	-36%	-60%
Transports	1239	1246	1003	681	-19%	-45%	1039	1127	681	-16%	-9%	-45%
Agriculture	88	62	77	62	-13%	-29%	60	58	50	-32%	-34%	-43%
Industrie	865	859	692	562	-20%	-35%	696	727	562	-20%	-16%	-35%
Déchets	Les consommations énergétiques des déchets sont comptabilisées dans chaque secteur d'activité et ne sont donc pas décomptés à part											
			2996	1757	-29%	-55%	3543	3476	1725	-23%	-20%	-55%

Tableau 2 : Objectifs de réductions de réductions des consommations énergétiques (Source : PCAET TCM)

II.2.2 Production d'énergie locale

Sources : PCAET TCM ; ATMO Grand Est, SRADDET Grand Est

II.2.2.1 À l'échelle régionale

La production d'énergie primaire sur le territoire est à la baisse depuis 2019. La production nucléaire était majoritaire jusqu'en 2021. Depuis 2022, la production d'énergie renouvelable (43 732 GWh) a dépassé la production nucléaire (37 434 GWh). Les autres formes de production d'énergie sont très faiblement représentées (seulement 4% pour la somme sur les incinérations de déchet, le pétrole et l'hydraulique).

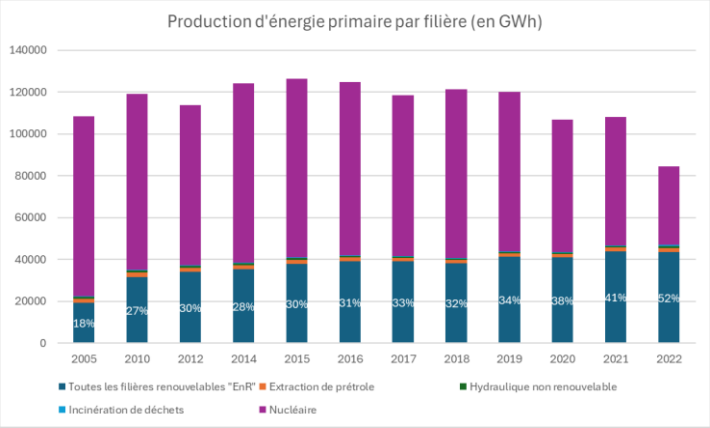


Figure 10 - évolution de la production d'énergie primaire (Source : (ATMO Grand Est,)

La production d'énergie primaire renouvelable du Grand Est a plus que doublée entre 2005 (19323 GWh) et 2022 (43732 GWh) avec des dynamiques très variables selon les filières. Certaines affichent un rythme de progression lent et régulier (bois-énergie, pompes à chaleur aérothermiques), d'autres connaissent une flambée de leur production annuelle avant de se stabiliser (agro-carburants) ou se développent fortement (éolien, solaire photovoltaïque, biogaz) et d'autres enfin se maintiennent sans montrer de réelle augmentation (hydraulique, incinération des déchets).

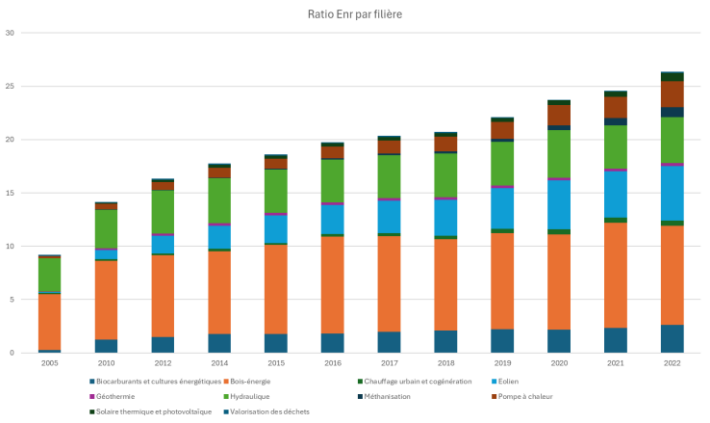


Figure 11 - évolution de la production d'énergie primaire renouvelable (Source : ATMO Grand Est)

La Région Grand Est affiche un mix d'énergies renouvelables relativement diversifié. La production de combustibles (bois énergie, biocarburants, biomasse agricole et biogaz) représente la principale forme d'énergie renouvelable régionale (59%). La deuxième forme de valorisation des énergies renouvelables est l'électricité (34% de la production fournie principalement par l'hydroélectricité, l'éolien et le solaire photovoltaïque). La valorisation énergétique sous forme de chaleur est plus réduite (pompes à chaleur aérothermiques et géothermiques, part renouvelable de l'incinération des déchets, biogaz et géothermie basse à haute énergie).

Quatre grandes filières d'énergies renouvelables se dégagent :

- le bois-énergie (35% de la production d'énergie primaire renouvelable) ;
- l'hydraulique (16%) ;
- les biocarburants (10%) ;
- l'éolien (19%).

La Région Grand Est, est la 1ère région pour l'éolien (en capacité de production avec 2 877 MW installés représentant 25 % du parc français) ; 2ème gisement de vent en Europe[11]. C'est aussi la première région pour la filière biogaz-méthanisation (en nombre d'installations et en puissance installée et en nombre de projets d'injection de biométhane).

[11] Source: Schéma régional éolien – DREAL Grand Est

II.2.2.2 À l'échelle locale

Sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, la production d'énergie est en constante croissance. La figure suivante détaille l'énergie développée par chaque filière de production entre 2005 et 2022. Les filières qui produisent le plus sur le territoire sont :

- **La filière bois énergie** (dont production d'énergie) : 38.8% en 2022 ;
- **L'éolien** : 24.7% en 2022 ;
- **Le biogaz** : 12.7% en 2022 ;
- Les pompes à chaleurs aérothermiques : 11.8% en 2022 ;
- Le chauffage urbain (hors EnR) : 5,1% en 2022 ;
- L'incinération de déchets : 4,6% en 2022, dont 4.1% non renouvelable ;
- Les autres moyens de productions sont à la marge :2,3% en 2022, notamment par le biais de biocombustibles, PAC[12] géothermiques, solaire thermique, solaire photovoltaïque et hydraulique.

L'analyse de ces données révèle que la production d'énergie renouvelable « pure » occupe désormais une place dominante dans la production énergétique totale. Cette tendance reflète les efforts accrus pour développer des sources d'énergie durable, qui sont portées notamment par la filière bois énergie et l'éolien sur le périmètre de Troyes Champagne Métropole. Ces filières renouvelables connaissent une croissance constante, soutenue par des politiques incitatives, des avancées technologiques, et une sensibilisation croissante aux enjeux environnementaux et énergétiques. La production atteint **708 GWh en 2022**.

En parallèle, une part importante de la production énergétique, classée "hors bilan", provient de systèmes combinant des sources d'énergie renouvelable et non renouvelable. Ces productions mixtes incluent par exemple l'incinération de déchets ou encore les réseaux de chauffage urbain, où une partie de l'énergie est issue de la combustion de matières non renouvelables, mais peut être compensée par l'utilisation d'énergies renouvelables. Ces systèmes permettent de valoriser des ressources énergétiques variées, mais ne peuvent être entièrement qualifiés de renouvelables en raison de l'utilisation partielle de sources fossiles ou autres ressources non renouvelables.

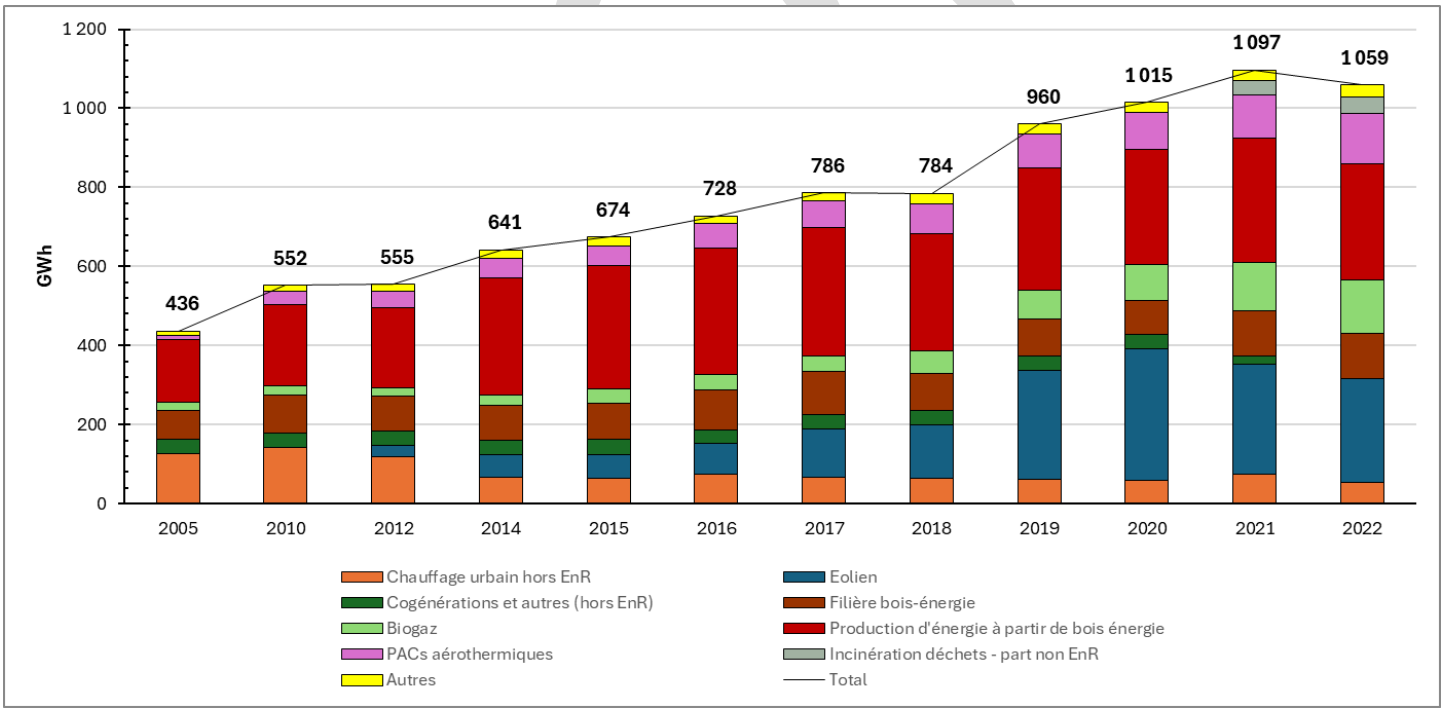


Figure 12 - Production d'énergie primaire par filière sur TCM entre 2005 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

En revanche, la part d'énergie non renouvelable « pure » – c'est-à-dire produite exclusivement à partir de sources fossiles comme le charbon, le pétrole ou le gaz naturel – reste faible. Cette baisse de l'utilisation des énergies fossiles pures est un signe encourageant pour la transition énergétique. Cependant, bien que la croissance des

[12] PAC : Pompes à Chaleur

renouvelables soit positive, elle doit continuer à s'accélérer pour répondre aux besoins énergétiques croissants tout en réduisant l'empreinte environnementale globale du secteur énergétique.
Une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée en 2017. Elle estime que le **taux de couverture potentiel est de 23%,** en considérant une consommation énergétique finale en 2017 sur Troyes Champagne Métropole de 4246 GWh. D'après le diagnostic, les possibilités d'amélioration du taux de couverture en énergies renouvelables et de récupération local de Troyes Champagne Métropole résident principalement dans le **solaire photovoltaïque, la méthanisation, la géothermie et l'éolien**. Pour cette dernière filière, le développement pourrait davantage consister à densifier les parcs existants au nord de l'agglomération et non à ouvrir de nouvelles zones d'implantation potentielle sur Troyes Champagne Métropole.
Enfin, à l'échelle non plus d'un territoire mais d'un projet, il convient de rappeler que la réglementation française oblige les aménageurs à installer des ombrières photovoltaïques sur les parkings à partir de certains seuils. Ces installations peuvent servir à l'autoconsommation des bâtiments aux alentours ; l'énergie produite peut aussi être redistribuée sur le réseau d'électricité ; mais également, cette énergie peut être utilisée in situ, pour fournir l'électricité nécessaires aux bornes de recharges des véhicules électrifiés.

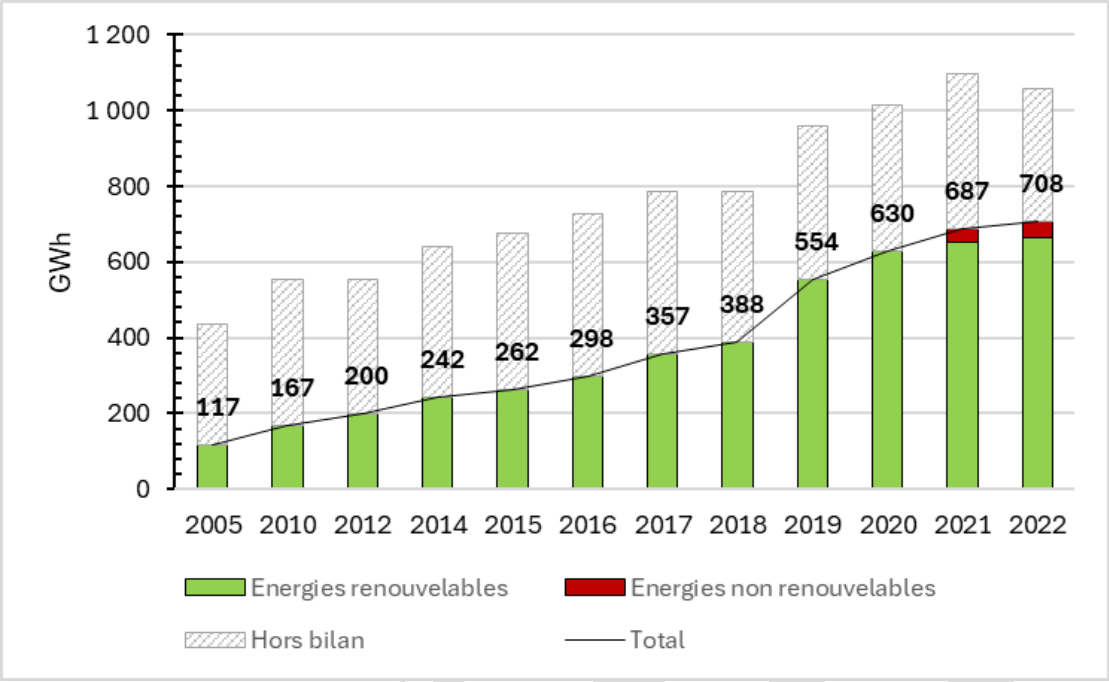


Figure 13 – Production d'énergie renouvelable ou non sur le territoire de TCM entre 2005 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

II.2.3 Consommation d'énergie locale

Source(s) : PCAET TCM ; ATMO Grand Est, SRADDET Grand Est

II.2.3.1 À l'échelle régionale

Le diagnostic à l'échelle régionale se base en partie sur les données du SRADDET datant de 2016 et des données ATMO actualisées jusqu'en 2022.
En 2016, le profil énergétique du Grand Est se caractérisait par :

- **Une consommation énergétique moyenne par habitant plus forte que le niveau national** (ratio de 34,5 MWh par habitant contre 26 pour la moyenne française ; 1ère région de consommation de gaz naturel en 2017). Cette situation est liée à un secteur industriel fortement consommateur (avec 29% des consommations totales, il est le 2ème secteur consommateur en Grand Est, contre 18% et 3ème secteur en France), à des besoins en chauffage des bâtiments résidentiels et tertiaires élevés en raison d'un parc plus ancien et d'une rigueur climatique plus élevée, et enfin à une forte consommation des transports routiers ;
- **Une balance consommation-production d'énergie déficitaire** : une production d'énergie primaire de 125 TWh qui couvre environ 65% des besoins (192 TWh consommés) ;
- **Une consommation centrée sur les vecteurs énergétiques de la « chaleur » et des « combustibles »** dont les sources sont majoritairement importées d'où une dépendance forte aux énergies fossiles (le pétrole et le gaz naturel représentent 60% de la consommation d'énergie finale du territoire) ; **le secteur des transports est celui où cette dépendance au pétrole est la plus forte** ;

- **Une production centrée sur le vecteur de l'électricité, principalement d'origine nucléaire (67%)** : la balance consommation/production électrique est largement excédentaire puisque plus de la moitié est exportée vers les régions voisines françaises et frontalières. Le territoire Grand Est compte 4 centrales (Nogent-sur-Seine, Chooz, Cattenom, Fessenheim) et 11 réacteurs dont un en cours de démantèlement ;
- Une **production d'énergies renouvelables** relativement **dynamique** qui couvre 20% de la consommation énergétique finale.

En 2016, la part des énergies renouvelables et de récupération dans la consommation finale brute d'énergie s'élève à 19,5% en Grand Est, selon le ratio défini dans la Directive européenne 2009/28/CE. En France, ce ratio atteint 15,7% en 2016, l'objectif national étant fixé à 23% pour 2020 et 32% pour 2030. Le Grand Est fait donc preuve d'une légère avance par rapport à la moyenne nationale.

La tendance générale sur les années 2005 à 2016 témoigne d'une baisse de la consommation énergétique globale de 24% (*Figure 14*). Cette diminution a surtout été forte pendant les années 2005 à 2014, avant d'augmenter légèrement puis stagner sur la période 2014-2019. Cette différence de dynamique peut être expliquée par des facteurs conjoncturels et en particulier par l'impact de la crise économique de 2008, notamment sur le secteur industriel. La baisse de la consommation est en partie liée à une augmentation du prix de l'énergie et à une baisse d'activité des industries historiques de la Région Grand Est (crise dans les secteurs métallurgiques et sidérurgiques). L'industrie affiche la plus forte baisse sur la période 2005-2016 (-28%), suivie par le secteur tertiaire (-21%).

À l'inverse, la consommation énergétique du transport routier est caractérisée par une relative inertie et affiche une stagnation sur la même période (2005-2016).

Dans le résidentiel, la consommation énergétique est très dépendante des besoins en chauffage qui pèsent plus de 50% dans la consommation totale du secteur. L'année 2014 a été une année relativement douce, contrairement à 2016 (l'hiver 2016 a été plus rude que celui de 2014), la consommation du secteur résidentiel a ainsi connu une forte hausse entre 2014 et 2016 (+13%).

En 2020, en raison de la pandémie COVID-19 les consommations globales ont largement diminuées. En 2021, un retour aux valeurs moyennes pré-COVID est observé. Il est cependant intéressant de constater une diminution des consommations globales de 8% entre 2021 et 2022 notamment grâce aux secteurs de l'industrie – hors énergie (-7%), au résidentiel (-14%) et au tertiaire (-12%). Cela peut s'expliquer en partie par les efforts réalisés par les industriels pour optimiser leurs systèmes énergétiques et par les politiques publiques favorisant l'installation de systèmes de chauffage moins consommateurs par exemple. En revanche, les consommations liées au transports routier continuent de stagner.

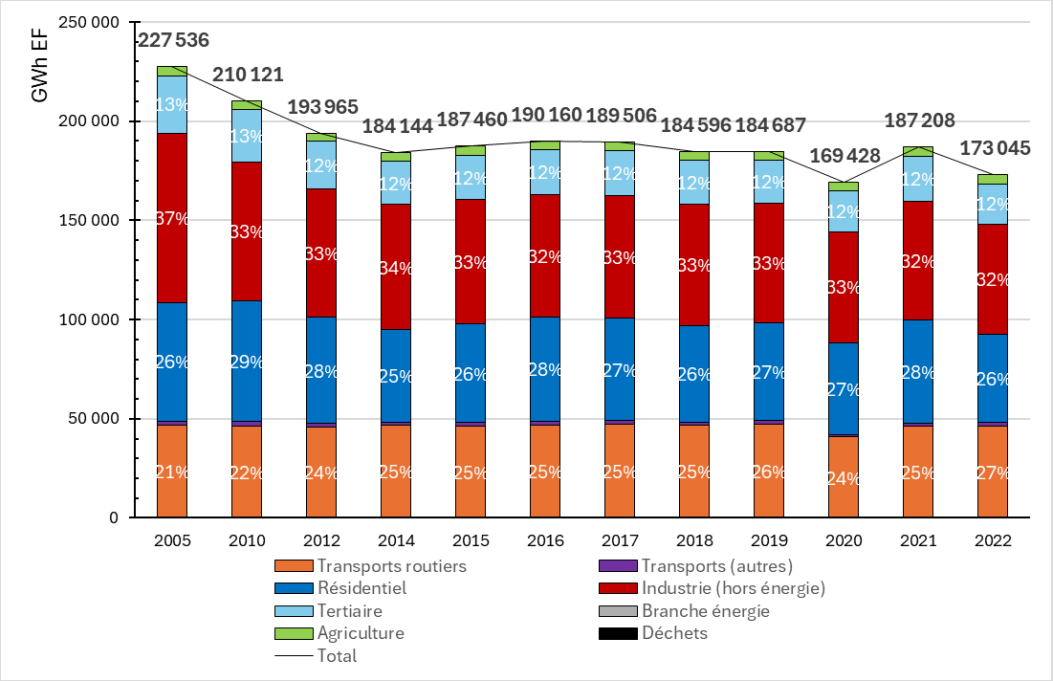


Figure 14 - Évolution de la consommation d'énergie finale par secteur en Grand Est entre 2005 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

II.2.3.2 À l'échelle locale

Les consommations d'énergie finale pour chaque secteur d'activités à l'échelle de Troyes Champagne Métropole sont indiquées sur le graphique ci-dessous. **Le transport représente le premier secteur en 2022 en matière de consommations énergétiques :**

- Consommations énergétiques totales de Troyes Champagne Métropole (2022) : **3 821 GWh.**
- Consommations énergétiques liées au transport routier (2022) : **1 243 GWh (33%)** (27% à l'échelle régionale).

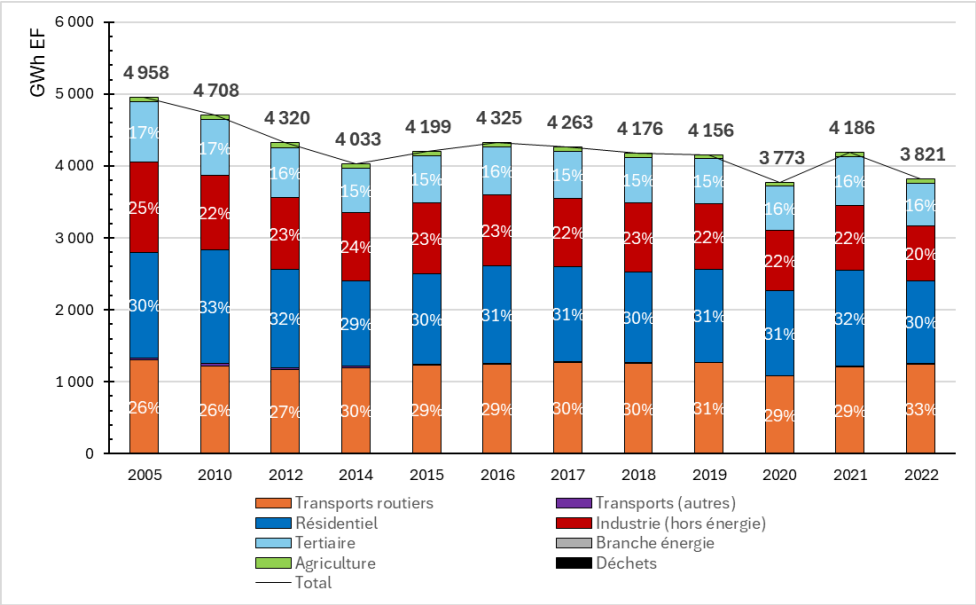


Figure 15 : Consommations d'énergie finale par secteur sur TCM entre 2005 et 2022 sur TCM (Source : ATMO Grand Est)

L'évolution des consommations montre la même tendance que celle observée sur la région. Ainsi une stagnation globale des consommations est observée entre 2014 et 2021 (exception faite de l'année 2020 marquée par la crise du COVID-19).

Toutefois, l'année 2022 semble marquer un tournant plus favorable vers une baisse relative des consommations énergétiques. Cette évolution pourrait être le signe d'une transition plus durable, encouragée par des politiques publiques visant à accélérer l'adoption des énergies renouvelables, ainsi qu'à renforcer l'efficacité énergétique des secteurs clés.

Concernant le **secteur des transports**, si d'autres secteurs parviennent à stabiliser voire réduire leur consommation d'énergie, **les consommations liées aux transports routiers continuent d'afficher une légère hausse.** Depuis 2012, les consommations énergétiques liées aux transports ont augmenté de 5,9 %, atteignant 1 243 GWh en 2022.

Cette augmentation des consommations peut s'expliquer conjointement par une hausse de la population et par une augmentation des distances parcourues par chaque habitant.

Les données ATMO permettent d'observer l'évolution du mix énergétique utilisé dans les consommations du territoire, et montrent notamment que la part d'énergie consommée provenant d'une ressource renouvelable n'a fait qu'augmenter au cours de ces dernières années (depuis 2005), en passant de 5,4% à 25,4% en 2022 (*Figure 16*).

Ces efforts d'approvisionnement plus vertueux et plus durable sont à accentuer à l'échelle du territoire afin de limiter les impacts de la demande croissante en énergie.

La décarbonation des transports routiers est essentielle et nécessite le développement d'alternatives aux véhicules thermiques. Les véhicules électriques notamment ont un impact carbone 2 à 3 fois inférieur à celui d'un modèle thermique similaire (si la production d'électricité est décarbonée). En effet, l'électricité fournie sur le territoire est contrôlée et tend vers un approvisionnement plus durable que les combustibles fossiles des voitures thermiques. L'État compte aussi sur trois autres filières de carburants alternatifs ; l'hydrogène, le bioGNV et les biocarburants. Cependant, des efforts pour favoriser le report modal et réduire les distances parcourues devront également être effectués pour parvenir à atteindre les objectifs énergétiques et environnementaux des documents mentionnés précédemment.

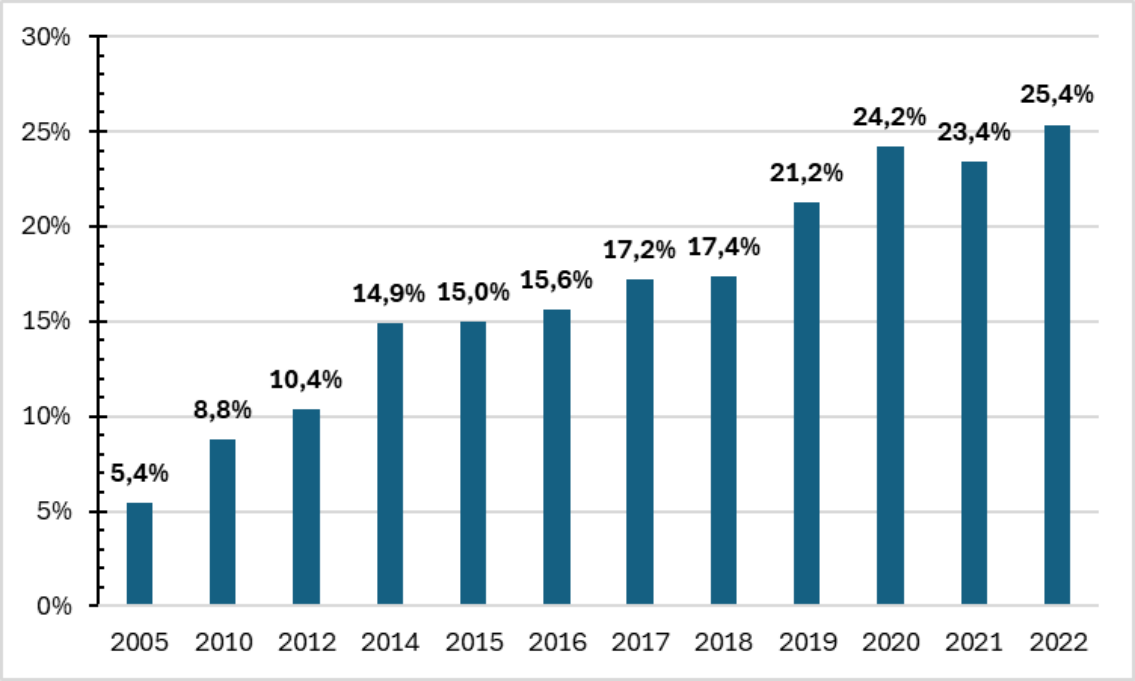


Figure 16 - Part des consommations énergétiques du territoire de TCM approvisionnée par des énergies renouvelables (Source : OpenData ATMO GrandEst)

II.2.3.3 Focus sur les bornes de recharges pour véhicules électriques (IRVE)

L'Union Européenne a validé la fin de la vente de voitures neuves équipées d'un moteur thermique dès 2035. L'objectif de cette interdiction est de pouvoir atteindre la **neutralité carbone à l'horizon 2050**. Cependant, le parc automobile français actuel est très largement composé de voitures thermiques. L'objectif et d'opérer une transition vers des voitures électriques, étant équipées d'une batterie pour fonctionner. Par conséquent, des infrastructures de recharge communément appelées **IRVE** (pour I**nfrastructure de Recharge pour Véhicule Électrique**) doivent être mises en place afin de répondre aux besoins des usagers actuels et futurs.

En France, l'installation d'IRVE est encadrée par la norme NF C 17-200 partie 7-722, mise à jour le 24 septembre 2016, ainsi que par le guide pratique UTE C15-722. À l'échelle internationale, toutes les exigences techniques sont définies par la norme CEI 60364-7-722.

À l'échelle du département de l'Aube, un Schéma directeur de développement des IRVE a été mis en place en 2023 (SDIRVE). Il définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit. Le SDIRVE présente l'état des lieux du territoire et un plan de développement pour les échéances 2025, 2030 et 2035.

Le parc de véhicule électrifiés (hybrides rechargeables et électriques) de l'Aube ne représente que **1,5% de la flotte de véhicule totale** du département. Néanmoins, avec ses **546 Points de Charge (PdC)**, le département de l'Aube est plutôt bien équipé, avec une moyenne de **1,56 point de charge pour 10 Véhicules Particuliers (VP) rechargeables, et 1,66 point pour 1 000 habitants**. À titre de comparaison, l'Union Européenne recommande 1 PdC pour 10 VP rechargeables, et l'ADEME préconise 0,33 PdC pour 1 000 habitants.

De plus, l'état des lieux du SDIRVE montre que le nombre de points de recharge est en constante augmentation depuis 2014, en passant de 13 bornes aux 564 actuelles (voir figure ci-dessous). La majorité de ces bornes sont à recharge accélérée (entre 7,5 et 22 kW).

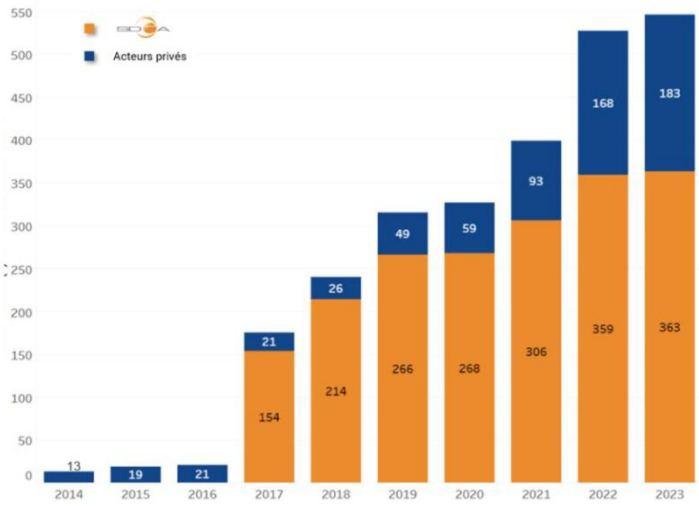


Figure 17 - Points de recharge dans l'Aube, opérés par la SDEA ou des acteurs privés (Source : SDIRVE de l'Aube)

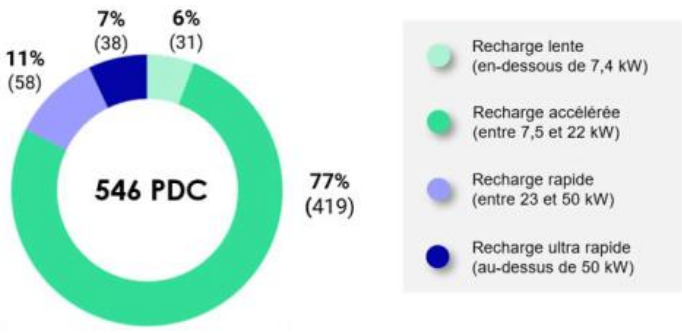


Figure 18 - Répartition des IRVE par catégorie de puissance (Source : IRVE de l'Aube)

Le SDIRVE prévoit d'atteindre un total de **830 bornes en 2025, 2086 en 2030 et 4126 en 2035**, afin de permettre une bonne distribution de la demande de recharge sur le territoire départemental. Comparé à l'infrastructure existante recensée lors de l'état des lieux, cela représente une **multiplication par 8 du nombre de Points de Charge en 12 ans**, ce qui représente un défi technique et organisationnel majeur.

Ces besoins sont ensuite déclinés par EPCI ; sur la communauté d'agglomération de Troyes, les nombres de points de charge à installer sont les suivants :

- **Échéance 2025** : 112 PdC normaux ; 68 rapides (24 kW) et 41 très rapides (50 kW), pour un total de **221 bornes** ;
- **Entre 2025 et 2030** : 704 PdC normaux ; 247 rapides (24 kW) et 79 très rapides (50 kW), pour un total de **1 030 bornes** ;
- **Entre 2030 et 2035** : 1 130 PdC normaux ; 356 rapides (24 kW) et 123 très rapides (50 kW), pour un total de **1 609 bornes** ;

L'évolution du parc de véhicule aura un impact sur la consommation énergétique du territoire de Troyes Champagne Métropole, et plus globalement à l'échelle du département (augmentation des besoins électriques).

Sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, la production d'énergie renouvelable est en constante progression depuis 2005. Le principal moyen de production est l'éolien, qui s'est développé très fortement au sein du périmètre de Troyes Champagne Métropole entre 2005 et 2019. À l'échelle de la région, le Grand Est constitué le plus grand gisement éolien français, et le second plus grand parc européen. La part d'énergie renouvelable dans le mix énergétique total consommé s'élève à 13% (2019), ce qui équivaut à la moyenne française. **Une étude a montré que ce chiffre pourrait atteindre 23%, à l'aide notamment du solaire photovoltaïque, de la méthanisation, de la géothermie et de l'éolien**.

La part des consommations énergétiques provenant d'une source renouvelable reste faible sur le territoire, et les principaux types d'énergie consommées sont issues de produits pétroliers et du gaz naturel (66% en 2019). Il est impératif de faire évoluer ce mix énergétique pour atteindre les objectifs nationaux et les déclinaisons sur le territoire.

De plus, pour atteindre les objectifs de la SNBC, et sa déclinaison à l'échelle de Troyes Champagne Métropole, modifier le mix énergétique ne suffira pas, il faut également réduire les consommations d'énergie. En effet, les objectifs sont ambitieux : réduire de -20% les consommations entre 2030 et de -55% en 2050 (par rapport à 2012). L'agglomération va devoir continuer et accentuer les efforts de réduction (-15% déjà entre 2005 et 2019).

Le domaine des transports routier constitue le second poste le plus consommateur (30% des consommations totales). Les objectifs concernant spécifiquement le secteur des transports sont de diminuer les consommations liées aux déplacements de 9% en 2030, et de 45% en 2050 (par rapport à 2012).

II.2.4 Enjeux liés à l'énergie pour le Plan de Mobilité

Réduire la consommation énergétique liée au secteur des transports par :

- Réduction de la longueur des trajets en Véhicule Particulier, généralisation du télétravail, incitation au co-voiturage, report modal grâce au développement des modes actifs et des transports collectifs, déploiement d'un parc roulant électrique, etc.
- Des moyens de transport moins énergivores que la voiture (modes actifs, transports en commun)
- Des véhicules plus performants ou d'autres façons de se déplacer (covoiturage, autopartage) en zones péri urbaine et rurale
- Une optimisation de l'approvisionnement des marchandises en lien avec l'agglomération et en « centre-ville » de Troyes

Projet

II.3 Émissions de gaz à effet de serre (GES)

II.3.1 Contexte général

Le changement climatique est un phénomène de réchauffement de l'atmosphère qui engendre, entre autres, des dérèglements météorologiques et d'autres manifestations climatiques considérées comme irrégulières sur une échelle de temps longue (fréquence, puissance ou encore localisation d'événements exceptionnels). Il est expliqué par une augmentation forte des activités industrielles depuis la moitié du 19ème siècle, suivi par l'augmentation du trafic de véhicules thermiques sources de gaz à effet de serre (GES) comme le dioxyde de carbone (CO_2). On peut également mettre en lumière d'autres sources de GES comme la production d'énergie à partir des carburants fossiles et l'agriculture.

La gestion des différents modes de déplacements constitue un levier important pour la réduction des émissions de GES.

L'adaptation au changement climatique conduit à prendre des mesures d'atténuation en diminuant les rejets de GES, mais aussi à anticiper le changement climatique en localisant les zones à enjeu climatique, notamment en tenant compte de l'effet d'îlot de chaleur en milieu urbain.

II.3.2 Réglementation et objectifs généraux

II.3.2.1 Protocole de Kyoto

Les différents dispositifs mis en œuvre à l'heure actuelle en faveur de la lutte contre le changement climatique ont tous pour base commune le Protocole de Kyoto, signé le 11 décembre 1997. Il est ratifié par l'Union Européenne, au nom de l'Europe des 25, le 2 mai 2002. Le Protocole de Kyoto est entré en vigueur en France le 16 février 2005. Il vise les polluants suivants, sans donner de niveaux de réduction à atteindre : CO_2, CH_4, N_2O, HFCs (hydrofluorocarbures), PCFs (hydrocarbures perfluorés) et SF6. Il donne cependant des **objectifs généraux pour l'ensemble de l'Union Européenne (-8% d'émission de GES en 2012 par rapport à 1990)** qui l'a réparti par pays (stabilité pour la France qui est déjà dans une tendance de diminution).

II.3.2.2 Réglementation européenne et nationale

La déclinaison en droit européen puis en droit national a permis de définir un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le « 3x20 » à l'horizon 2020 et **le « facteur 4 » à l'horizon 2050**. À l'échelle de l'Europe, le dispositif s'appelle le « Programme européen sur le changement climatique (PECC) ». En 2008, sous la présidence de la France, l'Union Européenne adopte le Paquet Climat-Energie auquel se rattache l'objectif du « 3x20 » (réduction de 20% des émissions de GES, 20% d'énergie renouvelables dans le bouquet énergétique global et augmentation de 20% de l'efficacité énergétique, le tout d'ici à 2020). En France, il s'agit du **Plan Climat Energie National qui se fixe comme objectif une division par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050**.

En 2015, la loi TECV (Transition Énergétique pour la Croissance Verte) développe une stratégie reposant au niveau national sur deux piliers :

- la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) : se référer au 2.20 pour plus de détails ;
- la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) qui permet de piloter la décroissance des émissions de GES de la France. Elle a défini des « budgets-carbone » qui correspondent aux volumes totaux d'émissions de GES et qui devront être dégressifs par paliers de 5 ans successifs et selon une répartition sectorielle.

La concertation préalable du public sur les troisièmes éditions de la SNBC et de la PPE est en cours (novembre-décembre 2024). Les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de GES dans les SNBC1 et SNBC2 sont repris dans le tableau ci-dessous. La SNBC3 vise une réduction de 50 % des émissions brutes de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 et la neutralité carbone en 2050. L'atteinte de l'objectif de 2030 implique de réduire d'environ 126 Mt[13] des émissions entre 2022 et 2030. Cet objectif est considérable : entre 1990 et 2022, nos émissions ont été réduites de 144 Mt.

Cette accélération impose des efforts de tous et des transformations dans tous les secteurs de notre économie.

Tableau 3 - Les objectifs français de réduction des émissions de GES (loi LEC-Loi Energie Climat, SNBC2)

[13] Mt : Mégatonne

2015 : Loi TECV – SNBC 1	2020 : LEC – SNBC 2
Émissions de GES	
Facteur 4 (-75% des émissions de GES en 2050 par rapport à 1990)	Facteur 6 (-87% des émissions de GES en 2050 par rapport à 1990)
	Neutralité carbone à l'horizon 2050 (équilibre sur le territoire national enter les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de GES).

II.3.2.3 Le contexte régional

Le SRADDET, qui fixe les ambitions et objectifs environnementaux à l'échelle régionale. Les objectifs du Grand Est en termes d'émissions carbone sont de **réduire les émissions de GES de 54% en 2030 et 77% en 2050** par rapport à 1990 année de référence.

II.3.2.4 A l'échelle locale

Les objectifs de réduction des émissions de GES visés par le PCAET déclinent les objectifs régionaux. Le PCAET ambitionne de réduire **les émissions de GES de 25% en 2030 et 75% en 2050** par rapport à 1990 année de référence.

Ces objectifs sont déclinés par secteur d'activité. Pour le secteur des **Transports**, les objectifs de réduction des émissions de GES (par rapport à l'année 1990) sont les suivants :

- -16% en 2030 ;
- -43% en 2040 ;
- -62% en 2046 ;
- -80% en 2050.

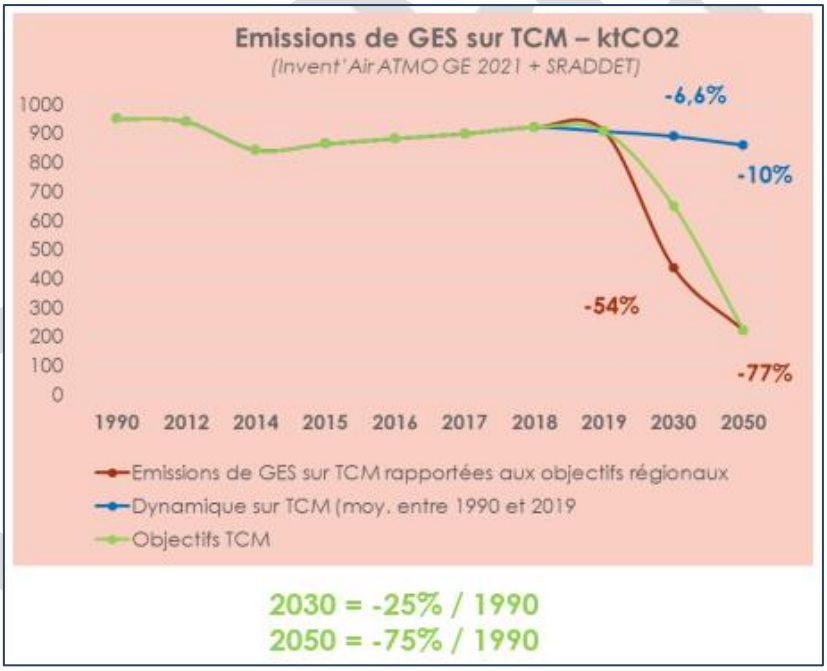


Figure 19 : Objectifs concernant les émissions de GES du territoire en 2030 et 2050 (Source : PCAET TCM)

	Emissions de GES sur TCM		Objectifs du PCAET de TCM // 1990							
ktCO2	1990	2019	2026		2030		2040	2046	2050	
Résidentiel	168	185	-12%	163	-20%	134	-44%	-58%	-80%	34
Tertiaire	65	91	-12%	81	-20%	52	-44%	-58%	-68%	21
Transports	290	318,5	-8%	293	-16%	244	-43%	-62%	-80%	58
Agriculture	112	93	-20%	90	-26%	83	-46%	-52%	-66%	38
Industrie	268	130	-55%	71	-60%	107	-70%	-75%	-80%	54
Déchets	29	85	-5%	81	-9%	26	-30%	-42%	-50%	14
Branche énergie	8	3,5	-14%	3	-14%	3	-14%	-14%	-14%	3
			-17%	782	-25%	649	-58%	-75%	-75%	222

Tableau 4 : Objectifs de réduction des émissions de GES (Source : PCAET TCM)

II.3.2.5 Bilan des émissions du territoire

II.3.2.6 À l'échelle régionale

Sur la période 2005-2022, les émissions globales de GES ont diminué de 41%. Ces émissions sont majoritairement **dues aux émissions de CO_2** (environ 80% des émissions totales de GES), mais également aux émissions de méthane (CH_4), au protoxyde d'azote (N_20) et aux gaz fluorés.

Ces différents polluants proviennent de divers secteurs d'activités :

- CO_2 : combustion d'énergie fossile en provenance du transport routier et de procédés industriels notamment ;
- CH_4 : agriculture, gestion des déchets, activités gazières ;
- N_20 : agriculture, industrie chimique et combustion ;
- Gaz fluorés : climatisation (consommation d'hydrofluorocarbures (HFC)), aérosol, émissions industrielles spécifiques (aluminium, magnésium, semi-conducteurs).

En 2022, les transports routiers représentent le principal secteur émetteur de GES en Grand Est (27% des émissions totales) (*Figure 20*). Il est suivi par l'industrie – hors énergie (25%), l'agriculture (17%), la branche énergie de l'industrie (12%), le résidentiel (9%) et le tertiaire (5%).

La prédominance des émissions du secteur industriel dont l'énergie (seulement le deuxième émetteur en France) est due à la présence de nombreuses industries lourdes métallurgiques et chimiques majoritairement en Moselle et Meurthe-et-Moselle. Ce secteur affiche néanmoins une très forte diminution de ses émissions entre 2005 et 2022 (-57%). En revanche, la baisse est moins significative pour le secteur agricole (-12%) et le transport routier (-8%).

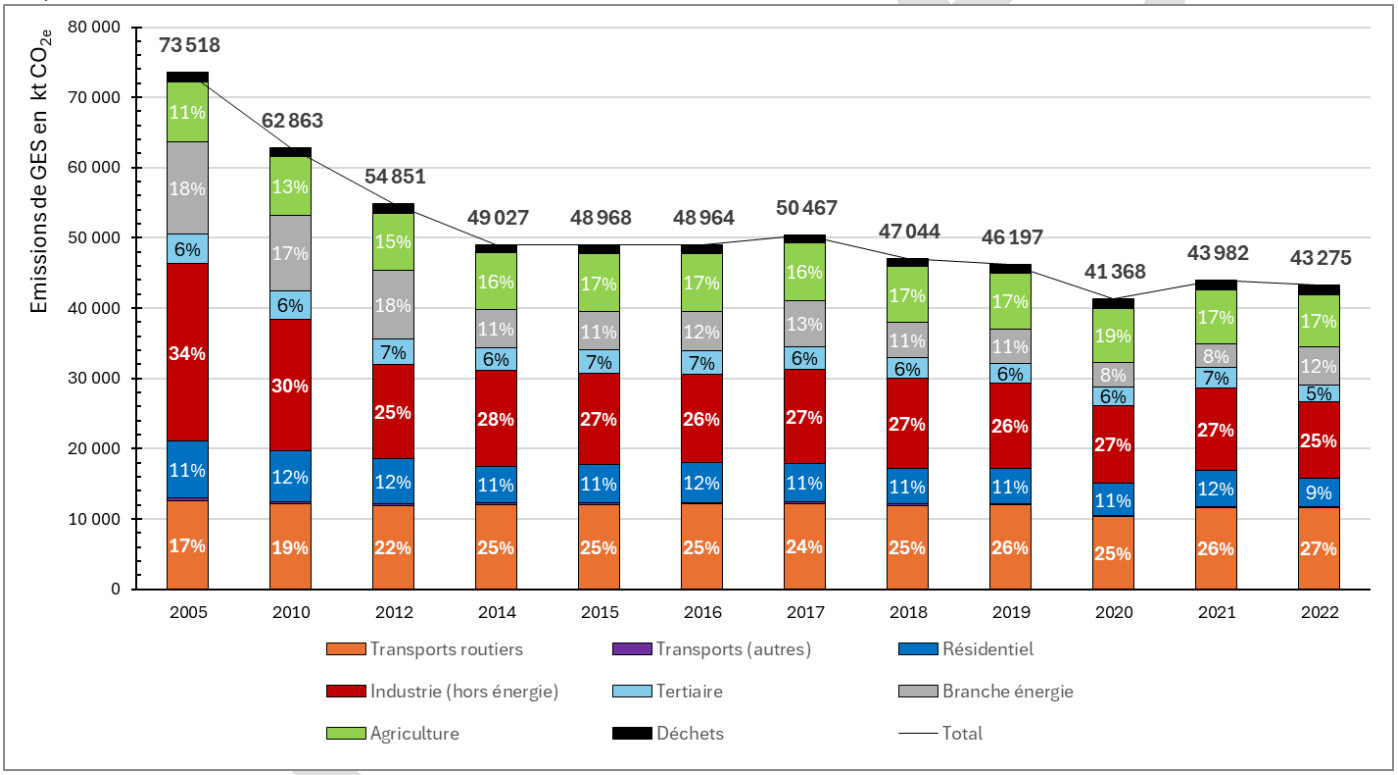


Figure 20 – Émissions de GES par secteur entre 2005 et 2022 dans le Grand Est (Source : ATMO Grand Est)

II.3.2.7 A l'échelle locale

Les émissions de GES pour chaque secteur d'activités à l'échelle de Troyes Champagne Métropole sont données sur le graphique ci-dessous pour la période allant de 2005 à 2022.

La tendance globale sur le territoire depuis 2014 concernant les émissions de GES n'est pas à la baisse, contrairement aux objectifs fixés aux échelles nationales, régionales et locales. Les émissions sont fluctuantes avec un pic en 2005 à 1 052 $ktCO_2e$[14] puis une diminution progressive jusqu'en 2022 (762 $ktCO_2e$). En 2020, une diminution non négligeable probablement liée à la pandémie de COVID-19 et à la réduction des activités économiques est observée, suivie d'une hausse importante des émissions en 2021, dont l'activité s'est accrue

[14] $ktCO_2e$: Tonne équivalent CO_2

pour redynamiser le commerce et l'économie après l'année 2020.

Sur la période 2005-2022, les secteurs qui contribuent le plus aux émissions sont les **transports routiers** (autour de 33 à 41% des émissions totales), l'**industrie dont l'énergie** (environ 20-25%) et le **résidentiel** (aux alentours de 15%, mais sa part diminue avec le temps). A noter que pour l'industrie, la part du secteur hors énergie diminue fortement passant de 21% en 2005 à 13% en 2022 tandis que celle du secteur énergétique augmente passant de 4% à 10% sur la même période. Cela peut s'expliquer par les efforts effectués par les industriels pour optimiser leur process. Cependant la demande globale en énergie reste croissante, la production et les émissions associées augmentent donc aussi.
Les transports routiers représentent une part croissante des émissions de GES, passant de 34% en 2005 à 41% en 2022.

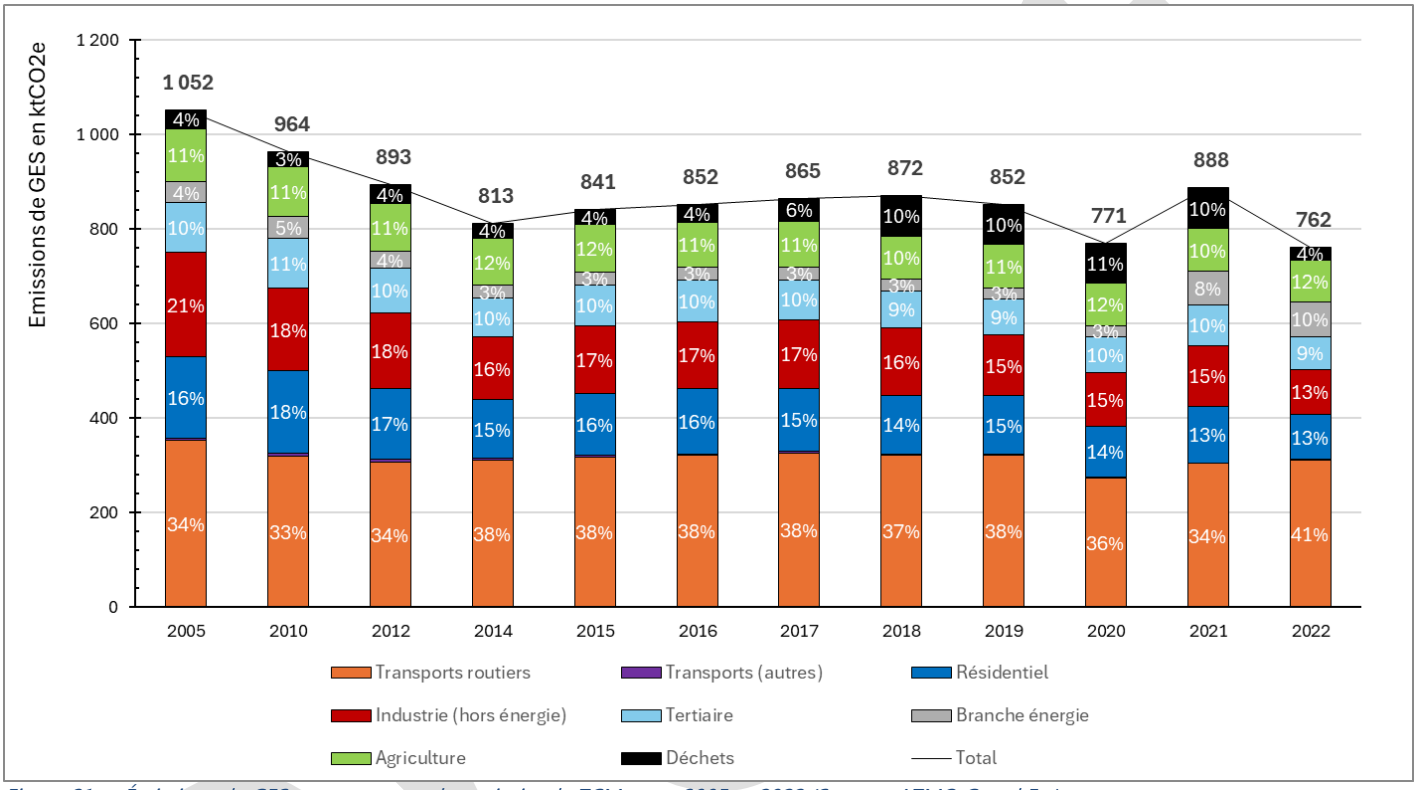


Figure 21 - : Émissions de GES par secteur sur le territoire de TCM entre 2005 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

Cette hausse relative des émissions des transports routiers peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

- **Augmentation des distances parcourues** : Malgré les efforts pour réduire l'impact des transports, l'étalement urbain et les habitudes de déplacement ont conduit à une augmentation des distances parcourues en voiture ;
- **Adoption lente des véhicules électriques** : Bien que les véhicules électriques commencent à se développer, ils ne sont pas encore suffisamment répandus pour compenser la prédominance des véhicules thermiques, qui consomment plus d'énergie ;
- **Dépendance à la voiture individuelle** : Le report modal vers des modes de transport plus durables (comme le vélo, les transports en commun ou le covoiturage) reste limité, et particulièrement dans les milieux ruraux et périphériques, ce qui contribue à maintenir les émissions élevées dans ce secteur.

Les transports routiers continuent de représenter un enjeu majeur pour la réduction des émissions de GES sur le territoire de Troyes Métropole. Malgré une baisse globale des émissions depuis 1990, ce secteur reste l'un des plus résistants à la transition énergétique, ce qui se traduit par une **stagnation des émissions de GES des transports routiers depuis 2012** (hors année 2020 en raison de la pandémie). Les communes où le transport routier représente la principale source d'émissions GES sont les communes périurbaines ainsi que celles bénéficiant d'accès aux voies de circulation.

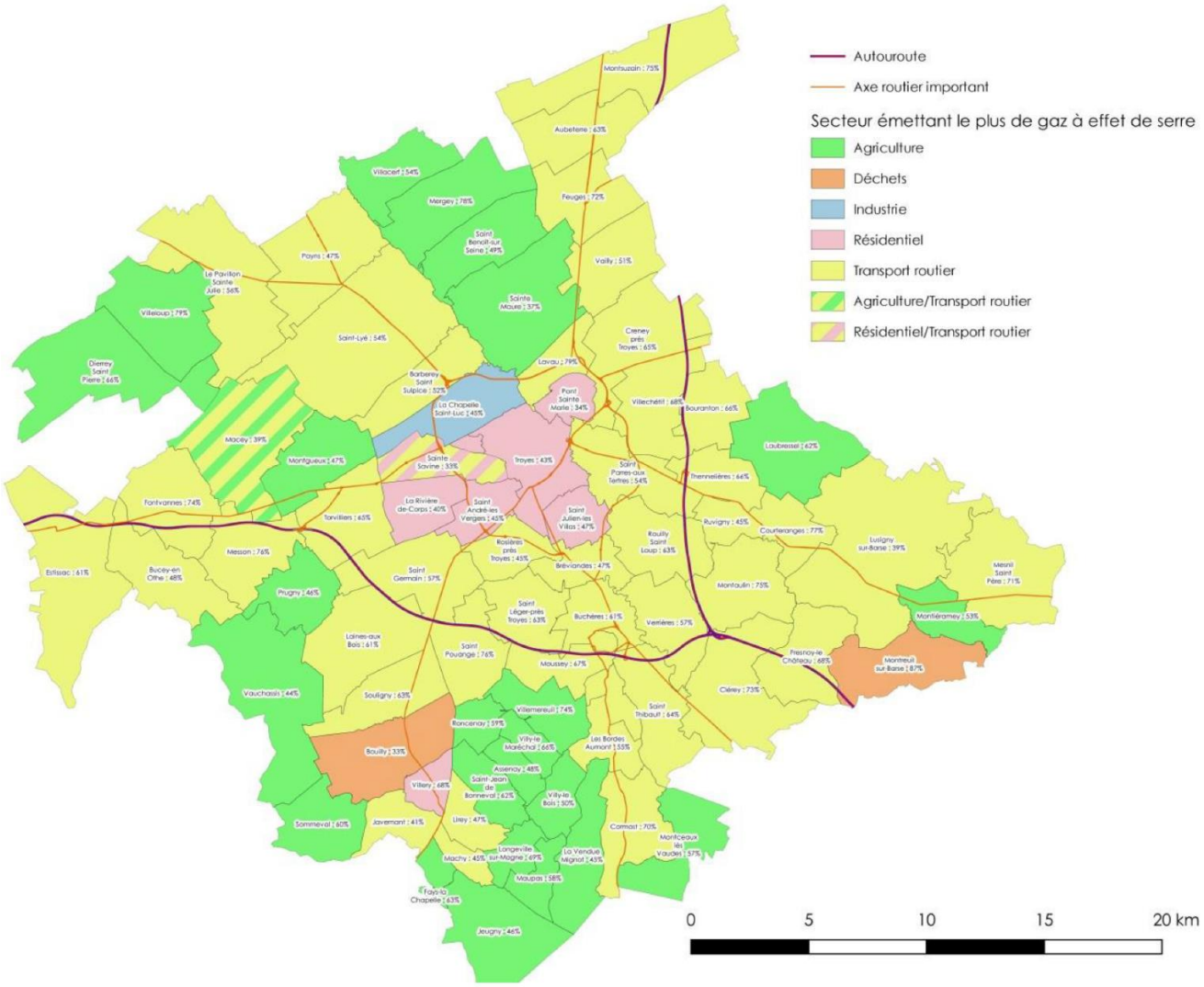


Figure 22 - Principales sources d'émission de GES de TCM par commune en 2019 (Source : PCAET TCM)

Pour compléter cette analyse, une étude présentée dans le PCAET de Troyes Champagne Métropole s'intéresse aux différents véhicules concernés dans les transports routiers, et à la contribution de chaque type de véhicules aux émissions de GES totales du secteur.

Les **voitures particulières** représentent plus de la moitié de la consommation énergétique et des émissions de GES, les poids lourds représentent environ un quart, les véhicules utilitaires légers sont responsables de 18% et les transports en commun 3%.

Les produits pétroliers représentent au total 92% de la consommation énergétique et 97% des émissions de GES dues aux transports routiers.

Parmi les différents types de véhicules, plus de la moitié des émissions de GES sont émises par les voitures particulières (voir figure ci-dessous).

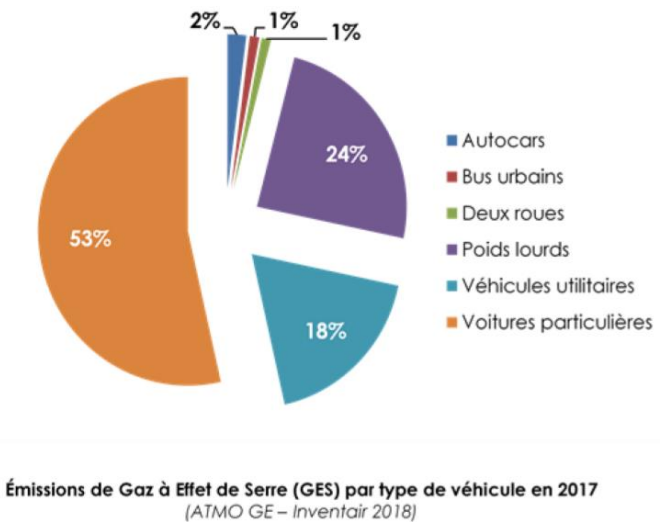


Figure 23 - Émissions de GES des transports routiers par type de véhicule (Source : PCAET TCM)

II.3.2.8 Séquestration de carbone

Source(s) : PCAET TCM

Les émissions de GES peuvent être équilibrées à l'échelle du cycle du carbone grâce au stockage de ce dernier. La séquestration du carbone correspond au captage et au stockage du CO_2 dans les écosystèmes (sols et forêts) et dans les produits issus du bois.
Certains changements d'usage ou de pratiques agricoles favorisent le stockage de carbone dans les sols, comme la conversion des cultures en prairies ou en forêts. Au contraire, la mise en culture des prairies ou des forêts entraîne une diminution du stock de carbone. Le sol joue le rôle de puit ou d'émetteur de carbone, principalement sous forme de dioxyde de carbone (CO_2). Pour préserver le stockage de carbone, il est essentiel de mettre en place une gestion durable des sols et des forêts. Les sols et les forêts représentent en moyenne des stocks de carbone deux à trois fois supérieurs à ceux de l'atmosphère. L'objectif est donc d'optimiser leur capacité de fixation du carbone atmosphérique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
La Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, l'accord de Paris de 2015, le Plan Climat de la France et le développement d'initiatives telles que 4 pour 1000, confirment l'importance de la séquestration carbone dans la lutte contre le changement climatique, en ciblant l'objectif d'un équilibre entre les émissions de CO_2 d'origines anthropiques et la capacité de séquestration des sols et des forêts. Ce que l'on appelle la neutralité carbone.
Cependant, bien que la séquestration du carbone permette de neutraliser les émissions de gaz à effet de serre en les capturant, elle ne les fait pas disparaître, contrairement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont l'effet est permanent.
ATMO Grand Est, calcule la capacité du territoire de Troyes Champagne Métropole à séquestrer le CO_2 émis par ses propres activités. Cette estimation territoriale se base sur :

- Les changements d'affectation des sols (données UTCATF – Utilisation des Terres, Changements d'Affectation des Terres et Foresteries) : en effet, les trente premiers centimètres des sols de prairies permanentes et de forêts présentent des stocks près de 2 fois plus importants que ceux des grandes cultures,
- Les modes de gestion des milieux, notamment :
  - Les pratiques agricoles (semis direct, couverture du sol, agroforesterie, haires…) :
  - La couverture du sol en hiver, par exemple, va permettre d'accroître les apports de biomasse au sol tout en limitant les risques d'érosion et de lessivage des nitrates,
  - Les modes de gestion sylvicole : la gestion durable de la forêt et le retour au sol de la biomasse est essentielle au maintien des stocks de carbone
  - Les stocks dans les produits issus du bois.

D'après le PCAET, sur Troyes Champagne Métropole, la capacité de séquestration du territoire permet « d'absorber » 9.7% des gaz à effet de serre émis (88 ktCO2e séquestrées sur 906 ktCO2e en 2019). À titre comparatif, ce chiffre s'élève à 22.4% au niveau national.
Une baisse de la capacité des milieux à séquestrer le carbone de 19% a été observée entre 2005 et 2019. Celle-ci peut s'expliquer par l'augmentation des surfaces artificialisées, principalement urbaines, au détriment, notamment, des terres agricoles.
Le secteur UTCATF (Utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie) permet de rapporter les flux de CO_2 entre différents réservoirs terrestres (biomasse, sols, etc.) et l'atmosphère qui ont lieu sur les surfaces gérées d'un territoire. Le graphique ci-dessous illustre bien ce changement d'usage des sols, qui se fait au détriment des boisements et forets. Depuis 2020, le bilan est même positif, c'est-à-dire que l'usage des terres tend à faire diminuer les stocks de CO_2 des sols.

Projet

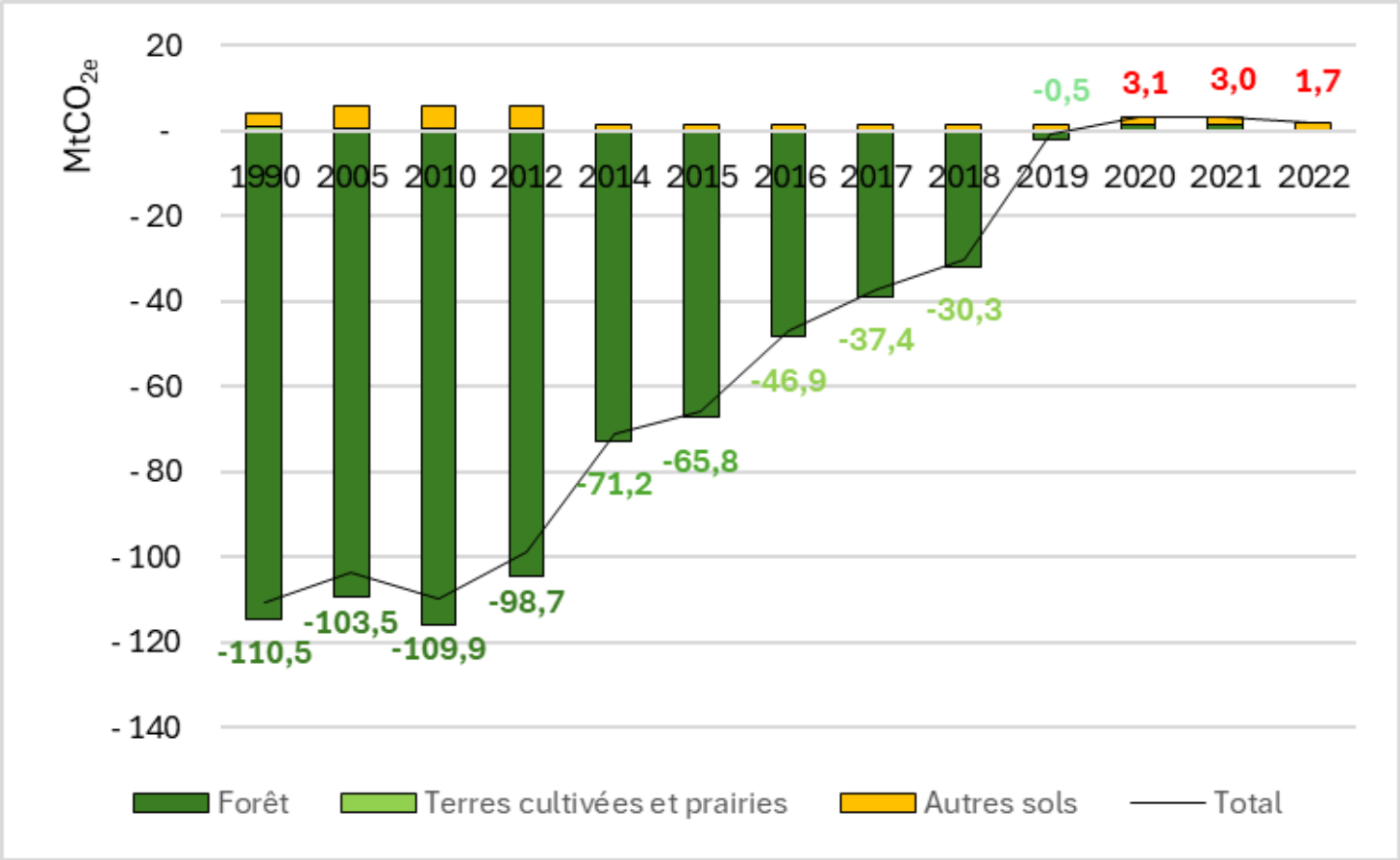


Figure 24 - Impact carbone de l'UTCATF entre 1990 et 2022 sur le territoire de TCM (Source : ATMO Grand Est)

Le domaine de la mobilité n'est pas de nature à offrir des possibilités de stockage de carbone. La section 10 traite plus en détails les enjeux de l'artificialisation des sols et les liens avec la mobilité notamment les infrastructures de transport.

II.3.3 Enjeux liés aux émissions de GES pour le Plan de Mobilité

- Réduire les émissions de GES en décarbonant la mobilité :
  - Diminution de l'usage des véhicules thermiques (personnels et professionnels) en faveur des transports en commun et/ou modes actifs (vélo, marche) ;
  - Conversion du parc roulant (particuliers, des entreprises, des transports en commun) vers des véhicules à faibles émissions (électriques, à hydrogène, avec filtres) qui participerait à la diminution des émissions des GES du secteur, à condition que :
    - L'énergie locale soit produite de manière décarbonée ;
    - Des bornes de recharges électriques et des station de ravitaillement spécifiques soient installées sur le territoire ;
    - Des accompagnements à l'acquisition de véhicules électriques soient mis en place auprès des particuliers et des entreprises.

Par ailleurs, le domaine de la mobilité étant un secteur d'émissions de GES exclusif (pas de potentialité de stockage du carbone), un des enjeux pour les potentielles infrastructures nouvelles sera de ne pas dégrader les sols intéressant pour la séquestration du carbone.

II.4 Qualité de l'air

II.4.1 Généralités sur les polluants atmosphériques

II.4.1.1 Définition

Selon la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, la pollution atmosphérique est définie comme : « l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives ».

II.4.1.2 Origines de la pollution atmosphérique en France

Les polluants que l'on retrouve dans l'atmosphère peuvent être d'origine anthropique, c'est-à-dire produits par les activités humaines ou d'origine naturelle (émissions par la végétation, l'érosion du sol, les volcans, les océans, etc.).

Tous les secteurs de l'activité humaine sont susceptibles d'émettre des polluants atmosphériques : les activités industrielles, les transports (routiers et non routiers), les activités domestiques (chauffage en particulier), l'agriculture, la sylviculture, etc.

Les polluants observés dans l'atmosphère ne sont pas tous émis directement par ces sources. Ils résultent aussi de réactions physico-chimiques entre composants chimiques (polluants primaires et autres constituants de l'atmosphère) régies par les conditions météorologiques.

Le Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) est l'organisme qui réalise les inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre (GES) pour le compte du Ministère chargé de l'Écologie.

À l'échelle française, les transports constituent l'une des principales sources d'émissions de polluants atmosphériques, avec l'industrie, le résidentiel/tertiaire et l'agriculture.

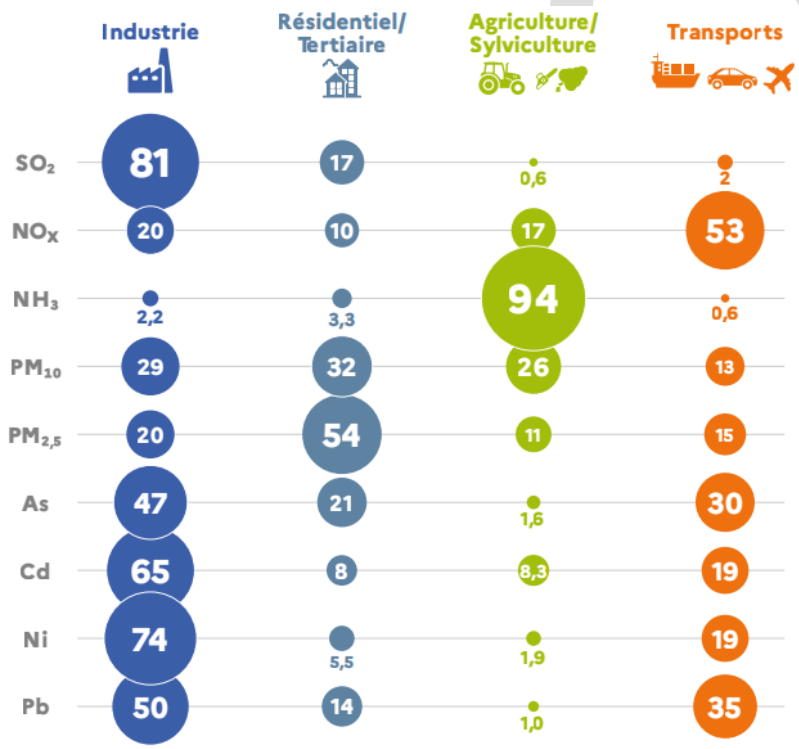


Figure 25 - Part des secteurs d'activités dans les émissions anthropiques de polluants atmosphériques en France métropolitaine (source : CITEPA avril 2021 format Secten)

Notes : l'industrie regroupe l'industrie de l'énergie, l'industrie manufacturière et la construction et le traitement centralisé des déchets ; les transports regroupent le transport routier et les autres transports (aérien hors transports internationaux, ferroviaire, fluvial et maritime hors transports internationaux) ; seules les émissions des particules PM10 et PM2,5 primaires anthropiques sont présentées ici.

II.4.1.3 Rappels sur les principaux polluants atmosphériques

Dioxyde d'azote (NO_2)

Le dioxyde d'azote est le principal polluant traceur de la pollution automobile. Il s'agit d'un gaz irritant, issus de la combustion, qui pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Dès que sa concentration atteint 200 µg/m^3, il peut entraîner une altération de la fonction respiratoire, une hyperréactivité bronchique chez l'asthmatique et un accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant.

Valeurs de référence :

- Seuil d'information et de recommandation en France : 200 µg/m^3 sur 1 heure ;
- Seuil d'alerte en France : 400 µg/m^3 sur 1 heure ;
- Valeur limite (moyenne horaire) : 200 µg/m^3 (à ne pas dépasser plus de 18h par an) ;
- Valeur limite (moyenne annuelle) : 40 µg/m^3 ;
- Objectif de qualité de l'OMS (2021) : 10 µg/m^3 (moyenne annuelle) et 25 µg/m^3 (moyenne sur 24h).

Par ailleurs, le parlement européen a adopté le 24 avril **2024 un texte de compromis final pour une nouvelle directive sur la qualité de l'air. Dans ce texte, les valeurs de références, qui devraient s'appliquer à partir du 1er janvier 2030, sont les suivantes (en gras celles qui évoluent par rapport à la réglementation actuelle)** :

- Valeur limite (moyenne sur 1h) : 200 µg/m^3 (**3 dépassements autorisés**) ;
- **Valeur limite (moyenne annuelle) : 20 µg/m^3 ;**

Particules en suspension (PM_{10})

Les particules en suspension proviennent également du trafic routier. Elles sont en effet issues majoritairement de la combustion incomplète des combustibles fossiles. Les combustions industrielles, le chauffage domestique et l'incinération des déchets émettent également ces particules.

Elles véhiculent de nombreuses substances telles que les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), les métaux, le dioxyde de soufre... Leur taille est très variable, de quelques microns à quelques dixièmes de millimètre. Les particules PM10 regroupent les particules de diamètre inférieur à 10 µm. Plus une particule est fine, plus sa toxicité potentielle est élevée. Les poussières les plus fines sont surtout émises par les moteurs diesel.

Valeurs de référence :

- Seuil d'information et de recommandation en France : 50 µg/m^3 en moyenne sur 24h ;
- Seuil d'alerte en France : 80 µg/m^3 en moyenne sur 24h ;
- Valeur limite (moyenne sur 24h) : 35 jrs/an > 50µg/m^3 ;
- Valeur limite (moyenne annuelle) : 40 µg/m^3 ;
- Objectif de qualité de l'OMS (2021) : 15 µg/m^3 (moyenne annuelle) et 45 µg/m3 (moyenne sur 24h).

Les valeurs de références prévues par la future directive européenne évoquées précédemment sont les suivantes (en gras celles qui évoluent par rapport à la réglementation actuelle) :

- **Valeur limite (moyenne sur 24h) : 45 µg/m^3** (18 dépassements autorisés) ;
- **Valeur limite (moyenne annuelle) : 20 µg/m^3** ;

Particules en suspension ($PM_{2,5}$)

Les particules PM2,5 regroupent les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm, qui sont issues en grande partie du secteur résidentiel, du transport routier (notamment sur de longues distances), ou encore de la remise en suspension des poussières déposées au sol. Elles sont émises principalement lors des phénomènes de combustion ou formées par réactions chimiques à partir de gaz précurseurs présents dans l'atmosphère.

Valeurs de référence :

- Valeur cible en France (moyenne annuelle) : 20 µg/m^3 ;
- Valeur limite (moyenne annuelle) : 25 µg/m^3 ;
- Objectif de qualité de l'OMS (2021) : 5 µg/m3 (moyenne annuelle) et 15 µg/m^3 (moyenne sur 24h).

Les valeurs de références prévues par la future directive européenne évoquées précédemment sont les suivantes (en gras celles qui évoluent par rapport à la réglementation actuelle) :

- Valeur limite (moyenne sur 24h) : 25 µg/m^3 (18 dépassements autorisés) ;
- **Valeur limite (moyenne annuelle) : 10 µg/m^3 ;**

Projet

Ozone (O_3)

Ce n'est pas un composé qui est directement émis par une source de pollution. Cette molécule est formée chimiquement dans l'air à partir de polluants précurseurs (oxydes d'azote et composés organiques volatils) sous l'action des rayons ultraviolets du soleil. Les précurseurs proviennent principalement du trafic routier, de certains procédés et stockages industriels, ainsi que de l'usage de solvants (peintures...). De ce fait, la pollution par l'ozone est souvent détectée loin des sources de pollution. Il est donc possible de rencontrer de la pollution par l'ozone en zone rurale située sous le vent de source émettrice de polluants primaires. L'ozone, à forte concentration provoque une inflammation et une hyperréactivité des bronches ou des irritations oculaires. L'ozone altère les mécanismes de la photosynthèse et diminue l'assimilation du carbone par les plantes.

Valeurs de référence :

- Seuil d'information et de recommandation en France : 180 µg/m^3 sur 1 heure ;
- Seuil d'alerte : 240 µg/m^3 sur 1 heure ;
- Objectif de qualité de l'OMS (ligne directrice 2021) : 100 µg/m^3 (moyenne sur 8 h).

Les valeurs de références prévues par la future directive européenne évoquées précédemment sont les suivantes (en gras celles qui évoluent par rapport à la réglementation actuelle) :

- Valeur cible (moyenne journalière max sur 8h) : 120 µg/m^3 (18 dépassements/an autorisés) ;
- **Objectif à long terme (moyenne journalière max sur 8h) : 100 µg/m^3** (3 jours/an de dépassements autorisés) ;

Dioxyde de soufre (SO_2)

Les émissions de dioxyde de soufre dépendent de la teneur en soufre des combustibles (gazole, fuel, charbon...). Elles sont principalement libérées dans l'atmosphère par les cheminées des usines (centrales thermiques...) ou par les chauffages, le secteur automobile (Diesel) contribuant dans une faible mesure. Ce gaz irritant agit en synergie avec d'autres substances, notamment les particules en suspension. Il provoque des irritations oculaires, cutanées et respiratoires. L'exposition prolongée augmente l'incidence des pharyngites et bronchites chroniques.

Valeurs de référence :

- Seuil d'information et de recommandation en France : 300 µg/m^3 sur 1 heure ;
- Seuil d'alerte en France : 500 µg/m^3 sur 1 heure ;
- Objectif de qualité de l'OMS (ligne directrice 2021) : 40 µg/m3 (moyenne sur 24 h).
- Valeur limite (moyenne sur 24h) : 125 µg/m^3 (3 jours/an autorisés de dépassements)

Les valeurs de références prévues par la future directive européenne évoquées précédemment sont les suivantes (en gras celles qui évoluent par rapport à la réglementation actuelle) :

- Valeur limite (moyenne sur 1h) : 350 µg/m^3 (3 dépassements autorisés) ;
- **Valeur limite (moyenne sur 24h) : 50 µg/m^3 (18 dépassements autorisés) ;**
- Valeur limite (moyenne annuelle) : 20 µg/m^3 ;

Benzo(a)pyrène (B(a)P) et Benzène (C_6H_6)

Ces composés font partie de la famille des Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP). Le B(a)P est classé comme cancérogène. Les risques associés à ces composés sont liés à une exposition chronique. Leurs sources sont liées à des processus de combustion incomplète, essentiellement du secteur résidentiel/tertiaire ainsi que du transport routier voire de certains processus industriels.

Valeurs de référence :

- B(a)P : valeur cible européenne : 1 ng/m^3 (moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10) ;
- C_6H_6 : valeur limite (moyenne annuelle) : 5 µg/m^3.

Les valeurs de références prévues par la future directive européenne évoquées précédemment sont les suivantes (en gras celles qui évoluent par rapport à la réglementation actuelle) :

- **Valeur limite (moyenne annuelle) : 3,4 µg/m^3 ;**

Projet

II.4.2 Contexte sanitaire

Les activités humaines émettent des GES et également des polluants atmosphériques pouvant présenter des impacts sur la santé des populations. En effet, les activités émettrices de polluants atmosphériques sont les suivantes :

- Les dispositifs de combustions à des fins énergétiques des combustibles suivants : le butane, le charbon, l'essence, le fuel, le gaz naturel, le pétrole, le propane, le bois et le charbon ;
- Les industries (sidérurgie, incinération, chaufferie) ;
- Les centrales thermiques ;
- L'emploi d'herbicides, fongicides et insecticides.

En ce qui concerne le domaine de la mobilité en particulier, la dégradation de la qualité de l'air est une des conséquences majeures du développement de l'automobile et des véhicules motorisés. La combustion de carburants engendre la production de polluants dérivés qui constituent un risque sanitaire plus ou moins grand en fonction de leur nature mais aussi et surtout de leur concentration dans l'air que nous respirons.

D'après les nombreuses études épidémiologiques, biologiques ou toxicologiques désormais disponibles, les effets sanitaires de la pollution atmosphérique sont réels et peuvent être de différents types. Cela est précisé dans le paragraphe II.7.2.1.

II.4.2.1 Principaux polluants émis par les véhicules motorisés

Les véhicules motorisés sont la principale source de pollution atmosphérique en milieu urbain. Ces véhicules émettent une grande variété de polluants gazeux :

- Dioxyde de carbone (CO2) ;
- Monoxyde de carbone (CO) ;
- Dioxyde de soufre (SO2) ;

Le dioxyde de soufre provient principalement de la combustion des combustibles fossiles (charbons, fiouls, ...), au cours de laquelle les impuretés soufrées, contenues dans les combustibles, sont oxydées par le dioxygène de l'air (O2) en dioxyde de soufre (SO2). Dans l'air, le SO2 se transforme en acide sulfurique au contact de l'humidité de l'air et participe au phénomène des pluies acides. Il contribue également à la dégradation de la pierre et des matériaux de nombreux monuments. Il agit en synergie avec d'autres substances, notamment avec les particules fines.

- Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et monocycliques (HAM) ;
- Composés Organiques Volatils (COV) ;
- Particules (PM10, PM2.5, PM1, PM0.1) ;

Il s'agit d'un mélange de substances minérales et organiques d'origine naturelle ou anthropique. Seules les particules les plus fines, dont le diamètre moyen est inférieur à 15 µm, restent en suspension dans l'air. Les particules considérées ici ont un diamètre moyen inférieur à 10 µm (PM10). Les particules d'origine anthropique proviennent à la fois de l'industrie, du chauffage et du trafic automobile. Les véhicules diesel sont les principaux émetteurs routiers puisqu'ils génèrent des particules très fines, dont le diamètre est inférieur à 0,5 µm.

- Oxydes d'azote (NOx) : monoxyde d'azote (NO), dioxyde d'azote (NO2), dérivé en ozone (O3) par l'action des rayons UV ;

Les oxydes d'azote (NO) émanent de toutes les combustions à haute température, par combinaison de l'oxygène et de l'azote présents dans l'air ou dans les combustibles. On les attribue le plus souvent aux véhicules à moteur ainsi qu'aux installations de combustion industrielles et domestiques.

La formule chimique NOx rassemble le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO2) dont les concentrations seront examinées ici, puisque (seul) le NO2 est considéré comme un polluant au regard de ses effets sur la santé humaine.

L'ozone (O3) est formé à partir de polluants primaires (oxydes d'azote, composés organiques volatils…), qui sont principalement émis par les véhicules. Sous l'action de vents faibles, la masse d'air polluée se déplace à l'extérieur de la ville. Dans le même temps, le soleil transforme les polluants primaires, et par recombinaison, apparaît l'ozone. C'est donc un polluant dit « secondaire » puisqu'il n'est pas directement émis par une source (à contrario des polluants dits primaires). Outre la périphérie des grandes agglomérations, l'ozone se retrouve aussi dans de plus fortes proportions lorsque l'altitude s'élève.

Projet

Mis à part le CO_2, dont la toxicité est liée à son taux de concentration, chacun de ces polluants représente à lui seul un danger sanitaire pour la population, y compris à faible dose (se référer au paragraphe 8.2.1 pour plus de détails).
En matière d'exposition à ces différents polluants, le phénomène de pollution de proximité (exposition directe et immédiate) se distingue du phénomène de pollution de fond, constaté y compris loin des sources directes de polluants (exposition indirecte et continue).

II.4.2.2 Lignes de l'OMS

En septembre 2021, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a publié de nouvelles recommandations pour les principaux polluants de l'air, plus ambitieuses que les précédentes recommandations, datant de 2005. Ces lignes directrices ont vocation à orienter la réglementation et les politiques publiques. Du fait des efforts notables à fournir pour atteindre les seuils préconisés, l'OMS a proposé des objectifs intermédiaires pour « faciliter l'amélioration progressive de la qualité de l'air et donc l'obtention progressive, mais significative, d'avantages en termes de santé de la population ».

Tableau 5 - Seuils de référence OMS recommandés en 2021 (source : ATMO ARA)

Polluants	Durée	Seuils de référence OMS 2005	Seuils de référence OMS 2021
$PM_{2,5}$ (µg/m³)	Année	10	5
	24 heures*	25	15
PM_{10} (µg/m³)	Année	20	15
	24 heures*	50	45
NO_2 (µg/m³)	Année	40	10
	24 heures*	-	25
O_3 (µg/m³)	Pic saisonnier**	-	60
	8 heures*	100	100
SO_2 (µg/m³)	24 heures*	20	40
CO (µg/m³)	24 heures*	-	4

** 99ème (3 jours de dépassement par an)*
***Moyenne de la concentration moyenne quotidienne maximale d'O3 sur 8 heures au cours des six mois consécutifs où la concentration moyenne d'O3 a été la plus élevée.*
Remarque : l'exposition annuelle et l'exposition pendant un pic saisonnier sont des expositions à long terme, tandis que l'exposition pendant 24h et 8h sont des expositions à court terme.

Ces valeurs n'ont pas de portés réglementaires (ni dans le droit européen, ni dans le droit français), mais sont données à titre indicatif.

II.4.3 Réglementation et objectifs généraux

II.4.3.1 Réglementation européenne

La directive « Qualité de l'Air » n° 2008/50/CE du 21 mai 2008 de la Communauté Européenne fournit le cadre pour la législation communautaire, en intégrant les textes précédents, notamment la directives n° 96/62/CE du 27 septembre 1996. Les directives européennes ont été conçues sur la base des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), telles que proposées en 2005.
Elles définissent des seuils de concentrations maximales pour certains polluants, en fonction de leur impact sur la santé humaine. L'ensemble de ces valeurs a été repris dans le droit français par le décret du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement. Le décret du 12 novembre 2003 relatif à l'ozone transpose la directive européenne. La règlementation française va au-delà de la simple transposition de la règlementation européenne sur certaines valeurs règlementaires.
Cette réglementation de 2008 va être mise à jour dans un décret fixant des seuils limites de concentration de polluants dans l'air, avec des valeurs qui se rapprochent des recommandations de l'OMS mises à jour en 2021 (plus de détails dans la section 5.2.2).

II.4.3.2 Réglementation française

Pour chacun des polluants mesurés dans le cadre de la surveillance de la qualité de l'air, il existe des quantités « seuil » déclenchant les procédures d'information et la mise en place de mesures visant la diminution la plus rapide possible de la concentration en polluants dans l'atmosphère.

- **Objectif de qualité** : un niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble ;
- **Valeur cible** : un niveau à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble ;
- **Valeur limite** : un niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble ;
- **Seuil d'information et de recommandation** : un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population et qui rend nécessaires l'émission d'informations immédiates et adéquates à destination de ces groupes et des recommandations pour réduire certaines émissions ;
- **Seuil d'alerte** : un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement, justifiant l'intervention de mesures d'urgence.

Tableau 6 – Valeurs de référence principales de la règlementation française (source : Airparif)

POLLUANTS	VALEURS LIMITES	OBJECTIFS DE QUALITÉ	SEUIL DE RECOMMANDATION ET D'INFORMATION	SEUILS D'ALERTE	NIVEAU CRITIQUE / VALEURS CIBLES
Dioxyde d'azote (NO2)	En moyenne annuelle : 40 µg/m³ En moyenne horaire : 200 µg/m³ (pas plus de 18 h/an)	En moyenne annuelle : 40 µg/m³.	En moyenne horaire : 200 µg/m³.	En moyenne horaire : 400 µg/m³ (max 3 h consécutives) 200 µg/m³ si dépassement de ce seuil la veille, et risque de dépassement le lendemain.	
Oxydes d'azote (NOx)					**En moyenne annuelle** (équivalent NO2) : 30 µg/m³ (protection de la végétation).
Dioxyde de soufre (SO2)	**En moyenne journalière** : 125 µg/m³ à (max 3 j/an) **En moyenne horaire** 350 µg/m³ (max	En moyenne annuelle : 50 µg/m³.	En moyenne horaire : 300 µg/m³.	**En moyenne horaire** sur 3 heures consécutives : 500 µg/m³.	**En moyenne annuelle et hivernale** (pour la protection de la végétation) : 20 µg/m³.

POLLUANTS	VALEURS LIMITES	OBJECTIFS DE QUALITÉ	SEUIL DE RECOMMANDATION ET D'INFORMATION	SEUILS D'ALERTE	NIVEAU CRITIQUE / VALEURS CIBLES
	24 h/an)				
Particules fines de diamètre inférieur ou égal à 10 micromètres (PM10)	**En moyenne annuelle** 40 µg/m³. **En moyenne journalière** 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an.	En moyenne annuelle : 30 µg/m³.	En moyenne journalière : 50 µg/m³.	En moyenne journalière : 80 µg/m³.	
Monoxyde de carbone (CO)	Maximum journalier de la moyenne sur 8 heures : 10 000 µg/m³ soit 10 mg/m³.				
Benzène (C6H6)	En moyenne annuelle : 5 µg/m³.	En moyenne annuelle : 2 µg/m³.			
Ozone (O_3) NB : L'AOT 40 (exprimé en µg/m³.heure) signifie la somme des différences entre les concentrations horaires supérieures à 80 µg/m³ et le seuil de 80 µg/m³ durant une période donnée en utilisant uniquement les valeurs sur 1 heure mesurées quotidiennement entre 8 heures et 20 heures. (40 ppb ou partie		**Seuil de protection de la santé**, pour le maximum journalier de la moyenne sur 8 heures : 120 µg/m³ pendant une année civile. **Seuil de protection de la végétation**, AOT 40* de mai à juillet de 8h à 20h : 6 000 µg/m³.h	En moyenne horaire : 180 µg/m³.	Seuil d'alerte - protection sanitaire pour toute la population, en moyenne horaire : 240 µg/m³ sur 1 heure Mise en œuvre progressive de mesures d'urgence, en moyenne horaire : • ** 1er seuil* : 240 µg/m³ (pas plus de 3 heures consécutives) • ** 2e seuil*	**Seuil de protection de la santé :** 120 µg/m³ pour le max journalier de la moyenne sur 8h à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile en moyenne calculée sur 3 ans. Cette valeur cible est appliquée depuis 2010. **Seuil de protection de la végétation :** AOT 40 de mai à juillet de 8h à 20h : 18 000 µg/m³.h en moyenne

Projet

POLLUANTS	VALEURS LIMITES	OBJECTIFS DE QUALITÉ	SEUIL DE RECOMMANDATION ET D'INFORMATION	SEUILS D'ALERTE	NIVEAU CRITIQUE / VALEURS CIBLES
par milliard=80 µg/m³)				: 300 µg/m³ (pas plus de 3 heures consécutives) * 3e seuil : 360 µg/m³.	calculée sur 5 ans. Cette valeur cible est appliquée depuis 2010.
Plomb (Pb)	En moyenne annuelle 0,5 µg/m³.	En moyenne annuelle : 0,25 µg/m³.			
Arsenic				Moyenne annuelle sur le total de la fraction PM10 : 6 ng/m³	Moyenne annuelle sur le total de la fraction PM10 : 6 ng/m³
Cadmium					Moyenne annuelle sur le total de la fraction PM10 : 5 ng/m³
Nickel					Moyenne annuelle sur le total de la fraction PM10 : 20 ng/m³
Benzo(a)pyrène (utilisé comme traceur du risque cancérogène lié aux Hydrocarbures aromatiques polycycliques - HAP)					Moyenne annuelle sur le total de la fraction PM10 : 1 ng/m³

Projet

II.4.3.3 Évolution de la réglementation en vigueur

Plus récemment, la révision de la directive concernant la qualité de l'air ambiant présentée en 2022 par la Commission (dans le cadre du plan d'actions "Zéro pollution" en 2050) vise à mettre à jour les seuils règlementaires européens pour la qualité de l'air afin de tendre vers les valeurs préconisées de l'OMS datant de 2021. Ces valeurs, bien inférieures aux seuils règlementaires européens et français précédents, prennent en compte l'aspect santé publique. Cette directive devrait être adoptée prochainement. Parmi les mesures prévues dans ce projet, la future directive prévoit notamment :

- **Des normes de qualité de l'air plus strictes pour plusieurs polluants (PM2,5, PM10 et NO2 notamment**) avec des valeurs limites contraignantes à atteindre d'ici 2030 (les États membres pourront toutefois demander sous certaines conditions le report de 5 ou 10 ans au maximum de l'échéance) :
  - **Pour le NO2 le seuil sera fixé à 20 µg/m³**. À titre comparatif, la réglementation française actuelle impose une limite de 40 µg/m³ ; l'OMS recommande (depuis 2021) de rester sous le seuil de 10 µg/m³.
  - **Pour les PM10 le seuil sera fixé à 20 µg/m³**. À titre comparatif, la réglementation française actuelle impose une limite de 40 µg/m³ ; l'OMS recommande (depuis 2021) de rester sous le seuil de 15 µg/m³.
  - **Pour les PM2,5 le seuil sera fixé à 10 µg/m³**. À titre comparatif, la réglementation française actuelle impose une limite de 25 µg/m³ ; l'OMS recommande (depuis 2021) de rester sous le seuil de 5 µg/m³.
- Un plus grand nombre de point de prélèvement pour assurer la surveillance de la qualité de l'air dans les villes ;
- Un réexamen régulier des normes par la Commission afin de tenir compte des évolutions scientifiques ;
- L'établissement par les États membres de feuilles de route pour la qualité de l'air (en cas de dépassement d'ici à 2030), de plans relatifs à la qualité de l'air (en cas de dépassement après la date limite) et de plan d'actions à court terme (avec des mesures d'urgence pour réduire les risques sanitaires dans les zones où les seuils sont dépassés) ;
- La comparabilité et l'accessibilité des indices de qualité de l'air nationaux (infos sur les symptômes associés aux pics de pollution et sur les risques pour la santé associés à chaque polluants) ;
- Un accès à la justice renforcé et la possibilité pour les citoyens d'obtenir une indemnisation en cas de dommages pour la santé découlant d'une mauvaise mise en œuvre de la directive.

Les seuils de concentration de polluants étant inférieurs à la réglementation française, celle-ci devra être réajustée pour s'adapter aux nouvelles normes européennes.

II.4.3.4 À l'échelle régionale

La Région Grand Est est soumise au PREPA[15], qui fixe au niveau de la qualité de l'air des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques. Le tableau ci-dessous détaille ces objectifs ainsi que le positionnement régional en 2014. D'après les données sur l'année 2022 fournies sur l'OpenData de l'observatoire d'ATMO Grand Est, **tous les objectifs du PREPA sur la Région Grand Est ont déjà été atteints en 2022** :

- $PM_{2,5}$: -44,0% ;
- NOx : -64,4% ;
- SO_2 : -90,3% ;
- COVNM : -45,0% ;
- NH_3 : -9,4%

En parallèle, le SRADDET fixe quant à lui des objectifs plus ambitieux que le PREPA. En effet, le document régional ambitionne de :

- **Respecter les lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé d'ici 2030** sur la concentration en particules fines et ultrafines (20 µg/m³ en moyenne annuelle pour les PM10, au lieu de 40 dans la réglementation française) ;

[15] PREPA : Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques

- Réduire à la source les émissions de polluants en lien avec les objectifs nationaux du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) avec les objectifs issus de la scénarisation climat-air-énergie à horizon 2030 : **Réduction de 84% des SO2, de 72% des NOx, de 14% des NH3, de 56% des PM2,5 et de 56% des COVNM par rapport à 2005.**

Tableau 7 - Objectifs du PREPA sur la Région Grand Est (Source : SRADDET Grand Est)

Cadre	Objectifs	Position du Grand Est en 2014
PREPA : Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques	- 27% de $PM_{2.5}$ en 2020 et - 57% en 2030 (base 2005)	-30.8%
	- 50% de NOx en 2020 et - 69% en 2030 (base 2005)	-44.0%
	- 55% de SO_2 en 2020 et - 77% en 2030 (base 2005)	-71.2%
	- 43% de COVNM en 2020 et - 52% en 2030 (base 2005)	-37.5%
	- 4%de NH_3 en 2020 et - 13% en 2030 (base 2005)	-5.2%

Source ATMO Grand Est - Invent'Air V2016

II.4.3.5 À l'échelle locale

Le PCAET de Troyes Champagne Métropole fixe les objectifs de qualité de l'air suivant :

Tableau 8 - Objectifs de réductions de polluants atmosphériques (source : PCAET TCM)

	2021	2026	2030	2050
Dioxyde de soufre (SO2)	-78%	-81%	-84%	-95%
Particules fines PM2,5	-40%	-49%	-56%	-81%
Oxydes d'azote (NOx)	-49%	-62%	-72%	-82%
Ammoniac (NH3)	-6%	-10%	-14%	-23%
Composés Organiques Volatils NM (COVNM)	-46%	-51%	-56%	-71%

II.4.4 Émissions de polluants atmosphériques

Source(s) : PCAET TCM

Organisme et dispositif de mesure et surveillance

Le dispositif de suivi et de surveillance de la qualité de l'air de Troyes Champagne Métropole, en partenariat avec ATMO, s'appuie sur trois stations, dites de fond, réparties sur le territoire et mesure plusieurs polluants :

- Sainte-Savine : NO2 (dioxyde d'azote), O3 (ozone), les particules fines (PM10 et PM2.5).
- Troyes : NO2, O3, PM10, SO2 (dioxyde de soufre).
- Saint Parres-aux-Tertres : O3.

Les niveaux de pollution permettent de calculer un indice de qualité de l'air, visible sur le site ATMO Grand Est, qui s'échelonne de 1 (très bon) à 10 (très mauvais). Au-delà des polluants mesurés par les stations, ATMO Grand Est fourni des données également sur les composés organiques volatils ou encore l'ammoniac.

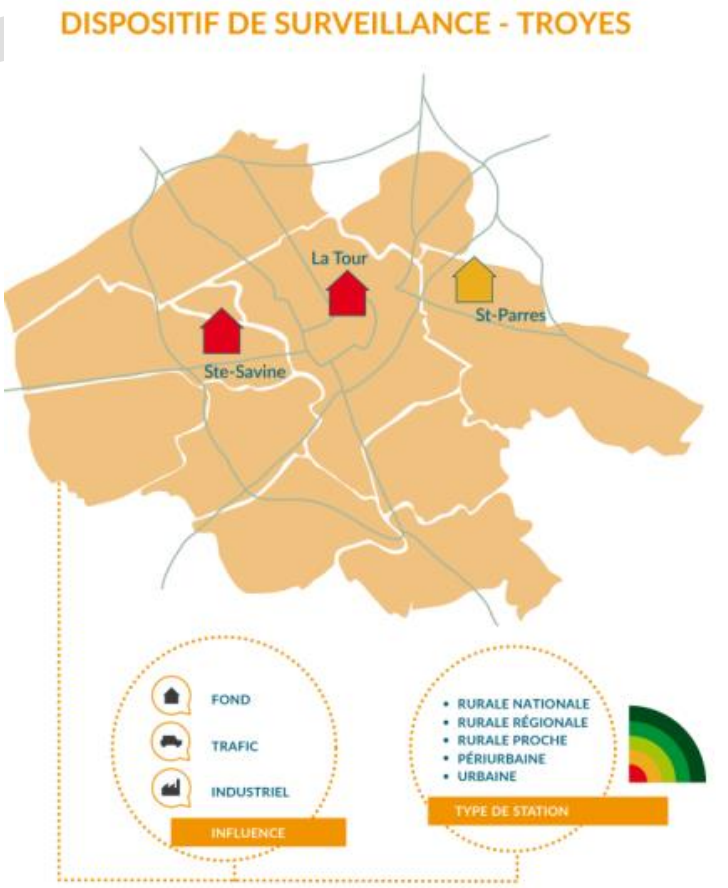
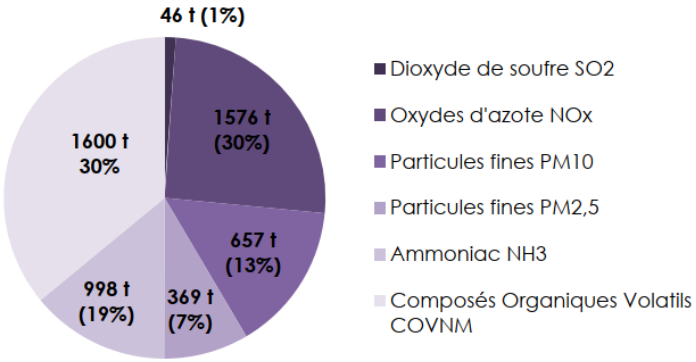


Figure 26 : Dispositif de surveillance de TCM (Source : PCAET)

II.4.4.1 Bilan des émissions de polluants

En 2019, Troyes Champagne Métropole comptabilise 4 630 tonnes de polluants atmosphériques. Ils se répartissent de la manière suivante :

Figure 27 - répartition des émissions de polluants atmosphériques sur TCM (Source : PCAET TCM)



Les ¾ des polluants de Troyes Champagne Métropole sont des oxydes d'azote et des composés organiques volatils. Ces polluants atmosphériques sont déclinés, par secteur d'activité, sur Troyes Champagne Métropole en 2019 (ATMO) dans le tableau ci-dessous.

Toutes les émissions de polluants représentés dans le tableau précédent (NOx, SO_2, COVNM, NH_3, PM10, et PM2,5) ont diminué entre 2005 et 2019. Cependant, les particules fines et le NH_3 ont connu des réductions plus mesurées. Le transport routier est un poste d'émissions majeur de polluants, particulièrement pour les oxydes d'azote.

D'après les résultats précédents, il convient d'étudier évolution temporelle des principaux polluants causés par les transports routiers. Le détail pour les polluants suivants sont donc présentés ci-après : NOx, particules fines, COVNM et CO.

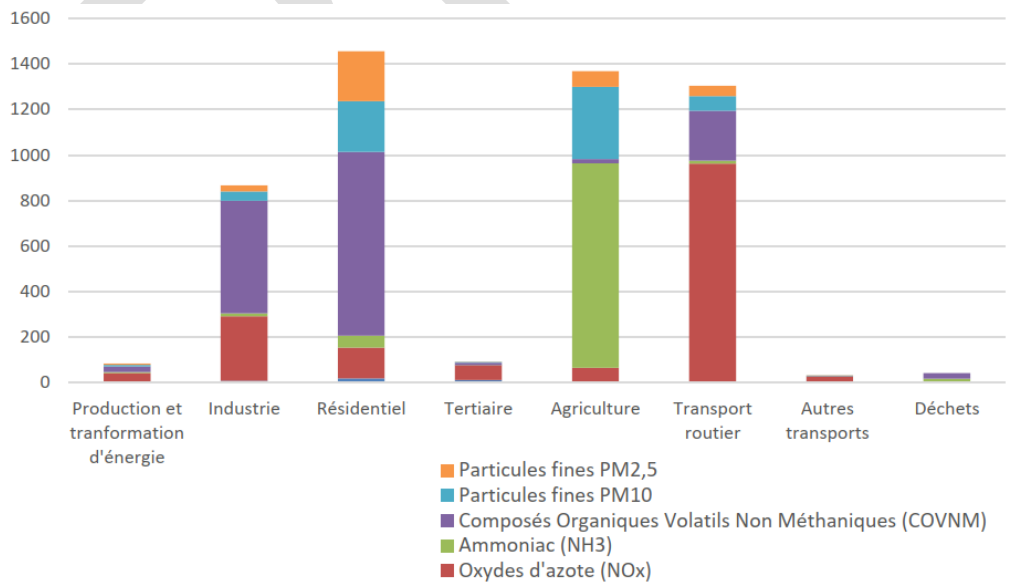
Tableau 9 - Bilan des émissions de polluants atmosphériques par secteur (Source : PCAET TCM)

	Particules fines (PM10)	Particules fines (PM2,5)	Oxydes d'azote (NOx)	Dioxyde de soufre (SO2)	Composés Organiques (COVNM)	Ammoniac (NH3)	
Branche énergie	8%	7%	46%	4%	29%	6%	100%
Industrie	5%	3%	33%	1%	57%	1%	100%
Résidentiel	15%	15%	9%	1%	55%	4%	100%
Tertiaire	3%	2%	70%	13%	12%	0%	100%
Agriculture	23%	5%	5%	0,0%	1%	66%	100%
Transport routier	5%	3%	74%	0,2%	17%	1%	100%
Autres transports	6%	3%	85%	0,2%	6%	0%	100%
Déchets	0%	0%	0%	0,1%	57%	43%	100%
Total tonnes en 2005	877	590	3212	135	3274	1173	9259
Total tonnes en 2019	657	369	1577	45	1600	999	5247
Évolution 2005-2019	-33%	-37%	-104%	-200%	-104%	-17%	-76%
Objectifs SRADDET 2030 // 2005		-56%	-72%	-84%	-56%	-14%	
Objectifs SRADDET 2050 // 2005		-81%	-82%	-95%	-71%	-23%	

** Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques*

Les données du tableau ci-dessus sont représentées également sur le graphique ci-dessous :

Figure 28 - Bilan des émissions de polluants atmosphériques par secteur (Source : PCAET TCM)



Répartition des polluants atmosphériques sur TCM par secteurs d'activités – 2019 – tonnes
(ATMO GE – Invent'Air 2021)

Oxydes d'azote – NOx :

Ce sont les principales émissions des transports routiers, et les transports routiers sont également les principaux émetteurs de NOx. Cependant, le graphique ci-dessous illustre bien l'importante réduction des émissions de NOx sur Troyes Champagne Métropole, et particulièrement dans le secteur routier. En effet, **les émissions de NOx induites par les transports routiers ont diminué de 75% depuis 1990** passant de 3 076 t en 1990 à **766 t de NOx émises en 2022**. La part des rejets d'oxydes d'azote a également baissé légèrement pour atteindre à peu près 50%.

Cela s'explique par plusieurs facteurs : la réduction des émissions de NOx est le résultat de la combinaison de normes environnementales de plus en plus strictes (norme Euro notamment sur les véhicules neufs), de l'adoption de technologies antipollution (filtres, catalyseurs …), de l'amélioration des carburants (moins d'additifs nocifs, utilisation de biocarburants …) et de la transition vers des véhicules plus propres (amélioration des rendements des véhicules thermiques, transition vers les voitures hybrides et électriques).

Les autres émissions de NOx proviennent de l'agriculture, de l'industrie et du secteur résidentiel principalement.

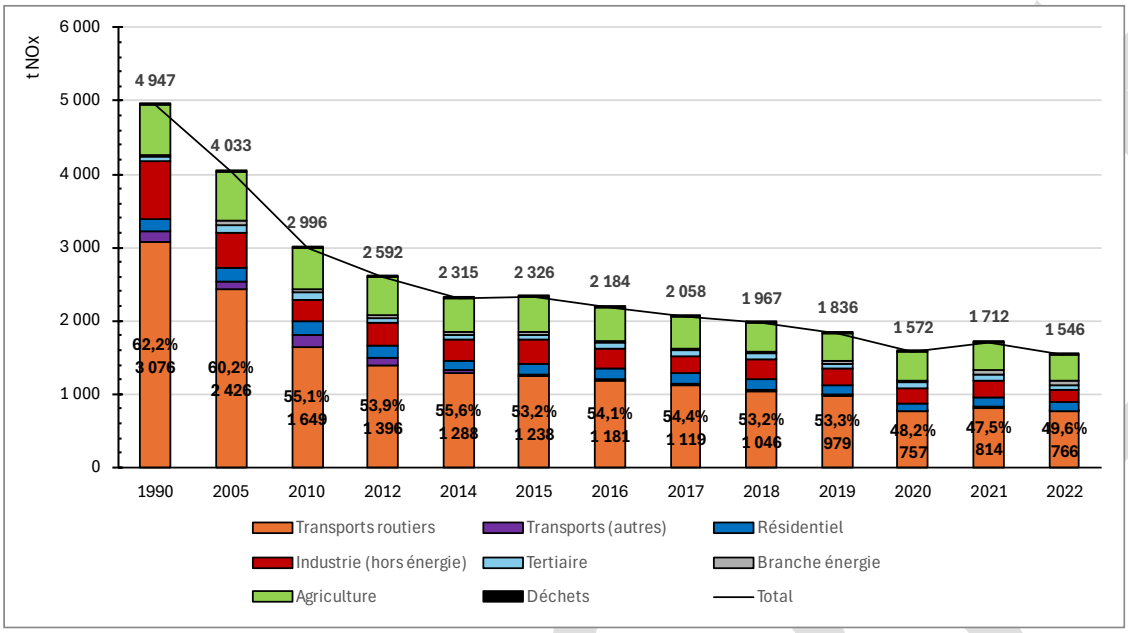


Figure 29 - Émissions de NOx sur le territoire de TCM entre 2005 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

Particules fines – PM10 :

Les émissions de PM10 sont causées majoritairement par le secteur résidentiel (45%, soit 347 t en 2022) et de l'agriculture (40%, soit 310 t en 2022). Les **transports routiers** sont quant à eux responsables de **7,8% des émissions de particules PM10 en 2022**, ce qui équivaut à **60 t environ**.

Les rejets de particules suivent une tendance à la baisse depuis 1990 (exception faite de 2020 et 2021). Cela se confirme aussi au niveau des transports routiers, dont la réduction s'élève à 63% entre 1990 et 2022. Les raisons qui expliquent cette réduction au niveau des transports est la même que pour les Nox.

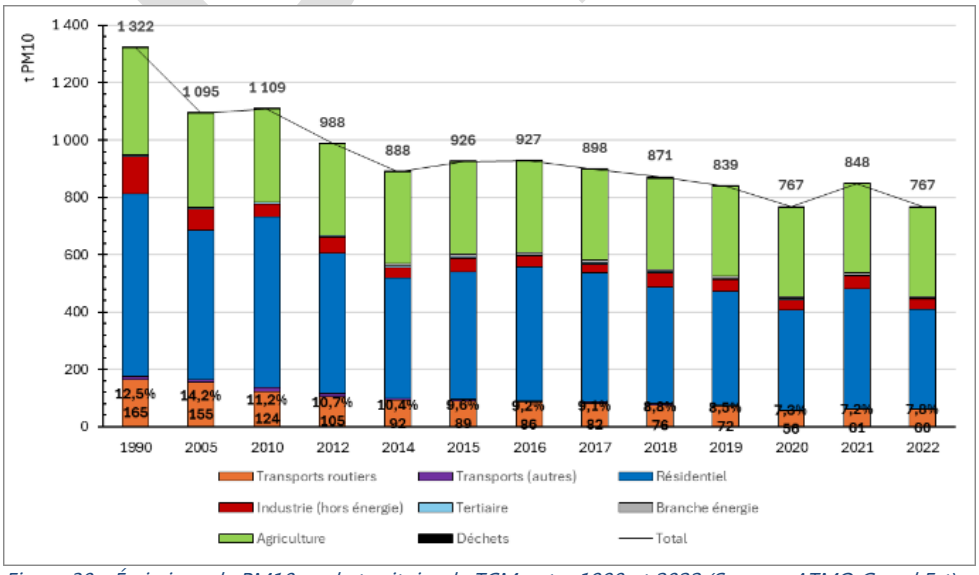


Figure 30 - Émissions de PM10 sur le territoire de TCM entre 1990 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

Particules fines – PM2,5 :

Les émissions de PM2,5 sont produites en premier lieu par le secteur résidentiel (71%, soit 340 t en 2022). Viennent ensuite le secteur de l'agriculture (14%, soit 67 t en 2022), puis celui des **transports routiers, qui comptabilisent 43 t de particules fines en 2022 (soit 9% des émissions environ).**

L'analyse de l'évolution temporelle des rejets de PM2,5 est sensiblement la même que pour les PM10 : une tendance générale à la baisse, qui est aussi vraie sur le secteur des transports routiers (**-72% entre 1990 et 2022**), et ce pour les mêmes raisons

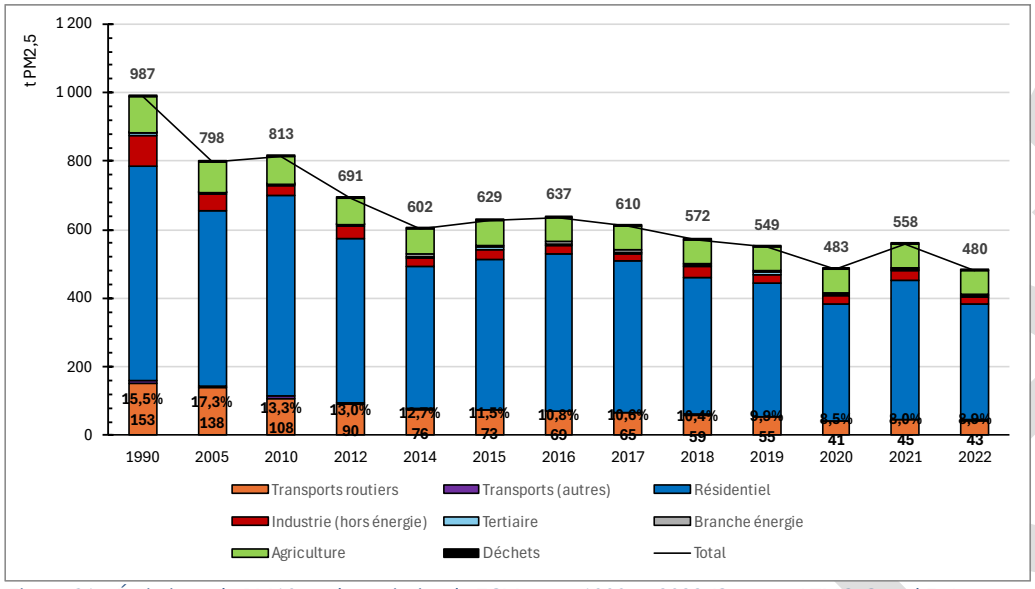


Figure 31 - Émissions de PM10 sur le territoire de TCM entre 1990 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

Composés organiques volatils – COVNM :

Les émissions de composés organiques volatils non méthaniques sont réparties principalement entre le secteur résidentiel (46% du total), le secteur industriel (31%) et le secteur agricole (18%), pour des émissions totales atteignant les 1 952 t de COVNM en 2022. Le secteur des transports, bien qu'étant responsable d'une part importante jusque dans les années 2010 (25% des émissions en 1990), a vu ses émissions drastiquement baisser depuis les années 1990 grâce notamment au durcissement des réglementations au niveau européen, et aux améliorations technologiques (notamment des filtres et catalyseurs). En 2022, les émissions ne sont plus qu'à **43 t de COVNM** pour ce secteur, ce qui représente **moins de 3,5% des émissions totales.**

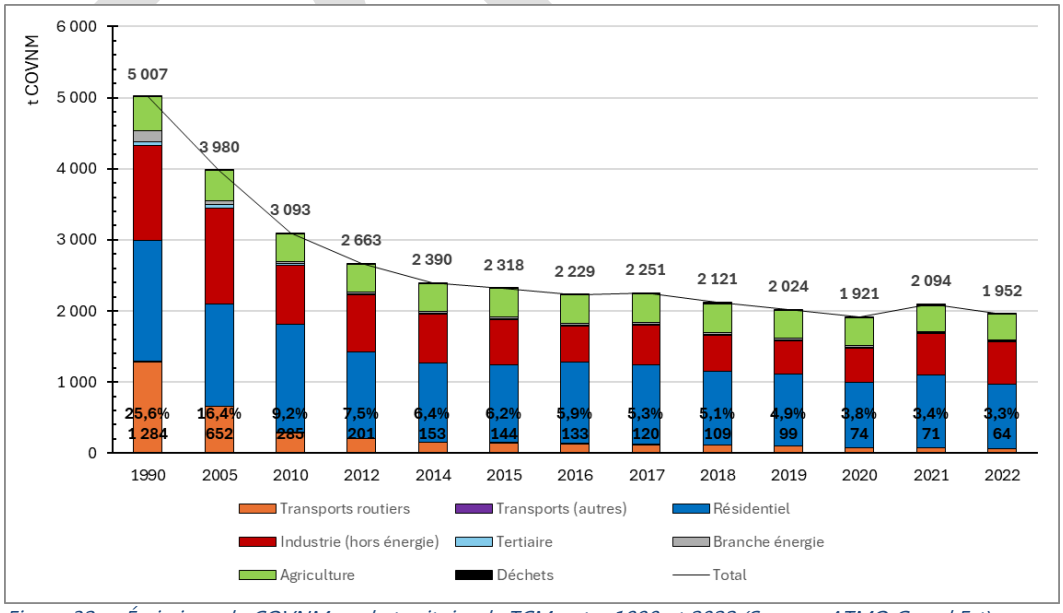


Figure 32 - : Émissions de COVNM sur le territoire de TCM entre 1990 et 2022 (Source : ATMO Grand Est)

Monoxyde de carbone – CO :

Historiquement, le CO était principalement émis par les transports routiers sur le secteur de Troyes Champagne Métropole, comme en 1990 où ceux-ci étaient responsable de plus de 59% des émissions de monoxyde de carbone.
En 2022, cette répartition a drastiquement changé. Le secteur le plus émetteur de CO est le secteur résidentiel, avec presque 80% de la pollution, soit 60 016 t de CO. Les transports routiers émettent 27 479 t en 2022, ce qui équivaut à 11% du total. Encore une fois, cette nette amélioration

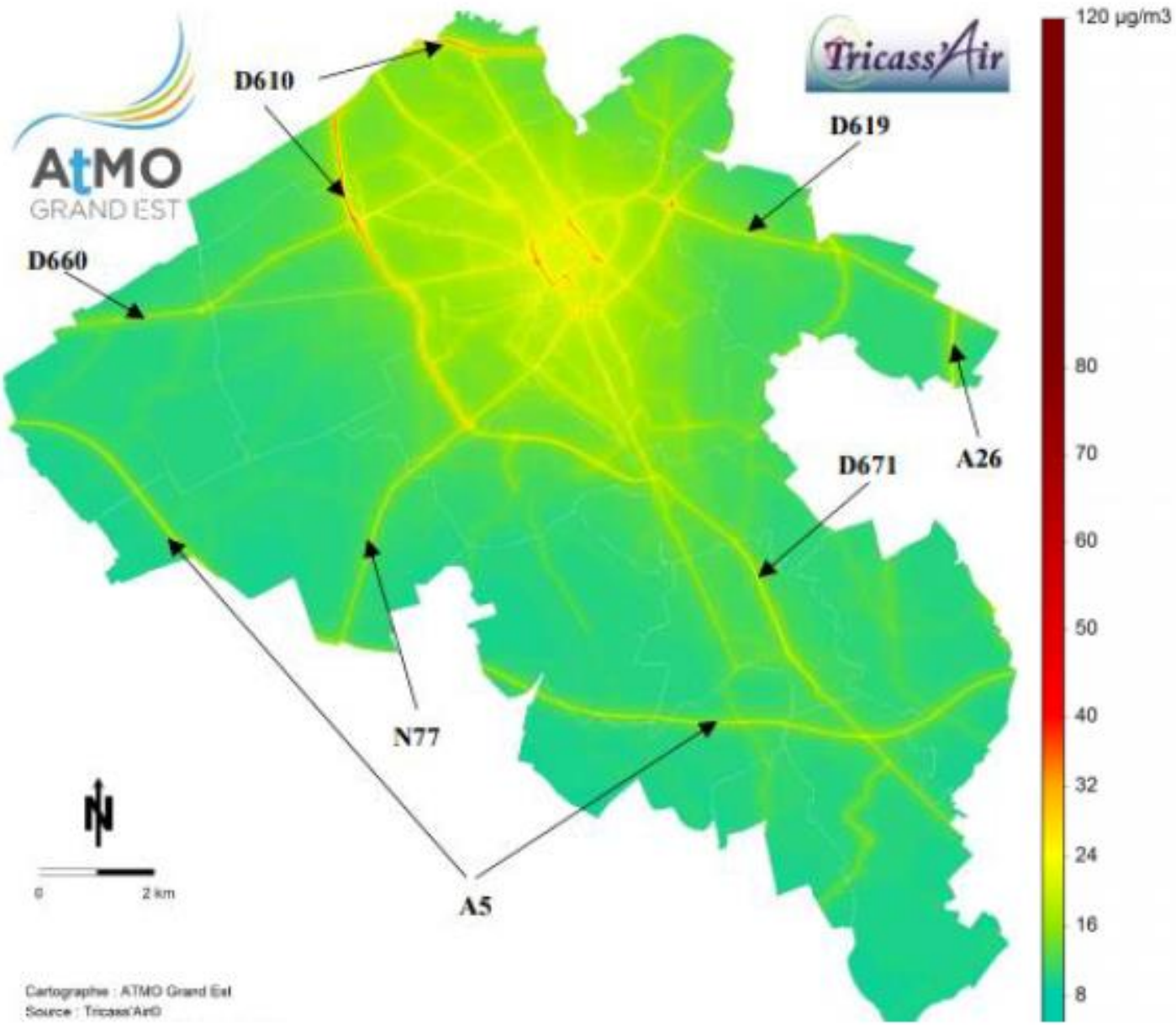
Remarque :
Attention, ***les émissions de polluants à elles seules ne permettent pas de conclure quant à la qualité de l'air du territoire****. Certes, la situation est en nette amélioration, les émissions sont réduites constamment et significativement d'année en année, et pour tous les polluants routiers. Mais cette information n'est pas suffisante pour déterminer si l'air ambiant est de bonne qualité.*
Pour cela, il est nécessaire de s'intéresser aux valeurs de concentration de ces substances dans l'environnement pour pouvoir conclure sur la qualité de l'air, ces potentiels effets sur la santé et sur l'environnement. ***La concentration de polluant dépend de nombreux autres facteurs****, tels que la météo, la capacité de dispersion des polluants, de leurs propriété physiques et chimiques, de la topographie, de la localisation des sources d'émissions … Ce travail est réalisé par ATMO Grand Est, et est présenté dans la section suivante.*

II.4.4.2 Modélisation des concentrations de polluants

ATMO Grand Est a produit des cartes de concentrations des trois principaux polluants qui sont émis notamment par les transports routiers : les NOx, PM_{10} et $PM_{2,5}$. Ces cartes ont été réalisées à l'échelle du Grand Troyes (19 communes). Elle n'englobe donc pas la totalité du territoire de Troyes Champagne Métropole.
Oxydes d'azote – Nox
Le NO_2 est un composé principalement issu de la circulation. Les concentrations les plus élevées se situent au niveau des principaux axes routiers de l'agglomération ainsi qu'au centre-ville de Troyes.

Une diminution des niveaux de concentration en NO_2 est observée entre 2011 et 2015 (plus visible entre 2013 et 2015). Cette tendance est en grande partie à rapprocher du renouvellement continu du parc automobile associé aux normes antipollution EURO plus contraignantes.
Sur la période 2011-2015, des secteurs en dépassement réglementaire pour le NO_2 sont mis en évidence au niveau des axes importants de l'agglomération. **Ces axes dépassent donc également la valeur guide de l'OMS** (40 µg/m^3 en moyenne annuelle).

Projet



Teneurs moyennes annuelles en NO2 entre 2011 et 2015 (ATMO Grand Est)

Figure 33 - Concentration de NO2 sur l'agglomération du Grand Troyes (Source : PCAET TCM)

Particules fines - PM10 et PM2,5 :

Les principaux axes structurants de l'agglomération présentent les concentrations les plus élevées. Cependant, les concentrations en PM_{10} sont plus homogènes sur l'agglomération que pour le NO_2. Cela s'explique par les origines plus diverses des poussières fines.

Sur la période 2011-2015, aucun secteur de l'agglomération ne dépasse les 90% de la valeur réglementaire pour la moyenne annuelle en PM_{10}. À noter cependant que la **valeur guide de l'OMS** (20 µg/m³ en moyenne annuelle) correspondant à 50% de la valeur réglementaire, **est dépassée sur la quasi-totalité de l'agglomération**.

Comme pour la moyenne annuelle en PM_{10}, les principaux axes de circulations présentent les concentrations les plus fortes en poussières très fines. Il y a également une nette amélioration de la moyenne annuelle en $PM_{2.5}$ entre 2011 et 2014 et une légère dégradation en 2015, comme les PM_{10}.

Sur la période 2011-2015, des secteurs sont exposés à des valeurs proches de la valeur réglementaire applicable au 1er janvier 2015 en moyenne annuelle pour les $PM_{2.5}$. À noter que la **valeur guide de l'OMS** (10 µg/m³ en moyenne annuelle), correspondant à 40 % de la valeur réglementaire, **est dépassée sur l'ensemble de l'agglomération troyenne pour les $PM_{2.5}$.**

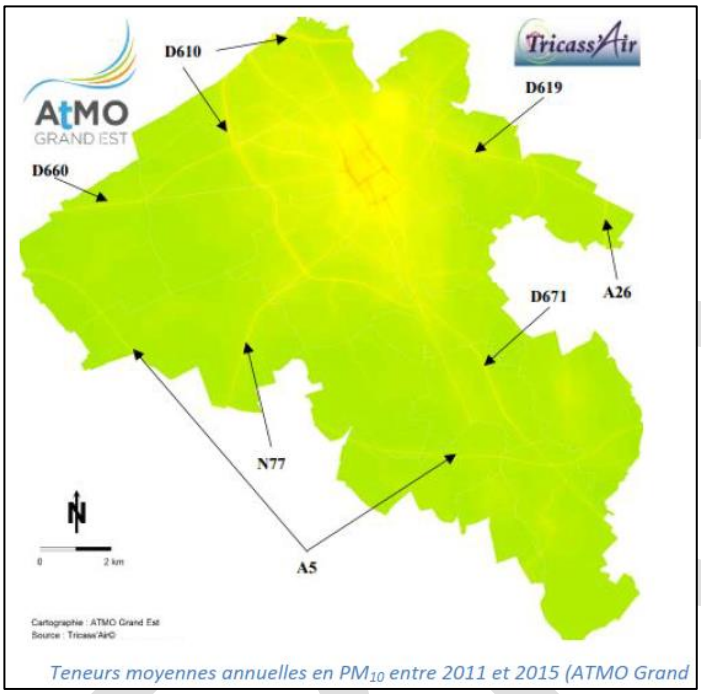


Figure 34 : Concentration de PM10 sur l'agglomération du Grand Troyes (Source : PCAET TCM)

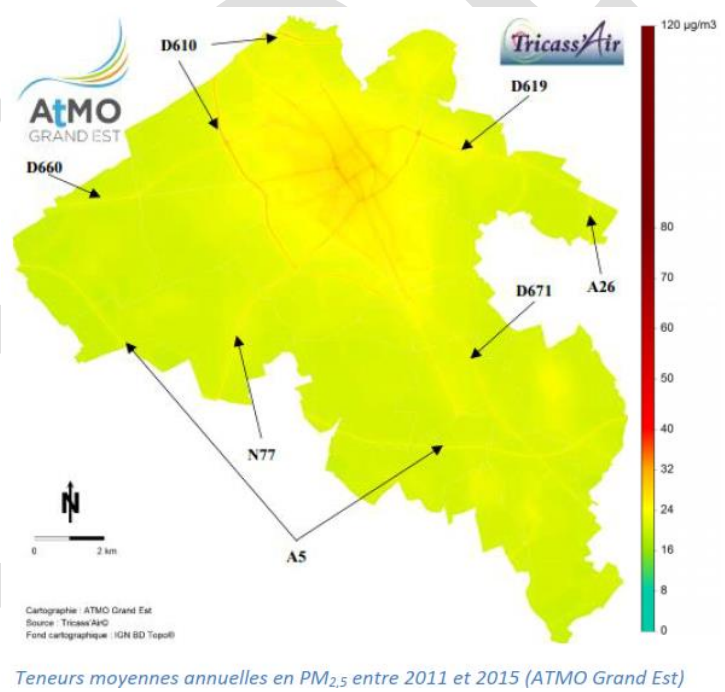


Figure 35 : Concentration de PM2,5 sur l'agglomération du Grand Troyes (Source : PCAET TCM)

Composés organiques volatils – COVNM :

Les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) sont des polluants très variés dont les sources d'émissions sont multiples. Ainsi l'utilisation de solvants industriels ou domestiques comme le transport routier (combustion et évaporation) sont des sources d'émissions importantes. Enfin, la consommation de combustibles (fossiles ou naturels) émet des COVNM, mais plus faiblement que les activités citées précédemment.

Le secteur qui émet le plus de Composés Organiques Volatiles est celui du résidentiel. Tous les secteurs voient leurs émissions diminuer, à l'exception de celui des autres transports.

II.4.4.3 Liens entre qualité de l'air et climat local

Source(s) : ATMO Normandie, ORS Nord Pas de Calais

D'après une étude d'ATMO Normandie, à émission de polluants en quantité égale, la qualité de l'air peut être bonne ou mauvaise en fonction de la météorologie. Direction et vitesse du vent, température et évolution de la température avec l'altitude, turbulences, stabilité de l'atmosphère, ensoleillement et précipitations contribuent à la plus ou moins bonne dispersion des polluants.

Les grandes agglomérations sont les plus touchées en termes d'impact sanitaire avec des températures sensiblement plus élevées que dans les périphéries (phénomène d'îlot de chaleur urbain). En se conjuguant avec une qualité de l'air plus dégradée par la pollution atmosphérique, ces températures agissent de manière plus importante qu'ailleurs sur la mortalité.

La dispersion des polluants est favorisée par des situations dépressionnaires, qui correspondent en général à une turbulence de l'air assez forte. En revanche, les périodes anticycloniques, où la stabilité de l'air ne permet pas la dispersion des polluants, sont particulièrement défavorables et les vents jouent un rôle prépondérant.

Les polluants dits « primaires » sont ceux émis directement dans l'atmosphère par les activités humaines. Ils peuvent évoluer chimiquement dans l'atmosphère et produire des polluants « secondaires ».

Tableau 10 – Effets potentiels de différentes conditions météorologiques sur la pollution

Phénomène Météo	Effet sur la pollution
Vent	Une vitesse de vent très faible est une circonstance aggravante. En l'absence de vent, les mouvements de convection de la masse d'air sont très limités et la dispersion se fait très lentement par diffusion. Alors qu'un vent fort disperse généralement les polluants, il peut localement aggraver la situation en rabattant les fumées sur un groupe d'habitations. Mais ce sont aussi les vents qui amènent des masses d'air pouvant être chargées de polluants en provenance de sources situées de façon plus lointaine d'un point de vue géographique. Ces conditions peuvent alors conduire à des épisodes généralisés de pollution.
Gradient de température	Dans la troposphère (basse atmosphère), la température décroît normalement avec l'altitude (de l'ordre de 0,65°C par 100m, sous nos latitudes). Du fait de ce gradient de température, les fumées s'élèvent (principe de la montgolfière) et les polluants se dispersent. Certaines nuits, le sol et la mince couche d'air juste au-dessus, se refroidissent plus vite que la couche d'air qui les surplombe, appelée alors couche d'inversion. Celle-ci bloque l'ascension des polluants qui ne peuvent plus se disperser dans l'atmosphère : ils sont piégés par le couvercle d'air chaud, chape de pollution visible à l'œil nu lorsque le phénomène se produit. Ces phénomènes d'inversion de température peuvent donc gêner la dispersion des polluants. Ces inversions sont souvent plus marquées en hiver (fort refroidissement des basses couches de l'atmosphère et du sol) et plus durables (faible capacité de réchauffement du sol en hiver). En été, les inversions sont moins marquées et plus rapidement annulées par l'insolation et une convection forte en journée.
Température	La température de l'air a une influence sur les émissions de certains polluants. Ainsi par exemple, les émissions liées au chauffage (bois, charbon, fioul…) seront logiquement plus importantes durant l'hiver. L'été, la formation de la pollution photochimique, comme l'ozone, est favorisée par l'évaporation plus grande des Composés Organiques Volatils (COV) précurseurs à ce type de pollution. La température avec l'ensoleillement joue aussi un rôle sur les réactions chimiques se produisant entre différents composés.
La Brise de Mer	La présence de la mer agit sur les mouvements des masses d'air. Ainsi, la journée, l'air situé au-dessus de la terre se réchauffe plus vite que celui situé au-dessus de la mer. Devenu plus léger, il s'élève en altitude, et est remplacé par l'air de la mer, plus frais : c'est la brise de mer. Elle atteint son maximum d'intensité l'après-midi, lorsque l'écart de température entre le sol et l'eau est le plus important. Après le coucher du soleil, la terre se refroidit plus vite que la mer. Lorsque les températures sur terre et sur mer s'équilibrent, le vent se calme, puis le phénomène s'inverse. L'air situé au-dessus de la mer s'élève pour se refroidir et est remplacé par l'air situé au-dessus de la terre : c'est la

Phénomène Météo	Effet sur la pollution
	brise de terre. Ce phénomène influe notamment les concentrations en ozone qui sont plus élevées en moyenne près des côtes du fait d'une recirculation de l'air pollué. L'effet de brises influe donc sur la dispersion et la redistribution des polluants atmosphériques en les amplifiant.
Les précipitations	La pluie en tombant se charge de certains polluants gazeux ou particulaires présents dans l'air provoquant ainsi un effet de « lavage » par captage des impuretés par les gouttelettes d'eau, et améliorant généralement de ce fait la qualité de l'air.
Ensoleillement	Les polluants primaires résultant des activités humaines (origine anthropique) - dioxyde d'azote (NOx) issu de la circulation automobile et maritime ou composés organiques volatils (COV) produits par certaines activités industrielles - réagissent sous l'action du rayonnement solaire (ultra-violets) et se transforment en polluants secondaires, notamment ozone et microparticules.

II.4.4.4 Lien entre émissions atmosphériques et vitesse

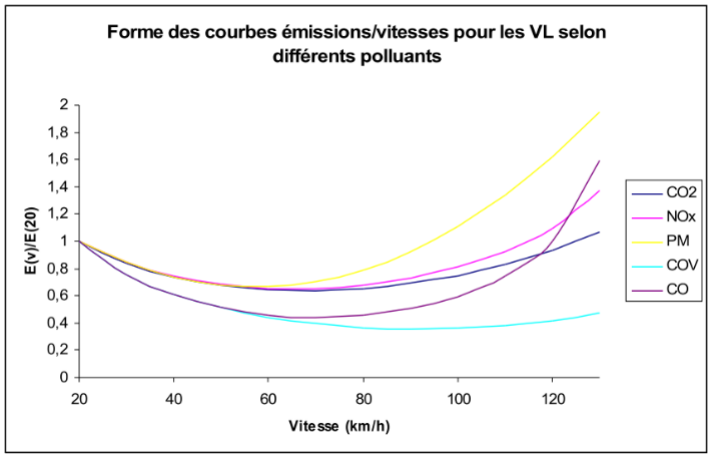


Figure 36 :Relation entre vitesse des VLO et émissions de polluants (source : CETE de Lyon, Copert IV)

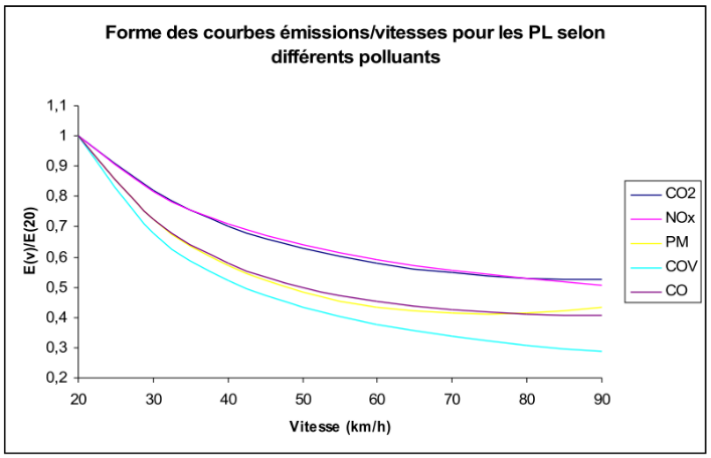


Figure 37 : Relation entre vitesse des PL et émissions de polluants (Source : CETE de Lyon (COPERT IV))

Source(s) : CETE de Lyon

La figure ci-dessus met en évidence les liens entre émissions et vitesses pour les Véhicules Légers (VL). On peut aussi remarquer que les facteurs d'émissions sont élevés pour les fortes et faibles vitesses et minimum pour des vitesses de l'ordre de 60km/h à 80km/h.

Pour les PL, la forme des courbes émissions/vitesses est différente. Du fait de leur inertie, les Poids Lours (PL) émettent plus aux faibles vitesses qu'aux vitesses élevées.

II.4.5 Enjeux liés à la qualité de l'air pour le Plan de Mobilités

L'enjeu du Plan de Mobilité résidera à assoir les objectifs de réductions des émissions de GES et des polluants du secteur des transports des différents documents de planification, grâce notamment :

- À l'identification et la protection des secteurs les plus sensibles à la dégradation de la qualité de l'air (exposition toutes les sources d'émissions : trafic, industrie, et influence de la météo) ;
- Au développement des transports en communs fiables et performants et aux liaisons douces et actives continues et sécurisées (piétonnes et cyclables) de manière harmonisée à l'échelle du territoire ;
- À la réorganisation de la voirie pour favoriser le partage des espaces publics (voies vertes, espace de covoiturage, parking relais, etc.) et décongestionner le territoire (en prenant en compte les évolutions démographiques et de densité résidentielle) ;
- À un travail de communication et de sensibilisation auprès de la population, visant un report modal des véhicules individuels vers ces modes de déplacements alternatifs (informations voyageurs, plans de mobilité employeurs, sensibilisation aux enjeux de santé publique et environnementaux, etc.) ;
- À la mutation du parc automobile vers l'électrique (en prenant en compte les infrastructures indissociables : systèmes de production d'électricité décarbonée, développement d'IRVE, aides financières à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers et les entreprises, etc.)

La mise en place du Plan de Mobilité suggère un partenariat entre les différents acteurs du territoire en lien avec le transport et ses répercussions, afin de mettre en place des synergies profitables à la politique de mobilité à moyen-long terme.

L'efficacité des différentes mesures mises en place ou à venir pourront être évaluées par les stations fixes et mesures de surveillance Atmo Grand Est.

Projet

II.5 Nuisances sonores

II.5.1 Échelle du bruit

L'unité la plus couramment utilisée est le décibel (dB) qui caractérise l'intensité d'un bruit à un moment donné. De manière générale, le seuil de perception est à 0 dB et le seuil de la douleur voisin de 120 dB. Les dB(A) évaluent la pression sonore en tenant compte de la sensibilité de l'oreille humaine plus importante entre 1 000 et 5 000 Hz.
Le bruit (dès 65-70 dBA) peut être la cause de maladies neuropsychologiques chez certaines personnes. Les normes d'exposition sont des formes indirectes de contrôle du bruit, en regardant non pas la source mais l'élément (individu, logement…) concerné.

NIVEAU SONORE	TYPE D'AMBIANCE EXTERIEURE	CONVERSATION
>90 dB(A)	Passage de moto à 2 mètres, marteau piqueur	Impossible
90 dB(A)	Passage d'un Poids Lourd sur autoroute à 10 mètres	En criant
80 dB(A)	Bord d'autoroute, périphérique, chantier	Difficile
70 dB(A)	Rue animée, grand boulevard	En parlant fort
60 dB(A)	Centre ville, rue de distribution	
50 dB(A)	Rue de desserte, secteur résidentiel	A voix normale
40 dB(A)	Intérieur cour, milieu rural en journée	
30 dB(A)	Ambiance nocturne en milieu rural	A voix basse
20 dB(A)	Désert	

Tableau 11 : Échelle du bruit dans la vie quotidienne (Source : TCM)

II.5.2 Réglementation et objectifs généraux

Source : Code de l'Environnement

II.5.2.1 Réglementation nationale

La directive cadre 2002/49/CE (retranscrite à l'article L.572-2 du Code de l'environnement) sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement met en place plusieurs objectifs :

- Prévenir et réduire les bruits excessifs au moyen de plans d'action ;
- Protéger les zones calmes ;
- Faire en sorte que l'information et la participation du public soient au cœur du processus ;
- Collecter des données harmonisées à l'échelle communautaire, portant sur des indicateurs communs ;
- Produire des cartes de bruit stratégiques (la directive fournit les prescriptions techniques relatives à la cartographie).

La directive vise plus particulièrement les aéroports, les routes, les voies ferrées, et les industries ; soit les principales sources de bruit ambiant.
La transcription dans le droit français de cette directive a rendu obligatoire la réalisation d'une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement (Article R572-2 du code de l'environnement) :

- Pour chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;
- Pour chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train ;
- Pour les aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, hors les mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports.
- Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

II.5.2.2 Cartes de bruit stratégiques (CBS)

Les cartes de bruit stratégiques (CBS) sont un outil de connaissance et de suivi des impacts sonores liés à certaines infrastructures routières et autoroutières (avec trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules) ou

ferroviaires (à plus de 30 000 passages de trains par an), ou constatés dans certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants.
La cartographie vise à déterminer les secteurs exposés au bruit (état actuel et prospectif). Il s'agit d'évaluer les niveaux sonores émis par les transports (trafic routier, ferroviaire et aérien) ou celui émis par les installations classées soumises à autorisation et de déterminer les personnes exposées. Les autres facteurs influents (activités de loisirs, voisinage…) ne sont pas obligatoires.
Les cartes du bruit en agglomération concernent l'ensemble des voies. Elles doivent être réévaluées tous les cinq ans. Elles doivent répondre à trois objectifs :

- Fournir des données sur l'exposition des populations ;
- Informer le public ;
- Servir de base à l'élaboration des plans d'action (PPBE).

Dans leurs modélisations, les cartes de bruits stratégiques font apparaître généralement deux indicateurs :

- Ln : il s'agit du niveau de bruit moyen sur la période nocturne (L-night), entre 22h et 6h.
- Lden : il s'agit du niveau de bruit moyen pondéré sur une journée (L-day-evenening-night). C'est à dire que cet indicateur donne un poids plus fort pour le bruit produit en soirée (pénalité de + 5dB(A) sur les niveaux de bruits entre 18h et 22h) et encore plus de poids sur les nuisances sonores de nuit (pénalité de +10dB(A) sur les niveaux de bruits entre 22h et 6h). Cette pondération est réalisée pour tenir compte du fait que nous sommes plus sensibles au bruit au cours de ces périodes.

À l'échelle du territoire sont disponibles :

- **Les cartes de bruit stratégiques du département de l'Aube** (4ème échéance concernant les ITT supportant un trafic annuel de 3 millions de véhicules ou 30000 trains.
- Les **cartes de bruit stratégiques à l'échelle du Grand Troyes** réalisées en 2022 qui identifient les voiries classées en fonction du niveau de bruit qu'elles engendrent.

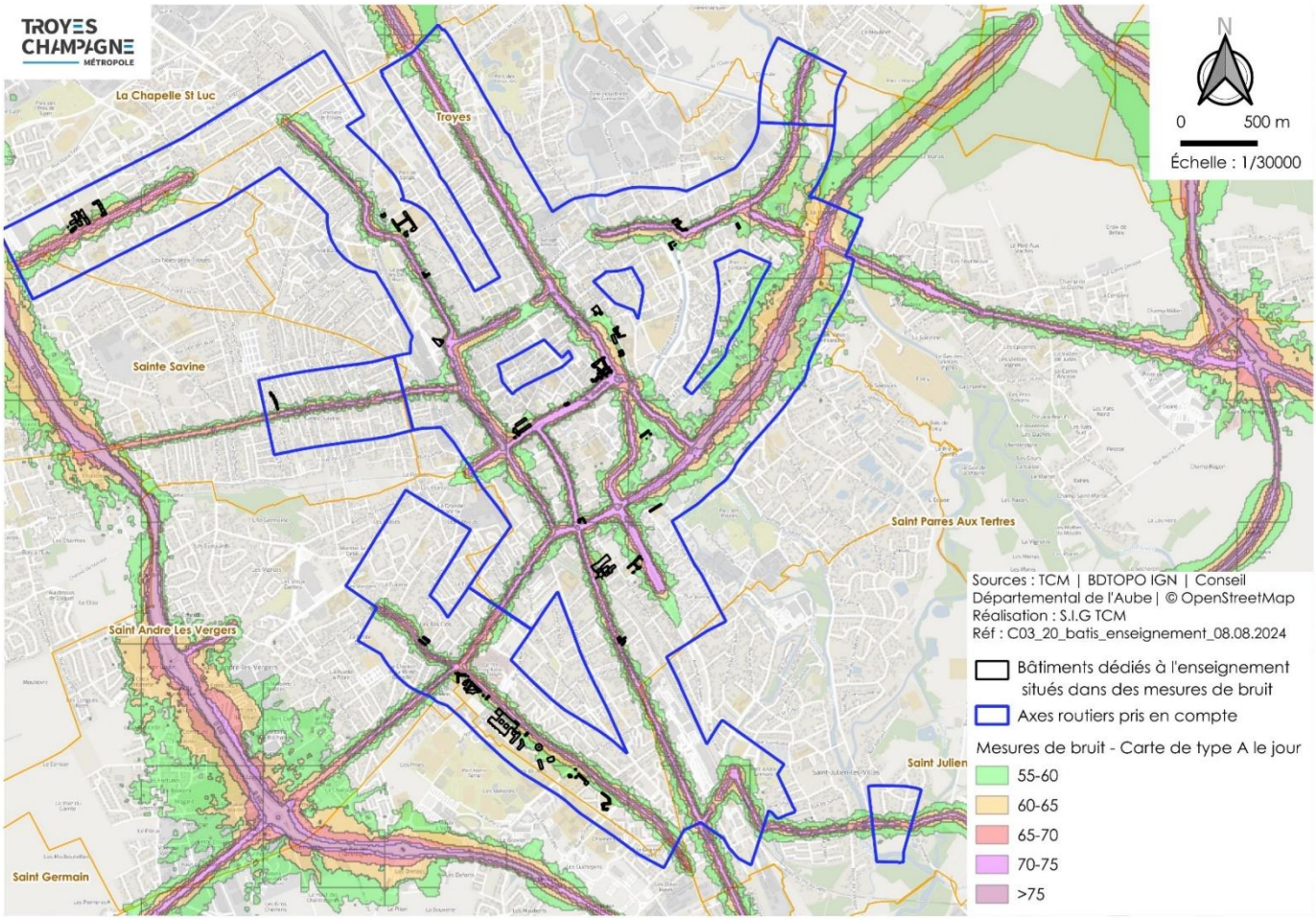
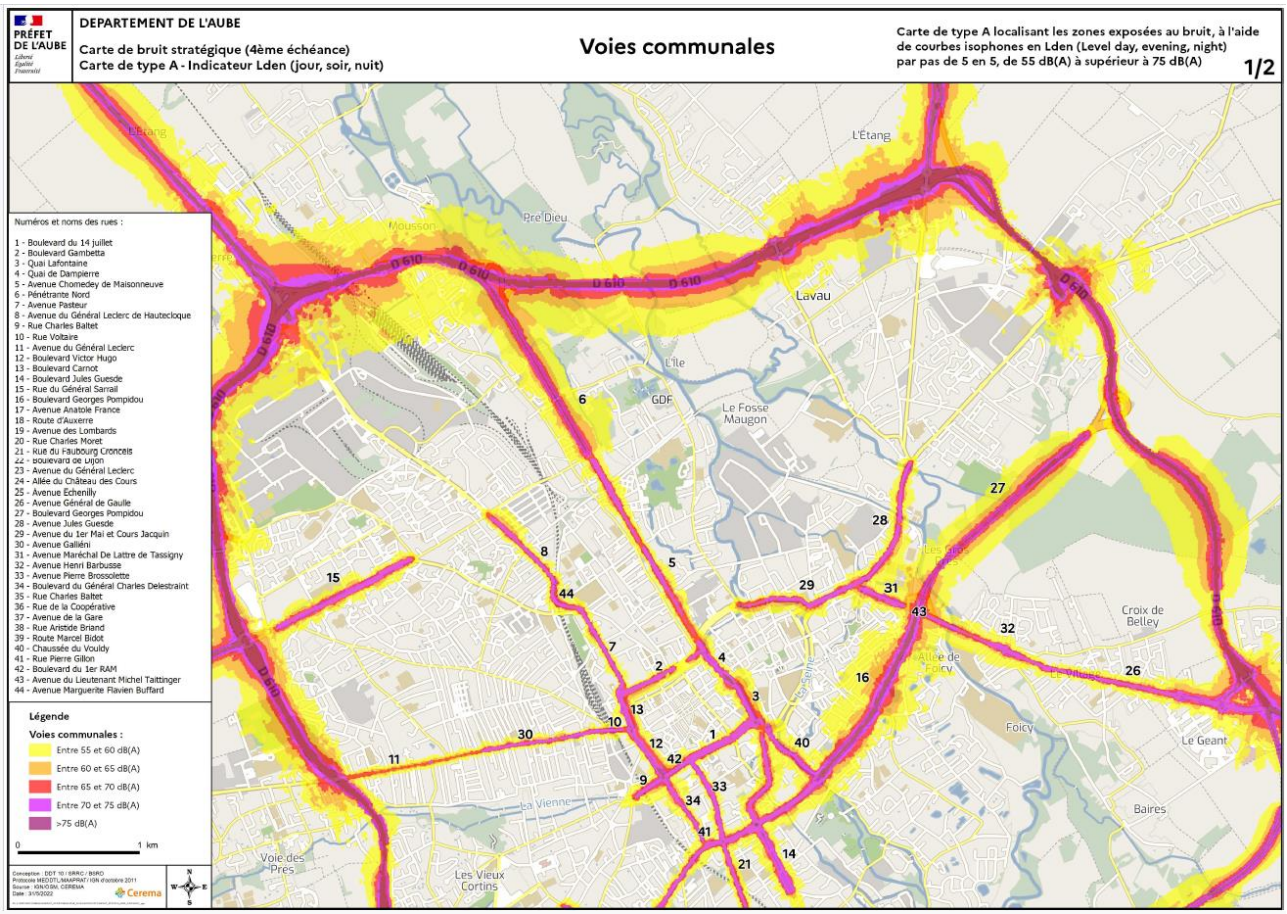


Figure 38 : Cartographie de l'environnement sonore – zones exposées au bruit global – Situation 2025 – 2030 – Indicateur global Lden (24h)

Retour Sommaire



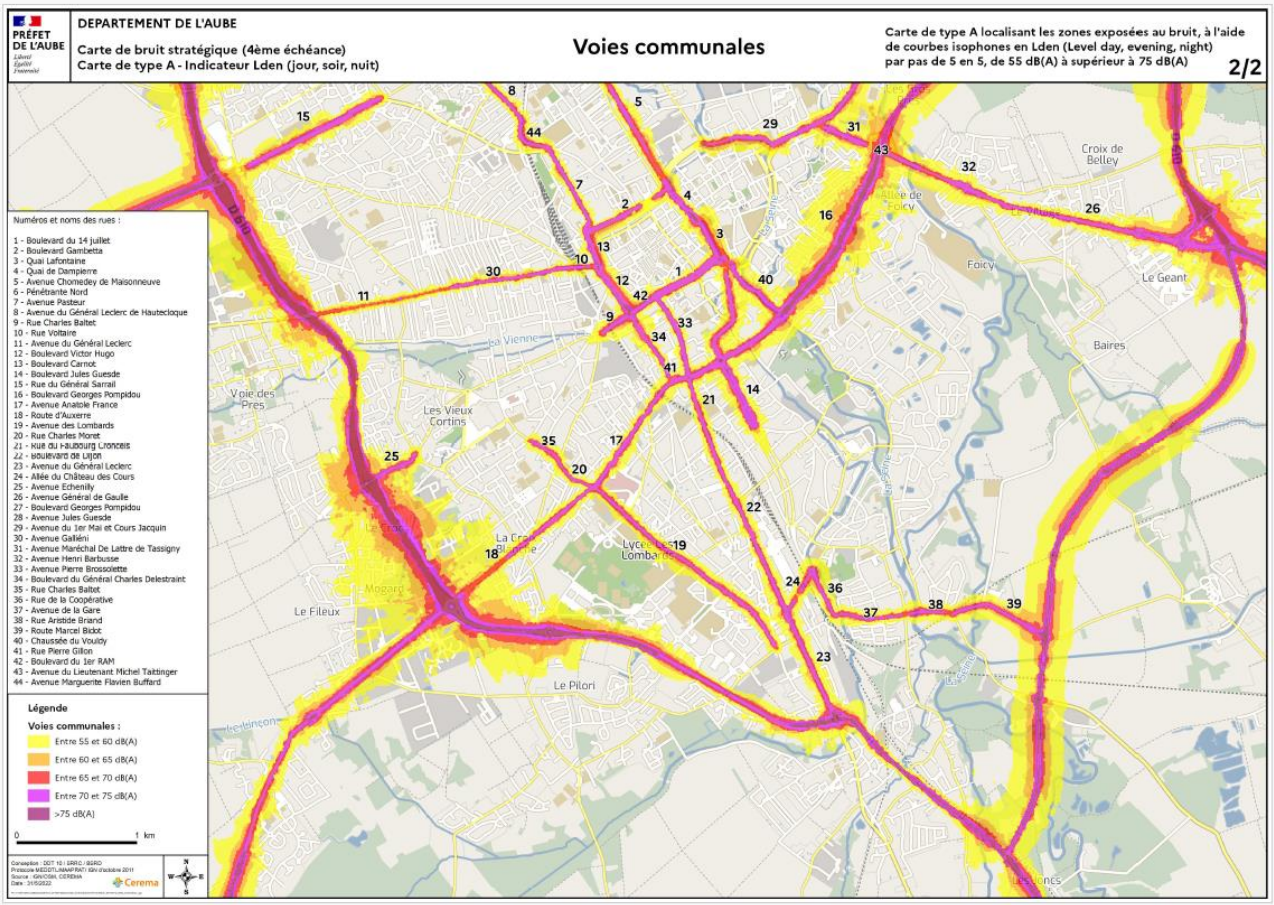
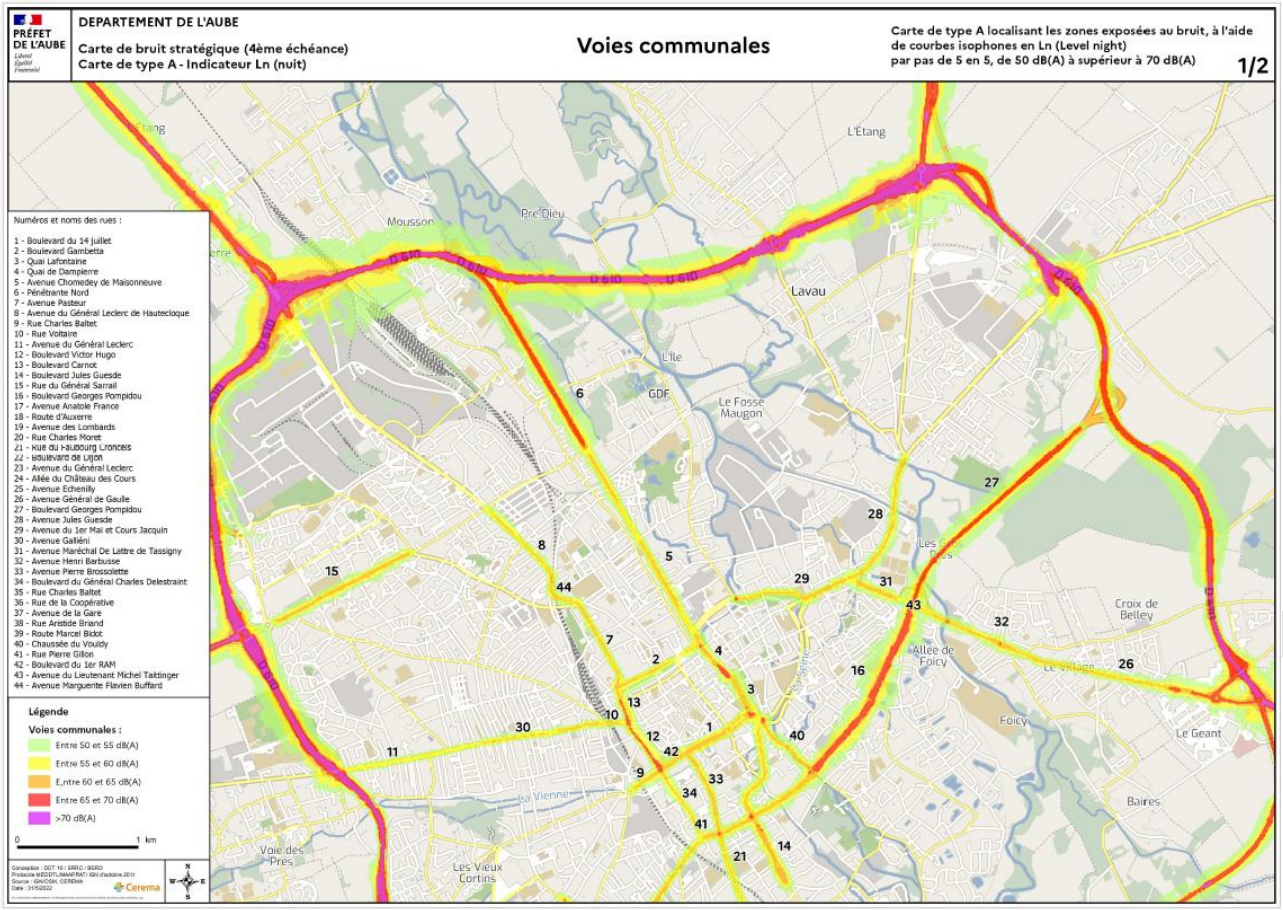


Figure 39 - Cartes de bruit stratégique de type A sur TCM - Voies LDEN (source CEREMA, 2022)

Retour Sommaire



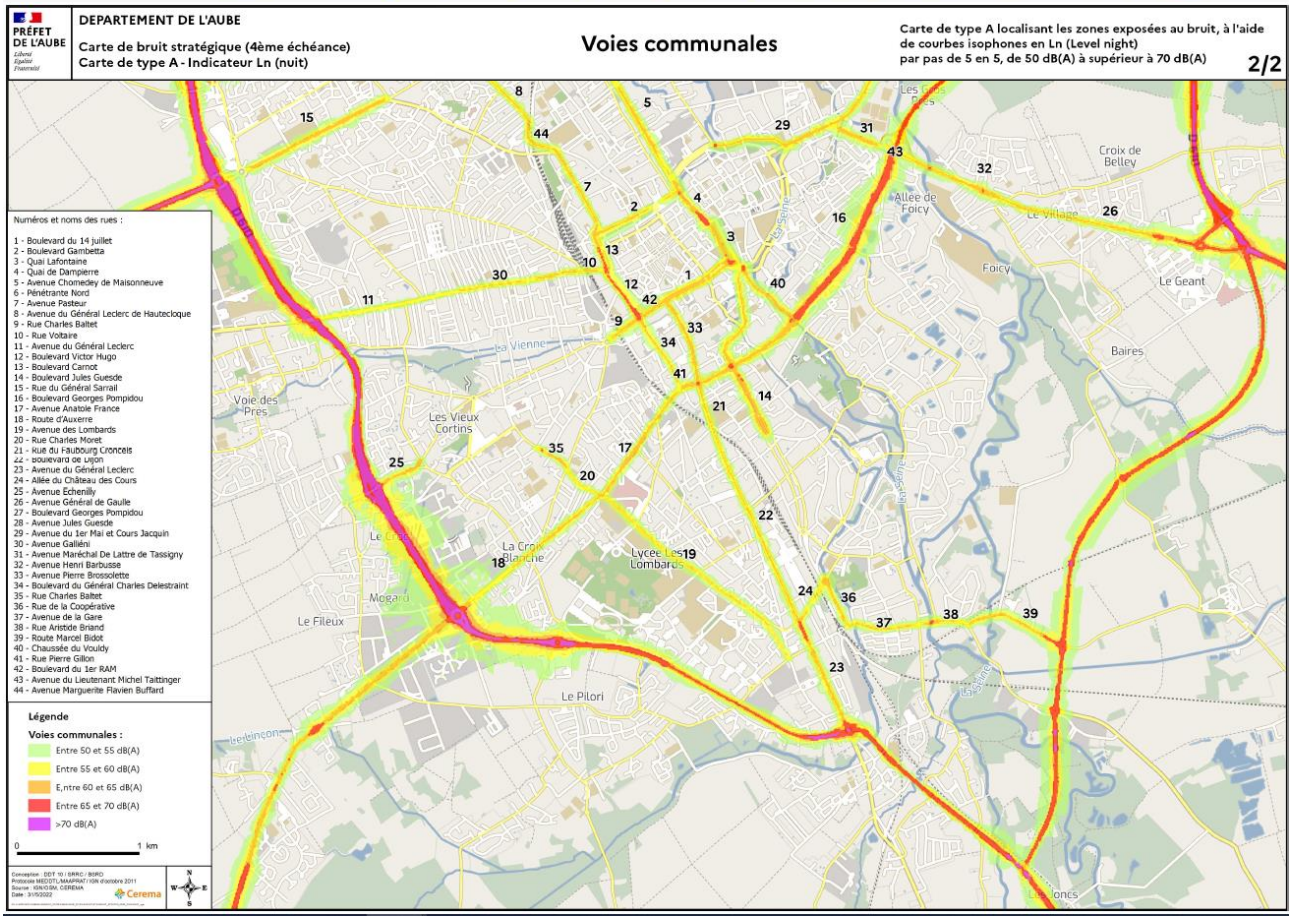
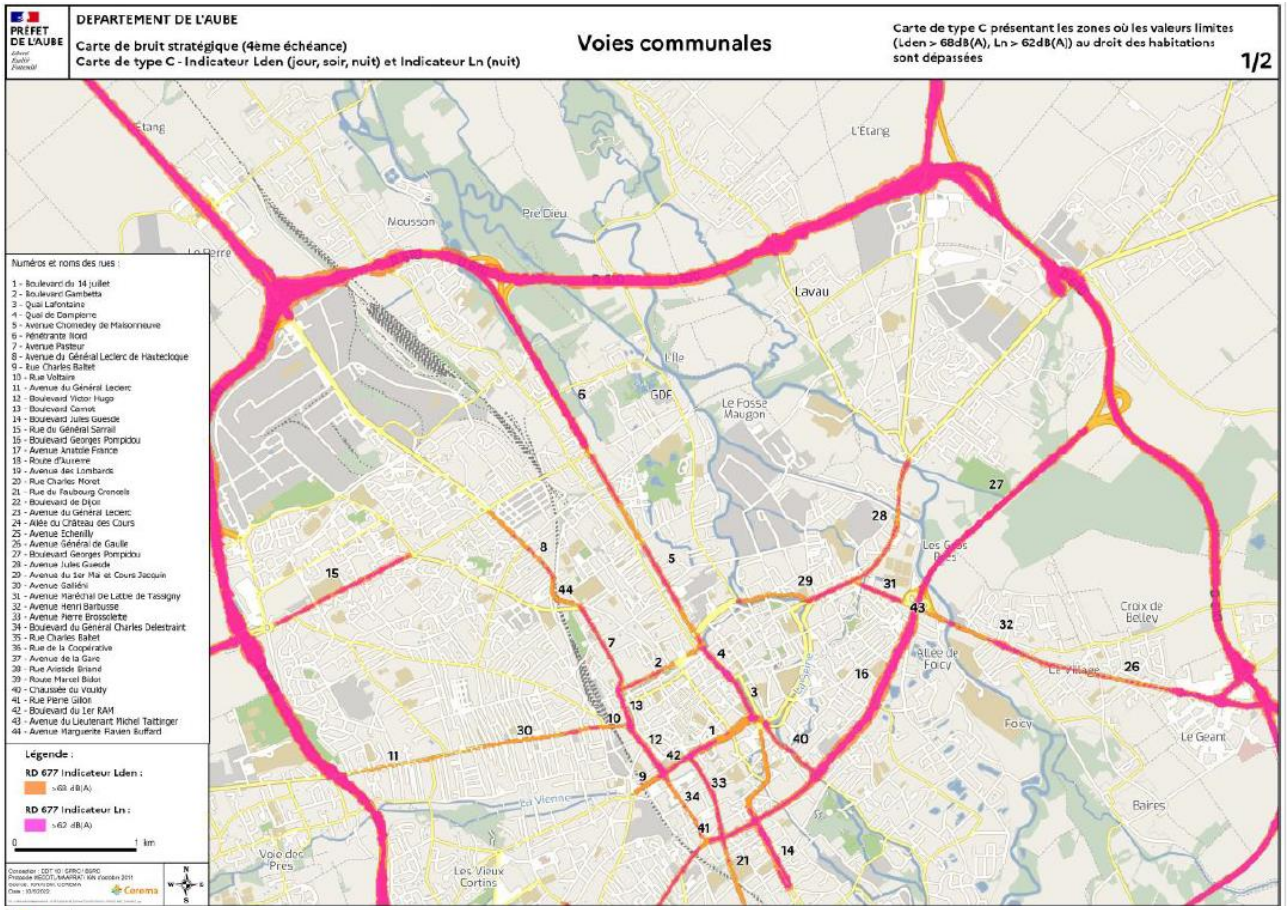


Figure 40 – Cartes de bruit stratégiques de type A sur TCM – Voies Ln (source CEREMA, 2022)

Retour Sommaire



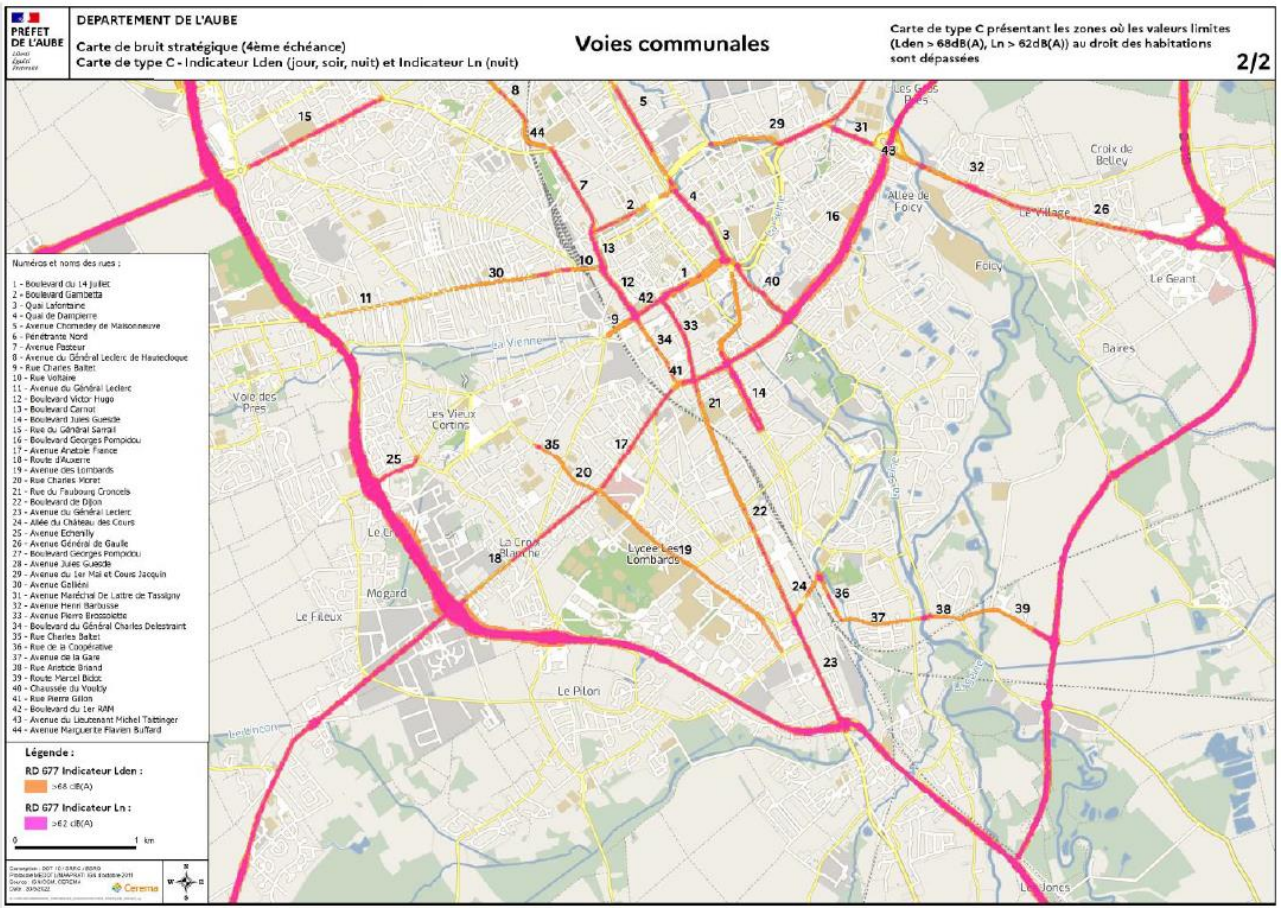


Figure 41 - Carte de dépassements des valeurs limites (Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)) (source CEREMA, 2022)

II.5.2.3 Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Les cartes du bruit permettent d'identifier les secteurs d'intervention prioritaires (zones sensibles, zones calmes à protéger…), les Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement définissent les mesures/actions à mettre en œuvre. Leur objet principal est d'optimiser sur un plan stratégique, technique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver les endroits remarquables.

Le territoire est concerné par :

- Le Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE) du Département de l'Aube (2018) ;
- Le Plan de Prévention au Bruit dans l'environnement (PPBE) des routes départementales de l'Aube 2024-2030.
- Le Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Troyes Champagne Métropole 4ème échéance 2025-2030 ;
- Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Troyes Barberey (2015).

Les objectifs visés par les plans sont les suivants :

- Prévenir les effets du bruit sur l'environnement.
- Dresser un état des lieux.
- Réduire les niveaux de bruit lorsque cela est nécessaire.
- Protéger les zones calmes lorsqu'elles sont identifiées.

PPBE de l'Aube (2018)

Le PPBE routier de l'Aube élaboré par la Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Aube a été adopté par arrêté préfectoral le 3 décembre 2018. Il s'agit de la 3ème échéance. Le réseau ferroviaire n'est pas concerné par les cartes et le PPBE étant donné son trafic inférieur à 30 000 circulations par an.

Ce PPBE identifie trois axes routiers dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an :

- L'autoroute A5 ;
- L'autoroute A26 ;
- La route nationale N77.

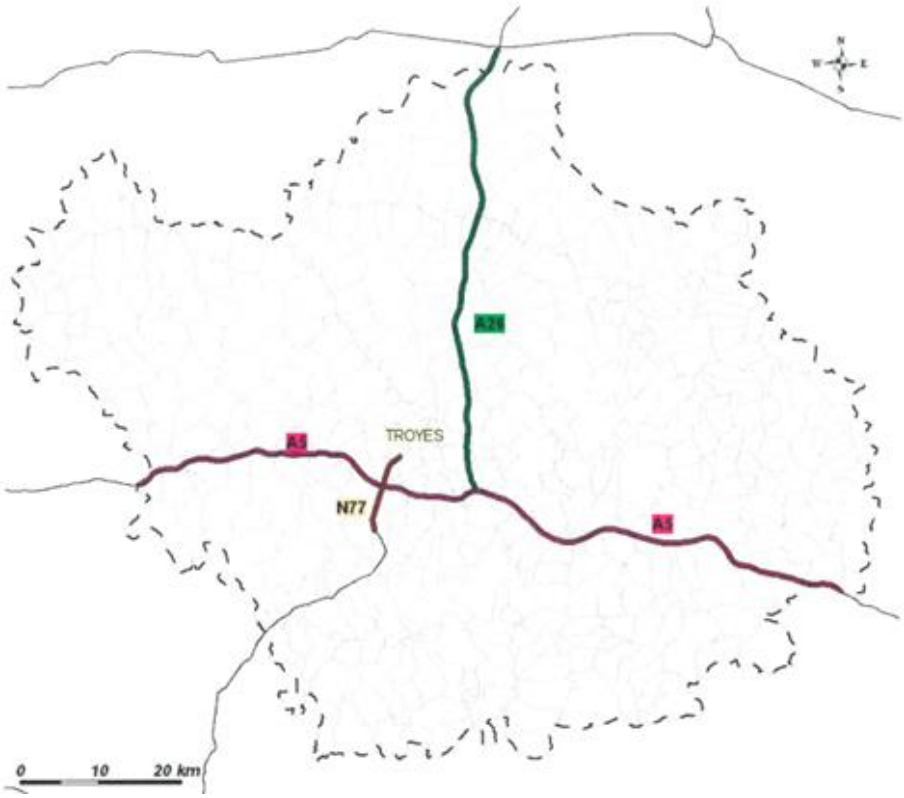


Figure 42 - Réseau routier dépassant les 3 millions de véhicules par an (Source : PPBE Aube)

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit pas d'objectif quantifié. Sa transposition dans le Code de l'environnement français (décret du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006, relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention de bruit dans l'environnement) fixe des valeurs imites (par type de source), qui sont celles détaillées ci-dessous :

Tableau 12 - Valeurs limites de niveaux de bruits pour les habitations et établissements sensibles (Source : PPBE Aube)

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	**Aérodrome**	**Route et/ou ligne à grande vitesse**	**Voie ferrée conventionnelle**	**Activité industrielle**
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ce PPBE a été mis à jour dans un document spécifique au voies routières départementales : **le PPBE 2024-2028 des routes départementales de l'Aube**. Les routes en gestion départementale et territoires concernés par un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules sont définis sur la carte ci-dessous.

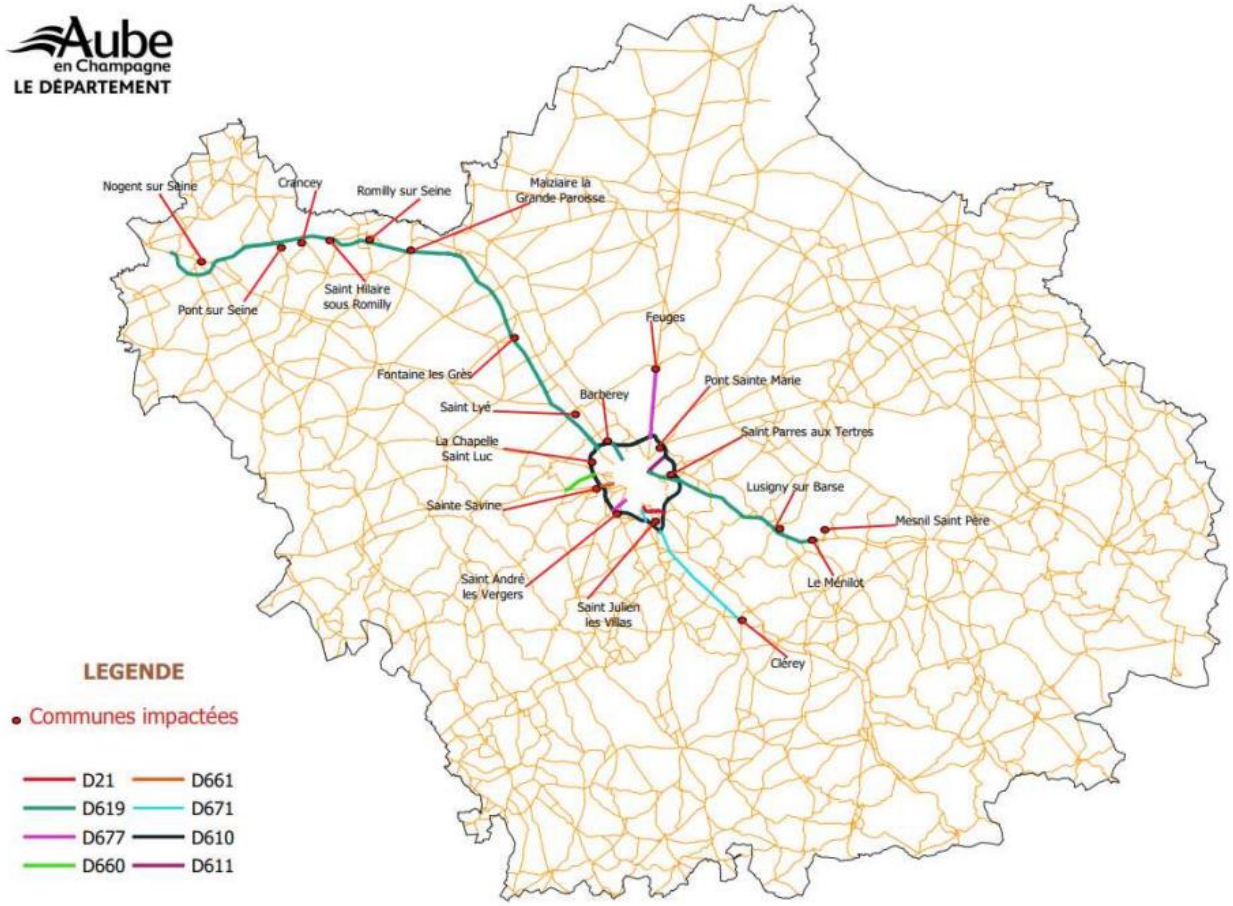


Figure 43 - Carte des sections de RD et communes concernées (Source : PPBE des RD de l'Aube)

<u>PPBE de Troyes Champagne Métropole – 4ème échéance 2025-2030</u>

Les Cartes de Bruit Stratégiques (voir page 49) ont été approuvées et arrêtées par la préfecture de l'Aube par arrêté le 5 mai 2023.

- **Le bruit** routier constitue la source principale d'exposition au bruit de la population. Il engendre une exposition significative des habitants mais également des établissements sensibles d'enseignement et de santé pour la période globale de 24 heures (Lden) ;
- **Le bruit ferroviaire** est la deuxième source d'exposition sur le territoire et est également responsable de l'exposition de la population et des établissements sensibles ;
- **Le bruit des aéronefs** est considéré comme ne produisant aucune nuisance significative sur le territoire considéré ;
- **Le bruit industriel** ne constitue pas une source de bruit importante sur le territoire, en raison d'un impact très localisé des activités, et de leur nombre limité sur le territoire et majoritairement loin des habitations.

Le périmètre d'étude du PPBE s'étend sur à toutes les routes communales et d'intérêt communautaire supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an. Sur le territoire de TCM, ces voies se concentrent dans le centre urbain, comme le montre la carte ci-dessous. Les autoroutes, routes nationales et départementales dépassant cette fréquentation de 3 millions de véhicules par an ne font pas partie du PPBE de TCM car elles sont intégrées au PPBE de l'Aube.

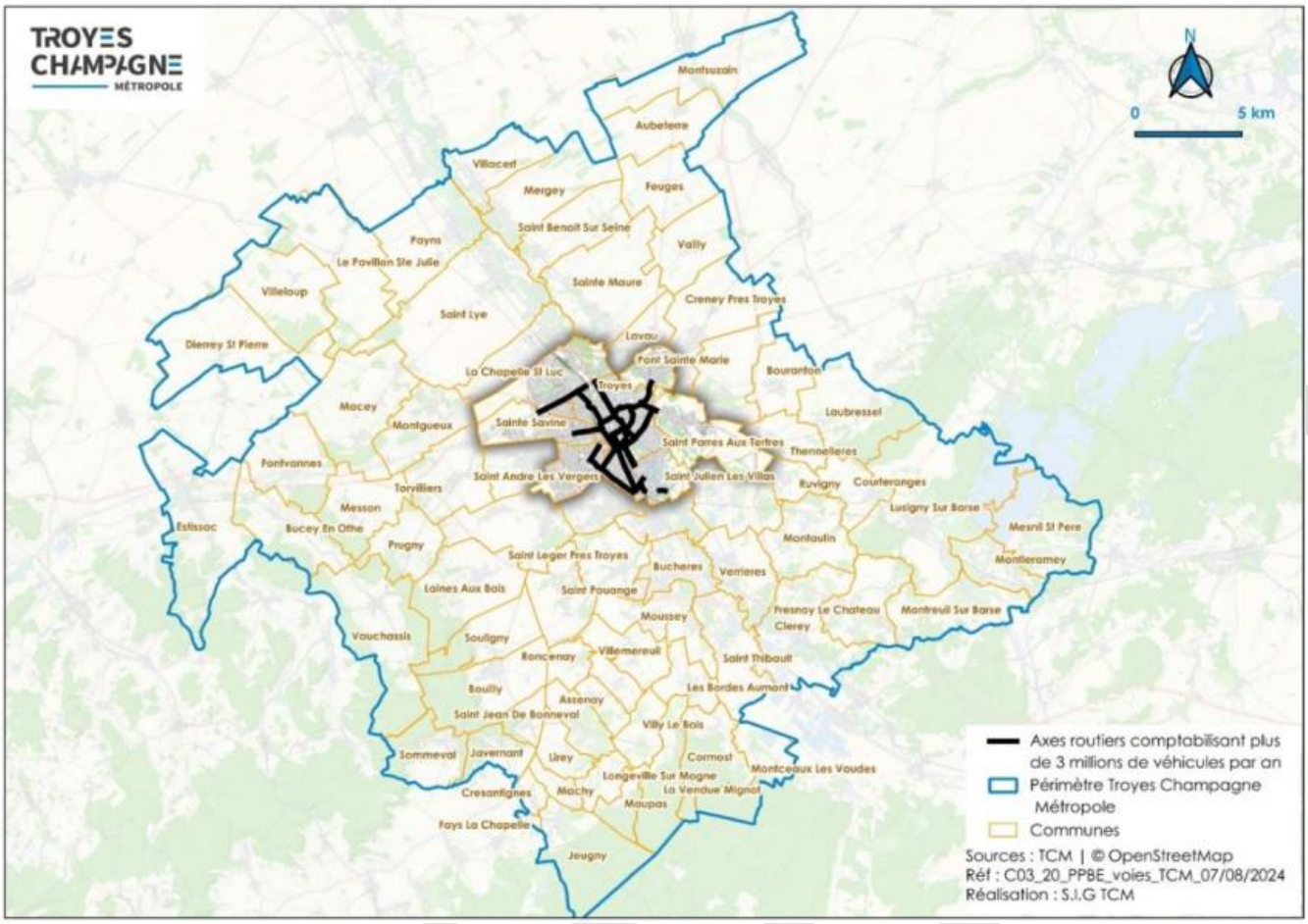


Figure 44 : Axes routiers concernées par le PPBE de TCM de 2024

Le tableau ci-dessous présente la répartition de la population subissant les différentes catégories de niveau sonore totaux (Lden) et de nuit (Ln).

Autour des axes étudiés, ce sont au total 21 établissements d'enseignement et 8 établissements de santé qui sont exposés à des seuils dépassants la limite réglementaire de niveau sonore par rapport aux bruits routiers (voir tableau ci-dessous).
L'analyse de l'unité urbaine, montre une situation globalement satisfaisante compte tenu du taux d'urbanisation de ce territoire et de son évolution.
Les objectifs du plan de prévention sont, en ce sens, de :

- Réaliser le suivi de la situation jusqu'à la prochaine échéance (réaliser des études spécifiques, communiquer la situation et réaliser des enquêtes auprès du public…) ;
- Prendre en compte les zones repérées, présentant des dépassements de seuils sonores ;
- Préserver les zones calmes et améliorer les situations présentant des contre-indications à cette notion (voir l'analyse par commune), améliorer l'accessibilité et augmenter leur nombre ;
- Ne pas dégrader la situation globale malgré l'urbanisation croissante, en prenant en compte le PPBE lors de toute réflexion urbaine d'aménagement ;
- Réaliser une démarche globale pour le territoire ;
- Communiquer auprès du public.

Tableau 13 : Répartition de l'exposition de la population aux niveaux sonores (Source : PPBE Troyes Champagne Métropole)

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	23 953	23	116
60 à 65	17 018	20	76
65 à 70	12 260	16	53
70 à 75	6 440	7	18
>75	143	0	1

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	18 984	20	83
55 à 60	11 671	14	51
60 à 65	6 357	7	16
65 à 70	17	0	1
>70	0	0	0

Tableau *14* -Nombre d'établissements (enseignement et santé) dépassant les valeurs limites (Source : PPBE Troyes Champagne Métropole)

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véhicules/an			
Lden dB(A)	**Nombre d'habitants**	**Nombre d'établissements de santé**	**Nombre d'établissements d'enseignement**
> valeur limite de 68	7 914	8	21

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véhicules/an			
Ln dB(A)	**Nombre d'habitants**	**Nombre d'établissements de santé**	**Nombre d'établissements d'enseignement**
> valeur limite de 62	1 958	3	4

Troyes Champagne Métropole a recensé les zones calmes afin de les préserver. Au total, 81 espaces ont été répertoriés (voir carte page suivante).
Troyes Champagne Métropole souhaite préserver ces zones calmes pour améliorer le cadre de vie des habitants et usagers du territoire. Ces refuges phoniques sont complémentaires des actions mises en œuvre pour atténuer le bruit dans les espaces exposés. La préservation de ces lieux doit permettre de maintenir la qualité de leur faible exposition au bruit en agissant notamment sur les contre-indications (accessibilité, incivilité, etc.). Il peut même être envisagé d'agrandir certains de ces espaces.

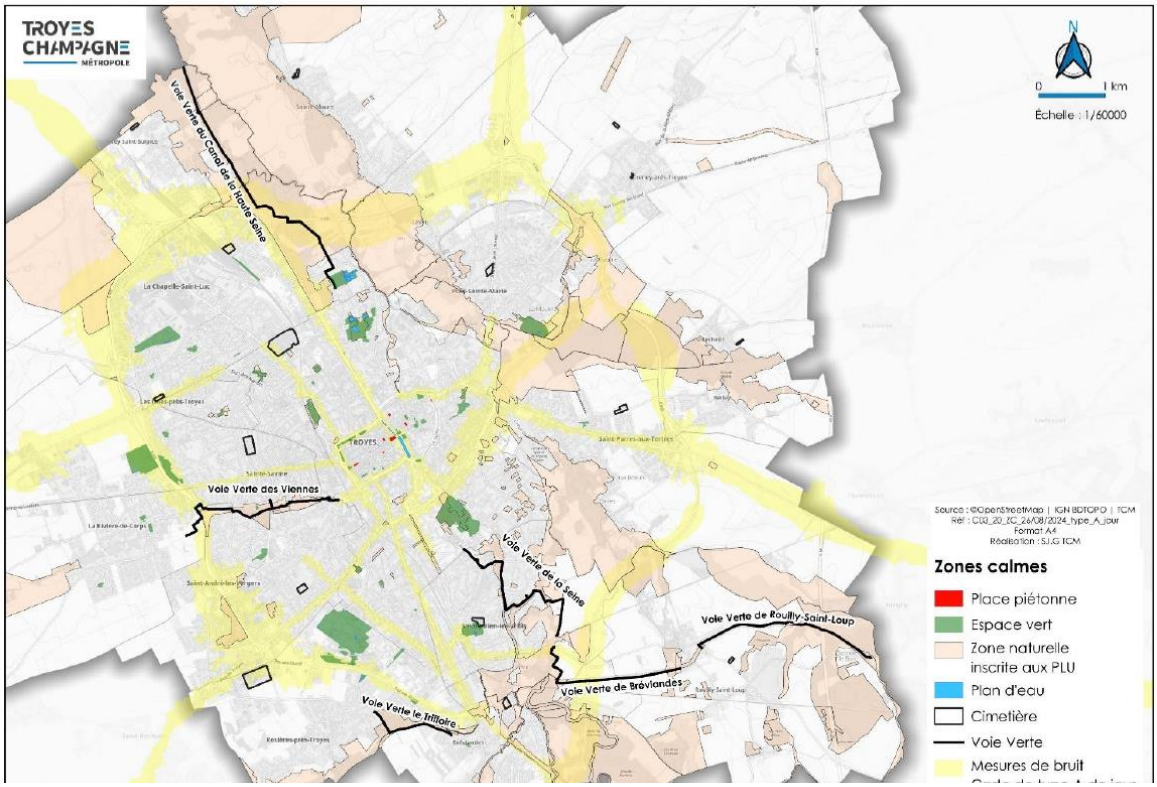


Figure 46 : Zones calmes identifiées au PPBE

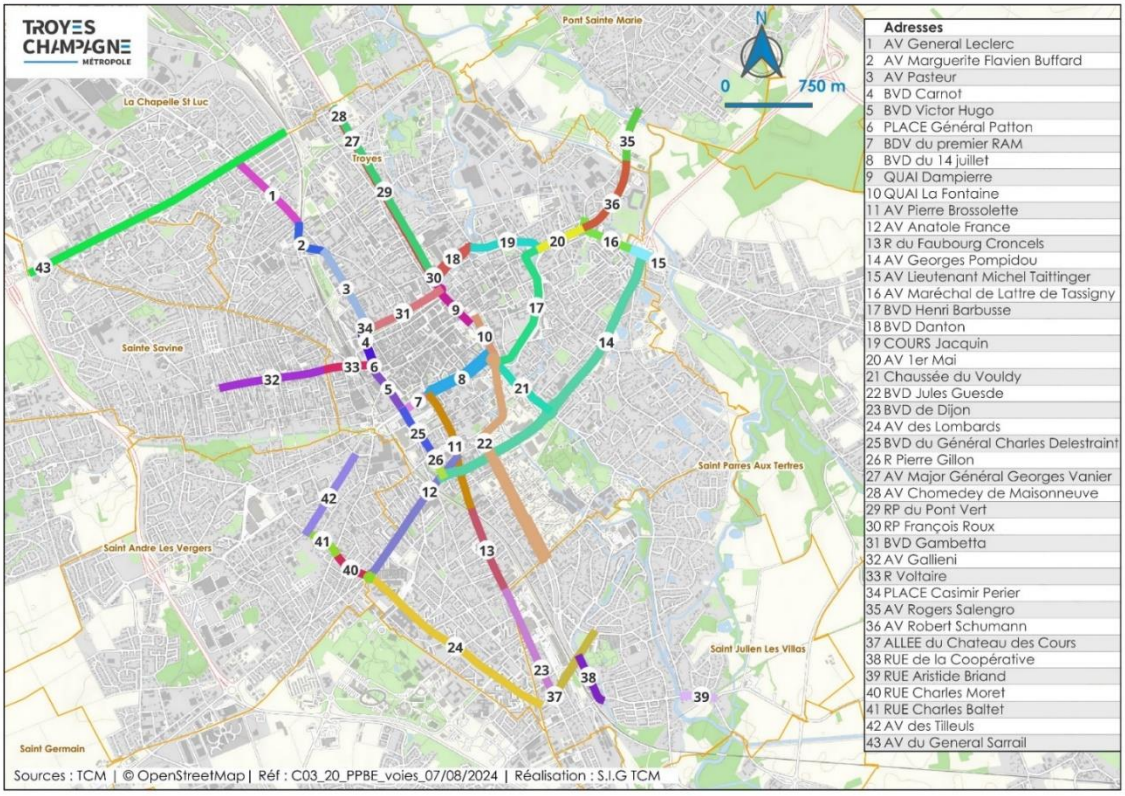


Figure 45 : Identification des axes routiers concernés par le PPBE de Troyes Champagne Métropole (source : PPBE Troyes Champagne Métropole)

II.5.3 Classement des infrastructures routières

Les infrastructures de transports terrestres sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini autour de chaque infrastructure classée. **Des prescriptions en matière d'isolement acoustique s'appliquent aux constructions neuves localisées dans les couloirs de bruit de ces infrastructures** (bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique). Ces prescriptions concernent l'isolement des façades, des toitures, des menuiseries extérieures (fenêtres et portes), des ventilations, aérations ainsi que des balcons et terrasses, afin de garantir un confort acoustique aux habitants et usagers. Ce sont donc 82 kilomètres de voirie qui sont traitées dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Troyes Champagne Métropole.

Sur le territoire les infrastructures de transport terrestres suivantes sont classées par arrêté préfectoral :

- **A5**, **A26** et **RN77** (Arrêté n°2012051-0016) : catégorie 2 pour les autoroutes, 3 et 4 pour la RN77.
- **Des routes départementales** : RD619, 677, 960 610 671, 660 : catégorie 2 à 3 (Arrêté n°2012051-0017)
- **Des voies classées** sur les communes de la Chapelle-Saint-Luc, Saint-André-les-Vergers, Les-Noës-près-Troyes, Pont Sainte-Marie, Troyes, Sainte Savine et saint julien les Villas (catégorie 3 à 5) (Arrêté n° 2012051-0019).

À noter, le classement de l'axe ferroviaire Paris-Mulhouse (trafic inférieur à 50 trains/j) a été abrogé.

.

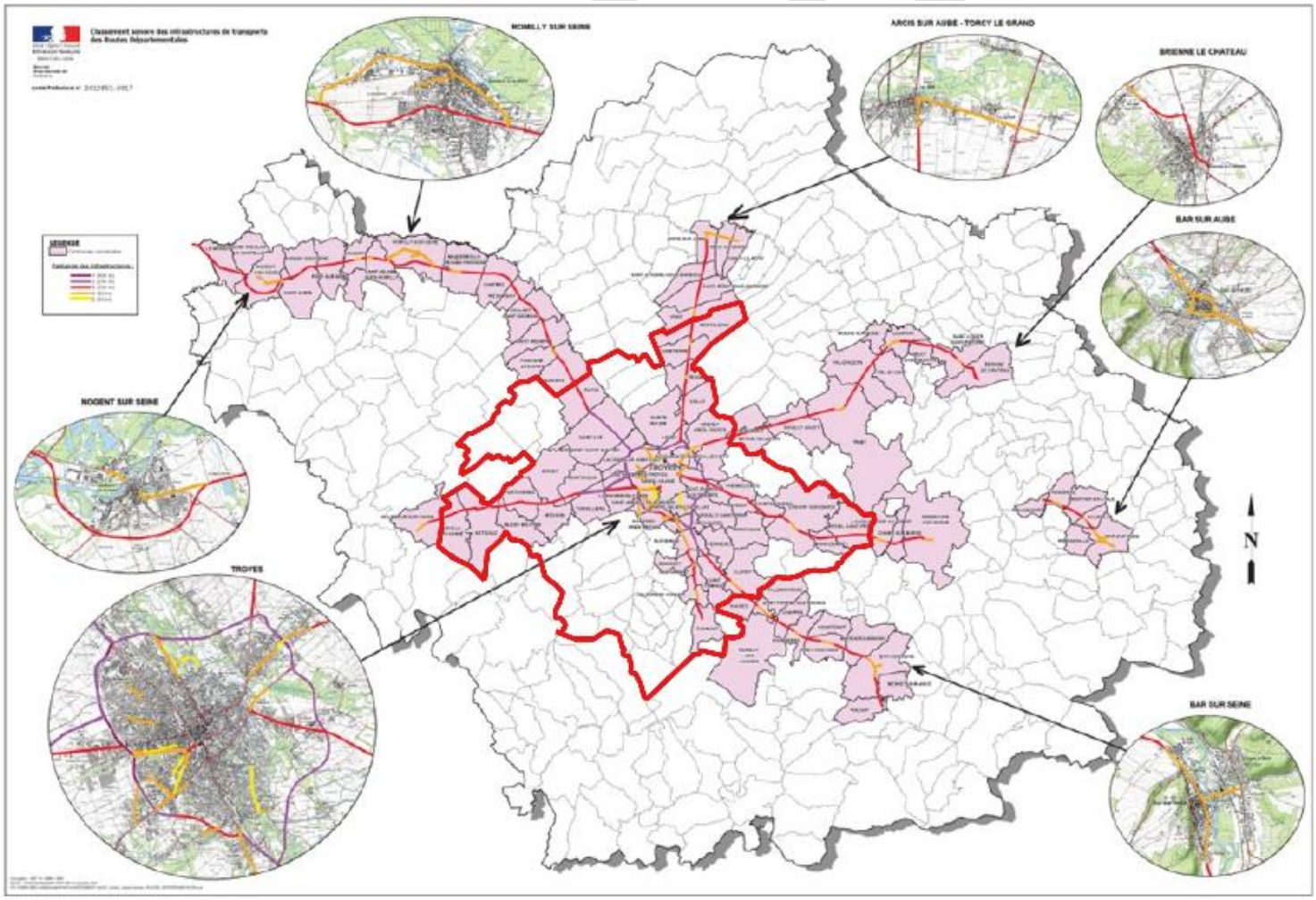


Figure 477 - Classement sonore des routes départementales de l'Aube (source : DDT 10)

II.5.4 Valeurs de référence

Les valeurs réglementaires, les recommandations et les objectifs de qualité de l'OMS sont répertoriés dans le tableau suivant :

Tableau 15 – Valeurs recommandées et réglementaires pour le bruit extérieur incident (Source : BruitParif)

Valeurs de référence pour le bruit extérieur incident	Objectifs de qualité (OMS, 2018)	Valeurs de recommandation pour la gestion du bruit	Valeurs règlementaires*
Ln	Routier : 45 dB(A) Ferré : 44 dB(A) Aérien : 40 dB(A)	55 dB(A), d'après CSHPF (2004) et OMS (2009)	Routier + LGV : 62 dB(A) Ferré (hors LGV) : 65 dB(A) Industriel : 60 dB(A) Aérien : Ø
Lden	Routier : 53 dB(A) Ferré : 54 dB(A) Aérien : 45 dB(A)	55 dB(A) d'après experts européens du réseau CALM 60 dB(A) d'après CSHPF (2004)	Routier + LGV : 68 dB(A) Ferré (hors LGV) : 73 dB(A) Industriel : 71 dB(A) Aérien : 55 dB(A)
Lden aéronefs		50 dB(A) (limite extérieure de la zone D des PEB)	55 dB(A) source Arrêté du 4 avril 2006 Limite extérieure de la zone III des PGS

* *Les valeurs limites fixées par la France en application de la directive européenne sont mentionnées dans le décret du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006, relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement*

Des valeurs spécifiques ont été établies pour le bruit aérien.

Tableau 16 – Valeurs recommandées et réglementaires pour le bruit aérien (Source : BruitParif – Projet Survol)

Valeurs de référence pour le bruit extérieur incident	Valeurs de recommandation pour la gestion du bruit	Valeurs règlementaires*
Lden aéronefs	50 dB(A) en limite extérieure de la zone D des PEB	Limite extérieure de la zone III des PGS : 55 dB(A) Limite extérieure de la zone II des PGS : 65 dB(A)
NA62 – nb évènements avec LAmax >= 65 dB(A)	200 (ACNUSA 2005)	
NA65 – nb évènements avec LAmax >= 65 dB(A)	100 (ACNUSA 2005)	
NA70, nuit – nb évènements avec LAmax >=65dB(A)	10 (CSHPF, 2004)	

II.5.5 Bruits de la circulation

Pour les bruits de la circulation, les niveaux de perception sont les suivants :

- Un niveau de 55 dB(A) est considéré comme le début de l'inconfort,
- Un niveau de 65 dB(A) devient très gênant et perturbe fortement le sommeil,
- Un niveau de 68 dB(A) est considéré comme insupportable par une majorité d'individus qui entreprennent des travaux d'insonorisation ou déménagent.

D'après une étude nationale, les personnes à faibles revenus sont proportionnellement quatre fois plus touchées par le bruit que celles qui disposent de revenus confortables.

Quelques valeurs indicatives :

- Entre les heures creuses et les heures de pointe, le bruit augmente de 5 à 10 dB(A) suivant les lieux,
- Aux carrefours à feux importants, le démarrage des véhicules génère une augmentation temporaire du niveau sonore de 10 à 15 dB(A),
- La présence d'un poids lourd ou d'une mobylette augmente d'environ 10 dB(A) le niveau acoustique, ce qui signifie qu'un seul poids lourd ou une seule mobylette masque le bruit des autres véhicules.

Projet

II.5.5.1 Sensibilité du bruit aux variables du trafic

Les nuisances sonores générées par les transports terrestres sont variables selon différents paramètres. Elles dépendent à la fois du revêtement de la chaussée, du débit de trafic, de sa vitesse et de sa fluidité.

Il existe une relation logarithmique entre débit et niveau de bruit. C'est à dire que plus le débit augmente et plus le niveau de bruit est important, mais plus le débit est important, et moins sa variation à des effets sur le niveau sonore. À titre d'exemple, rajouter 10 000 véhicules/jour sur une voie qui en écoulait 5 000 entraîne une augmentation du bruit de 5 dB(A), alors que supprimer 10 000 véhicules/jour sur une voie qui en écoulait 70 000 ne fait baisser le bruit que de 1 dB(A).

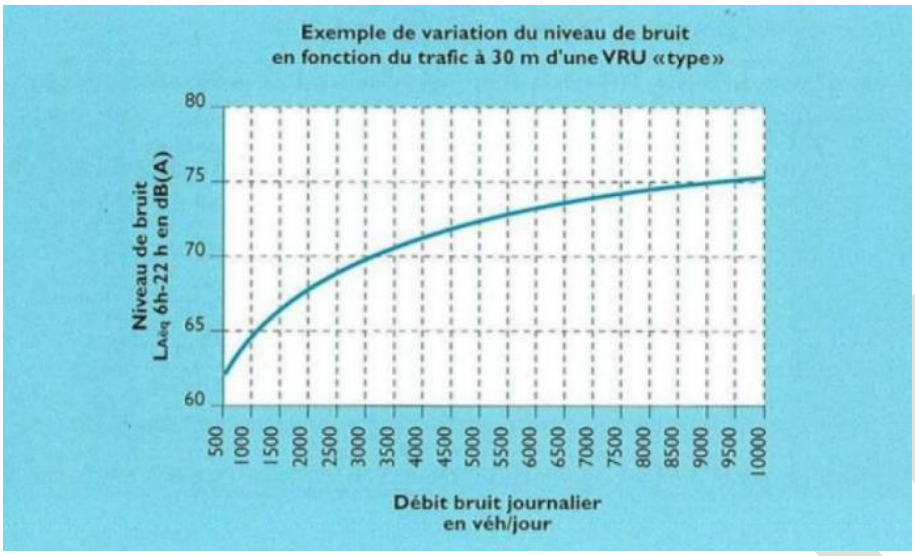


Figure 48 : Variation du niveau sonore du trafic en fonction du débit (source : CERTU)

2.5.5.2. Sensibilité aux vitesses et allures

La vitesse du flot de circulation est un paramètre essentiel dans l'émission acoustique d'un trafic. Son influence varie selon que le trafic est plutôt urbain ou interurbain.

En centre-ville, la vitesse influe peu sur le niveau sonore, c'est surtout le régime moteur, donc le caractère fluide ou pulsé de la circulation qui conditionne le bruit émis. Pour des vitesses élevées en agglomération (supérieures à 60km/h pour les VP et 70-80 km/h pour les PL), le bruit du roulement domine : la vitesse est donc un facteur essentiel.

L'émission sonore du trafic est alors davantage sensible aux variations de la vitesse qu'aux variations du débit.

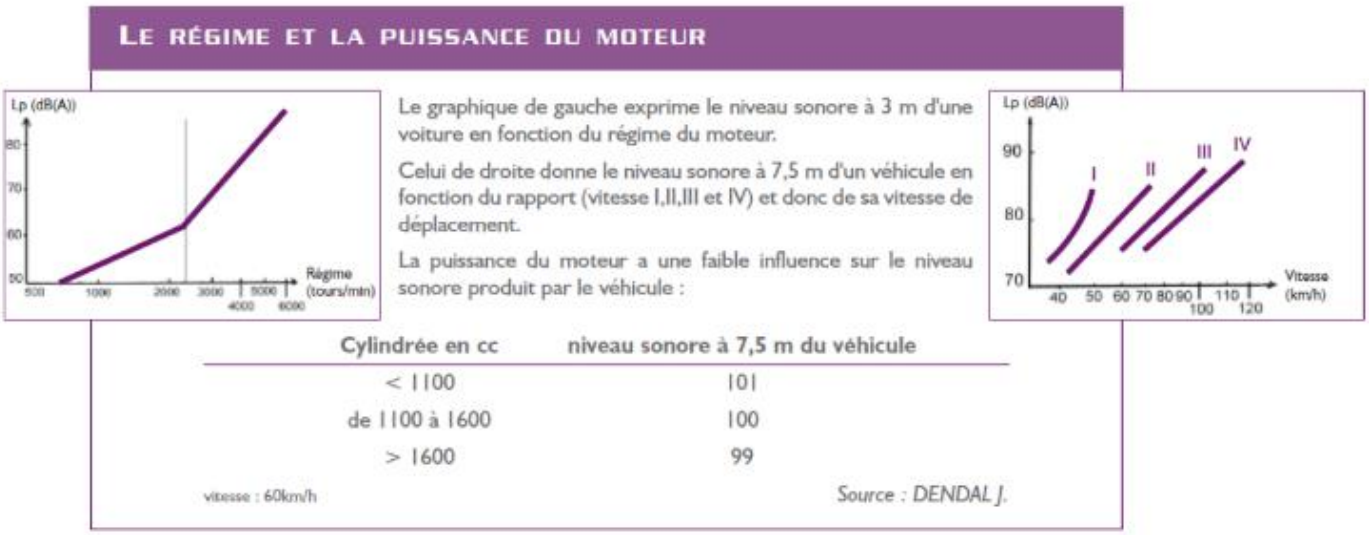


Figure 49 - Niveau sonore / Influence du régime de la puissance moteur (source : CERTU)

Un trafic pulsé est toujours plus bruyant que le même trafic fluide. Toutefois, cet effet est surtout sensible à basse vitesse et n'a quasiment plus d'effet à partir de 50 km/h. Pour les basses vitesses, le régime moteur est donc un paramètre essentiel de l'émission sonore des véhicules. Réduire et stabiliser la vitesse est un facteur qui limite les régimes moteurs élevés, donc un facteur positif quant à la réduction du bruit.

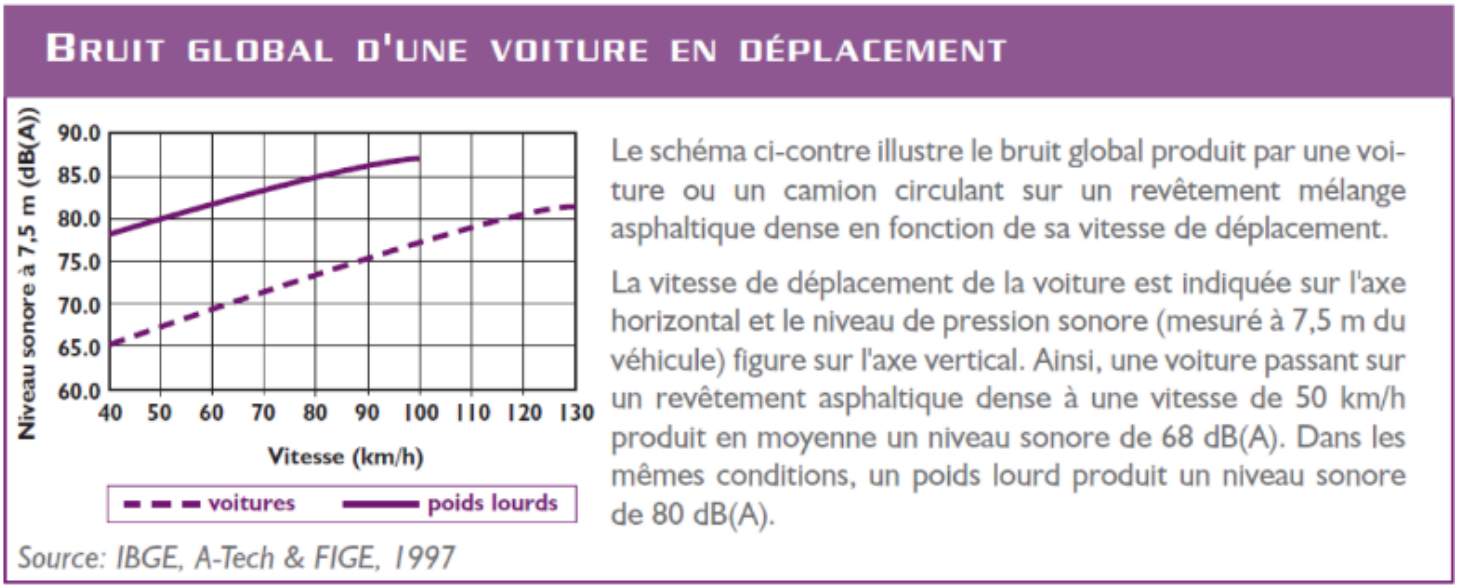


Figure 50 - Bruit global d'une voiture en déplacement (source : CERTU)

II.5.6 Enjeux liés aux nuisances sonores pour le Plan de Mobilités

Le territoire de la communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole devra veiller à contenir et orienter l'accessibilité du territoire afin de limiter l'exposition de nouvelles populations (potentiellement sensibles) aux nuisances acoustiques issues des axes viaires et ferrés.

Les politiques de Mobilité et de déplacements futures auront un impact considérable sur la question de l'ambiance sonore. En effet, le développement de diverses infrastructures de déplacements implique une plus ou moins grande fréquentation et génère donc du bruit. Il s'agira de trouver le bon équilibre entre implantation stratégique pour les utilisateurs des voies de déplacements et les constructions déjà implantées aux alentours (habitations, services).

La question des nuisances sonores dans le centre-ville de Troyes et dans les centre-bourgs est particulièrement importante car c'est dans ces zones que se concentrent les populations et les activités. Pour y remédier, la réduction des vitesses doit être étudiée. De plus de nombreux poids-lourds traversent ces zones très urbanisées engendrant des nuisances sonores et une pollution importante qui impactent la qualité de vie des habitats. Des solutions de contournement des centres-villes peuvent être envisagées.

De manière générale, le report modal de la voiture vers les transports en commun permet de réduire le nombre de véhicules sur les routes, et donc les nuisances sonores induites. Plus encore, le report modal de la voiture et des transports en commun vers des modes doux et actifs (marche, vélo), permet de réduire drastiquement les nuisances acoustiques.

À noter que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour les expositions aux bruits peuvent être mises en place : choix de l'itinéraires stratégique, isolation des bâtiments, installations de murs anti-bruit de part et d'autre des voies les plus fréquentées, etc.

II.6 Risques technologiques

A noter, les données relatives aux risques sont disponibles sur le portail Géorisques : https://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/

II.6.1 Risques industriels

En tant que centre économique et industriel, Troyes et ses environs abritent de nombreuses entreprises opérant dans des secteurs tels que la fabrication, la logistique, l'agroalimentaire et le textile. Certaines installations peuvent avoir des impacts (pollution de l'eau, de l'air, des sols, etc.) et présenter des dangers (incendie, explosion, etc.) pour l'environnement, la santé et la sécurité publique. Pour ces raisons, elles sont soumises à la réglementation des **installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).** Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont classées selon le niveau de danger qu'elles présentent. Des moins dangereuses aux plus dangereuses : déclaration, enregistrement, autorisation. La base de données Géorisques recense **301 établissements ICPE** au sein de Troyes et de son agglomération. Les sites Seveso produisent ou stockent des substances pouvant être dangereuses pour l'homme et l'environnement.

Au sein de TCM, deux établissements sont classés Seveso : PetitJean à Saint-André-les-Vergers (seuil bas) et Dislaub (seuil haut) dans la commune de Buchères. Un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) est associé à Dislaub, et couvre les communes de Buchères et Saint-Thibault.
Ces activités bien que cruciales pour l'économie locale présentent toutefois des risques inhérents en termes de sécurité et d'environnement. Les accidents industriels tels que les fuites de produits chimiques, les incendies ou les explosions peuvent entraîner des conséquences graves sur la population et l'écosystème. Ces installations étant pour la plupart entourées de zones d'habitation voire d'activités artisanales et commerciales.
La carte ci-dessous représente les ICPE présentes sur le territoire, ainsi que leur domaine d'activité (industrie, élevage, éolien, carrière). Il apparaît qu'une **majorité des activités se concentrent autour du centre urbain de Troyes** et de la rivière Aube.

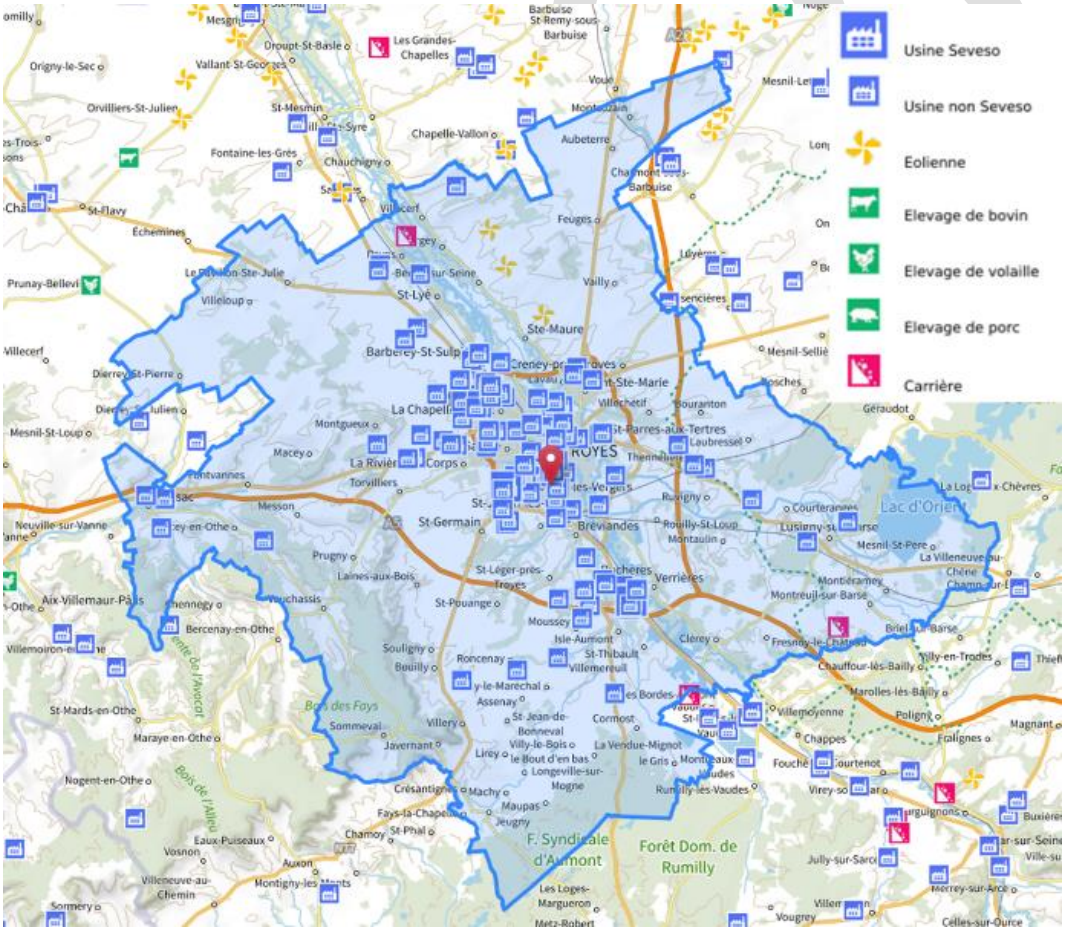


Figure 51 : Carte représentant les ICPE sur TCM (Source : Géorisque -carte interactive)

II.6.2 Risque de pollution des sols

La base de données **CASIAS (Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Service)** recense les anciens sites industriels et activités de service susceptibles d'engendrer une pollution sur l'environnement. Sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, **718 sites CASIAS sont recensés**. D'autres secteurs non cartographiés ci-dessous pourraient présentés des risques de pollution des sols.
La base de données **BASOL** recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif. Sur tout le territoire du SMT, **27 sites ex-BASOL sont recensés**.

L'État élabore, au regard des informations dont il dispose, des **secteurs d'information sur les sols (SIS)** qui comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement. Sur tout le territoire du SMT, **5 SIS sont recensés**.
La carte suivante, issue de la base de données Géorisques, montre les **établissements déclarant des rejets et transfert de polluants dans le RRTP** (registre des rejets et des transferts de polluants). Ce sont principalement des industries. Tout comme les ICPE, **ces établissements sont concentrés autour du centre urbain** et de l'Aube.

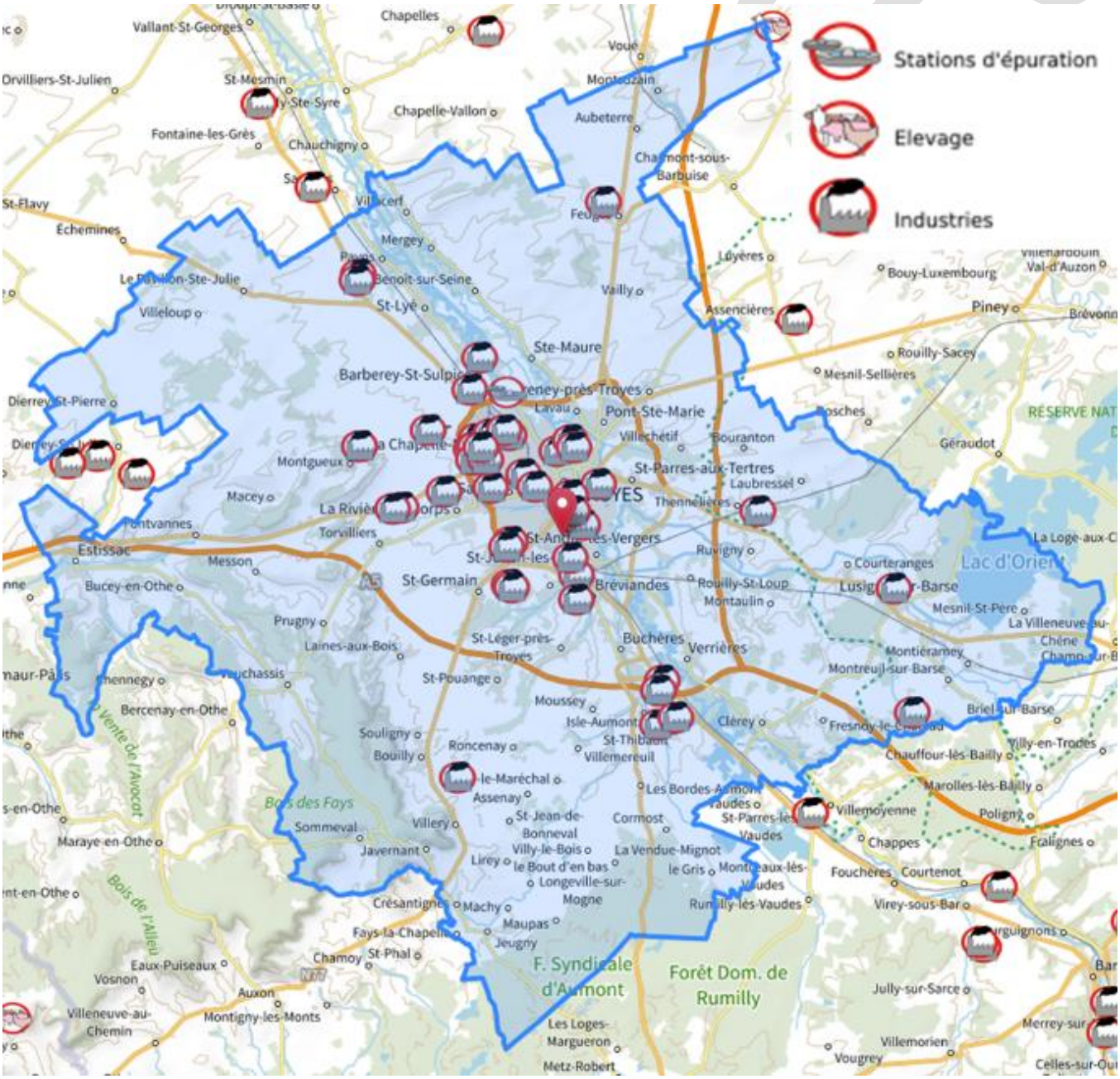


Figure 52 - Carte des établissements déclarant des rejets et transfert de polluants sur TCM (Source : Géorisques)

La figure ci-après représente les installations classées ICPE, les sites CASIAS ainsi que les sites et sols potentiellement pollués sur le territoire de Troyes Champagne Métropole. Cette figure affiche également les concentrations d'établissements anciens (CASIAS), qui montrent qu'excepté sur la commune d'Estissac, **la majorité des activités industrielles se concentrent autour de Troyes**.

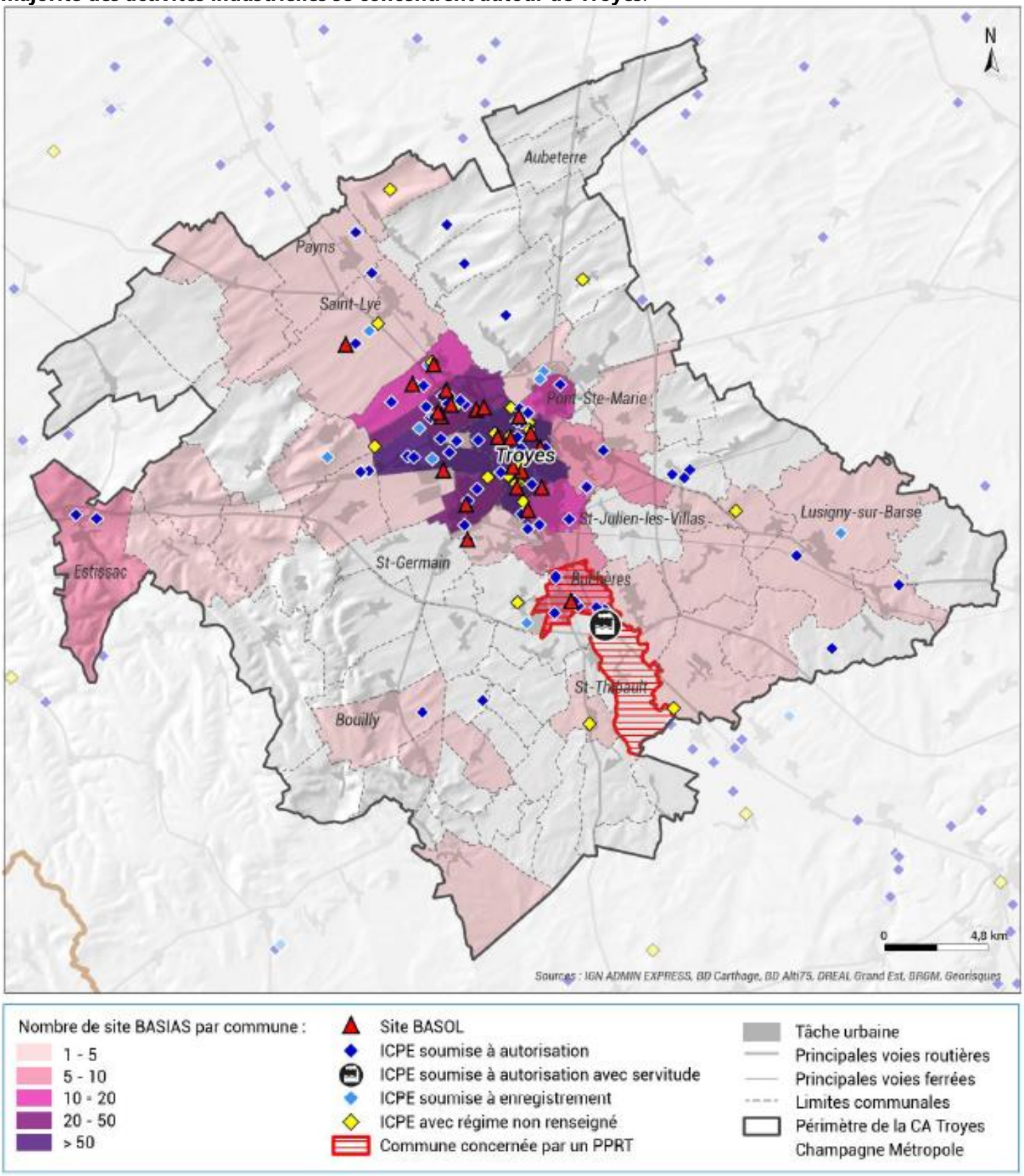


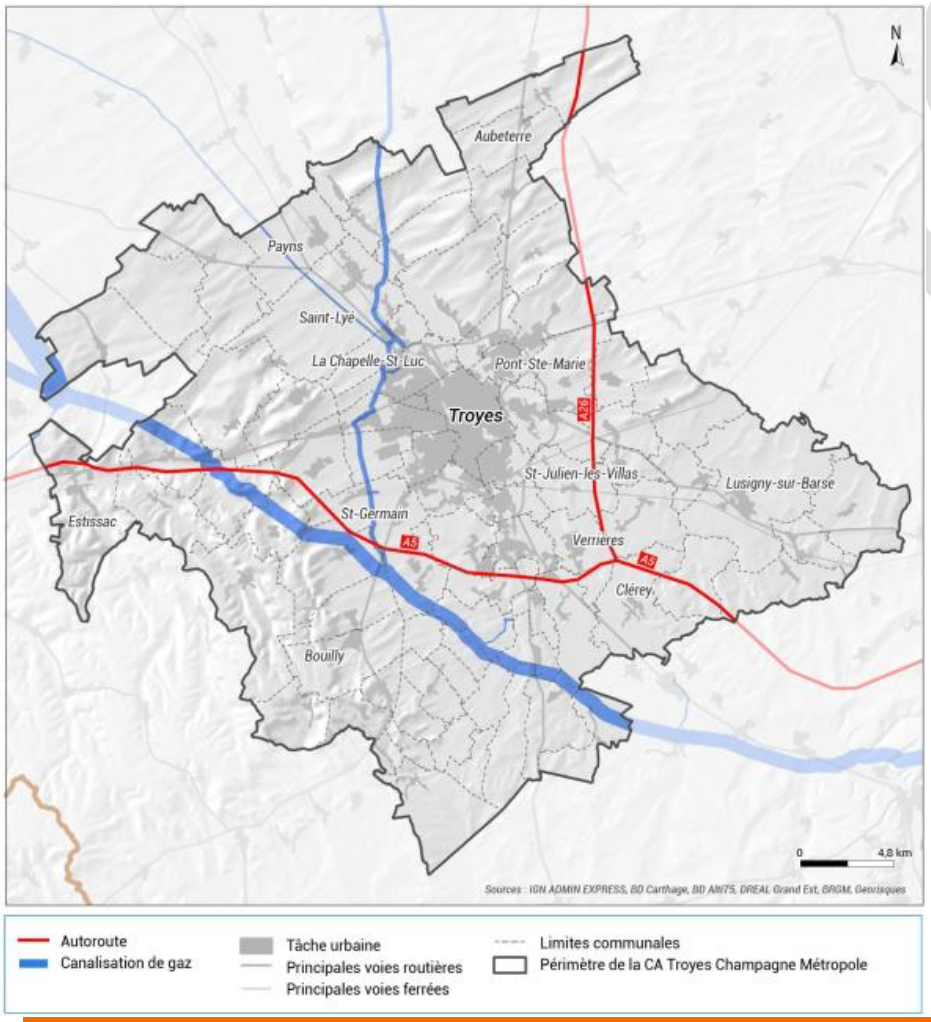
Figure 53 - Carte du risque industriel sur le territoire de Troyes-Champagne-Métropole (PCAET TCM)

II.6.3 Risque de transport de matières dangereuses

Le risque lié au transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport de marchandises, que ce soit par voie routière, ferroviaire ou par canalisation. Différents effets peuvent résulter de ces accidents (explosion, incendie, dégagement de nuage toxique etc.) qui sont susceptibles d'entraîner des conséquences à la fois humaines, économiques et environnementales.
Le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) répertorie les infrastructures, situées à moins de 250 mètres des zones bâties des communes, sur lesquelles un transport de matières dangereuses est susceptible de circuler.

Les infrastructures concernées sur le territoire sont :

- La ligne ferroviaire Paris-Bale ;
- La ligne ferroviaire Chalons-Troyes ;
- La ligne ferroviaire La ligne ferroviaire Villeneuve l'Archevêque-Troyes ;
- La ligne ferroviaire Vitry-le-François-Troyes ;
- La ligne ferroviaire Troyes-Polisot ;
- La ligne ferroviaire Troyes-Bouilly-Roncenay.



Les principales routes nationales et autoroutes telles que l'A5 et l'A26 traversant la région de Troyes, en plus des voies ferrées qui desservent la ville et ses environs, sont des voies de transports utilisées pour le déplacement de produits chimiques, de matière inflammables, toxiques ainsi que d'autres substances potentiellement dangereuses.
La carte ci-dessous fait apparaître les plus grands axes accueillant les transports de matières dangereuses (A5 et A26) ainsi que les canalisations de gaz.

Figure 54 - Carte du risque TMD sur le territoire de TCM (Source : PCAET TCM)

II.6.4 Enjeux liés aux risques technologiques pour le Plan de Mobilités

Prendre en compte les risques présents localement dans l'aménagement de nouveaux ouvrages liés à la mobilité : ne pas exposer les usagers, préserver les ouvrages, ne pas accentuer les risques présents.

II.7 Santé

II.7.1 Contexte général et objectifs

À l'échelle nationale, le sujet de la santé dans l'environnement globale est pris en compte dans le **Plan National Santé Environnement (PNSE)**. Le PNSE4 s'articule autour de 4 axes d'actions prioritaires :

- Axe 1 : s'informer, se former et informer sur l'état de notre environnement et les bons gestes à adopter ;
- Axe 2 : réduire les expositions environnementales affectant la santé humaine et celle des écosystèmes ;
- Axe 3 : démultiplier les actions concrètes menée par les collectivités dans les territoires ;
- Axe 4 : mieux connaître les expositions et les effets de l'environnement sur la santé des populations et sur les écosystèmes.

Le document est ensuite décliné en 20 actions.

À l'échelle régionale, le **Plan Régional Santé Environnement** (PRSE) s'articule autour de 4 axes. L'axe 2 (un aménagement du cadre de vie extérieur favorable à la santé et à l'environnement) concerne particulièrement la qualité de l'environnement public extérieur. Les objectifs liés aux thématiques environnementales, et notamment sur l'amélioration de la qualité de l'air sont les suivants :

- Objectif 2.2.1 : Améliorer la connaissance des enjeux « air » en Grand Est, en lien avec le changement climatique.
- Objectif 2.2.2 : Renforcer les compétences des acteurs des secteurs industriel, tertiaire, agricole et du transport du territoire en matière de qualité de l'air extérieur, en vue notamment de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans un contexte de changement climatique.
- Objectif 2.2.3 : Renforcer les capacités d'agir des décideurs sur les enjeux en matière de qualité de l'air extérieur.
- Objectif 2.2.4 : Impliquer les citoyens sur les enjeux en matière de qualité de l'air extérieur.

II.7.2 Lien entre la santé et les autres thématiques

II.7.2.1 Qualité de l'air et santé

Source(s) : Évaluation Environnementale du PDU de Nantes Métropole ; Airparif.fr

En 2013, l'OMS a classé cancérogène la pollution de l'air extérieur.

Les études épidémiologiques et expérimentales ont mis en évidence le rôle de la pollution atmosphérique dans l'apparition ou l'aggravation de pathologies respiratoires et cardio-vasculaires pouvant aller jusqu'à la mortalité anticipée. Il n'existe pas de seuil protecteur en deçà duquel aucun impact sanitaire n'est observé. Toute pollution atmosphérique produit des effets sur la santé.

Des effets sanitaires de la pollution atmosphérique peuvent être observés pour des niveaux d'exposition inférieurs aux valeurs guides ou réglementaires.

On distingue les effets à court terme de ceux à long terme :

- **Court terme** : manifestations cliniques, fonctionnelles ou biologiques survenant dans des délais brefs (quelques jours, semaines) après l'exposition à la pollution.
- **Long terme** : il s'agit de la responsabilité de l'exposition chronique à la pollution atmosphérique dans le développement de processus pathogènes au long cours qui peuvent conduire au décès. La pollution atmosphérique peut être à l'origine de la survenue de symptômes respiratoires (toux, hypersécrétion nasale, expectoration chronique, essoufflement). Elle constitue également un facteur favorisant le déclenchement de crises d'asthme. Qui plus est, les effets de la pollution atmosphérique ne se limitent pas aux pathologies respiratoires puisque celle-ci participe à la genèse de pathologies cardio-vasculaires (infarctus du myocarde, angine de poitrine ou trouble du rythme cardiaque) et d'irritations des yeux et de la gorge.

Certaines catégories de la population sont plus sensibles que d'autres à une exposition à la pollution

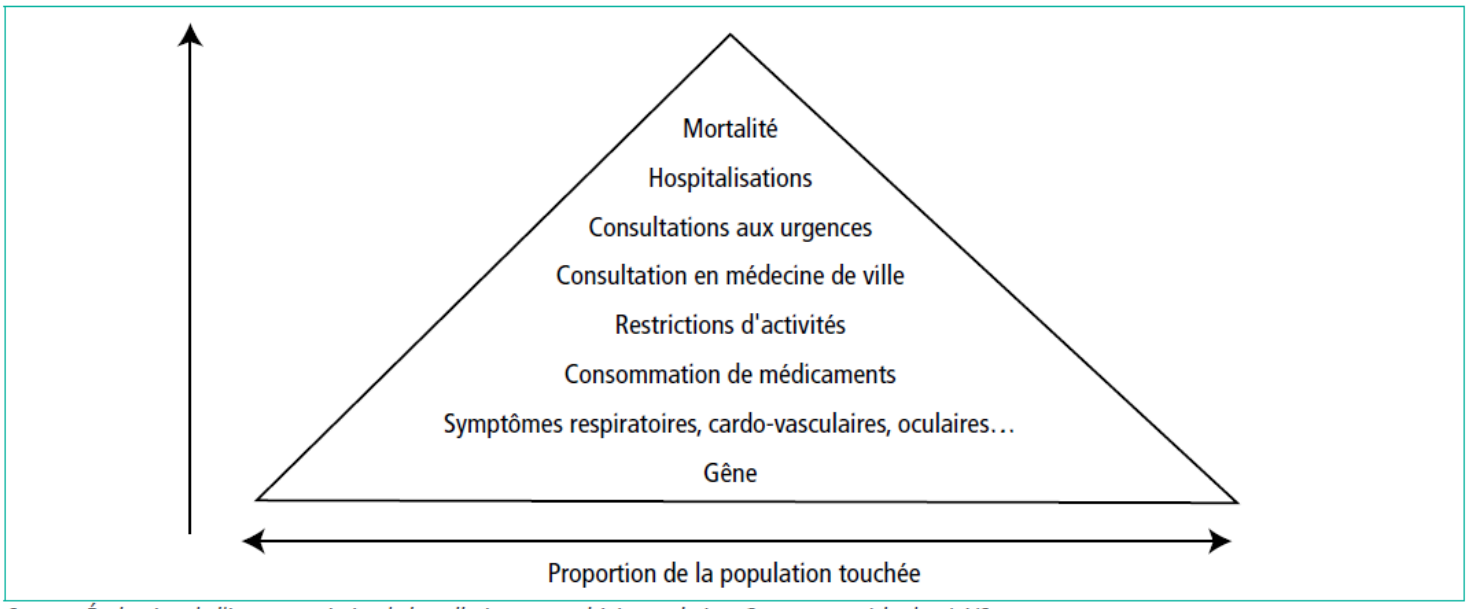
Projet

atmosphérique : les enfants, personnes âgées, celles souffrant de pathologies chroniques, les fumeurs, les personnes réalisant des efforts physiques.
L'axe 2 du PRSE du Grand Est, concerne plus particulièrement les thématiques environnementales, dont la qualité de l'air).
Les études mettent en avant que les effets sur la santé les plus importants attribuables à la pollution de l'air proviennent surtout de l'exposition à une pollution de fond (la pollution moyenne tout au long de l'année par exemple), plutôt que des pics de pollution. Voici quelques exemples d'impacts de la pollution atmosphérique sur la santé (sources : ADEME, Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale et Institut National de Veille Sanitaire) :

- Chaque année, en France, la pollution automobile est à l'origine de quelque 15 000 décès anticipés. À l'échelle du territoire, cela représente environ 10 décès par an (dans l'hypothèse d'une répartition territoriale homogène) ;
- En France, 6 à 11% des décès par cancer du poumon chez les personnes de plus de 30 ans sont imputables aux particules fines (PM2,5) ;
- En France, 5 à 7 % de la mortalité cardio-respiratoire peuvent être attribués à ces mêmes particules fines ;
- Toujours en France, la pollution à l'ozone liée à la canicule de 2003 a provoqué 2 000 morts. À l'échelle du territoire, cela représente 1,3 mort ;
- Une augmentation des polluants de 10 microgrammes par m^3 provoque une augmentation de 1,2 % de la mortalité.
- Toutes les études nationales et internationales montrent que les polluants locaux les plus préoccupants sont les particules en suspension (PM) et l'ozone. L'OMS affirme que ces deux polluants « constituent un risque sanitaire grave ». À noter que les automobilistes subissent souvent des taux de pollution plus élevés que les piétons et les cyclistes, pour les raisons suivantes :
- L'air présent dans l'habitacle des voitures est capté au niveau du pot d'échappement des véhicules qui précèdent,
- Cet air subit un renouvellement lent.

En somme, l'automobiliste est la première victime de la pollution qu'il génère.

Pyramide des effets sanitaires de la pollution atmosphérique



Source : Évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphèrique urbaine. Concept et méthodes. InVS

Figure 55 - Pyramide des effets sanitaires de la pollution atmosphérique (source : Évaluation de l'Impact Sanitaire 2013, InVS)

Le tableau ci-dessous synthétise les principaux effets des polluants atmosphériques sur la santé :

Tableau 17 – Lien entre les principaux polluants et les effets sur la santé

Principaux polluants	
Nox et NO_2	D'un point de vue sanitaire chez les NOx, seul le NO_2 est considéré comme toxique aux concentrations rencontrées dans l'air ambiant. C'est un gaz irritant qui peut altérer la fonction respiratoire : il augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires infantiles.
PM_{10} et $PM_{2,5}$	En raison de leur composition chimique, les particules de combustion présentent un caractère inflammatoire des voies respiratoires (région nasopharyngée jusqu'au alvéoles pulmonaires, passant par la suite dans le sang et atteignant les organes) notamment impliqué dans l'augmentation des risques de tuberculose ou de pathologies cardiaques ; Chez l'enfant ou les personnes sensibles, les particules fines peuvent irriter les voies respiratoires ou altérer la fonction respiratoire ; De plus, il a été démontré que les personnes pratiquant des feux domestiques augmentaient le risque et l'intensité des infections respiratoires et des pneumonies. Actuellement, le carbone suie (appartenant à la classification des particules fines), émis lors des processus de combustion, n'est pas soumis à des normes environnementales, toutefois ce composé préoccupe les organismes sanitaires. Ainsi, l'ANSES a conclu dans un rapport d'expertise (2019) que la survenue d'effets sur la santé respiratoire ou cardiovasculaire mais aussi des hospitalisations et des mortalités toutes causes chez l'Homme peuvent être associés à des expositions aux matières carbonées tant sur le long terme que sur le court terme. Ils suggèrent aussi de possibles effets à long terme des particules de carbone suie sur la santé périnatale et la santé neurologique, en particulier chez l'enfant ; La toxicité des PM est liée à la nature des substances toxiques ou cancérigènes qu'elles véhiculent (métaux lourds ou hydrocarbures aromatiques polycycliques).
CO	Le monoxyde de carbone (CO) se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine dans le sang. À fortes teneurs et en milieu confiné (en air intérieur), le monoxyde de carbone peut causer des intoxications oxycarbonées provoquant des maux de tête, des nausées, des vomissements et des vertiges, voire le coma ou la mort pour une exposition prolongée. La gravité des symptômes est fonction de la durée d'exposition et de la concentration de monoxyde de carbone inhalée.
Benzène	Ce polluant est considéré cancérogène. Il est principalement émis par le trafic, et plus particulièrement par les deux-roues motorisés.
SO_2	Au niveau de la santé, le SO2 est un irritant des muqueuses, de la peau et des voies respiratoires supérieures.
O_3	Il s'agit d'un oxydant puissant qui peut provoquer des irritations oculaires, des migraines, des toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques.

Comme détaillé dans le chapitre II.7.2.1, le diagnostic fait sur le territoire du Grand Troyes montre que plus de 99,9% de la population n'est pas exposée à des dépassements réglementaires concernant les polluants atmosphériques. Cependant, ce constat est à relativiser au regard des recommandations de l'OMS, bien plus strictes, pour lesquelles par exemple tout le territoire dépasse les seuils maximums conseillés pour les concentrations de particules fines.

II.7.2.2 Nuisances sonores et santé

Source : Évaluation de l'Impact Sanitaire LR 2013

Par la stimulation via le système auditif du système nerveux, le bruit entraine des effets physiologiques sur le fonctionnement de l'organisme, de même que des effets psychiques qui peuvent affecter sa santé.

Les effets auditifs du bruit sur la santé sont relativement connus : le bruit est nocif pour l'audition à des niveaux très inférieurs au seuil de la douleur. Le seuil de danger au-delà duquel des dommages peuvent survenir est estimé à 85dB(A).

Avec le niveau sonore, la durée d'exposition est l'autre facteur prépondérant dans l'apparition de dommages auditifs.

Projet

Ces effets apparaissent même pour des bruits de faible intensité, lorsqu'ils sont répétés et que l'individu y est exposé de manière involontaire. Cela génère un stress chez l'individu, avec les nombreuses perturbations physiologiques qu'il entraîne, des effets cardiovasculaires et des troubles du sommeil. Des bruits intermittents d'une intensité maximal de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes. Une réduction de la motivation de travail et des troubles d'apprentissage ont également été constatés. Une élévation des concentrations nocturnes de certaines hormones a également été constatée, lors de l'exposition au bruit au cours du sommeil, avec de possibles conséquences sur le système cardiovasculaire et immunitaire. Les personnes dépressives, anxiogènes ou ayant des problèmes psychologiques sont très sensibles à l'environnement sonore qui joue un rôle dans l'évolution et le risque d'aggravation de ces maladies. Le Conseil Économique et Social a élaboré un rapport nommé « le bruit dans la ville », dans lequel il est estimé que 75% des troubles du sommeil sont liés au bruit. Le schéma ci-dessous illustre la notion de gêne provoquée par les différents niveaux de bruit.

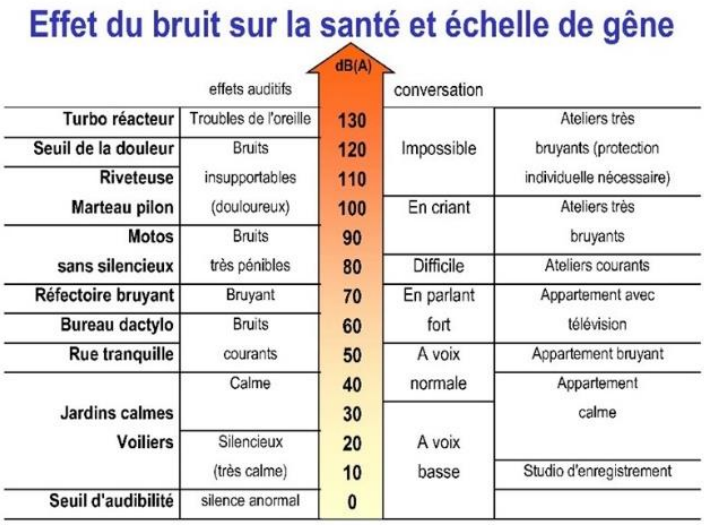


Figure 56 - Effet du bruit sur la santé et échelle de gêne (source : Préfecture Moselle)

Un bruit impulsionnel, c'est-à-dire très ponctuel et très fort, pourra être à l'origine d'un traumatisme sonore aigu. Plus insidieux, le traumatisme sonore chronique affecte progressivement l'oreille interne sans que le sujet ait vraiment conscience de la dégradation de son audition, jusqu'au stade du réel handicap social.

Parmi les autres effets, on retrouve essentiellement la gêne due au bruit, mais qui est une notion subjective, les effets sur les attitudes et les comportements sociaux (agressivité, diminution de la sensibilité à l'égard d'autrui…), sur les performances intellectuelles et l'interférence avec la communication.

Les transports génèrent sur le territoire français près de 80% du bruit dans l'environnement. On estime en France que plus de 23 habitants sur 1000, soit 1,3 millions de personnes, sont exposées à des niveaux sonores de plus de 68 dB(A).

A l'échelle de Troyes Champagne Métropole en moyenne sur une journée, 7,1% de la population est exposée aux dépassements des niveaux de bruits limites routiers, et 0.6% pour le bruit ferroviaire. La nuit, ces valeurs atteignent 1,3% (routier) et 0,9% (ferroviaire).

De plus, la majorité de la population dépasse les seuils recommandés par l'OMS de jour (99% de la population y est exposée), et de nuit (plus de 52%).

II.7.2.3 Activité physique liée à la mobilité et santé

L'OMS estime que d'ici 2015, quelques 2,3 milliards d'adultes auront un surpoids et plus de 700 millions seront obèses. Le traitement de l'obésité et de ses conséquences représente 2 à 7 % de l'ensemble des dépenses de santé des pays industrialisés.

Selon un rapport de l'INSEE, en 2011, le montant des dépenses courantes de santé, en hausse, s'élevait à 234,1 milliards d'euros en 2010, soit 12,1 % du produit intérieur brut (PIB). Ces coûts importants peuvent être influencés par les politiques de déplacement. En effet, encourager les déplacements actifs permettrait de diminuer l'occurrence de certaines pathologies comme l'obésité ou les maladies cardio-vasculaires.

Le programme « THE PEP » de l'OMS (Transport Health Environment Pan European Program) mené de 2005 à 2008 dans différents pays de l'Union Européenne (Autriche, Grande-Bretagne, Suisse, Pays-Bas, Suède), basé sur 4 267 études a permis le suivi de la morbidité et de la mortalité de 30 000 personnes de 20 à 93 ans pendant 14 ans. Sur un échantillon de 7 000 personnes pratiquant le vélo pendant 3 heures pour raisons utilitaires, le risque est évalué à 0,72 pour les hommes et 0,66 pour les femmes, entre 40 et 70 ans. Ceci montre que le risque routier est largement contrebalancé par le bénéfice santé due à une activité physique régulière.

L'accroissement de l'activité physique est ainsi un enjeu national fort pour la réalisation d'économies de dépenses de santé.

Tableau 18 - Impact santé de 30 mn de vélo ou de marche à pied par jour

Phénomène Météo	Danemark 2003	Norvège 2003	OMS 2003	Suisse 2001
Hypertensions		-30%		-32%
Pathologie cardio-vasculaires	-40%	-50%	-33%	-46%
Diabète de type II	-20%	-50%		-47%
Ostéoporose	-50%			-50%
Cancer du sein	-50%	-25%	-25%	-28%
Cancer du colon	-50%	-50%	-25%	-47%
Dépression				-68%
Affections du dos				-26%

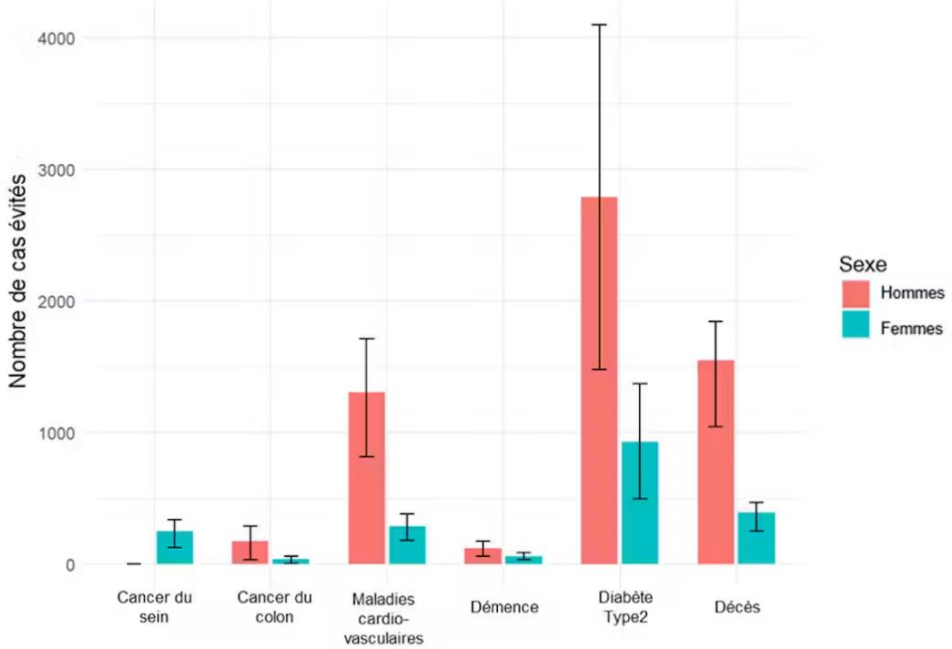
Santé et mobilité à vélo :

Un article publié par The conversation[16] évalue les bénéfices pour la santé publique et le climat de la pratique du vélo en France. Les travaux ont consisté à analyser les données de l'enquête « Mobilité des personnes ». Cette enquête publique décennale conduite par l'Insee a pour objectif de décrire les pratiques de mobilité des personnes et d'apprécier comment et pourquoi les Français se déplacent, au quotidien ainsi que pour leurs voyages à plus longue distance. Le millésime 2019 de l'enquête repose sur un échantillon, représentatif à l'échelle nationale, de près de 14 000 personnes interrogées en 2018-2019.

Premiers résultats de cette analyse : les Français pédalent peu. En moyenne chez les 18 ans et plus, à peine plus de 2 km par semaine. À titre de comparaison, les Hollandais âgés de 75 ans et plus couvrent en moyenne 13,7km par semaine, soit près de 7 fois plus.

Dans un deuxième temps, les maladies chroniques et les décès évités par les niveaux de pratique du vélo de 2019 ont été quantifiés. La méthode de l'évaluation quantitative d'impact sanitaire a été employée, qui permet de calculer l'ampleur des conséquences pour la santé d'une exposition à un facteur de risque, ou au contraire l'ampleur des bénéfices d'un facteur protecteur pour la santé, au sein d'une population donnée.

Dans le cas du vélo, la synthèse des études épidémiologiques sur le sujet déclare que 100 minutes de vélo par semaine permettent de réduire la mortalité toute cause de 10 % chez les adultes. Cette relation entre temps de pratique du vélo et risque de mortalité peut ensuite être extrapolée et appliquée aux niveaux observés de pratique du vélo.



De la même façon, l'étude a sélectionné 5 pathologies chroniques pour lesquelles une association avec l'activité physique avait été reportée dans des méta-analyses : les maladies cardio-vasculaires, le diabète de type 2, le cancer du sein, le cancer de la prostate et la démence.

Il a pu être mis en évidence que, si les niveaux de pratique du vélo rapportés en 2019 étaient maintenus constants, et bien que ces niveaux soient modestes, ils permettaient déjà d'éviter près de 2 000 décès et 6 000 cas de pathologies chroniques chaque année.

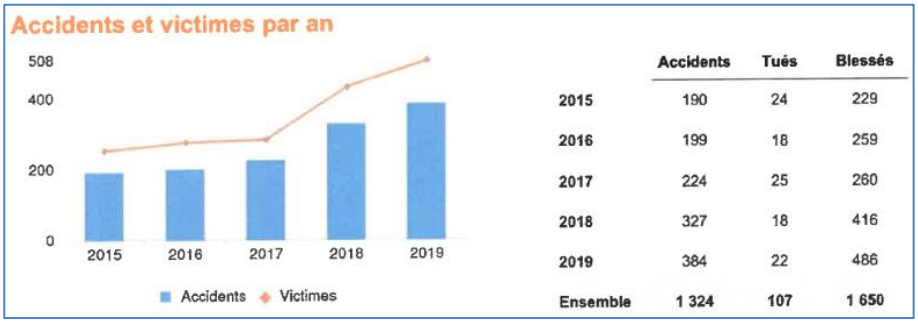
Figure 57 - Maladies chroniques et mortalité évitées par l'activité physique due à la pratique du vélo en France, 2019, chez les adultes de 20 à 89 ans. Les lignes noires représentent les intervalles d'incertitude à 95 %.

[16] https://theconversation.com/le-velo-un-potentiel-inexploite-pour-ameliorer-la-sante-et-le-climat-225010

II.7.2.4 Sécurité routière

Source(s) : Bilan des Accidents corporels de la circulation 2015-2019 Aube

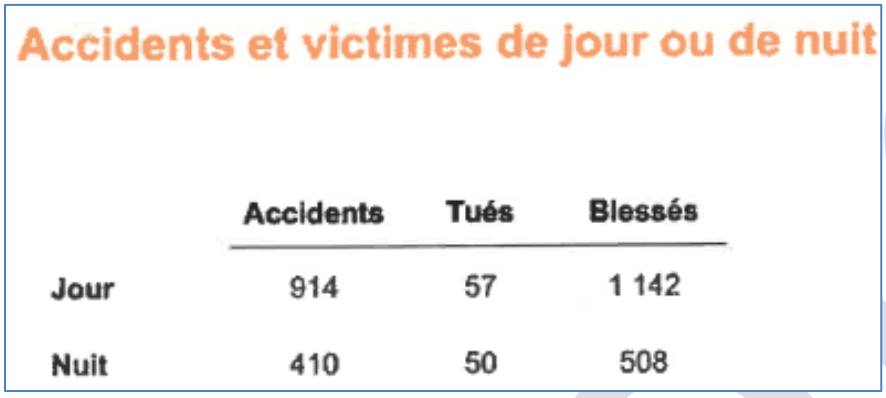
À l'échelle départementales, l'accidentologie a augmenté entre 2015 et 2019. Sur ces 5 années, 1 324 accidents ont causé 1 650 blessés et 107 morts. Le nombre de blessés et d'accident a augmenté continuellement entre 2015 et 2019, mais le nombre de décès fluctue aux alentours de 20 morts par an.



	Accidents	Tués	Blessés
2015	190	24	229
2016	199	18	259
2017	224	25	260
2018	327	18	416
2019	384	22	486
Ensemble	1 324	107	1 650

Figure 58 - Accidentologie routière entre 2015 et 2019 dans l'Aube

Les statistiques montrent environ deux fois plus d'accidents et de blessés le jour par rapport à la nuit, mais les accidents sont plus souvent mortels la nuit.



	Accidents	Tués	Blessés
Jour	914	57	1 142
Nuit	410	50	508

Figure 59 : Accidentologie de jour/nuit de 2015 à 2019 dans l'Aube

Le mode de déplacement qui génère le plus d'accident est de loin le véhicule de tourisme, et les victimes d'accidents les plus touchées sont les jeunes (18-24 ans).

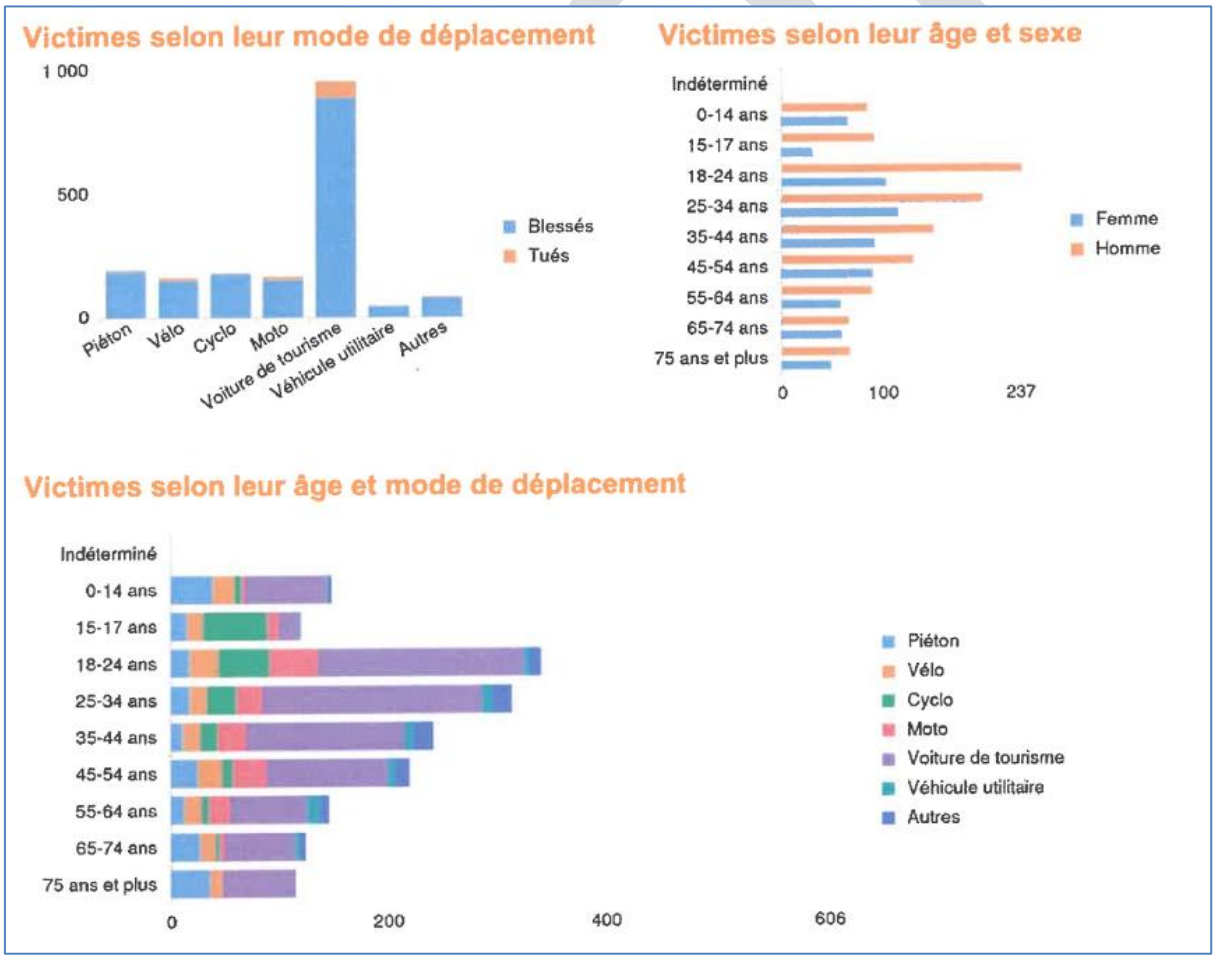


Figure 60 : Accidentologie par jour/nuit entre 2015 et 2019 dans l'Aube

II.7.3 Exposition de la population aux nuisances

II.7.3.1 Pollutions atmosphériques

L'absence de bâtiments d'habitation à proximité immédiate des grands axes de circulation permet à la quasi-totalité de la population du Grand Troyes de ne pas être exposée à un dépassement réglementaire (plus de 99,9 %) sur leur lieu d'habitation.

Les quelques populations en zone de dépassement réglementaire sont situées dans le centre de Troyes (Boulevard Carnot, Boulevard Victor Hugo).

Une carte stratégique air a été produite, permettant de localiser les 10 % de la population de la zone d'étude les plus exposés aux pollutions atmosphériques (voir ci-dessous). Cette Carte Stratégique Air adaptée permet de cibler les zones les plus affectées pour une pleine connaissance de l'exposition actuelle.

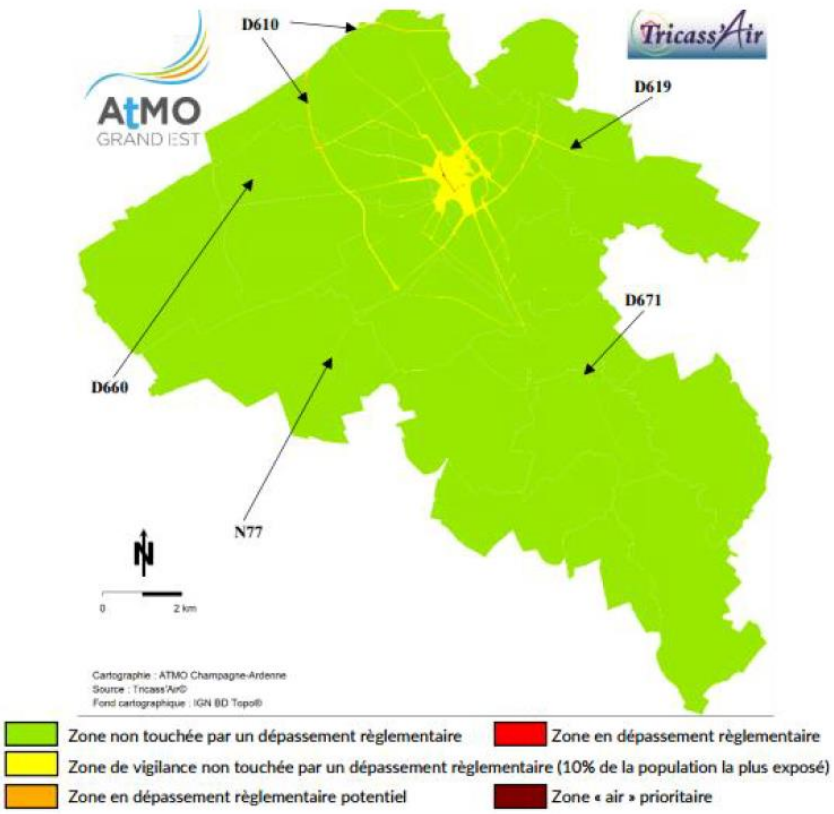


Figure 61 - Carte Stratégique Air du Grand Troyes (Source : PCAET TCM)

En périphérie du centre-urbain, la population la plus exposée est située à proximité des principaux axes de circulation (RD610, RD660, RN77, RD619, RD671). La zone de vigilance touche majoritairement la commune de Troyes, et dans une moindre mesure celle de Sainte-Savine.

Carte Stratégique Air de l'ensemble de l'agglomération troyenne – méthodologie adaptée (ATMO Grand Est)

Voie	Lden > valeur limite			Ln > valeur limite		
	Population	Enseignement	Santé	Population	Enseignement	Santé
A5	0	0	0	0	0	0
A26	0	0	0	0	0	0
RN77	295	2	0	233	2	0

Recensement des populations et établissements sensibles exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs limites.

Tableau 19 : Recensement des populations et établissements sensibles exposés à des niveaux acoustiques supérieurs aux valeurs limites (Source : PPBE Aube)

II.7.3.2 Nuisances sonores

Source(s) : PPBE de l'Aube, PPBE Grand Troyes

Concernant les infrastructures majeures traversant le territoire de Troyes Champagne Métropole (A5, A26, RN77), le tableau ci-dessous montre que la population et les établissements sensibles exposées à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs seuils restent limitées à l'échelle du département.

Le PPBE de l'Aube conclu que les zones « calmes » (espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit), ne semblent pas être menacées par des impacts acoustiques des infrastructures existantes en question (A5, A26 et N77).

Le périmètre d'étude du PPBE s'étend sur à toutes les routes communales et d'intérêt communautaire supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an. Sur le territoire de TCM, ces voies se concentrent dans le centre urbain, comme le montre la carte ci-dessous. Les autoroutes, routes nationales et départementales dépassant cette fréquentation de 3 millions de véhicules par an ne font pas partie du PPBE de TCM car elles sont intégrées au PPBE de l'Aube.

Les tableaux ci-dessous montrent la population exposée aux bruits des routes concernées par le PPBE à l'échelle de Troyes Champagne Métropole, pour chaque classe de nuisance sonore en moyenne sur 24h (indice Lden) puis de nuit (indice Ln).

- Environ 7 914 personnes au-dessus du seuil réglementaire pour l'indicateur global et 1 958 pour l'indicateur nocturne.
- L'exposition au bruit routier concerne essentiellement les habitants situés aux abords d'axes structurants traversant la commune de Troyes.

Tableau 20 - Répartition de l'exposition de la population aux niveaux sonores (Source : PPBE Troyes Champagne Métropole)

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	23 953	23	116
60 à 65	17 018	20	76
65 à 70	12 260	16	53
70 à 75	6 440	7	18
>75	143	0	1

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	18 984	20	83
55 à 60	11 671	14	51
60 à 65	6 357	7	16
65 à 70	17	0	1
>70	0	0	0

Ce sont au total 21 établissements d'enseignement et 8 établissements de santé qui sont exposés à des seuils dépassants la limite réglementaire de niveau sonore par rapport aux bruits routiers (voir tableau ci-dessous).
Les résultats du tableau ci-dessous montrent un bon respect global des normes réglementaires bruit (68 dB(A) de jour, 62 dB(A) la nuit). La part de la population concernée par des dépassements sonores autour des axes concernés par le PPBE de TCM n'est que de 4,5% de jour, et 1,1% la nuit. Cependant, ces chiffres sont à relativiser pour 2 raisons :

- les recommandations de l'OMS sont bien inférieures aux normes réglementaires, et préconise un niveau de bruit maximum la nuit de 45 dB(A)
- le périmètre d'étude ne concerne que les voies communales ayant un fort trafic, et ne sont donc pas comptés les personnes exposées aux routes départementales, nationales et autoroutes.

Par exemple, le tableau précédent montre que 37 028 personnes sont exposées à des niveaux de bruits nocturnes (Ln) supérieurs à 50 dB(A) la nuit. **Ces habitants représentent 21,1% de la population de TCM**.
De plus, les routes concernées par le PPBE de TCM sont concentrées sur 6 communes seulement (voir **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** – Troyes, Pont-Sainte-Marie, Saint-Parres-aux-Tertres, Saint-André-les-Vergers, Sainte-Savine, et La-Chapelle-Saint-Luc). Sur ces communes, la situation se doit d'être améliorée, car 1 personne sur 3 au moins dépasse les recommandations de l'OMS.

Tableau 21 -Nombre d'établissements (enseignement et santé) dépassant les valeurs limites (Source : PPBE Troyes Champagne Métropole)

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véhicules/an			
Lden dB(A)	**Nombre d'habitants**	**Nombre d'établissements de santé**	**Nombre d'établissements d'enseignement**
> valeur limite de 68	7 914	8	21

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véhicules/an			
Ln dB(A)	**Nombre d'habitants**	**Nombre d'établissements de santé**	**Nombre d'établissements d'enseignement**
> valeur limite de 62	1 958	3	4

Le bruit routier constitue la source principale d'exposition au bruit de la population. Il engendre une exposition significative des habitants, mais également des établissements sensibles d'enseignement et de santé pour la période globale de 24 heures. Le bruit ferroviaire est la deuxième source d'exposition sur le territoire et est également responsable de l'exposition de la population et des établissements sensibles. Le bruit des aéronefs est considéré comme ne produisant aucune nuisance significative sur le territoire considéré. Le bruit industriel ne constitue pas non plus une source de bruit importante sur le territoire, en raison d'un impact très localisé des activités, et de leur nombre limité sur le territoire et majoritairement loin des habitations.

II.7.4 Enjeux liés à la santé pour le Plan de Mobilités

Les enjeux en termes de santé publique liés au Plan de Mobilité :

- Encourager les pratiques des modes doux, pour contribuer à répondre à un enjeu de santé publique (incitation à la pratique sportive lors des déplacements à pied ou à vélo) ;
- Limiter la part de la population exposée à une qualité de l'air problématique et à des nuisances sonores ;
- Créer des aménagements plus sûrs et moins accidentogènes.

Pour ce second point, il est possible d'agir en limitant les risques de qualité de l'air dégradée et d'émissions sonores à leurs sources, ou bien via l'intégration de ces critères dans les thématiques d'aménagement, de manière à contrôler la proximité des populations installées avec les sources de pollution de l'air et sonore. Les enjeux de santé publique concernant la pollution sont liés à la densité de population qui est exposée à celle-ci.

II.8 Milieu physique

II.8.1 Topographie

L'agglomération de Troyes est relativement plate, et l'altitude est assez basse autour de la Seine (autour des 100 m NGF d'altitude). Quelques reliefs sont malgré tout à noter, au nord-est et au sud-ouest de l'aire d'étude, dépassant les 300 m NGF.

La Seine constitue un obstacle à traverser, néanmoins le centre urbain de Troyes Champagne Métropole contient de nombreux ponts. De fait, la topographie du territoire ne contraint pas l'utilisation des mobilités douces en milieu urbain.

Le relief est propice aux mobilités douces, particulièrement au centre de l'agglomération, qui est relativement plat.

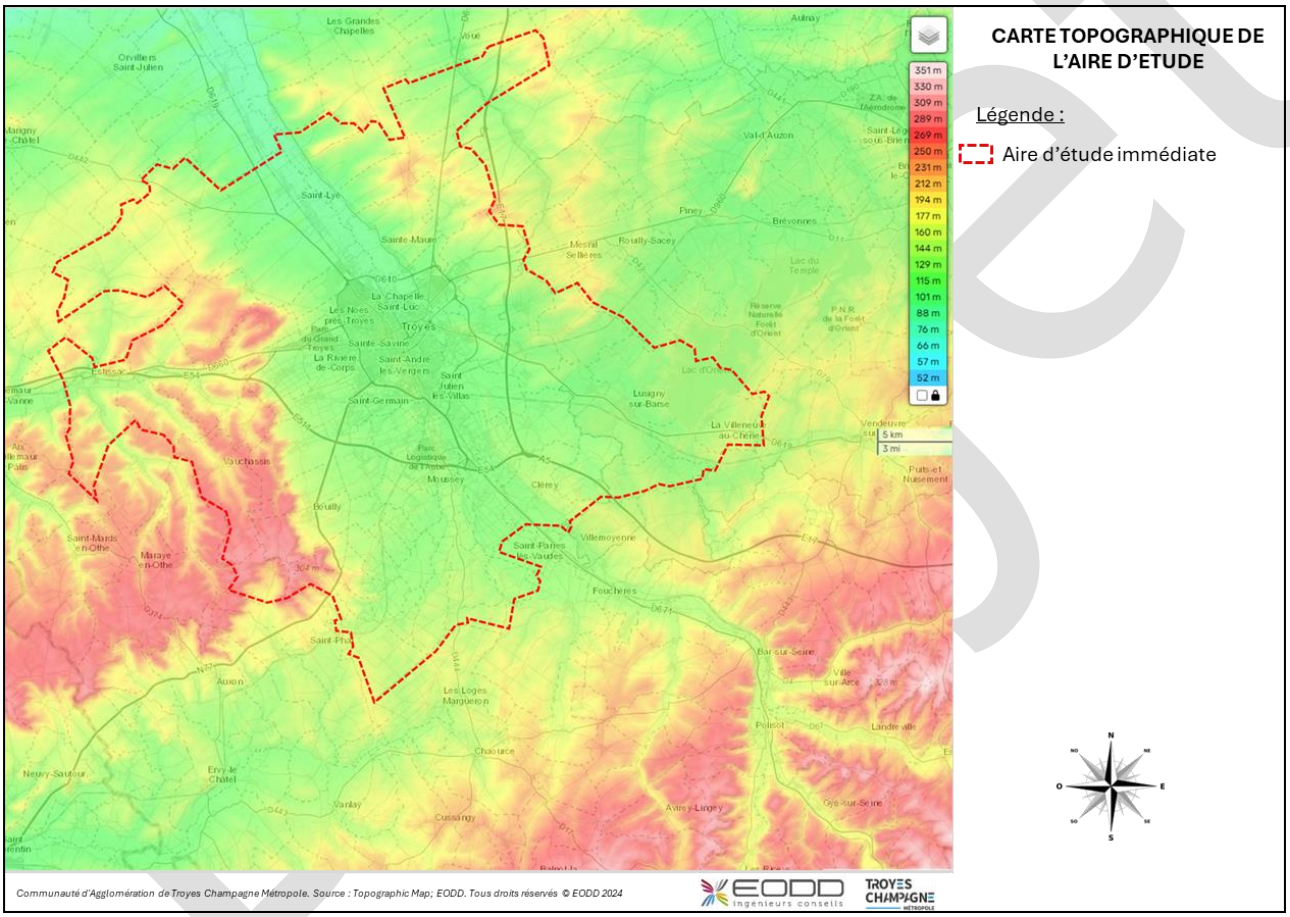


Figure 62 - Carte topographique de TCM (Source : topographicmap)

II.8.2 Ressource en eau

II.8.2.1 *Documents de gestion de l'eau*

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est un document de planification décentralisé qui définit, pour une période de six ans, les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre. Il est établi en application de l'article L.212-1 du Code de l'Environnement.
Le Département de l'Aube et le territoire de Troyes Champagne Métropole sont couverts par le SDAGE du bassin Seine-Normandie 2022 - 2027, qui a été adopté en mars 2022 par le comité de bassin. Cinq orientations fondamentales sont proposées et déclinées en 123 dispositions pour :

- Un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée ;
- Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable
- Un territoire sain : réduire les pressions ponctuelles ;
- Un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique ;
- Protéger et restaurer la mer et le littoral ;

Un SAGE (Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau) est par ailleurs en vigueur sur le territoire : **le SAGE Armançon, concernant seulement deux communes : Fays-la-Chapelle et Sommeval**. Initialement approuvé en 2013, il est entré en révision en 2019 afin de définir de nouveaux objectifs et d'identifier d'autres moyens pour répondre aux enjeux du territoire en matière de préservation et de gestion de la ressource en eau en prenant en compte les évolutions climatiques. Le SAGE révisé a été **approuvé le 19 juin 2024**.
Le SAGE contient un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) et ses annexes, un règlement écrit, un atlas cartographique, un rapport environnemental et un rapport de présentation.

II.8.2.2 Eaux superficielles

Le réseau hydrographique s'est développé grâce à l'exploitation des ressources naturelles, en particulier de l'eau. Celle-ci fournissait l'énergie nécessaire aux moulins et aux industries. Les canaux ont été créés pour drainer certains marais humides et fournir de l'eau aux habitants. Ainsi, le réseau de Troyes Champagne Métropole est relativement dense et fait principalement partie du bassin versant de la Seine supérieure.
La ville de Troyes se trouve sur la Seine, à la sortie d'un bassin versant d'environ 3 000 km², où elle rencontre un petit affluent, la Vienne. La ville et son agglomération, se sont développées le long de la Seine, aménagée en un réseau de bras et de canaux, appelés « dérivation de Troyes ». Un ancien bras de la Seine, la « Vieille Seine », servait autrefois de décharge pour la dérivation et permet encore aujourd'hui de gérer un débit important dans la partie moins exposée de l'agglomération.
Les principaux cours d'eau du territoire incluent :
Dans le bassin versant de l'Yonne :

- La Vanne et ses affluents issus des Côteaux du Pays d'Othe.

Dans le bassin versant de la Seine supérieure :

- Le cours principal de la Seine et ses nombreuses dérivations naturelles ou anthropiques, comme la Melda et les canaux de la Seine troyenne ;
- Les affluents majeurs des territoires en amont : la Barse sur la rive droite et l'Hozain sur la rive gauche ;
- Des affluents locaux et urbains sur la rive gauche, tels que la Vienne, la Hurande et la Triffoire.

Dans le bassin versant de l'Aube :

- La Barbuise.

À l'Est du territoire on note la présence du lac d'Orient.

Projet

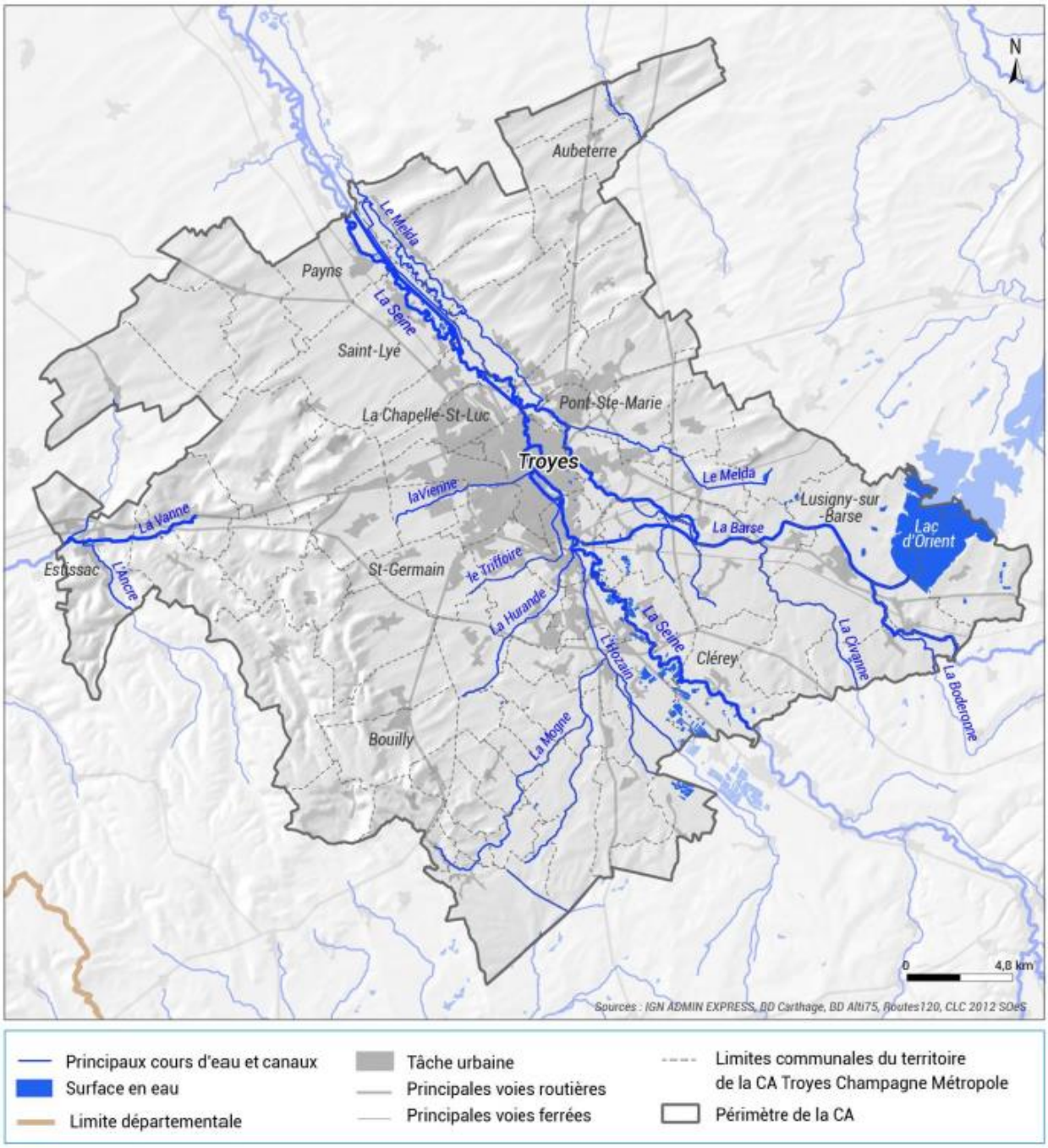


Figure 63 - Carte illustrant la ressource en eau superficielle de TCM (Source : PCAET TCM)

II.8.2.3 Eaux souterraines

La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole est concernée par plusieurs entités hydrogéologiques :

- **Masse d'eau des Alluvions de la Seine amont (FRHG007)** : couvrant une surface de 111 km², cette masse d'eau est principalement composée d'alluvions quaternaires. L'aquifère est libre, avec un état chimique et quantitatif globalement bon.
- **Masse d'eau de la Craie de Champagne Sud et centre (FRHG208)** : s'étendant sur 5 935 km², cette masse d'eau est principalement sédimentaire. L'aquifère est libre et captif (mais majoritairement libre). Son état chimique est globalement médiocre, tandis que son état quantitatif est bon.
- **Masse d'eau de la Craie du Senonais et Pays d'Othe (FRHG209)** : couvrant 4 334 km², cette masse d'eau est également principalement sédimentaire. L'aquifère est libre et captif (mais majoritairement libre). Son état chimique et quantitatif est globalement médiocre.
- **Masse d'eau de l'Albien-néocomien libre entre Seine et Ornain (FRHG215)** : surface de 2 366 km²

à dominante sédimentaire. L'aquifère est libre et captif (mais majoritairement libre). Son état chimique est globalement médiocre, alors que son état quantitatif est bon.

- **Masse d'eau de l'Albien-néocomien libre entre Yonne et Seine (FRHG216)** : couvrant une surface de 1 049 km², cette masse d'eau est principalement sédimentaire. L'aquifère est libre et captif (mais majoritairement libre). Son état chimique et quantitatif est globalement bon.

Toutefois, malgré un bon état chimique et quantitatif de certaines masses d'eau certaines d'entre-elles notamment au nord-ouest du territoire, sont soumises à un classement en Zone de Répartition des Eaux (ZRE), ce qui perturbe l'équilibre hydrique. En effet, la partie supérieure du nord-ouest du territoire est classée en zone vulnérable, caractérisée par une forte infiltration, tandis que la partie inférieure est moins sujette à l'infiltration et connaît davantage de ruissellement. Cette disparité s'explique en partie par la topographie et les types de sols présents.

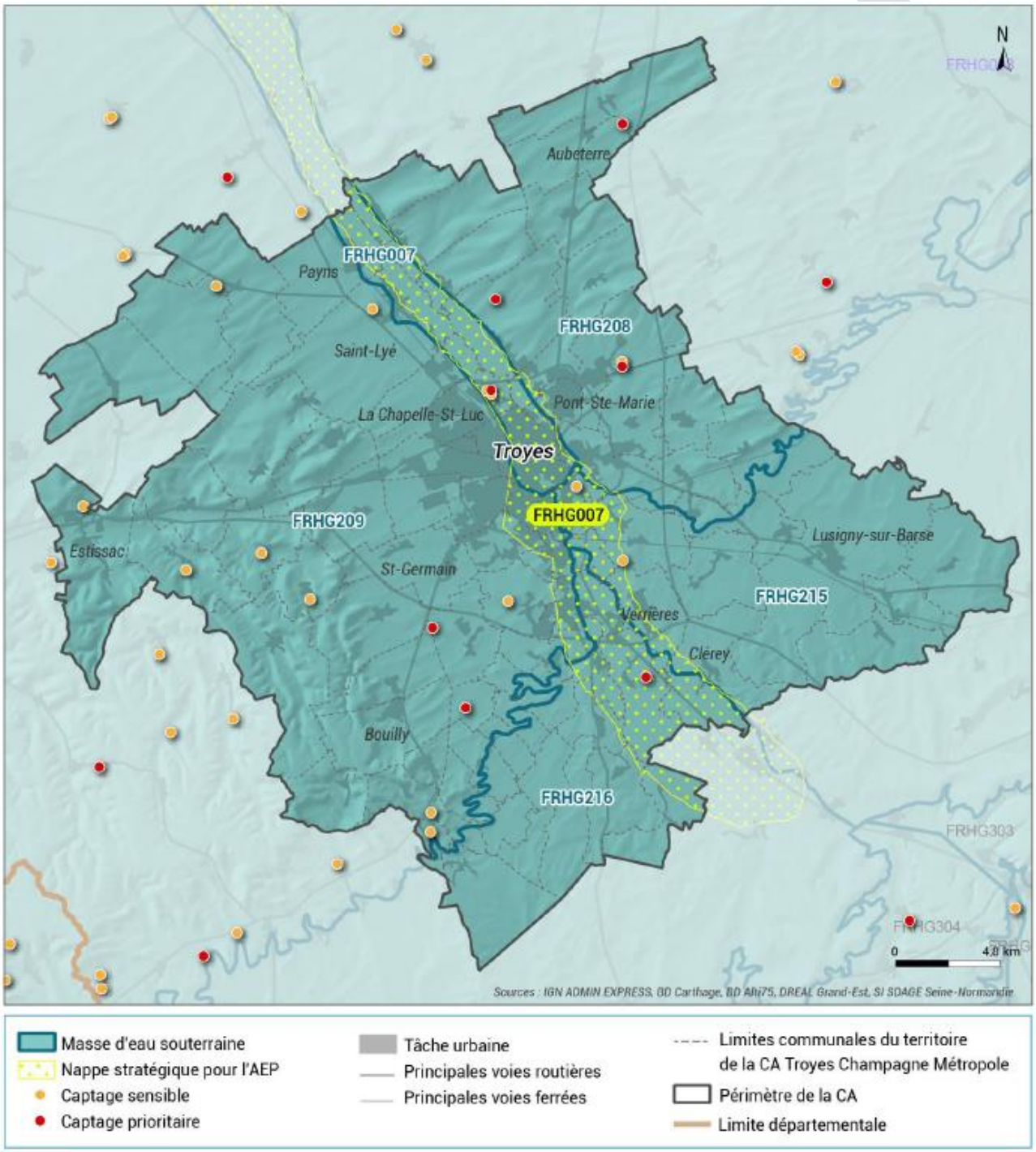


Figure 64 - Carte illustrant la ressource en eau souterraine de TCM

II.8.2.4 État qualitatif et quantitatif des masses d'eau

Les débits des cours d'eau sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole sont mesurés au fil du temps et mis à disposition via la base de données « Hydro ». Cependant, seules les données détaillées des débits des cours d'eau de la Barse et de la Barbuise sont disponibles.

La Barse à Montiéramey : Débit moyen annuel de 1.78m^3/s.

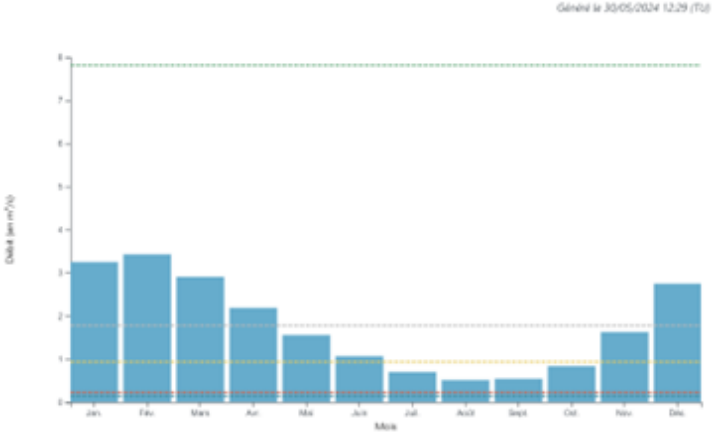


Figure 65 - Débit mensuel moyen de la Barse

La Barbuise à Pouan-les-Vallées : Débit moyen annuel de 0,767 m3/s.

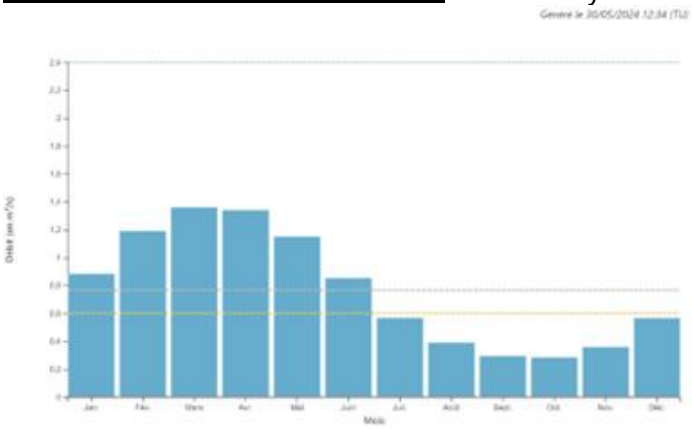


Figure 66 - Débit mensuel moyen de la Barbuise

Dans tous deux cas, il est notable que les débits des cours d'eau diminuent progressivement entre les mois de juin et octobre, avant d'augmenter à nouveau en novembre.

Concernant l'état écologique des masses d'eau de surface, celles-ci sont évaluées en examinant la structure et le fonctionnement des écosystèmes aquatiques associés. Cette évaluation repose sur des éléments de qualité : biologiques (espèces végétales et animales), hydromorphologiques et physico-chimiques, mesurés à l'aide d'indicateurs tels que les indices invertébrés ou poissons en cours d'eau. Sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, l'état écologique des cours d'eau varie de mauvais à bon. Par exemple, la Vanne, le Melda, la Hurande, la Barse et certaines parties de la Seine sont en bon état écologique. En revanche, l'Hozain, le Triffoire, la Mogne, la Vienne et la Civanne sont dans un état allant de moyen à médiocre. De plus, certains tronçons de la Seine et de l'Hozain présentent un mauvais état écologique.

L'état chimique des masses d'eau de surface est lui déterminé par le respect des Normes de Qualité Environnementales (NQE) via des valeurs seuils. La Vanne, le Melda, la Seine, la Vienne et le Triffoire sont dans un mauvais état chimique, tandis que le reste des cours d'eau est en bon état chimique.

Par ailleurs, toutes les communes du territoire sont classées en zone vulnérable à la pollution par les nitrates et en zone sensible, sujette à l'eutrophisation, où les rejets de phosphore et d'azote doivent être réduits.

Projet

II.8.2.5 Gestion de l'assainissement

Troyes Champagne Métropole exerce la compétence d'assainissement collectif sur 26 des 81 communes de son périmètre depuis le 1er janvier 2018. Cette responsabilité est assumée par la régie d'assainissement de Troyes Champagne Métropole, qui compte un conseil d'exploitation composé de 7 membres.

La régie gère environ 650 000 mètres linéaires de réseaux d'eaux usées et environ 300 000 mètres linéaires de réseaux d'eaux pluviales, ainsi que 7 stations d'épuration. Elle a pour principales missions la création de branchements neufs, la mise en place et la rénovation des réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales, l'exploitation et le renouvellement des stations d'épuration, l'entretien des réseaux d'assainissement, le contrôle de la conformité des installations et la perception de la redevance assainissement.

Pour ce qui est de la compétence assainissement non collectif, Troyes Champagne Métropole s'en charge dans les communes de Bouilly, Creney, Courteranges et Souligny. Quant aux autres communes, cette responsabilité revient au Syndicat Départemental des Eaux de l'Aube.

Le réseau d'assainissement de l'agglomération est principalement séparatif, à l'exception du centre historique de Troyes, qui est desservi par un réseau unitaire.

Cinq stations d'épuration traitent les eaux usées collectées :

- Une à Barberey-Saint-Sulpice ;
- Une à Verrières ;
- Une à Saint-Thibault ;
- Deux aux Bordes-Aumont.

Les rejets des réseaux d'eaux pluviales sont nombreux et dispersés sur l'ensemble du territoire.

Les stations de Saint-Thibault et des Bordes-Aumont traitent exclusivement les eaux usées de ces deux communes. La station de Verrières, en plus des eaux de la commune de Verrières gérées par la régie de Troyes Champagne Métropole, reçoit également celles des communes du COPE de la Haute-Seine du SDDEA (Rouilly-Saint-Loup, Ruvigny, Montaulin, Fresnoy-le-Château, Clérey). La station de Barberey-Saint-Sulpice, la plus importante, traite les eaux usées du reste de l'agglomération troyenne, regroupant ainsi plus de 120 000 habitants.

Des déversoirs d'orage sont également en place pour soulager le réseau unitaire en cas de fortes précipitations, en déversant directement dans le milieu naturel.

Figure 67 – Carte illustrant le réseau d'assainissement de la régie de TCM (Source : PAPI d'intention de la Seine)

II.8.2.6 Alimentation et gestion en eau potable

En matière d'eau potable, l'article L.1321-2 du code de la santé publique impose la création de périmètres de protection autour des captages d'eau potable. Ces captages constituent des servitudes d'utilité publique, listées dans la première partie de ce porter à connaissance.

La distribution de l'eau potable sur la majeure partie du territoire est assurée par le Syndicat Départemental des Eaux de l'Aube, qui utilise les infrastructures de la ville de Troyes, situées en partie en dehors du périmètre de Troyes Champagne Métropole. En revanche, dans certaines communes, la gestion de l'eau potable est détenue par les mairies, notamment à Barberey-Saint-Sulpice, Bucey-en-Othe, Estissac

Fontvannes, Laines-Aux-Bois, Messon, Pavillon-Sainte-Julie, Prugny, Saint-Léger-Près-Troyes, Sommeval, Vailly, Vauchassis et Villeloup.

L'eau potable est prélevée dans le sous-sol, soit par gravité à partir de sources de nappe sédimentaire, soit par pompage dans les alluvions. Après traitement, elle est acheminée vers des réservoirs, avec ou sans recours à des stations de pompage, puis distribuée, soit par gravité, soit à l'aide de surpresseurs. Des interconnexions permettent d'alimenter un réseau à partir d'autres sources.

Plusieurs points de captage en eau potable sont présents sur le territoire (voir carte 61).

II.8.3 Les enjeux liés à la ressource en eau pour le Plan de Mobilités

Les infrastructures de transport, telles que les routes et les voies ferrées, sont des sources importantes de pollution pour les ressources en eau de Troyes Champagne Métropole. Les polluants émanant des véhicules, tels que les hydrocarbures, les métaux lourds et les particules, peuvent être emportés par les eaux pluviales et contaminer les cours d'eau et les nappes phréatiques de la région.

Projet

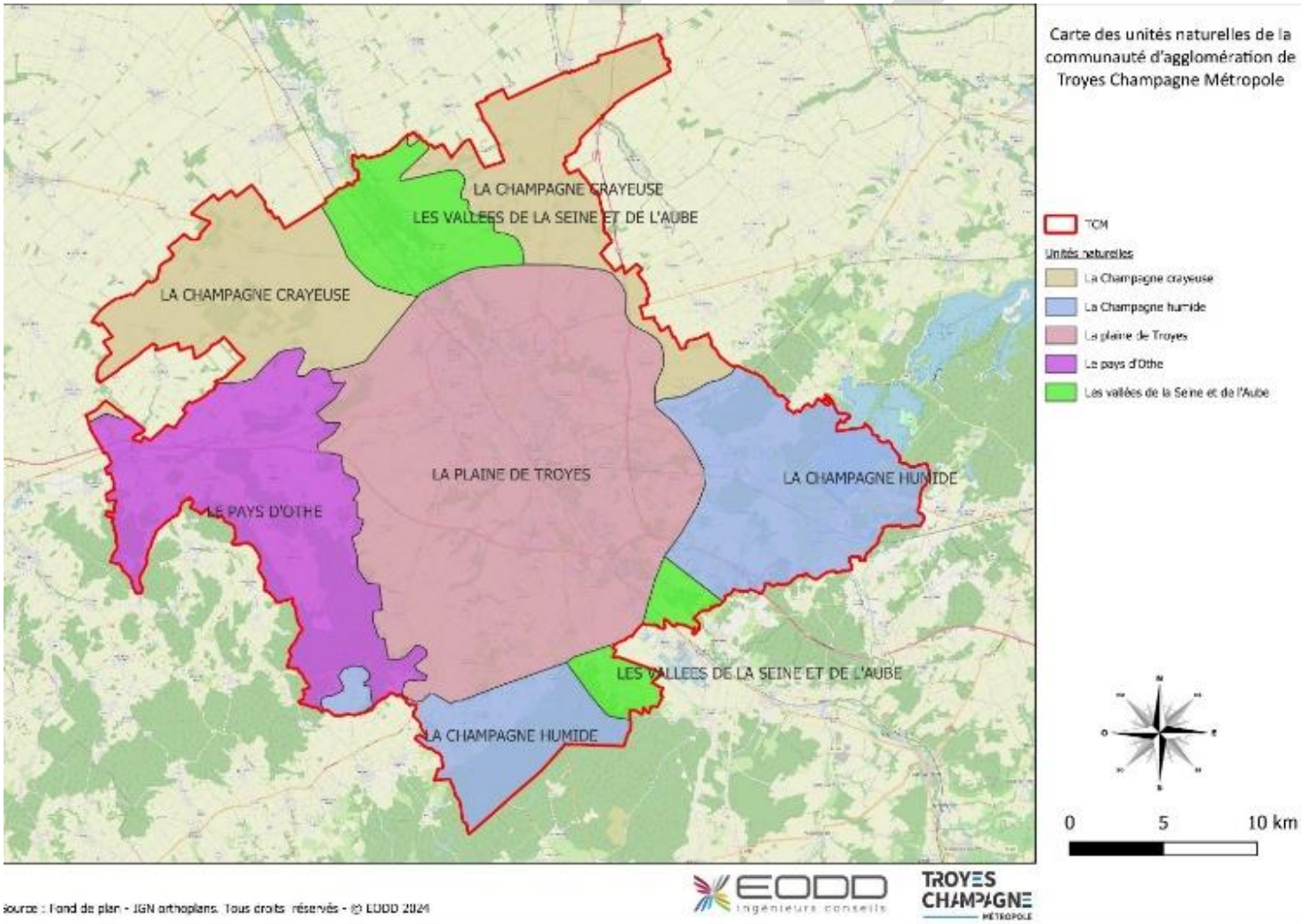
II.8.4 Paysage

Le territoire de Troyes Champagne Métropole se situe à l'interface entre différentes unités naturelles :

- L'unité naturelle de la Champagne crayeuse situé au Nord – Nord-Ouest qui se caractérise par des substrats calcaires, un relief de plaine ondulée et un paysage de grande culture intensive.
- L'unité naturelle de la Champagne humide situé au Sud- Sud-Est qui se caractérise par des sols argileux et une forte présence de l'eau du fait du caractère imperméable des sols.
- Les unités naturelles du Pays d'Othe puis du Chaourçois situé au Sud-Ouest qui constituent des contreforts boisés au relief plus marqué dans lesquels réside deux entités paysagères :
- Les plateaux et crêtes boisés où prospère une épaisse forêt de feuillus (hêtres, charmes, chênes) et plus rarement des résineux.
- Les vallées encaissées et sinueuses sont entrecoupées de petits vallons secs.

Cette diversité est à l'origine de milieux naturels dont l'intérêt écologique est exceptionnel :

- Les milieux humides (Marais, ruisseaux, fleuves).
- Les milieux forestiers (Pinèdes et boisements de crête ; vallée).
- Les milieux ouverts (Prairies).
- Les milieux thermophiles (Pelouses calcicoles de talus).



Source : Fond de plan - IGN orthoplans. Tous droits réservés - © EODD 2024

Figure 68 - Carte des unités naturelles présentes sur l'aire d'étude

II.8.5 Risques naturels

II.8.5.1 Risque inondation

Le risque inondation correspond à la confrontation en un même lieu géographique d'un aléa (une inondation potentiellement dangereuse) avec des enjeux (humains, économiques, ou environnementaux) susceptibles de subir des dommages ou des préjudices.

Différents types d'inondation se distinguent :

- Crue ou débordement de cours d'eau
- Ruissellement
- Submersion marine
- Remontée de nappe phréatique
- Rupture d'ouvrage
- Autre : débordement de lac, rupture de poche glaciaire, débordement de réseaux d'eaux pluviales, etc.

Sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, **les risques d'inondations par ruissellement sont très faibles et par submersion marine sont inexistants**. Les aléas du territoire par rapport aux autres types d'inondations sont détaillés dans les sections suivantes.

II.8.5.2 Débordement des cours d'eau :

La ville de Troyes, ainsi que les communes riveraines recevant les apports de trois cours d'eau : la Seine, la Barse et l'Hozain, sont exposées au **risque d'inondation de plaine**, qui constitue le principal type d'inondation dans le département de l'Aube. Ces inondations se caractérisent par une montée lente des eaux sur une période pouvant s'étendre de plusieurs jours à plusieurs semaines, causant des dommages significatifs. Ce phénomène est également connu sous le nom **d'inondation par débordement des cours d'eau**.

Le département a connu plusieurs crues historiques au fil du temps, conduisant à des renforcements des systèmes de protection contre les inondations et à l'élaboration d'un **Plan de Prévention des Risques d'Inondation** (**PPRi**). Ce plan, spécifiquement conçu pour l'agglomération troyenne, a été officiellement approuvé par arrêté préfectoral en date du 13 avril 2017. Son objectif est de réguler l'aménagement des zones inondables afin d'assurer la sécurité des habitants, la protection des biens et la préservation des zones d'expansion des crues.

Il concerne principalement la partie Est de la ville de Troyes ainsi que 21 autres communes environnantes, notamment Villacerf, Payns, Mergey, Saint-Lyé, Saint-Benoît-sur-Seine, Sainte-Maure, Barberey-Saint-Sulpice, La Chapelle-Saint-Luc, Lavau, Pont-Sainte-Marie, Bréviandes, Buchères, Moussey, Saint-Julien-les-Villas, Saint-Thibault, Clérey, Verrières, Rouilly-Saint-Loup, Saint-Parres-aux-Tertres, Villechétif et Creney-près-Troyes.

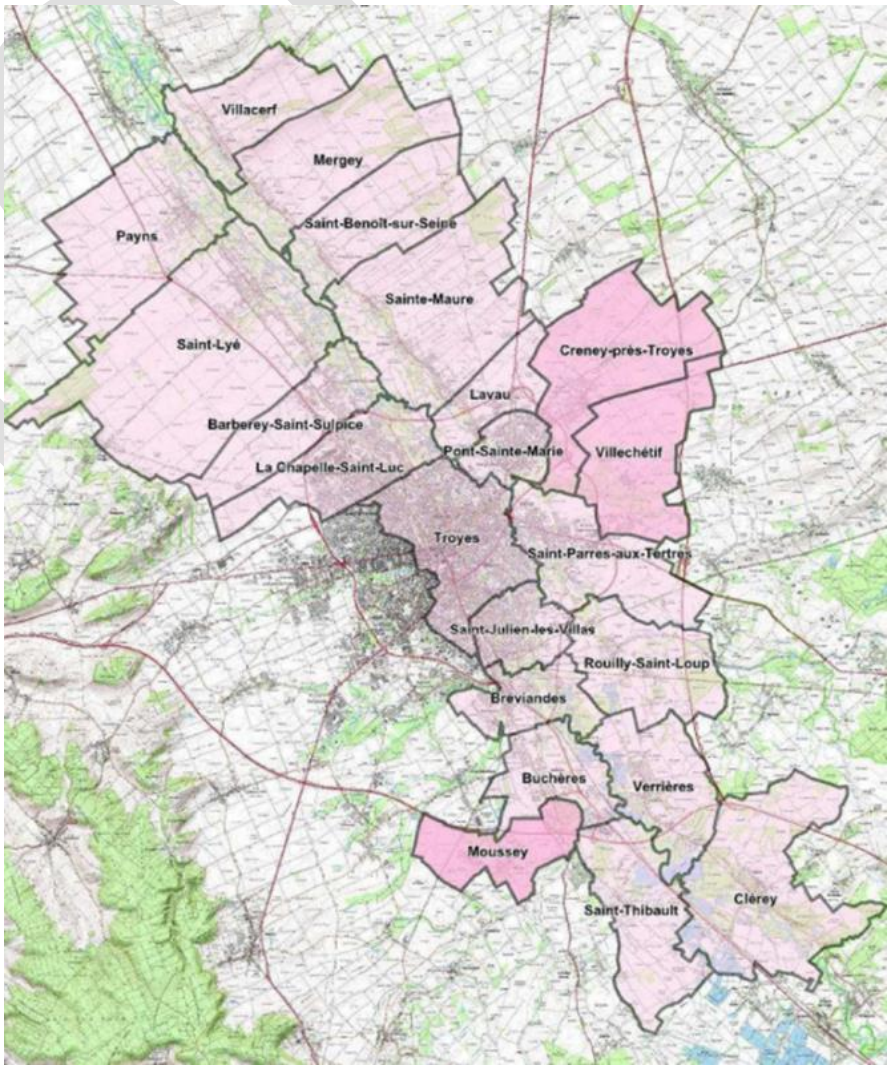
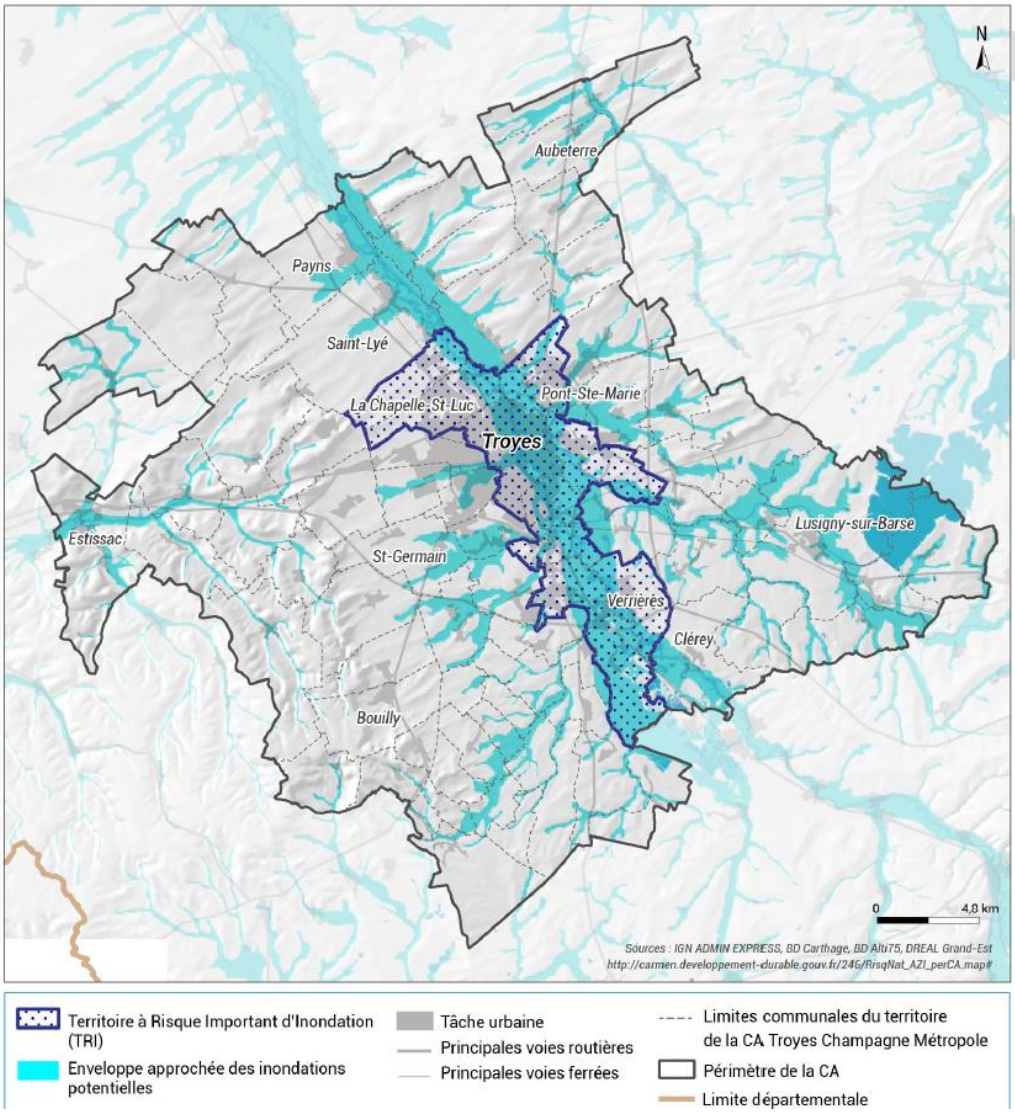


Figure 69 - Ensemble des communes concernées par le PPRi (source : Troyes Champagne Métropole)

On distingue deux secteurs à fort enjeux ainsi qu'une zone moins vulnérable :

- **Le secteur amont de Clérey à Saint-Julien-Les-Villas** caractérisé par de grandes zones agricoles avec plusieurs centre urbains (Clérey, Buchères etc) avec des d'activités économiques dont des établissements classés IPPC et d'autres enjeux ponctuels. La présence de plusieurs aménagements futurs est également à prendre en considération dans ces enjeux.
- **Les secteurs de Saint-Julien-Les-Villas, Troyes, Saint-Parres-aux-Tertres, Pont-Sainte-Marie et La chapelle-Saint-Luc** sont fortement urbanisées comportant de nombreux enjeux en zone inondable, principalement des ERP et des zones d'activité. Malgré la présence de digues offrant une certaine protection, l'urbanisation devra être limitée afin de ne pas augmenter la population et les biens exposés au risque d'inondation. Il convient également de préserver la zone en rive droite de la vieille Seine qui constitue un champ d'expansion de crue important.
- **Le secteur à l'aval des agglomérations** est également constitué de grandes zones d'expansion des crues cependant le secteur présente peu d'enjeux étant situé principalement en limite de zone inondable.

Le risque d'inondation est surtout concentré dans la partie Est de la Métropole et des communes riveraines, le long de la Seine. Ce risque est étroitement lié à l'infrastructure de transport, soulignant ainsi l'interdépendance entre la planification des politiques de transport et l'aménagement urbain dans cette zone, notamment en ce qui concerne l'imperméabilisation des sols. Le SCOT, conscient de la vulnérabilité de la région, incite les différents départements de l'Aube à intégrer la menace d'inondation dans leurs projets d'aménagement via les recommandations suivantes :



- Une adaptation du bâti ;
- Une meilleure conciliation des usages et modes d'occupation du sol ;
- Création d'aménagements résilients ;
- Encadrer le développement de l'urbanisation par l'instauration de conditions de constructibilité adaptées au niveau et à la nature de l'aléa, ainsi qu'à l'intensité du risque ;
- Préserver les continuités qui participent à la régulation des phénomènes d'inondation.

Afin de réduire au maximum le risque dans ces zones et sur l'ensemble du territoire, une surveillance attentive des principaux cours d'eau et une anticipation des phénomènes d'inondation sont mises en œuvre dans le département, et assurées en parties par le service de prévision des crues "Seine Amont-Marne Amont" de la DREAL.

Figure 70 – Carte du risque d'inondation par débordement direct sur le territoire de la communauté d'Agglomération Troyes-Champagne-Métropole (source PCAET TCM - MEDIATERRE Conseil, 2018)

II.8.5.3 Remontées de nappes

En parallèle du risque d'inondation par débordement des cours d'eau, **le territoire est également sujet au risque d'inondation par remontée de nappes**, c'est-à-dire lorsque les nappes souterraines ne sont plus capables d'absorber toute l'eau qui s'infiltre. De cette situation découle une remontée du niveau des nappes, qui peut dans un premier temps venir inonder les caves et ouvrages souterrains, mais également atteindre le niveau du sol et créer des inondations plus conséquentes.

La base de données Géorisques et sa carte interactive permettent de visualiser les zones au sein du territoire qui sont le plus vulnérables à ce risque de remontées de nappes, comme l'illustre la figure ci-dessous. Il apparaît que l'aléa est le plus élevé autour du lit de la Seine et des différents cours d'eau qui s'y jettent. La partie ouest du territoire est également sujette aux remontées de nappes, atour des lacs et des zones saturées en eau.

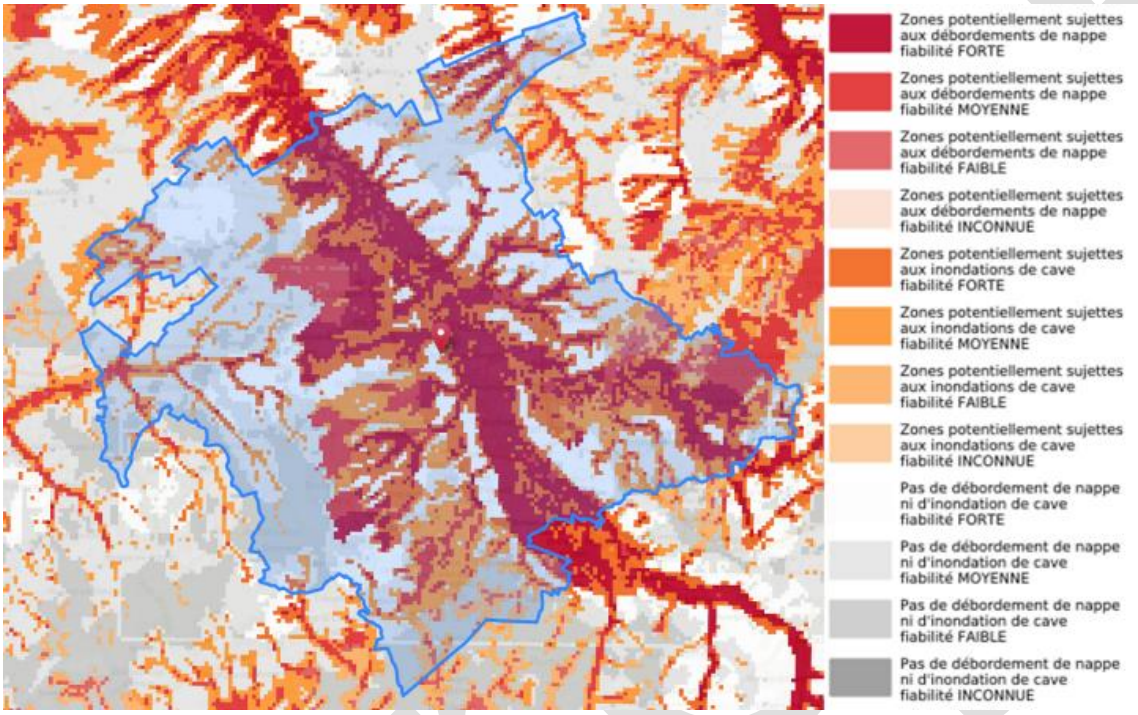


Figure 71 - Risque remontée de nappe (source BRGM, 2024)

II.8.5.4 Rupture de barrage

Le **phénomène de rupture de barrage** correspond à la destruction totale ou partielle de celui-ci pouvant entraîner la formation d'une onde de submersion se traduisant par une élévation brutale du niveau de l'eau à l'aval.

Troyes et son agglomération se situant en aval du barrage du Lac réservoir Seine, d'une capacité de stockage de 217 millions de m^3, sont exposées à ce risque. En effet, dans l'hypothèse où la digue de Morge venait à céder, l'onde de submersion toucherait les communes de la vallée de la Seine situées en aval de cette digue, dont Troyes et son agglomération. En cas de rupture du barrage, le temps d'arrivée de l'onde sur le territoire de la commune serait de 3 à 6 heures dont 43 000 personnes seraient impactées.

À ce jour aucun événement pouvant craindre ce risque de rupture de ses ouvrages n'est survenu mais la vigilance reste de mise et la surveillance de ces barrages nécessaires. Outre les mesures de surveillance de l'ouvrage, un Plan Particulier d'Intervention (PPI) intégré à l'Organisation de la Réponse de Sécurité Civile (ORSEC) a été établi par la préfecture de l'Aube.

D'après la carte et le PPI Barrage du Lac réservoir Seine, la zone impactée serait en zone d'inondation spécifique (ZIS).

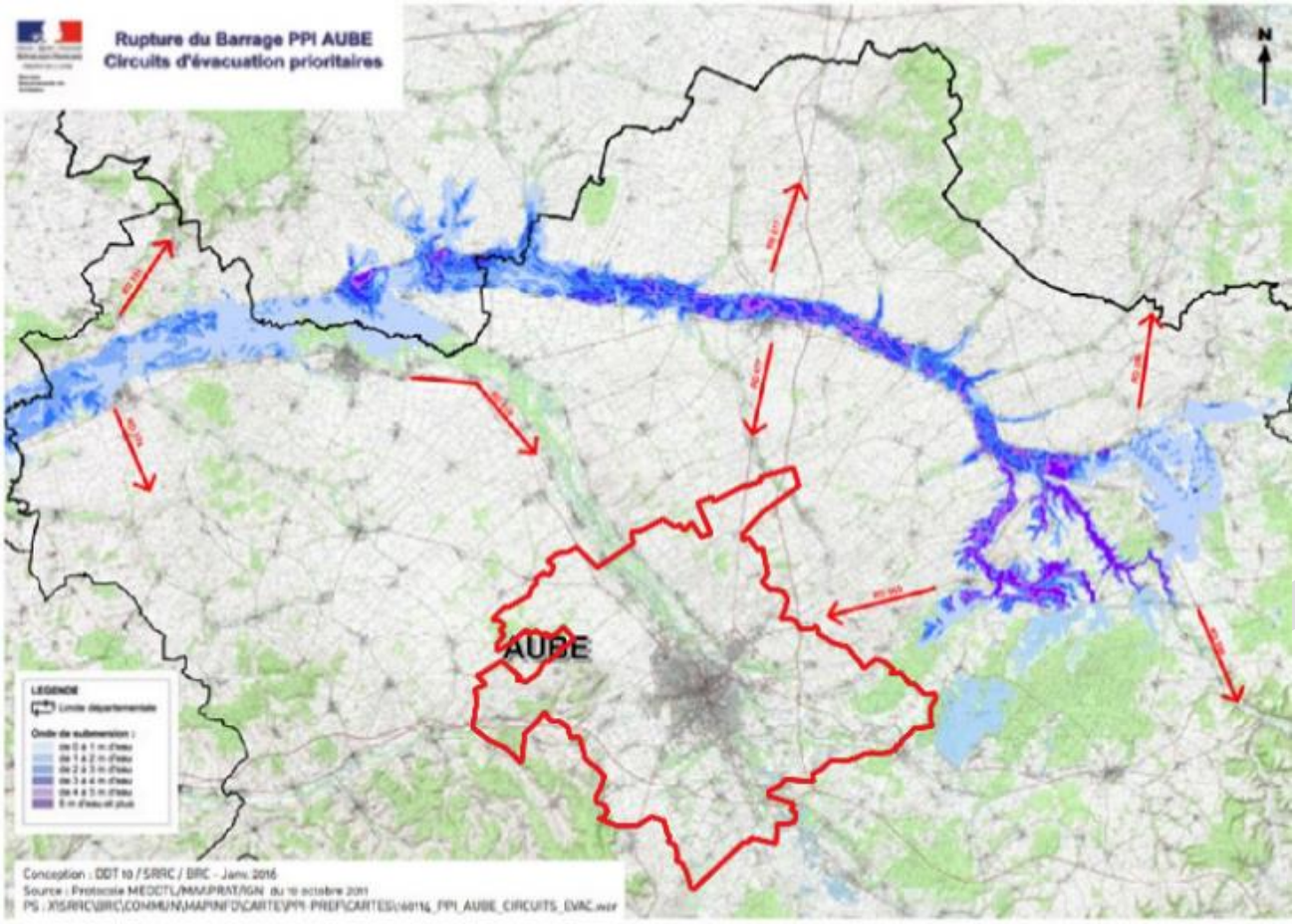


Figure 72 - Carte illustrant le risque rupture de barrage à l'échelle du département (Source : PPI Barrage réservoir seine)

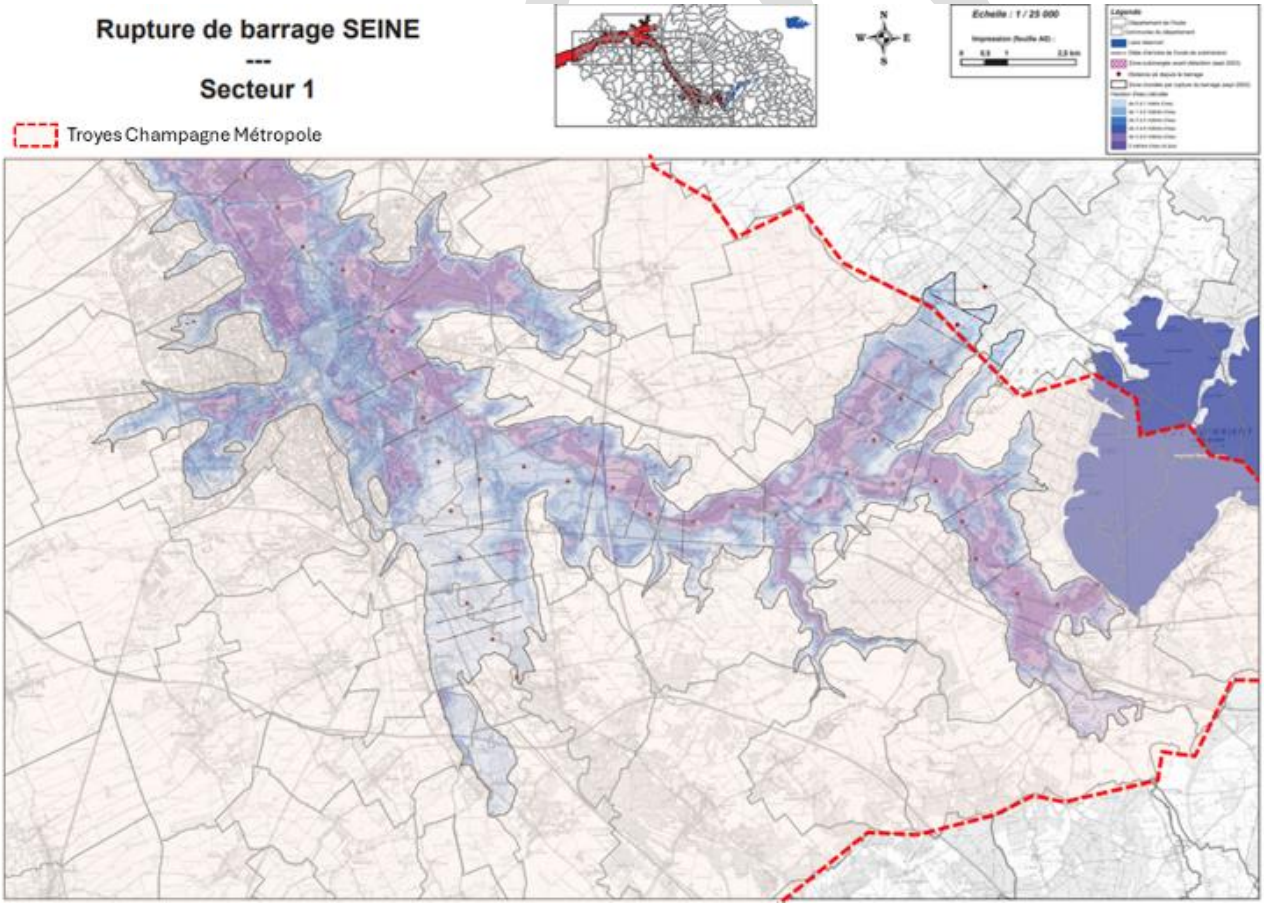


Figure 73 – Carte des zones submergées en cas de rupture de barrage (Sources : Troyes Champagne métropole ; PPI Barrage réservoir seine)

II.8.5.5 Risque mouvement de terrain

Les mouvements de terrain sont définis comme un ensemble de déplacements plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou anthropique. La région et plus particulièrement Troyes et ses alentours sont concernées par deux types de mouvement de terrain :

- Le retrait gonflement des argiles ;
- Les effondrements de cavités souterraines.

Le retrait gonflement des argiles, consécutif à la sécheresse constitue le principale risque de mouvement de terrain sur le territoire. Cependant, la lenteur et la faible amplitude du phénomène le rendent sans danger pour la population. Toutefois ce risque peut entraîner des conséquences importantes sur les fondations superficielles des habitats individuels présentes dans les zones ou le tassement est plus important.

L'évolution des cavités souterraines naturelles ou artificielles peut entrainer l'affaissement voire l'effondrement par la rupture des appuis du bâti ou du toit. Etant lents et progressif ces affaissements peuvent entraîner des conséquences sur les ouvrages en surface. Les effondrements bien que plus rares, ont un caractère soudain, augmentant ainsi la vulnérabilité des personnes. Ils présentent donc des risques pour les populations et les infrastructures.

Troyes compte 7 sites recensés par le BRGM susceptibles d'affaissements ou d'effondrements (sans risque immédiat) :

- Angle des rues Colbert et de la Monnaie ;
- Aqueduc Saint-Nicolas ;
- Galerie rue du Général Saussier et rue du Charbonnet ;
- Les Hauts-Clos ;
- La voie SNCF entre la rue Bégand et le pont rue Jeanne-d 'Arc

Auxquels s'appuient plus de 200 caves et aménagements souterrains, allant d'un à trois niveaux de profondeur, au sein des quartiers historiques du corps du Bouchon de Champagne.

La ville a été touchée au cours de son histoire par des catastrophes naturelles due à ces mouvements de terrain, ce qui en fait aujourd'hui une préoccupation importante en raison de la topographie particulière de la région ainsi que de ses caractéristiques géologiques.

En effet, la zone est sujette à des mouvements du sol pouvant être influencés par des facteurs tels que la nature des sols, les variations de niveau d'eau souterraine et l'activité humaine. De plus les zones présentant une pente prononcée ou des sols argileux restent particulièrement vulnérables et peuvent être aggravés par l'urbanisation et les activités de construction qui viendrait perturber l'équilibre naturel du sol et augmenter la pression sur les pentes.

Trois niveaux de risque ont été établis en fonction de la vitesse et de l'ampleur de la propagation du phénomène. Comme le montre la carte ci-dessus, le BRGM identifie un faible niveau de risque, notamment sur le territoire de la commune de Troyes. Malgré ce risque relativement bas, il doit être pris en considération, notamment en ce qui concerne les infrastructures routières, car les mouvements de terrain, en créant des fissures, peuvent rendre les voiries les plus exposées difficiles d'accès.

Projet

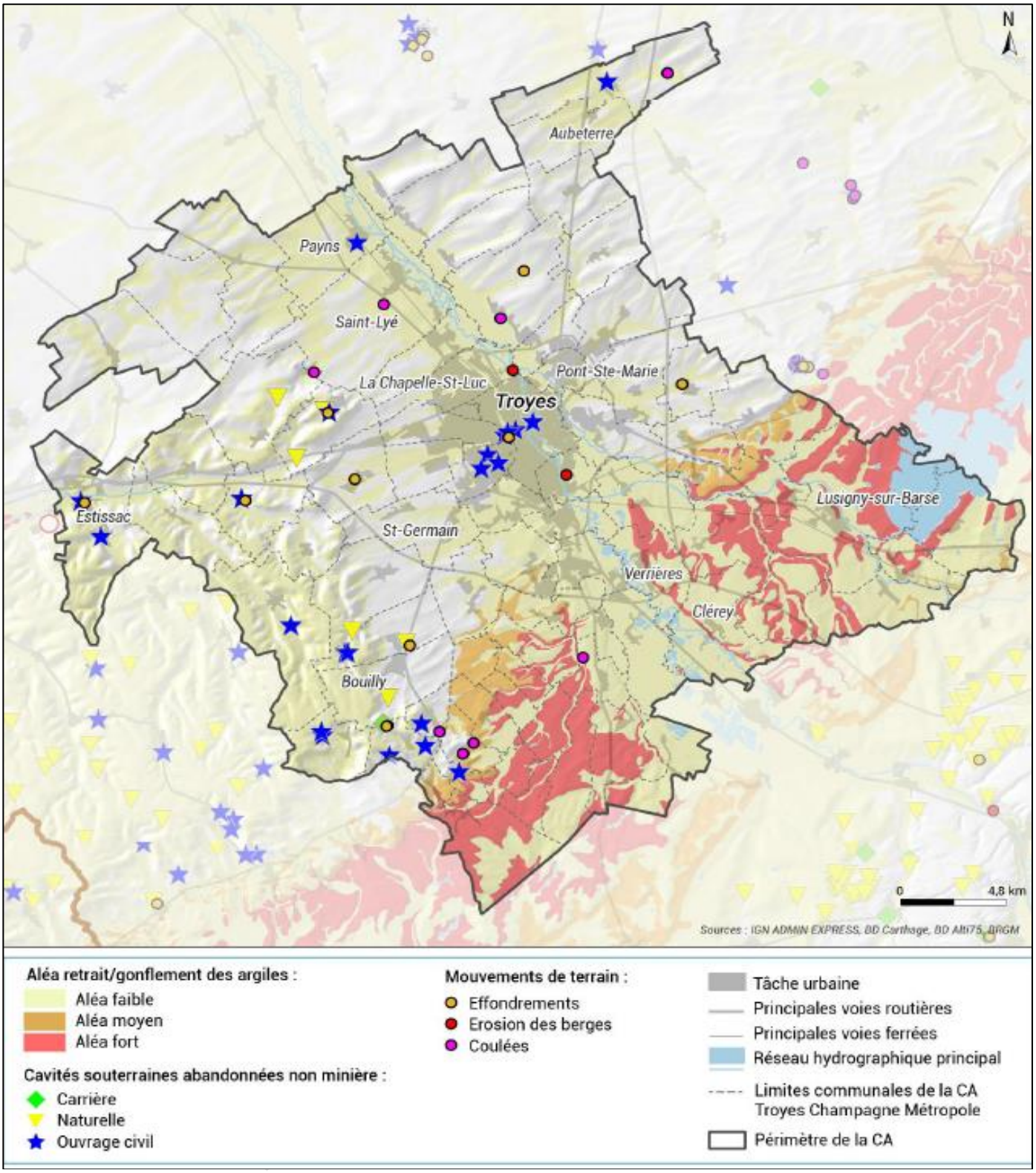


Figure *74* - Carte de l'aléa retrait gonflement des argiles sur le territoire (source : Troyes Champagne Métropole)

II.8.5.6 Risque radon

Le radon est un gaz radioactif naturellement présent dans le sol et les roches, et il peut s'infiltrer dans les bâtiments, en particulier dans les régions où le sous-sol contient des concentrations élevées de radon.
Dans l'agglomération de Troyes, les communes présentent un potentiel radon de catégorie 1 et sont situées sur des formations géologiques caractérisées par des teneurs en uranium relativement faibles. Ces formations comprennent principalement les calcaires, les formations sableuses et argileuses qui constituent les grands bassins sédimentaires, tels que le Bassin parisien et le Bassin aquitain. Ces types de sols peuvent contribuer à des niveaux de radon moins élevés, mais cela ne signifie pas que le risque est nul.

II.8.5.7 Risque sismique

En application des articles R.563-4 et R.125-3 du code de l'environnement, l'ensemble du département de l'Aube est classé en zone de sismicité 1 (risque très faible).

II.8.6 Les enjeux liés aux risques naturels pour le Plan de Mobilités

Les surfaces imperméables créées par les infrastructures de transport, comme les routes et les parkings, augmentent le ruissellement des eaux pluviales, ce qui peut surcharger les réseaux de drainage et d'assainissement et accroître le risque d'inondation. Il est donc essentiel de mettre en place des systèmes efficaces de gestion des eaux pluviales pour prévenir ces problèmes.
La présence d'infrastructures de transport dans les zones inondables augmente les risques pour les populations et les biens. Les routes et les voies ferrées peuvent modifier les écoulements naturels des cours d'eau, aggravant les problèmes d'inondation dans le territoire de Troyes Champagne Métropole. Les zones de protection autour des captages d'eau potable doivent être rigoureusement respectées lors de la planification des infrastructures de transport pour éviter toute contamination. Les projets de construction ou d'extension de routes et d'autres infrastructures nécessitent des mesures de protection strictes pour prévenir les risques de pollution des sources d'eau potable.
Les changements climatiques accentuent les défis liés à la gestion des ressources en eau et des infrastructures de transport. Par exemple, l'augmentation des épisodes de pluie intense et des périodes de sécheresse nécessite des infrastructures résilientes et adaptables pour le territoire de Troyes Champagne Métropole.
Pérennité des ouvrages, sécurité des personnes, continuité d'usage/ de service (Document d'analyse de la vulnérabilité du territoire réalisé en lien avec l'action 5.2 du programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) d'intention de la Seine Troyenne).

II.9 Milieux naturels et biodiversité

II.9.1 Zonages d'intérêt et de protection écologique

II.9.1.1 Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

Le territoire de Troyes Champagne Métropole se situe à l'interface de différentes unités naturelles : la Champagne crayeuse, la Champagne humide, le Pays d'Othe puis du Chaourçois, et les vallées encaissées.
Cette diversité est à l'origine de milieux naturels dont l'intérêt écologique est fort :

- Les milieux humides (Marais, ruisseaux, fleuves).
- Les milieux forestiers (Pinèdes et boisements de crête ; vallée).
- Les milieux ouverts (Prairies).
- Les milieux thermophiles (Pelouses calcicoles de talus).

Le territoire comprend des écosystèmes variés, accueillant une grande diversité d'espèces, tels que les vallées de la Seine et de l'Aube, les vastes massifs forestiers de la Forêt d'Orient, du Chaourçois, du Pays d'Othe et de Clairvaux, ou les savarts et pinèdes du camp de Mailly, et qui constituent de grands ensembles naturels riches en biodiversité (ZNIEFF de type II). Les ZNIEFF type I et II identifiées sur le territoire sont données ci-dessous.
La définition de plusieurs zones d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO), qui identifient les biotopes et habitats des espèces d'oiseaux sauvages les plus menacées touche également la partie est du territoire.

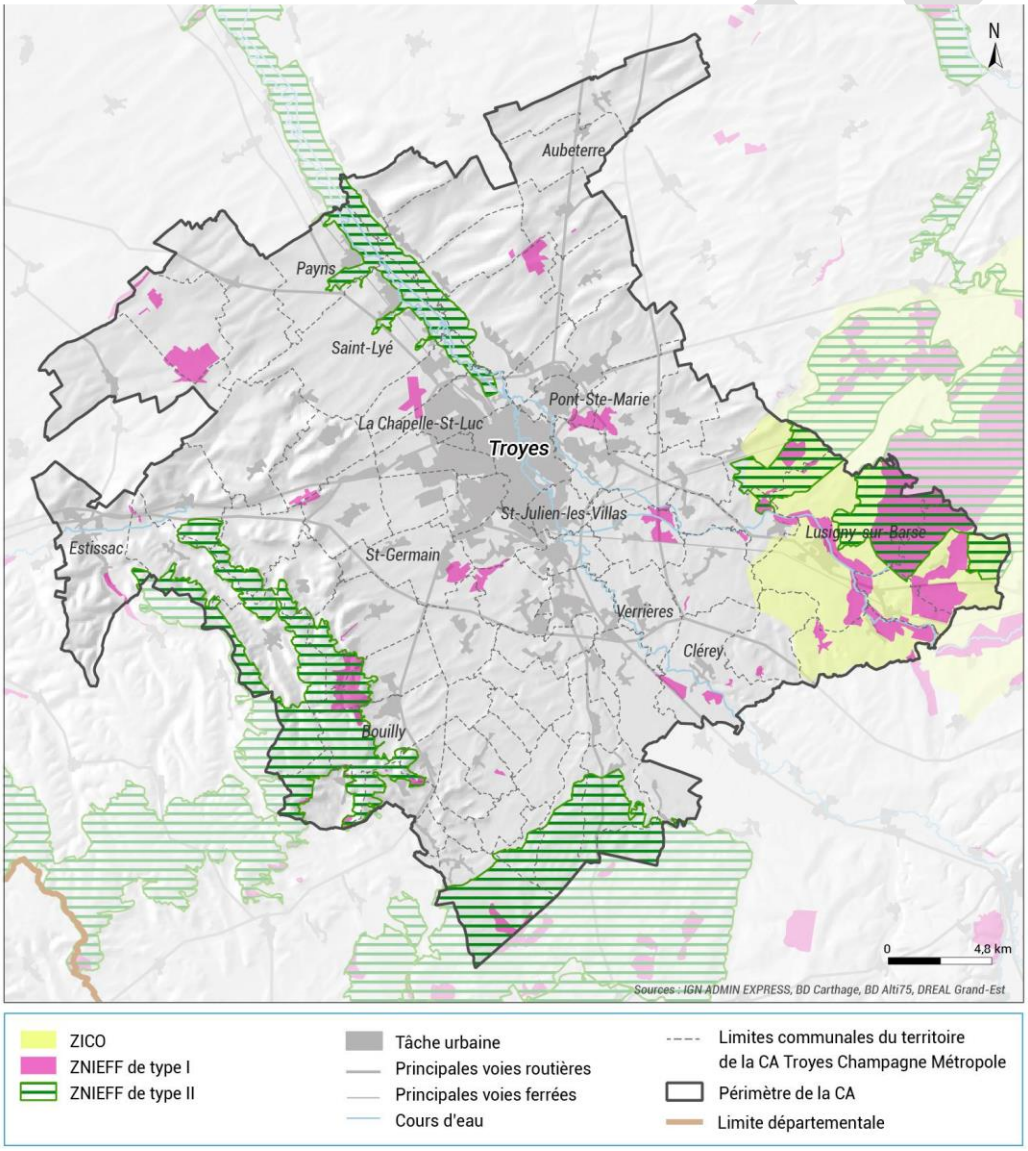


Figure *75* - Carte des ZNIEFF de type I et II présentes sur le territoire (Source : PCAET TCM)

Tableau 22 – ZNIEFF présentes sur le territoire

ZNIEFF de type I	Communes	Nom du site	Habitats déterminants	Espèces déterminantes
De type I	La chapelle Saint Luc	Aérodrome de Troyes-Barberey	Prairies de fauche de basse altitude - Cultures -Espaces bâtis	- Pipit farlouse - Œdicnème criard -Cochevis huppé -Outarde canepetière
	Villeloup et Dierrey-Saint-Pierre	Pinèdes de la Gaudine et de corvau	-Forêts de Pins sylvestres -Pelouses calcaires subatlantiques semi-arides	-Mante religieuse -Cigale des montagnes -Mélitée de la Lancéole -Machaon -Caloptère italien -Caloptère italien -Ephippigère des vignes
	Pont Sainte Marie et Dierrey-Saint-Pierre	Marais de Villechétif	Forêts caducifoliées -Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana - Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières -Eaux douces intérieures	-Mélitée de la Lancéole -Machaon -Caloptère italien -Caloptère italien -Ephippigère des vignes
	Saint-Parres-aux-Tertres	Prairies et bois entre ces communes Rouilly-Saint-Loup et Ruvigny	-Forêt de Frênes et d'Aulnes des fleuves médio-européens - Lisières humides à grandes herbes - Prairies humides eutrophes - Prairies de fauche de basse altitude	Libellule fauve - Criquet marginé - Criquet verte-échine - Criquet ensanglanté - Œdipode ensanglantée - Criquet des Roseaux - Parapleure alliacé - Chardon faux-acanthe - Euphorbe des marais - Gratiole officinale - Herbe au pauvre homme - Inule des fleuves - Inule d'Angleterre - Inule britannique - Inule de Grande Bretagne - Couleuvre verte et jaune
	Rossières-près-Troyes et Saint-Léger-près-Troyes	Marais des pâtures de servet entre vielaines et chevillele	-Forêts marécageuses de Bouleaux et de Conifères -Prairies à Molinie et communautés associées -Bas-marais alcalins (tourbières basses alcalines) -Forêt de Frênes et d'Aulnes des fleuves	Nacré de la Sanguisorbe -Grande violette - Agrion de Mercure - Gomphe vulgaire - Phragmite des joncs - Hibou des marais - Criquet palustre - Œdipode ensanglantée - Laîche paradoxale - Orchis négligé - Glycérie striée

Projet

ZNIEFF de type I	Communes	Nom du site	Habitats déterminants	Espèces déterminantes
			médio-européens -Végétation à Cladium mariscus	
	Souligny ; Bouilly ; Laines-aux-Bois	Pelouses et bois de la vallée de la gloire et cote d'imont	Chênaies thermophiles et supra-méditerranéennes -Lisières (ou ourlets) forestières thermophiles -Pelouses calcaires subatlantiques semi-arides -Hêtraies -Eboulis Ouest méditerranéens et Éboulis thermophiles	Salamandre tachetée -Mante religieuse -Cigale des montagnes -Cordulégastre annelé -Pouillot de Bonel -Ephippigère des vignes -Peucédan d'Alsace -Lézard des souches
	Clérey et Saint-Thibault	Marais et gravières de la reculée et des ballastrières	- Végétations aquatiques -Communautés amphibies -Prairies à Molinie et communautés associées -Communautés grandes Laîches -Roselières	-Triton crêté -Prêle occidentale -Aeschne printanière -Rousserolle turdoïde -Héron pourpré -Butor blongios -Orchis incarnat -Ophrys abeille -Prêle très rameuse
	Briel-sur-Barse ; Chauffour-lès-Bailly ; Courteranges ; Lusigny-sur-Barse ; Marolles-lès-Bailly ; Montiéramey	Prairies des vallées de la Barse	-Communautés à grandes Laîches - Prairies humides eutrophes - Prairies de fauche de basse altitude	-Triton crêté - Gomphe vulgaire - Pie-grièche écorcheur - Rougequeue à front blanc - Criquet verte -échine - Gratiole officinale - Oenanthe à feuilles de peucédan - Pâturin des marais - Stellaire holostée
	Lusigny-sur-Barse et Montreuil-sur-Barse	Prairies de Champ-Laurent et de fontaine Cherue	-Prairies humides eutrophes -Communautés à grandes Laîches -Prairies de fauche de basse altitude	-Laîche à épis distants - Laîche distante - Gratiole officinale - Herbe au pauvre homme - Oenanthe à feuilles de peucédan

Projet

ZNIEFF de type I	Communes	Nom du site	Habitats déterminants	Espèces déterminantes
				- Trèfle étalé
	Feuges ; Saint-Benoît-sur-Seine ; Sainte-Maure ; Vailly	Pinèdes de la côte des terres cocasses et du mont Equoi à Sainte-Maure et Saint-Sur-Seine	-Forêts de Pins sylvestres -Pelouses calcaires subatlantiques semi-arides	

ZNIEFF de type II	Communes	Nom du site	Habitats déterminants	Espèces déterminantes
De type II	Villacerf ; Payns ; Mergey ; Chapelle-Saint-Luc ; Saint-Lyé	Vallée de la Seine de la Chapelle-Saint-Luc à Romilly-Sur-Seine	- Forêts mixtes de Chênes, d'Ormes et de Frênes des grands fleuves - Prairies humides eutrophes - Roselières - Communautés amphibies - Communautés à grandes Laîches	-Pélodyte ponctué - Triton crêté - Crossope aquatique - Musaraigne aquatique - Grande Aeschne - Pie-grièche grise - Hirondelle de rivage -Petit gravelot - Crépide hérissée - Gratiole officinale - Orchis des marais - Pâturin des marais - Grande douve - Violette élevée
	Courteranges ; Laubressel ; Lusigny-sur-Barse	Forêts des bas-bois et autres milieux de Piney à Courteranges	-Chênaies-charmaies à Stellaire sub-atlantiques - Prairies à Molinie et communautés associées - Prairies humides eutrophes - Communautés amphibies - Lisières humides à grandes herbes	-Sonneur à ventre jaune - Salamandre tachetée - Putois d'Europe - Furet - Crossope aquatique -Musaraigne aquatique -Musaraigne d'eau -Musaraigne porte-rame - Sympétrum jaune d'or - Rousserolle turdoïde - Canard souchet - Phragmite des joncs - Chouette chevêche -Chevêche d'Athéna - Butor étoilé - Torcol fourmilier

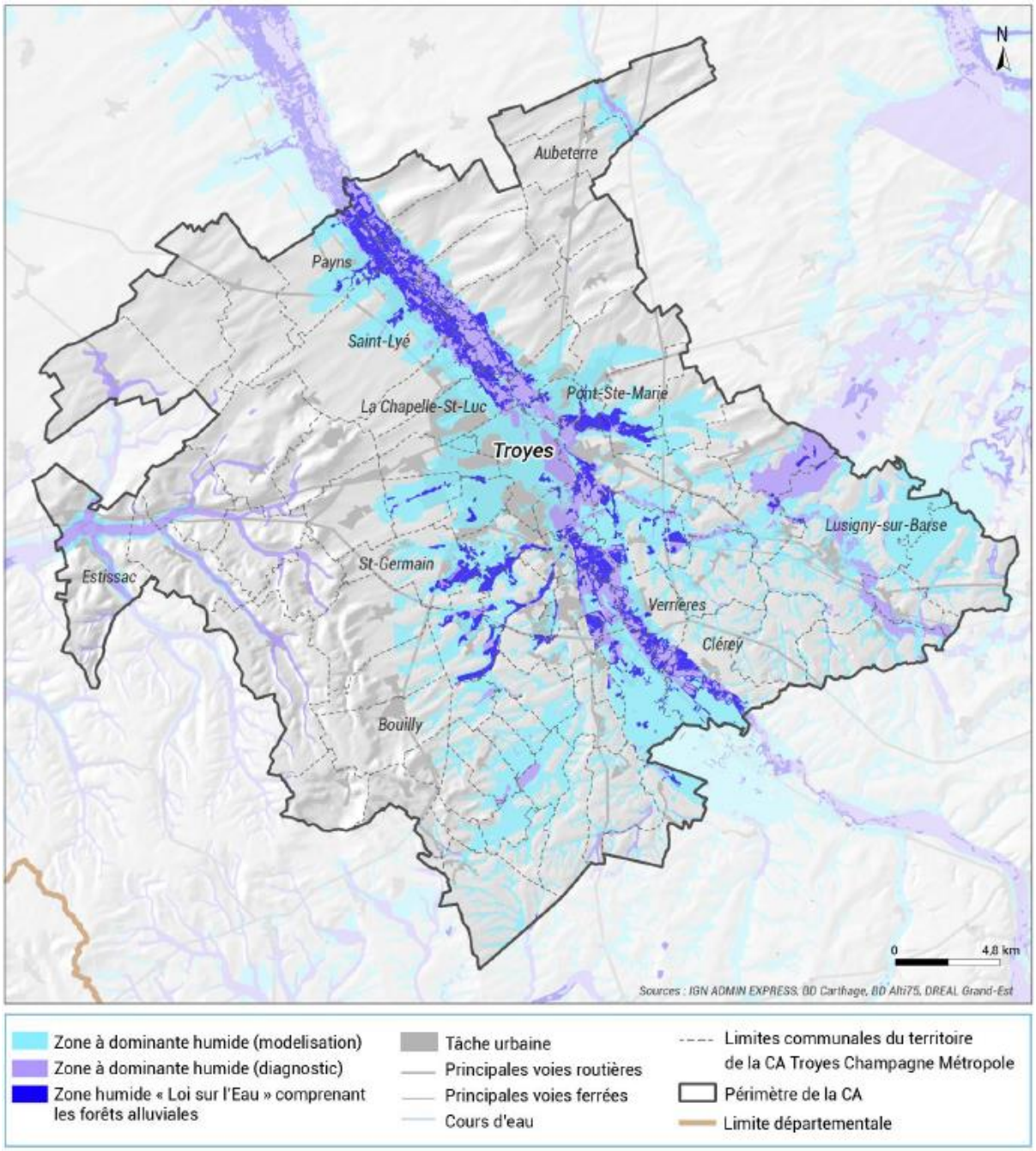
Projet

II.9.1.2 Zones humides

Le territoire est également reconnu pour ses enjeux écologiques aux niveaux international et européen. Cela inclut une zone humide d'importance nationale (RAMSAR[17]) répertoriée à l'est du territoire de Troyes Champagne Métropole (sur les communes de Bouranton, Clérey, Courteranges, Fresnoy-Le-Château, Laubressel, Lusigny-sur-Barse, Mesnil-Saint-Père, Montaulin, Montiéramey, Montreuil sur-Barse, Ruvigny, Saint-Parres-aux-Tertres, Thennelières, Villechétif) : les étangs de la Champagne humide (FR7200004) d'une superficie totale de 255 800 ha (voir carte 74). Le site abrite une faune et une flore remarquables. Les forêts humides, les étangs et les mares offrent des habitats privilégiés pour les amphibiens, avec la présence de neuf espèces, dont le crapaud sonneur à ventre jaune, emblématique, ainsi que pour les mammifères comme la loutre d'Europe et une vingtaine d'espèces de chauves-souris.

La DREAL recense les zones à dominante humide sur le territoire. Ainsi, de nombreuses zones humides sont identifiées non seulement dans la vallée de la Seine, mais également dans les régions plus éloignées.

Figure 76 - Carte des zones à dominante humide (Sources : DREAL 10 ; MEDIATERRE)



[17] La liste de Ramsar identifie les zones humides d'importance internationale

II.9.1.3 Arrêtés de protection Biotope

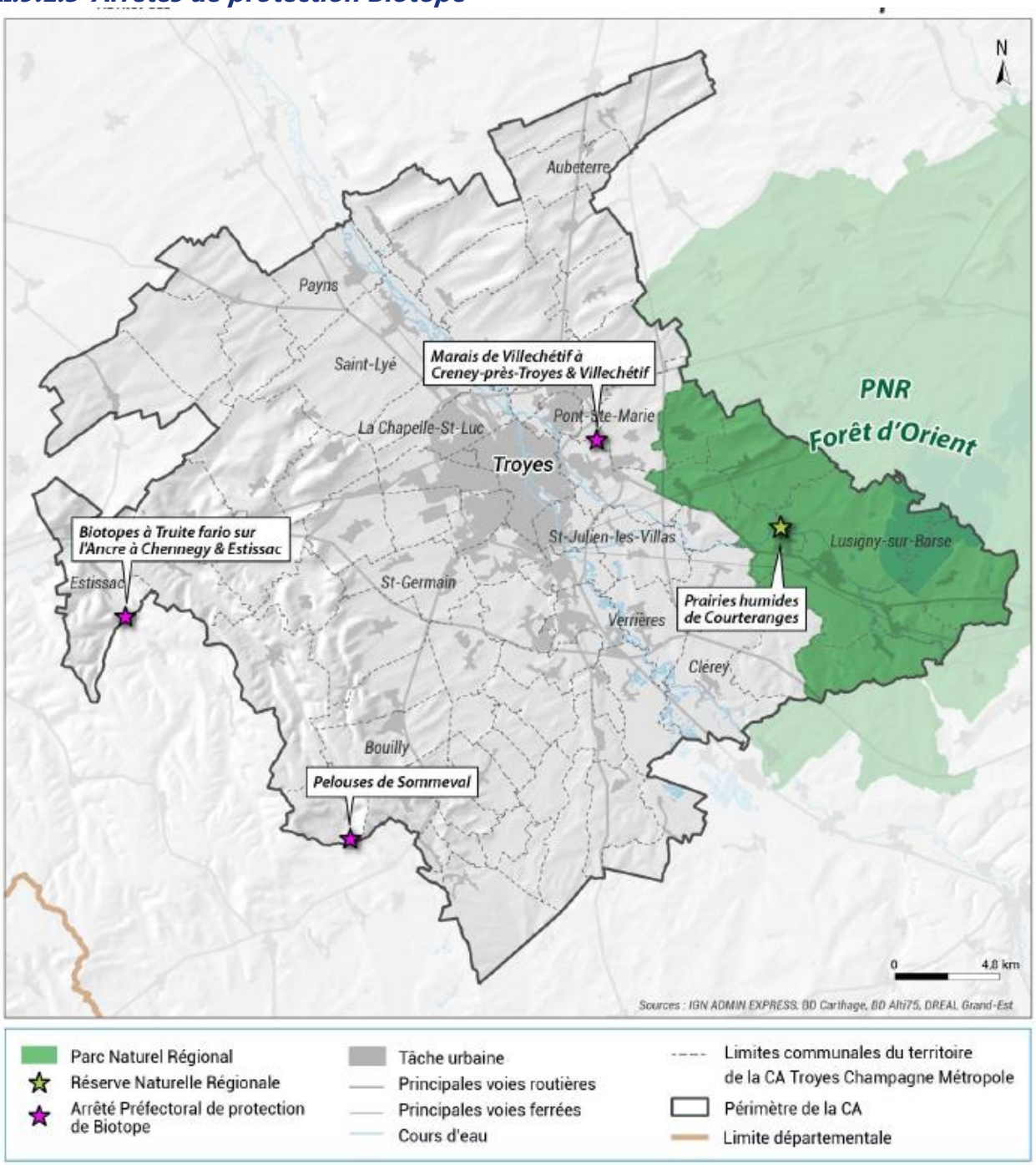


Figure 77 - Carte représentant les milieux naturels faisant l'objet d'une protection réglementaire (Source : MEDIATERRE Conseil, 2018)

Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope visent à préserver des milieux peu altérés par l'activité humaine et abritant des espèces animales et/ou végétales sauvages protégées. Ce décret, émis par le préfet, établit les mesures nécessaires à la conservation de ces habitats. Contrairement aux réglementations axées sur les espèces, ces arrêtés se concentrent sur la préservation du milieu lui-même. Ils interdisent toute action ou activité pouvant altérer ou détruire ces habitats, telles que l'extraction de matériaux, la recherche, l'épandage de produits chimiques, la destruction de talus, haies, bosquets, ainsi que la circulation du public.

Sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, on compte un arrêté préfectoral de protection biotope majeur en vigueur et en date du 26 mars 1987. Il concerne le Marais de Villechétif et couvre près de 34 hectares sur quatre communes au Nord-Est de Troyes : Creney-près-Troyes ; Pont-Sainte-Marie ; Saint-Parres-aux-Tertres et Villechétif Deux autres arrêtés de protection biotope étant limitrophe au territoire Troyes Champagne Métropole

sont également identifiés : Les Pelouses de Sommeval et Biotope à truite fario sur l'Ancre à Chennegy et Estissac. Ces arrêtés visent à protéger cet environnement naturel fragile ainsi que d'assurer la conservation à long terme de cet écosystème remarquable.

II.9.1.4 Sites Natura 2000

Le territoire de Troyes Champagne Métropole abrite quelques sites Natura 2000, des zones désignées pour leur importance en termes de préservation de la biodiversité. Le réseau comprend des sites reconnus d'intérêt communautaire à l'échelle européenne, où des enjeux de conservation sont identifiés et où des mesures contractuelles de gestion sont mises en œuvre. Ces sites comprennent des ZPS (Zones de Protection Spéciale), établies en vertu de la directive oiseaux, ainsi que des ZSC (Zones Spéciales de Conservation), établies en vertu de la directive habitats faune flore. Ces sites sont choisis en fonction de leur richesse écologique et de la nécessité de protéger des habitats naturels spécifiques et sont également soumis à des mesures de gestion spéciales visant à préserver et restaurer leur état écologique tout en permettant une utilisation durable des terres et des ressources. Les activités humaines dans ces zones sont réglementées afin de minimiser les impacts sur les écosystèmes fragiles et les espèces vulnérables qui y résident des espèces menacées. **Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) sont présentes sur le territoire de Troyes-Champagne-métropole**, essentiellement sur son pourtour, on les recense au nombre de 4, avec à l'Est la forêt et clairière des bas-bois (FR2100309) ainsi que la prairie de Courteranges (FR2100290), au Nord-Est le Marais de Villechétif (FR2100281) et la Forêt d'Orient (FR2100305).

Le Lac de la Forêt d'Orient (FR2100305) est identifié en **Zone de Protection Spéciale (ZPS)**.

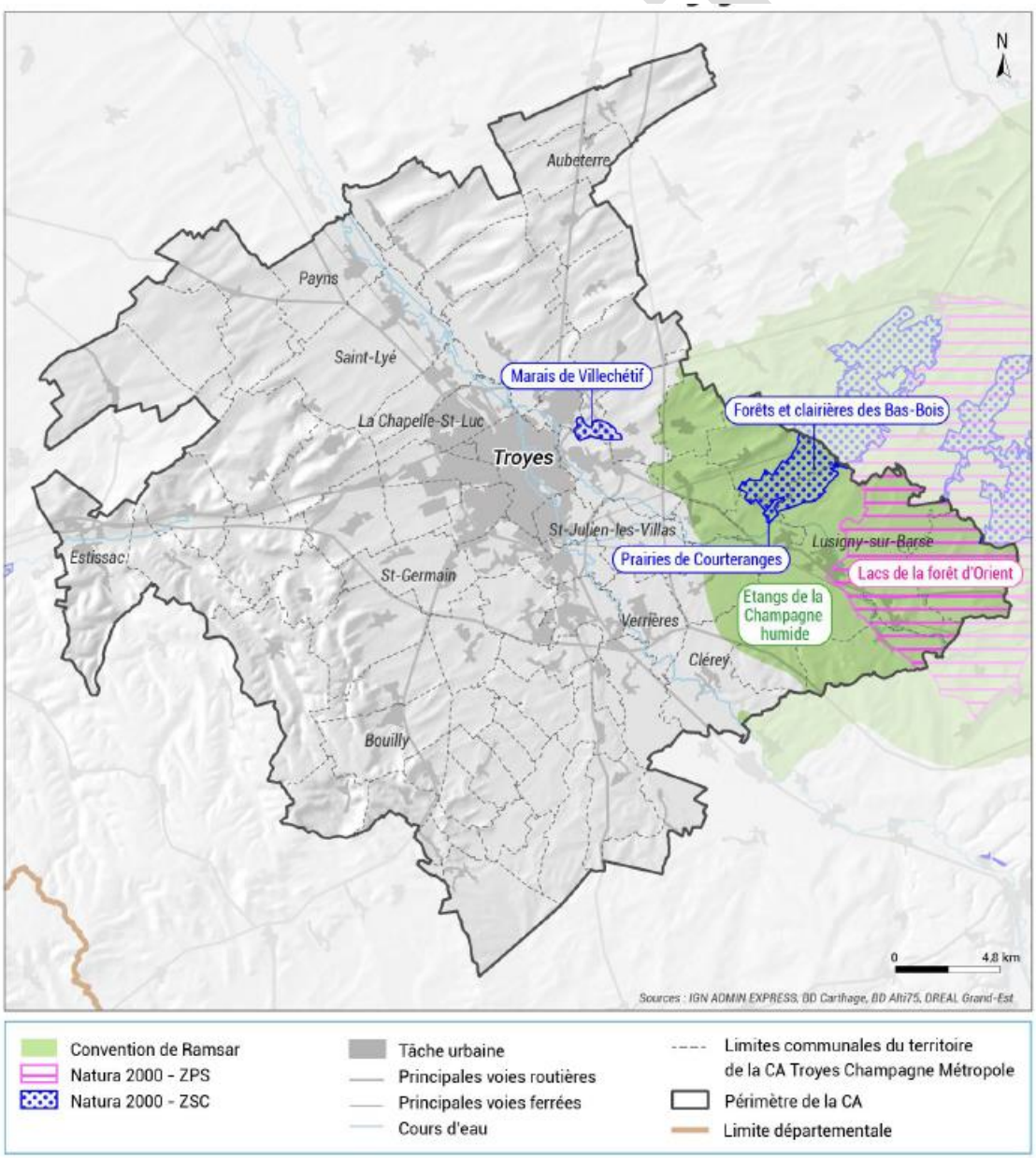


Figure 78 - Carte des protections internationales (Réseau Natura 2000 ZPS, ZSC et RAMSAR) (Source : MEDIATERRE Conseil, 2018)

II.9.2 Trame verte et Bleue

La notion de trame verte et bleue, mise en avant par le Grenelle de l'Environnement, propose une nouvelle approche des espaces naturels. Cette approche passe d'une logique de protection isolée des sites et des espèces à une logique de réseaux interconnectés.

Le territoire se distingue par son positionnement à l'interface des grandes unités naturelles de la Champagne crayeuse et de la Champagne humide. Il est également en contact avec le Pays d'Othe au sud-ouest et est traversé par la vallée de la Seine du sud-est au nord-ouest. Cette diversité géographique confère au territoire une grande variété de milieux naturels, comprenant forêts et boisements, prairies et pelouses, vallées et zones humides.

Pour répondre aux enjeux identifiés, le SCOT de la région troyenne à identifier quatre sous-trames : :

- Une sous-trame forestière ;
- Une sous-trame des milieux semi-ouverts ;
- Une sous-trame des milieux ouverts ;
- Une sous-trame des milieux humides

À l'échelle locale, des études sur la trame verte et bleue ont été menées à différents niveaux territoriaux pour approfondir les connaissances, identifier des continuités spécifiques aux enjeux écologiques locaux par sous-trames, et alimenter les documents de planification stratégique ainsi que leur mise en œuvre. Ainsi, pour la région troyenne un réseau de continuités écologiques a été établi, comprenant divers corridors et réservoirs écologiques. On y trouve des milieux boisés et ouverts, ainsi qu'une trame aquatique le long de la Seine.

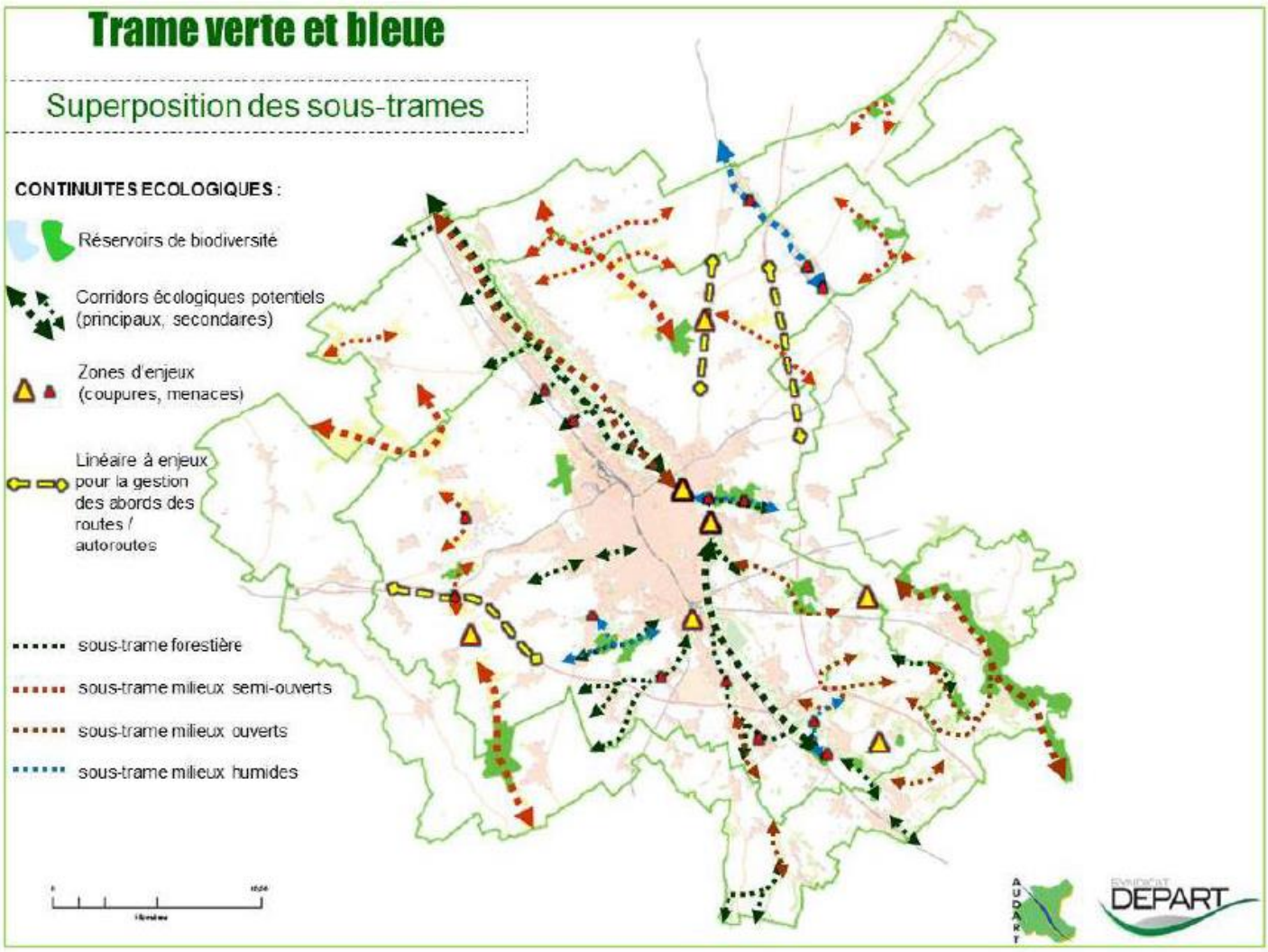


Figure 79 - Carte synthétisant les continuités écologiques de la trame verte et bleue à l'échelle du SCOT de la région Troyenne (Sources : PCAET)

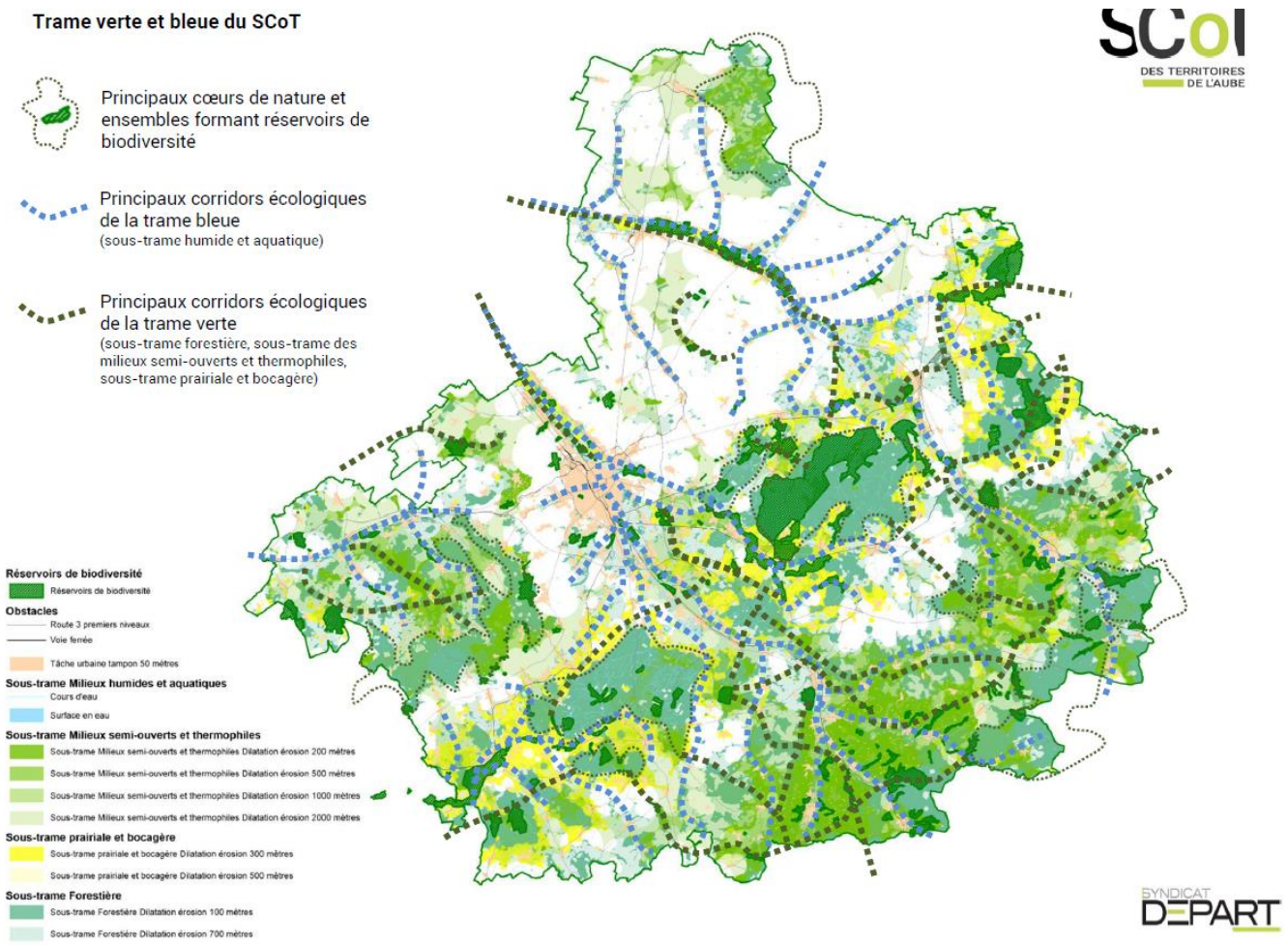


Figure 80 - Carte synthétisant les continuités écologiques de la trame verte et bleue à l'échelle du SCOT de la région Troyenne (Sources : PCAET)

II.9.3 Sensibilité faunistique et floristique d'intérêt écologique sur le territoire

La région est maillée de diverses trames de milieux qui fournissent des habitats variés pour la faune et la flore, ainsi que des corridors de déplacement. La Réserve Naturelle Régionale des prairies humides de Courteranges, qui s'étend sur les communes de Courteranges et Lusigny-sur-Barse se situe à la lisière ouest de la Champagne humide et au sein du Parc naturel régional de la Forêt d'Orient. Cette réserve protège environ 28 hectares de prairies de fauche, allant de humides à marécageuses. Ces prairies servent de refuge à de nombreuses espèces végétales et animales, certaines très rares dans la région voire en France, et qui sont en forte régression.

Ces milieux, résultant d'un passé pastoral remontant au Xe siècle, sont potentiellement menacés par des pratiques régionales telles que le drainage, les amendements ou encore les plantations de peupliers. Cependant, ils jouent des rôles multiples, comme la régulation des crues et l'accueil de la faune aviaire, et présentent une riche diversité floristique et faunistique. La réserve abrite notamment des prairies de fauche, des prairies à molinie, des mégaphorbiaies, des magnocariçaies et des saulaies marécageuses. Parmi les espèces aviaires présentes, on peut citer le milan noir, la pie-grièche écorcheur, le torcol fourmilier, la fauvette babillarde, le phragmite des joncs et le vanneau huppé. Du côté des amphibiens, on trouve notamment le sonneur à ventre jaune ainsi que les grenouilles rousse et agile.

La composition floristique est étroitement liée à l'humidité des milieux, avec des espèces telles que la gratiole officinale, la violette élevée, l'ail anguleux, l'euphorbe des marais, la gesse des marais, le pâturin des marais et la stellaire des marais. Une partie de la communauté d'Agglomération Troyes-Champagne-Métropole est incluse dans le Parc Naturel Régional de la Forêt d'Orient, couvrant les communes de Bouranton, Courteranges, Laubressel, Lusigny-sur-Barse, Mesnil-Saint-Père, Montiéramey, Montreuil-sur-Barse et Thennelières.

Le Parc naturel régional de la Forêt d'Orient repose sur une mosaïque de régions naturelles offrant une diversité de paysages uniques, comprenant la Champagne crayeuse, les Côtes des Bars, la vallée de l'Aube, la plaine de Brienne, et la mystérieuse Champagne humide, témoignant de l'harmonie entre l'eau et la forêt.

Figure 81 - Territoire du Parc Naturel Régional de la Forêt d'Orient

Dans le secteur "Champagne humide", plus de 250 espèces d'oiseaux ont été répertoriées jusqu'à présent, tant sur les lacs que le long de leurs berges forestières. Parmi elles, certaines espèces prestigieuses trouvent dans la Champagne humide leur unique site d'hivernage en France, telles que le Pygargue à queue blanche, les Cygnes de Bewick et chanteur. C'est également un refuge pour des milliers de Grues cendrées en escale, ainsi que pour quelques dizaines d'Oies cendrées et des moissons de faucons et de balbuzards. Les vastes forêts abritent également quelques espèces d'oiseaux remarquables, tels que l'Autour des palombes et le Pic mar, mais elles sont surtout connues pour leur grande faune, comprenant cerfs, chevreuils et sangliers.

Les prairies, qui prennent des formes variées en fonction de l'humidité des sols, sont chacune caractérisées par une flore spécifique. La prairie humide, représentative du Champagne humide, accueille diverses espèces telles que le carex, le séneçon aquatique, la gaudinie et le trèfle étalé. Les pelouses sur craie se trouvent principalement dans les zones non cultivées, comme sur le versant sud de la Côte de Champagne. Dans les marais, présents dans la partie Champagne humide du Parc et souvent enclavés dans la forêt, on peut découvrir quelques plantes rares comme la gentiane pneumonanthe, le laiteron des marais et l'euphorbe des marais.

II.9.4 Enjeux liés au milieu naturel pour le Plan de Mobilités

- Préserver les éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagements liés aux mobilités : zones humides, cours d'eau, réservoirs de biodiversité, continuités écologiques, zones protégées, inventoriées, patrimoine protégé.
- Intégrer les projets de mobilité vis-à-vis du patrimoine remarquable et du paysage.
- Gérer et entretenir les infrastructures de transports compatibles avec les enjeux écologiques (gestion écologique différenciée, passage faune,etc.).
- Maîtriser l'artificialisation des sols et la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers, propices à la biodiversité, à la qualité de l'air.
- Réduire la pollution lumineuse.

II.10 Patrimoine bâti et culturel

Depuis la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP ou AMVAP) est une servitude d'utilité publique destinée à « promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces ». Troyes Champagne Métropole est concernée par une AVAP sur la ville de Troyes (succède à l'ancien plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV)).

Le territoire de la Communauté d'Agglomération est riche en patrimoine remarquable, comprenant des monuments historiques, des sites classés et inscrits, ainsi que des édifices protégés par le Code de l'environnement au sein duquel on trouve :

- **Un site classé** : le monastère de la Visitation à Troyes.
- Cinq sites inscrits :
  - L'allée des tilleuls et de marronniers à Saint-Julien-Les-Villas ;
  - Les maisons anciennes près de l'église Saint-Jean et de l'hôtel Vauluis ;
  - La place du préau ;
  - Le quartier de la cathédrale et de l'église Saint-Nizier ;

Le quartier Saint-Urbain à Troyes.

En outre, **103 bâtiments sont classés ou inscrits en tant que Monuments Historiques**, englobant une variété d'édifices religieux, de châteaux, de maisons et de bâtiments administratifs. Ces monuments bénéficient d'une protection, incluant un périmètre de 500 mètres autour de chaque monument pour préserver leur intégrité et leur covisibilité.

La ville de Troyes est également reconnue comme site patrimonial remarquable, témoignant de sa richesse historique et culturelle exceptionnelle. Par ailleurs, plusieurs édifices bénéficient du label « Patrimoine du XXe siècle », comme le collège Eureka à Pont-Sainte-Marie, et des résidences emblématiques situées au 26 boulevard Gambetta et au 20 rue Cottet à Troyes.

Ces multiples protections et classifications soulignent non seulement la valeur historique et esthétique des sites, mais aussi l'engagement de Troyes Champagne Métropole dans la préservation et la valorisation de son patrimoine.

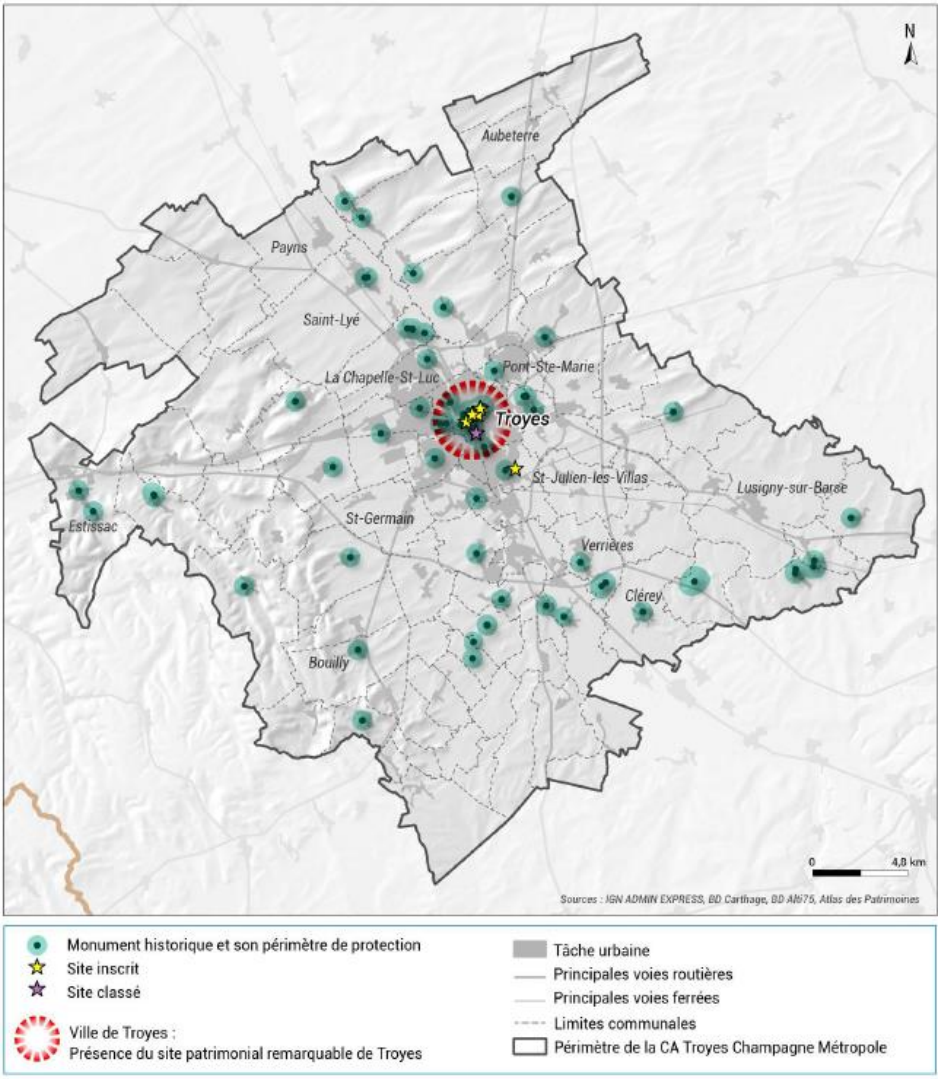


Figure 82 : Carte du patrimoine culturel sur le territoire de la communauté d'Agglomération Troyes-Champagne-Métropole (MEDIATERRE Conseil) – Source PCAET TCM

II.10.1 Enjeux liés au patrimoine pour le Plan de Mobilités

- Préservation des éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagements liés aux mobilités.
- Intégration des projets de mobilité vis-à-vis du patrimoine remarquable et du paysage.

II.11 Artificialisation des sols

II.11.1 Cadre réglementaire et objectifs des documents cadres

Le Grenelle de l'Environnement fait le constat de l'artificialisation rapide du territoire en tant que facteur majeur de perte de biodiversité et fait de la lutte contre l'urbanisation de nouveaux espaces un enjeu national. Les surfaces artificialisées de France métropolitaine représentent 8,3% du territoire, un des plus forts taux européens. Entre 1982 et 2004 elles ont augmenté de 43%. Par ailleurs la surface occupée par l'agriculture et l'élevage (53% du territoire) diminue constamment.

Figure 83 : Calendrier de l'application de la loi ZAN

La Loi climat et résilience de 2021 impose une évolution des pratiques d'aménagement vers un modèle moins consommateur de foncier en fixant des objectifs ambitieux de réduction de l'artificialisation (loi ZAN[18]).

Les objectifs fixés par les documents cadres du territoire sont les suivants :

- **SRADDET Grand Est (2019)** : réduction de la consommation foncière de 50% d'ici 2030 et tendre vers une réduction de 75% d'ici 2050.
- **SCOT des territoires de l'Aube (2020)** : objectif de réduction de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain d'au moins 50% à l'horizon 2035.
  - Un potentiel foncier maximal d'urbanisation à l'horizon 2035 (habitat) de 359 à 669 ha.
  - Un développement au fil de l'eau pour Troyes Champagne Métropole (poursuite d'une dynamique démographique positive).
  - Dynamique maîtrisée pour les couronnes périurbaines de Troyes Champagne Métropole (maintien d'une dynamique démographique positive et d'une meilleure régulation des phénomènes de desserrement).

Unité territoriale	Etablissement Public de Coopération Intercommunale	Potentiel foncier maximal d'urbanisation à l'horizon 2035 (habitat)
Confluence de Troyes	Troyes Champagne Métropole	De 359 à 669 hectares[2] *Secteur A du PLH : de 80 à 226 ha* *Secteur B du PLH : de 94 à 177 ha* *Secteur C du PLH : de 47 à 80 ha* *Secteur D du PLH : de 138 à 186 ha*
	Forêts, Lacs, Terres en Champagne	De 38 à 60 hectares
Plaine d'Arcis	Arcis Mailly Ramerupt	De 115 à 146 hectares
Territoires d'Orient	Lacs de Champagne	De 69 à 95 hectares
	Vendeuvre-Soulaines	De 38 à 60 hectares
Côte des Bar	Région de Bar-sur-Aube	De 92 à 138 hectares
	Barséquanais en Champagne	De 138 à 207 hectares
Pays d'Othe et d'Armance	Chaourçois et Val d'Armance	De 46 à 69 hectares
	Pays d'Othe	De 46 à 60 hectares
SCoT des Territoires de l'Aube		**De 941 à 1504 hectares[3]**

Les secteurs du Programme Local de l'Habitat (PLH) de Troyes Champagne Métropole sont composés comme suit :

- **Secteur A** (coeur d'agglomération) : La Chapelle-Saint-Luc, Les Noës-près-Troyes, Pont-Sainte-Marie, Rosières-près-Troyes, Saint-Andréles-Vergers, Sainte-Savine, Saint-Julien-les-Villas, Troyes ;
- **Secteur B** (couronne périphérique) : Barberey-Saint-Sulpice, Bréviandes, Buchères, Clérey, Creney-près-Troyes, Lavau, La Rivière-de-Corps, Payns, Sainte-Maure, Saint-Germain, Saint-Léger-près-Troyes, Saint-Parres-aux-Tertres, Saint-Pouange, Torvilliers, Verrières, Villechétif ;
- **Secteur C** (bourgs-centres) : Bouilly, Estissac, Lusigny-sur-Barse, Saint-Lyé ;
- **Secteur D** (communes rurales) : les autres communes de TCM.

Une évolution des documents à venir pour notamment répondre à la loi ZAN à l'horizon 2050.

[18] ZAN : Zéro Artificialisation Nette

II.11.2 Artificialisation des sols à l'échelle de Troyes Champagne Métropole

Les ENAF[19] représentent 87,3% du territoire en 2021 dont 63,27% d'espaces agricoles. Durant les 10 dernières années, ce sont une majorité d'espaces agricoles qui ont été consommés au profit des espaces urbanisés.
Entre 2011 et 2021, **43 ha d'ENAF ont été consommés à destination des infrastructures de transport** (environ 9% des surfaces consommées derrière l'habitat et les activités)
65% de la consommation d'ENAF à destination des infrastructures de transport réalisées de 2011 à 2013.

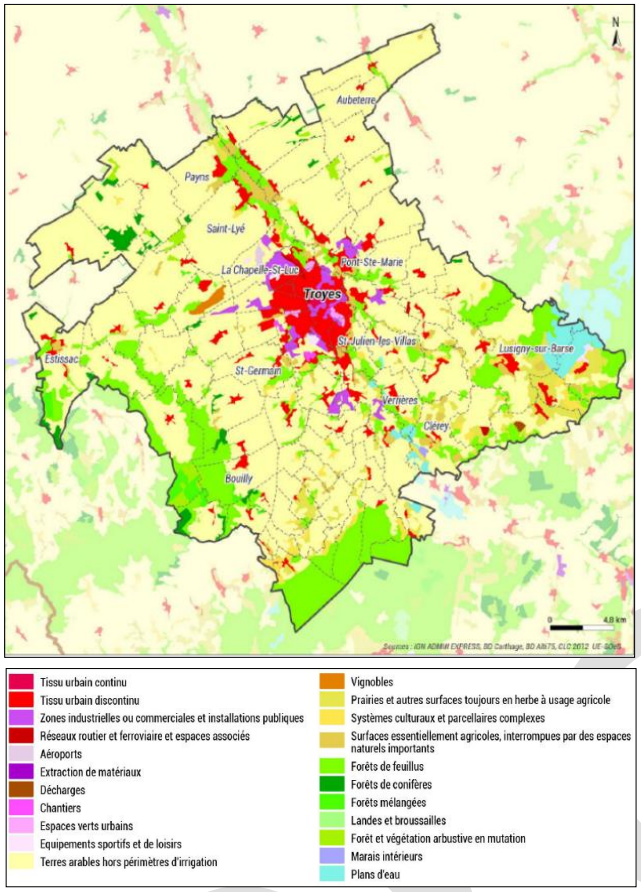


Figure 85 : Carte d'occupation du sol sur le territoire Troyes Champagne-Métropole (MEDIATERRE Conseil, 2018)

Zones	Depuis 2010	2021
1 - Imperméable Bâti	+ 0.24 % +210.38 ha	2.36 % 2 102.97 ha
2 - Revêtement imperméable	+ 0.23 % +201.03 ha	2.97 % 2 652.61 ha
3 - Sols compactés, matériaux minéraux ou organiques	+ 0.09 % +84.21 ha	0.52 % 467.22 ha
4 - Végétation herbacée des surfaces artificialisées (urbaines)	+ 0.34 % +302.59 ha	6.01 % 5 367.92 ha
5 - Surfaces artificialisées (urbaines) en chantier ou abandonnées	-0.03 % -24.09 ha	0.71 % 635.4 ha
6 - Sols nus naturels ou d'activité extractive, eau, glace	-0.00 % -4.04 ha	1.93 % 1 725.31 ha
7 - Surfaces agricoles en friche ou non, aquaculture, pêche	-0.84 % -746.75 ha	63.06 % 56 298.29 ha
8 - Surfaces végétalisées à usage sylvicole	-0.59 % -527.77 ha	17.99 % 16 063.38 ha
9 - Surfaces végétalisées en habitat naturel	+ 0.55 % +493.14 ha	3.51 % 3 129.64 ha
10 - Autres surfaces	+ 0.01 %	0.94 %

Figure 84 : Artificialisation du sol sur TCM (Source ; Plateforme Géo Grand Est)

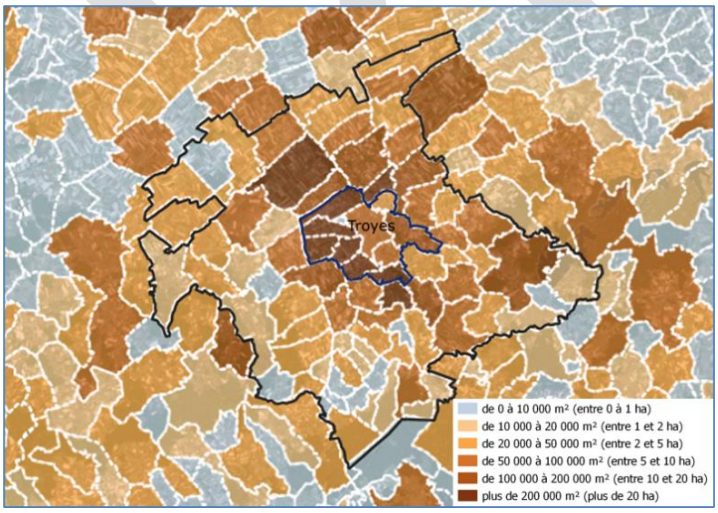
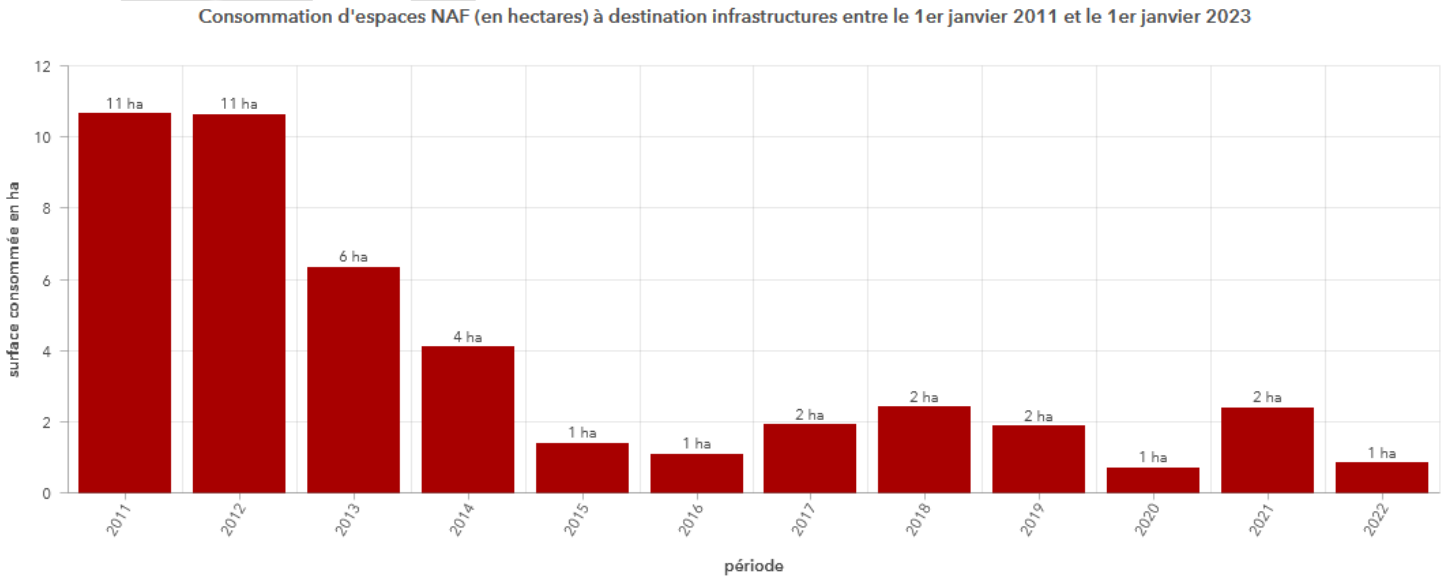


Figure 86- Consommation d'espace pour la période 2011-2023 (m²) (source : *https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/cartographie-artificialisation*)

[19] ENAF : Espaces naturels, agricoles et forestiers

Tableau 23 – m² d'ENAF consommés sur le territoire de TCM entre 2011 et 2023 (Source : Portail de l'artificialisation des sols)

Communes	m² nouvelles surfaces consommées entre 2011 et 2023	% surface communale nouvellement consommée	dont m² de surfaces consommées infrastructures (routes et voies ferrées)
Troyes	74 637 m²	0.56 %	2 612 m²
Sainte-Savine	304 858 m²	4.01 %	33 551 m²
Pont-Sainte-Marie	23 225 m²	0.58 %	2 528 m²
Saint-André-les-Vergers	317 511 m²	5.5 %	24 256 m²
Bréviandes	251 024 m²	4.05 %	6 857 m²
La Rivière-de-Corps	215 371 m²	2.93 %	9 078 m²
Rosières-près-Troyes	303 253 m²	4.86 %	32 097 m²
Les Noës-près-Troyes	3 597 m²	0.48 %	23 m²
La Chapelle-Saint-Luc	230 487 m²	2.19 %	55 512 m²
Saint-Julien-les-Villas	71 932 m²	1.37 %	9 004 m²
Saint-Parres-aux-Tertres	196 567 m²	1.65 %	72 208 m²



Source : Portail de l'artificialisation des sols - Cerema - Fichiers fonciers 2011-2023, données au 1er janvier 2023

Figure 87 – Consommation d'ENAF sur TCM à destination des infrastructures (source : portail de l'artificialisation des sols)

II.11.3 Mobilités et artificialisation des sols

Les véhicules individuels motorisés demandent un espace beaucoup plus important par personne transportée que tous les autres modes (cf. photo ci-dessous). Les modes ne sont ainsi pas égaux en termes de consommation d'espace, par rapport aux nombres de personnes transportées :

- Pour une voie express à 2x2 voies, la capacité est de 2 500 à 3 300 personnes par sens et par heure pour une largeur de 6,5 m ;
- Pour une voie ferrée en interurbain, la capacité est de 1 000 à 1 500 personnes par sens et par heure pour une largeur de 2,80 m ;
- Pour une voie de tramway, la capacité est de 4 000 à 8 000 personnes par sens et par heure pour une largeur 2,80 m.

La première raison de cette consommation importante d'espace par les véhicules individuels motorisés est le stationnement. À titre d'exemple, en Ile-de-France, une voiture a besoin en moyenne d'1,7 place de stationnement (8 millions de places pour 4,7 millions de voitures). Les voitures stationnent 23 heures par jour, alors qu'un bus ne stationne que brièvement en centre-ville et un vélo prend 8 à 13 fois moins d'espace par personne qu'une voiture.

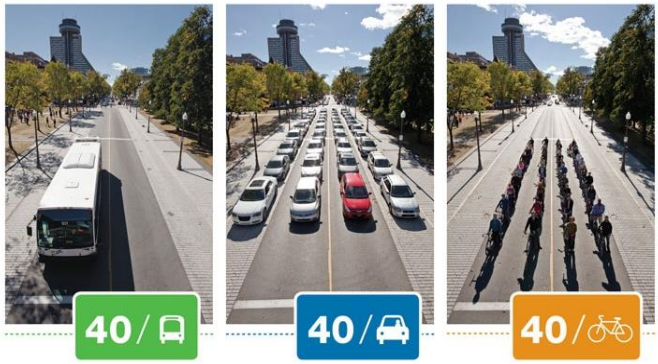


Figure 88 - Consommation d'espaces et déplacements (source : Québec / transports viables)

En termes de circulation, sur les voiries limitées à 50 km/h, l'usager d'un véhicule individuel motorisé (voiture transportant 1,3 personne ou 2 roues motorisé) apparaît 5 fois plus consommateur d'espace que le piéton, 3 fois plus que l'usager d'un bus transportant 17,5 personnes (moyenne en Ile de France) et 2,5 fois plus que le cycliste.

La vitesse est aussi un facteur qui influence la consommation d'espace. La demande d'espace-temps est minimale vers 30 km/h et 3,5 fois plus grande à 130 km/h (largeur d'emprise des autoroutes et échangeurs, allongement des distances parcourues pour gagner du temps). Les infrastructures telles que les voies rapides créent des effets de coupure qui peuvent allonger les trajets des piétons et cyclistes, voire les inciter à se reporter sur des modes de transport motorisés.

Cette forte demande d'espace s'est traduite par le développement d'une offre d'espace viaire considérable. Malgré l'importance de cette offre, qui reste parfois insuffisante, les véhicules individuels motorisés exercent une forte pression sur les modes non motorisés et les usagers des bus et tramway, entraînant des conflits d'usages entre les modes de déplacements, tels que le stationnement des véhicules sur les pistes cyclables ou les trottoirs et les voies réservées aux transports en commun.

Trois types de mesure peuvent être mises en œuvre pour remédier à cette problématique :

- Augmenter l'offre d'espaces de circulation et de stationnement. Cette solution est coûteuse, et selon la manière dont elle est réalisée, pose des problèmes d'intégration paysagère, de disponibilité des terrains et participe à l'étalement urbain (et s'avère inefficace à terme) ;
- Réduire la demande d'espace, notamment en réglementant le trafic motorisé (limiter l'accès des véhicules aux espaces de stationnement et de circulation les plus congestionnés). Cela implique une réduction du trafic automobile et un report modal vers des modes plus économes en espace ;
- Redistribuer l'offre d'espace. Le partage de la voirie vise à réduire l'espace attribué à la voiture au profit des autres modes de déplacements.
- A noter :
- Des obligations en matière de végétalisation et ou production photovoltaïque s'appliquent pour les parcs de stationnement de plus de 500 m² :
  - Article L111-19-1 - Code de l'urbanisme.
  - Article 40 - LOI n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.

Projet

- Des dérogations possibles prévues par le code de l'urbanisme en matière d'optimisation du stationnement
  - Article L151-31 - Code de l'urbanisme(auto-partage).
  - Article L152-6-1 - Code de l'urbanisme (stationnement vélo).
  - Article L151-36 - Code de l'urbanisme (proximité d'une desserte de transport en commun efficace).

II.11.4 Enjeux liés à l'artificialisation des sols pour le Plan de Mobilités

- Stationnement : optimiser, mutualiser, désimperméabiliser, penser à sa réversibilité.
- Penser les projets en lien avec la mobilité ou générateur de mobilité sous l'angle du Zéro Artificialisation Nette.
- Lien avec la préservation de la ressource en eau, la maitrise du risque inondation et la préservation des milieux naturels et paysage.

II.12 Synthèse des enjeux environnementaux

La mobilité constitue un levier d'action pour agir sur l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution des émissions de GES, la réduction des nuisances sonores et la diminution des consommations énergétiques fossiles.

- Prise en compte du climat et ses évolutions dans les aménagements liés à la mobilité (ombrage, perméabilité des sols, revêtements, protection aux vents dominants, etc.).
- Résilience des infrastructures au regard des évolutions climatiques (augmentation des épisodes de pluie intense et des périodes de sécheresse).
- Réduction des émissions de GES, des consommations d'énergie, des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques en travaillant sur :
  - Le déploiement de moyens de transport alternatif à la voiture particulière (modes doux, transports en commun) et en travaillant sur des véhicules plus
  - Performants ou d'autres façons de se déplacer (covoiturage, autopartage, intermodalité, parking relais) en zones péri urbaine et rurale. En réduisant les distances parcourues en voiture particulière.
  - La mutation du parc automobile vers l'électrique (en prenant en compte les infrastructures indissociables
  - Une optimisation de l'approvisionnement des marchandises en lien avec l'agglomération et en « centre-ville ».
- Préserver les zones du territoire faiblement exposées aux polluants et au bruit.

Projet

Tableau 24 – Synthèse des enjeux

THÉMATIQUE	Éléments de contexte		Enjeux
Contexte climatique		• Des évolutions climatiques en cours. +2°à l'horizon 2030. • De plus en plus d'épisodes intenses (vagues de chaleur, précipitations).	• Réduire les émissions de GES qui affectent le climat en travaillant sur les mobilités alternatives à l'autosolisme voiture individuelle, en réduisant les distances parcourues en voiture individuelle, en diminuant l'usage des carburants fossiles. • Prendre en compte le climat et ses évolutions dans les aménagements liés à la mobilité (ombrage, perméabilité des sols, revêtements, protection aux vents dominants…). • Rendre résilientes les infrastructures au regard des évolutions climatiques (augmentation des épisodes de pluie intense et des périodes de sécheresse).
Émissions de GES		• Le transport routier, 1er émetteur de GES sur le territoire : 41% des émissions en 2022 (311 kteqCO2). Malgré une diminution globale des émissions le secteur des transports est à la hausse. • Les voitures particulières représentent plus de la moitié de des émissions de GES.	• Réduire les émissions de GES pour freiner le changement climatique et ses impacts déjà visibles, en décarbonant la mobilité. • Un thème transversal : les solutions favorables seront aussi favorables à la qualité de l'air, à la réduction des nuisances sonores et à la réduction des consommations d'énergie
Consommation d'énergie		• Le transport, 1er secteur en matière de consommations énergétiques : 33% des consommations du territoire en 2022 (1 248 GWh).	• Réduire la consommation énergétique liée au secteur des transports par : • Des moyens de transport moins énergivores que la voiture (modes doux, transports en commun). • Des véhicules plus performants ou d'autres façons de se déplacer (covoiturage, autopartage) en zones péri urbaine et rurale • Une optimisation de l'approvisionnement des marchandises en lien avec l'agglomération et en « centre-ville »

Projet

Retour Sommaire

THÉMATIQUE	Éléments de contexte	Enjeux
Qualité de l'air	• Des évolutions réglementaires en cours. • En 2022 le secteur routier a été responsable de 50% des émissions de NOx. • Les NOx et les particules fines, principaux polluants émis par les véhicules routiers. Des concentrations majoritaires et une exposition de la population autour des axes de circulation, et dans le centre de l'agglomération.	• Prévenir et réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique émise par le transport routier, notamment au niveau des zones d'habitat les plus denses. • Accompagner la mutation du parc automobile vers l'électrique (en prenant en compte les infrastructures indissociables : systèmes de production d'électricité décarbonée, développement d'IRVE, aides financières à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers et les entreprises, etc.).
Nuisances sonores	• Le bruit routier est la principale source d'exposition au bruit de la population sur Troyes Champagne Métropole. • Environ 7 914 personnes au-dessus du seuil réglementaire pour l'indicateur global et 1 958 pour l'indicateur nocturne. • Une exposition de la population essentiellement localisée aux abords des axes structurants traversant la commune de Troyes. • Des infrastructures de transport terrestres classées : • A5, A26 et RN77 : catégorie 2 pour les autoroutes, 3 et 4 pour la RN77. • Des routes départementales : RD619, 677, 960 610 671, 660 : catégorie 2 à 3. • Des voies classées sur les communes de la Chapelle-Saint-Luc, Saint-André-les-Vergers, Les-Noës-près-Troyes, Pont Sainte-Marie, Troyes, Sainte Savine et saint julien les Villas (catégorie 3 à 5). • Abrogation du classement de l'axe ferroviaire Paris-Mulhouse (trafic inférieur à 50 trains/j). • Des prescriptions en matière d'isolement acoustique applicables pour les constructions neuves : bâtiments d'habitation, établissements	• Réduire les émissions de GES, des consommations d'énergie, des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques en travaillant sur : • Le déploiement de moyens de transport alternatifs à la voiture particulière (modes doux, transports en commun) et sur d'autres façons de se déplacer (covoiturage, autopartage, intermodalité, parking relais) en zones péri-urbaine et rurale, et en réduisant les distances parcourues en voiture particulière • Des véhicules moins consommateurs, via la mutation du parc automobile vers l'électrique (en prenant en compte les infrastructures indissociables) • Une optimisation de l'approvisionnement des marchandises en lien avec l'agglomération et en « centre-ville » • Préserver les zones du territoire faiblement exposées aux polluants et au bruit

Projet

THÉMATIQUE	Éléments de contexte	Enjeux
	d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique.	

La mobilité sur le territoire et les infrastructures associées doivent être questionnées au regard des enjeux de réduction de l'artificialisation des sols, de préservation des ressources du territoire, de confort d'usage, de sécurité et de gestion.

- **Stationnement** : optimiser, mutualiser, désimperméabiliser, penser à sa réversibilité.
- **Penser les projets** en lien avec la mobilité ou générateur de mobilité sous l'angle du ZAN.
- **Préserver les éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagements** liés aux mobilités : zones humides, cours d'eau, réservoir de biodiversité, continuités écologiques zones protégées, inventoriées, patrimoine protégé et penser à leur intégration paysagère.
- **Penser à la gestion** et à l'entretien des infrastructures compatibles avec les enjeux écologiques (gestion écologique différenciée, passage faune…), les risques présents et le changement climatique.
- Réduire la pollution lumineuse.
- **Prendre en compte les risques présents localement** : ne pas exposer les usagers, préserver les ouvrages, ne pas accentuer les risques présents (via le phénomène de ruissellement lié à l'imperméabilisation ou à la perturbation des écoulements naturels), continuité d'usage/ de service (Document d'analyse de la vulnérabilité du territoire réalisé en lien avec l'action 5.2 du programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) d'intention de la Seine Troyenne)
- **Maîtriser le risque de pollution lié au trafic routier** : les polluants émanant des véhicules, tels que les hydrocarbures, les métaux lourds et les particules, peuvent être emportés par les eaux pluviales et contaminer les cours d'eau et les nappes souterraines.

Projet

Tableau 25 - Synthèse des enjeux

THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux
Milieux naturels et paysage	• Des espaces d'intérêt écologiques • Des espaces naturels protégés : Natura 2000, Zone humide RAMSAR, Réserve Naturelle Régionale, Arrêté de protection Biotope • Des espaces inventoriés au titre du patrimoine naturel : ZNIEFF de type I et II. • Parc Naturel Régional Forêt d'Orient • Sites ENS potentiels à vérifier (schéma en cours d'élaboration) • Présence de zones humides principalement le long de la Vallée de la Seine. • Les milieux naturels du Grand Troyes présentent un état de conservation variable. Les principales atteintes sont liées à la colonisation des milieux par les espèces invasives, l'appauvrissement de la biodiversité, l reboisement progressif, les impacts liés à l'anthropisation. • Une topographie peu marquée • Quelques éléments de reliefs localisés au sud-ouest et au nord-est, de part et d'autre de la vallée de la Seine	• Préserver les éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagements liés aux mobilités : zones humides, cours d'eau, réservoir de biodiversité, continuités écologiques zones protégées, inventoriées, patrimoine protégé. • Intégrer les projets de mobilité vis-à-vis du patrimoine remarquable et du paysage. • Gérer et entretenir les infrastructures de transports de façon compatible avec les enjeux écologiques (gestion écologique différenciée, passage faune….). • Maîtriser l'artificialisation des sols et la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers, propices à la biodiversité, à la qualité de l'air. • Réduire la pollution lumineuse
Patrimoine	• Plusieurs sites protégés au titre du Code de l'environnement : • Un site classé : le monastère de la Visitation à Troyes ; • Cinq sites inscrits : L'allée des tilleuls et de marronniers à Saint-Julien-Les-Villas ; les maisons anciennes près de l'église Saint-Jean et de l'hôtel Vauluis, la place du préau, le quartier de la cathédrale et de l'église Saint-Nizier et le quartier Saint-Urbain à Troyes • 103 monuments classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques, engendrant des	• Préserver les éléments remarquables dans le cadre de nouveaux aménagements liés aux mobilités. • Intégrer les projets de mobilité vis-à-vis du patrimoine remarquable et du paysage.

Projet

THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux
	périmètres de protection (500 mètres). • Un site patrimonial remarquable (SPR) pour la ville de Troyes.	
Ressource en eau	• Un réseau hydrographique superficiel marqué par la présence de la Seine et ses affluents. • 5 masses d'eau souterraines au droit du territoire. • Une vulnérabilité intrinsèque (risque d'infiltration à travers le sol et la zone non-saturée de polluants issus de la surface) au nord-ouest du territoire. • Plusieurs captages prioritaires et sensibles présents sur le territoire. La nappe des Alluvions de la Seine amont est identifiée comme nappe stratégique pour l'Alimentation en Eau Potable.	• Risque de pollution : les polluants émanant des véhicules, tels que les hydrocarbures, les métaux lourds et les particules, peuvent être emportés par les eaux pluviales et contaminer les cours d'eau et les nappes souterraines. • Phénomène de ruissellement : lié à l'imperméabilisation des infrastructures de transport, et zones de stationnement. • Risque inondation : risque de perturbation des écoulements naturels lié aux infrastructures. Pérennité des ouvrages. Sécurité des personnes. Continuité d'usage en cas d'inondation. • Fragmentation des habitats : risque de coupure générer par les infrastructures, perturbation des écosystèmes locaux et des corridors écologiques (y compris aquatiques avec les ponts notamment).
Risques naturels et technologiques	• Plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) en régime d'autorisation ou d'enregistrement. • Présence de 2 établissements Seveso : 1 établissement seuil bas sur la commune de Saint Andre-les-vergers (PetitJean) et 1 établissement seuil haut couvert par un PPRt sur la commune de Buchères (Dislaub). • Présence d'Anciens Sites Industriels et Activités de Services (risque potentiel de pollution) et de sites BASOL (sites où la pollution est avérée). • Un risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) lié aux voies ferrées, aux routes nationales et autoroutes traversant le territoire. Une canalisation de gaz est également présente.	• Aggravation du risque inondation : via le phénomène de ruissellement lié à l'imperméabilisation des infrastructures de transport, et zones de stationnement et à la perturbation des écoulements naturels. • Exposition aux risques naturels : pérennité des ouvrages. sécurité des personnes, continuité d'usage/ de service (Document d'analyse de la vulnérabilité du territoire réalisé en lien avec l'action 5.2 du programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) d'intention de la Seine Troyenne) • Prendre en compte les risques présents localement dans l'aménagement de nouveaux ouvrages liés à la mobilité : ne pas exposer les

Projet

THÉMATIQUE	Eléments de contexte	Enjeux
	• Présence d'un Plan de Prévention du risque technologique (PPRt) concernant les communes de Buchères et Saint-Thibault • Un territoire soumis au risque inondation et mouvement de terrain. • Risque inondation par débordement et remontées de nappe. • Risque mouvement de terrain lié au retrait gonflement des argiles et à la présence de cavités souterraines. • Présence d'un risque rupture de Barrage : en aval du barrage du Lac réservoir Seine. • Risque sismique très faible (zone 1). • Territoire concerné par le Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) de l'agglomération troyenne (approuvé en avril 2017) lié au risque de débordement de la Seine ou par remontées dans ses principaux affluents. Concerne 22 communes du territoire	usagers, préserver les ouvrages, ne pas accentuer les risques présents.
Artificialisation des sols	• Les ENAF représentent 86,7 % du territoire dont 63,5% d'espaces agricoles. • Durant les 10 dernières années une consommation majoritaire d'espace agricole au profit des espaces artificialisés. • Entre 2011 et 2021 43 ha d'ENAF consommés à destination des infrastructures de transport (environ 9% des surfaces consommées derrière l'habitat et les activités).	• Optimiser, mutualiser, désimperméabiliser, penser à sa réversibilité des stationnements. • Penser les projets en lien avec la mobilité ou générateur de mobilité sous l'angle du ZAN. • Préserver la ressource en eau, maitriser le risque inondation et préserver les milieux naturels et paysage.

Projet

III. Perspectives d'évolution probable de l'environnement en l'absence de PDM

III.1 Construction du scénario environnemental de référence

Le scénario environnemental de référence caractérise la situation environnementale à 20-30 ans pour le territoire selon son évolution probable si le projet de Plan de mobilité n'est pas mis en œuvre.
Ce scénario intègre donc les dynamiques d'évolution du territoire en cours, sur la base de projections démographiques notamment et des ratios de consommations d'espaces et de consommations de ressources (eau notamment) ainsi que les politiques, programmes, actions engagées par les acteurs (SCoT, TVB…).

III.2 Scénario environnemental de référence par thématique

Le choix d'une présentation du scénario environnemental de référence par thématique utilisée pour l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) a été fait. Les tendances d'évolution par thématique sont présentées ci-dessous.
Un code couleur est associé aux enjeux par thématique : vert si faible enjeu / orange si modéré / rouge si fort

Tableau 26 - Synthèse des perspectives d'évolution en l'absence de PDM (thématiques : climat, GES, énergie, qualité de l'air, bruit)

THÉMATIQUE	Etat initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
Contexte climatique	• Des évolutions climatiques en cours. +2°C à l'horizon 2030 ; • De plus en plus d'épisodes intenses (vagues de chaleur, précipitations) ; • Changements climatiques notamment dues à l'augmentation des émissions de GES. Celles-ci proviennent en particulier de l'augmentation du trafic de véhicules thermiques sources en particulier de CO_2.	• Mise en œuvre des plans d'actions d'autres documents cadres et stratégie nationale ou locale (PCAET, SNBC.) ; • Développement du parc de véhicule vers des alternatives aux véhicules thermiques (véhicules électriques, hydrogène, bioGNV, biocarburants) qui permet de réduire les émissions de GES ; • Mais toujours une augmentation de la part des émissions de GES liées au transport dans les émissions globales notamment en raison de l'augmentation de la demande en déplacement : ○ Sur la période 2014-2022, les émissions de GES dues aux transports sont passées de 38,4% à 40,8% des émissions globales ; • La vulnérabilité des infrastructures aux évolutions climatiques risque de s'accroitre en raison de l'augmentation du nombre d'épisodes intenses.

Projet

THÉMATIQUE	Etat initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
Émissions de GES	• Le transport routier est le 1er émetteur de GES sur TCM : 40,8% des émissions en 2022 (310,96 kteqCO_2). Malgré une diminution globale des émissions, la part des émissions dues aux transports est à la hausse ; • Les voitures particulières représentent plus de la moitié de ces émissions de GES.	• Mêmes évolutions à prévoir que sur la thématique climatique ; • Sur la période 2014-2022, les émissions de GES dues au transport routier ont stagné (-0,3%), la même tendance peut être attendue sans mise en œuvre d'aucunes actions pour les réduire.
Consommation d'énergie	• Le transport routier est le 1er secteur consommateur d'énergie finale sur TCM : 32,5% des consommations du territoire en 2022 (1 243 GWh).	• Mise en œuvre des plans d'actions d'autres documents cadres et stratégie nationale ou locale (PCAET, SNBC.) ; • Baisse des consommations énergétiques du parc de véhicules en fonction des évolutions technologiques vers des véhicules à moindre consommation entrainant une baisse des consommations dues au trafic routier ; • Cependant, sur la période 2014-2022, les consommations énergétiques de TCM liées au transport routier ont augmenté de 3,6%, cela peut s'expliquer par une hausse de la population et des distances parcourues par habitant. Si aucune action n'est mise ne place cette tendance risque de se poursuivre ; • Évolution du prix de l'énergie non maîtrisée pouvant entrainer des variations importantes des consommations selon les années.
Qualité de l'air	• En 2022, sur TCM, le transport routier a été responsable de : ○ 49,6% des émissions de NOx ; ○ 7,8% des émissions de PM10 ; ○ 8,9% des émissions de PM2.5. • Les concentrations de polluants les plus élevées sont relevées à proximité des principaux axes routiers ainsi que dans le centre-ville de	• Sur la période 2014-2022, les émissions de polluants dues au trafic routier ont diminué ; ○ NOx : -35,3 % ; ○ PM10 : -44,1% ; ○ PM2.5 : -40,5%. Cette baisse résulte des actions mises en place au niveau national, régional et local, et aux progrès technologiques réalisés sur les véhicules, sans toutefois les supprimer

Projet

THÉMATIQUE	Etat initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
	Troyes ; • Des dépassements des seuils réglementaires et/ou des recommandations de l'OMS sont observées à proximité de ces axes routiers ; • Des évolutions réglementaires sont à venir avec la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air qui révise la directive 2008/50/CE en fixant des valeurs plus restrictives afin de tendre vers les valeurs préconisées par l'OMS en 2021. Le Conseil doit désormais adopter la loi, les nouvelles normes devront ensuite être respectées au 1er janvier 2030.	complètement (une partie des émissions de particules fines provenant de l'abrasion et de la remise en suspension des poussières en roulant). Cette diminution devrait se poursuivre dans les années à venir grâce aux évolutions du parc de véhicules. • Cependant, sans mise en œuvre d'aucunes actions, le développement démographique et économique entrainant une augmentation du nombre de déplacements pourrait augmenter le nombre d'émetteurs et donc le niveau global d'émissions de polluants dans l'air. • De plus une augmentation des problèmes de santé (asthme notamment) chez les enfants et les personnes vulnérables est à prévoir du fait de l'exposition à la pollution de l'air. • Enfin, les seuils réglementaires étant amenés à évoluer vers des valeurs plus restrictives, les zones concernées par des dépassements de seuils règlementaires risquent de devenir plus importantes.
Nuisances sonores	• Le bruit routier est la principale source d'exposition au bruit de la population sur Troyes Champagne Métropole ; • Cela entraine une exposition de la population de TCM à des dépassements des valeurs limites : ○ Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 7 914 habitants soit 4,5 % de la population de 2022 : ○ Dépassement indicateur Ln lié au trafic routier : 1 958 habitants soit 1,1 % de la population de 2022. • Les établissements accueillants un public	• Respect des prescriptions en matière d'isolement acoustique pour les constructions neuves : bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique ; • Mise en œuvre des différents PPBE dont celui de TCM et du PEB de l'aérodrome de Troyes Barberey ; • Augmentation de la demande en déplacements entrainant une augmentation du trafic routier et du bruit associé ; • Augmentation des problèmes de santé liés au bruit pour la

Projet

THÉMATIQUE	Etat initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
	sensible (établissements de santé, enseignement) sont également concernés par ces dépassements des valeurs limites ; • De nombreuses infrastructures de transport terrestres de TCM sont classées en raison du bruit qu'elles produisent : ○ A5, A26 et RN77 : catégorie 2 pour les autoroutes, 3 et 4 pour la RN77 ; ○ Des routes départementales : RD619, 677, 960 610 671, 660 : catégorie 2 à 3 ; ○ Des voies classées sur les communes de la Chapelle-Saint-Luc, Saint-André-les-Vergers, Les-Noës-prés-Troyes, Pont Sainte-Marie, Troyes, Sainte Savine et Saint-Julien-les-Villas (catégorie 3 à 5).	population particulièrement exposée (centres urbains et à proximité des grands axes routiers).

Tableau 27 – Synthèse des des perspectives d'évolution en l'absence de PDM (thématiques : milieux naturels, patrimoine, eau, risques naturels et technologiques, artificialisation)

THÉMATIQUE	État initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
Milieux naturels et paysage	• Présence de plusieurs espaces d'intérêt écologiques : ○ Des espaces naturels protégés : Natura 2000, Zone humide RAMSAR, Réserve Naturelle Régionale, Arrêté de protection Biotope ; ○ Des espaces inventoriés au titre du patrimoine naturel : ZNIEFF de type I et II ; ○ Parc Naturel Régional Forêt d'Orient ; ○ Sites ENS potentiels à vérifier (schéma en cours d'élaboration) ; ○ Présence de zones humides principalement le long de la Vallée de la Seine. • Les milieux naturels du Grand	• Urbanisation (routes, voiries) croissante aves des impacts sur les milieux naturels ; • Disparition de certains éléments agro-naturels : haies, mares, talus… • Mortalité de la faune par collision routière.

Projet

THÉMATIQUE	État initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
	Troyes présentent un état de conservation variable. Les principales atteintes sont liées à la colonisation des milieux par les espèces invasives, l'appauvrissement de la biodiversité, le reboisement progressif, les impacts liés à l'anthropisation ; • Une topographie peu marquée ; • Quelques éléments de reliefs localisés au sud-ouest et au nord-est, de part et d'autre de la vallée de la Seine.	
Patrimoine	• Présence de plusieurs sites protégés au titre du Code de l'environnement : ○ Un site classé : le monastère de la Visitation à Troyes ; ○ Cinq sites inscrits : L'Allée de Tilleuls et de Marronniers à Saint-Julien-Les-Villas ; les maisons anciennes près de l'église Saint-Jean et de l'hôtel Vauluisant, la place du préau, le quartier de la cathédrale et de l'église Saint-Nizier et le quartier Saint-Urbain à Troyes ○ 103 monuments classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques, engendrant des périmètres de protection (500 mètres) ; ○ Une site patrimonial remarquable (SPR) pour la ville de Troyes.	• Respect des réglementations associées aux périmètres de protection aux abords des monuments historiques, sites classés/inscrits ; • Pour les sites patrimoniaux remarquables, respect des règles relatives : ○ à la qualité architecturale des constructions nouvelles ou des aménagements de constructions existantes, et à la conservation ou la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces naturels ou urbains ; ○ à l'intégration architecturale et l'insertion paysagère des constructions, ouvrages, installations ou travaux visant tant à l'exploitation des énergies renouvelables ou aux économies d'énergie qu'à la prise en compte d'objectifs environnementaux. • Mais sans mise en œuvre d'aucune actions, la détérioration du patrimoine bâti non protégé risque de se poursuivre notamment en raison des émissions de particules issues du trafic automobile.

Projet

THÉMATIQUE	État initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
Ressource en eau	• Un réseau hydrographique superficiel marqué par la présence de la Seine et ses affluents ; • 5 masses d'eau souterraines au droit du territoire ; • Une vulnérabilité intrinsèque (risque d'infiltration à travers le sol et la zone non-saturée de polluants issus de la surface) au nord-ouest du territoire ; • Plusieurs captages prioritaires et sensibles présents sur le territoire. La nappe des Alluvions de la Seine amont est identifiée comme nappe stratégique pour l'Alimentation en Eau Potable.	• Mise en œuvre du SDAGE du bassin Seine-Normandie et du SAGE Armançon permettant des actions de protection des ressources en eaux souterraines et superficielles et des actions de reconquête de la qualité de l'eau ; • Poursuite de la pollution des cours d'eau et des nappes phréatiques du territoire par les polluants émanant des véhicules, tels que les hydrocarbures, les métaux lourds et les particules qui peuvent être emportés par les eaux pluviales.
Risques naturels et technologiques	• Plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) en régime d'autorisation ou d'enregistrement ; • Présence de 2 établissements Seveso : 1 établissement seuil bas sur la commune de Saint André-les-Vergers (PetitJean) et 1 établissement seuil haut couvert par un PPRT sur la commune de Buchères (Dislaub). • Présence d'Anciens Sites Industriels et Activités de Services (risque potentiel de pollution) et de sites BASOL (sites où la pollution est avérée) ; • Un risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) lié aux voies ferrées, aux routes nationales et autoroutes traversant le territoire. Une canalisation de gaz est également présente ; • Présence d'un Plan de prévention du risque technologique (PPRT) concernant les communes de Buchères et Saint-Thibault ; • Un territoire soumis au risque inondation et mouvement de terrain ; • Risque inondation par débordement et remontées de nappe ;	• Mise en œuvre des différents plans de prévention des risques naturels et technologiques ; • Poursuite de la mise en œuvre d'actions liées à la sécurité routières : pour les infrastructures, la sécurité des véhicules et via la sensibilisation des usagers ; • Augmentation du nombre de crues en raison du changement climatique pouvant provoquer des coupures d'axes de circulations et/ou entraîner des véhicules ; • Aggravation du risque inondation via le phénomène de ruissellement en raison de l'imperméabilisation lié aux infrastructures de transport, zones de stationnement et à la perturbation des écoulements naturels.

Projet

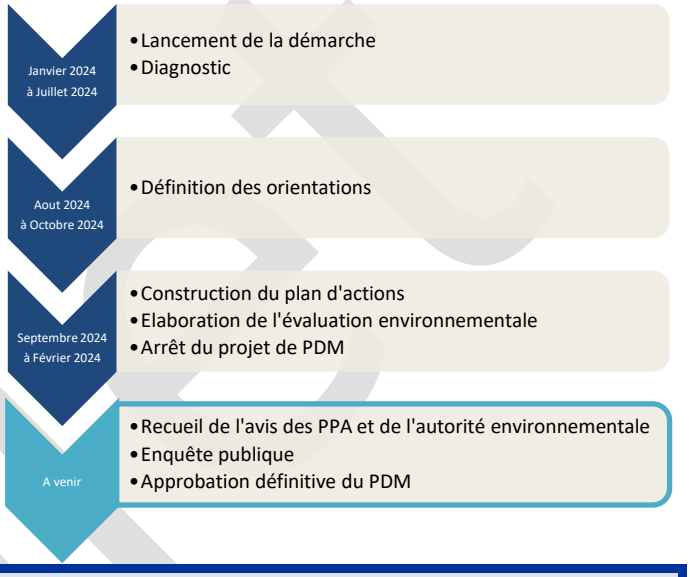
THÉMATIQUE	État initial	Perspectives d'évolution en l'absence de PDM
	• Risque mouvement de terrain lié au retrait gonflement des argiles et à la présence de cavités souterraines ; • Présence d'un risque rupture de Barrage : en aval du barrage du Lac réservoir Seine ; • Risque sismique très faible (zone 1) ; • Territoire concerné par le Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) de l'agglomération troyenne (approuvé en avril 2017) lié au risque de débordement de la Seine ou par remontées dans ses principaux affluents. Concerne 22 communes du territoire.	
Artificialisation des sols	• Les ENAF représentent 86,7 % du territoire en 2021 dont 63,5% d'espaces agricoles ; • Durant les 10 dernières années, ce sont notamment les espaces agricoles qui ont été consommés au profit des espaces artificialisés ; • Entre 2014 et 2023, sur TCM, 16,64 ha ont été consommés à destination des infrastructures routières dont 0,8 ha sur 2022-2023.	• L'artificialisation des sols risque de se poursuivre avec le développement de nouvelles infrastructures.

Projet

IV. Exposé des motifs et justification du scénario retenu

IV.1.1 Démarche d'élaboration du PDM

L'élaboration du PDM, pilotée par TCM, a suivi plusieurs étapes :



La démarche d'évaluation environnementale a été conduite en parallèle et a permis de façon progressive et itérative d'intégrer de façon proportionnée les enjeux environnementaux pour aboutir au plan d'actions tel que retenu pour le PDM 2025-3035.
La réalisation de l'état initial de l'environnement dès le démarrage de la mission a permis d'identifier les enjeux à prendre en compte pour le territoire en lien avec la mobilité (voir Synthèse des enjeux environnementaux page 106).
Ces enjeux ont été mis en lien avec les enjeux de mobilité identifiés pour le territoire (issus du diagnostic et rappelés ci-dessous).

Des enjeux spécifiques au centre et à la périphérie

- Troyes et sa première couronne concentrent la majorité des habitants et emplois, et donc des déplacements.
- Les déplacements y sont très routiers malgré la présence d'alternatives.
- Réseau de bus est peu attractif face à la voiture et utilisé principalement par des usagers captifs.

- Sur le reste du territoire, les déplacements sont diffus.
- L'usage de la voiture est très marqué, en lien avec le manque d'alternatives.

Des enjeux communs à l'ensemble du territoire

- La bonne mise en œuvre du SDMA pour développer l'usage des mobilités actives.
- L'apaisement des vitesses de circulation dans les centres villes et centres bourgs afin de sécuriser les usagers le plus fragiles.
- L'organisation du transport de marchandises, pour en limiter les nuisances, en particulier dans le centre-ville.
- Le covoiturage du quotidien, un outil encore sous-utilisé mais qui montre du potentiel.
- Des pôles d'intermodalité pour mieux connecter les différentes solutions de mobilité.
- De forts besoins en bornes de recharge électrique à anticiper.

Ces enjeux ont été partagés lors des instances de travail et de validation qui ont jalonnés chaque étape de la démarche :

- Comités techniques avec les services techniques de TCM, la TCAT et TPA (Troyes Parc Auto) ;
- Groupes de travail avec les élus du territoire dédiés aux thématiques transport et stationnement ;
- Comités de pilotage conviant l'ensemble des élus et maires du territoire de TCM afin de valider les étapes clés de la démarche.

Lors de la construction des orientations du PDM (phase 2), les thématiques mobilité abordées et considérées comme à enjeux pour le territoire (circulation automobile, mobilité partagée : covoiturage, autopartage, transport des marchandises, mobilité électrique, vélos, piétons, réseau transports en commun, intermodalité, management de la mobilité & services) ont été questionnées au regard de leur impact sur l'environnement et au regard des enjeux pour le territoire.

Figure 89 - Extrait de la présentation du COPIL de juillet 2024 sur les orientations

Les orientations, et leurs curseurs d'ambitions

Thématique	Orientations pour le PdM	Ville centre	1ère couronne	Périphérie	Impact sur l'environnement	Curseur d'ambitions
Usages de l'automobile	**Apaiser les centres-villes et centres bourgs du territoire**, en termes de vitesses et de volumes de trafic					
	Déployer et structurer le covoiturage, notamment par la création de lignes virtuelles de covoiturage					
	Faciliter l'accès à l'autopartage pour des publics cibles (étudiants et jeunes travailleurs, dans l'objectif de favoriser l'insertion professionnelle)					
Transport de marchandises	Protéger le centre-ville de Troyes de flux de véhicules de grand gabarit (réglementation, livraison décarbonée du dernier kilomètre) par la mise en œuvre **d'interfaces de logistique urbaine en périphérie**					
	Protéger les centralités des flux de véhicules de grand gabarit (réglementation, politique de stationnement)					
	Développer des alternatives au transport de marchandises routier (notamment ferroviaire)					

Fil de l'eau (actuel) — Ambitieux

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

35

Les orientations, et leurs curseurs d'ambitions

Thématique	Orientations pour le PdM	Ville centre	1ère couronne	Périphérie	Impact + sur l'environnement	Curseur d'ambitions
Réseau de bus et transport à la demande (TAD)	**Hiérarchiser le réseau** et **développer une armature de lignes structurantes et lignes express**					
	Renforcer l'offre du réseau bus (cadence, amplitude)					
	Améliorer la **vitesse commerciale des bus** et la **régularité** (aménagements de sites propres et priorité)					
	Réinterroger **le périmètre et les modalités pratiques du TAD**, en articulation avec les optimisations du réseau bus					
Intermodalité	Améliorer les **interconnexions modales au niveau de la gare** de la Ville de Troyes					
	Déployer des **pôles de rabattement en limite de l'aire urbaine**, connectés au centre-ville par des lignes de bus express (P+R)					
	Valoriser des **pôles de rabattement automobile secondaires**, en limite du bouchon de Champagne, connectés à la navette du centre-ville (P+Navette)					
	Mettre en œuvre une **billettique intermodale** (TER, bus, P+R, Marcel à Vélo, Karos)					

Fil de l'eau (actuel) — Ambitieux

36

Les orientations, et leurs curseurs d'ambitions

Thématique	Orientations pour le PdM	Ville centre	1ère couronne	Périphérie	Impact sur l'environnement	Curseur d'ambitions
Management de la mobilité	Intensifier et poursuivre le **déploiement des services existants** (Marcel à Vélo, la Maison du Vélo, Karos) et augmenter leur attractivité					
	Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics : entreprises (accompagnement PDE, aides), scolaires (interventions de sensibilisation et d'apprentissage), visiteurs …					
Mobilités actives et accessibilité	**Renforcer l'accessibilité du territoire**, en priorisant les zones de forte densité et fréquentation					
	Mettre en œuvre le SDMA, et s'appuyer sur le Plan des Mobilités pour conforter les engagements des multiples acteurs vis-à-vis des actions du SDMA					
	Systématiser la **sécurité des piétons et cyclistes** sur le territoire par la mise en place d'une **charte d'aménagement des espaces publics**					

Fil de l'eau (actuel) — Ambitieux

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

37

Figure 90 - Extrait de la présentation du COPIL de juillet 2024 sur les orientations

Un travail itératif a alors été conduit sur le curseur d'ambition à atteindre pour chaque orientation retenue pour l'organisation de la mobilité à l'horizon 2035. L'objectif étant d'aboutir à un scénario multimodal des déplacements réaliste et pragmatique, tenant compte des retours d'expériences du PDU 2014-2024 et des ambitions visées par les documents cadres applicables localement. Au global, sur les 50 actions inscrites au précédent Plan de Déplacement Urbains, seules 11 d'entre elles ont été mises en œuvre totalement ou partiellement. Pour les autres actions, la mise en œuvre n'a pas pu être réalisée, en raison de plusieurs facteurs :

- Un PDU trop ambitieux, avec des actions non hiérarchisées ;
- Un document qui n'a pas évolué dans le temps : certaines actions ne sont donc plus pertinentes aujourd'hui ;
- Des difficultés de mises 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 d'indicateurs de suivi définis initialement (plus de 120), très important.

Toutefois, dans une stratégie d'adaptation permanente aux besoins et usages, des actions non inscrites au PDM ont été portées par le territoire, tels que le déploiement des services vélo ou encore la mise en place de la navette électrique Cœur de Troyes.Le nouveau PDM devra présenter un équilibre adapté entre réalisme et ambition, afin de permettre sa mise en œuvre. Le nombre d'actions sera ainsi priorisé et hiérarchisé. Il sera évalué annuellement afin de suivre sa mise en œuvre, ou d'adapter la stratégie en fonction des pour répondre aux besoins et spécificités du territoire. Un bilan du PDM devra être dressé à mi-parcours, en 2030. Ce bilan permettra de mettre à jour la stratégie du document et de l'adapter en fonction des besoins

IV.1.2 Les scénarios étudiés

Les scénarios pris en compte dans le cadre de l'évaluation environnementale sont :

- Scénario État initial – 2025 : il s'agit de situation actuelle (mobilisation des données les plus récentes pour dresser l'état des lieux du territoire).
- Scénario fil de l'eau – 2035 : il s'agit de la situation de référence en 2035, sans la mise en œuvre du plan d'actions. Le PDU 2014-2024 est caduc. Le PCAET s'applique. Ce scénario sert de base pour comparer les effets des scénarios étudiés à demande équivalente
- Scénario projet 2035 : il s'agit de la situation en 2035 avec la mise en œuvre du plan d'actions tel que défini par le PDM.

Si le PDM ne présente pas de scénarios de projet contrastés un travail sur les hypothèses et les niveaux d'ambition à retenir a été mené au cours de l'élaboration du PDM pour s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

IV.1.2.1 Déplacements des habitants

Scénario État initial – 2025

En l'absence de modèle de trafic une estimation du nombre de déplacement a été réalisée par TRANSITEC basée sur une étude des trajets domicile-travail, qui a ensuite été extrapolée pour obtenir le total des trajets tous motifs confondus. Cette analyse se base sur des trafics journaliers de véhicules qui sont différenciés en fonction du type de véhicule et de la distance du trajet effectué.

Dans cette analyse, les trajets de plus de 50 km ne sont pas comptabilisés. Les trajets ont été classifiés de la manière suivante :

- Courtes distances : ils regroupent tous les déplacements intra communaux.
- Moyennes distances : ce sont les déplacements entre la 1ère couronne et Troyes, hors les déplacements intra communaux.

- Longues distances : il s'agit des déplacements en lien avec la périphérie et l'extérieur de TCM, hormis les déplacements intracommunaux.

Les véhicules ont été différenciés par mode.
Le tableau ci-dessous contient les données d'entrées sur les kilomètres parcourus par type de véhicule et par distance du trajet, qui constituent la situation actuelle.

Tableau 28 : Répartition des déplacements par distance et part mode de transport de l'état initial

Type de déplacement	Marche à pied	Vélo	Deux-roues motorisé	Transports en commun	Voiture, fourgonnette	Tous modes
	Veh.km/jour					
Courtes distances	12 696	1 943	257	777	9 719	25 392
Moyennes distances	20 391	4 116	2 357	6 634	94 265	127 763
Longues distances	8 431	7 403	8 085	43 226	733 922	801 068
Total	41 518	13 463	10 699	50 636	837 906	954 223
Répartition	4%	1%	1%	5%	88%	100%

Scénario fil de l'eau -2035
Des projets de reconversion de friches économiques en zone d'habitat sont en cours sur le territoire. Les principaux sites concernés sont Magiline, Absorba Poron, Lebocey et ERDF. Un projet important de renouvellement urbain, dans le quartier Jules Guesde, est en cours de réalisation. Ce projet aura pour objectif de redynamiser le quartier au travers d'une mixité des fonction urbaines. D'ici à 2030 ce sont entre 1'300 et 1'500 logements qui doivent être livrés.
Parallèlement aux projets de logement, une ambitieuse stratégie visant à proposer un foncier économique « clé en main » pour accueillir des entreprises et activités a été présentée dès 2022 et est en cours de déploiement L'implantation de nouvelles entreprises dynamiques sur le territoire crée de nouveaux emplois et parallèlement attire de nouveaux habitants sur le territoire. Aussi, une réflexion est menée pour penser la desserte et les mobilités de ces nouvelles Zones d'activité économique (ZAE) et répondre aux nouveaux usages.
D'après les éléments collectés, la demande de mobilité et les flux demeureront à similaire à la situation actuelle. En fonction de l'évolution démographique et des besoins de déplacement, le PDM pourra être adapter en 2030 lors d'un bilan

Scénario projet -2035
La demande de mobilité est identique au scénario de référence. Le PDM n'agit pas directement sur la demande de mobilité globale (lien à faire avec le document d'urbanisme).

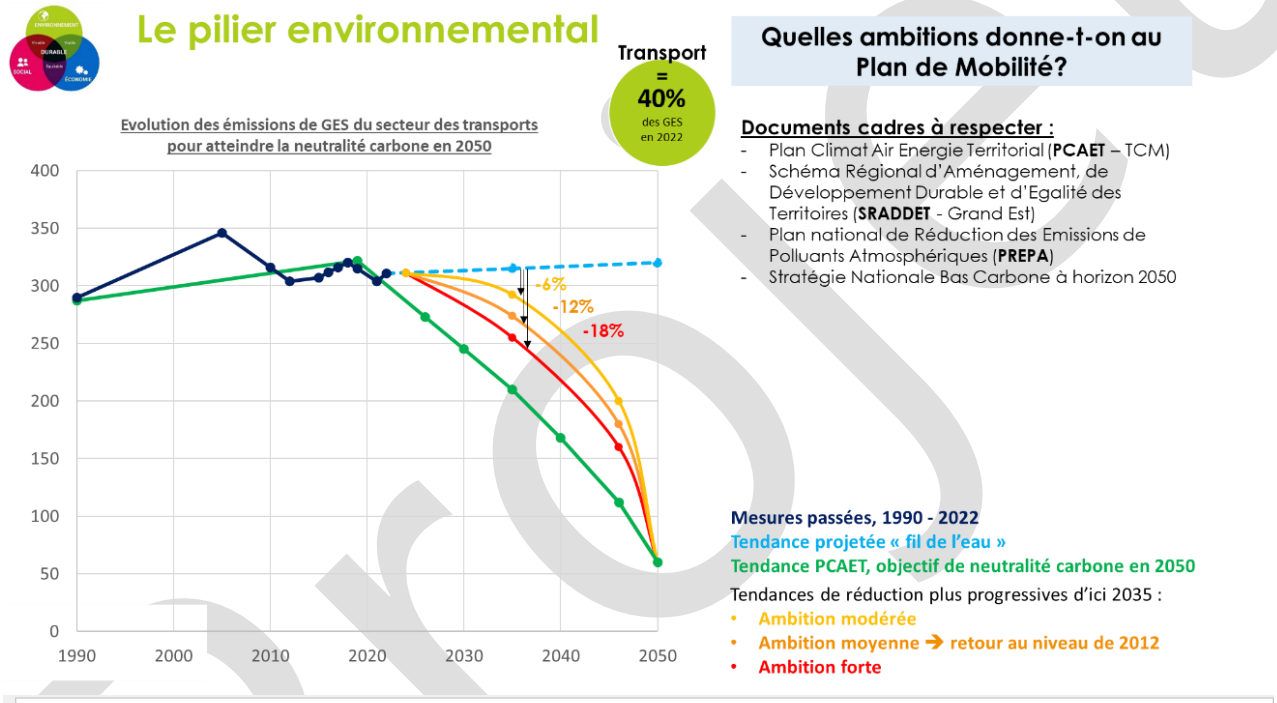
IV.1.2.2 Parts modales et électrification du parc
Le PDM peut directement agir sur la répartition modale de ces déplacements mais aussi accompagner le renouvellement du parc véhicule thermique.
Ces deux leviers ont particulièrement été visés dans le cadre de l'élaboration du plan d'action.
En effet, les actions favorables au report modal vers des solutions alternatives à l'autosolisme permettront de réduire les veh.km parcourus sur le territoire et donc les incidences en matière de consommation d'énergie et d'émissions de GES. La réduction des émissions de GES est un enjeu central pour limiter les effets du changement climatique. En parallèle l'électrification du parc véhicule participe à la réduction des consommations

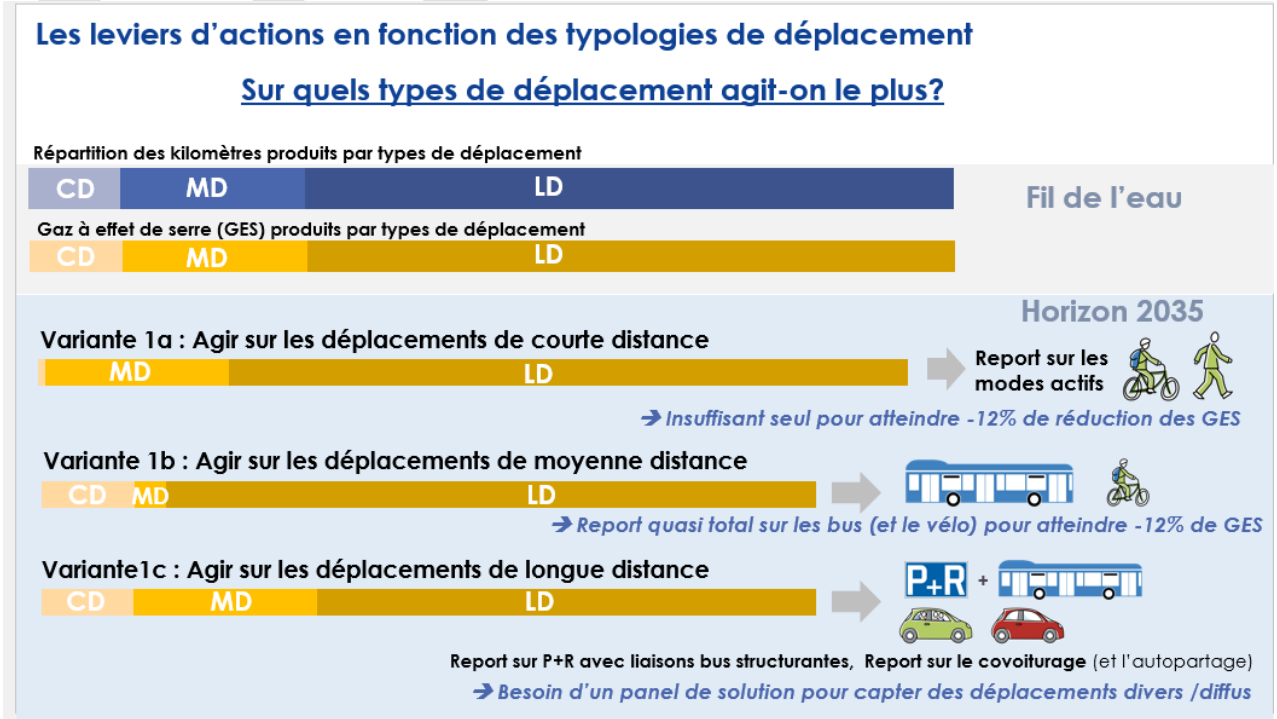
Projet

d'énergies fossiles.
Le travail itératif conduit pour définir le plan d'actions et les leviers à mobiliser en matière de report modal et d'électrification du parc roulant s'est fait au regard des ambitions de réduction des émissions de GES.
Le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) de TCM définissant les objectifs suivants pour le secteur des transports :

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

En se basant sur les hypothèses de déplacements détaillées précédemment (et donc en considérant uniquement le déplacement des personnes sur des trajets inférieurs à 50 km (non-prise en compte du transport de marchandises ou des trajets extra-territoriaux) une trajectoire réaliste au regard des tendances actuelles et des actions mobilisables sur le territoire a été questionnée. L'objectif étant de s'inscrire dans une démarche continue où les efforts après 2035 devront s'accentuer, et donc être anticipés. Pour atteindre cette ambition différents leviers sont mobilisables et dépendent des distances parcourues.





Retour Sommaire

Un objectif à fixer, une combinaison de leviers

LEVIER SOBRIÉTÉ

Fil de l'eau (actuel) — *Ambitieux*

Action sur les déplacements **courtes distances**

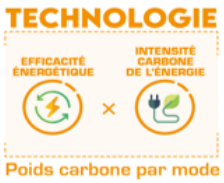
Actions sur les déplacements **moyennes distances**

Actions sur les déplacements **longues distances**

LEVIER TECHNOLOGIE

Fil de l'eau (actuel) — *Ambitieux*

Actions sur le **levier technologie**



TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

- **Le Comité de Pilotage du PDM doit dès à présent définir quel équilibre viser entre chacun de ces leviers d'actions**

Exemples d'actions sur les différents types de déplacements

Exemples d'actions complémentaires pour augmenter le % de report modal

Déplacements de courtes distances (CD)

Report vers :

Augmentation du % de report avec cumul des actions

- **Déployer les services vélos existants :** Marcel à Vélo, la Maison du Vélo, VéloParc
- **Renforcer l'accessibilité PMR du territoire**, en priorisant les zones de forte densité et fréquentation
- **Déployer des infrastructures cyclables pour les déplacements de courtes distances (échelle communale) - SDMA**

Déplacements de moyennes distances (MD)

Augmentation du % de report avec cumul des actions

- **Mettre en œuvre une billettique intermodale** : TER, bus, P+R, Marcel à Vélo, VéloParc, Karos
- **Améliorer l'intermodalité sur le territoire** (pôles d'échanges)
- **Améliorer l'offre de transport en commun du réseau urbain** (cadences, vitesses, régularité)
- **Restructurer le réseau bus** (itinéraires plus directs)
- **Déployer les services vélos existants :** Marcel à Vélo, la Maison du Vélo, VéloParc
- **Déployer des infrastructures cyclables pour les déplacements de moyennes distances (liaisons intercommunales) - SDMA**

Déplacement de longues distances (LD)

Augmentation du % de report avec cumul des actions

- **Mettre en œuvre une billettique intermodale** : TER, bus, P+R, Marcel à Vélo, VéloParc, Karos
- **Réinterroger le périmètre et les modalités pratiques du TAD**
- **Déployer et structurer le covoiturage**, notamment par la création de lignes virtuelles de covoiturage
- **Déployer des pôles de rabattement en limite de l'aire urbaine**, connectés au centre-ville par des lignes de bus express (P+R)
- **Déployer le services vélos existants la Maison du Vélo (location longue durée)**

Les actions à prioriser pour activer les leviers de la sobriété et de l'évolution du parc technologique ont alors été questionnés au regard des ambitions de réduction des émissions de GES.

Nombre km et déplacements par jour

	SITUATION 2025				
Type de déplacements	Km voiture produits	Ordres de grandeur nombre de dépl. voitures	*Part de déplacements voiture / distances*	*% Electrification du parc de véhiculesp partiuliers*	GES émis par jour (kg eq CO2)
Courtes distances	9 700	10 700	16%	2%	2 600
Moyennes distances	94 300	17 300	25%		24 700
Longues distances	733 900	40 400	59%		182 800
TOTAL	837 900	68 400	100%	Aube, 2022	210 100

	LEVIERS	
	SOBRIETE	TECHNOLOGIE
Type de déplacements	Objectif de réduction des distances parcourues (-XX%)	Objectif d'électrification du parc de véhicules particuliers (XX%)
Courtes distances	-15%	10%
Moyennes distances	-15%	
Longues distances	-5%	
		<26% (SNBC)

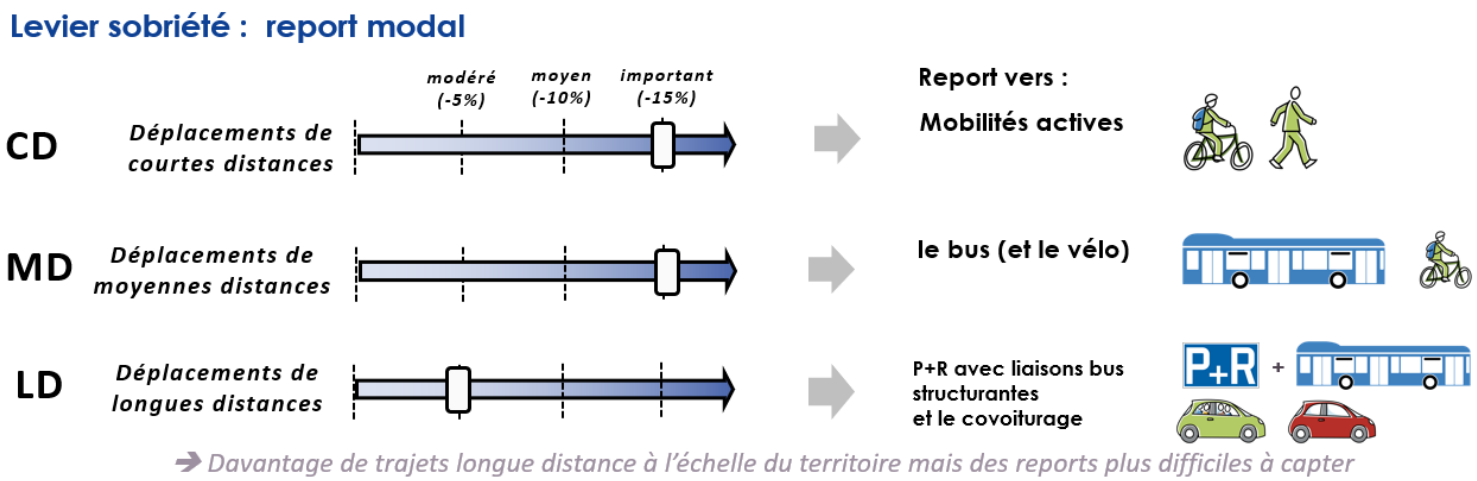
← CELLULES A MODIFIER

	SITUATION 2035 - FIN PDM					
Type de déplacements	Km voiture produits	Nombre de déplacements voitures	*Evolution nombre de déplacements voitures*		GES émis par jour (kg eq CO2)	Evolution GES par rapport à 2025 (%)
Courtes distances	8 300	*9 100*	*- 1 600*		2 200	-16,8%
Moyennes distances	80 100	*14 685*	*- 2 615*		20 800	-15,8%
Longues distances	697 200	*38 300*	*- 2 100*		165 900	-9,3%
TOTAL	785 600	62 100	- 6 300		188 900	-10%

← AMBITION DU PDM

Figure 91 : Extrait de l'outil de calcul interactif utilisé en séance pour travailler sur les leviers d'actions prioritaires à mobiliser

- **<u>Scénario état initial - 2025 :</u>** il s'agit de la situation actuelle, en prenant donc le parc de véhicule actuel ainsi que les facteurs d'émissions de 2025 (base de données HBEFA 4.2.).
- **<u>Scénario fil de l'eau -2035 :</u>** il s'agit de la situation de référence en 2035, sans la mise en œuvre du plan d'actions. Le parc de véhicule actuel est conservé, ainsi que la répartition modale des déplacements. Cependant, les facteurs d'émissions des véhicules sont ceux estimés à 2035 (meilleures performances des véhicules) (base de données HBEFA 4.2.).
- **<u>Scénario Projet – 2035 :</u>** il s'agit de la situation en 2035 avec la mise en œuvre du plan d'actions. Les facteurs d'émissions sont les mêmes que dans le scénario fil de l'eau.

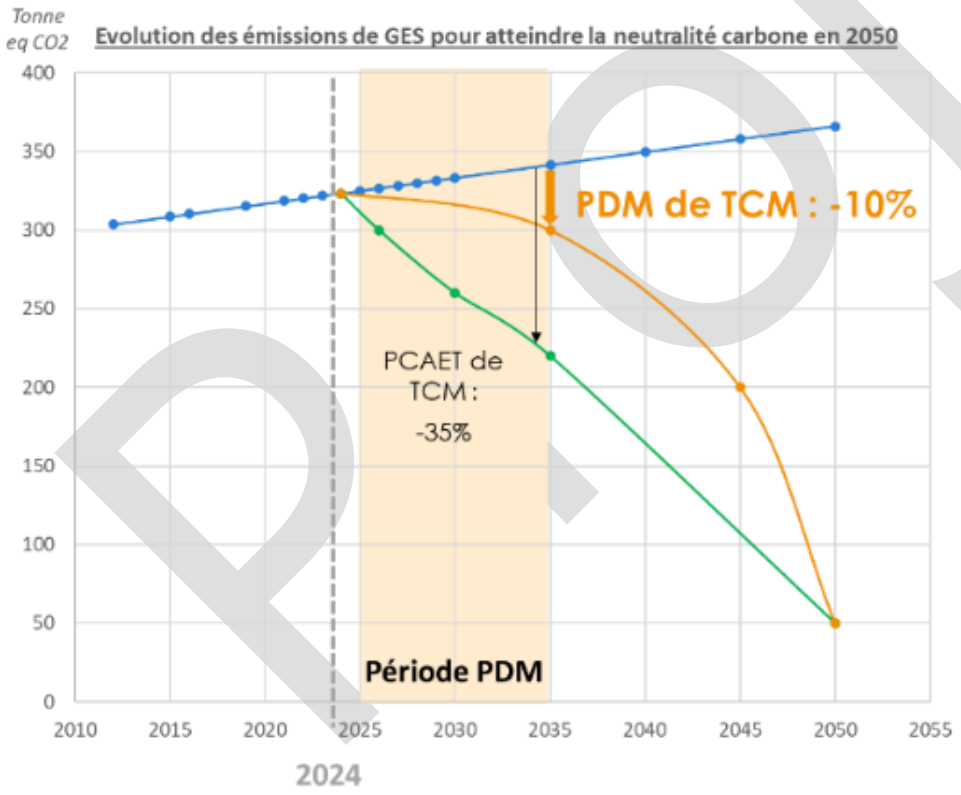


Les hypothèses retenues en termes de report modal sont données dans le tableau ci-dessous.

Type de déplacements	Voiture	marche	vélo	MC	TC (bus + TAD)	Covoiturage
Courtes distances	-15%	50%	50%			
Moyennes distances	-15%		30%		70%	
Longues distances	-5%				52,50%	47,50%

En matière d'électrification du parc il est retenu un scénario modéré d'évolution. Le scénario SNBC base ses objectifs sur une projection du parc de véhicule français jusqu'en 2050. Cette projection prévoit, pour l'année 2025 un parc électrique (y compris véhicules hybrides) représentant 8,1% des distances totales parcourues par les véhicules légers. Les données du Schéma de développement des Installations de Recharge des Véhicules Électriques (SDIRVE) de l'Aube montrent qu'en 2022, ce chiffre est loin d'être atteint, et se situait à 1,9%. Le déploiement des véhicules électriques et hybride semble bien plus lent en réalité que ce qui a été projeté dans le scénario SNBC. L'objectif fixé à l'horizon 2035 et de 10% pour les veh.km parcouru en voiture individuelle en cohérence avec le SDRIVE et de 60% pour la flotte de bus. En effet les leviers d'actions à mobiliser auprès des particuliers sont plus complexes que pour la flotte de bus urbain.

Au regard des actions visées et semblant réalistes pour le territoire, il est retenu une ambition de réduction des émissions de GES de -10% par rapport au fil de l'eau (sur le périmètre étudié ici).



Le plan d'actions retenu est présenté page 157.

V. Articulation de l'évaluation environnementale avec les plans et les programmes

V.1 Cadre général

Le Plan de Mobilité (PDM) constitue l'outil de planification des déplacements. Défini aux articles L 1214-1 à L 1214-4 du code des transports, le Plan de Mobilité détermine 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 (AOM), **TROYES CHAMPAGNE METROPOLE (TCM)** le cas présent.

L'article L1214-7 du code des transports stipule que **le PDM doit être compatible** avec :

- la planification régionale de l'intermodalité ;
- les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- les orientations des directives territoriales d'aménagement ou des directives territoriales d'aménagement et de développement durables (DTADD) ;
- les orientations des schémas de secteur ;
- les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère (PPA) ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;
- les règles générales du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;
- le Plan climat air énergie territorial (PCAET).

Le Plan de Mobilité doit **prendre en compte** :

- Les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

En parallèle, le Plan de Mobilité doit considérer d'autres documents de planification notamment :

- le Plan Régional Santé Environnement (PSRE) ;
- le Plan national de réduction des émissions de polluants (PREPA) ;
- les Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE).

A l'échelle du territoire de Troyes Champagne Métropole les documents suivants sont considérés pour la compatibilité :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Grand Est adopté en novembre 2019 (modification en cours).
- Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) des Territoires de l'Aube, approuvé en février 2020.
- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Troyes Champagne Métropole, en cours de validation (projet délibéré en avril 2023).

Le **Plan de Protection de l'Atmosphère** (PPA) est obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou dans les zones dans lesquelles le niveau dans l'air ambiant de l'un au moins des polluants, évalué conformément aux dispositions des articles R. 221-1 à R. 221-3, dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible mentionnée à l'article R. 221-1. Troyes Champagne Métropole n'est pas concerné par cette obligation. **Aucun PPA ne couvre le territoire**.

Sont également pris en compte :

- Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).
- Le Plan Régional Santé-Environnement de la Région Grand Est.

Projet

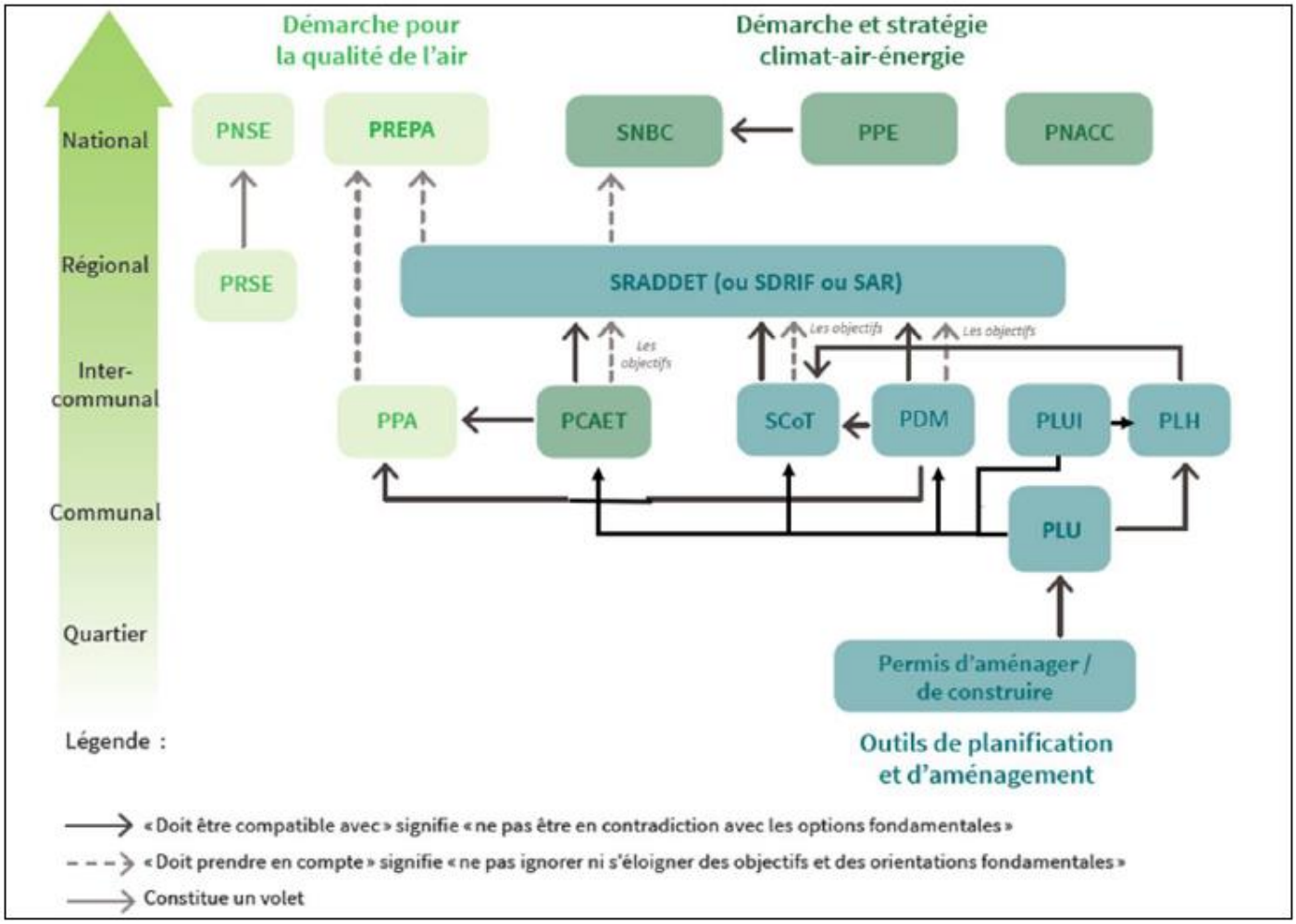


Figure 92 - Articulation des plans et programmes dont le Plan de Mobilité fait partie

V.2 Documents en compatibilité

V.2.1 SRADDET Région Grand Est (2019)

Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires** (SRADDET), stratégie à horizon 2050 pour l'aménagement et le développement durable du Grand Est a été adopté par le Conseil Régional le 22 novembre 2019.

Le document est en cours de modification. Il se compose d'un diagnostic territorial, d'une stratégie (30 objectifs) et d'un fascicule des 30 règles générales.

Le SRADDET intègre et se substitue aux anciens plans et schémas existants, à savoir pour le Grand Est :

- Les 3 Schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;
- Les 3 Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) ; Les atlas cartographiques des 3 SRCE sont annexés au SRADDET. Une nouvelle cartographie de la trame verte et bleue à l'échelle de la Région Grand Est est en cours d'élaboration.
- Les 23 Plans déchets (3 pour les ex-Régions et 2 par Département) devenus le Plan régional de prévention, de gestion des déchets (PRPGD) ;
- Les Schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique (SDTAN) ;
- Les 2 Schémas régionaux des infrastructures de transport (SRIT) de Lorraine et de Champagne-Ardenne.

Pour mémoire, l'article L1214-7 du code des transports stipule que le Plan de Mobilité doit prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatible avec ses règles générales.

V.2.1.1 Enjeux

Les principaux enjeux figurant dans le diagnostic en lien avec le thème des **mobilités** sont les suivants :

- Développer toute la chaîne de mobilité et valoriser l'existant ;
- Gommer les « effets frontière » ;
- Faciliter l'accès aux services de transport et lever les freins à leur usage ;
- Anticiper et accélérer les transitions en matière de mobilité ;
- Affirmer le rôle de la Région dans la gouvernance des transports ;
- Rééquilibrer le modèle économique des transports et préparer ses évolutions ;
- Réduire les émissions de GES et les pollutions atmosphériques.

La Région Grand Est bénéficie d'une bonne accessibilité externe et interne, grâce à des réseaux d'infrastructures et des équipements nombreux, diversifiés, et ce pour l'ensemble des modes de transports. Les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux y sont proportionnellement plus développés que dans le reste du pays. Le réseau ferroviaire (hors LGV) est globalement ancien.
La figure ci-dessous cartographie ces différents enjeux à l'échelle régionale.

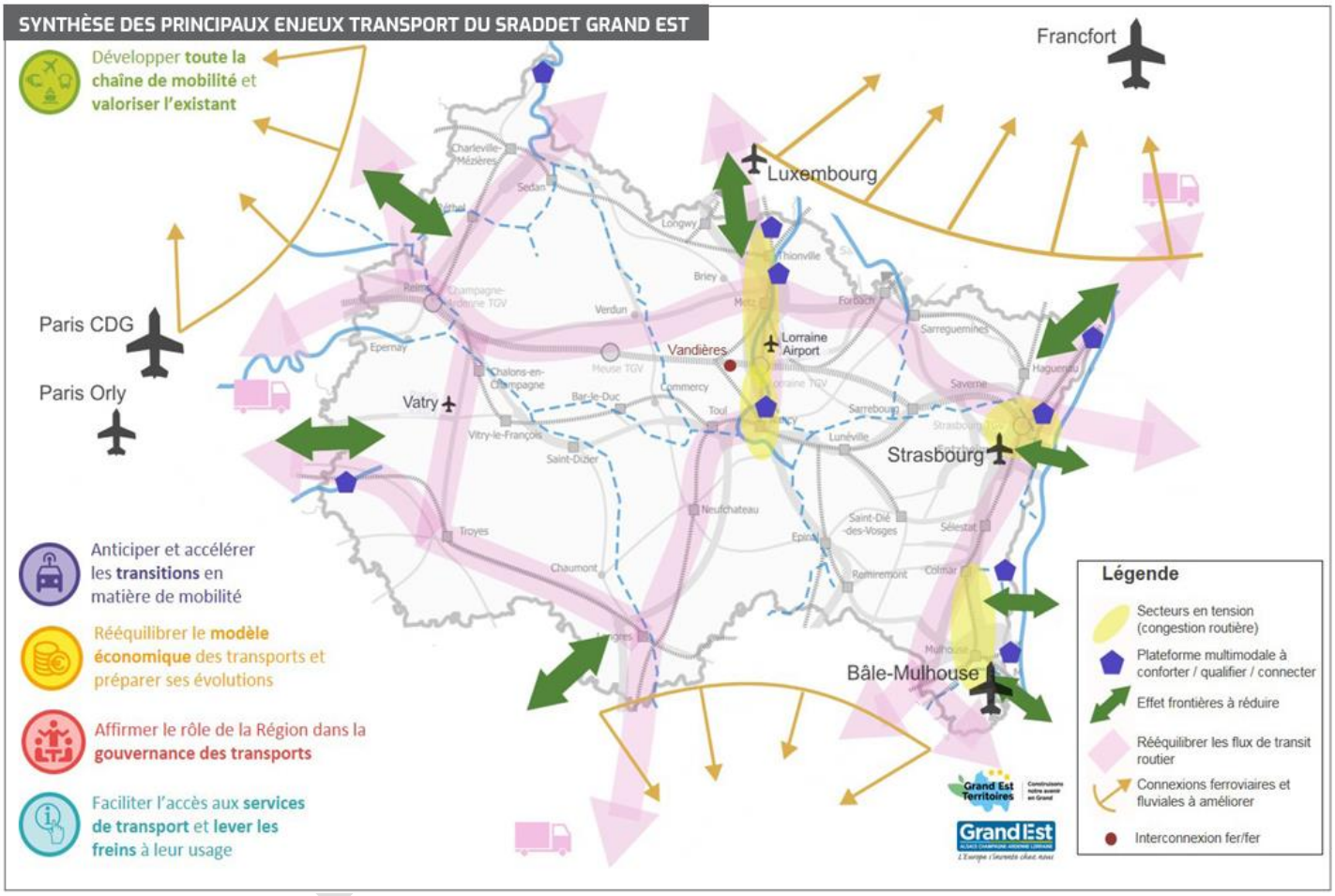


Figure 93 : Synthèse des enjeux transport (Source : SRADDET Grand Est)

V.2.1.2 Articulation du PDM avec les objectifs du SRADDET

La stratégie régionale s'organise autour de deux axes :

- **Axe 1** : changer de modèle pour un développement vertueux de nos territoires ;
- **Axe 2** : dépasser les frontières et renforcer la cohésion pour un espace européen connecté.

Pour concrétiser cette stratégie **30 objectifs ont été fixés**. Les objectifs plus spécifiquement en lien avec la mobilité, ainsi que l'articulation du PDM avec ces objectifs sont détaillés dans le tableau suivant.

Tableau 29 : Articulation du PDM avec les objectifs sur SRADDET

Objectifs du SRADDET		Articulation du PDM avec le SRADDET
Objectif 1 – Devenir une région à énergie positive et bas carbone à l'horizon 2050	Le premier objectif régional est de mettre en place une stratégie globale de réduction des consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre, qui se décline dans les quatre objectifs suivants : - Réduction de la consommation ; - Réduction de la consommation en énergie fossile ; - Couverture de la consommation par les énergies renouvelables ; - Réduction des émissions de GES.	**L'objectif du PDM est d'atteindre -10% d'émissions de GES d'ici 2035.** Le transport routier étant majoritairement responsable de ces émissions (41% des émissions globales en 2022 sur TCM), le PDM vise à favoriser le report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport. Pour cela, des mesures pour développer les mobilités actives et le réseau de bus ou limiter le trafic de voiture en développant le covoiturage seront mises en place. Cela permet à la fois de réduire les émissions de GES et à réduire la consommation d'énergie notamment en combustible fossile nécessaire au fonctionnement des véhicules thermiques.
Objectif 12 – Généraliser l'urbanisme durable pour des territoires attractifs et résilients	Les espaces urbanisés et leurs renouvellements sont à repenser globalement autour de la mixité des fonctions, des nouvelles formes urbaines, ainsi que de la place de la nature et de l'eau en ville. **Les projets d'aménagement doivent s'articuler au mieux avec les infrastructures de transport existantes et favoriser les mobilités alternatives** (modes doux, covoiturage, autopartage, véhicules à faibles émissions de polluants atmosphériques et GES), notamment dans les centres urbains afin de conserver une qualité de vie.	Le PDM vise notamment à développer les mobilités alternatives via différents services : parkings P+R, aires de covoiturage, connexions piétonnes sécurisées, liaisons vélo. Des mesures seront également mises en place afin d'apaiser les centres-villes : réduction des vitesses à 30 km/h, limitation de l'accès aux véhicules de grand gabarit, réflexion sur la stratégie de stationnement. L'emplacement des nouvelles infrastructures veillera également à éviter les zones à enjeux pour la biodiversité.
Objectif 13 – Développer l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien	**La complémentarité entre les modes de transport et les facilités d'échanges entre les réseaux** (du local à l'international) doivent guider l'organisation des transports afin de faciliter les déplacements. Un effort particulier doit se porter sur l'organisation des correspondances et rabattements autour d'un réseau de pôles d'échanges de qualité et accessible à tous. Cet objectif s'appuie sur une **stratégie de mobilité servicielle** qui décline l'ensemble des dispositions	La complémentarité entre les différents modes de transport sera étudiée afin de développer l'intermodalité sur le territoire : - Amélioration des interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes ; - Mise en place de pôles de rabattement P+R ; - Amélioration de l'intermodalité des stations de covoiturage existantes ; - Mise en place d'une billettique intermodale.

	permettant aux citoyens de naviguer de manière fluide et continue d'un mode de transport à l'autre.	
Objectif 15 – Améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique	Il est nécessaire que les territoires et les acteurs du monde économique mettent en place des actions visant à diminuer les émissions de polluants atmosphériques, d'une part, et à protéger les populations exposées à des niveaux importants de concentration de polluants, d'autre part. Il est indispensable d'actionner les différents leviers d'amélioration de la qualité de l'air selon une approche intégrée (urbanisme, transport, énergie, développement économique).	De la même manière que pour les émissions de GES, le transport routier est responsable d'une part relativement importante des émissions de polluants. Les actions mises en place par le PDM pour réduire l'usage de la voiture permettront donc de réduire les émissions de polluants et les populations exposées à des niveaux importants de pollution.
Objectif 22 – Moderniser les infrastructures de transport tous modes et désenclaver les territoires	Sur le réseau ferroviaire, au-delà des lignes principales, une action volontariste de la Région vise à toujours **mieux desservir les territoires ruraux et les villes moyennes**, face au désengagement de l'État, notamment pour le **maintien des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire**. Sur le **réseau routier d'intérêt régional, l'objectif est de conforter le maillage et d'adapter la capacité des axes**, au regard de l'évolution des flux et du report modal vers des modes plus durables.	Le PDM vise à améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes qui permet les connexions ferroviaires du territoire. Sur le réseau routier, le PDM fera évoluer le Transport à la Demande afin de répondre au mieux aux besoins des habitants des territoires les plus enclavés. De plus, la mise en place de pôles d'échanges « ruraux » sera étudiée.

<u>Focus sur les objectifs climat, air, énergie :</u>

- **Gaz à effet de serre et consommations énergétiques**

Les objectifs nationaux et régionaux concernant les émissions de GES et consommations énergétiques sont définis sur la figure ci-dessous :

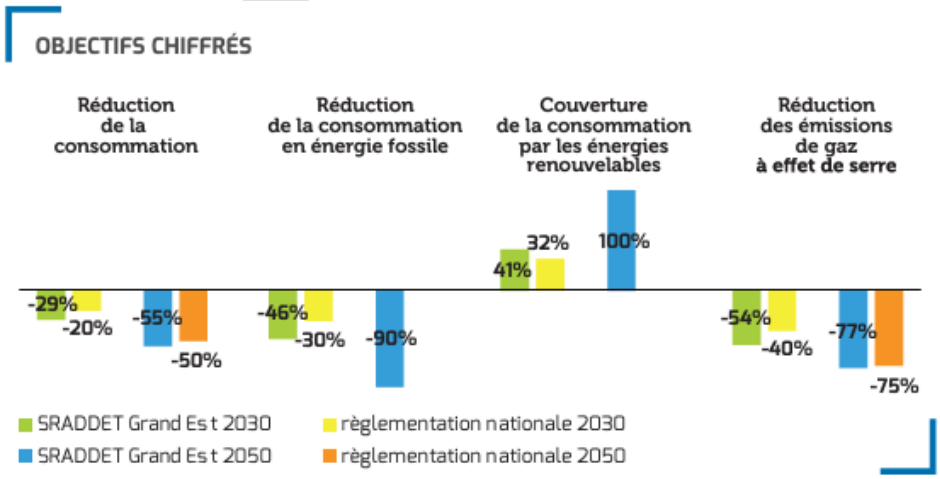
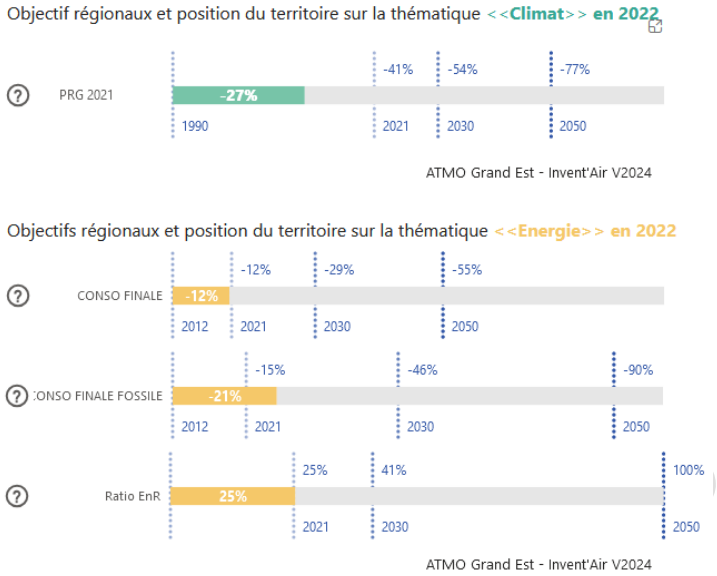


Figure 94 : Objectifs globaux en termes d'énergie et d'émissions de GES (Source : SRADDET Grand Est)

Ces objectifs de réduction des consommations énergétiques et d'émissions de GES sont ensuite déclinés par type d'activité, et à l'échelle plus locale notamment dans le PCAET. Pour le secteur des transports les objectifs sont les suivants en termes de consommation d'énergie :

Tableau 30 : Objectifs régionaux de consommation énergétique pour le secteur des transports (source : PCAET TCM)

	Objectifs régionaux pour le secteur des transports	
	2030	2050
Consommations énergétiques	-19%	-45%



Les graphes ci-dessous permettent de situer Troyes Champagne Métropole par rapport aux objectifs régionaux sur les sujets climat et énergie. Cela montre que le territoire a engagé la bonne trajectoire en termes de réduction des consommations énergétiques. En revanche, en ce qui concerne les émissions de GES, les objectifs ne sont pas atteints.

Figure 95 : Position de TCM par rapport aux objectifs régionaux sur les thématiques climat et énergie (source : ATMO Grand Est)

- **<u>Qualité de l'air</u>**

Le SRADDET définit des objectifs chiffés ambitieux :

- Respecter les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé d'ici 2030 sur la concentration en particules fines et ultrafines (20 µg/m^3 en moyenne annuelle pour les PM10, au lieu de 40 µg/m^3 dans la réglementation française) ;
- Réduire à la source les émissions de polluants en lien avec les objectifs nationaux du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) avec les objectifs issus de la scénarisation climat-air-énergie à l'horizon 2030 : **Réduction de 84% des SO2, de 72% des NOx, de 14% des NH3, de 56% des PM2,5 et de 56% des COVNM par rapport à 2005.**

Les graphiques ci-dessous détaillent les objectifs du SRADDET pour 2030 par rapport à la réglementation française en vigueur.

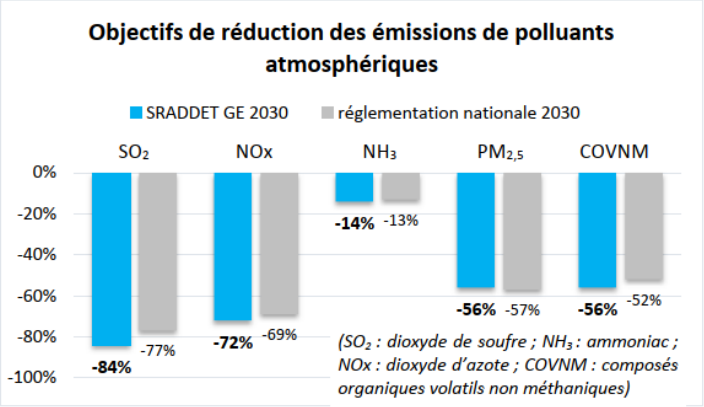


Figure 96 : Objectifs globaux en termes d'émissions de polluants atmosphériques (Source : SRADDET Grand Est)

Tableau 31 : Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Source : PCAET TCM)

	Particules fines (PM10)	Particules fines (PM2,5)	Oxydes d'azote (NOx)	Dioxyde de soufre (SO2)	Composés Organiques (COVNM)	Ammoniac (NH3)
Objectifs SRADDET 2030 // 2005		-56%	-72%	-84%	-56%	-14%
Objectifs SRADDET 2050 // 2005		-81%	-82%	-95%	-71%	-23%

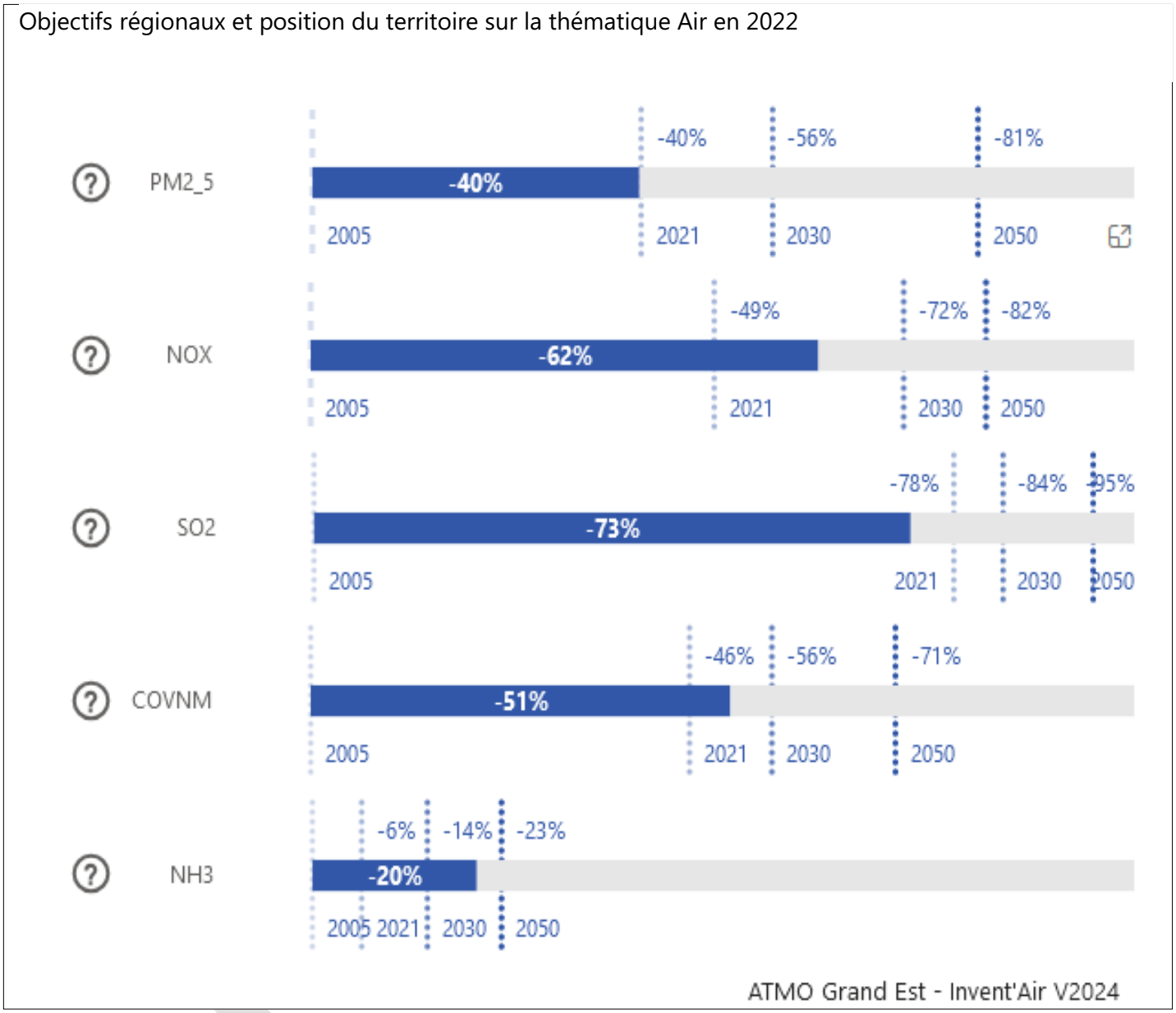
Les graphes ci-dessous permettent de situer Troyes Champagne Métropole par rapport à ces objectifs régionaux. Ils indiquent une réduction des émissions de polluants atmosphériques dans la même dynamique que les objectifs régionaux. L'atteinte des objectifs concernant les émissions de particules fines PM2.5 et d'oxydes d'azote est à surveiller.

Grâce aux différentes actions mises en place, le PDM participera à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES, des consommations énergétiques et des émissions de polluants.

Le développement des mobilités durables représente en effet un enjeu crucial, le secteur des transports étant le plus dépendant aux énergies fossiles.

Cependant d'autres leviers d'action devront être mis en place afin d'atteindre les objectifs fixés par le SRADDET : rénovation énergétique du bâti, développement des énergies renouvelables, végétalisation des espaces urbanisés, maîtrise de l'artificialisation des sols…

Figure 97 : Position de TCM par rapport aux objectifs régionaux sur la thématique air (source : ATMO Grand Est)



V.2.1.3 Compatibilité du PDM avec les règles générales du SRADDET

La mise en œuvre de la stratégie s'appuie sur les **30 règles générales** et leurs mesures d'accompagnement (MA). La compatibilité du PDM avec les règles concernant la mobilité est explicitée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 32 : Compatibilité du PDM avec les règles générales du SRADDET

	Règles générales du SRADDET		Compatibilité du PDM avec le SRADDET
Chapitre I. Climat, Air et Energie	**Règle n°1** – Atténuer et s'adapter au changement climatique	Définir des stratégies pour limiter le changement climatique d'une part et pour anticiper les impacts de ce changement climatique sur les systèmes naturels et sociétal d'autre part.	Le PDM prend en compte l'enjeu de limiter le changement climatique en mettant en place des mesures pour développer les mobilités actives et les transports en commun, limiter le trafic de voiture dans le centre urbain ou encore faciliter et développer le covoiturage. Cela permet notamment de réduire les émissions de GES et donc de limiter l'impact sur le climat.
	Règle n°2 – Intégrer les enjeux climat-air-énergie dans l'aménagement, la construction et la rénovation	Choisir dans les projets d'aménagement les meilleures solutions pour maîtriser la consommation d'énergie, recourir aux énergies renouvelables et aux matériaux biosourcés, ou encore **développer les mobilités durables.**	Le PDM prend en compte l'enjeu climat-air-énergie en mettant en place des mesures pour développer les mobilités actives et les transports en commun, limiter le trafic de voiture dans le centre urbain ou encore faciliter et développer le covoiturage.
	Règle n°6 – Améliorer la qualité de l'air	Recourir à tous les leviers disponibles pour réduire les émissions de polluants atmosphériques à la source et limiter l'exposition des populations.	Le PDM vise à **limiter l'usage de la voiture individuelle** en favorisant le report modal vers les mobilités douces ou les transports en commun et en développant des services de covoiturage et autopartage. De plus, il vise à limiter les vitesses autorisées en centre-ville et les accès aux véhicules de grand gabarit. Ces différentes actions permettent de réduire les émissions de polluants et donc d'améliorer la qualité de l'air.
Chapitre II. Biodiversité et gestion de l'eau	**Règle n°8** - Préserver et restaurer la trame verte et bleue	Fixer des conditions qui permettent de préserver et de restaurer cette trame verte et bleue locale, notamment dans les **projets urbains ou d'infrastructures de transport**	L'emplacement des nouvelles infrastructures veillera à éviter les zones à enjeux pour la biodiversité. Les impacts et mesures ERC seront détaillés et mis en place au cas par cas dans les évaluations environnementales des différents projets.
Chapitre IV. Gestion des espaces et urbanisme	**Règle n°21 –** Renforcer les polarités de l'armature urbaine	Renforcer les polarités et leurs fonctions de centralité dans une dynamique de complémentarité interterritoriale. Une attention particulière doit être portée sur les pôles urbains isolés.	Le PDM vise à déployer des pôles d'échanges « ruraux » et de faire évoluer le TAD afin de désenclaver les communes le plus rurales.

	Règle n°25- Limiter l'imperméabilisation des sols	Limiter l'imperméabilisation des sols dans les projets d'aménagement et d'infrastructure dans la logique ERC	Pour chaque nouvel aménagement, les infrastructures seront de préférence implantées sur des zones déjà urbanisées ou à proximité de celles-ci afin de densifier les zones urbaines au profit de la préservation des espaces naturels. La mesure de réduction : concevoir des aménagements durables et résilients vise à limiter les impacts des aménagements visés par la mise en œuvre du PDM
Chapitre V. Transports et mobilités	**Règle n°26** – Articuler les transports publics localement	Organiser le réseau de transports publics locaux en cohérence avec le réseau de transport régional, national et transfrontalier	Le PDM restructurera l'offre de transport en commun en particulier du réseau de bus, favorisera l'intermodalité en améliorant les connexions au niveau de la gare de Troyes qui permet la majorité des connexions interdépartementales. De plus, une billettique intermodale simplifiée sera mise en place.
	Règle n°27 – Optimiser les pôles d'échanges	Densifier et améliorer la mixité des fonctions (télétravail, services, logements, loisirs) autour des pôles d'échanges ainsi que favoriser leur accès en modes alternatifs grâce à des aménagements dédiés (parking vélo, aire de covoiturage)	Le PDM vise à déployer des pôles d'échanges « ruraux » et à favoriser l'intermodalité sur l'ensemble du territoire (restructuration du réseau de bus, mise en place de parkings P+R, développement de stations de covoiturage…).
	Règle n°28 – Renforcer et optimiser les plateformes logistiques multimodales	Renforcer les plateformes logistiques existantes en anticipant leur développement et en améliorant leur accessibilité multimodale pour favoriser le report sur des transports durables	Le PDM étudiera la possibilité de création d'une plateforme de ferroutage multimodale et de déploiement de plateformes de logistique urbaine.
	Règle n°29 – Intégrer le réseau routier d'intérêt régional	Maîtriser l'urbanisation autour de ces axes et organiser le trafic pour un meilleur fonctionnement local du réseau routier	Afin d'améliorer le fonctionnement du réseau local, le PDM cherche à limiter le trafic routier en étudiant la mise en place de pôles de rabattement P+R et la création d'une plateforme de ferroutage multimodale.
	Règle n°30 – Développer la mobilité durable des salariés	Mettre en place des Plans de déplacement d'entreprise et d'administration en visant à minimiser l'usage de la voiture individuelle	Le PDM encouragera et suivra le développement des Plans de mobilité en entreprises afin de sensibiliser à l'usage de modes de transport alternatifs.

V.2.2 SCoT des Territoires de l'Aube (2020)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) doit prendre en compte les objectifs du SRADDET, le SRCE et

d'autres programmes, et doit être compatible avec le SDAGE et le SAGE, le Plan de Gestion des Risques Inondations, le PLUi, le PLH, le PDM, le PCAET et d'autres plans.
Le SCoT des Territoires de l'Aube s'applique sur un territoire couvrant 352 communes, et englobe 9 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dont la communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole (81 communes). Les autres communautés de communes concernées sont :

- Communauté de communes Forêts, Lacs, Terres en Champagne (15 communes)
- Communauté de communes d'Arcis, Mailly, Ramerupt (39 communes)
- Communauté de communes des Lacs de Champagne (43 communes)
- Communauté de communes de Vendeuvre-Soulanes (38 communes)
- Communauté de communes du Barséquanais en Champagne (53 communes)
- Communauté de communes de la Région de Bar-Sur-Aube (27 communes)
- Communauté de communes du Chaourçois et du Val d'Armance (42 communes)
- Communauté de communes du Pays d'Othe (14 communes)

Les neuf intercommunalités membres du syndicat DEPART et formant le périmètre du SCoT des Territoires de l'Aube sont représentées ci-dessous :

Figure 98 : Carte du territoire du SCoT des Territoires de l'Aube

Ce document a été approuvé le 10 février 2020, conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 ; c'est un outil d'urbanisme permettant de concevoir et mettre en œuvre une planification stratégique à l'échelle intercommunale, et servant de cadre de référence pour les différentes politiques publiques locales, notamment l'habitat, l'urbanisme, la mobilité, l'environnement ou l'aménagement commercial. Il contient un rapport de présentation, un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ainsi qu'un Document d'Orientation et D'objectifs (DOO). **Le Plan de Mobilité doit être compatible avec les orientations du SCoT.**
La dernière orientation du DOO concerne plus spécifiquement les mobilités : « orientation **3.3 – Travailler sur les solutions de mobilité ».** L'articulation du PDM avec les 15 objectifs relatifs à cette orientation est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 33 : Articulation du PDM avec les objectifs stratégiques du SCOT relatifs à la mobilité

Objectifs stratégiques du SCoT		Articulation du PDM avec le SCoT
S'engager dans une réflexion sur l'offre de mobilité dans les territoires	**Axe 3.3.1** Mettre à l'étude l'élaboration d'un Plan de Mobilité Rurale à l'échelle des territoires ruraux du SCoT et en articulation avec le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération troyenne, s'appuyant sur une analyse fine des besoins de mobilité, afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et de favoriser la complémentarité entre différentes solutions de mobilité.	Le PDM de Troyes Champagne Métropole a été élaboré **en tenant compte des spécificités du territoire** à savoir : Les 11 communes du cœur urbain attractif et de la 1ere couronne : • Concentrent la majorité des habitants et emplois, donc des déplacements ; • Déplacements très routiers malgré la présence d'alternatives ; • Réseau de bus peu attractif face à la voiture utilisé principalement par des usagers captifs. Les 70 communes du territoire rural : • Déplacements diffus ; • Usage de la voiture très marqué en lien avec le manque d'alternatives.
	Axe 3.3.2 Soutenir les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs, définis par le SCoT comme les projets étant de nature à structurer et améliorer l'offre de mobilité permettant une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle. Sont notamment identifiés : - Les projets de renforcement et d'adaptation du réseau de transports en commun urbains (créations/extensions de lignes, lignes express, navettes de rabattement, transport à la demande…), - Les projets de renforcement de la desserte ferrée (amélioration de la desserte de la ligne 4 Paris-Mulhouse et des connexions avec les pôles urbains régionaux et extrarégionaux…), - Les grands projets de liaisons douces et de vélovoies structurantes (bouclage de la vélovoie des lacs, extensions et raccordements aux réseaux extra départementaux…).	Les actions proposées s'inscrivent dans une logique de renforcement du réseau de transport en commun et de déploiement des mobilités actives en lien avec le SDMA : Axe A.1. Restructurer l'offre de transport en commun Axe B.4. Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA (Schéma directeur des mobilités actives 2024-2034)
	Axe 3.3.3 Inciter au développement du transport à la demande dans les territoires périurbains et ruraux, dans une logique de desserte calibrée et adaptée aux besoins de la population (en termes de volume, d'horaires, de fréquence et de parcours).	Axe A.1. Restructurer l'offre de transport en commun
	Axe 3.3.4 Identifier les espaces pouvant être aménagés comme aires de covoiturage à l'échelle du SCoT et de ses unités territoriales, et veiller à ce qu'ils soient : - Localisés stratégiquement au regard des habitudes et des besoins de déplacements ;	Axe A.2. Déployer et structurer les services de voiture partagée

	- Réalisés plutôt sous la forme de petites unités intégrées à leur environnement, et dont la conception vise à limiter l'imperméabilisation ; - Valorisés via les outils de communication permettant de coordonner les pratiques.	
	Axe 3.3.5 Porter une attention particulière aux secteurs desservis par les transports collectifs, en : - Incitant les documents d'urbanisme à prendre en compte, dans le cadre du travail sur les choix de développement et d'urbanisation, la desserte par les transports collectifs et la proximité des gares et pôles d'échange ; - Développant la fonction intermodale des gares de Troyes, Vendeuvre-sur-Barse et Bar-sur-Aube (offre de stationnement, relais covoiturage, connexion au réseau de transport collectif lorsqu'il existe, connexion au réseau cyclable…), et en valorisant leurs abords pour conforter leur attractivité (accessibilité, qualité des espaces publics, dynamique commerciale, développement du tertiaire…).	Axe D.15. Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de Mobilité Facilitera le dialogue entre les différents acteurs du territoire ce qui permettra une meilleure prise en compte des différents enjeux de mobilité dans les documents d'urbanisme Axe B.5. Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale • Améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes
	Axe 3.3.6 Mettre en réflexion l'opportunité de parcs-relais aux portes de l'agglomération troyenne afin d'inciter au rabattement vers le réseau de transports en communs urbains ou au covoiturage.	Axe B.5. Améliorer et développer l'intermodalité sur l'ensemble du territoire
	Axe 3.3.7 Soutenir les réflexions et les actions des politiques publiques en faveur du renforcement de la desserte ferrée, que ce soit au niveau du fret ou du transport de voyageurs.	Axe B.6. Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable • Étudier la création d'une plateforme de ferroutage multimodale
	Axe 3.3.8 Inciter au développement de nouvelles solutions de mobilité dans une logique de service partagé (autopartage, court-voiturage / autostop organisé, mise à disposition de véhicules…).	Axe A.2. Déployer et structurer les services de voiture partagée
	Axe 3.3.9 Favoriser la mutualisation de la communication sur les différentes offres de mobilité via les plateformes d'information multimodale.	Axe D.13. Mettre en œuvre une billettique intermodale
Favoriser les déplacements doux et de courte distance	**Axe 3.3.10** Prendre en compte et favoriser les circulations douces (piétonnes, cyclistes) dans le cadre des projets de création mais aussi de requalification ou de réaménagement de voiries.	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA
	Axe 3.3.11 Dans le cadre des documents d'urbanisme, porter une attention particulière aux liaisons douces (piétonnes, cyclables), en : - Identifiant les cheminements et axes de circulations douces existants et/ou à créer (notamment vers les centres) ; - Évitant leur mutation ou leur disparition (en interdisant la création d'accès automobiles sur les	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA

	chemins existants, en exigeant le maintien de leur continuité…) ; - Cherchant à les connecter, les compléter ou les poursuivre (par le biais d'emplacements réservés, de principes de connexions dans les OAP…), si possible en lien avec la trame verte et bleue et les continuités écologiques.	
	Axe 3.3.12 Favoriser la continuité des itinéraires doux (piétons et cyclistes) au sein des espaces urbanisés et à urbaniser, mais également à l'échelle des territoires et en lien avec les territoires voisins.	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA
	Axe 3.3.13 Soutenir les projets de réhabilitation des anciennes infrastructures (voies ferrées désaffectées…) pour un nouvel usage en faveur des modes doux (vélovoies, vélorail…), dans le cadre de la valorisation touristique du territoire et d'itinéraires de découverte, en prenant en compte leur intérêt écologique.	Sans objet dans le cadre du PDM
	Axe 3.3.14 Prévoir, dans les documents d'urbanisme, la réalisation d'un local et/ou d'un espace abrité pour le stationnement des deux-roues répondant aux besoins, notamment dans le cadre des constructions destinées à l'habitat collectif.	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA ACTION 17 du SDMA - Développer sur tout le territoire de TCM un service de stationnement sécurisé à vocation intermodale
	Axe 3.3.15 Dans le cadre des documents d'urbanisme, travailler sur la hiérarchisation des voies afin d'adapter le gabarit à la fonction de la voie (structurante, secondaire, desserte interne, liaison douce…), ainsi que sur l'adaptation des normes de stationnement en fonction des besoins réels des constructions et de la présence ou non de transports collectifs.	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA Axe C.9. Repenser l'offre de stationnement à l'échelle du territoire

Le plan d'action du PDM s'inscrit dans la lignée des objectifs du SCOT, notamment concernant l'orientation 3.3, il sera donc compatible avec ce dernier.

V.2.3 PCAET de Troyes Champagne Métropole

Le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** est un document stratégique défini par la loi Grenelle 2 de 2010, qui fixe pour objectif de diviser par quatre les émissions de CO_2 d'ici 2050. Il organise la gestion économe des ressources et des consommations d'énergies, de façon à limiter les contributions à l'effet de serre et lutter efficacement contre le changement climatique.

Le PCAET de Troyes Champagne Métropole est en cours de validation (projet délibéré en avril 2023). Travaillé depuis 2018, il donne des objectifs chiffrés en matière de baisse des émissions de gaz à effet de serre, de consommations énergétiques et de polluants atmosphériques, à l'horizon 2030 et 2050, pour l'ensemble des activités du territoire communautaire. Il détaille également les objectifs de développement des énergies

renouvelables par filière ainsi que les actions à mettre en œuvre en matière d'adaptation au changement climatique (végétalisation, infiltration des eaux pluviales…).
Le PCAET s'inscrit pleinement dans la dynamique de la Région Grand Est « bas carbone et à énergie positive ». Un Plan Climat existait précédemment à l'échelle des 18 communes du Grand Troyes. Les 81 communes sont désormais couvertes par le PCAET.
Le PCAET est constitué de trois volets : diagnostic, stratégie et programme d'actions.

V.2.3.1 Stratégie territoriale

En l'absence de stratégie et de mesures spécifiques de réduction des consommations, des émissions de GES et de polluants atmosphériques, la dynamique existante sur Troyes Champagne Métropole ne suffira pas à atteindre les objectifs régionaux et nationaux pour limiter l'impact des activités du territoire sur le changement du climat, comme le montre la figure ci-dessous.

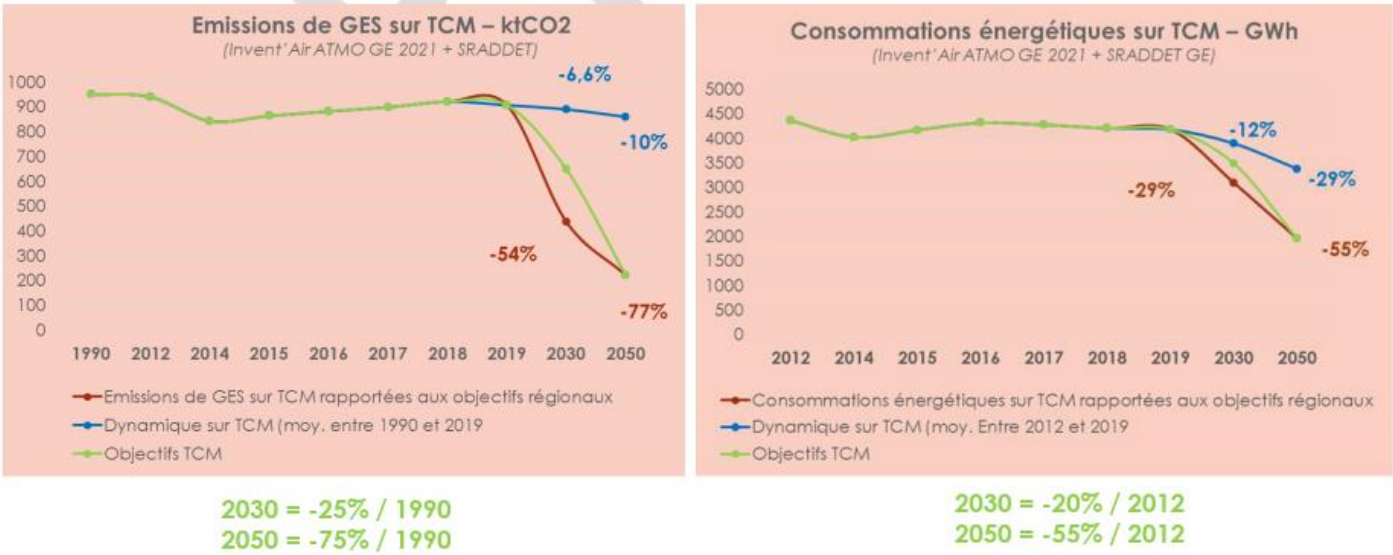


Figure 99 : Objectifs énergétiques et climatiques du territoire en 2030 et 2050 (Source : PCAET TCM)

La stratégie du Plan Climat de Troyes Champagne Métropole s'organise autour de quatre mesures stratégiques complémentaires lesquelles sont, ensuite, déclinées en fiches actions.

- La 1ère mesure vise à la **réduction des émissions de gaz à effet de serre** du territoire afin de contribuer aux objectifs climatiques de l'Accord de Paris (contenir l'augmentation de la température moyenne de la planète en-dessous des 2°C). Trois leviers existent pour décarboner notre territoire : **l'efficacité, la sobriété et le développement des énergies renouvelables**. La séquestration du carbone est également traitée dans cette mesure.
- La 2ème mesure stratégique concerne **l'adaptation du territoire aux dérèglements climatiques** en cours et à venir. Les changements étant d'ores et déjà engagés et les impacts visibles, le territoire et ses habitants doivent se préparer pour en minimiser les effets et **développer leur capacité de résilience**.
- La 3ème mesure traite de la **mobilisation** nécessaire de tous les acteurs du territoire pour atteindre les objectifs climatiques (secteurs privés et publics, associations, citoyens…).
- Enfin, la **qualité de l'air** fait l'objet de la 4ème mesure stratégique. Bien qu'elle soit transversale avec les autres sujets, cette thématique est traitée à part entière en cohérence avec le plan national de surveillance de la qualité de l'air ambiant.

Les objectifs retenus à l'échelle du PCAET tiennent compte des objectifs proposés par la Région Grand Est (SRADDET) ainsi que des dynamiques existantes sur le territoire, qu'elles soient globales et par secteur d'activité. Aussi le territoire s'inscrit dans les objectifs régionaux en 2050 mais avec un palier moindre à 2030. Il est ainsi visé tous secteurs confondus :

- Une réduction des émissions de GES de - 25 % en 2030 et – 77% en 2050 par rapport à 1990 ;
- Une réduction des consommations énergétiques : - 20% en 2030 et -55% en 2050 par rapport à 2012.

Ces objectifs sont ensuite déclinés par secteurs d'activité. Pour le **secteur des transports**, il est visé :

- Une réduction des consommations énergétiques de 19% en 2030, et 45% en 2050 (par rapport à 2012).
- Une réduction des émissions de GES de 16% en 2030, et 80% en 2050 (par rapport à 1990).

Les leviers prioritaires identifiés au PCAET pour atteindre ces objectifs sont les bâtiments (résidentiels et tertiaire) et les transports routiers.

Concernant les transports, le PCAET met l'accent sur les mobilités douces et les transports moins émissifs. Le PCAET indique que le Plan de Mobilité est en cours d'élaboration et viendra préciser les objectifs et les actions opérationnelles après l'adoption du PCAET. L'évaluation à mi-parcours du Plan Climat les intégrera.

Le PCAET fait également référence aux éléments travaillés dans le cadre du projet de territoire qui identifie le « développement des mobilités bas carbone » comme une orientation stratégique qui se décline à travers les objectifs prioritaires suivants :

- Faciliter le **recours aux mobilités alternatives** en sécurisant les itinéraires et équipements cyclables, en favorisant la continuité des parcours, diversifiant les solutions de mobilités intermodales, valorisant les emprises ferroviaires capillaires ;
- Favoriser les **pratiques alternatives à l'utilisation des véhicules personnels** en orientant et sensibilisant les publics, en déployant une offre structurante et diversifiée de modes de déplacements, notamment vers les établissements scolaires (promotion de l'application Karos pour le covoiturage…) ;
- Saisir les opportunités techniques et sociétales innovantes pour développer une offre plus vertueuse, plus propre et plus qualitative (**carburants faibles émissions**) ;
- Développer les **infrastructures de mobilité longue distance**, améliorer notamment les déplacements pendulaires longue distance.

Tableau 34 : Objectifs de réductions des consommations d'énergie par secteur (Source : PCAET TCM)

	Consommations énergétiques de TCM (GWh)		Proposition d'objectifs de la Région pour TCM par rapport à 2012				Objectifs du PCAET de TCM /2012					
	2012	2019	2030	2050	2030	2050	2026	2030	2050	2026	2030	2050
Résidentiel	1504	1415	797	165	-47%	-89%	1300	1097	165	-13%	-27%	-89%
Tertiaire	667	600	427	287	-36%	-57%	448	467	267	-33%	-36%	-60%
Transports	1239	1246	1003	681	-19%	-45%	1039	1127	681	-16%	-9%	-45%
Agriculture	88	62	77	62	-13%	-29%	60	58	50	-32%	-34%	-43%
Industrie	865	859	692	562	-20%	-35%	696	727	562	-20%	-16%	-35%
Déchets	Les consommations énergétiques des déchets sont comptabilisées dans chaque secteur d'activité et ne sont donc pas décomptés à part											
			2996	1757	-29%	-55%	3543	3476	1725	-23%	-20%	-55%

Tableau 35 : Objectifs de réductions des émissions de GES par secteur (Source : PCAET TCM)

*erreur sur la colonne qui concerne les émissions de GES en 2026 sur TCM qui considère une réduction par rapport à 2019 et non 1990

	Emissions de GES sur TCM		Objectifs du PCAET de TCM // 1990							
ktCO2	1990	2019	2026		2030		2040	2046	2050	
Résidentiel	168	185	-12%	163	-20%	134	-44%	-58%	-80%	34
Tertiaire	65	91	-12%	81	-20%	52	-44%	-58%	-68%	21
Transports	290	318,5	-8%	293	-16%	244	-43%	-62%	-80%	58
Agriculture	112	93	-20%	90	-26%	83	-46%	-52%	-66%	38
Industrie	268	130	-55%	71	-60%	107	-70%	-75%	-80%	54
Déchets	29	85	-5%	81	-9%	26	-30%	-42%	-50%	14
Branche énergie	8	3,5	-14%	3	-14%	3	-14%	-14%	-14%	3
			-17%	782	-25%	649	-58%	-75%	-75%	222

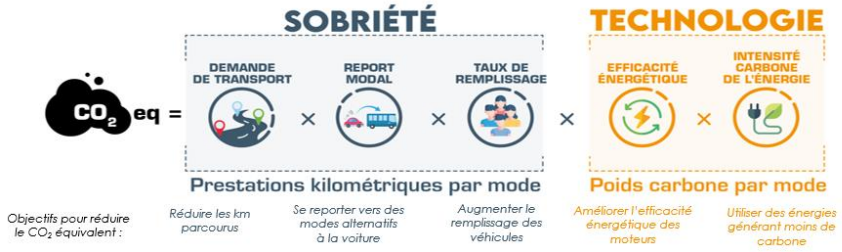
Concernant la qualité de l'air, le Plan Climat de Troyes Champagne Métropole poursuit les objectifs fixés par le Plan Régional des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), repris dans le SRADDET (voir tableau ci-dessous). Ces objectifs ne sont pas déclinés par secteurs d'activités comme c'est le cas pour les émissions de GES et les consommations d'énergie. Le secteur des transports reste le principal émetteur de NOx sur le territoire (63%).

Tableau 36 : Objectifs de réductions de polluants atmosphériques (Source : PCAET TCM)

	2021	2026	2030	2050
Dioxyde de soufre (SO2)	-78%	-81%	-84%	-95%
Particules fines PM2,5	-40%	-49%	-56%	-81%
Oxydes d'azote (NOx)	-49%	-62%	-72%	-82%
Ammoniac (NH3)	-6%	-10%	-14%	-23%
Composés Organiques Volatils NM (COVNM)	-46%	-51%	-56%	-71%

V.2.3.2 Analyse de la compatibilité avec la stratégie du PCAET

Les actions définies dans le PDM visent à réduire les émissions de GES, les consommations d'énergies fossiles et les polluants atmosphériques.



L'analyse des incidences développée dans le chapitre VI donne une évaluation quantitative de ces incidences. La synthèse des résultats est présentée ci-dessous :

Tableau 37 : Répartition des déplacements par distance et part mode de transport de l'état initial

Indicateur	État initial (2025)	Fil de l'eau (2035)		Projet (2035)		
		Valeurs	Réduction % à EI	Valeurs	Réduction % à EI	Réduction % à Fil de l'eau
Déplacements (milliers de veh.km)	954	954	0%	909	-5%	-5%
Consommation d'énergie (GJ)	2 519	2 319	-8%	2 019	-20%	-13%
Émissions de GES (t CO2e)	210	185	-12%	166	-21%	-11%
Émissions d'oxydes d'azote (kg NOx)	459	179	-61%	147	-68%	-18%
Émissions de dioxyde d'azote (g NO2)	78	21	-73%	17	-78%	-20%
Émissions de particules fines (kg PM10)	60	57	-5%	55	-8%	-3%
Émissions de particules ultra fines (kg PM2,5)	22	19	-14%	17	-20%	-7%
Déplacements (milliers de veh.km)	954	954	0%	909	-5%	-5%

Précautions méthodologiques avant comparaison des objectifs du PCAET et des impacts du PDM :
Avant d'effectuer une comparaison entre les objectifs du PCAET concernant les émissions de polluants, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre (GES), il convient de rappeler que les méthodologies employées dans ces deux analyses diffèrent significativement.
En effet, le périmètre d'étude retenu dans l'analyse des incidences du PDM se concentre uniquement sur les émissions liées au trafic routier (les autres sources étant estimées comme non significatives). De plus, les déplacements de plus de 50 km sont exclus de l'analyse, car ils sont considérés comme des trajets de transit,

n'ayant ni origine ni destination au sein de la métropole. Ainsi, la capacité d'action de la métropole sur ces trajets reste restreinte.
Par ailleurs, l'étude ne s'appuie pas sur un modèle de trafic routier, mais sur des estimations des déplacements issues d'une analyse des trajets domicile-travail réalisés sur le territoire de TCM. Les hypothèses détaillées figurent dans la section VIII.

En sachant que les périmètres d'analyse des impacts du PDM diffère de celui des données issues du PCAET, une comparaison en valeurs absolues des émissions de polluants, de GES et des consommations énergétiques serait ainsi inapproprié.
En revanche, il reste possible de comparer les évolutions relatives (exprimées en pourcentage de réduction ou d'augmentation par rapport à l'état initial) entre les projections du PDM et les objectifs du PCAET. Cette comparaison en valeurs relatives est précisément celle qui est développée dans les paragraphes suivants.

- **Gaz à effet de serre**

D'après les données d'ATMO Grand Est, en 2022 les émissions de GES liées au transport représentaient 41% des émissions totales.
Les objectifs du PCAET en termes de réduction des émissions de GES sur le secteur des transports sont rappelés ci-dessous.

Tableau 38 : Objectifs de réduction des émissions de GES pour le secteur des transports sur TCM (source : PCAET TCM)

	Émissions de GES sur TCM ($ktCO_2eq$)		Objectifs du PCAET par rapport à 1990 (% / $ktCO_2eq$)			
	1990	2019	2030		2050	
Transports	290	318,5	-16%	244	-80%	58

Le bilan d'émissions de GES du PDM a permis de déterminer les émissions de GES de TCM en 2035 en se basant sur les hypothèses de report modal attendues. Ainsi le tableau ci-dessous compare les objectifs du PCAET avec les résultats du PDM par rapport à l'état initial fixé en 2025.

Tableau 39 : Comparaison des objectifs du PCAET avec le scénario du PDM en termes d'émissions de GES

	Objectifs PCAET Émissions Secteur des transports	Scénario PDM Émissions Secteur des transports
Réduction des émissions de GES en 2035 par rapport à 2025	-25%	-21%

Le scénario retenu par le PDM permet donc de participer aux objectifs de réduction des émissions de GES du secteur des transports mais ne permet pas à lui seul de les satisfaire.
Dans le cadre du PDM, un objectif de -10% des émissions de GES du secteur des transports en 2035 par rapport à la situation fil de l'eau a ainsi été retenu (qui donne -21% d'émissions de GES par rapport à la référence 2025). Concernant des véhicules émetteurs de polluants, Troyes Champagne Métropole ne peut à elle seule réduire leur nombre. Les habitants restent très dépendants de la voiture avec peu d'alternatives permettant le report modal, levier sur lequel TCM peut agir. La conversion des flottes et le report modal pour les trajets longues distances (sortant de TCM ou transit) sont des enjeux renvoyer aux privés ou entité publiques plus larges. Le respect de l'objectif fixé par TCM nécessitera déjà des actions fortes. Après 2035, les prochains PDM devront être anticipés avec des efforts au moins tout aussi marqué.

Projet

- **Qualité de l'air**

Les objectifs du PCAET en termes de réduction des émissions de polluants sont indiqués tous secteurs confondus et n'indiquent pas les objectifs spécifiques pour le secteur des transports. La comparaison avec le bilan d'émissions de polluants effectués pour le scénario du PDM n'a donc pas pu être effectuée.
Pour autant les actions mises en œuvre et participant à la réduction des émissions de GES et de consommations d'énergie sont aussi favorables à la réduction des émissions atmosphériques.

- **Consommations d'énergie**

D'après les données d'ATMO Grand Est, les consommations d'énergie finale liées au transport représentent 33% des consommations totales d'énergie.
Les objectifs du PCAET en termes de réduction des consommations énergétiques sur le secteur des transports sont rappelés ci-dessous.

Tableau 40 : Objectifs de réduction des consommations d'énergie pour le secteur des transports sur TCM (source : PCAET TCM)

	Émissions de GES sur TCM (GWh)		Objectifs du PCAET par rapport à 2012 (GWh)			
	2012	2019	2030		2050	
Transports	1239	1246	-9%	1127	-45%	681

De la même manière que pour les émissions de GES, l'évaluation quantitative des incidences du PDM a permis de déterminer les consommations énergétiques de TCM en 2035. Ainsi le tableau ci-dessous compare les objectifs du PCAET avec les résultats du PDM.

Tableau 41 : Comparaison des objectifs du PCAET avec le scénario du PDM en termes de consommations énergétiques

	Objectifs PCAET Consommations énergétiques Secteur des transports	Scénario PDM Consommations énergétiques Secteur des transports
Réduction des consommations énergétiques en 2035 par rapport à 2025	-17%	-20%

Le scénario retenu par le PDM permet donc d'atteindre les objectifs du PCAET en termes de diminution des consommations énergétiques.
Cela est notamment dû à l'évolution prévue du parc automobile qui favorisera des véhicules moins consommateurs.

V.2.3.3 Programme d'actions

Les fiches actions visent à décliner opérationnellement les quatre mesures stratégiques citées précédemment. La question de la mobilité est plus spécifiquement concernée par les fiches actions suivantes :

- Fiche action n°11 : le Plan de Mobilité.
- Fiche-action n°31 : le suivi de la qualité de l'air ; les polluants atmosphériques.
- Fiche-action n°19 : un aménagement du territoire résilient au service des acteurs locaux et des habitants.
- Fiche-action n°30 : Informer, former les citoyens sur les enjeux climat, air, énergie, biodiversité et santé.
- Fiche-action n°34 : Etude d'impacts Zones Faibles émissions Mobilité sur TCM.

Projet

Tableau 42 : Fiches actions (Source : PCAET TCM)

Mesures stratégiques	Fiches actions	
Un territoire sobre qui réduit son impact sur le climat	1	Renforcer l'accompagnement des particuliers à la rénovation énergétique globale de leur bien
	2	Améliorer la performance énergétique du parc de logements sociaux
	3	Le pôle européen du chanvre
	4	Le plan de sobriété énergétique
	5	Management de l'énergie pour les bâtiments communaux
	6	Programmation pluriannuelle des travaux de rénovation énergétique des bâtiments de Troyes Champagne Métropole et de la ville de Troyes
	7	Le Plan de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA)
	8	Une économie circulaire au service du territoire et des acteurs locaux
	9	Le schéma directeur de gestion des déchets
	10	L'espace-test maraîchage
	11	Le Plan de mobilité
	12	Le cadastre solaire
	13	Les projets solaires photovoltaïques d'autoconsommation des entreprises et des communes
	14	Des réseaux de chaleur alimentés en énergies renouvelables locales
	15	Expérimenter le développement des chaufferies bois dans une logique d'approvisionnement de proximité géré durablement et d'amélioration des peuplements forestiers
	16	La charte de développement des énergies renouvelables
Un territoire qui s'adapte au dérèglement du climat	17	Végétaliser les villes et les espaces artificialisés
	18	Renforcement de l'ingénierie compétente en matière de biodiversité
	19	Un aménagement du territoire résilient au service des acteurs et des habitants
	20	La trame verte et bleue au cœur du développement du territoire
	21	Préserver et restaurer tourbières et marais du territoire
	22	La Stratégie 2100 du Syndicat Départemental des Eaux de l'Aube et sa Régie
	23	Mettre en place un Plan Intercommunal de Sauvegarde (PICS)
	24	Prévention et gestion des inondations
La mobilisation du territoire autour des enjeux climat-air-énergie-santé-biodiversité	25	La commande publique durable
	26	La bonification des aides de TCM
	27	Plan Administration responsable de Troyes Champagne Métropole et de la ville de Troyes
	28	Le réseau des communes en transition
	29	Soutenir et accompagner les démarches citoyennes
	30	Informer, former les citoyens sur les enjeux climat, air, énergie, biodiversité et santé
La qualité de l'air, une thématique transversale	31	Le suivi de la qualité de l'air : les polluants atmosphériques
	32	Développer le suivi de la qualité de l'air intérieur
	33	Améliorer la lutte contre les pollens allergisants
	34	Etude d'impacts Zones Faibles émissions Mobilité (Zfem) sur TCM)

V.2.3.4 Analyse de la compatibilité avec le PCAET

L'articulation du PDM avec le PCAET est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 43 : Articulation du PDM avec les objectifs stratégiques du PCAET relatifs à la mobilité

Objectifs stratégiques du PCAET			Articulation du PDM avec le PCAET
Mesure stratégique 1 : un territoire sobre qui réduit son impact sur le climat **Fiche – action n°11 :** Le Plan de Mobilité de Troyes Champagne Métropole	1) Repenser les transports en commun	Nécessité de retravailler la carte du réseau de bus et les itinéraires (axes structurants, impacts de la zone à faible émissions mobilité dans les années à venir, etc.)	Axe A.1. Restructurer l'offre de transport en commun
		Obligation « vertueuse » de verdir la flotte de bus avec renouvellement du parc par des véhicules à faibles émissions (100% dès 2025)	Axe D.11 - Tendre vers une flotte bus zéro émission
		Réflexion sur le passage au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ? bus en site propre, infrastructures dédiées avec des parkings-relais, cadencement, …	Axe B.4. Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau de bus Axe B.5. Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale
	2) Développer les modes doux	Encourager à l'usage du vélo et faciliter sa pratique (extension du Marcel à Vélo en 2022 et 2023, hausse et diversification de la flotte de la Maison du Vélo)	Axe A.3. Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA
		Cibler les trajets quotidiens (domicile-travail), de loisirs, touristiques	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA
		Travailler sur la signalétique, le jalonnement et la sécurisation des aménagements cyclables et/ou piétons (objectif du futur Schéma Directeur des Mobilités Actives de TCM)	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA
		Offrir un service supplémentaire de stationnement sécurisé de vélos (lancement dès 2023) : déploiement de grandes et moyennes consignes à vélos fermées avec accès sécurisé	Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA
	3) Faciliter l'accès aux modes de transport : le MAAS	Déploiement début 2023 d'une application dénommée MaaS (Mobility as a service) - Avoir accès à une offre de transport plus simple dans son mode d'achat, plus large et plus pratique, - Simplifier et améliorer l'expérience des voyageurs afin de	Axe D.13. Mettre en œuvre une billettique intermodale

		favoriser l'utilisation des transports en commun (parce qu'il combine plusieurs modes : bus, vélo, covoiturage, etc.)	
	4) Adapter notre futur plan de mobilités	Engager la révision du Plan de Déplacements Urbains (2014-2024) en Plan de Mobilités en 2024	Elaboration du plan de mobilité 2025-2035 en cours et objet de la présente évaluation environnementale
		Construire l'offre de mobilités à l'échelle des 81 communes de TCM : une offre de mobilité adaptée à chaque territoire avec une desserte équilibrée des territoires citadins et ruraux	Objet du plan de mobilités en cours d'élaboration
		Se questionner sur les infrastructures de demain : par ex. sur les parkings-relais (avec nécessité d'un bus toutes les 10 mn par ex.)	Axe B. Développer des infrastructures B.4. Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus B.5. Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale B.6. Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA
		Définir les priorités communautaires : réaménager les entrées d'agglomération, mieux desservir les pôles d'enseignement supérieur, les zones d'activités économiques, etc.	Les échanges et validation auprès des différentes instances durant l'élaboration du PDM ont permis de définir des actions prioritaires
	5) Réviser le guide des aides dans son volet mobilités	Revoir le taux de participation de TCM à la création d'aménagement cyclable par les communes	A mettre en lien avec le SDMA
		Proposition : majorer la subvention quand le projet est en connexion et/ou en intermodalité	A mettre en lien avec le SDMA

De plus, le PDM est concerné par la **mesure stratégique 4 sur la qualité de l'air du PCAET**, plus particulièrement par **la fiche action n°31 – le suivi de la qualité de l'air** ; **les polluants atmosphériques** qui est définie comme **une priorité à court-terme**. En effet, le secteur des transports routiers est celui sur lequel des leviers d'action de réduction des émissions seraient les plus efficaces. L'articulation du PDM avec le PCAET sur cette thématique est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 44 : Articulation du PDM avec les objectifs stratégiques du PCAET relatifs à la qualité de l'air

Objectifs stratégiques du PCAET		Articulation du PDM avec le PCAET
Mesure stratégique 4 : la qualité de l'air, une thématique transversale **Fiche-action n°31 :** le suivi de la qualité de l'air ; les polluants atmosphériques	Mesurer et réduire l'exposition de la population aux pollutions atmosphériques	De façon indirecte les actions suivantes participent à la réduction des émissions de polluants et à l'exposition des populations : Axe A.1. Restructurer l'offre de transport en commun Axe A.2. Déployer et structurer les services de voiture partagée Axe A.3 Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population Axe B.4. Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus Axe B.5. Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale Axe B.6. Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durables Axe B.7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements → correspond à la mise en œuvre du SDMA Axe C.8. Apaiser les centres-villes et centres bourgs Axe D.11. Tendre vers une flotte Bus zéro émission Axe D.12. Accompagner la conversion des véhicules
	Renforcer l'information des citoyens en matière de qualité de l'air	Sans objet pour le PDM
	Observer l'impact sur la qualité de l'air des politiques publiques ou des aménagements	Observatoire du PDM et partenariat avec ATMO
Mesure stratégique 4 : la qualité de l'air, une thématique transversale **Fiche-action n°34 :** étude d'impacts Zone Faibles Émissions mobilité (ZFEm) sur TCM	Analyser l'ensemble des impacts sociaux, économiques et environnementaux (santé, bien-être…) d'une ZFEm sur TCM Identifier les personnes les plus concernées Anticiper les besoins d'accompagnement des personnes concernées Communiquer et informer les citoyens le plus en amont possible	**Concernant la mise en place d'une ZFE à l'échelle de Troyes Champagne Métropole**, une étude d'opportunité va être lancée à l'échelle du territoire. Cette étude d'opportunité comprendra : • un diagnostic de la qualité de l'air avec un positionnement par rapport aux objectifs du PREPA ; • un diagnostic mobilité ; • une évaluation des gains en émissions de différents scénarii de mise en place d'une ZFE. Les résultats n'ont pas pu être intégrés ici car l'étude n'a pas encore été réalisée.

Dans une moindre mesure, le PDM est concerné par la **mesure stratégique 2 : un territoire qui s'adapte au dérèglement du climat via la fiche-action 19 : un aménagement du territoire résilient au service des acteurs locaux et des habitants** qui est définie comme une priorité à court et long terme. L'articulation du PDM avec le PCAET sur cette thématique est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 45 : Articulation du PDM avec les objectifs stratégiques du PCAET relatifs à l'aménagement du territoire

Objectifs stratégiques du PCAET		Articulation du PDM avec le PCAET
Mesure stratégique 4 : un territoire qui s'adapte au dérèglement du climat **Fiche-action n°19 :** un aménagement du territoire résilient au service des acteurs locaux et des habitants	Favoriser l'intermodalité et l'accessibilité des personnes vulnérables, via la revitalisation des espaces publics et la réduction des coupures urbaines	Axe B.5. Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale Axe C.10. Renforcer l'accessibilité PMR du territoire

Enfin, de manière générale le PDM est concerné par la **mesure stratégique 3 : La mobilisation du territoire autour des enjeux air, climat, énergie, santé, biodiversité en particulier via la fiche-action n°30 : Informer, former les citoyens sur les enjeux climat, air, énergie, biodiversité et santé.**

Tableau 46 : Articulation du PDM avec les objectifs stratégiques du PCAET relatifs à la sensibilisation

Objectifs stratégiques du PCAET		Articulation du PDM avec le PCAET
Mesure stratégique 3 : La mobilisation du territoire autour des enjeux air, climat, énergie, santé, biodiversité **Fiche-action n°30 :** Informer, former les citoyens sur les enjeux climat, air, énergie, biodiversité et santé	Valoriser les actions portées par Troyes Champagne Métropole Valoriser les initiatives communales, associatives…	**Axe D.14. Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics :** entreprises (accompagnement PDE, aides), scolaires (interventions de sensibilisation et d'apprentissage), visiteurs … Le PDM cherche cependant plus à sensibiliser les différents acteurs qu'à valoriser les actions déjà mises en place sur le territoire de TCM.

V.3 Documents pris en compte

V.3.1 PRSE 4 (2023-2028)

Le Plan Régional Santé-Environnement de la Région Grand Est a été adopté le 17 octobre 2023. Le code de la Santé publique prévoit que le Plan Régional Santé Environnement décline de manière opérationnelle les actions du PNSE4, tout en veillant à prendre en compte les problématiques locales et à promouvoir des actions propres aux territoires (article L. 1311 du code de la santé publique). Ce 4ème PRSE met en avant des objectifs prioritaires portant sur :

- Les expositions des populations aux nuisances liées à leur environnement dans la vie quotidienne (biocides, perturbateurs endocriniens, air intérieur…) ;
- L'alimentation durable, locale et de saison ;
- Les démarches d'Urbanisme Favorable à la Santé ;
- La préservation de la ressource en eau, dans un contexte de changement climatique ;
- Le concept « Une seule santé » ;
- L'intégration des enjeux santé-environnement dans les démarches territoriales.

Ces objectifs prioritaires sont organisés autour de 4 axes et 10 priorités, intégrant les concepts fondamentaux d'adaptation au changement climatique, d' « Une seule santé » et de réduction des inégalités :

- **Axe 1 : des modes de vie et de consommation favorables à la santé**
    - **Priorité 1.1** : améliorer la qualité des environnements intérieurs ;
    - **Priorité 1.2** : renforcer le recours des populations à une alimentation favorable à l'environnement et à la santé.
- **Axe 2 : un aménagement du cadre de vie extérieur favorable à la santé et à l'environnement**
    - **Priorité 2.1** : maintenir quantitativement et qualitativement la ressource en eau ;
    - **Priorité 2.2** : améliorer la qualité de l'air extérieur
        - Objectif 2.2.1 : Améliorer la connaissance des enjeux « air » en Grand Est, en lien avec le changement climatique ;
        - Objectif 2.2.2 : Renforcer les compétences des acteurs des secteurs industriel, tertiaire, agricole et du transport du territoire en matière de qualité de l'air extérieur, en vue notamment de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans un contexte de changement climatique ;
        - Objectif 2.2.3 : Renforcer les capacités d'agir des décideurs sur les enjeux en matière de qualité de l'air extérieur ;
        - Objectif 2.2.4 : Impliquer les citoyens sur les enjeux en matière de qualité de l'air extérieur.
    - **Priorité 2.3** : améliorer la gestion des sols pollués
    - **Priorité 2.4** : développer des projets d'aménagements et d'urbanisme intégrant les enjeux de santé-environnement
        - Objectif 2.4.1 : Renforcer les compétences des collectivités et des professionnels de l'aménagement sur le lien entre urbanisme et santé ;
        - Objectif 2.4.2 : Accompagner les collectivités et professionnels à la mise en œuvre d'aménagements favorables à la santé.
- **Axe 3 : une seule santé**
    - **Priorité 3.1 :** surveiller et prévenir les zoonoses, les maladies vectorielles et l'expansion des espèces végétales et animales impactant la santé ;
    - **Priorité 3.2 :** développer une culture commune autour du concept "une seule santé".
- **Axe 4 : la santé-environnement dans les territoires et au plus près des citoyens**
    - **Priorité 4.1 :** améliorer la qualité des projets en santé-environnement ;
    - **Priorité 4.2 :** renforcer le déploiement de projets en santé-environnement sur tout le territoire grand est et au plus près des populations.

Projet

Le PDM est plus particulièrement concerné par l'axe 2 et les priorités 2.2 améliorer la qualité de l'air extérieur et 2.4 développer des projets d'aménagements et d'urbanisme intégrant les enjeux de santé-environnement.
En effet, les actions mises en place par le PDM pour réduire l'usage de la voiture en favorisant le report modal permettront de réduire les émissions de polluants et les populations exposées à des niveaux importants de pollution.

V.3.2 PREPA

Le Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) définit les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques (SO_2, NO_x, COVNM, NH_3, PM2,5) pour les années 2025 et 2030 définis à l'article D. 222-38 du code de l'environnement en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement.
Le PREPA est arrêté par le ministre chargé de l'environnement. Il est réévalué tous les 4 ans (et révisé si besoin). Il est mis à jour en fonction du dernier inventaire national de ces émissions de polluants atmosphériques ou des dernières projections nationales des émissions (lorsque, selon les données présentées, les objectifs ne sont pas respectés ou risquent de ne pas l'être). Le document actuellement en vigueur a été approuvé par l'arrêté du 8 décembre 2022.
Les objectifs nationaux déclinées dans le PREPA de la région Grand-Est sont les suivants :

Cadre	Objectifs	Position du Grand Est en 2014
PREPA : Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques	- 27% de $PM_{2.5}$ en 2020 et - 57% en 2030 (base 2005)	-30.8%
	- 50% de NOx en 2020 et - 69% en 2030 (base 2005)	-44.0%
	- 55% de SO_2 en 2020 et - 77% en 2030 (base 2005)	-71.2%
	- 43% de COVNM en 2020 et - 52% en 2030 (base 2005)	-37.5%
	- 4%de NH_3 en 2020 et - 13% en 2030 (base 2005)	-5.2%

Source ATMO Grand Est - Invent'Air V2016

Tableau 47 : Objectifs du PREPA sur la Région Grand Est (Source : SRADDET Grand Est)

Sur la thématique « **Transport et mobilités** », les actions à mettre en œuvre sont les suivantes :

- **Encourager les mobilités actives et les transports partagés :**
  - Favoriser la mise en place de plans de mobilité par les entreprises et les administrations ;
  - Inciter à l'utilisation des mobilités actives, notamment du vélo ;
  - Favoriser les mobilités partagées ;
  - Favoriser le report modal vers le transport en commun et le ferroviaire ;
- **Favoriser l'utilisation des véhicules les moins polluants**
  - Renforcer les dispositifs d'aides de l'État afin d'assurer la **conversion des véhicules** les plus polluants et l'achat de véhicules plus propres ;
  - Mettre en œuvre des zones à faibles émissions mobilité (**ZFE-m**) par les collectivités ;
  - Poursuivre le déploiement en équipement de certificats qualité de l'air (**Crit'Air**) ;
  - Déploiement de bornes de recharges pour les véhicules électriques ;
  - Poursuivre le renouvellement du parc public et des transports collectifs par des véhicules faiblement émetteurs ;
  - Réduire les émissions de particules liées au freinage des véhicules.
- **Renforcer le contrôle des émissions des véhicules et engins mobiles**
  - Contrôler les émissions réelles des véhicules routiers ;
  - Renforcer le contrôle technique des véhicules ;
  - Soutenir l'adoption de nouvelles normes européennes ambitieuses.

Par les différentes actions qui seront mises en œuvre, le PDM participera notamment à encourager les mobilités actives et les transports partagés. De plus, il favorisera l'utilisation de véhicules moins polluants en investissant dans le renouvellement de sa flotte de bus (bus GNV, des navettes électriques) et en accompagnant le développement de la mobilité électrique (bornes IRVE, promotion des dispositifs d'aide à l'achat, stations multi-énergies…)

Projet

V.3.3 SNBC

Introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes : les budgets « carbone ». Elle a **deux ambitions : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050**, et **réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français**. Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent la prendre en compte.

Sur **la thématique des transports**, **la stratégie vise une réduction de 28 % des émissions du secteur en 2030 par rapport à 2015**. L'objectif de la neutralité carbone oblige par ailleurs à une ambition très forte sur la demande énergétique du secteur, nécessitant des efforts accrus d'efficacité énergétique.

Il implique une décarbonation complète des transports terrestres, maritimes (domestiques) et fluviaux, soit par le passage à des motorisations électriques peu émettrices (sur leur cycle de vie), soit par le passage aux carburants alternatifs fortement décarbonés (en analyse du cycle de vie). La transformation complète du parc de véhicules est donc nécessaire, ainsi que le développement des infrastructures de recharge électrique et de distribution de gaz renouvelables (biogaz, hydrogène…). Toutefois ces deux chantiers ne constituent qu'un volet de la transition du secteur. En effet, pour contenir les impacts sur la demande en énergie décarbonée, sont aussi nécessaires des progrès très substantiels en matière d'efficacité et de sobriété énergétique.

Il est donc impératif de mobiliser conjointement les cinq grands leviers suivants :

- Décarbonation de l'énergie consommée par les véhicules et adaptation des infrastructures associées → atteindre 35 % de ventes de véhicules particuliers neufs électriques ou à hydrogène en 2030 et 100 % en 2040 ;
- Amélioration de la performance énergétique des véhicules à objectif de 4l/100 km réels en 2030 pour les véhicules particuliers thermiques) ;
- Maîtrise de la croissance de la demande (pour le transport de voyageurs et de marchandises) à en favorisant le télétravail, le covoiturage, les circuits courts et en optimisant l'utilisation des véhicules ;
- Report modal (pour le transport de voyageurs et de marchandises) à vers les modes les plus économes en énergie et les moins émetteurs en soutenant également les modes actifs ;
- Optimisation de l'utilisation des véhicules (pour le transport de voyageurs et de marchandises).

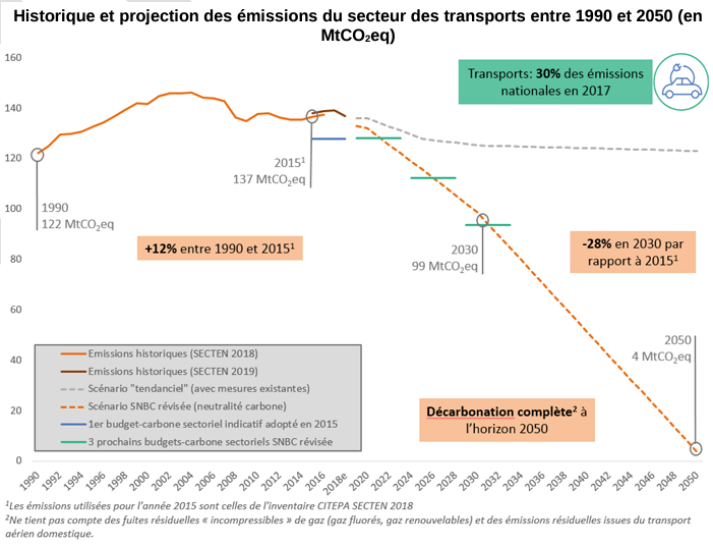


Figure 100 : Projection des émissions des transports entre 1990 et 2050 (Source : SNBC)

Cette stratégie mobilité s'articule autour de 6 orientations :

- Donner au secteur des signaux prix incitatifs ;
- Fixer des objectifs clairs et cohérents avec les objectifs visés pour la transition énergétique des parcs ;
- Accompagner l'évolution des flottes pour tous les modes de transport ;
- Soutenir les collectivités locales et les entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes ;
- Encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité ;
- Maîtriser la hausse de la demande de transport.

Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), les schémas régionaux climat, air, énergie (SRCAE) en Ile-de-France et en Corse et les schémas régionaux

Projet

d'aménagement (SAR) en Outre-Mer, ainsi que les plan climat air énergie territoriaux (PCAET) doivent prendre en compte la SNBC et assurent ainsi une territorialisation de ses objectifs et orientations.
Comme évoqué précédemment, le PDM respecte les tendances de réduction des émissions de GES liées à la mobilité sans atteindre les objectifs quantitatifs (-28% d'émissions de GES entre 2015 et 2030 pour le secteur des transports pour la SNBC).

V.3.4 Loi Climat et Résilience

La loi climat et résilience du 22 août 2021 traduit une partie des 146 propositions de la Convention citoyenne pour le climat (CCC). Elle vise à réduire massivement nos émissions de gaz à effet de serre, dans un esprit de justice sociale. Le texte s'articule autour des cinq thématiques sur lesquelles la Convention citoyenne pour le climat (CCC) a travaillé en 2020 :

- Consommer
- Produire et travailler
- Se déplacer
- Se loger
- Se nourrir

La loi renforce aussi les sanctions en cas d'atteintes au droit de l'environnement.
L'État s'engage, à travers le tout premier article de la loi**, à respecter l'objectif européen de baisse d'au moins 55 % des émissions des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030**, conformément à la feuille de route européenne « Fit for 55 » adoptée en 2021.
Cette loi met en place plusieurs mesures liées aux mobilités :

- Mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants, qui sont ensuite classées entre les territoires ZFE effectifs (Paris et Lyon) et les territoires de vigilance (toutes les autres) ;
- Une expérimentation d'un prêt à taux zéro pour les ménages les plus modestes qui vivent dans des zones à faibles émissions ;
- Fin de vente des véhicules émettant plus de 95 gCO_2/km en 2030 ;
- Élargissement de la prime à la conversion aux vélos à assistance électrique ;
- Interdiction des vols intérieurs lorsqu'un trajet en train existe en moins de 2h30.

Concernant la mise en place d'une ZFE à l'échelle de Troyes Champagne Métropole, une étude d'opportunité devrait être lancée à l'échelle du territoire (accompagnement ATMO). Cette étude d'opportunité comprendra :

- Un diagnostic de la qualité de l'air avec un positionnement par rapport aux objectifs du PREPA ;
- Un diagnostic mobilité ;
- Une évaluation des gains en émissions de différents scénarii de mise en place d'une ZFE.

Projet

VI. Analyse des incidences du PDM sur l'environnent et mesures envisagées

L'analyse des incidences, détaillée dans les pages suivantes, se base sur l'état initial de l'environnement. Pour chaque thématique il est développé l'analyse des incidences positives ou négatives, permanentes ou temporaires, directes ou indirectes liées à la mise en œuvre du PDM (orientations stratégiques et plan d'actions).

En cas d'incidences négatives avérées ou potentielles des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement sont proposées.
L'analyse est qualitative ou quantitative quand la donnée d'entrée le permet. À noter aucun modèle de trafic n'a été réalisé dans le cadre du présent PDM. Des hypothèses ont été retenues pour évaluer l'évolution des véhicules.km parcourus sur le territoire (voir le chapitre sur la méthodologie, en section VIII.1).
L'analyse se base sur 3 scénarios (explicités dans la partie raison du choix du projet) :

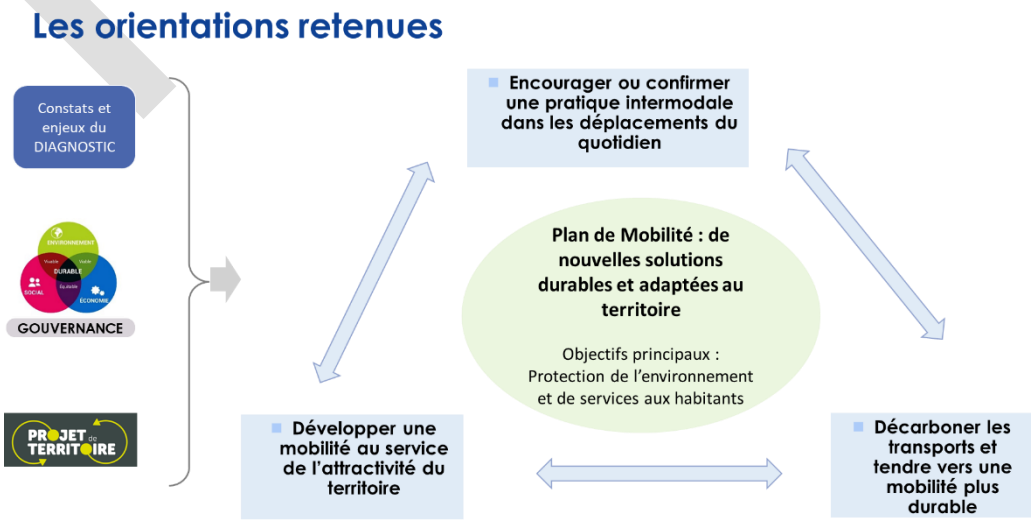
- État initial – 2025 : il s'agit de la situation actuelle.
- Scénario fil de l'eau – 2035 : il s'agit de la situation de référence en 2035, en l'absence de mise en œuvre du plan d'actions du PDM. Les actions nationales, régionales et locales issues d'autres plans et programmes sont mises en œuvre.
- Scénario projet – 2035 : il s'agit de la situation en 2035 avec la mise en œuvre du plan d'actions.

Un plan de mobilité est un document de planification, contenant un programme d'actions sur les 10 ans à venir. Il ne permet, en général, qu'une analyse qualitative des actions prévues, et le niveau d'incertitude sur l'aspect quantitatif des impacts est fort. L'importance réelle des incidences dépendra de la nature exacte des projets, de leur localisation, de leurs modalités de mise en œuvre. Les études d'impact ou d'incidence à venir et relatives à chaque projet identifieront précisément les impacts et mesures associées. L'évaluation environnementale vise à identifier les actions les plus impactantes sur l'environnement, les risques environnementaux et de décrire des points d'alerte à la mise en œuvre des actions, qui seront précisés, par la suite, au sein de chaque projet, dans le cadre de leur propre procédure réglementaire.

VI.1 Structure du plan de mobilité

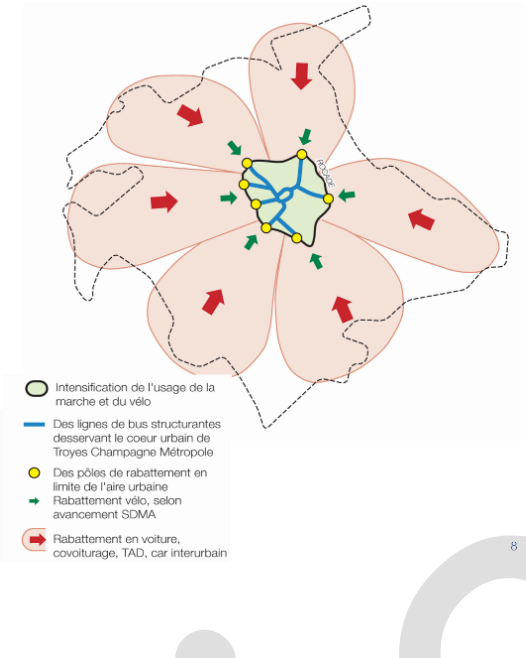
VI.1.1 Orientations stratégiques

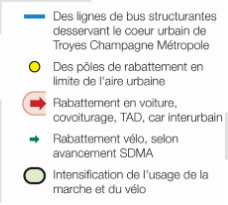
3 orientations majeures ont été retenues pour structurer le plan d'action du PDM. Ces orientations se déclinent en 4 axes et 15 fiches actions.



Stratégie de mobilité

- **Intensification de l'usage de la marche** et du vélo dans la zone intra rocade
- Réseau de **transport en commun structurant** au sein de la zone intra rocade
- **Pôles d'intermodalité** au niveau des terminus de ces lignes, à organiser sur des espaces déjà existants
- Première couronne : **rabattement vélo** favorisé à moyen/long terme (SDMA)
- Deuxième couronne rurale : **diversification des services de mobilité** pour apporter des alternatives partielles à l'autosolisme





Les orientations retenues

- **1. Encourager ou confirmer une pratique intermodale dans les déplacements du quotidien**
- **2. Développer une mobilité au service de l'attractivité du territoire**
- **3. Décarboner les transports et tendre vers une mobilité plus durable**

Structure du plan d'actions : 4 axes et 15 fiches actions

A. Développer des services

B. Développer des infrastructures

C. Réglementer

D. Sensibiliser, faciliter et accompagner

VI.1.2 Plan d'actions

Les actions et sous-actions retenues pour la mise en œuvre du PDM sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Tableau 48 : Plan d'actions du PDM de TCM

N°	Description de l'action
A. Développer des services	
1. Restructurer l'offre de transport en commun	
Restructurer le réseau bus, visant à déployer un réseau de bus hiérarchisé	
1.1	Mettre en place un contrat de service de transport
1.2	Créer le nouveau dépôt bus
1.3	Définir la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré
1.4	Déployer le nouveau réseau de bus restructuré
Faire évoluer le transport à la demande (TAD)	
1.5	Réaliser une étude sur les modalités de mise en œuvre
1.6	Déployer le nouveau TAD
1.7	Communiquer sur le nouveau service de TAD
2. Déployer et structurer les services de voiture partagée	
Restructurer le service de covoiturage	

Projet

2.1	Étudier la mise en place de lignes de covoiturage
2.2	Développer des lignes de covoiturage
2.3	Améliorer les conditions d'intermodalité des stations de covoiturage existantes
Déployer un service d'autopartage entre particuliers sur le territoire	
2.4	Prendre contact avec les opérateurs d'autopartage entre particuliers
2.5	Identifier des secteurs où l'autopartage serait une solution à développer
2.6	Élaborer un plan de communication
3. Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population (actions reprises du Schéma Directeur des Mobilités Actives)	
Renforcer le stationnement vélo sur le territoire	
3.1	Développer sur tout le territoire de TCM un service de stationnement sécurisé à vocation intermodal
3.2	Subventionner le stationnement vélo auprès des communes membres de l'agglomération
Encourager la pratique du vélo et de la marche dans le quotidien	
3.3	Développer l'autoréparation vélo sur l'agglomération
3.4	Développer les outils de calculs d'itinéraires en temps réel
3.5	Encourager l'apprentissage de la pratique du vélo (enfants et adultes)
3.6	Un seul titre de payement, un seul support au service de l'intermodalité
Développer l'offre de location : La Maison du Vélo	
3.7	Augmenter et diversifier la flotte de vélo proposée à la location
3.8	Encourage l'économie circulaire à travers la mise à disposition de vélo adapté
3.9	Obtenir le label « Accueil vélo » pour le service de la Maison du vélo
Développer l'offre de vélo en libre-service : Le Marcel à Vélo	
3.10	Accroître et optimiser le Marcel à vélo
Sensibiliser la population à la pratique des mobilités actives	
3.11	Partager les bonnes pratiques à vélo et les informations utiles aux cyclistes et aux piétons
3.12	Renforcer la communication sur les services vélos de TCM
3.13	Pérennise le Village des Mobilités chaque année dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité
3.14	Participer aux animations portant sur les mobilités actives organisées par les communes et autres partenaires du territoire
B. Développer des infrastructures	
4. Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus	
Mettre en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau	
4.1	Valider les axes à étudier en priorité
4.2	Étudier le réaménagement des axes ciblés
4.3	Mener la réalisation des travaux
Mettre en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau	
4.4	Actualiser l'audit d'accessibilité
4.5	Mettre en accessibilité des arrêts des lignes prioritaires inscrites au SD'AP
4.6	Apporter une aide méthodologique aux communes qui en font la demande
Équiper les arrêts de transport en commun en mobilier support d'information	
4.7	Équiper les arrêts des lignes structurantes de mobilier support d'information voyageurs
5. Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale	
Développer les pôles d'échange en limite de l'aire urbaine	
5.1	Engager les discussions avec les gestionnaires privés
5.2	Expérimenter sur des parkings existants
5.3	Suivre les expérimentations

Projet

5.4	Confirmer l'aménagement définitif des pôles d'échanges
Aménager des pôles d'échanges multimodaux ruraux	
5.5	Identifier les localisations à retenir
5.6	Définir le pré-programme d'intermodalité sur les sites retenus
5.7	Aménager progressivement les pôles ruraux
5.8	Suivre l'usage des PEM ruraux
Améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes	
5.9	Déployer une signalétique sur le pôle gare
5.10	Mise en place future d'un espace commercial dédié à la mobilité en gare de Troyes
6. Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable	
Développer des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération	
6.1	Expérimenter des plateformes de logistique urbaine en limite de centre-ville
6.2	Soutenir l'implantation de logisticiens favorisant la logistique urbaine décarbonée
6.3	Identifier des emprises dans le prochain PLUi pour de futures plateformes
Encourager le report modal vers le mode ferroviaire	
6.4	Suivre et participer aux réflexions sur les plateformes de ferroutage
7. Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements (actions reprises du SDMA)	
Aménager les voiries de l'agglomération pour accueillir cycliste et piétons	
7.1	Sécuriser et entretenir les aménagements cyclables de TCM déjà existants
7.2	Sécuriser les traversées des carrefours et des giratoires pour les cyclistes et piétons
7.3	Développer le réseau cyclable structurant
7.4	Contribuer à l'aménagement des liaisons principales
7.5	Participer Ia création des liaisons de proximité
7.6	Réaliser un observatoire de suivi pour le Schéma Directeur des Mobilités Actives
Faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes	
7.7	Faciliter les raccourcis piétons
7.8	Sécuriser les déplacements des piétons en leur dédiant des espaces réservés et séparés des autres modes ainsi qu'adaptés à leurs besoins du quotidien
7.9	Fluidifier la pratique du vélo et de la marche grâce à la signalétique
7.10	Désencombrer les espaces piétons
Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs	
7.11	Créer un accompagnement technique des communes dans la réalisation d'aménagements cyclables et piétons
7.12	Subventionner les aménagements cyclables et piétons réalisés par les communes
7.13	Proposer aux communes un accompagnement pour Ia rédaction d'un plan vélo et marche communal
7.14	Réaliser une veille juridique et un recensement des aides financières à destination des communes pour les mobilités actives
Inscrire le territoire dans les grands itinéraires vélo touristiques régionaux et nationaux	
7.15	Contribuer au projet de véloroute de Roncenay vers Saint-Florentin
7.16	Contribuer au projet de véloroute de Luyéres vers Sens
C. Réglementer	
8. Apaiser les centre-ville et centres bourgs	
Réglementer l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération	
8.1	Définir une règlementation visant à limiter la circulation des véhicules de livraison
8.2	Accompagner les commerçants et transporteurs à l'adaptation de leur fonctionnement
Déployer des zones 30	

Projet

8.4	Étudier l'extension de la zone 30 dans le cœur d'agglomération
8.5	Proposer des outils aux communes rurales pour aménager des zones 30
9. Repenser l'offre de stationnement à l'échelle du territoire	
Définir et mettre en œuvre la stratégie du stationnement sur l'ensemble de TCM	
9.1	Préparer les éléments pour lancer une étude de stationnement sur le territoire de Troyes Champagne Métropole
9.2	Mener une étude de stationnement
9.3	Mettre en œuvre le plan d'actions issu de l'étude
Mettre à disposition un panel d'outil pour gérer stationnement dans les centre-bourgs	
9.4	Mettre à disposition des outils méthodologiques
9.5	Mettre à disposition un marché à bon de commande pour réaliser des enquêtes de stationnement sur leur territoire
10. Renforcer l'accessibilité Personne à Mobilité Réduite du territoire	
Mettre en œuvre le PAVE	
10.1	Finaliser la mise à jour du PAVE de 2021
10.2	Mettre en œuvre les actions du PAVE
10.3	Animer le suivi de la mise en œuvre du PAVE
D. Sensibiliser, faciliter et accompagner	
11. Tendre vers une flotte de bus à zéro émission	
11.1	Investir dans de nouveaux bus GNV et navettes électriques à court terme
11.2	Renouveler la flotte de bus à plus long terme avec des bus électriques
12. Accompagner la conversion des véhicules	
Accompagner le déploiement d'IRVE adaptées aux véhicules professionnels dans les zones commerciales et industrielles	
12.1	Se coordonner avec le SDEA dans le cadre de la mise en œuvre de son SDIRVE
12.2	Définir les modalités d'accompagnement proposées par TCM
Accompagner l'acquisition et la location de véhicules électriques	
12.3	Participer aux évènements autour de la mobilité électrique
12.4	Promouvoir les dispositifs d'aides existants
Accompagner le déploiement d'une station multi-énergies évolutive	
12.5	Accompagner les porteurs de projets locaux ayant des réflexions
12.6	Rechercher du foncier pour une station multi-énergies
12.7	Rechercher des privés pour la fourniture et l'exploitation de station multi-énergies
Accompagner la transition de station(s) PL existante(s)	
12.8	Organiser des échanges avec les gestionnaires de stations existantes
12.9	Inciter les privés en cours de réflexion sur des stations GNV à avoir recours à du BioGNV
12.10	Accompagnement pour ces reconversions de stations
Accompagner la filière du rétrofit et du recyclage	
12.11	Échanger avec les logisticiens locaux
12.12	Accompagner les structures du territoire à l'obtention de l'aide régionale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions
12.13	Accompagner des structures du territoire à l'obtention de l'aide nationale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions
13. Mettre en œuvre une billettique intermodale	
Mettre en œuvre une billettique intermodale	
13.1	Définir les critères de billettique pour déployer la carte Simplicités
13.2	Définir le fonctionnement envisagé pour billettique intermodale
13.3	Mettre en place la billettique intermodale

Projet

14. Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics	
Auprès des entreprises, des établissements scolaires et universitaires	
14.1	Encourager et suivre la réalisation de Plans De Mobilité employeurs
14.2	Organiser une rencontre annuelle entre les entreprises et entre les campus du territoire
14.3	Organiser des évènements au sein des zones d'activités et campus universitaires
14.4	Créer un réseau de référents mobilité
14.5	Mener des actions de sensibilisation dans les écoles
Auprès du grand public	
14.6	Communiquer sur internet sur tous les services de mobilité développés par TCM
14.7	Organiser des interventions dans les communes rurales
Auprès des visiteurs et touristes	
14.8	Créer une page dédiée aux visiteurs sur le site de la TCAT
14.9	Mettre à disposition un « package touriste » à distribuer à l'office du tourisme
14.10	Prévoir un tarif visiteur dans la nouvelle billettique intermodale
15. Créer des réseaux de partenaires autour du Plan de Mobilité	
Animer des réseaux de partenaires	
15.1	Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises »
15.2	Animer une rencontre annuelle avec les entreprises et campus du territoire
15.3	Mettre à disposition des partenaires une bibliothèque virtuelle d'ouvrages de référence, de liens utiles et de guides d'aménagement
Suivre et partager la mise en œuvre des actions du PDM	
15.4	Collecter les indicateurs de suivi et les consigner dans un observatoire de la mobilité
15.5	Mettre en place un comité de suivi annuel du PDM, couplé avec le SMDA

Le plan d'action a servi de référence pour réaliser l'analyse des incidences du PDM sur l'environnement développé ci-après.

VI.2 Zones susceptibles d'être impactées

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

- Nouveau dépôt de bus (fiche actions n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche actions n°2)
- Réseau bus restructuré dont sites propre bus (fiche actions n°4).
- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche actions n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiche actions n°6).
- Pistes cyclables (fiche actions n°7).
- Réglementation et conditions de circulation au sein des centres-villes et centres-bourgs (fiche actions n°8)
- Stations multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche actions n°12).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée sur les illustrations suivantes.

- **Création du nouveau dépôt de bus (fiche action n°1), définition de la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré (fiche action n°1) et développement des pôles d'échange en limite de l'aire urbaine (fiche action n°5) :**

Projet

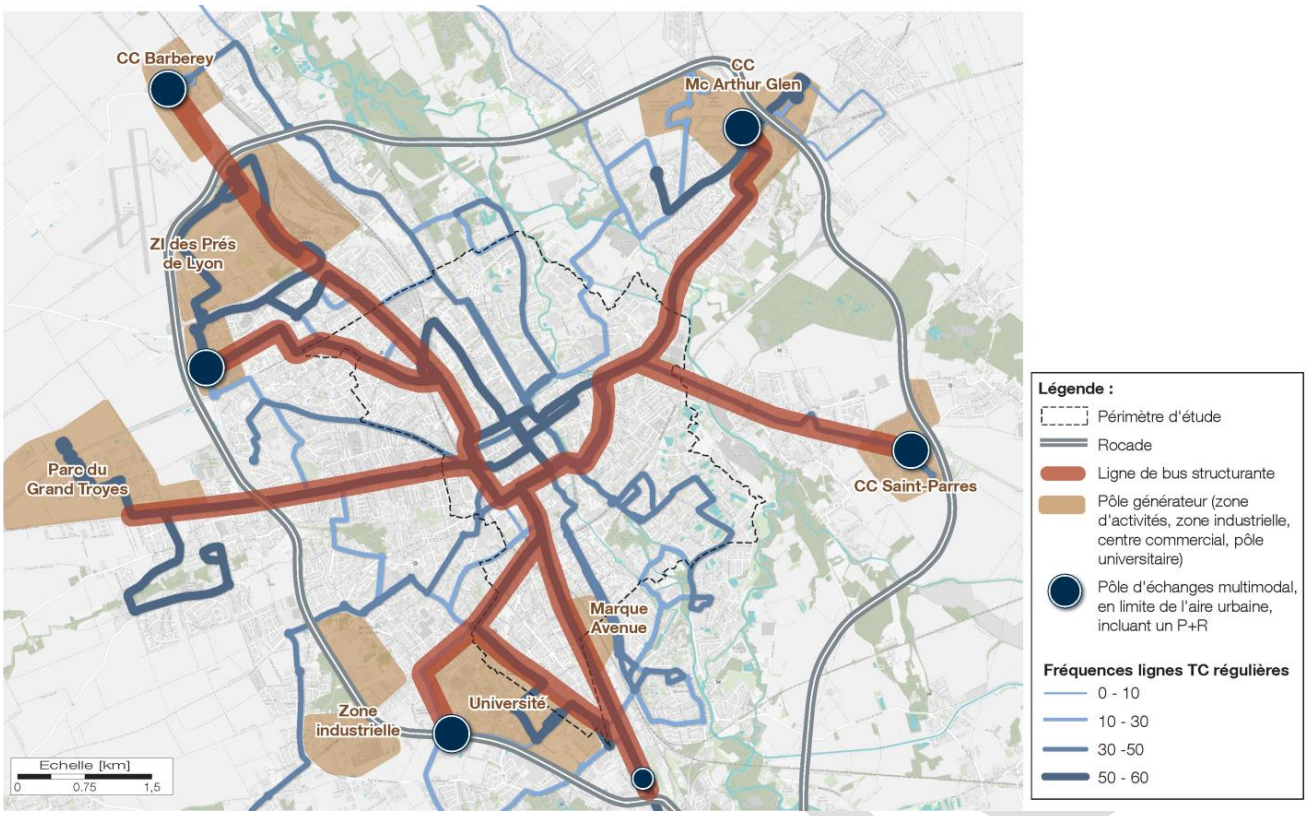


Figure 101 : exemple de réseau de ligne bus structurantes (proposition réalisée sur base de l'étude Iter (2017) et des données de fréquentation actuelles. Cette proposition sera à retravailler plus finement dans le cadre de l'action 1.3.

La carte ci-dessus affiche les principales artères pour les transports en commun du centre-ville de Troyes. En renforçant ces couloirs de déplacement, il est probable que des nuisances apparaissent autour des axes structurants et autres lignes de TC si l'offre de transport est renforcée par une cadence plus élevée. En effet, les nuisances sonores, les émissions de polluants et de GES.

D'autre part, cette figure affiche les secteurs susceptibles d'accueillir des P+R, qui sont les suivants :

- Centre commercial Barberey-Saint-Sulpice ;
- Centre commercial Mc Arthur Glen ;
- Centre commercial La Chapelle ;
- Parc du Grand Troyes ;
- Centre commercial Saint-Parres-aux-Tertres ;
- Université

Ces espaces qui accueilleront les P+R seront probablement impactés à l'endroit de leur implantation (changement d'usage du sol, désimperméabilisassions, paysage) mais également par le trafic induit (émissions sonores, de GES, de polluants). Néanmoins, sans une étude mobilité locale, à l'échelle de chaque P+R, il n'est pas possible de déterminer quels seront les effets exacts de la création de ces parkings relais sur les trafics de véhicules, et donc des tronçons impactés.

En périphérie du centre-ville historique (bouchon de champagne), des pôles de rabattement secondaires (P+Marche) ont pour objectifs d'être valorisés, et donc de gagner en attractivité. La carte ci-dessous montre leurs emplacements.

Cette valorisation n'engendre pas de construction ni de démolition, et n'aura donc pas d'impact sur les sols. Néanmoins, d'un côté, cela peut augmenter les trafics à destination de ces parkings, et donc augmenter les nuisances liées à la circulation routière (bruit, pollution) très localement. Mais d'un autre côté, la concentration de ces flux vers des pôle de rabattement permet également de limiter les perturbations liées au trafic dans d'autres zones, notamment dans le centre-ville (bouchon de champagne)

:

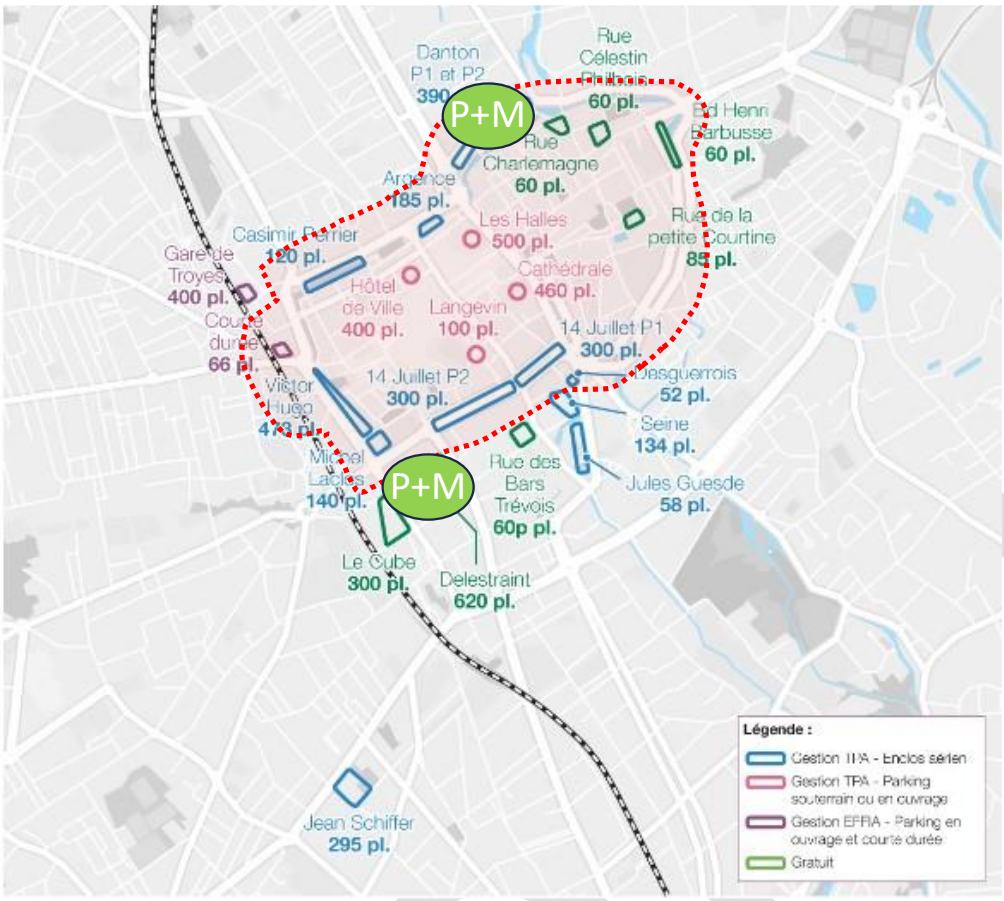


Figure 102: Carte représentant le centre urbain (bouchon de champagne), les parkings existants et les potentielles zones de déploiement des P+M

- **Mise en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau (fiche action n°4)**

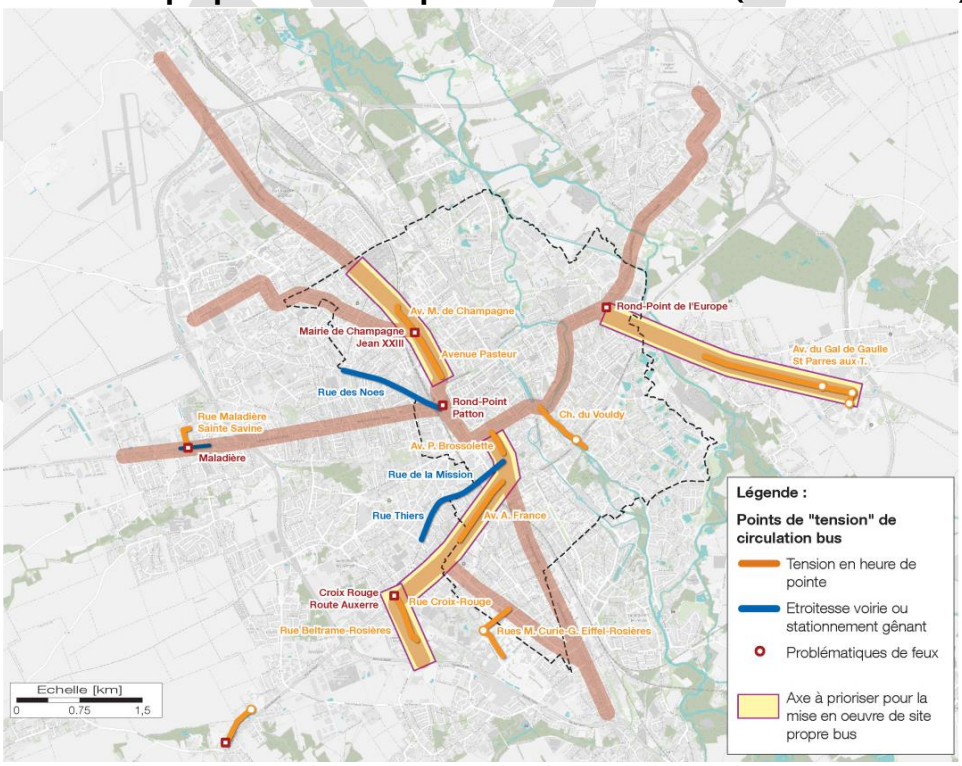


Figure 103 : La carte ci-dessus illustre des axes à prioriser pour la mise en œuvre de site propres bus sur base des points de tension de circulation bus relevés par la TCAT.

La carte ci-dessus montre les tronçons de Transports en Commun qui sont problématiques actuellement (tension en heure de pointe), et les axes sur lesquels une voie bus en site propre serait à prioriser.
Cela peut avoir deux conséquences, en fonction de la mise en œuvre. Si la voie de bus se fait en extension, alors l'impact sera principalement sur l'artificialisation du sol et son imperméabilisation (conséquences sur l'écoulement des eaux de pluie, la biodiversité, la régulation thermique des sols …).
La voie de bus en site propre peut également prendre la place d'une voie de circulation actuelle. Dans ce cas, la route est réaménagée sans modifier l'infrastructure (pas d'imperméabilisation). Cependant, les nuisances liées aux trafics peuvent s'intensifier à cause de la congestion (plus de bruit, et d'émissions de polluants et GES). Elles peuvent aussi être délocalisées sur des routes parallèles si le trafic est dévié. Néanmoins, ces conditions de circulation plus favorables aux bus qu'aux voitures pourraient inciter à l'usage des TC, et donc à terme réduire le trafic automobile.

- **Aménagement des aires de co-voiturages et développement des lignes de co-voiturages (fiche action n°2) / Aménagement des pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche action n°5) :**

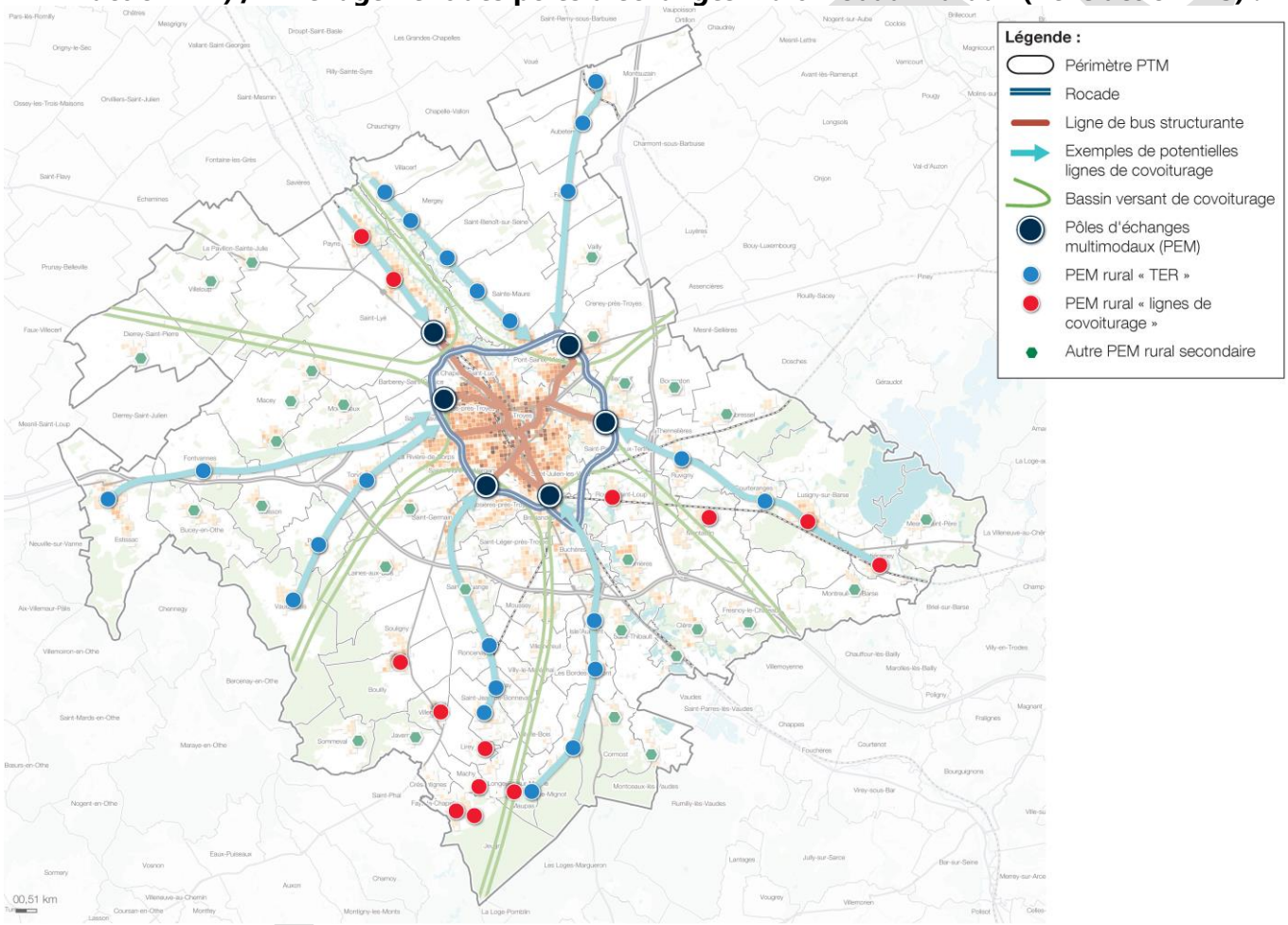


Figure 104 - différentes typologies de pôle d'échanges ruraux sur le territoire.

La localisation des PEM ruraux restent à définir. Il est souhaité que ces PEM soient réalisés prioritairement sur des fonciers déjà artificialisés (parkings existants par exemple) limitant les incidences en matière d'artificialisation et d'imperméabilisation des sols.
Dans la même optique, des pôles d'échange ruraux prévoit d'être aménagés sur toutes les grandes routes départementales et nationales qui desservent le centre urbain (voir figure ci-dessous), afin de faciliter la pratique du covoiturage.

- **Développement et extension des infrastructures cyclables (fiche action n°7) :**

Cet objectif reprend les éléments du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) de TCM, qui vise à développer la pratique du vélo et de la marche à pied, tout en s'adaptant aux enjeux du territoire. Cela se traduit notamment par une orientation ayant pour but de renforcer le maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements.

Par conséquent, des axes ont été identifiés à plusieurs échelles pour étendre et relier les différents réseaux cyclables et piétons existants :

- Liaisons d'intérêt inter-régional : elles traversent l'agglomération et connectent le territoire aggloméré aux réseaux externes (itinéraire cyclable voisin). Les projets de vélovoie prendront forme sur des friches ferroviaires.
- Liaisons structurantes : dessertes à destination et entre les principaux pôles de l'agglomération. C'est l'armature du maillage cyclable. Les principaux pôles à desservir sont les zones d'activités économiques, les zones et secteurs commerciaux, les établissements d'enseignements supérieur, collèges et lycées, les lieux touristiques, etc
- Liaisons principales : elles complètent l'armature à destination des pôles secondaire. Elles permettent de relier le secteur rural de la première couronne au cœur de Troyes Champagne Métropole et proposent ainsi un itinéraire complémentaire aux liaisons structurantes.
- Liaisons de proximité : elles assurent le maillage final à l'échelle communale. Elles permettent de rabattre les cyclistes vers les liaisons structurantes et principales. Les lieux à relier par un maillage cyclable sécurisé sont les bourgs ruraux (notamment les centralités rurales aux communes voisines), les aires de covoiturage rurales et les vélovoies. L'enjeu est de proposer aux habitants des itinéraires sécurisés à vélo dans leur quotidien dès que les distances le permettent.

En 2024, 178 km d'aménagements cyclables sont recensés sur l'ensemble des communes de l'agglomération. L'objectif est de compléter le maillage du territoire de **320 km de liaisons cyclables et piétonnes entre 2024 et 2034**.

Les deux figures ci-dessous affichent les axes existants mais également les axes piétons et cyclables à développer, autour desquels les impacts environnementaux pourront être induits.

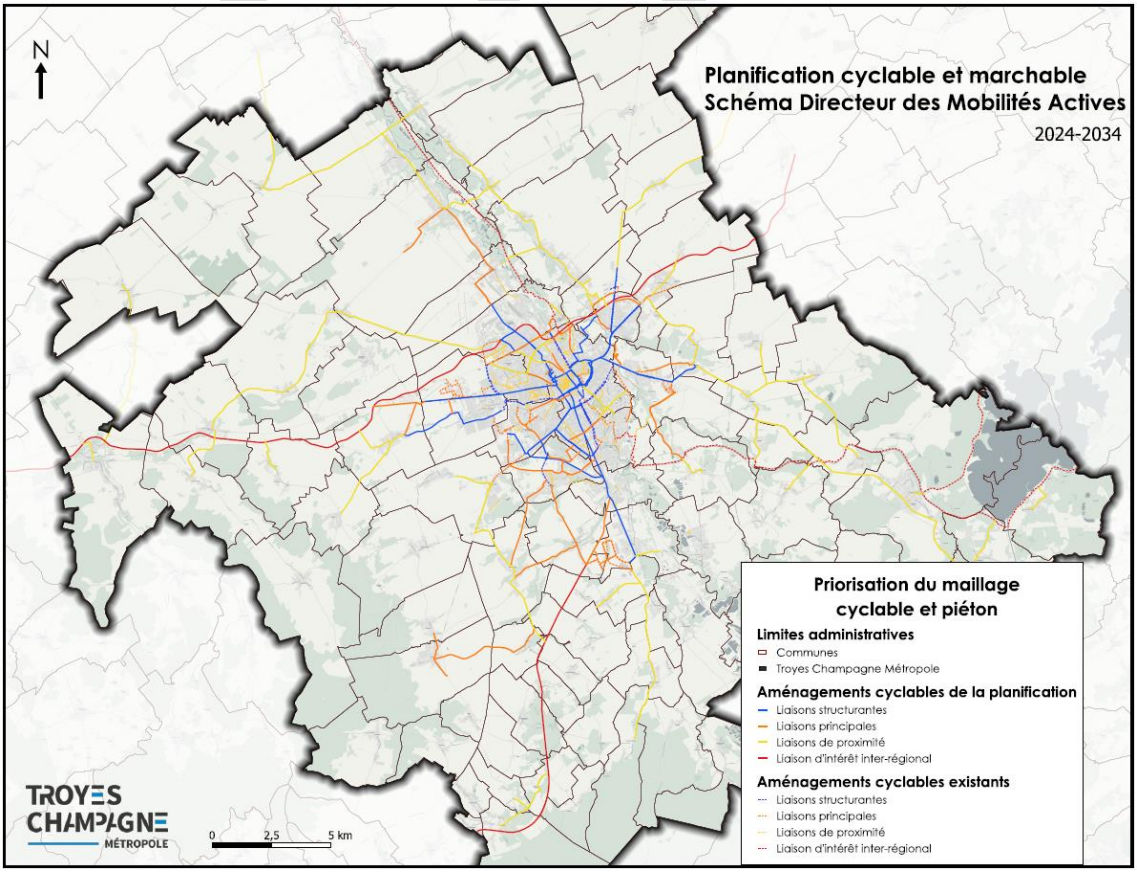


Figure 105 – Carte de la planification cyclables et piétonne du SDMA à l'échelle de TCM

La réalisation des aménagements cyclables pourrait générer en phase chantier des nuisances localisées pour les riverains des projets (bruits, émissions de polluants des engins de chantier, odeurs) et également sur les milieux naturels qui sont traversés. Ces

nuisances en question ne seront potentiellement présentes qu'en phase de chantier. En effet, les voies aménagées seront à destination des mobilités actives, qui n'induisent pas d'émissions directes de polluants, de GES, et très peu de bruit.
Des incidences potentielles négatives existent si ces aménagements entrainent la consommation d'ENAF sur leur linéaire au lieu de s'inscrire sur des aménagements déjà existants. L'incidence réelle sera évaluée en fonction des aménagements envisagés.

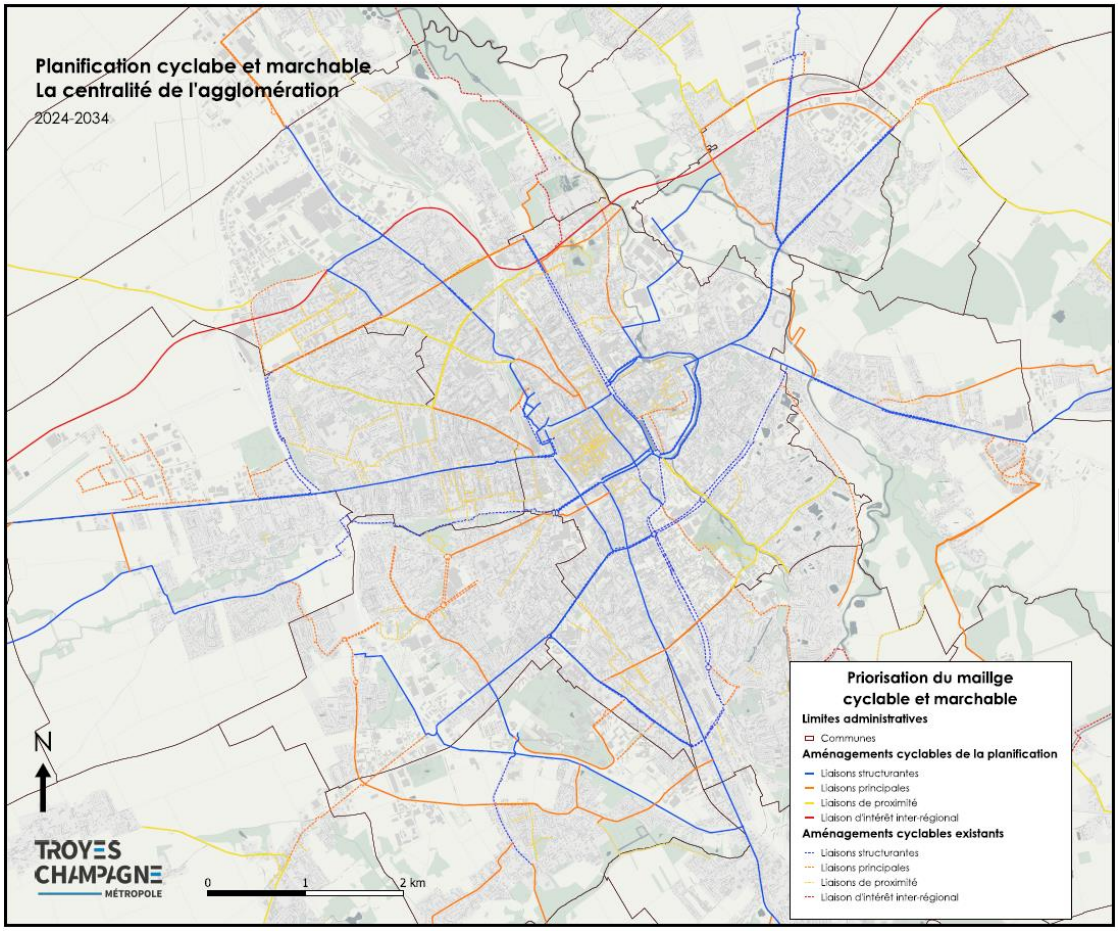


Figure 106 - Carte de la planification cyclables et piétonne du SDMA – Zoom sur le centre d'agglomération

- **Développement des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération (fiche action n°6) :**

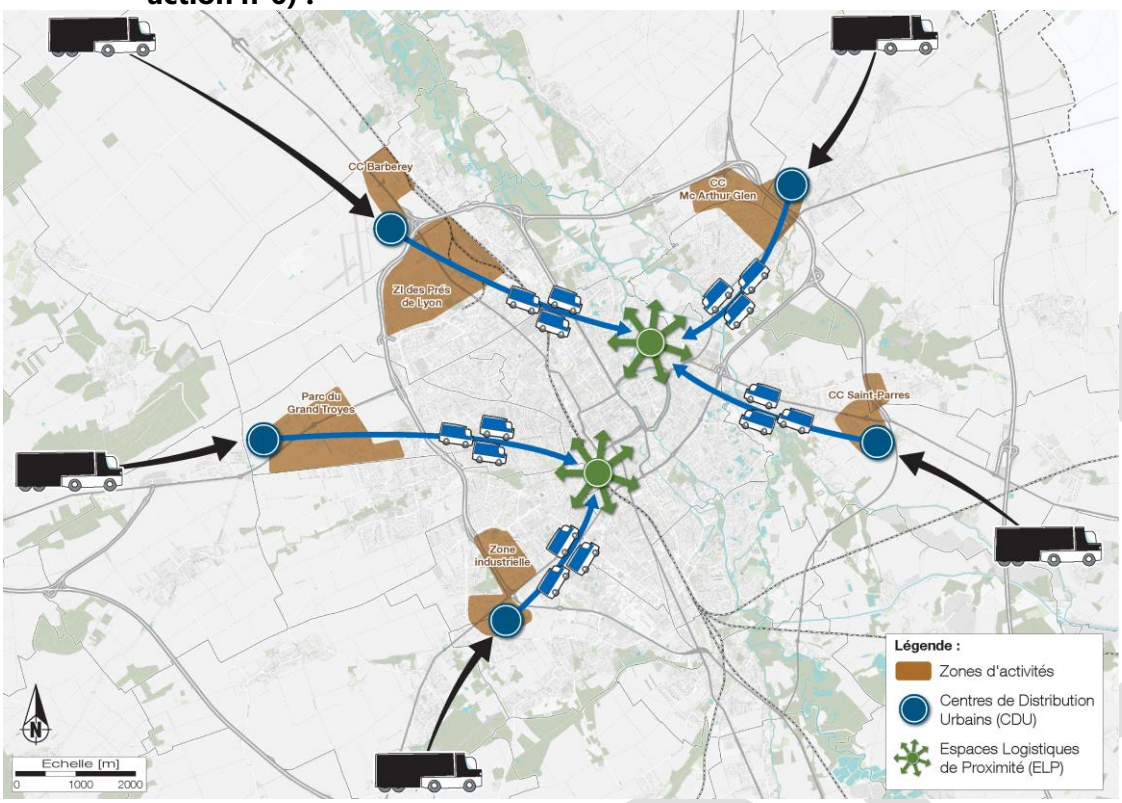


Figure 107 – Schéma de principe du déploiement des plateformes logistiques (CDU et ELP) sur le territoire de TCM. Les localisations de ces plateformes restent à retravailler dans le cadre de la fiche action n°6

Les centres de distributions urbains (CDU) seront situés en entrée d'agglomération. La figure ci-dessus montre les secteurs potentiellement envisagés pour l'implantation de ces CDU :

- Centre commercial Barberey-Saint-Sulpice ;
- Centre commercial Mc Arthur Glen ;
- Parc du Grand Troyes ;
- Centre commercial Saint-Parres-aux-Tertres ;
- Zone d'activité de Rosières-près-Troyes.

Il peut être attendu sur ces une hausse des trafics de poids lourds et véhicules de transport de marchandise, générant des nuisances sonores et des émissions polluantes supplémentaires. Les zones d'implantation privilégiées sont des zones commerciales et d'activités présentes en limite urbaine limitant ainsi l'exposition d'habitation à de nouvelles nuisances.

En plus des CDU, des espaces logistiques de proximité (ELP) seront mis en place autour du centre urbain de Troyes. Les nuisances associées seront limitées que les CDU car les véhicules seront moins émetteurs et moins bruyants (véhicules légers et vélo-cargo).

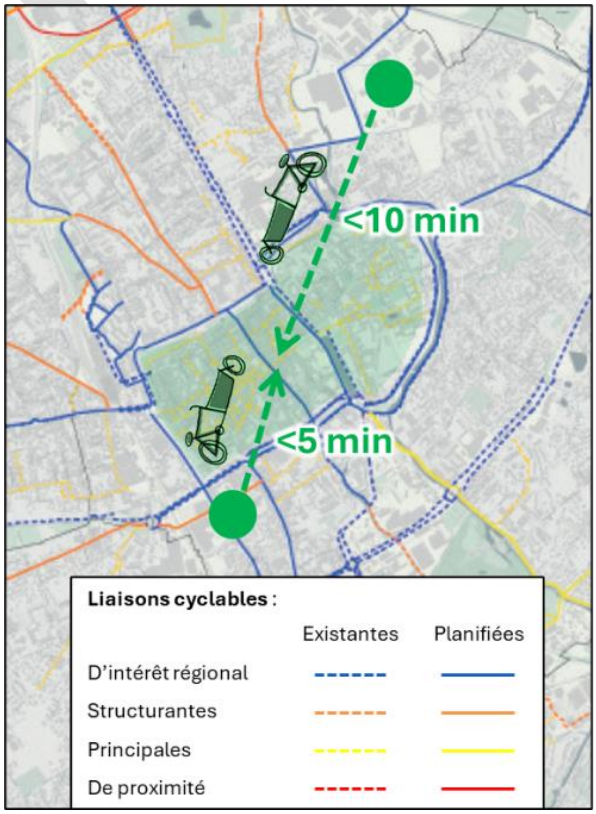


Figure 108 – Superposition des liaisons cyclables existantes, planifiées et des potentiels ELP à déployer autour du centre urbain

La carte ci-dessus montre les zones pressenties dans un premier temps pour accueillir ces ELP :

- Parc Ecrevolles-Tirverts (ZI)
- Parc des expositions

- **Déploiement des zones 30, réglementation de l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération, et réglementation du stationnement (fiche action n°8) :**

Les actions mises en œuvre pour réglementer le centre de l'agglomération (zone 30, réglementation sur le stationnement et limitation des circulations liées aux livraisons) seront favorables à la réduction des émissions de polluants et des nuisances sonores dans le centre-ville, et à l'échelle de l'agglomération également).
Néanmoins, il est possible que cela induise une augmentation de la fréquentation de certains autres axes routiers, en périphérie. Cela peut également augmenter la congestion des routes du centre urbain par moment.
La figure ci-dessous montre l'extension projetée du périmètre réglementé du centre urbain.

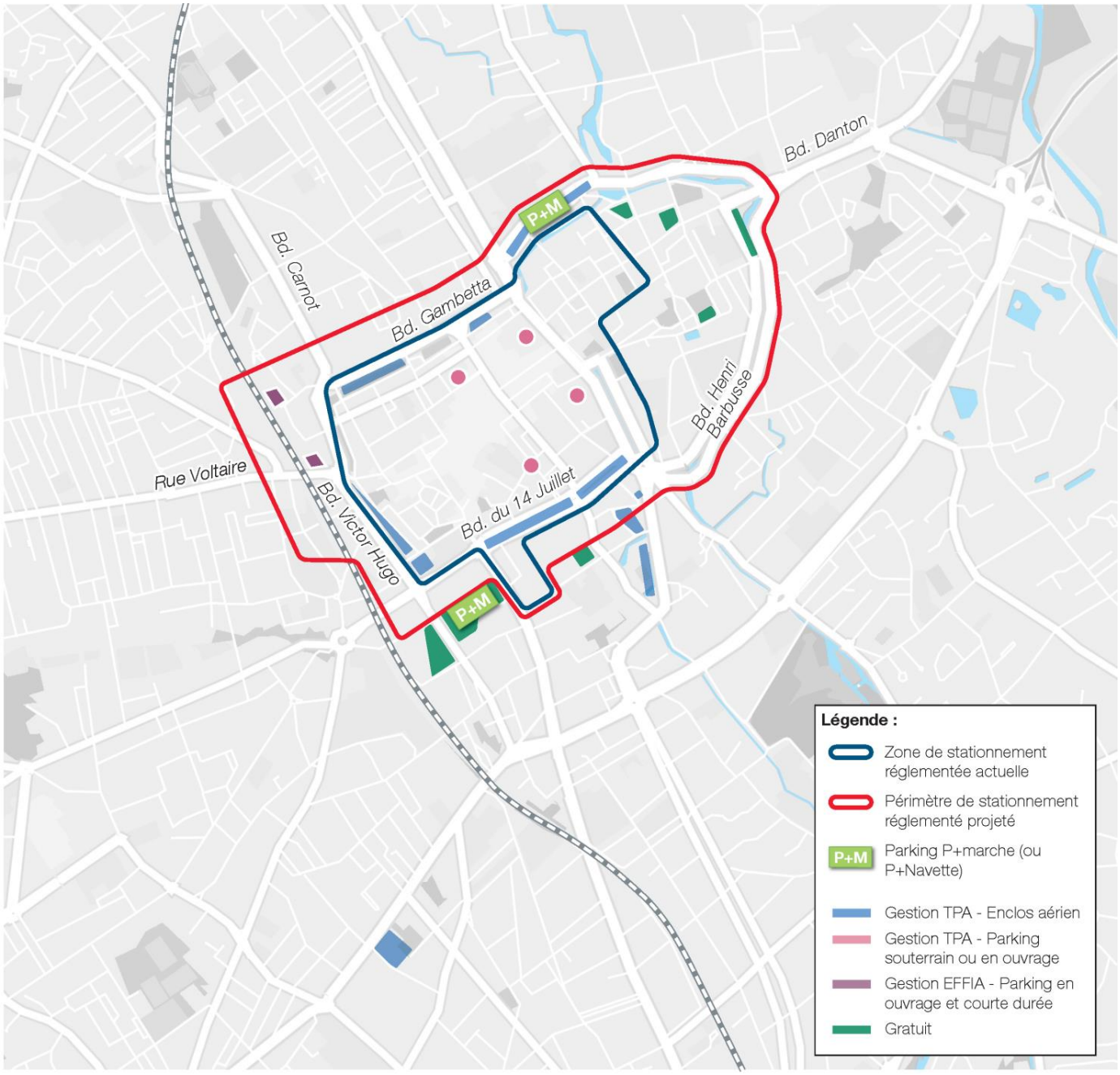


Figure 109 - Carte des zones de stationnement en centre-ville (Sources EODD-Transitec)

Accompagner la conversion des véhicules et déployer des IRVE (fiche action n°12) :

Le plan d'action du PDM prévoit de créer des stations multi-énergies, qui intègreront à court terme des points de charge électriques adaptés aux semi-remorques ainsi que du BioGNV. À plus long terme, ces stations pourraient également alimenter les véhicules à hydrogène avec une production locale. La recherche de foncier n'ayant pas commencée, les impacts potentiels ne peuvent pas être localisés précisément. Néanmoins, ces stations étant principalement à destination des poids lourds, elles seront situées à proximité des axes importants pour les PL (D610, D660, D960 puis D971).
Ces stations, bien qu'elles permettent à grande échelle de diminuer les émissions de GES et de polluants des poids lourds en permettant de développer l'utilisation de technologies alternatives, elles auront des incidences négatives à l'échelle très locale, c'est pourquoi il est important de bien étudier l'implantation géographique d'une station multi-énergie. En fonction du foncier sur lequel elles s'implantent, elles pourront amener à une dégradation du milieu physique et naturel (imperméabilisation du sol), une augmentation des risques technologiques (fréquentation importante de poids lourds, présence de grande quantité de gaz et carburants inflammables) ainsi qu'à des augmentations des nuisances sonores et sur la qualité de l'air (induite par la circulation de véhicules lourds).

Cependant, le nombre de nouvelles stations sera limité, et la reconversion de station existante reste une solution intéressante pour inciter et accompagner l'utilisation de véhicules à carburants alternatifs et électriques.

VI.3 Incidences sur le climat, l'énergie et les émissions de GES

Les incidences sur le climat, les consommations d'énergie et les émissions de GES en lien avec la mobilité sur le territoire sont étroitement liées. Aussi une analyse globale des incidences est proposée ci-dessous pour ces trois thématiques. Des éléments spécifiques d'analyse pour chacun des thèmes sont donnés dans les paragraphes suivants (en particulier analyse quantitative pour les consommations d'énergie et les émissions de GES).

VI.3.1 Rappel des enjeux

Le secteur des transports représente le 1er secteur en matière de consommations énergétiques et d'émissions de GES pour le territoire de TCM : 33% des consommations énergétiques du territoire (1 248 GWh) et 41% des émissions de GES en 2022 (311 Mt CO2e). Si de façon globale les consommations énergétiques du territoire sont à la baisse (4 199 GWh en 2015, 4 156 en 2019 et 3 821 en 2022), la part liée au transport est à la hausse (29% en 2015, 31% en 2019 et 33% en 2022). Les émissions de GES connaissent une légère hausse depuis 2012.
Les consommations énergétiques des transports routiers sont essentiellement des produits pétroliers (91%) avec un fort impact sur les émissions de GES.
Comme sur l'ensemble du territoire national, les effets du changement climatique impactent le territoire de TCM (+2°C attendu à l'horizon 2030, augmentation des épisodes intenses (vagues de chaleur, précipitations)).
Les enjeux identifiés pour le PDM en matière de climat, consommations énergétiques et émissions de GES sont :

- La réduction des consommations énergétiques liées au transport et la réduction de la part des énergies fossiles mobilisées pour ces consommations.
- La réduction des émissions de GES qui affectent le climat et dont les effets sont déjà visibles en travaillant sur les mobilités alternatives à la voiture individuelle, en réduisant les distances parcourues en voiture individuelle, en diminuant l'usage des carburants fossiles.
- La prise en compte du climat et ses évolutions dans les aménagements liés à la mobilité (ombrage, perméabilité des sols, revêtements, protection aux vents dominants...).
- La résilience des infrastructures au regard des évolutions climatiques (augmentation des épisodes de pluie intense et des périodes de sécheresse).

Le PDM doit être compatible avec le PCAET et les règles du SRADDET qui fixent des ambitions en matière de réduction des consommations d'énergie (voir chapitre compatibilité).

Projet

VI.3.2 Analyse des incidences

De façon globale la mise en œuvre du PDM devrait avoir des incidences positives sur ces différentes thématiques en agissant sur :

- La réduction du nombre de veh.km parcourus via le report modal, le taux de remplissage, la demande de transport.
- L'évolution technologique du parc véhicule.

En effet les actions favorables au report modal vers des solutions alternatives à l'autosolisme permettront de réduire les veh.km parcourus sur le territoire et donc les incidences en matière de consommation d'énergie et d'émissions de GES. La réduction des émissions de GES est un enjeu central pour limiter les effets du changement climatique. En parallèle, l'électrification du parc véhicule participe à la réduction des consommations d'énergies fossiles.
Les ambitions portées par le PDM en matière de report modal se déclinent selon la typologie des distances parcourues, et sont présentées plus en détails dans la section IV.1.2.2.

Enfin le PDM vise à agir sur le transport de marchandises contributeur des émissions de GES et consommations d'énergie en lien notamment avec les véhicules mobilisés

VI.3.2.1 Report modal vers les transports collectifs

Les actions centrées sur l'amélioration du système de transports collectifs et le développement de l'intermodalité, permettront un report de la voiture vers les transports en commun et donc une réduction des veh.km parcourus sur le territoire.
Moins de kilomètres parcourus en étant motorisé signifie donc moins de GES émis et moins de consommations d'énergie.
La fiche actions n° 1 – Restructurer l'offre de transport en commun – vise à :

- Déployer un réseau de bus hiérarchisé.
- Faire évoluer le transport à la demande (TAD).

La fiche actions n°4 – Créer des aménagements en faveur de la performance et de l'accessibilité du réseau bus – vise à :

- Mettre en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau.
- Mettre en accessibilité les arrêts de transport en commun.
- Équiper les arrêts de transport en commun en mobilier support d'information.

La fiche actions n°5 – Développer une offre de déplacement intermodale et multimodale – vise à :

- Développer les pôles d'échange en limite de l'aire urbaine.
- Aménager des pôles d'échanges multimodaux ruraux.
- Améliorer les interconnexions modales au niveau de la gare de la Ville de Troyes.

Pour accompagner ces évolutions des services spécifiques seront déployés comme la mise en œuvre d'une billettique intermodale (fiche actions n°13).
L'incidence positive du report modal vers les transports collectifs est à moduler au regard du taux de remplissage de ces derniers. En effet, un bus transportant 30 personnes consommera moins d'énergie que 30 personnes qui se déplacent chacune avec leur véhicule personnel ; mais si le bus transporte moins de 5 personnes, alors il consomme plus d'énergie que 5 voitures.
Par ailleurs les incidences positives sont à projeter sur du long terme en considérant le temps nécessaire pour rendre attractif le transport collectif qui peut générer dans un premier temps des effets de congestion (liés à la réalisation d'une voie bus dédiée par exemple) et donc des émissions et consommations d'énergie supplémentaires.
Aussi la mise en œuvre de ces différents aménagements en faveur des transports collectifs implique la réalisation d'études préalables nécessaires à leur juste dimensionnement C'est notamment l'objet de l'action 1.3 « Définir la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré » qui prévoit que ce travail soit à réaliser sur base des conclusions de la précédente étude (ITER, 2016) et des données récentes de fréquentation. Les lignes prioritaires

Projet

devront être identifiées, ainsi que les cadences et amplitudes horaires attendues pour celles-ci.
Les travaux requis pour les aménagements visés (voie bus, pôles d'échanges multimodaux, dépôt de bus) seront à l'origine de consommations d'énergie et d'émissions de GES. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives (voir mesures page 193).
L'éclairage requis pour certains aménagements pourra être consommateur d'énergie dans une moindre mesure.
La création de P+R pourrait s'accompagner de l'obligation de mise en œuvre de panneaux photovoltaïques (loi APER) concourant à la production locale d'une énergie décarbonée.

VI.3.2.2 Report modal vers le co-voiturage

Des actions telles que le covoiturage, l'autopartage ou l'accompagnement à la mise en place de plans de déplacements pour les entreprises, permettront de réduire l'autosolisme et donc les émissions de GES et consommation d'énergie qui leurs sont liées.
La fiche actions n° 2 – Déployer et structurer les services de voiture partagée – vise à :

- Restructurer le service de covoiturage (lignes de covoiturage, aires de covoiturage).
- Améliorer les conditions d'intermodalités des stations de covoiturage.
- Déployer un service d'autopartage entre particuliers sur le territoire.

Ce déploiement est à mettre en lien avec le déploiement des pôles d'échanges multimodaux (fiche actions n°5) qui doivent permettre l'accueil d'aires de co-voiturage en lien avec les lignes de co-voiturage identifiées.
Comme pour les transports collectifs les travaux requis pour les aménagements visés (pôles d'échanges multimodaux, lignes de co-voiturage) seront à l'origine de consommations d'énergie et d'émissions de GES. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives.

VI.3.2.3 Report modal vers les modes actifs

Les actions ciblant des mesures pour encourager le recours au vélo et à la marche, permettront là aussi un moindre recours à la voiture et donc une diminution de la consommation énergétique et des émissions de GES sur le territoire.
La fiche actions n°3 – Développer des services de mobilités actives pour les besoins de la population – et la fiche actions n°7 – Encourager le renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien des déplacements – visent à favoriser la place des modes doux tels que la marche et le vélo, en travaillant notamment sur les aménagements et les services associées à ce type de mobilité.
Les actions de la fiche n°7 sont directement issues du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) en vigueur depuis juillet 2024 et qui prévoit une stratégie sur dix ans visant à développer l'usage du vélo sur le territoire (notamment par le renfort du maillage cyclable et piéton).
Ce schéma prévoit de sécuriser les aménagements existants, développer le réseau cyclable structurant, proposer un accompagnement technique et financier des communes, etc.
Les services existants seront renforcés (Marcel à vélos Maison du vélo) et de nouveaux services déployés (autoréparation, calcul d'itinéraire, stationnement vélo sécurisé…) (fiche actions n°3).
Les incidences positives sont plus spécifiquement attendues dans le centre de l'agglomération et sur les centres-bourgs (courtes et moyennes distances) où l'usage de ces modes sera favorisé.
Comme pour les transports collectifs et le co-voiturage les travaux requis pour les aménagements visés (pistes cyclables) seront à l'origine de consommations d'énergie et d'émissions de GES. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives.
Par ailleurs l'éclairage requis pour certains aménagements pourra être consommateur d'énergie dans une moindre mesure.

VI.3.2.4 Actions sur le transport de marchandise

L'amélioration du transport des marchandises et de la logistique urbaine entraînera une optimisation des consommations énergétiques et des émissions de GES (gestion raisonnée des flux, modes alternatifs au routier qui est plus énergivore).
Sous réserve que le trafic de marchandise ne soit pas accentué (en amont des plateformes), cela diminuera les

Projet

émissions de GES, car c'est en conditions urbaines que les poids lourds consomment le plus de carburant, et donc émettent le plus de gaz à effet de serre.
La fiche actions n°6 – Développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable – propose des mesures telles que :

- Développer des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération.
- Encourager le report modal vers le mode ferroviaire.

Le transport de marchandise sera réorganisé pour faciliter l'accès aux centres urbains, en utilisant des moyens mutualisés (plateformes logistiques) et/ou alternatifs (vélo cargos par exemple) pour accéder aux centres urbains.
Ces actions prévoient le déploiement de deux types de plateformes logistiques :

- Les centres de distributions urbains (CDU) : d'une superficie entre 2 000 et 5 000 m², ceux-ci seront placés en entrée d'agglomération, et constitueront le point de départ des tournées de livraison. Ils permettront de rationaliser le transport de petites marchandises en diminuant la circulation de gros véhicules venant livrer les commerçants du centre-ville (passage de poids-lourds à des véhicules plus légers).
- Les espaces logistiques de proximité (ELP) : ce sont des plateformes de taille réduite (300 à 1 000 m²), situées à proximité de l'hypercentre, qui permettront le stockage temporaire de marchandises et la livraison en circuit court (passage de véhicules légers aux vélos cargos).

Par ailleurs la fiche action n°8 –Apaiser les centres-villes et les centres bourgs – vise à réglementer l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération (restrictions horaires, de gabarit). Ces mesures devront nécessairement s'accompagner de mesures d'accompagnement auprès des commerçants et de mesures de contrôle).
À noter le transport de marchandises n'est pas pris en compte dans l'évaluation quantitative proposée dans les paragraphes ci-après. **Une réduction des consommations et des émissions peut être attendue en limitant l'accès aux véhicules de transport de marchandises dans le centre de l'agglomération (travail sur le dernier km là où ce type de véhicule est le plus consommateur).** En revanche des besoins croissant en lien avec le e-commerce pourrait générer une augmentation de trafic PL en amont des plateformes. La création des plateformes ne vise pas nécessairement une augmentation de capacité d'accueil mais plutôt un regroupement et une meilleure gestion du dernier km pour le flux existant.
Par ailleurs les travaux d'aménagements des plateformes logistiques seront à l'origine de consommations d'énergie et d'émissions de GES. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives (voir mesures page 193).

VI.3.2.5 Électrification du parc

Ces actions, à la différence de celles qui se concentrent sur la réduction directe des distances parcourues, sur les réglementations ou aménagements du territoire, misent sur le développement technologique des véhicules pour réduire leur empreinte environnementale, notamment par le prisme de l'électrification des véhicules.
Si le territoire doit accompagner le renouvellement progressif de la flotte de véhicule, cela ne doit pas être une priorité. L'accent doit être mis en premier lieu sur la diminution des déplacements, puis sur le report modal vers des modes doux et actifs. Vient ensuite la réduction des consommations via les transports en commun, et enfin l'amélioration technologique des véhicules.
La fiche actions n°11 – Tendre vers une flotte de bus zéro émission – vise à renouveler progressivement la flotte bus en :

- Investissant à court terme dans de nouveaux bus GNV (une quarantaine) et navettes électriques (une dizaine).
- Investissant à long terme dans des bus électriques (35 à 45 bus) à mettre en lien avec la création du nouveau dépôt de bus en capacité d'accueillir ce type de véhicules (fiche actions n°1).

La fiche actions n°12 – Accompagner la conversion des véhicules – vise à :

- Accompagner le déploiement d'IRVE adaptées aux véhicules professionnels dans les zones commerciales et industrielles
- Accompagner l'acquisition et la location de véhicules électriques
- Accompagner le déploiement d'une station multi-énergies évolutive

- Accompagner la transition de station(s) PL existante(s).
- Accompagner la filière du rétrofit et du recyclage

Ces actions permettent une diminution des énergies fossiles consommées sur le territoire et des émissions associées.
Malgré le coût carbone lié à la fabrication d'un véhicule, les véhicules électriques et hybrides émettent moins de GES lors de leur utilisation qu'un véhicule thermique.
Les travaux d'aménagements des stations IRVE pourraient générer des émissions de GES et consommation d'énergie. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives.

VI.3.2.6 Sensibilisation et suivi

Pour donner de l'ampleur à l'ensemble de la stratégie déployée dans le PDM des actions d'information de sensibilisation et de promotion à l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics (entreprises, scolaires, nouveaux arrivants, touristes, etc.) seront conduites (Fiche actions n°14 – Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics).
Ces différentes actions inciteront donc les habitants et usagers du territoire à utiliser davantage de solutions alternatives à l'autosolisme au lieu de la voiture individuelle.
Afin d'assurer la mise en œuvre et le suivi des actions la fiche n°15 déploie des mesures visant à :

- L'animation des réseaux de partenaires : mise en place d'une instance de gouvernance « mobilité des marchandises », rencontre annuelle avec les entreprises et campus du territoire…
- Le suivi et le partage de la mise en œuvre des actions du PDM : collecte des indicateurs de suivi, observatoire de la mobilité, comité de suivi annuel…

Les incidences de ces actions devraient être positives et n'appellent pas de mesures spécifiques.

VI.3.2.7 Analyse quantitative sur les consommations énergétiques

La mise en œuvre du PDM devrait avoir des incidences positives en réduisant de façon globale sur le territoire les consommations énergétiques fossiles.
À l'échelle du territoire la mise en œuvre du plan d'actions représenterait à l'horizon projet 2035, 45 000 veh.km parcourus en moins. Ces km parcourus en moins sont autant d'énergie non consommée. Il est également prévu 10% d'électrification du parc véhicule.
Les déplacements grandes distances ont le plus d'impact. La figure ci-dessous montre que la mise en place du PDM permet de diminuer les consommations d'énergie de 20% par rapport à l'état actuel (en 2025), et de 13% par rapport au scénario fil de l'eau de 2035.

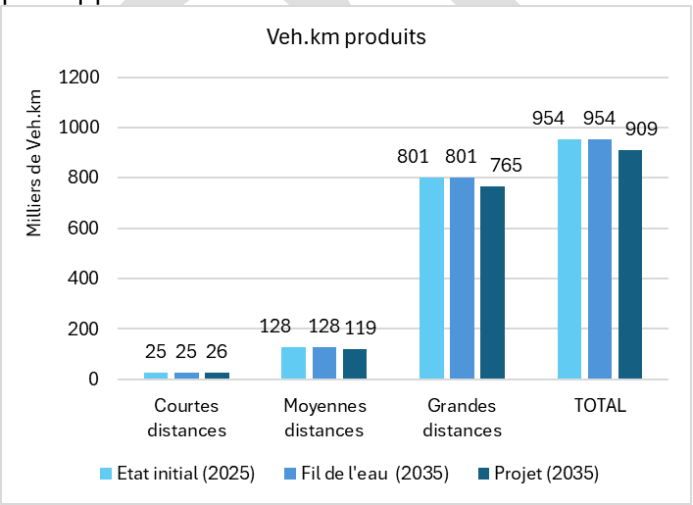


Figure 111 : Projection des déplacements sur TCM

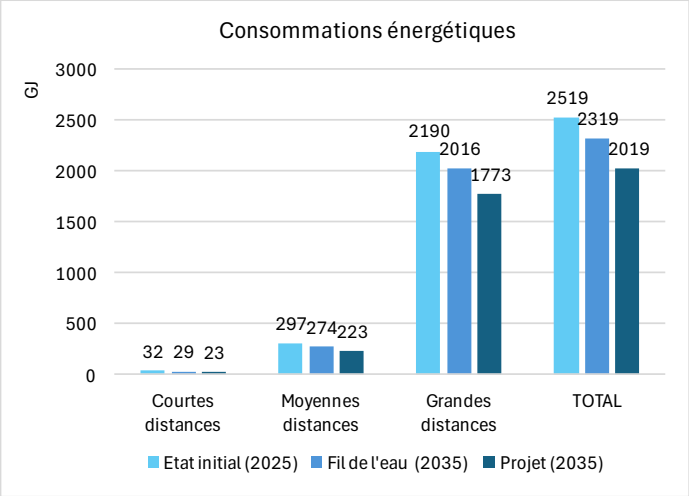


Figure 110 : : Projection des consommations énergétiques des transports sur TCM

VI.3.2.8 Analyse quantitative sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)

La mise en œuvre du PDM devrait avoir des incidences positives en réduisant de façon globale sur le territoire les émissions de GES.
Les tendances sur les émissions de GES sont similaires à celle des consommations énergétiques : le projet du PDM permet de **réduire les émissions de GES de 21% par rapport à la situation initiale**, et **de 11% par rapport au scénario fil de l'eau**.
Pour information, dans ces calculs les émissions de GES ne se limitent pas aux émissions directes des véhicules lors de leur utilisation. Ces résultats intègrent les émissions liées à production et le transport de la source d'énergie du véhicule (carburant, électricité, hydrogène). C'est pourquoi les émissions de véhicules électriques, qui n'émettent pas de gaz en roulant, ne sont pas nulles. Les calculs ne prennent pas en compte la fabrication du véhicule.

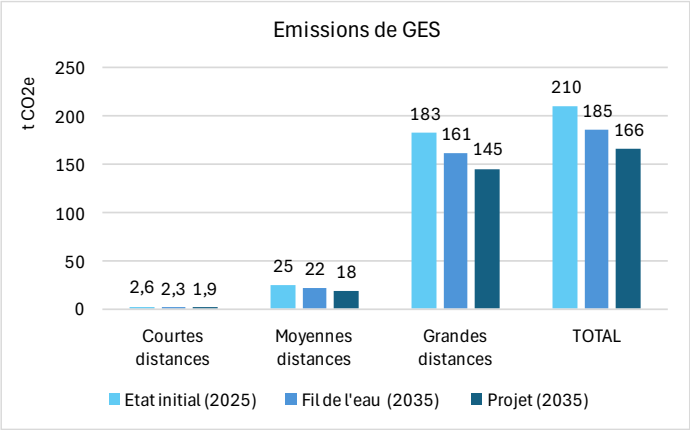


Figure 112 : Projection des émissions de GES des transports sur TCM

VI.3.2.9 Synthèse

En synthèse, le plan de mobilité aura des incidences positives sur les consommations d'énergie, les émissions de GES et le climat.
En effet, des actions telles que le covoiturage, de l'autopartage ou la mise en place de plans de déplacements pour les entreprises, permettront de réduire l'usage de la voiture et donc des consommations énergétiques qui lui sont liées.
Les actions centrées sur l'amélioration du système de transports collectifs et le développement de l'intermodalité, permettront un report de la voiture vers les transports en commun moins énergivores.
Les actions ciblant des actions pour ancrer la place du vélo et de la marche dans le centre de l'agglomération, permettront là aussi un moindre recours à la voiture et donc une diminution de la consommation énergétique.
L'amélioration du transport des marchandises et de la logistique urbaine entraînera une optimisation des consommations énergétiques (gestion raisonnée des flux, modes alternatifs au routier qui est plus énergivore).
Des incidences potentielles négatives peuvent être attendue localement en lien avec les travaux requis pour les aménagements visés. Des dispositions sont prises pour limiter ces incidences (voir mesures).

VI.3.3 Mesures

Des dispositions sont prises pour limiter les impacts liés au chantier des futurs aménagements et assurer la qualité environnementale des projets (voir mesures page 193).

VI.4 Incidences l'ambiance sonore

VI.4.1 Rappel des enjeux

Le bruit routier est la principale source d'exposition au bruit de la population sur le territoire de Troyes Champagne Métropole. Les zones les plus exposées étant le centre d'agglomération (proximité de la Rocade).
Le bruit émis par les poids lourds ou les deux-roues motorisés, est plus élevé (+ 10 à +12 dB(A)) que le bruit d'un véhicule individuel. Les nuisances sonores d'une route possédant environ 7 % de véhicules bruyants sont pour moitié provoquées par les véhicules bruyants, et pour moitié par les véhicules peu bruyants, représentant pourtant plus de 90 % des véhicules totaux.
Par ailleurs, il est à noter qu'en moyenne, l'oreille perçoit nettement une variation sonore d'environ 3 dB(A). À titre d'exemple, un report de 100 véhicules par jour d'une voie écoulant 1 000 véhicules par jour vers une voie écoulant 100 véhicules par jour se traduit :

Projet

- par une diminution relative de 10% du trafic, soit une diminution de niveau sonore de seulement -0,5 dB(A) (donc non perceptible), pour la voie plus chargée ;
- un doublement du trafic pour la voie cible du report, soir une augmentation de +3dB(A), nettement perceptible.

Ces exemples illustrent que la baisse du trafic n'est pas le seul levier à décliner pour une baisse globale des niveaux sonores, et démontre la nécessité d'une réflexion d'ensemble et la pertinence – au sens acoustique – d'une certaine concentration du trafic.

VI.4.2 Analyse des incidences

De façon globale les actions mises en œuvre par le PDM tendent à réduire les nuisances sonores générées sur le territoire d'une part en réduisant le nombre de veh.km parcourus et d'autres part par la mutation du parc automobile. Localement une modification des niveaux sonores peut être attendue à proximité des voies structurantes identifiées pour le déploiement des transports en commun ainsi qu'à proximité des plateformes logistiques et des PEM concentrant des flux de trafic.

VI.4.2.1 Report modal

Les actions incitant au report modal telles que décrites dans les paragraphes précédents tendent à diminuer le nombre de véhicules sur les routes et donc le bruit associé. Les incidences attendues sont donc positives pour les axes concernés

Une augmentation des niveaux sonores pourrait apparaitre localement à proximité des axes structurants de transports en commun renforcés soit en lien avec une augmentation du nombre de bus en circulation soit en lien avec le report des véhicules vers d'autres voies du fait de la création de voie bus en site propre.

La carte ci-dessous montre que des zones de calme identifiées au PPBE se situent à proximité du réseau bus identifié comme structurant.

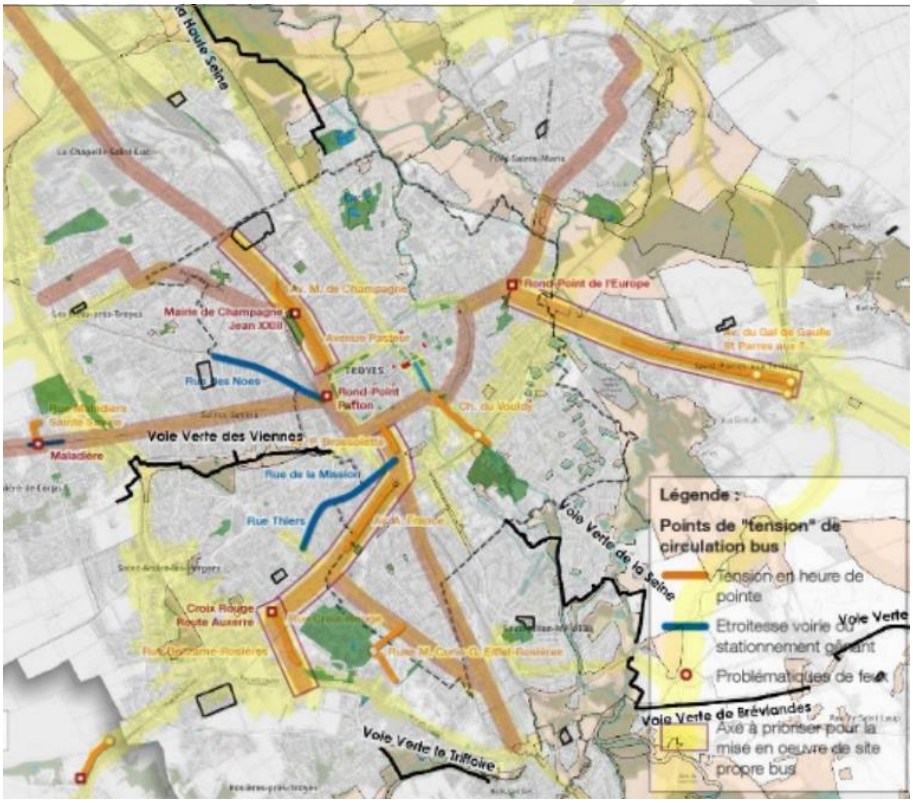


Figure 113 : Cartes croisées des zones calmes et des potentielles lignes de bus structurantes (sources : PPBE TCM, Transitec)

Les incidences réelles ne peuvent être évaluées à ce stade. Les études préalables à mener devront évaluer ces incidences et prendre les mesures requises pour ne pas exposer des populations à de nouvelles source de bruit (voir mesures page 193).

Les actions concourant au report modal sont à mettre en lien avec le déploiement des pôles d'échanges multimodaux (fiche actions n°5). Les pôles d'échanges pourraient concentrer les flux (de voitures pour arriver au parking relais, et de bus pour relier le parking relais au centre urbain). Cela peut avoir pour conséquence d'augmenter localement les niveaux sonores. Les PEM sont préférentiellement localisés au niveau des zones commerciales ou d'activités ne générant pas de nuisances pour des habitations.

Concernant les modes actifs, les incidences positives sont plus spécifiquement attendues dans le centre de l'agglomération et sur les centres-bourgs (courtes et moyennes distances) où l'usage de ces modes sera favorisé.

Les travaux requis pour les aménagements visés (voie bus, pôles d'échanges multimodaux, dépôt de bus, pistes cyclables) peuvent être à l'origine de bruit. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives.

VI.4.2.2 Réglementation du centre urbain

Le plan de mobilité prévoit par ailleurs au travers des actions de la fiche n°8 d'apaiser les centres-villes et les centres bourgs en réglementant l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération (directement en lien avec l'action visant à développer des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération (fiche action n°6)) et en déployant des zones 30 dans le cœur d'agglomération et dans les centre bourgs des communes rurales contribuant ainsi à une diminution des nuisances sonores sur ces secteurs concentrant la majorité de la population et des activités du territoire. À titre d'exemple, pour un site donné, abaisser la vitesse de 30 km/h peut induire un gain moyen de 3 dB(A), variable selon la proportion de véhicules bruyants. Pour atteindre une même baisse, il faut diviser les niveaux de trafic par 2.
L'incidence sera donc positive.

VI.4.2.3 Actions sur le report de marchandises

La fiche actions n°6 prévoit de concentrer les flux de marchandises de la métropole vers deux types de plateformes logistiques : les centres de distribution urbains, qui seront situés en entrée de l'agglomération, proche des axes empruntés par les poids lourds ; et les espaces logistiques de proximité, qui seront situés autour du centre urbain.
Comme expliqué dans le paragraphe précédent, **la mise en place de ces plateformes aura un impact globale positif concernant nuisance sonores**, car elles seront réduites dans le centre urbain. En effet, les flux seront regroupés, les véhicules utilisés seront moins bruyants (passage de PL à VUL, puis à vélo cargo).
Malgré cette amélioration générale, notamment dans le centre d'agglomération, les CDU augmenteront localement les émissions sonores, en augmentant les flux de véhicules lourds et léger. Afin de limiter l'exposition des populations à ces nuisances, des mesures seront prises, notamment sur les choix d'implantation des plateformes (voir section VI.13).
D'autre part, les travaux requis pour leur construction peuvent être à l'origine de bruit. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives.

VI.4.2.4 Électrification du parc

Pour rappel la fiche actions n°11 – Tendre vers une flotte de bus zéro émission – vise à renouveler progressivement la flotte bus et la fiche actions n°12 vise à accompagner la conversion des véhicules.
La mutation du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions entraînera par la même occasion **une diminution des nuisances sonores sur les axes où la vitesse reste modérée**. En effet un véhicule électrique émet un bruit de moteur fortement réduit par rapport à un véhicule thermique, mais au-delà de 50 km/h, son bruit de roulement reste identique à celui d'un véhicule normal.

VI.4.2.5 Sensibilisation et suivi

Comme pour les thèmes traités précédemment, pour donner de l'ampleur à l'ensemble de la stratégie déployée dans le PDM des actions d'information, de sensibilisation et de promotion à l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics (entreprises, scolaires, nouveaux arrivants, touristes, etc.) seront conduites (Fiche actions n°14 – Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics).
Afin d'assurer la mise en œuvre et le suivi des actions, la fiche n°15 déploie des mesures visant à l'animation des réseaux de partenaires et au suivi et partage de la mise en œuvre des actions du PDM.

VI.4.3 Mesures

Au regard des incidences potentiellement négatives listées ci-avant des mesures de réduction sont prises pour :

- Limiter les nuisances sonores liées aux travaux.
- Évaluer les impacts des projets et le risque d'exposition de nouvelle population et préserver les zones calmes identifiées au PPBE.
- Suivre les niveaux sonores à proximité des axes modifiés.

Les mesures sont décrites page 193.

VI.5 Incidences la qualité de l'air

VI.5.1 Rappel des enjeux

Le transport routier est le plus gros émetteur de particules azotées (NOx) dans l'atmosphère en France. Cette tendance est également vraie à l'échelle de TCM, car 50% des émissions de NOx du territoire (766 t) sont dues aux transports routiers en 2022.

De manière générale, la combustion des moteurs thermiques des véhicules sont responsables de nombreux polluants atmosphériques, tels que les NOx, les particules fines (PM10 et PM 2,5), les COV, le CO, le Benzène, etc.

Les NOx et les particules fines, principaux polluants émis par les véhicules routiers, se concentrent en majorité autour des grands axes de circulation dans le centre de l'agglomération.

Bien que les améliorations technologiques des véhicules fassent diminuer les émissions de polluants dans l'air (tendance positive), les concentrations mesurées dépassent largement préconisations de l'OMS. De plus, la réglementation européenne se durcit et les concentrations limites annuelles autorisées vont diminuer (objectif pour 2030).

Il n'existe pas de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) sur le territoire de Troyes Champagne Métropole. Le PDM doit être compatible avec le PCAET et les règles du SRADDET, qui fixent des ambitions en matière de réduction d'émissions de polluants atmosphériques (voir chapitre compatibilité).

Les enjeux identifiés pour le PDM en matière de qualité de l'air sont :

- **La prévention et réduction de l'exposition de la population** à la pollution atmosphérique émise par le transport routier, notamment au niveau des zones d'habitat les plus denses.
- **Mutation du parc automobile vers l'électrique** (en prenant en compte les infrastructures indissociables : systèmes de production d'électricité décarbonée, développement d'IRVE, aides financières à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers et les entreprises, etc.).
- **Adaptation à la nouvelle réglementation européenne** plus restrictive, par des dispositifs de réduction des émissions (limitation de vitesse sur les grands axes routiers, réduction du trafic en centre-ville, report modal …)

VI.5.2 Analyse des incidences

Comme pour les nuisances sonores les actions mises en œuvre par le PDM tendent à réduire les émissions de polluants atmosphériques générées sur le territoire d'une part en réduisant le nombre de veh.km parcourus et d'autres part par la mutation du parc automobile vers l'électrique. La mise en œuvre du PDM devrait donc avoir globalement des incidences positives sur la qualité de l'air.

VI.5.2.1 Report modal

Comme pour les nuisances sonores, les actions incitant au développement des modes actifs, l'incitation à un report modal vers les transports en commun, l'amélioration de l'offre de co-voiturage tendent à diminuer le nombre de véhicules sur les routes et les émissions associées.

Comme pour les nuisances sonores, si la mise en œuvre du plan d'action devrait permettre une réduction des émissions à proximité des axes visés par la réduction du nombre de véhicules, une augmentation des concentrations pourrait apparaitre localement à proximité des axes structurants de transports en commun renforcés, des PEM, et des plateformes logistiques.

Projet

Par ailleurs, l'incidence positive du report modal vers les transports collectifs est à moduler au regard du taux de remplissage de ces derniers. En effet, il faut environ 15 personnes par bus pour être émettre moins de particules fines qu'avec des voitures.
Les incidences positives sont donc à considérer sur du long terme en considérant le temps nécessaire pour rendre attractif le transport collectif.
Les incidences réelles ne peuvent être évaluées à ce stade. Les études préalables à mener devront évaluer ces incidences et prendre les mesures requises pour ne pas aggraver l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques (voir mesures page 193).

Comme pour les nuisances sonores, concernant les modes actifs, les incidences positives sont plus spécifiquement attendues dans le centre de l'agglomération et sur les centres-bourgs (courtes et moyennes distances) où l'usage de ces modes sera favorisé.
Les travaux requis pour les aménagements visés (voie bus, pôles d'échanges multimodaux, dépôt de bus, pistes cyclables) peuvent être à l'origine d'émissions de polluants. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives.

VI.5.2.2 Réglementation du centre urbain

Le plan de mobilité prévoit par ailleurs au travers des actions de la fiche n°8 d'apaiser les centres-villes et les centres bourgs en réglementant l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération et en déployant des zones 30 dans le cœur d'agglomération et dans les centres bourgs des communes rurales contribuant ainsi à une diminution des émissions de polluants sur ces secteurs concentrant la majorité de la population et des activités du territoire.
Le report modal sur ces secteurs vers des modes moins émetteurs (piéton vélo notamment) **aura une incidence positive sur la qualité de l'air**.
La réduction du nombre de camions de livraison également.
Le passage en zone 30 pourrait également générer des incidences positives sous réserve de ne pas concentrer le trafic sur d'autres voies et sous réserve de fluidité de la circulation.

Ces notions de changements de motorisation et de restriction d'accès à un périmètre peuvent être croisés avec l'étude d'opportunité de Zone à Faible Émission (ZFE), que Troyes Champagne Métropole est dans l'obligation de réaliser. Suite à l'évolution règlementaire, du nombre d'habitants ou de la qualité de l'air, l'agglomération pourrait être dans l'obligation d'instaurer une ZFE.

Il est à noter que le transport de marchandises n'est pas pris en compte dans l'évaluation quantitative proposée dans les paragraphes ci-après. Une réduction des émissions peut être attendue en limitant l'accès aux véhicules de transport de marchandises dans le centre de l'agglomération (travail sur le dernier km là où ce type de véhicule est le plus émetteur). En revanche des besoins croissant en lien avec le e-commerce pourrait générer une augmentation de trafic PL jusqu'aux plateformes bien que cela ne soit pas l'objet de ces plateformes.

VI.5.2.3 Actions sur le report de marchandises

Tout comme cela a été expliqué dans le chapitre sur les incidences sur les nuisances sonores, **la mise en place des CDU et ELP permettront à l'échelle de TCM de diminuer les émissions routières de polluants**, sous réserve que le flux de marchandises n'augmente pas.
En effet, les véhicules lourds seront remplacés par des véhicules légers et des vélos cargos, qui sont considérablement moins émetteurs de NOx, de particules et autres polluants. Le centre d'agglomération de Troyes bénéficiera de nuisances réduites grâce à cette nouvelle logistique urbaine de marchandises, couplée à une restriction des circulations de poids lourds dans le centre-ville.
Néanmoins, tout comme les nuisances sonores, **les émissions de polluants pourront être augmentées autour des CDU** par le trafic de véhicules lourds et légers induit, dégradant ainsi la qualité de l'air localement. Afin de limiter l'exposition des populations à ces nouvelles émissions, des mesures seront mises en place, notamment

dans le choix d'implantation des CDU (voir section VI.13).
D'autre part, les travaux requis pour leur construction peuvent être à l'origine d'émissions de poussières et de polluants atmosphériques. Des dispositions seront prises pour limiter ces incidences potentiellement négatives.

VI.5.2.4 Électrification du parc

La mutation du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions entraînera une diminution des émissions. Les véhicules électriques n'émettent pas de polluants lors de leur utilisation, et les véhicules hybrides en émettent peu, mais le remplacement de véhicules thermiques encore fonctionnels engendre de nouvelles émissions de polluants liées à la fabrication d'un véhicule neuf. Ces émissions indirectes ne sont pas prises en compte dans le présent bilan.

VI.5.2.5 Sensibilisation et suivi

Comme pour les thèmes traités précédemment, pour donner de l'ampleur à l'ensemble de la stratégie déployée dans le PDM des actions d'information de sensibilisation et de promotion à l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics (entreprises, scolaires, nouveaux arrivants, touristes, etc.) seront conduites.
Afin d'assurer la mise en œuvre et le suivi des actions la fiche n°15 déploie des mesures visant à l'animation des réseaux de partenaires et au suivi et partage de la mise en œuvre des actions du PDM.
Les incidences de ces actions devraient être positives et n'appellent pas de mesures spécifiques.

VI.5.2.6 Analyse quantitative

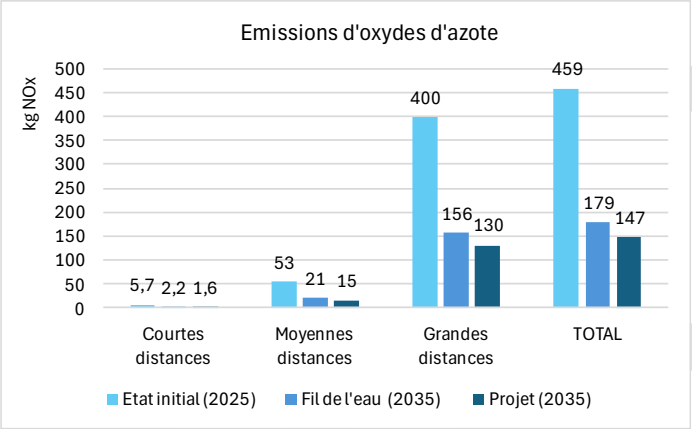


Figure 114 : Projection des émissions de NOx des transports sur TCM

En ce qui concerne les oxydes d'azote, les estimations montrent des émissions qui diminuent fortement entre 2025 et 2035. Cela est dû principalement à l'amélioration technologique des véhicules. Cela se voit sur le graphique ci-dessous, qui montre que **le projet de PDM permet de réduire de 68% les émissions de NOx par rapport à l'état initial**, mais en comparant **avec le scénario de référence** en 2035, **l'écart n'est plus que de 18%**. Cependant, cette amélioration n'est pas négligeable, et est due en partie aux reports modaux (voiture vers modes doux, TC), et au covoiturage. Elle est également due à l'électrification du parc de véhicule, car les véhicules électriques n'émettent aucun polluant atmosphérique. Dans ce cas, les émissions indirectes n'ont pas été comptabilisées dans les facteurs d'émissions de la base de données HBEFA 4.2.

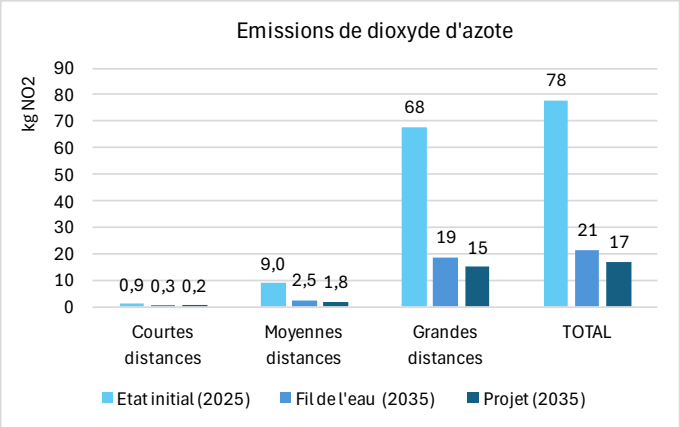


Figure 115 : Projection des émissions de NO2 des transports sur TCM

Enfin, une part des émissions de particules fines est émise non pas par la combustion des moteurs, mais par la friction et l'usure des pneus, freins, embrayages, ainsi que par la suspension de la poussière de la route. C'est ce qui explique que malgré les améliorations technologiques, les émissions de poussières ne diminuent pas drastiquement. Le report modal vers les modes doux, et le covoiturage sont toujours aussi efficaces, mais pas le report modal vers les bus de ville, qui émettent l'équivalent en particules d'une quinzaine de voitures environ. Le scénario du PDM permet malgré tout de **réduire les émissions de PM10 et de PM2,5 respectivement de 8 et 20% par rapport à l'état initial**, et de **3 et 7% par rapport au fil de l'eau**.

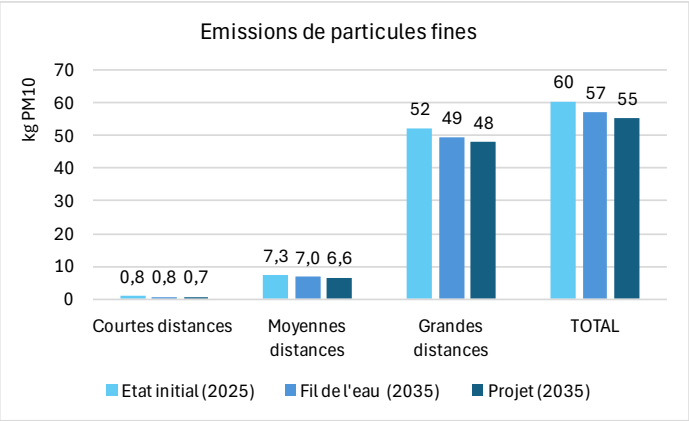


Figure 116 : Projection des émissions de PM10 des transports sur TCM

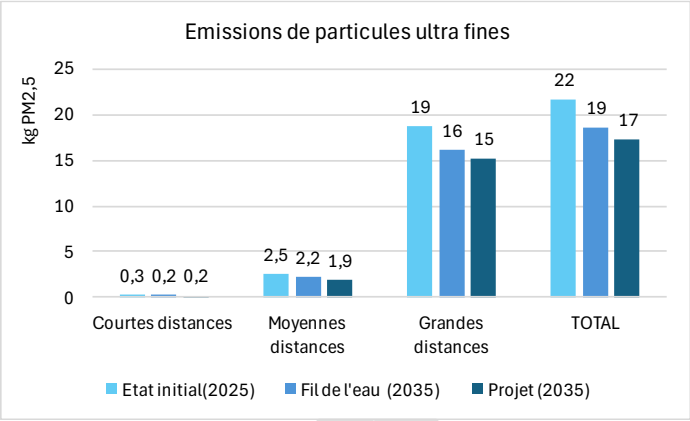


Figure 117 : Projection des émissions de PM2,5 des transports sur TCM

VI.5.3 Mesures

Au regard des incidences potentiellement négatives listées ci-avant des mesures de réduction sont prises pour :

- Limiter les émissions de poussières et nuisances sonores liées aux travaux.
- Évaluer les impacts des projets et le risque d'exposition de nouvelle population
- Suivre la qualité de l'air et les niveaux de bruit à proximité des axes modifiés.

Les mesures sont décrites page 193.

Projet

VI.6 Incidences sur la santé

VI.6.1 Rappel des enjeux

Une grande majorité des habitants de TCM ne sont pas exposés à des dépassements réglementaires en termes de pollution atmosphérique et de pollution sonore. Néanmoins, l'évolution de la réglementation européenne sur la qualité de l'air va diminuer les seuils autorisés, et une très grande partie de la population pourrait être exposée à des dépassements des seuils de concentration de polluant pressentis pour 2030.

De plus, les nuisances acoustiques et les concentrations en polluants qui dépassent très largement les recommandations de l'OMS.

- Plus de 20% de la population de TCM dépasse le seuil de 50 dB(A) en moyenne la nuit. L'OMS recommande de ne pas dépasser 45 DB(A) ;
- La quasi-totalité de l'agglomération dépasse les seuils de recommandations de l'OMS sur les concentrations de NOx, PM10 et PM2,5.

Les populations exposées aux nuisances acoustiques et aux pollutions atmosphériques se concentrent principalement autour des grands axes de circulation et dans le centre urbain.

Les enjeux pour le PDM sont les suivants :

- **Report modal vers des modes doux**, tels que la marche et le vélo, qui réduisent les nuisances acoustiques dans le centre urbains et les centres bourgs.
- **Apaisement des centres-villes et centres-bourgs** (aménagements sécurisés, zones piétonnes, réduction des vitesses de circulation …), afin de donner un cadre de vie plaisant aux usagers.
- **Réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores et aux pollutions** liées à la circulation routière (dispositifs anti-bruit, renforcement de la végétation et de zones tampons entre les routes et habitations …)
- **Prise en compte des nuisances** dans le développement et les changements des axes structurants du territoire.

VI.6.2 Analyse des incidences

Comme développé précédemment pour les thèmes bruit et qualité de l'air, les actions mises en œuvre par le PDM tendent à réduire les émissions de polluants atmosphériques et sonores générées sur le territoire d'une part en réduisant le nombre de veh.km parcourus et d'autres part par la mutation du parc automobile. **La mise en œuvre du PDM devrait donc avoir globalement des incidences positives sur la qualité de l'air et les nuisances sonores**.

Localement une augmentation des émissions est possible aux abords des axes structurant pour le déploiement des transports en commun ainsi qu'aux abords des PEM et plateformes logistiques concentrant certains flux.

Les actions mises en œuvre pour réglementer le centre de l'agglomération (zone 30 et limitation des circulations liées aux livraisons) seront favorables à la réduction des émissions de polluants et des nuisances sonores.

La mutation du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions entraînera une diminution des émissions de polluants et des émissions sonores.

Le report modal vers les mobilités actives (vélo, marche) encourage la pratique régulière de ces modes actifs favorable à la santé sur le long terme en encourageant la pratique d'une activité physique.

La mise en place d'actions de covoiturage ou de plans de déplacements d'entreprise permet de limiter la fatigue dans les déplacements car cela limite les temps de conduite active.

La volonté d'améliorer le système de transports collectifs permettra une utilisation accrue de ce dernier par les habitants, induisant une diminution de la fatigue liée aux déplacements (pas de conduite active, de stress lié aux embouteillages …).

Les incidences positives relevées sur la qualité de l'air et le bruit sont aussi à mettre en lien avec la santé des habitants.

Projet

VI.6.3 Mesures

Au regard des incidences potentiellement négatives listées ci-avant des mesures de réduction sont prises pour :

- Limiter les émissions de poussières et nuisances sonores liées aux travaux.
- Évaluer les impacts des projets et le risque d'exposition de nouvelle population
- Suivre la qualité de l'air et les niveaux de bruit à proximité des axes modifiés.

Les mesures sont décrites page 193.

VI.7 Incidences en matière de risques technologiques

VI.7.1 Rappel des enjeux

Les risques technologiques intègrent les risques industriels et de transport de matière dangereuse. Le territoire est couvert par un Plan de Prévention des Risques Technologiques sur les communes de Buchères et Saint-Thibault.

De nombreux établissements classés ICPE (301 au total) sont présents sur TCM. Ils sont notamment concentrés autour du centre urbain de Troyes. Ces activités sont génératrices de flux de transport de marchandises, qui pour certaines peuvent être dangereuses.

Néanmoins, les principales artères routières, où les risques liés au transport de matière dangereuses sont les plus importants sont l'A5 et l'A26, qui ne traversent pas le centre urbain.

Les enjeux identifiés pour le PDM en matière de risques technologiques sont :

- **La non-exposition des usagers**, la préservation des ouvrages et la non-aggravation des risques présents.
- **La prise en compte des risques** existants pour la création des aménagements.

VI.7.2 Analyse des incidences

Concernant le transport de marchandises le PDM prévoit des actions visant à développer des solutions pour un transport de marchandises plus durable (fiche actions n°6) à travers notamment :

- Le développement des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération.
- Le report modal vers le mode ferroviaire.

Associé à une réglementation de l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération (fiche actions n°8), le PDM tend à réduire les nuisances et risques liés au transport de marchandises dans le centre de l'agglomération et aura donc une incidence positive en la matière. Une incidence négative potentielle existe si la création des plateformes logistiques tend à accroitre en amont le trafic routier PL. Pour encadrer ce sujet le PDM prévoit dans sa fiche actions n°15 la mise **en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises ».**

Les plateformes logistiques pourraient faire l'objet d'un classement ICPE en fonction de leur capacité et des marchandises qui y transitent tout comme les stations multi-énergies dont l'accompagnement au déploiement est visé par la fiche actions n°12 ou encore le dépôt de bus prévu dans la fiche actions n°1.

Ces installations devront respecter la réglementation en vigueur.

De façon générale les actions du PDM visent à sécuriser les déplacements des usagers les plus vulnérables et aura donc une incidence positive :

- Les modes actifs : la fiche action n°7 prévoit notamment de sécuriser les aménagements cyclables déjà existants, de sécuriser les traversées de carrefour et des giratoires pour les cyclistes et piétons, de sécuriser les déplacements piétons. La fiche action n°8 prévoit un apaisement des centres villes et centres bourg.
- Les PMR à travers la fiche actions n°10 : Renforcer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite du territoire.

Les aménagements prévus par le PDM ne devraient pas aggraver les risques technologiques présents sur le territoire.

Projet

La localisation des futurs aménagements et plus spécifiquement des PEM prendra en compte le PPRT applicable sur les communes de Buchères ou de Saint-Thibault et les dispositions associées à ce dernier.
En l'absence d'incidences négatives aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation des effets n'est proposée.

VI.8 Incidences sur le milieu physique

VI.8.1 Rappel des enjeux

Les principaux enjeux sur le milieu physique concernent les ressources en eau et le risque de pollution d'une part, et le risque d'inondation d'autre part.
En effet, les véhicules routiers rejettent des polluants azotés (NOx), des hydrocarbures, des métaux lourds et des particules, qui peuvent infiltrer les sols et eaux de surfaces, en cas de pluie notamment.
Toutes les communes du territoire sont classées et en zone sensible (eaux superficielles), où les rejets d'azote et de phosphore doivent être réduits. De plus, le risque existe aussi pour les eaux souterraines, notamment dans la partie supérieure (nord-ouest) du territoire, qui est classée en zone vulnérable pour les eaux souterraines, caractérisée par une forte infiltration. La partie inférieure est moins sujette à l'infiltration et connaît davantage de ruissellement.
D'un autre côté, le **phénomène de ruissellement lié à l'imperméabilisation** des infrastructures de transport, et des zones de stationnement, **accroit le risque d'inondation**.
La vulnérabilité face aux inondations est caractérisée par deux risques présents sur le territoire : celui de débordement des cours d'eau, et celui de remontée de nappes.
Le risque de mouvement de terrain (cavités souterraines, retrait-gonflement des argiles) est présent sur le territoire, mais n'a pas de lien direct avec les infrastructures de transport. Les autres risques naturels (radon, séisme, avalanche, …) sont faibles à négligeables.
Les enjeux pour le PDM en lien avec le milieu physique sont :

- **La prise en compte des risques présents localement** dans l'aménagement de nouveaux ouvrages liés à la mobilité : ne pas exposer les usagers, préserver les ouvrages, ne pas accentuer les risques présents.
- **La résilience des ouvrages face aux risques**, assurer la sécurité des personnes, et assurer une continuité d'usage en cas d'inondation

VI.8.2 Analyse des incidences

Les actions du plan de mobilité ayant pour effet de limiter le trafic automobile (report modal vers les modes actifs, les transports collectifs, le co-voiturage) permettront de réduire les émissions liées aux véhicules et donc finalement de diminuer les polluants pouvant rejoindre les milieux aquatiques par lessivage des surfaces imperméabilisées. **Elles auront donc une incidence positive.**
Des incidences négatives potentielles peuvent apparaître dans le cas de la création de nouveaux axes ou de nouvelles infrastructures. C'est le cas de stations multi-énergies, de bornes de recharge pour véhicules électriques, hydrogène ou GNV, de Pôles d'Echanges Multi modaux, de nouveaux arrêts pour les transports en commun ou de plateforme logistique. En effet, cela augmente potentiellement les surfaces imperméabilisées et la fréquentation par les usagers, ce qui est propice au ruissellement d'eaux chargées en polluants qui peuvent ensuite s'infiltrer dans les sols, impactant la qualité des eaux souterraines ou aggravant le risque d'inondation.
Les aménagements seront préférentiellement implantés sur des zones déjà artificialisées et des dispositions seront prises pour rendre les aménagements résilients (voir mesures).
Des incidences négatives temporaires peuvent apparaître en phase chantier, lors de la réalisation des aménagements visés par le plan d'action. En effet, les engins utilisés lors des travaux peuvent être sujets à des fuites de substances polluantes (ex : huiles moteur) pouvant s'infiltrer dans les sols et impacter in fine la ressource en eau souterraine.

Projet

En matière d'exposition aux risques naturels les futurs aménagements (PEM, plateforme logistique notamment) pourraient se situer dans des zones à risques d'inondation par remontée de nappes et par débordement des cours d'eau.
Le choix définitif des lieux d'implantation et les modalités de conception devront intégrer ce risque en :

- S'assurant de ne pas aggraver le risque existant : limiter les nouvelles surfaces imperméabilisées.
- Évitant les opérations de remblaiement.

Les dispositions du règlement du PPRi applicable localement seront prises en compte.

VI.8.3 Mesures

Afin de limiter les surfaces imperméabilisées, il sera nécessaire de privilégier au maximum les surfaces déjà anthropisées.
Dans le cas de nouveaux projets, des études d'impacts seront réalisées et une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales et de leur retour au milieu naturel.
Concernant les phases de chantier, la mise en œuvre de mesures spécifiques pour éviter le déversement de substances liquides polluantes, et les mesures d'intervention à prendre en cas de déversements accidentels pourraient être intégrées dans un document spécifique qui serait remis aux entreprises intervenantes.
Voir mesures page 193.

VI.9 Incidences sur les milieux naturels et la biodiversité

VI.9.1 Rappel des enjeux

Le territoire comprend des espaces d'intérêts écologiques forts :

- Des espaces naturels protégés : Natura 2000, Zone humide RAMSAR, Réserve Naturelle Régionale, Arrêté de protection Biotope
- Des espaces inventoriés au titre du patrimoine naturel : ZNIEFF de type I et II.
- Parc Naturel Régional Forêt d'Orient
- Sites ENS potentiels à vérifier (schéma en cours d'élaboration)
- Présence de zones humides principalement le long de la Vallée de la Seine.

Les enjeux pour le PDM sont :

- **La préservation des éléments remarquables dans le cadre** de nouveaux aménagements liés aux mobilités : zones humides, cours d'eau, réservoir de biodiversité, continuités écologiques zones protégées, inventoriées, patrimoine protégé.
- **La gestion et entretien des infrastructures de transports** compatibles avec les enjeux écologiques (gestion écologique différenciée, passage faune…).
- La réduction de de la pollution lumineuse.

VI.9.2 Analyse des incidences

Les actions susceptibles d'avoir des incidences potentielles sur les milieux naturels et la biodiversité identifiés sont les actions concourant à la réalisation de nouveaux aménagements :

- Nouveau dépôt de bus (fiche actions n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche actions n°2)
- Sites propres bus (fiche actions n°4)
- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche actions n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiche actions n°6).
- Pistes cyclables (fiche actions n°7).
- Station multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche actions n°12).

Projet

Et les actions induisant des modifications de trafic :

- Lignes de covoiturage (fiche actions n°2).
- Réseau bus restructuré dont sites propres bus (fiche action n°4).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée sur les cartes page 161. Des études sont à mener pour préciser les modalités de leur réalisation.
En réduisant le nombre de véhicules sur les routes, le PDM devrait avoir des incidences positives pour les secteurs localisés à proximité des voies visées.
Les différents aménagements envisagés seront préférentiellement implantés sur des zones artificialisées et en réutilisant les infrastructures existantes limitant ainsi les incidences négatives.
Les projets devront nécessairement prendre en compte le contexte écologique et s'inscrire dans une démarche d'évitement et de réduction des impacts.
Certains projets pourraient entrainer la consommation d'espaces agricoles ou naturels pour la création d'une voie cyclable par exemple.

VI.9.3 Mesures

Les projets devront prendre en compte les enjeux locaux sur la biodiversité (habitats et espèces), afin de limiter les nuisances sur les habitats et les espèces et s'inscriront nécessairement dans le respect de la réglementation espèces protégées (voir mesures dans la section VI.13).

VI.10 Incidences sur le patrimoine bâti et culturel

VI.10.1 Rappel des enjeux

L'agglomération de Troyes est riche en patrimoine, avec 1 site classé (monastère de la Visitation à Troyes) et 5 sites inscrits et 103 monuments classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques.
La ville de Troyes est également concernée par un site patrimonial remarquable.
Les nouveaux aménagements devront s'intégrer dans la trame locale et le patrimoine vernaculaire de Troyes et ses environs.
Les enjeux pour le PDM sont :

- L'**intégration des projets de mobilité** vis-à-vis du patrimoine remarquable et du paysage.
- **La préservation des éléments remarquables** dans le cadre de nouveaux aménagements liés aux mobilités (patrimoine protégé).

VI.10.2 Analyse des incidences

Les actions susceptibles d'avoir des incidences potentielles sont les actions concourant à la réalisation de nouveaux aménagements :

- Nouveau dépôt de bus (fiche actions n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche actions n°2)
- Sites propre bus (fiche actions n°4)
- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche actions n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiche actions n°6).
- Pistes cyclables (fiche actions n°7).
- Station multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche actions n°12).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée sur les cartes page 161. Des études sont à mener pour préciser les modalités de leur réalisation.

Projet

Les différents aménagements envisagés seront préférentiellement implantés sur des zones artificialisées et en réutilisant les infrastructures existantes limitant ainsi les incidences négatives sur le patrimoine local.
La localisation préférentielle des pôles d'échanges multimodaux se fera sur des secteurs déjà artificialisés et en dehors de secteurs d'intérêt patrimonial du centre de Troyes. Certains aménagements pourraient être localisés à proximité de monuments historiques. Les aménagements devront faire l'objet d'une intégration paysagère, urbaine et architecturale adaptée au contexte pour prendre en compte les enjeux identifiés localement.
L'apaisement des centres bourgs et des centres villes visés par la fiche action n°8 devrait avoir des incidence positive concernant la valorisation du patrimoine du centre de l'agglomération (facilitation d'accès pour les modes doux et réduction des nuisances).

VI.10.3 Mesures

Les projets devront prendre en compte les éléments de patrimoine dans le cadre des études préalables à mener (voir mesures dans la section VI.13).

VI.11 Incidences sur l'artificialisation des sols

VI.11.1 Rappel des enjeux

L'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) vise à ralentir et compenser l'artificialisation des sols en France, et est fixé pour 2050. Un sous-objectif a été défini pour 2030, il s'agit de diviser par 2 le rythme d'artificialisation (par rapport à la période de référence 2011-2021).
Sur le territoire de TCM, les espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF) sont majoritaires (86,7% de la surface) et principalement composé d'espaces agricoles (63.5%).
Les transports constituent un poste non négligeable dans les consommations d'ENAF du territoire, car cette activité a consommé 43 ha entre 2011 et 2021 (soit 9% des surfaces consommées, derrière l'habitat et les activités).
Les enjeux sur l'artificialisation en lien avec la mobilité concernent les espaces de circulation, mais également les espaces de stationnement.
À passager équivalent, les modes de transport qui consomment le plus d'espace (stationnement, circulation) sont les véhicules individuels motorisés.
Les enjeux pour le PDM sont les suivants :

- Stationnement : optimiser, mutualiser, désimperméabiliser, penser à sa réversibilité
- Penser les projets en lien avec la mobilité ou générateur de mobilité sous l'angle du ZAN
- Lien avec la préservation de la ressource en eau, la maitrise du risque inondation et la préservation des milieux naturels et paysage

VI.11.2 Analyse des incidences

Les actions susceptibles d'avoir des incidences potentielles en matière d'artificialisation des sols sont les actions concourant à la réalisation de nouveaux aménagements :

- Nouveau dépôt de bus (fiche actions n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche actions n°2)
- Sites propre bus (fiche actions n°4)
- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche actions n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiche actions n°6).
- Pistes cyclables (fiche actions n°7).
- Station multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche actions n°12).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée sur les cartes page 161. Des études sont à mener pour préciser les

Projet

modalités de leur réalisation.
Le PDM vise à travers sa fiche action n°9 à repenser l'offre de stationnement à l'échelle du territoire, permettant ainsi de rationnaliser la consommation d'espace dédié au stationnement.
Les incidences potentielles négatives relevées concernent essentiellement les aménagements cités ci-dessus pouvant être réalisés.

VI.11.3 Mesures

Afin d'éviter les incidences négatives sur l'emprise foncière (et donc sur la consommation d'espaces agricoles et naturels), il sera nécessaire de privilégier des zones déjà anthropisées pour la réalisation des aménagements.
Il sera également nécessaire de minimiser le linéaire en zones agricoles et naturelles en privilégiant les axes existants pour les nouvelles liaisons liées au transport collectif et les chemins existants dans le cas de nouveaux tracés cyclables (SDMA).
Les plateformes logistiques seront elles aussi (dans la mesure du possible) implantées de préférences sur des zones déjà urbanisées, ou à proximité de zones d'activité existantes.

Le réaménagement d'espaces déjà anthropisés peut être une bonne opportunité pour désimperméabiliser certaines zones (voir mesures page 193).

Projet

Retour Sommaire

VI.12 Synthèse de l'évaluation environnementale des actions du PDM

Les tableaux suivants montrent l'évaluation qualitative des impacts de chaque action du PDM sur toutes les thématiques environnementales. Le code couleur est le suivant :

Impact positif

Impact positif dans certains cas, et négatif dans d'autres (ex : à différents horizons temporels, à différents endroits ou à différentes échelles spatiales)

Impact potentiellement positif ou négatif (manque d'information à ce stade)

Impact négatif

Tableau 49 : Évaluation des impacts potentiel des actions du PDM sur les thématiques environnementales dimensionnantes

N°	Effets	Energie / GES	Qualité de l'air	Nuisances sonores	Santé
A. Développer des services					
1	+ de bus en circulation Incite à l'utilisation de TC au dépend de l'utilisation de la voiture	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes structurants et axes de reports routiers	+ d'émissions autour des axes structurants	- d'exposition sauf autour des axes structurants et de report routier
2	Favorise le covoiturage et autopartage, ce qui diminue le trafic	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	- d'exposition de la population aux nuisances
3	Incite à l'usage du vélo	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	- d'exposition de la population aux nuisances + de déplacements à vélo, ce qui améliore la santé
B. Développer des infrastructures					
4	Meilleure fréquentation des bus, moins en voiture	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes structurants et axes de reports routiers	+ d'émissions autour des axes structurants	- d'exposition aux nuisances sauf autour des axes structurants et de report routier Meilleure accessibilité des TC

Retour Sommaire

N°	Effets	Energie / GES	Qualité de l'air	Nuisances sonores	Santé
5	Favorise l'utilisation des TC, ou mobilités actives dans le centre-ville	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des PEM	- d'émissions sonores à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des PEM	- d'exposition aux nuisances sauf autour des PEM Centre-ville apaisé
6	Favorise le transport de marchandises par VUL et vélos cargos	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des CDU	- d'émissions sonores à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des CDU	- d'exposition aux nuisances sauf autour des CDU Centre-ville apaisé
7	Sécurisation des trajets à vélo Favorise la pratique du vélo	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	- d'exposition de la population aux nuisances + de déplacements à vélo, ce qui améliore la santé
C. Réglementer					
8	Limitation de la circulation dans les centres-villes et centres-bourgs Mise en place de zone 30	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes de reports routiers	- d'émissions sonores à l'échelle de TCM, notamment dans le centre d'agglomération + d'émissions autour des axes de reports routiers	Centres villes et centres-bourgs apaisés
9	Réduit l'attractivité de l'usage de la voiture	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores	Centres villes et centres-bourgs apaisés
10	NC	NC	NC	NC	NC
D. Sensibiliser, faciliter et accompagner					
11	Remplace les bus thermiques classiques par des carburants/énergies alternatives (GNV, électrique)	- d'émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores sur les routes à basse vitesse (-50km/h)	- d'exposition de la population aux nuisances

Retour Sommaire

N°	Effets	Energie / GES	Qualité de l'air	Nuisances sonores	Santé
12	Favorise l'utilisation de véhicules à carburant/énergie alternative (BioGNV, électrique, hydrogène)	- d'émissions de GES	- d'émissions de polluants	- d'émissions sonores sur les routes à basse vitesse (-50km/h)	- d'exposition de la population aux nuisances
13	Favorise l'utilisation des TC et mobilités actives (transports intermodaux)	- de consommations énergétiques et émissions de GES	- d'émissions de polluants à l'échelle de TCM + d'émissions potentielles autour des axes structurants et axes de reports routiers	+ d'émissions autour des axes structurants	- d'exposition sauf autour des axes structurants et de report routier
14	Sensibilise les personnes du territoire à la mobilité durable	Permet de mettre en lumière les enjeux, et incite à des changements de pratiques, qui iront vers une amélioration de toutes les thématiques environnementales			
15	Permet un meilleur pilotage des mobilités au sein du territoire	Permet à la fois de suivre les indicateurs environnementaux, et de réunir les acteurs de la mobilité, pour ensuite adapter les pratiques			

Tableau 50 : Évaluation des impacts potentiel des actions du PDM sur les thématiques environnementales dimensionnantes

N°	Infrastructures	Risques technologiques et sécurité	Milieu physique	Milieu naturel et biodiversité	Patrimoine bâti et culturel	Artificialisation des sols
A. Développer des services						
1	Construction d'un dépôt bus Potentielles extensions de voiries (voie bus dédiée)	NC	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés

Retour Sommaire

N°	Infrastructures	Risques technologiques et sécurité	Milieu physique	Milieu naturel et biodiversité	Patrimoine bâti et culturel	Artificialisation des sols
2	Aménagement d'aires de covoiturage	NC	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
3	Création de nouveaux aménagements (station Marcel à Vélo, stationnement sécurisé)	NC	NC	NC	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
B. Développer des infrastructures						
4	Réaménagement de certains axes routiers (création de voies bus en site propre) et arrêts de TC	NC	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
5	Déploiement de P+R, P+M, et autres PEM	Sécurise les déplacements en mode doux	NC si utilisation de sols déjà anthropisés Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
6	Créations de CDU et ELP	Augmente les risques sur les CDU (concentration de PL et de matières dangereuses), mais les réduit en centre-ville	Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC si l'implantation se fait à l'écart des zones à forte valeur patrimoniale	Probable artificialisation pour construire les CDU

Retour Sommaire

N°	Infrastructures	Risques technologiques et sécurité	Milieu physique	Milieu naturel et biodiversité	Patrimoine bâti et culturel	Artificialisation des sols
7	Créations de nouvelles voies cyclables	Sécurise les trajets à vélo	Dégradation du milieu et augmentation du risque d'inondation si imperméabilisation	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC si implantation sur des sols déjà imperméabilisés
C. Réglementer						
8	NC	Moins de risque d'accidents de la route	NC	NC	Valorise le patrimoine des centres-villes et centres-bourgs (en favorisant les déplacements doux)	Permet de créer des zones piétonnes, qui pourront être désimperméabilisées
9	NC	NC	NC	NC	NC	Possibilité de désimperméabiliser les parkings
10	Aménagements pour améliorer l'accessibilité des TC	Permet des déplacements sécurisés pour les PMR	NC	NC	Favorise l'accès à tous (PMR) des sites touristiques	NC
D. Sensibiliser, faciliter et accompagner						
11	NC	NC	NC	NC	NC	NC
12	Création de stations multi-énergies	Augmente les risques sur la station multi-énergie (concentration de PL et de matières inflammables)	Augmente le risque de pollution des sols sur les stations	NC si l'implantation se fait hors des zones d'intérêts écologiques	NC	NC
13	NC	NC	NC	NC	NC	NC
14	NC	Permet de mettre en lumière les enjeux, et incite à des changements de pratiques, qui iront vers une amélioration de toutes les thématiques environnementales				
15	NC	Permet à la fois de suivre les indicateurs environnementaux, et de réunir les acteurs de la mobilité, pour ensuite adapter les pratiques				

VI.13 Mesures

VI.13.1 Mesure d'évitement et de réduction : choisir le site du moindre impact

Plusieurs actions du PDM visent à réaliser de nouveaux aménagements :

- Nouveau dépôt de bus (fiche actions n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche actions n°2)
- Sites propre bus (fiche actions n°4)
- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiches actions n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiches actions n°6).
- Pistes cyclables (fiches actions n°7).
- Station multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche actions n°12).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée page 161.
Le choix du site d'implantation ou du tracé retenu pour les futurs aménagements devra nécessairement faire l'objet d'une réflexion préalable aux travaux. Les surfaces déjà artificialisées seront privilégiées.
Il sera prioritairement cherché à éviter les secteurs présentant des enjeux écologiques (zonage d'intérêt, zones humides…). Il sera également cherché à éviter la consommation d'Espaces Naturel Agricole et Forestier (ENAF) en privilégiant notamment les axes existants pour les nouvelles liaisons liées au transport collectif et les chemins existants dans le cas de nouveaux tracés cyclables (SDMA).
Les plateformes logistiques seront elles aussi (dans la mesure du possible) implantées de préférences sur des zones déjà urbanisées, ou à proximité de zones d'activités existantes.

Le réaménagement d'espaces déjà anthropisés peut être une bonne opportunité pour désimperméabiliser certaines zones.
Les zones de calme identifiées dans le PPBE seront à préserver. De la même manière, les zones où l'air est le mieux préservé des pollutions devront être évitées par les aménagements induisant une forte augmentation du trafic routier.
Il sera également pris en compte les enjeux liés au patrimoine culturel (monument historiques et périmètre de protection, SPR…) dans la réflexion sur la localisation et l'intégration paysagère, urbaine et architecturale des futurs aménagements.
Les aménagements en centre-ville devront s'intégrer dans la trame paysagère et patrimoniale de l'environnement dans lesquelles elles s'implantent.

VI.13.2 Mesure de réduction : organiser les travaux pour en limiter ses impacts

Les travaux requis pour les aménagements visés par le PDM (voir mesure précédente) seront à l'origine d'incidences potentiellement négatives en phase chantier.
Afin de limiter ces incidences les travaux seront conduits selon les principes d'une démarche chantier à faible impact environnemental.
Pour cela, les responsables du chantier et le personnel intervenant devront être sensibilisés aux problématiques environnementales et informés des moyens mis à leur disposition en cas d'intervention.
Les enjeux suivants seront pris en compte :

- Minimiser les consommations de ressources (eau, matériaux, etc), optimiser la gestion et collecte sélective des déchets, favoriser le réemploi.
- Maîtrise de l'éclairage nocturne.
- Limiter les nuisances sonores.
- Limiter les nuisances olfactives.

Projet

- Réduire les nuisances liées au trafic.
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre.
- Limitation de poussières.
- Maîtriser le risque de pollution de l'eau et des sols.
- Organiser le chantier pour maîtriser les écoulements d'eaux pluviales et autres rejets.
- Limiter les risques sur la santé du personnel.
- Réduire les nuisances sur la biodiversité.

VI.13.3 Mesure de réduction : concevoir des aménagements résilients et sécuritaires

Dans leur conception, les nouvelles infrastructures devront prendre en compte les risques présents localement, afin de ne pas les accentuer ni surexposer la population. Les infrastructures devront assurer une continuité d'usage face aux risques naturels les plus probables (inondation, mouvement de terrain), sans les aggraver pour la population.

D'autre part, les aménagements réalisés devront s'intégrer dans un contexte de changement climatique et ses conséquences. Ils devront être résilients face à des phénomènes météorologiques extrêmes (tempêtes, fortes pluies, vagues de chaleurs et/ou de sécheresse). Une réflexion devra être faite afin d'améliorer la perméabilité des sols.
Les nouveaux aménagements devront permettre de sécuriser les trajets des mobilités les plus vulnérables (piétons, vélos).

VI.13.4 Mesure de réduction : concevoir des aménagements durables

Lors de leur conception, les aménagements intégreront des réflexions sur l'empreinte carbone des matériaux utilisés, et tacheront de la réduire au maximum. Cela pourra se traduire par le recours au réemploi pour le mobilier urbain et les matériaux de construction, le recours à des matériaux bas carbone, et par des distances réduites (filières locales) pour l'approvisionnement de matériaux ou de terres, ainsi que pour la gestion des déchets et des déblais. Une analyse de cycle de vie ou un bilan des émissions de GES pourra être demandé pour les opérations conséquentes (création des CDU par exemple).

Les réflexions devront porter également sur l'efficacité énergétique (utilisation de carburant, éclairage, etc), le confort thermique (zones d'ombrage, protection face aux vents dominants).

La question de la végétation en particulier devra être traitée, car elle est bénéfique sur de nombreux points : qualité de l'air, rafraichissement urbain, biodiversité, gestion des eaux pluviales, infiltration et risque d'inondation, désimperméabilisassions des sols.

VI.13.5 Mesure de réduction : concevoir des aménagements qui intègrent les enjeux de biodiversité

En préalable à chaque aménagement, les enjeux écologiques du site visé devront être précisé (réalisation d'un pré-diagnostic écologique par exemple).
En cas d'enjeux (présence potentielle d'espèces protégées ou patrimoniales ou d'habitats d'espèces protégées, d'espèces exotiques envahissantes, de zones humides…) des inventaires complémentaires pourront être requis.
Le projet devra intégrer une démarche d'évitement et de réduction.
Les éléments présentant un intérêt écologique devront cherchés à être préservés en priorité (arbres à cavité par exemple).
Le planning des travaux sera adapté sur chaque opération aux enjeux locaux identifiés et adapté aux périodes de

Projet

nidification, reproduction, hibernation de la faune potentiellement présente (par exemple pour des abattages d'arbres, des terrassements, la démolition de bâtiments si requise).
Une réflexion sera menée pour prévoir des aménagements favorables à la biodiversité lorsque cela est souhaitable ou nécessaire au regard des enjeux locaux (réduction de la pollution lumineuse, mise en place de passages à petite faune et de nichoirs, plantation d'arbres, haies ou autres végétaux, préservation des corridors écologiques par exemple).

VI.13.6 Mesure de réduction : évaluer les impacts des projets

Les impacts environnementaux devront être évalués préalablement, afin de retenir le scénario le moins impactant. L'analyse portera notamment sur l'exposition des populations faces aux nuisances sonores, acoustiques, face aux risques naturels et technologiques, sur les émissions de GES, l'artificialisation des sols, et sur les impacts sur la biodiversité et les milieux écologiques.
Certains projets pourraient être soumis à évaluation environnementale. Les critères et seuils étant définis dans le tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement.

Les rubriques liées au projet de mobilité potentiellement concernées sont données ci-dessous.

Rubrique	Évaluation environnementale systématique	Examen au cas par cas
5. Infrastructures ferroviaires (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures ferroviaires doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	Construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance.	a) Construction de voies ferroviaires principales non mentionnées à la colonne précédente de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m. b) Construction de gares et **haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.**
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.	a) Construction d'autoroutes et de voies rapides. b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres. c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente. b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. **c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km**.
7. Transports guidés de personnes (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des transports guidés de personnes doivent	Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues.	a) Lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares.

Rubrique	Évaluation environnementale systématique	Examen au cas par cas
être étudiés au titre de cette rubrique).		b) Gares de tramways, de métros aériens et souterrains, de funiculaires.
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement.	a) Travaux et constructions créant une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m2 dans un espace autre que : -les zones mentionnées à l'article R. 151-18 du code de l'urbanisme, lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable ; -les secteurs où les constructions sont autorisées au sens de l'article L. 161-4 du même code, lorsqu'une carte communale est applicable ; -les parties urbanisées de la commune au sens de l'article L. 111-3 du même code, en l'absence de plan local d'urbanisme et de carte communale applicable ; b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ; c) Opérations d'aménagement créant une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m2 dans un espace autre que : -les zones mentionnées à l'article R. 151-18 du code de l'urbanisme lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable ; -les secteurs où les constructions sont autorisées au sens de l'article L. 161-4 du même code, lorsqu'une carte communale est applicable ; -les parties urbanisées de la commune au sens de l'article L. 111-3 du même code, en l'absence de plan local d'urbanisme et de carte communale applicable	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m2 ; b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m2.
41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences		**a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.** b) Dépôts de véhicules et garages

Projet

Rubrique	Évaluation environnementale systématique	Examen au cas par cas
mobiles de loisirs.		collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.

Une attention particulière sera portée sur les zones où les trafics sont susceptibles d'augmenter (axes structurants du réseau de bus par exemple) en s'assurant de rester sous les seuils de concentration des polluants et sous les seuils de bruits réglementaires, et que les riverains ne soient pas exposés de manière excessive à ces nuisances.
Afin de limiter cette exposition, des dispositions pourront être prises aux abords des axes concernés (couloirs de bruit, isolation des façades, revêtement

VI.13.7 Mesure de suivi: mettre en place des mesures de bruit et de qualité de l'air avant et après aménagement pour évaluer l'impact des aménagements pour les riverains

Certains indicateurs environnementaux devront être mesurés et suivis dans le temps, afin de comparer l'impact des aménagements et pouvoir ensuite adapter les actions aux résultats des mesures.
Ces indicateurs sont précisés dans la section IX pour le suivi à l'échelle du territoire (artificialisation et imperméabilisation, GES, polluants, bruits, …)
À l'échelle locale, certains secteurs peuvent subir une détérioration locale sur la qualité de l'air et sur les nuisances sonores, ce qui peut être problématique pour la santé des habitants. Des mesures sur la qualité de l'air et des mesures de bruits devront également être réalisées avant et après la réalisation des aménagements et infrastructures du PDM

Projet

VII. Évaluation des incidences Natura 2000

VII.1 Contexte réglementaire

L'Article 6, paragraphes 3 et 4, de la « Directive Habitats-Faune-Flore » prévoit un régime « d'évaluation des incidences » des plans ou projets soumis à autorisation ou approbation susceptibles d'affecter de façon notable un site Natura 2000. Cet article a été transposé en droit français par le décret n°2001-1216 du 20 décembre 2001 et dans les articles L.414-4 et R.414-19 à R.414-26 du Code de l'environnement.
Le décret n°2010-365 du 9 avril 2010 a modifié le régime d'évaluation des incidences par l'établissement de plusieurs listes :

- Une liste nationale de documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions soumis à autorisation, approbation ou déclaration et devant faire l'objet d'une évaluation d'incidences (article R.414-19 du code de l'Environnement).
- Une première liste locale, établie par le préfet de chaque département et répertoriant les documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions devant faire l'objet d'une évaluation d'incidences, prenant en compte les spécificités et sensibilités locales (article R.414-20 du code de l'Environnement).
- Une seconde liste locale, répertoriant les projets soumis à évaluation des incidences hors régime d'approbation administrative existant et constituant un régime propre à Natura 2000.

Sur la base de cette réglementation, les documents de planification territoriale soumis à évaluation environnementale, tels que les Plans de Mobilité doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences sur le réseau Natura 2000.

L'évaluation des incidences est ciblée sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du ou des sites Natura 2000 concernés. L'évaluation des incidences doit être proportionnée à la nature et à l'importance du projet considéré. Ainsi, la précision du diagnostic (état initial) et l'importance des mesures de réduction d'impact seront adaptées aux incidences potentielles du projet sur le site et aux enjeux de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire du site.

VII.2 Sites Natura 2000 sur ou à proximité du territoire

Comme présenté au sein du diagnostic environnemental, le territoire de Troyes Champagne Métropole abrite plusieurs sites Natura 2000.
Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) sont présentes sur le territoire de Troyes Champagne Métropole, essentiellement sur son pourtour, on les recense au nombre de 4, avec à l'Est la forêt et clairière des bas-bois (FR2100309) ainsi que la prairie de Courteranges (FR2100290), au Nord-Est le Marais de Villechétif (FR2100281) et la Forêt d'Orient (FR2100305) (à la limite de TCM).
Le Lac de la Forêt d'Orient (FR2100305) est identifié en **Zone de Protection Spéciale (ZPS)**.

Projet

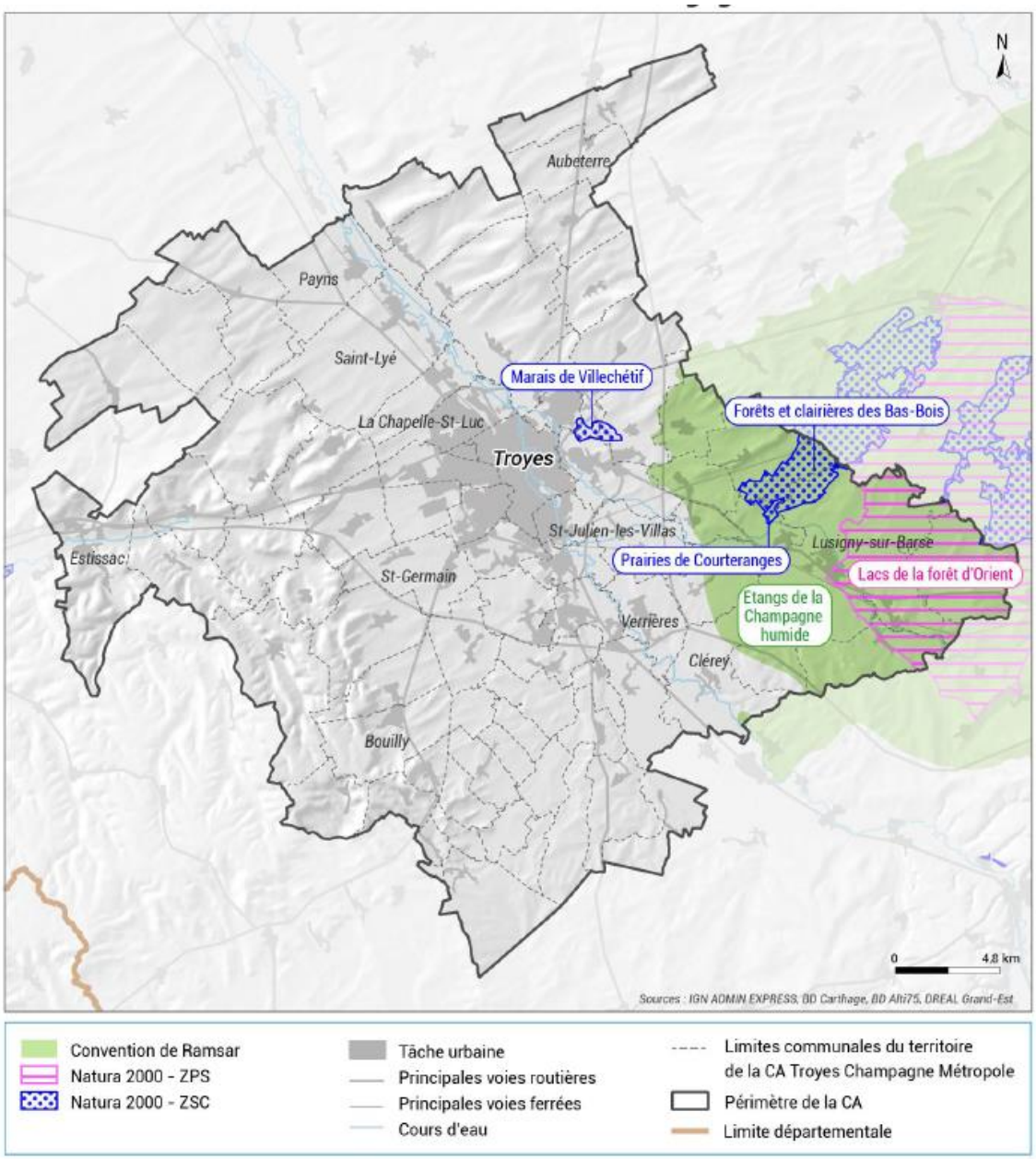


Figure 118 - Carte des protections internationales (Réseau Natura 2000 ZPS, ZSC et RAMSAR) (Source : MEDIATERRE Conseil, 2018)

VII.2.1.1

VII.3 Incidences sur les sites Natura 2000

Classiquement, 3 types de liens fonctionnels peuvent exister entre un zonage naturel et l'emprise d'un projet :

- Lien direct lorsque le zonage se situe sur l'emprise du projet.
- Lien de déplacement, lorsque l'emprise du projet intercept un corridor de déplacements d'espèces entre deux réservoirs de biodiversité dont au moins l'un d'eux correspond à un zonage naturel.
- Lien hydrologique lorsque le zonage naturel est parcouru par un cours d'eau et se situe en aval de l'emprise du projet elle aussi traversée par ce cours d'eau.

Un lien fonctionnel peut exister entre les sites Natura 2000 identifiés localement et les futurs aménagements liés à la mise en œuvre du plan d'actions.

Les actions susceptibles d'avoir des incidences potentielles sur les sites Natura 2000 identifiés sont les actions concourant à la réalisation de nouveaux aménagements :

- Nouveau dépôt de bus (fiche action n°1)
- Lignes de covoiturage (fiche action n°2)
- Sites propre bus (fiche action n°4)

- Pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine et pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche action n°5).
- Plateformes de logistique urbaine (fiche action n°6).
- Pistes cyclables (fiche action n°7).
- Station multi-énergies évolutive et stations d'IRVE (fiche actions n°13).

Et les actions induisant des modifications de trafic :

- Lignes de covoiturage (fiche action n°2).
- Réseau bus restructuré dont sites propre bus (fiche action n°4).

Les emprises exactes des différents projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies. Une localisation à titre indicatif est donnée sur les illustrations suivantes.

Développement des plateformes de logistique urbaine sur le cœur d'agglomération (fiche action n°6) :

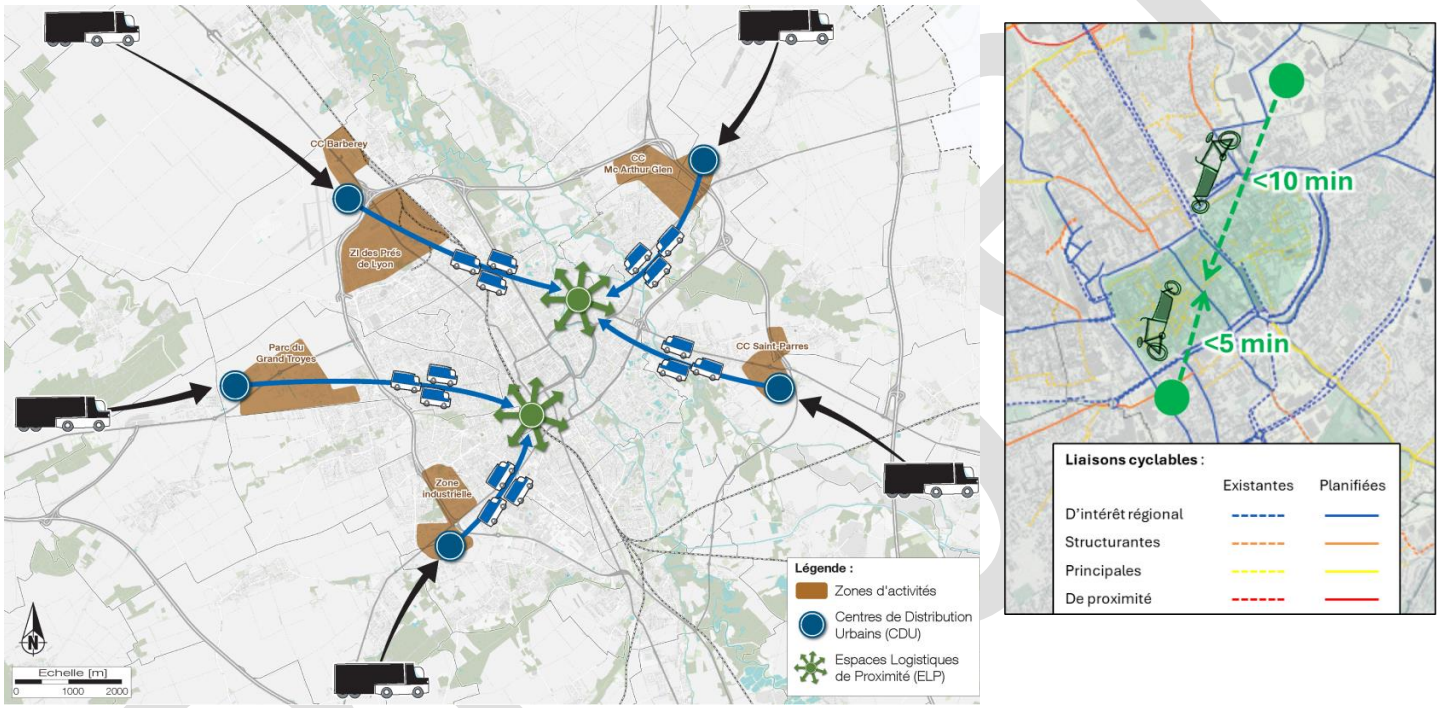


Figure 119 : Projection des localisations des potentielles plateformes logistiques identifiées dans le PDM (source : Transitec)

Les centres de distributions urbains (CDU) seront situés en entrée d'agglomération. La figure ci-dessus montre les secteurs potentiellement envisagés pour l'implantation de ces CDU :

- Centre commercial Barberey-Saint-Sulpice ;
- Centre commercial Mc Arthur Glen ;
- Parc du Grand Troyes ;
- Centre commercial Saint-Parres-aux-Tertres ;
- Zone d'activité de Rosières-près-Troyes.

En plus des CDU, des espaces logistiques de proximité (ELP) seront mis en place autour du centre urbain de Troyes. Les nuisances associées seront limitées que les CDU car les véhicules seront moins émetteurs et moins bruyants (véhicules légers et vélo-cargo).
La carte ci-contre montre les zones pressenties dans un premier temps pour accueillir ces ELP :

- Parc Ecrevolles-Tirverts (ZI)
- Parc des expositions

Développement et extension des infrastructures cyclables (fiche action n°7) :

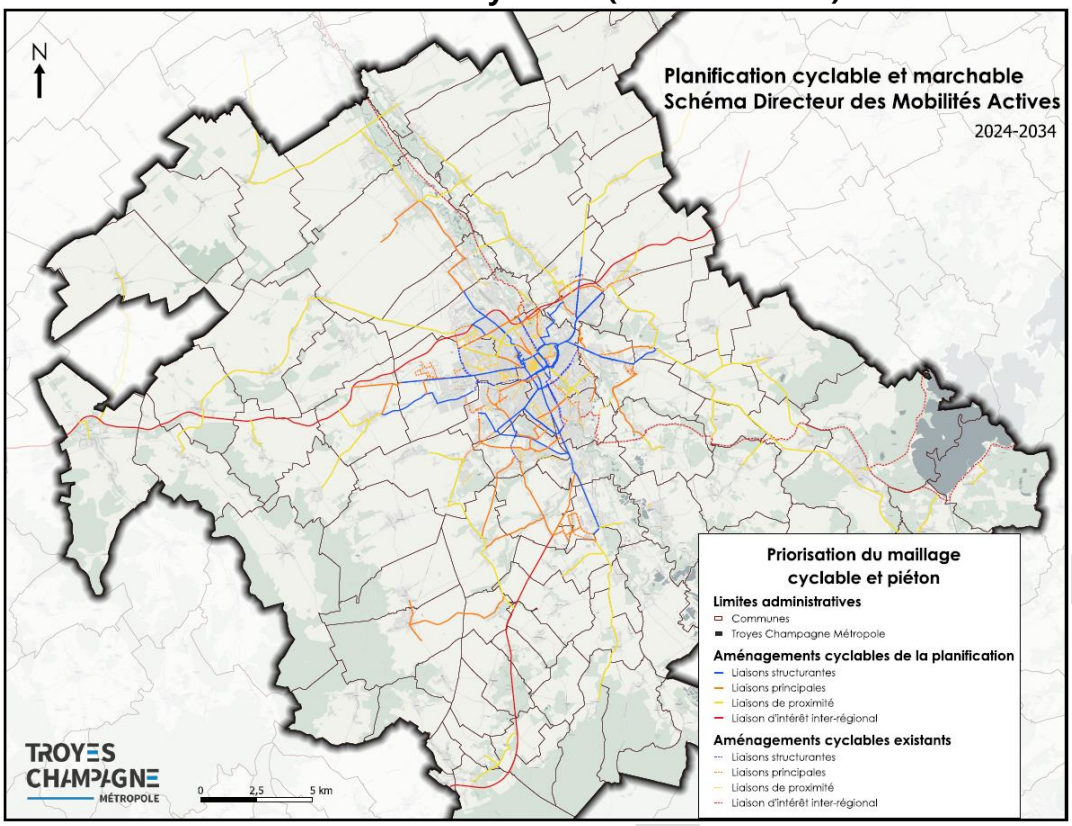


Figure 120 : Priorisation du maillage cyclable (source : SDMA TCM)

Mise en place des sites propre bus sur les points noirs du réseau (fiche action n°4) :

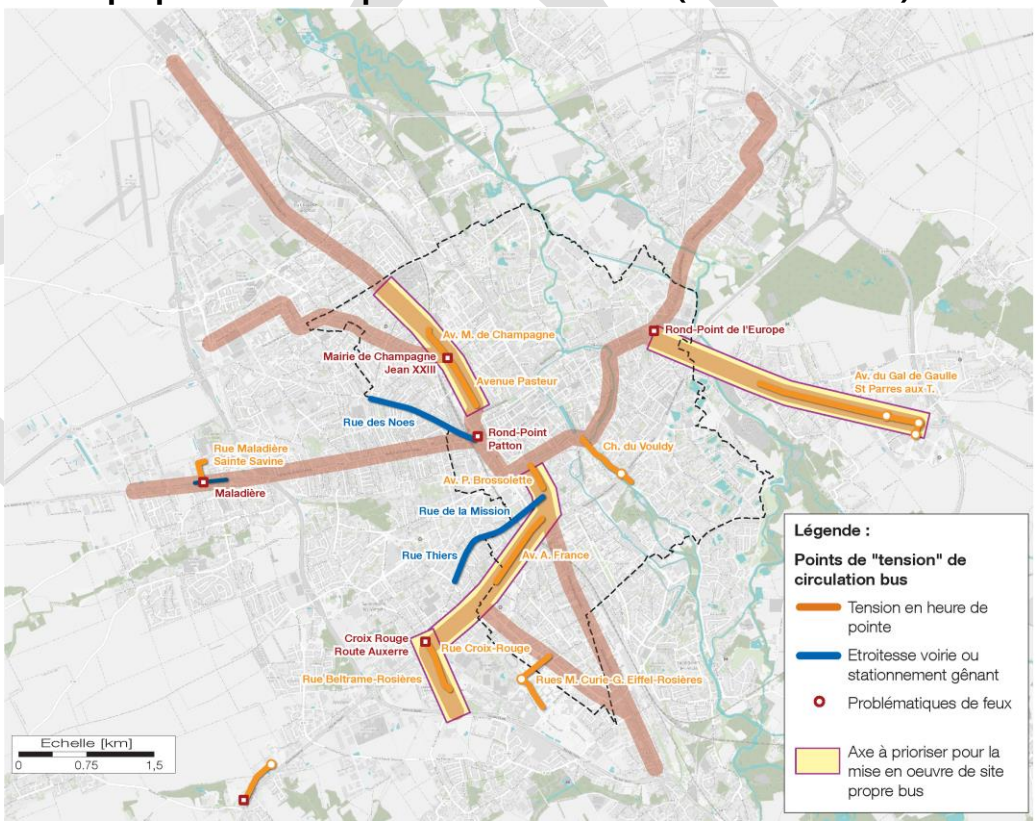


Figure 121: Illustration des axes à prioriser pour la mise en œuvre de site propres bus sur base des points de tension de circulation bus relevés par la TCAT (source : Transitec)

La carte ci-dessus montre les tronçons de TC qui sont problématiques actuellement (tension en heure de pointe), et les axes sur lesquels une voie bus en site propre serait à prioriser.

Création du nouveau dépôt de bus (fiche action n°1), définition de la nouvelle organisation du réseau de bus restructuré (fiche action n°1) et Développement des pôles d'échange en limite de l'aire urbaine (fiche action n°5) :

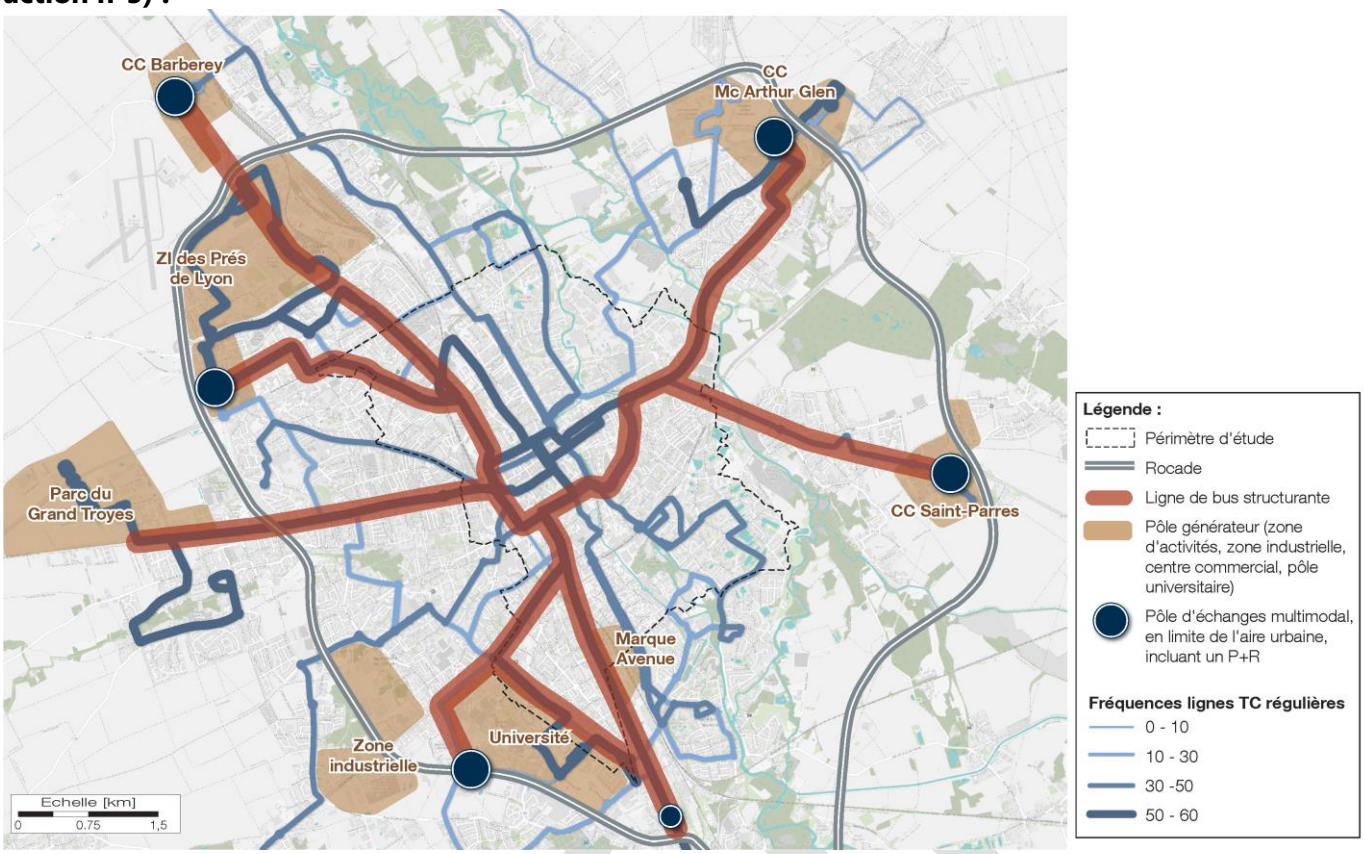


Figure 122 - exemple de réseau de ligne bus structurantes (proposition réalisée sur base de l'étude Iter (2017) et des données de fréquentation actuelles. Cette proposition sera à retravailler plus finement dans le cadre de l'action 1.3.

La carte ci-dessus affiche les principales artères pour les transports en commun du centre-ville de Troyes.
D'autre part, cette figure affiche les secteurs susceptibles d'accueillir des P+R, qui sont les suivants :

- Centre commercial Barberey-Saint-Sulpice ;
- Centre commercial Mc Arthur Glen ;
- Centre commercial La Chapelle ;
- Parc du Grand Troyes ;
- Centre commercial Saint-Parres-aux-Tertres ;
- Université

Pros

Aménagement des aires de co-voiturages et développement des lignes de co-voiturages (fiche action n°2) / Aménagement des pôles d'échanges multimodaux ruraux (fiche action n°5) :

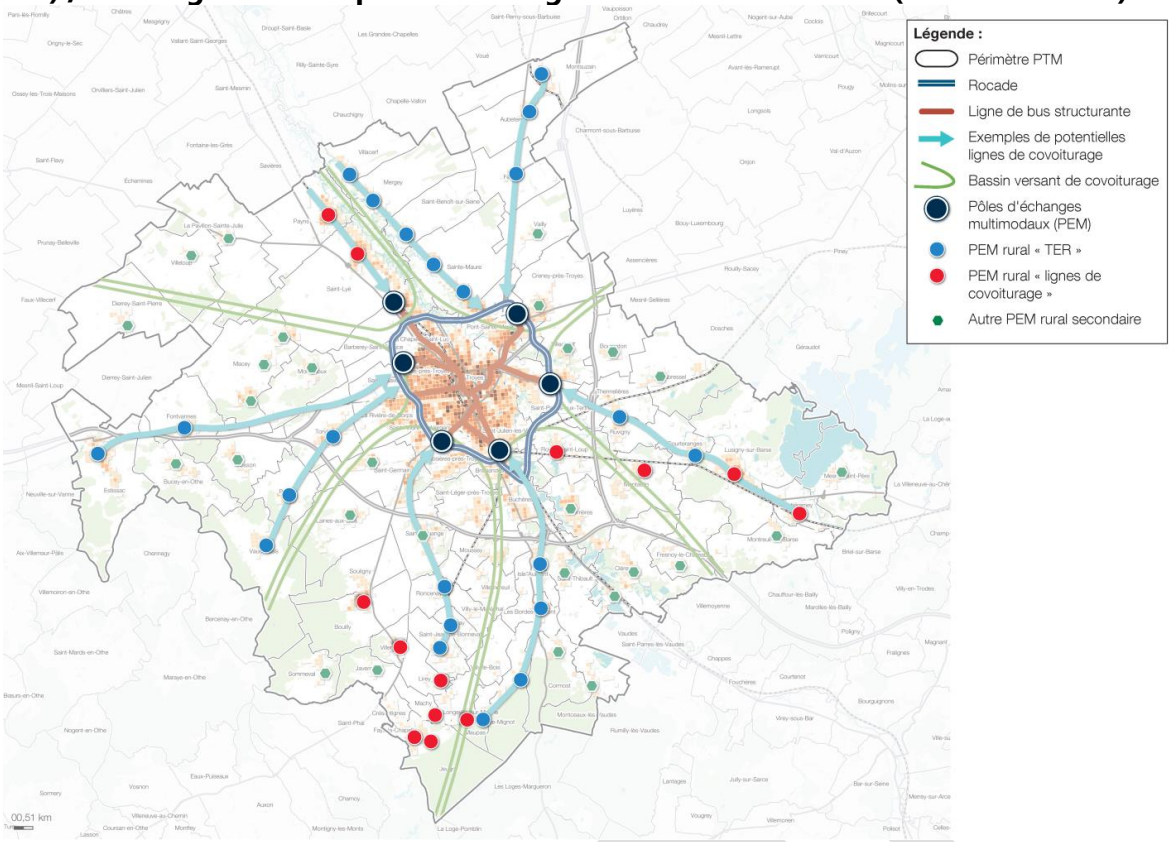


Figure *123* - différentes typologies de pôle d'échanges ruraux sur le territoire.

Il s'agira à court/moyen terme de créer des premiers pôles d'échanges en limite de l'aire urbaine en priorité sur des zones de parkings existantes. Ceux-ci pourront accueillir le « bouquet de mobilité » suivant (à adapter plus finement en fonction du besoin, de la localisation et de la faisabilité) :

- Environ 100 places de stationnement automobiles, avec un barriérage ;
- Un box de stationnement sécurisé vélo d'environ 25 places ;
- Un arrêt de lignes de bus structurante à proximité, avec l'aménagement d'un cheminement piétons sécurisé et la mise en place d'une signalétique ;

Pour donner suite aux expérimentations, certains aménagements pourront être confortés par des aménagements plus pérennes.

Concernant les pôles d'échanges multimodaux ruraux, ils pourront accueillir plusieurs types de desserte : arrêt de cars TER, aire de covoiturage, arrêt de transport à la demande, stationnement vélo … L'objectif sera de réunir toutes ces offres/services mobilité en un seul et même point pour chacun des sites retenus. Ils seront localisés sur base des propositions ci-dessus, sur des parkings déjà existants (et de leur niveau d'aménagement), ainsi que des volontés et potentiels fonciers des communes.

Les pôles pourront par exemple être classifier tel que suit (cf. carte en annexe) :

- « PEM TER » : en lien avec des arrêts de car TER ;
- « PEM covoiturage » : sur les lignes de covoiturage ;
- « PEM secondaires » : autres.

Des caractéristiques d'aménagement type seront à définir. Dans le cas des « PEM TER », le bouquet mobilité pourrait par exemple correspondre à : 15 places de stationnement automobile, 5 arceaux vélos, des services d'auto-réparation vélo, un arrêt de car TER couvert, une signalétique « covoiturage ».

Déploiement des zones 30 et réglementation et réglementation de l'accès des livraisons dans le cœur d'agglomération, réglementation du stationnement (fiche action n°8) :

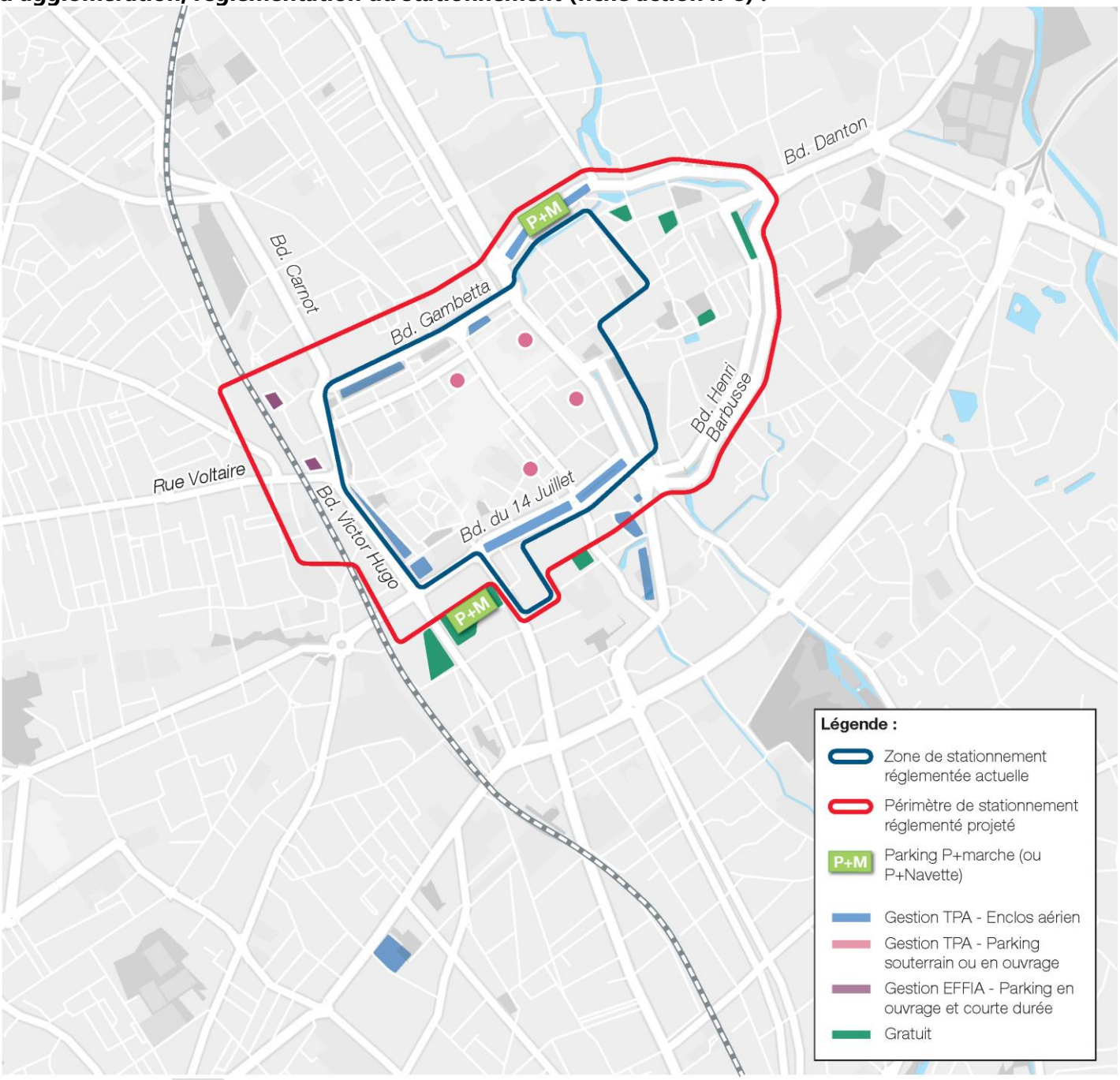
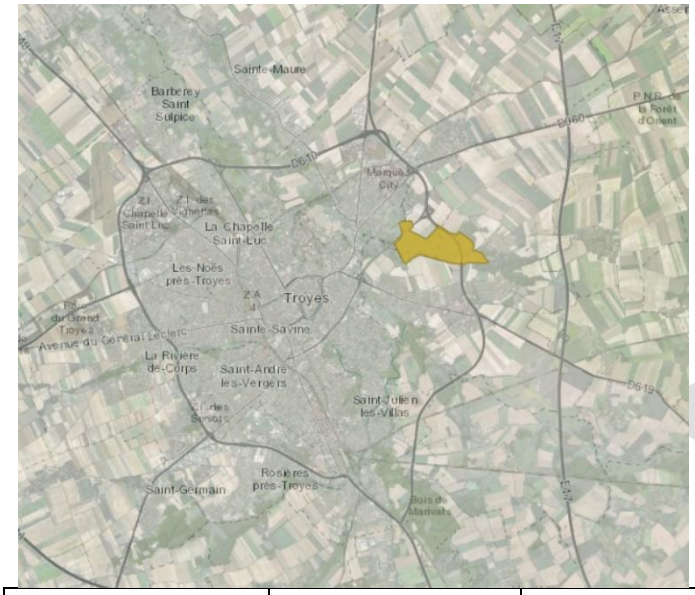


Figure 124 : Zones et poches de stationnement sur le centre-ville de Troyes

En périphérie du centre-ville historique (bouchon de champagne), des pôles de rabattement secondaires (P+Marche) ont pour objectifs d'être valorisés, et donc de gagner en attractivité. La carte ci-dessus montre leurs emplacements.

VII.3.1 Incidence sur la Zone Spéciale de Conservation du « Marais de Villechétif (FR2100281) »

VII.3.1.1 Description du site



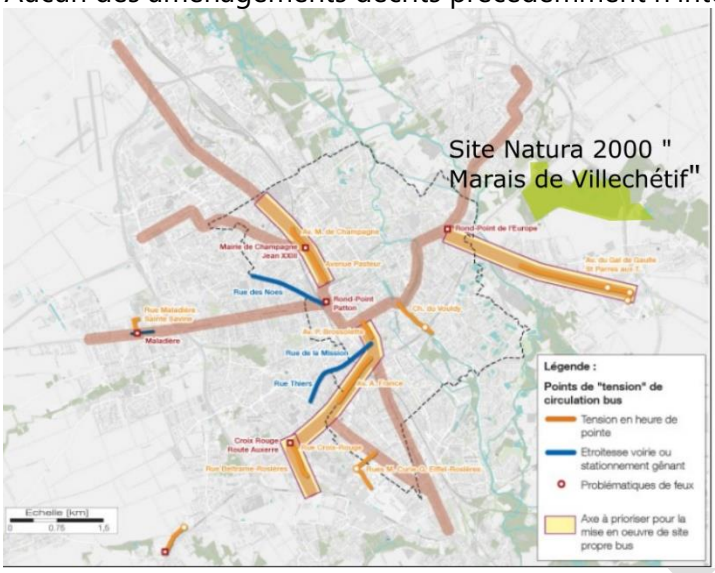
Classe d'habitat	Couverture (%)
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	3%
Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières	20 %
Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana)	15 %
Forêts caducifoliées	62 %

N° du site	FR9110042	Ce marais repose sur des alluvions modernes profondes constituées d'argiles et de graviers de silex datant de l'ère quaternaire, déposées par la Seine et ses affluents sur l'assise de craie marneuse du Cénomanien (Crétacé supérieur). les sols du marais sont profonds, très hydromorphes et riches en matière organique. Le marais de Villechétif est une tourbière alcaline en assez bon état. Présence de plusieurs habitats de la Directive Habitat ainsi que de plusieurs espèces animales et végétales protégées. Vulnérabilité : Bon état général mais tendance à la colonisation pré-forestière.
Statut	ZSC	
Altitude	Min 104 m - max 109 m	
Superficie	131 ha	
Communes concernées	Creney-près-Troyes, Pont-Sainte-Marie, Saint-Parres-aux-Tertres, Villechétif.	

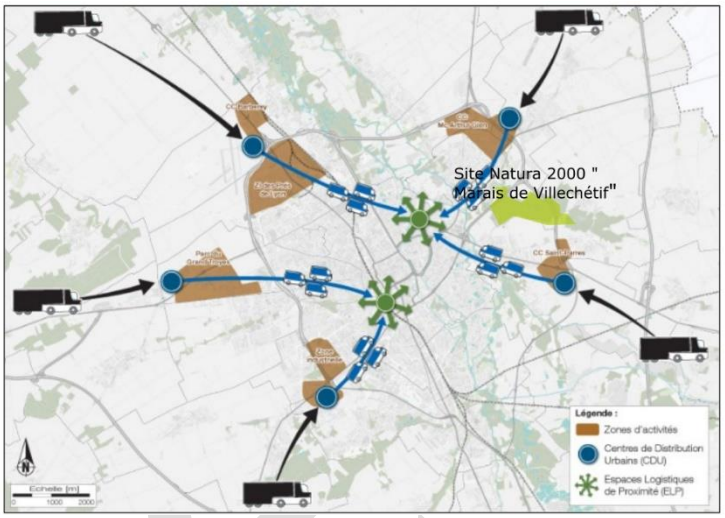
Projet

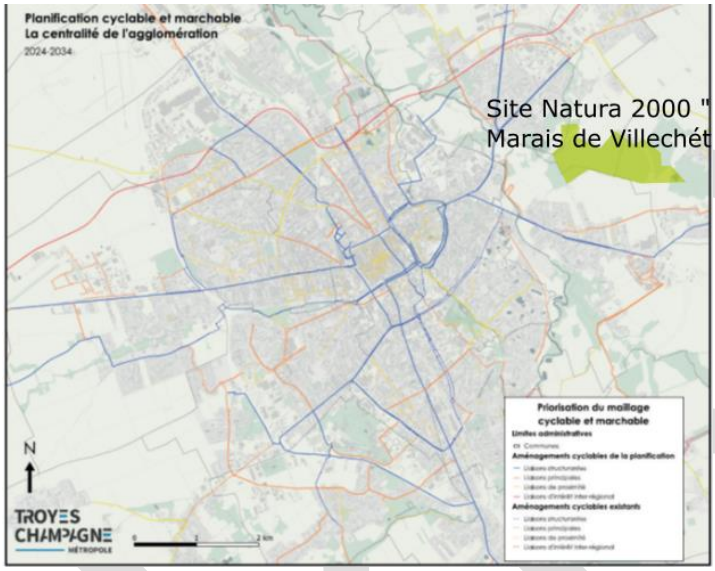
VII.3.1.3 Analyse des incidences potentielles

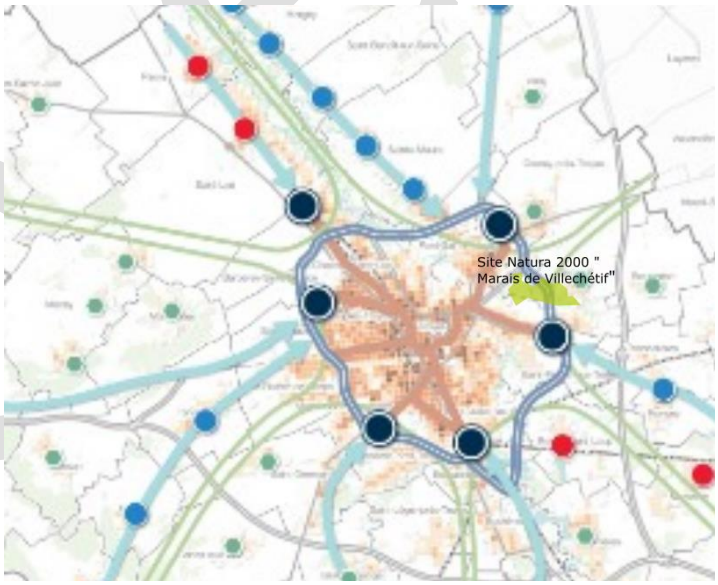
Aucun des aménagements décrits précédemment n'intercepte ce site Natura 2000



.





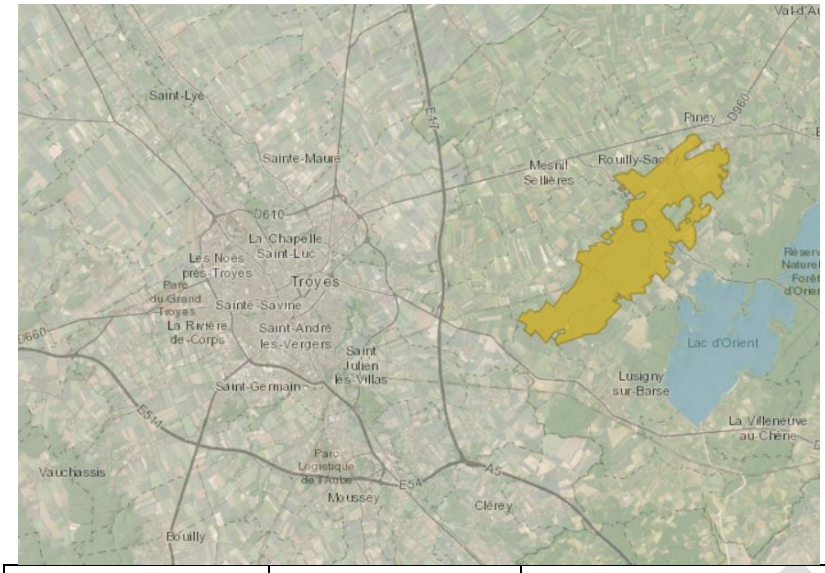


Aucune espèce inscrite à l'annexe II de la directive 92/43/CEE ayant définie cette ZSC n'est connue au niveau de la ville de Troyes. Ces espèces, que sont le Vertigo étroit, de Des Moulins (deux escargots inféodés aux milieux humides, à faible capacité de déplacement) et l'Agrion de Mercure (libellule de milieux humides dont les individus se déplacent rarement à plus de 100m de leur lieu de naissance) ne sont pas non plus susceptibles d'être présentes au niveau de l'emprise du projet déjà artificialisée. Sous réserve que la D610, partageant cette ZSC ne subisse pas de travaux, aucun impact, même indirect du projet n'est à prévoir sur ces espèces au sein du site Natura 2000. **Aucun lien fonctionnel ne semble exister entre l'emprise du projet et le site du « Marais de Villechétif ».**

Le site est aujourd'hui déjà impacté par la rocade. Le plan d'actions n'entrainera pas une augmentation de la circulation sur ce secteur.

VII.3.2 Incidence sur la Zone Spéciale de Conservation des « Forêts et clairières des bas-bois (FR2100309) »

VII.3.2.1 Description du site



Classe d'habitat	Couverture (%)
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	2%
Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	1%
Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	9%
Autres terres arables	13%
Forêts caducifoliées	75%

N° du site	FR2100309	Assis sur les auréoles sédimentaires du bassin parisien datant en grande partie du Crétacé inférieur, plus précisememnt sur les marnes de Brienne (argiles calcaires de couleur gris-bleu). **Qualité et importance** : Les forêts et clairières des Bas-bois forment un ensemble exceptionnel de forêts humides, plus ou moins inondables, sur marne et argile. Cet ensemble n'a pas d'équivalent en Champagne-Ardenne. Présence de grandes clairières marécageuses résultant de l'abandon d'anciennes prairies :molinaies à Viola elatior. Présence de petits étangs mésotrophes et fossés marneux propices à Bombinata variegata. **Vulnérabilité** : Bon état général, mais la création de plans d'eau aménagés pour la chasse altère les potentialités des milieux aquatiques. Le recreusement des fossés et la mise en cultures des molinaies sont les principales sources de perturbations des milieux.
Statut	ZSC	
Altitude	Min 112 m - max 160 m	
Superficie	2846 ha	
Communes concernées	Courteranges, Dosches, Géraudot, Laubressel, Lusigny-sur-Barse, Piney, Rouilly-Sacey.	

Projet

VII.3.2.2 Analyse des incidences potentielles

Aucun des aménagements décrits précédemment n'intercepte ce site Natura 2000.

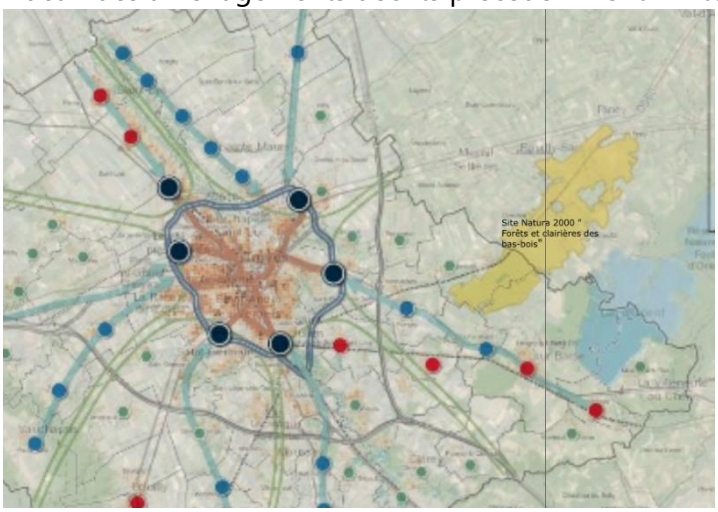


Figure 125 : Potentiels pôles d'échange multimodaux et zones Natura 2000 (source : EODD)

A un peu plus de 7km de Troyes se trouve la ZSC des « Forêts et clairières des bas-bois (FR2100309) » définie par la Directive Habitats-Faune-Flore. Aucune espèce inscrite à l'annexe II de la directive 92/43/CEE ayant définie cette ZSC n'est connue au niveau de la ville de Troyes. Cependant, 4 espèces de chiroptères ont servi à définir cet espace naturel, or il s'agit d'un groupe d'espèces peu recensées, donc avec peu de données dans les bases de données disponibles. Cette absence de données ne signifie pour autant pas une absence de ces espèces. Ceci particulièrement pour le Grand murin et le Murin à oreilles échancrées, qui sont deux espèces ayant un territoire de chasse d'une quinzaine de kilomètre et pouvant gîter dans le bâti en été et pourraient donc se retrouver dans la ville de Troyes en période d'élevage des jeunes. Dans ce cas, même si aucun bâtiment n'est à priori impacté par les travaux, (ce qui restera à confirmer avant les travaux) les voiries pourraient représenter une rupture dans le corridor de déplacement de ces individus entre le site Natura 2000 et la ville de Troyes. Pour autant, étant donné l'implantation du projet par rapport aux Forêts et clairières des bas-bois, il est peu probable qu'il interfère sur le déplacement des individus. De plus, aucune création de voie ne sera exécutée, seul l'existant sera modifié, autrement dit le projet ne devrait pas occasionner plus de rupture de corridor que l'existant. Ceci d'autant plus que les milieux propices à la biodiversité seront à priori préservés, y compris de potentiels arbres de part et d'autre des routes impactées par le projet et favorables à leur franchissement par les chiroptères. Il pourrait même y avoir un effet positif sur les corridors de déplacements si de la plantation d'arbres est envisagée. Néanmoins, si l'abattage d'arbres en bordure de ces voiries devait avoir lieu, le passage d'un écologue, idéalement sur plusieurs nuits, en amont de toute intervention, serait nécessaire afin d'estimer l'impact réel qu'aurait cet acte, accompagnée de la mise en place de mesures adaptées. De plus, si des travaux de nuits sont envisagés, selon leur nature l'impact pourrait être plus ou moins important. En effet, s'ils s'avèrent ponctuels et localisés, l'impact sur les chiroptères serait non significatif. En revanche, si les travaux durent dans le temps et/ou sur une portion de voie importante, des impacts beaucoup plus notables seraient à envisager et à analyser plus en détail par un écologue avant les travaux.

Les autres espèces ne semblent pas avoir de lien avec l'emprise du projet. Il n'y a donc pas de lien fonctionnel significatif entre ce site Natura 2000 et l'emprise du projet.

Projet

VII.3.3 Incidence sur la Zone Spéciale de Conservation des « Prairies de Courteranges (FR2100281)»

VII.3.3.1 Description du site

Classe d'habitat	Couverture (%)
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	1%
Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	85%
Forêts caducifoliées	14%

N° du site	FR2100290	Le site est essentiellement composé de prairies naturelles humides à marécageuses, pâturées ou fauchées, reposant sur des marnes de Brienne (Crétacé inférieur - Albien supérieur) très argileuses et hydromorphes. Ces prairies accueillent une flore exceptionnellement riche, aux espèces rares ou en très forte régression, tels que l'Ail anguleux, la Gratiole officinale, la Gesse des marais et le Pâturin des marais. Outre leur intérêt floristique, ces prairies humides attirent aussi beaucoup d'insectes et amphibiens. De même, une grande héronnière s'est installée depuis une 10aine d'années en bordure du site. Qualité et importance Les prairies de Courteranges sont des prairies humides à marécageuses, pâturées ou fauchées (Molinion proche du Cnidion). La flore est exceptionnellement riche. Nombreux taxons rares en France ou en très forte régression. Ce site est complémentaire au plan ornithologique des plans d'eau de la forêt d'Orient. Présence à proximité d'une grande héronnière. Vulnérabilité Très bon état actuellement.
Statut	ZSC	
Altitude	Min 112 m - max 115 m	
Superficie	41 ha	
Communes concernées	Courteranges, Laubressel, Lusigny-sur-Barse.	

Projet

VII.3.3.2 Analyse des incidences potentielles

Aucun des aménagements décrits précédemment n'intercepte ce site Natura 2000.

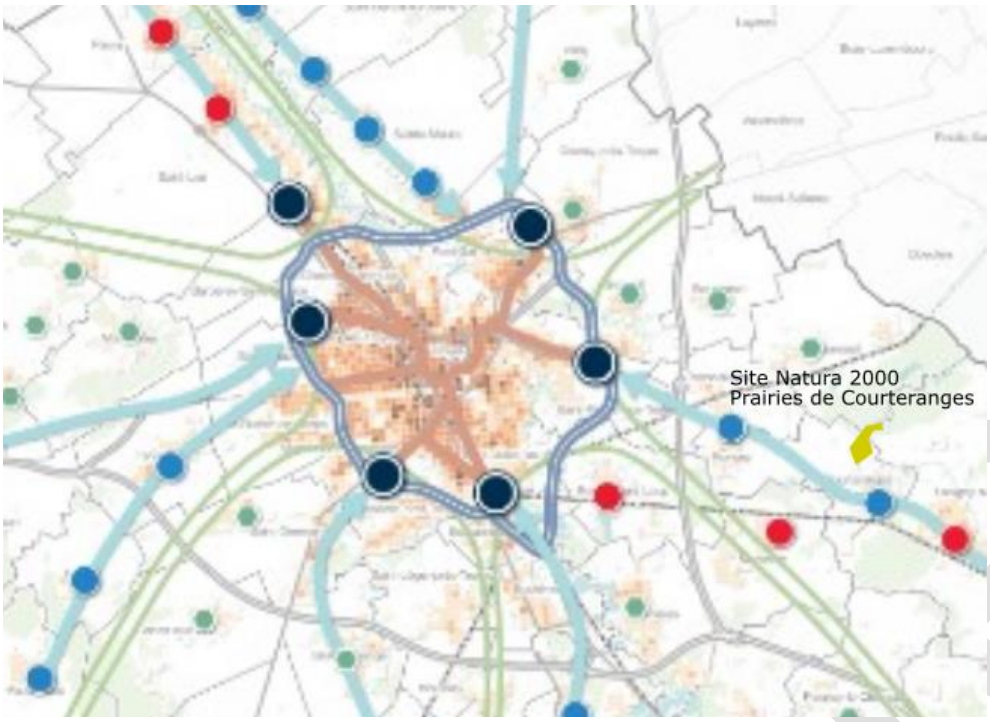
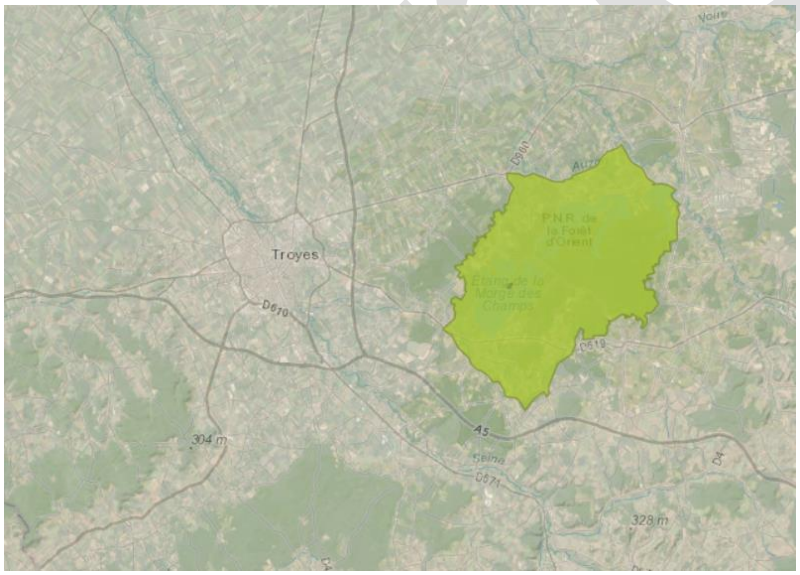


Figure 126 : Potentiels pôles d'échange multimodaux et zones Natura 2000 (source : EODD)

A côté de cette ZSC se trouve la ZSC des « Prairies de Courteranges (FR2100281) » situé à plus de 8km de l'emprise du projet. Les espèces inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE de ce site Natura 2000 que sont : le Vertigo de Des Moulins, l'Agrion de Mercure, le Cuivré des marais (papillon) et le Sonneur à ventre jaune (amphibien) ne sont pas présentes sur l'emprise du projet et ne sont pas susceptibles de s'y retrouver étant donné la distance qui les sépare et de la capacité de dispersion des individus de ces espèces. A priori aucun impact, même indirect du projet n'est à prévoir sur ce site Natura 2000 d'où l'absence de lien fonctionnel pressenti entre les deux.

VII.3.4 Incidence sur la Zone de Protection Spéciale des « Lacs de la forêt d'Orient (FR2110001) »

VII.3.4.1 Description du site



Classes d'habitats	Couverture
Forêts caducifoliées	40%
Autres terres arables	30%
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	20%
Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	10%

N° du site	FR2110001	Autres caractéristiques du site La ZPS se compose de 3 grands types de milieux : les grands massifs forestiers de feuillus à dominance de chênes, ainsi que les forêts rivulaires et littorales ; les secteurs agricoles de cultures et systèmes

		agropastoraux ; et enfin, les zones humides des grands lacs réservoirs, de nombreux étangs et cours d'eau. Cette variété de milieux attire une grande diversité ornithologique. En effet, plus de 250 espèces d'oiseaux, dont 130 nicheuses, fréquentent le site. On y trouve de nombreuses espèces patrimoniales, par exemple, la Grue cendrée, les Oies cendrée et des moissons, le Cygne de Bewick, la Cigogne noire, le Blongios nain, le Milan noir, le Pygargue à queue blanche, la Bondrée apivore, etc. Qualité et importance Le site des lacs de la forêt d'Orient est un vaste territoire constitué de plusieurs types de milieux (grands massifs forestiers, lacs, nombreux étangs, prairies, cultures) en très bon état de conservation. Il constitue un complexe d'intérêt majeur pour l'avifaune, en migration ou en nidification. Il est situé au coeur de la Champagne humide, axe migratoire très important et reconnu internationalement (zone Ramsar des étangs de la Champagne humide). Vulnérabilité Bon état général
Statut	ZPS	
Altitude	Min 109 m - max 216 m	
Superficie	23 575 ha	
Communes concernées	Amance, Blaincourt-sur-Aube, Briel-sur-Barse, Brévonnes, Champ-sur-Barse, Dienville, Dosches, Géraudot, Loge-aux-Chèvres, Lusigny-sur-Barse, Mathaux, Mesnil-Saint-Père, Montiéramey, Montreuil-sur-Barse, Pel-et-Der, Piney, Radonvilliers, Unienville, Vendeuvre-sur-Barse, Villeneuve-au-Chêne, Villy-en-Trodes.	

VII.3.4.2 Analyse des incidences potentielles

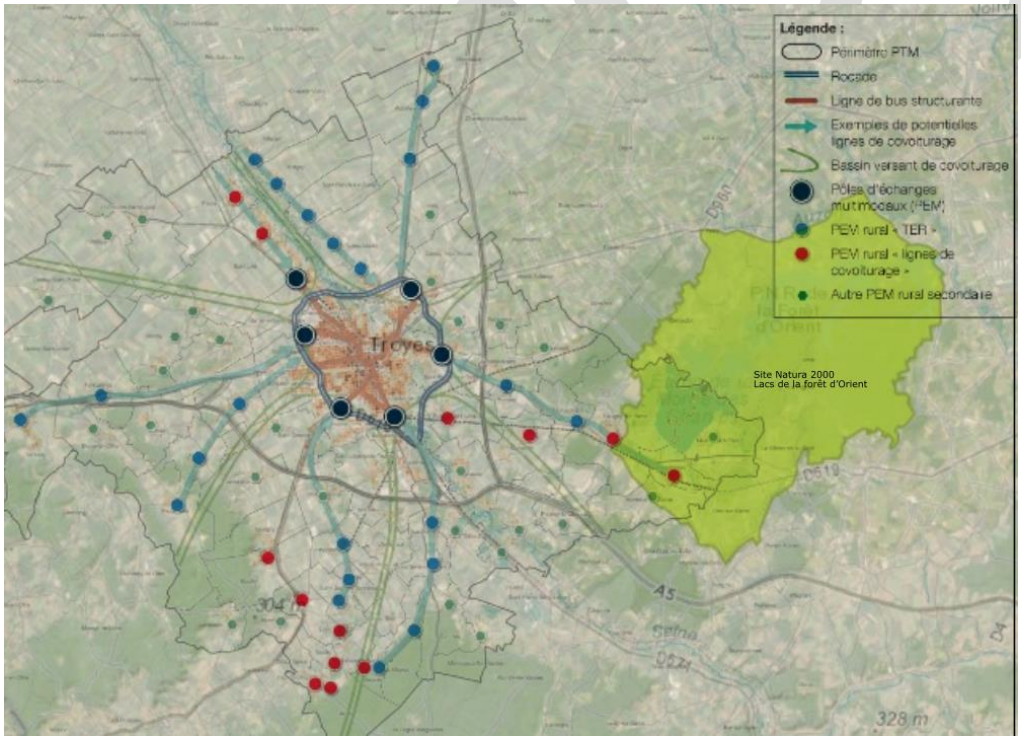


Figure 127 : Potentiels pôles d'échange multimodaux et zones de protection spéciale (source : EODD)

Des PEM ruraux pourraient être réalisés au sein du site Natura 2000 le long d'une ligne de covoiturage.

La localisation privilégiée des PEM se fera sur des zones déjà artificialisées (parkings existants notamment).

La ligne de co-voiturage s'inscrit sur une infrastructure existante. Elle devrait entrainer une réduction du nombre de véhicules circulant sur cette voie.

Enfin, la Zone de Protection Spéciale au titre de la directive Oiseaux des « Lacs de la forêt d'Orient (FR2110001) » est éloignée de plus de 13km de la ville de Troyes. Ce zonage a été défini par la présence d'une grande quantité d'Oiseaux, pour certains rares pour la région voir

pour la France comme le Butor étoilé ou encore la Bécassine des marais, dont la majorité est aquatique et donc sans lien avec le projet localisé en aval. Certains oiseaux survolent également la ville en migration, à priori sans s'y arrêter en halte migratoire, comme la Grue cendré. Il faudra malgré tout veiller à ce que les éclairages mis en place, par exemple sur les parkings-relais, ne perturbent pas le déplacement de ces individus. Pour se faire un éclairage unidirectionnel tournée vers la chaussée est nécessaire. Seuls 3 espèces présentes sur ce site Natura 2000 sont potentiellement nicheuses sur Troyes ou alentour et avec de grands territoires, soit avec un lien fonctionnel potentiel : la Bondrée apivore, le Milan noir et le Faucon pèlerin. Pour autant, la Bondrée apivore et le Milan noir nichant au sommet des arbres aucun impact sur leur reproduction n'est attendu de la part du projet. Le Faucon pèlerin quant à lui est une espèce naturellement rupestre, qui s'est accommodé aux grands bâtiments des villes et semble associé à la cathédrale de Troyes qui ne sera pas impactée par le projet, donc sans impact envisageable sur la reproduction de cette espèce. Le seul impact potentiel mais marginal serait la capacité des Milans à se nourrir des cadavres d'animaux écrasés sur les routes où ils se confrontent, à leur tour, à de la collision routière. Néanmoins le projet ne créant pas de nouvelles voiries et aucune données actuelles de collision de cette espèce n'étant renseignée dans les bases de données, ce risque reste non significatif.

VII.3.5 Conclusions

En conclusion le projet ne semble pas présenter d'incidence significative sur la biodiversité recensée sur les sites Natura 2000 à proximité de la ville de Troyes. Les seuls impacts présupposés sont non significatifs et souvent déjà existant avec les voiries en l'état. En revanche, une étude d'incidence plus approfondie par un écologue en amont des travaux sur les zones précises où ils auront lieux et en connaissance exacte de leur nature serait souhaitable, notamment pour ce qui concerne les chiroptères.
C'est au moment de l'analyse fine de chaque projet, que les incidences pourront être précisément évaluées, et que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pourront être définies.

Projet

VIII. Méthodologie d'élaboration de l'évaluation environnementale

VIII.1 Analyse quantitative des incidences à l'échelle de TCM

L'analyse quantitative consiste à évaluer les impacts du PDM concernant toutes les émissions directes de polluants des véhicules, mais aussi leur consommation d'énergie, ainsi que les émissions de GES engendrées par l'utilisation des transports motorisés, et l'utilisation de carburant (ou autre source d'énergie)
Cette analyse se base sur des trafics journaliers de véhicules qui sont différenciés en fonction du type de véhicule et de la distance du trajet effectué. Ces données ne restent qu'une estimation, basée sur une étude sur les trajets domicile-travail, qui a ensuite été extrapolée pour obtenir le total des trajets tous motifs confondus.

La présente analyse compare 3 scénarios :

- État initial – 2025 : il s'agit de situation actuelle, en prenant donc le parc de véhicule actuel ainsi que les facteurs d'émissions de 2025.
- Scénario fil de l'eau – 2035 : il s'agit de la situation de référence en 2035, sans la mise en œuvre du plan d'actions. Le parc de véhicule actuel est conservé, ainsi que la répartition modale des déplacements. Cependant, les facteurs d'émissions des véhicules sont ceux estimés à 2035 (meilleures performances des véhicules).
- Projet de PDM : il s'agit de la situation en 2035 avec la mise en œuvre du plan d'actions. Les facteurs d'émissions sont les mêmes que dans le scénario fil de l'eau. Par rapport à cette situation de référence, 3 leviers d'actions ont été imputés dans le scénario du PDM
  - **Report modal depuis les véhicules motorisés** vers la marche, le vélo et les transports en communs
  - Amélioration de la pratique du **covoiturage**, ce qui augmente légèrement le remplissage moyen des véhicules (**réduction de l'autosolisme**).
  - **Électrification du parc de véhicule** (véhicules particuliers et bus) qui ont l'avantage d'amener à moins d'émissions directes sur le territoire du PDM.

Dans cette analyse, les trajets de plus de 50 km ne sont pas comptabilisés. En effet, ces trajets ont été considérés comme hors périmètre car ils concernent également les territoires voisins. Troyens Champagne Métropole n'a donc pas la main pour influencer significativement ces trajets.

Les trajets ont été classifiés de la manière suivante :

- Courtes distances : ils regroupent tous les déplacements intra communaux.
- Moyennes distances : ce sont les déplacements entre la 1ère couronne et Troyes, hors les déplacements intra communaux.
- Longues distances : il s'agit des déplacements en lien avec la périphérie et l'extérieur de TCM, hormis les déplacements intra communaux.

Les véhicules ont été différenciés par mode, de la manière suivante :

- Véhicules légers : ils contiennent les voitures ainsi que les véhicules utilitaires légers. Le remplissage moyen considéré pour ces véhicules est de 1,1 passagers par véhicule.
- Motocycles : ce sont les engins à 2 roues motorisés.
- Transport en commun : cette catégorie regroupe tous les bus urbains. Le remplissage moyen considéré pour ces véhicules est de 30 passagers par véhicule.
- Marche et vélo : ces modes sont comptabilisés dans les déplacements, mais leurs impacts

Projet

environnementaux (consommation d'énergie, émissions de polluants et de GES) sont négligeables.
Le tableau ci-dessous contient les données d'entrées sur les kilomètres parcourus par type de véhicule et par distance du trajet, qui constituent la situation actuelle.

Tableau 51 : Répartition des déplacements par distance et part mode de transport de l'état initial

Type de déplacement	Marche à pied	Vélo	Deux-roues motorisé	Transports en commun	Voiture, fourgonnette	Tous modes
	Veh.km/jour					
Courtes distances	12 696	1 943	257	777	9 719	25 392
Moyennes distances	20 391	4 116	2 357	6 634	94 265	127 763
Longues distances	8 431	7 403	8 085	43 226	733 922	801 068
Total	41 518	13 463	10 699	50 636	837 906	954 223
Répartition	4%	1%	1%	5%	88%	100%

ATTENTION : Bien que certains résultats soient affichés en valeur absolue, la méthodologie utilisée ne permet pas la comparaison de ces calculs avec des données issues des études d'ATMO qui sont présentées dans l'état initial du présent document. Les indicateurs environnementaux d'ATMO constituent le cadre de référence pour l'estimation des impacts environnementaux passés. Le périmètre d'étude est bien plus large et complet, possède moins de biais, ATMO propose une méthodologie plus fiable et précise. L'intérêt de cet exercice est avant tout de regarder l'impact relatif du projet de PDM dans une situation future (ce que ne permettent pas les données de l'observatoire ATMO), et de comparer l'évolution des indicateurs par rapport à des situations de référence (état initial et scénario fil de l'eau).
Les facteurs d'émissions utilisés proviennent de la base de données HBEFA 4.2.

Les hypothèses prises concernant **l'électrification du parc** ont pour but d'être ambitieuses et atteignables. Le scénario SNBC base ses objectifs sur une projection du parc de véhicule français jusqu'en 2050. Cette projection prévoit, pour l'année 2025 un parc électrique (y compris véhicules hybrides) représentant 8,1% des distances totales parcourues par les véhicules légers. D'autre part, les données du Schéma de développement des Installations de Recharge des Véhicules Électriques (SDIRVE) de l'Aube montrent qu'en 2022, ce chiffre est loin d'être atteint, et ne vaut que 1,9%. Le déploiement des véhicules électriques et hybride semble bien plus lent en réalité que ce qui a été projeté. De plus, la métropole de TCM peut inciter au changement mais les particuliers restent les premiers décideurs. C'est pourquoi l'objectif à l'horizon 2035 a été fixé à 10%, également en lien avec le SDIRVE.

Néanmoins, TCM a une influence beaucoup plus forte sur les bus qui roulent sur son territoire. C'est pourquoi sur ce mode de transport, l'objectif est d'atteindre une électrification de 60% de la flotte de bus urbain. Cet objectif dépasse largement le scénario prospectif du parc de véhicule français, qui n'atteint que 35% en 2035.

Projet

X. Indicateurs de suivi des effets du PDM

Une démarche de suivi est indispensable pour évaluer l'efficacité des actions et les mesures mises en place dans le cadre du PDM. Ce suivi permet d'apprécier les résultats des actions engagées et de les réajuster si celles-ci s'écartent des objectifs prévus.
Les indicateurs de suivi retenus sont souvent transversaux. Ils permettent le suivi des incidences de l'ensemble du projet de PDM sur l'environnement, et non pas des incidences d'une action seule.
Le tableau suivant précise les indicateurs de suivi visant à identifier les incidences environnementales de la mise en œuvre du PDM. D'autres indicateurs de suivi global de mise en œuvre du PDM sont donnés dans les fiches actions du PDM.

Tableau 52 : Indicateurs de suivi des effets sur l'environnement liés au PDM

Thème	Critère	Indicateurs	Bilan 2014-2024	État de référence	Objectifs	Sources	Fréquence
Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES)	Émissions de GES	Émissions de GES dues au transport	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : -0,3% • Autres transports : -52,5%	En 2022 : • Transports routiers : 310,96 MtCO2eq • Autres transports : 1,54 MtCO2eq	Objectifs PCAET /référence 1990 • 2030 : -16% (soit 244 kt CO2eq en 2030) • 2050 : -80% (soit 80 kt CO2eq en 2050)	ATMO Grand Est	Annuelle (au rythme des actualisations d'ATMO)
		Part du transport dans les émissions de GES globales de TCM (tous secteurs confondus)	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : passage de 38,4% à 40,8% • Autres transports : passage de 0,4% à 0,2%	En 2022 : • Transports routiers : 40,8% • Autres transports : 0,2%	/		
	Consommation d'énergie	Consommations d'énergie finale liées au secteur des transports	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : +3,6% de consommation • Autres transports : -53,8 %	En 2022 : • Transports routiers : 1 243 GWh • Autres transports : 5,96 GWh	Objectifs PCAET / référence 2012 • 2030 : -9% (tous types transports) (soit 1 127 GWh en 2030)		

Projet

					• 2050 : -45% (tous types transports) (soit 681 GWh en 2030)		
		Part du secteur des transports dans les consommations énergétiques globales de TCM (tous secteurs confondus)	Sur la période 2014-2022 : • Transports routiers : passage de 29,7% en 2014 à 32,5% en 2022 • Autres transports : passage de 0,31% en 2014 à 0,16% en 2022	En 2022 : • Transports routiers : 32,5% • Autres transports : 0,16%	/		
Qualité de l'air	Émissions de polluants atmosphériques dues au transport (routier et au global)	Émissions de PM10, PM2,5 et NO_x issues des transports	Sur la période 2014-2022 : • PM10 : -35,3% (transports routiers) / -46,0% (autres transports) • PM2.5 : -44,1% (transports routiers) / -53,8% (autres transports) • NOx : -40,5% (transports routiers) / -81,1% (autres transports)	En 2022 : • PM10 : 59,6 t (transports routiers) / 3,3 t (autres transports) • PM2.5 : 42,7 t (transports routiers) / 1,5 t (autres transports) • NOx : 766,4 t (transports routiers) / 7,9 t (autres transports)	Objectifs PCAET / référence 2005 : • 2030 : PM2.5 : -56% NOx : -72% • 2050 : PM2.5 : -81% NOx : -82%	ATMO Grand Est	Annuelle (au rythme des actualisations d'ATMO)
		Part des émissions de PM10, PM2.5 et NO_x issues des transports dans	Sur la période 2014-2022 : • PM10 : passage de 10,4% à 7,8% (transports routiers) / de 0,7% à 0,43%	En 2022 : • PM10 : 7,8 % (transports routiers) / 0,43% (autres	/		

Projet

		les émissions globales de TCM (tous secteurs confondus)	(autres transports) • PM2.5 : passage de 12,7% à 8,9% (transports routiers) / de 0,5% à 0,31% (autres transports) • NOx : passage de 55,6% à 49,6% (transports routiers) / de 1,8% à 0,51% (autres transports)	transports) • PM2.5 : 8,9 % (transports routiers) / 0,31% (autres transports) • NOx :49,6% (transports routiers) / 0,51% (autres transports)			
	Impact sanitaire de la pollution atmosphérique	Nombre d'habitants exposés au dépassement des valeurs limites réglementaires[20]	Donnée non disponible à l'échelle de TCM pour la période étudiée	Exposition de la population à des dépassements de seuils réglementaires dans le Grand Est en 2023 : • NO2 : Valeur limite annuelle ; moins d'une centaine de personnes Recommandation OMS : près qu'un quart de la population (soit plus de 250 000 personnes) • PM10 : Valeur limite annuelle respectée dans toute la région Recommandation OMS : 6% de la population soit	Ne pas augmenter le nombre d'habitants exposés	ATMO Grand Est	Quinquennale

→ [20] Les valeurs limites réglementaires vont évoluer : le 24 avril 2024, le parlement européen a adopté la nouvelle directive sur la qualité de l'air, qui révise la directive 2008/50/CE en fixant des valeurs plus restrictives afin de tendre vers les valeurs préconisées par l'OMS en 2021. Le Conseil doit désormais adopter la loi, les nouvelles normes devront ensuite être respectées au 1er janvier 2030.

Projet

				environ 330 000 personnes (très large baisse par rapport aux 51% de 2022 grâce aux conditions météorologiques favorables) • PM2.5 : Valeur limite annuelle respectée dans toute la région Recommandation OMS : ensemble du territoire excepté le massif vosgien			
	Incidences des nouveaux aménagements et politiques mises en place sur les émissions polluantes	Mesures ponctuelles (comparaison avant/après) : à proximité des voies modifiées pour la circulation des bus en zone urbaine ; en centre-ville pour observer l'effet de la politique de stationnement.	/	À renseigner en fonction des sites/projets	Ne pas augmenter les niveaux d'exposition pour les habitations des zones concernées	TCM / ATMO Grand	En fonction des sites/projets
Nuisances sonores	Évolution du bruit sur le territoire	• Mesures de bruit ponctuelles	• /	• À renseigner en fonction des sites/projets	Ne pas augmenter les niveaux sonores pour les habitations des zones concernées	TCM (observatoire du PPBE)	Au rythme des projets

Projet

		« avant/après » : à proximité des voies modifiées pour la circulation des bus en zone urbaine ; • en centre-ville pour observer l'effet de la politique de stationnement.					
		Évolution des zones calmes identifiées dans le PPBE (selon définition TCM)		81 espaces identifiés soit environ 184,4 ha (voir carte PPBE TCM)	Préserver les zones calme existantes	TCM (observatoire du PPBE)	Annuelle
	Exposition de la population aux nuisances sonores	Part de la population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires de 68 dB(A) Lden et 62 dB(A)	Données issues du PPBE de 2011 donc à l'échelle des 19 communes du Grand Troyes • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 8 032 habitants soit 6,3% de la population de 2009	Données à l'échelle des 81 communes de TCM • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 7 914 habitants soit 4,5 % de la population de 2022.	Ne pas augmenter la part de la population concernée par ces dépassements réglementaires	TCM (observatoire du PPBE)	Annuelle

Projet

		Ln définies dans l'arrêté du 4 avril 2006	• Dépassement indicateur Ln lié au trafic routier : 1 715 habitants soit 1,4% de la population de 2009	• Dépassement indicateur Ln lié au trafic routier : 1 958 habitants soit 1,1 % de la population de 2022.			
		Nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires de 68 dB(A) Lden et 62 dB(A) Ln	Données issues du PPBE de 2011 donc à l'échelle des 19 communes du Grand Troyes • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 3 établissements de santé 2 établissements d'enseignement supérieur • Dépassement indicateur Ln lié au trafic routier : 1 établissement de santé 1 établissement d'enseignement supérieur	Données à l'échelle des 81 communes de TCM • Dépassement indicateur Lden lié au trafic routier : 8 établissements de santé 21 établissements d'enseignement supérieur • Dépassement indicateur Ln lié au trafic routier : 3 établissements de santé 4 établissements d'enseignement supérieur	Ne pas augmenter le nombre d'établissements de santé et d'enseignement concernés par ces dépassements réglementaires		
Artificialisation des espaces naturels et agricoles		Consommation d'espaces global (pas seulement vers surfaces destinées aux infrastructures de transport)	Sur la période 2014-2023 : • Échelle TCM : 335,96 ha • Troyes : 6,14 ha • Sainte-Savine : 17,93 ha • Saint-André-les-	Flux 2022-2023 : • Échelle TCM : 29,74 ha • Troyes : 0,43 ha • Sainte-Savine : 0,51 ha • Saint-André-les-	Zéro artificialisation nette des sols en 2050 (loi ZAN) Objectifs SRADDET : - • 2030 : - 50% de consommation d'ENAF (au	Portail de l'artificialisation des sols https://artificialisation.develop	Annuelle (au rythme de l'actualisation des données sur le portail)

Projet

			Vergers : 13,98 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 14,05 ha	Vergers : 2,34 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 3,75 ha	global) • 2050 : -75% de consommation d'ENAF (au global	pement-durable.gouv.fr/mesurer-la-consommation-despaces/telecharger-les-donnees	
		Consommation d'espaces à destination d'infrastructures de transport routières	Sur la période 2014-2023 : • Échelle TCM : 16,64 ha • Troyes : 0,22 ha • Sainte-Savine : 0,87 ha • Saint-André-les-Vergers : 1,91 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 3,23 ha	Flux 2022-2023 : • Échelle TCM : 0,8 ha • Troyes : 0 ha • Sainte-Savine : 0 ha • Saint-André-les-Vergers : 0,08 ha • La Chapelle-Saint-Luc : 0,56 ha	Zéro artificialisation nette des sols en 2050 (loi ZAN) Objectifs SRADDET : - • 2030 : - 50% de consommation d'ENAF (au global) • 2050 : -75% de consommation d'ENAF (au global)	Portail de l'artificialisation des sols : ttps://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/cartographie-artificialisation	
Environnement / Biodiversité	Fonctionnalité écologique du territoire	Actions de prise en compte de la biodiversité dans les travaux d'aménagement liés à la mobilité : éclairage respectant la trame noire, intervention d'un écologue, pré-diagnostic écologique…	/	À renseigner en fonction des sites/projets	À systématiser sur tous les projets	Lien avec la maîtrise d'ouvrage/ maîtrise d'œuvre des projets	Au rythme des projets

Projet

	Qualité environnemental e du projet	Suivi d'indicateurs de prise en compte de la biodiversité sur les travaux d'aménagement liés à la mobilité (parkings P+R, voies bus, voies cyclables…) : Coefficient de pleine terre, surface imperméabilisée, arbres plantés ou supprimés.	/	À renseigner en fonction des sites/projets	À systématiser sur tous les projets		
Accidentologie (en lien avec les effets sur la santé humaine)	Suivi de l'évolution de l'accidentologie routière	Nombre d'accidents corporels Nombre de cyclistes accidentés sur un aménagement cyclable Nombre d'accidents de voiture	Sur 2014-2022 sur les 19 communes du Grand Troyes : + 226 % du nombre d'accidents corporels Baisse du nombre d'accidents observée entre 2022 et 2014 (-71%), puis moyenne augmentation entre 2015 et 2017 (+37%) et très forte augmentation en 2018 (+171% par rapport à 2017)	2018 : 222 accidents corporels sur les 19 communes du PTU (ex communes du Grand Troyes) dont 43 incluant des cyclistes, 44 des piétons et 123 des voitures	Réduire l'accidentologie	TCM (observatoire PDM)	Annuelle

Projet

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

setec

Étude territoriale de mise en place de flotte à faibles émissions

2025-2035

Document adopté au Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole

Sommaire

I. PREAMBULE 4
II. LES MOBILITES DECARBONEES 6
II. 1. Contexte réglementaire 6
II. 1. 1. Contexte national 6
II. 1. 2. Contexte régional 6
II. 1. 3. Contexte local 7
II. 1. 4. Obligations des gestionnaires de parcs 8
II. 2. L'électromobilité 9
II. 2. 1. Qu'est-ce que la mobilité électrique ? 9
II. 2. 2. Offre de véhicules électriques sur le marché 10
II. 2. 3. Comment fonctionne un point de charge électrique appelé aussi Infrastructure de Recharge pour les Véhicules Electriques (IRVE) ? 14
II. 3. Le GNV/ bioGNV 26
II. 3. 1. Qu'est-ce que le GNV/BioGNV ? 26
II. 3. 2. Offre de véhicules GNV sur le marché 26
II. 3. 3. Comment fonctionne une station d'avitaillement GNV ? 27
II. 4. L'hydrogène 33
II. 4. 1. Qu'est-ce que la mobilité hydrogène ? 33
II. 4. 2. Offre de véhicules à hydrogène sur le marché 33
II. 4. 3. Comment produire l'hydrogène ? 34
II. 4. 4. Comment fonctionne une station hydrogène ? 34
II. 4. 5. Comment approvisionner une station en hydrogène ? 35
II. 5. Les biocarburants 36
II. 5. 1. Qu'est-ce que la mobilité biocarburants ? 36
II. 5. 2. Offre de véhicules Biocarburants sur le marché 37
II. 5. 3. Stations Biocarburants 37
II. 6. Les carburants de synthèse 39
II. 6. 1. Qu'est-ce que la mobilité via les carburants de synthèse ? 39
II. 6. 2. Offre de véhicules Carburants de synthèse sur le marché 40
II. 6. 3. Stations Carburants de synthèse 40
III. DIAGNOSTIC 41
III. 1. Territoire 41
III. 1. 1. Réseaux d'énergies 41
III. 1. 2. Production d'énergie renouvelable 42

Projet

III. 1. 3. Zones d'activités 44
III. 1. 4. Réseau viaire 44
III. 1. 5. Infrastructures de recharge et d'avitaillement existantes 45
III. 2. Vision macroscopique de la transition énergétique du parc roulant immatriculé sur le territoire de TCM 49
III. 2. 1. Parc TCM 49
III. 2. 2. Répartition du mix énergétique appliqué au parc roulant TCM 49
III. 3. Collecte de données de parc 53
III. 3. 1. Propriété 56
III. 3. 2. Maintenance 56
III. 3. 3. Stratégie de conversion des répondants 56
III. 3. 4. Initiatives écoresponsables des répondants 57
III. 3. 5. Atelier d'échange - 14 mars 2024 58
V. SCENARIOS 60
V. 1. Offre véhicules en carburants alternatifs disponibles sur le marché 60
V. 1. 1. Véhicules particuliers et utilitaires 60
V. 1. 2. Véhicules lourds 60
V. 1. 3. Véhicules spéciaux 61
VI. STRATEGIE EN 3 AXES ET PROPOSITIONS D'ACTIONS 63
VI. 1. AXE 1 : ELECTRIFICATION DES CYCLOMOTEURS, VL, VUL ET PL-19T 63
VI. 1. 1. Proposition d'actions 63
AXE 2 : MIX ÉNERGÉTIQUE POUR LES PL+19T renforcé dès 2030 66
VI. 1. 2. Proposition d'actions 67
VI. 2. AXE 3 : ACCOMPAGNER LA FILIÈRE DU RETROFIT ET DU RECYCLAGE 69
VI. 2. 1. Proposition d'actions 69
VI. 2. 2. Retrofit vers des biocarburants 69
VI. 2. 3. E-retrofit du véhicule thermique vers un véhicule électrique 70
VI. 2. 4. Recyclage des batteries 72
VII. ANNEXE 73
VII. 1. Hypothèses et sources utilisées pour le calcul des impacts énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre 73
VII. 1. 1. Estimation des Kilométrages journaliers 73
VII. 1. 2. Hypothèses de consommations des véhicules 74
VII. 1. 3. Hypothèses Emissions de CO2e 75
VII. 1. 4. Répartition du parc TCM selon le scenario AME 2023 76
VII. 1. 5. Evolution de la consommation énergétique du parc TCM selon le scenario AME 2023 77

Projet

I. Préambule

Les véhicules à carburant alternatif et leurs usages catalysent aussi bien l'**évolution des mobilités** que la **production**, le **transport** ou le **stockage** de l'énergie. Si ces véhicules, dans l'**approche initiale** de mobilité électrique, se **chargent lentement** la nuit, on a assisté, avec le développement des réseaux de charges, à un premier virage d'usage avec une **charge de jour, accélérée ou rapide**. Un second virage est en cours avec la **recharge super rapide** pour les véhicules électriques. Ces nouvelles possibilités de charge ne sont pas sans poser des **contraintes lourdes** sur la production, la gestion, le transport et le stockage de l'énergie et soulèvent des problématiques de réseau, de gestion d'appel de puissance et d'optimisation de la production d'énergie et de carburant. L'effacement, la réinjection, la gestion de l'énergie à l'échelle des stations, l'autoconsommation sont autant de solutions qui émergent dans le rapprochement en cours entre les écosystèmes mobilité et énergie. Le **bioGNV** peut être **produit localement** par la méthanisation. Enfin, les **biocarburants** qui sont produits à partir de matières premières agricoles dépendent de la production qui n'est pas constante ni garantie tout au long de l'année. Quant à l'**hydrogène**, les **questions** concernant sa **production** sont aussi très présentes dans l'actualité. On peut produire de l'hydrogène à partir de méthane (ou GNV) ou d'électricité.

Le **contexte géopolitique** actuel **fragilise** l'approvisionnement en énergie et en gaz naturel en particulier. Nous échangeons sur ces éléments pour tous les types de carburants notamment sur une notion d'autonomie énergétique.

La transition énergétique répond aux enjeux environnementaux liés à la production d'énergie, la pollution induite par les usages, mais aussi à des enjeux géopolitiques, sanitaires et d'économie circulaire.

Troyes Champagne Métropole a le double objectif de **réduire les quantités de carbone** émis par les véhicules de son territoire ainsi que **développer la production et l'usage** des énergies renouvelables pour la mobilité. Ces objectifs peuvent se retrouver dans la Projet de Territoire, ainsi que le Plan Climat Air énergie territorial de Troyes Champagne Métropole (cf. partie II.1.3).

Les émissions de gaz à effet, en 2019, proviennent en grande partie du secteur du transport routier (35% - marchandises et personnes hors fret et aviation) selon l'observatoire climat, air, énergie d'ATMO Grand Est.

La transition des flottes publiques et privées captives constitue un des leviers pour les entreprises et les collectivités pour contribuer à la décarbonation des mobilités, d'autant plus Troyes Champagne Métropole porte le rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

La présente mission vise à élaborer une stratégie de transition pour ces flottes, et ainsi planifier la mise en œuvre d'infrastructures d'avitaillement et de recharge pour ces mobilités à carburants alternatifs.

Projet

Concernant les infrastructures de recharge et d'avitaillement publiques, des besoins sont ressortis de l'élaboration du Guide à destination des porteurs de projet d'infrastructures publiques pour les mobilités alternatives (électrique, GNV et Hydrogène) en Région Grand Est (2019) à horizon 2030, en fourchette haute de projection :

	IRVE (normal-rapide-très rapide)	GNV (piste)	Hydrogène (piste)
Troyes Champagne Métropole	76 – 108 - 33	11	6

A ces besoins de compléments d'infrastructures publiques, s'ajoutent les possibilités de conversion de véhicules vers les biocarburants qui n'étaient pas aussi développés en 2019.

Avec les progrès technologiques des camions électriques, l'agglomération est un lieu idéal d'arrêt et d'avitaillement pour les transporteurs partant de Paris, de Reims ou de Dijon par exemple. La Communauté d'Agglomération est aussi à l'origine de nombreux flux de transport avec la transition industrielle et commerciale qui s'opère depuis quelques années sur le territoire. Le mode routier est le plus utilisé actuellement mais différents leviers peuvent être actionnés pour accompagner le changement des habitudes de mobilité.

Pour répondre à ce double objectif, l'étude présente les enjeux ci-dessous.

Accompagner les acteurs du territoire dans le développement d'une acculturation à la mobilité faibles émissions

Connaitre les actions de mobilité alternative du territoire

Proposer des scénarii de conversion de flottes pragmatiques et en adéquation avec les énergies locales

Proposer un maillage des stations de recharge et d'avitaillement performant, et complémentaire entre elles / en considérant une possible reconversion des stations existantes

Préparer une phase opérationnelle de la transition énergétique des flottes et de la production d'énergie et préfigurer les synergies d'écosystèmes production / distribution / consommation

Le présent document retrace le déroulé de l'étude, le scenario de transition des flottes participantes à l'étude et les préconisations pour les prochaines étapes de la transition.

Projet

II. Les mobilités décarbonées

II. 1. Contexte réglementaire

II. 1. 1. Contexte national

Au niveau national, plusieurs lois successives accompagnent le développement des mobilités alternatives. Les dernières en date sont **la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte** (TECV-2015), **la loi d'Orientation des Mobilités** (LOM-2019) et **la loi Climat et Résilience** (2021). Elles ont, pour les mobilités propres, les objectifs suivants :

1. Introduire, soutenir et promouvoir les technologies durables afin de favoriser les transports à faibles émissions de carbone ;
2. Augmenter la part d'énergies renouvelables et réduire celle des énergies fossiles ;
3. Améliorer l'efficacité énergétique du parc de véhicules – Renouvellement des flottes professionnelles et de collectivités ;
4. Réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
5. Permettre de créer une écotaxe routière à partir de 2024.

Chaque infrastructure d'avitaillement ou de charge pour les mobilités décarbonées fait l'objet de règles de conception décrites dans chaque vecteur.

Concernant la mobilité électrique, le décret du 12 janvier 2017 impose des obligations à d'autres acteurs de cet écosystème :

- Les constructeurs automobiles ont l'obligation d'informer les acquéreurs sur les moyens de recharge.
- Les aménageurs et opérateurs ont l'obligation de :
  - Déployer des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (IRVE) selon le type de bâtiment que dessert le parking ;
  - Informer le gestionnaire du réseau de distribution public d'un éventuel pilotage de la recharge en amont de sa demande de raccordement ;
  - Faciliter l'itinérance ;
  - Rendre les données IRVE libres d'accès ;
  - Signaler l'indisponibilité d'une IRVE dans un délai de deux heures et respecter un délai d'intervention maximal.

II. 1. 2. Contexte régional

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) Grand Est, approuvé en 2019, affiche un objectif (n°13) de développement l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien.

SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

« Ces nouvelles mobilités appellent également à l'innovation dans les territoires notamment pour développer les services nécessaires :

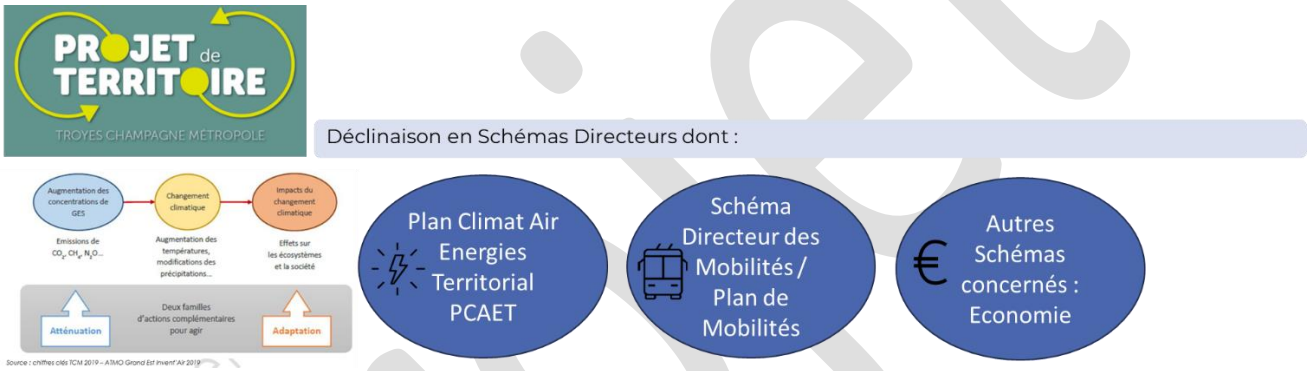
Projet

- Planifier à la bonne échelle le déploiement raisonné et cohérent des stations de recharge / avitaillement pour les véhicules à faibles émissions sur le territoire, tant sur les axes structurants qu'en proximité ;
- Adapter les zones de stationnement pour y consacrer des espaces au covoiturage, à l'autopartage et aux mobilités douces avec notamment l'aménagement d'équipements dédiés (abris vélos sécurisés équipés de bornes de recharge pour vélos à assistance électrique, voire de petit matériel de réparation) ; »

II. 1. 3. Contexte local

Le Projet de Territoire de Troyes Champagne Métropole est un document stratégique traduisant les grandes orientations pour l'avenir de l'agglomération sur les prochaines décennies. Structuré en trois axes, il croise les différents sujets, notamment les sujets économiques et environnementaux.

Approuvé en juillet 2022, le Projet de Territoire se décline en différents outils de planification tels que le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), les Schéma Directeur des Mobilités et Plan de Mobilité, entre autres. Cette étude s'inscrit dans le Plan de Mobilité, en tant qu'annexe spécifique à la conversion des flottes tant privées que publiques.



Troyes Champagne Métropole finalise son Plan climat-air-énergie (PCAET), outil opérationnel de coordination de la transition énergétique du territoire. Dans le but de se préparer pour assurer la qualité de vie de la population en 2050, le Plan fixe les objectifs suivants :

- Diviser par 2 les consommations énergétiques,
- Diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre,
- Intégrer 60% d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique
- Adapter le territoire et les activités aux fortes chaleurs, à la sécheresse et aux inondations.

Projet

II. 1. 4. Obligations des gestionnaires de parcs

Quel que soit le gestionnaire de parc, la publication des données de parc est devenue une obligation.

a) Pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices (parc géré de plus de 20 véhicules, directement ou indirectement)

Les articles L.224-7 à L.224-8-2 du code de l'Environnement imposent les transitions suivantes lors des renouvellements de véhicules :

- Véhicules de moins de 3,5 tonnes :
  - Pour l'État et ses établissements publics :
    - Avant le 1er janvier 2027 : 50% des véhicules renouvelés annuellement doivent être VFE dont 37,4% VTFE[1]
    - Après le 1er janvier 2027 : 70%, dont 37,4% VTFE (électrique batterie et prolongateur énergie H2)
  - Pour les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics :
    - Avant le 1er janvier 2025 : 30% des véhicules renouvelés annuellement doivent être VFE
    - Après le 1er janvier 2025 : 40% dont 37,4% doivent être VTFE à partir du 1er janvier 2026
- Bus et autocars :
  - Avant le 1er janvier 2025 : 50% des véhicules renouvelés annuellement doivent être VFE
  - Après le 1er janvier 2025 : 100% dont 50% doivent être VTFE pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants

La définition de VFE et VTFE est donnée aux articles D. 224-15-2 à D. 224-15-12.

b) Entreprises privées (parc géré de plus de 100 véhicules de moins de 3,5T)

Les articles L.224-10 à L.224-11-1du code de l'Environnement imposent les transitions suivantes lors des renouvellements de véhicules :

- Avant le 1er janvier 2024 : 10% des véhicules renouvelés annuellement doivent être VFE
- Du 1er janvier 2024 au 31/12/2026 : 20% - Du 1er janvier 2027 au 31/12/2029 : 40%
- Après le 1er janvier 2030 : 70%

Des obligations s'appliquent aussi aux gérants de plus de 100 cyclomoteurs, de centrales de réservations de taxi ou VTC, plateforme de livraison de plus de 50 conducteurs.

[1] VTE : Véhicule faible émission / VTFE : Véhicule très faible émission

Projet

II. 2. L'électromobilité

II. 2. 1. Qu'est-ce que la mobilité électrique ?

La mobilité électrique concerne les déplacements réalisés par des véhicules équipés de moteurs électriques alimentés par de l'électricité stockée dans une batterie embarquée.

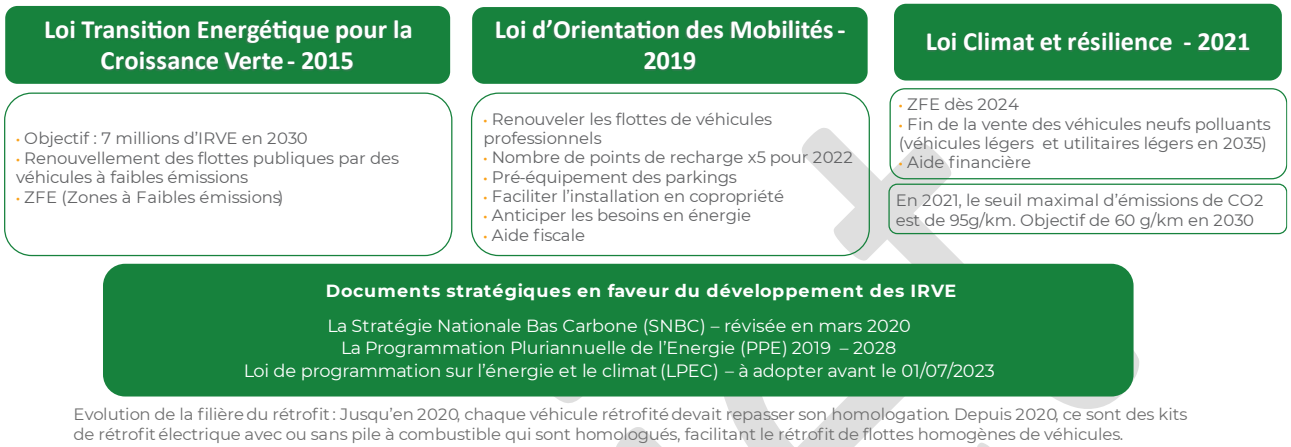


Figure 1 - Synthèse de la réglementation existante en faveur de l'électromobilité

L'électromobilité regroupe les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables.

Les véhicules se chargent sur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules électriques et Hybrides Rechargeables (IRVE). Ces IRVE sont reliées à une source d'énergie électrique :

- Directement à partir du réseau électrique
- Par un équipement intermédiaire existant (l'éclairage public par exemple)
- Par un équipement produisant de l'énergie (panneau photovoltaïque par exemple)

En France, le mix énergétique est de plus en plus décarboné. Rapportées au nombre d'habitants, les émissions de CO_2 liées à la production d'énergie en France métropolitaine sont de 4,1 tonnes de CO_2 par habitant en 2020. Entre 2005 et 2019, une baisse moyenne de 2,0% par an est constatée. L'évolution des émissions de CO_2 rapportées au produit intérieur brut s'inscrit en revanche en 2020 dans la poursuite de la tendance passée, en baissant de 2,7 %, soit le rythme moyen de baisse observé depuis 2005. Les émissions sont ainsi passées de 182 t CO_2/M€ en 2005 à 121 t CO_2/M€ en 2020[2].

Ainsi, la mobilité électrique est faiblement émettrice de CO_2 à l'utilisation. En fonction des contrats de fourniture d'électricité ou de la configuration avec branchement direct sur une source d'énergie renouvelable, la mobilité électrique peut même être alimentée par une source locale d'énergie propre et renouvelable.

Selon le gestionnaire de Réseau de Transport d'Electricité (RTE), en 2020, la production d'électricité en France était produite à 68% par le nucléaire.

[2] Source : Datalab 2021 du ministère de la transition écologique. Pour un comparatif avec d'autres pays, voir carte sur le site https://fr.countryeconomy.com/energie-et-environnement/emissions-co2.

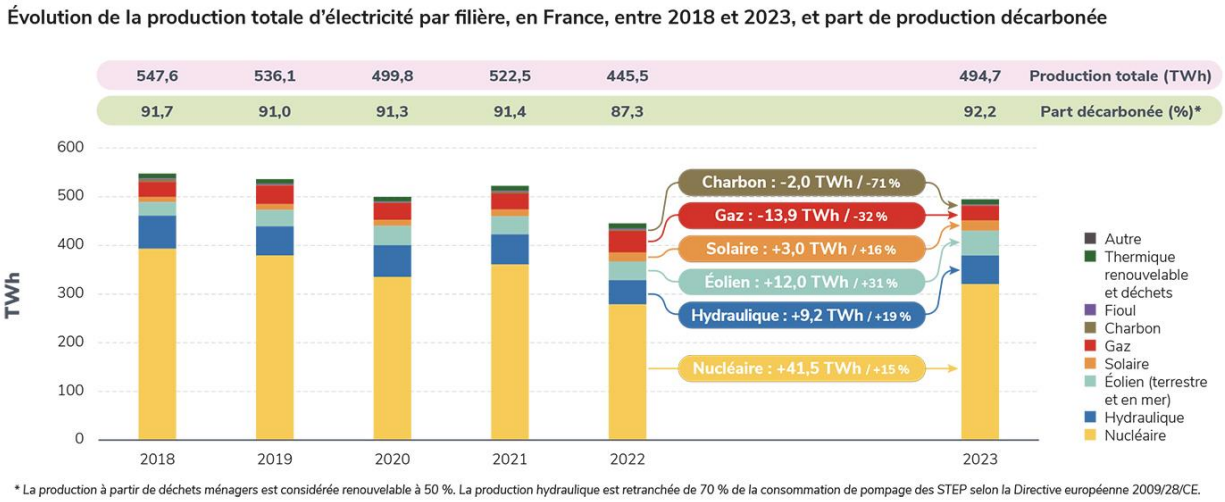


Figure 2 - Répartition de la production d'électricité en France par filière
Source : https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-2023/synthese

Sur le territoire national, la mobilité électrique est particulièrement utilisée dans le domaine de la mobilité des particuliers, toutefois, les besoins des professionnels ne sont pas à négliger, car en développement :

- Résidentiel : la charge pour les besoins dits « résidentiels » se caractérise par une charge régulière liée à stationnement long (Léger et autopartage) – environ une nuit ou une journée. La majeure partie des besoins concerne de la mobilité légère.

- Professionnel : la charge pour les besoins dits « professionnels » se caractérise par une charge régulière à proximité de leur lieu de stationnement du véhicule et ponctuelle lors de leurs missions. Le stationnement associé est de moyenne durée pour la charge régulière et de courte durée pour la charge ponctuelle. Les clients cibles sont les taxis, artisans, les autobus et la logistique du dernier kilomètre. Les besoins concernent la mobilité légère à lourde.

- Occasionnel : la charge occasionnelle est une charge ponctuelle, voire saisonnière, dite « de destination » dont la durée de stationnement dépend des services à proximité (exemples de localisation : sites touristiques, supermarchés, cinémas). La majeure partie des besoins concerne de la mobilité légère.

- Transit : la charge de transit est une charge ponctuelle, voire saisonnière, liée à une durée de stationnement courte. Le besoin est situé à proximité des axes routiers primaires (exemple de localisation : aires d'autoroute). Les besoins concernent la mobilité légère à lourde.

⇨ SECTEUR CIBLE : La mobilité légère toutes distances et la mobilité lourde courte distance

II. 2. 2. Offre de véhicules électriques sur le marché

Les véhicules électriques connaissent aujourd'hui un essor dans le domaine de la mobilité légère (+12% d'immatriculation de véhicules électriques et +3,6% de véhicules hybrides rechargeables comparativement avec 2023, selon le baromètre de mars 2024 de l'AVERE France[3]). Pour les véhicules lourds, l'AVERE recense une augmentation de 29,5% de vente de camions électriques, faisant ainsi passer le parc européen de camions électriques à 2% du parc total.

[3] Avere-France est l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique

Cette tendance s'explique par :

- les bénéfices attendus de la motorisation sur l'utilisation : élimination de la pollution atmosphérique et sonore ;
- l'atteinte d'un modèle économique qui commence à être viable pour des usagers, par le développement du marché de l'occasion, par une offre des constructeurs étoffée ;
- par la mise en place de contraintes réglementaires sur d'autres motorisations.

La mobilité électrique, disponible en version 100% électrique (batterie) et en version hybride rechargeable, est la mobilité alternative la plus répandue avec 1 931 318 véhicules immatriculés en France selon le baromètre AVERE France de septembre 2024.

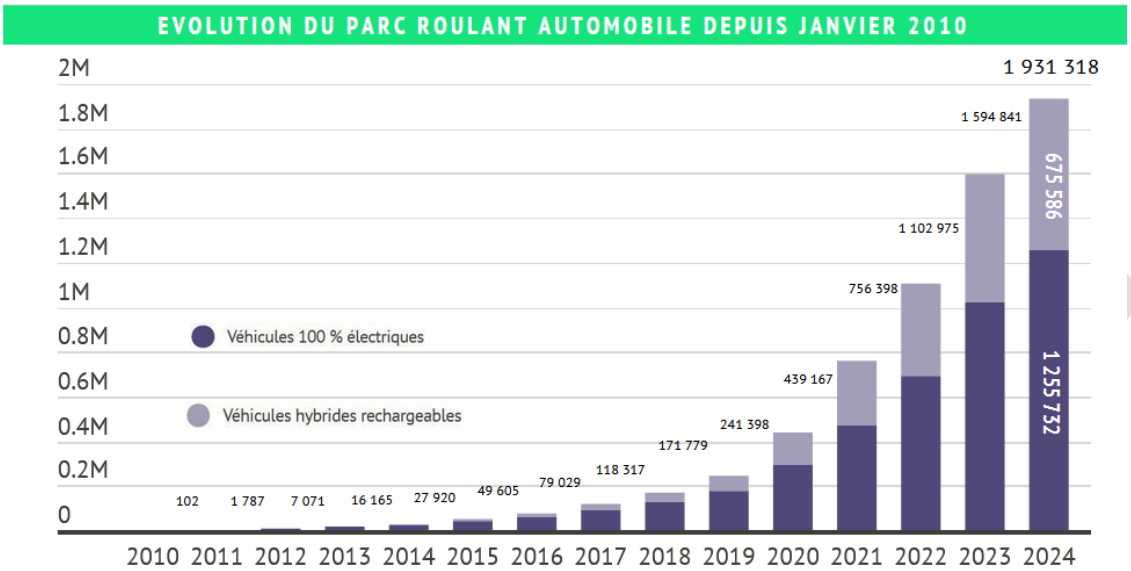


Figure 3 - Évolution du parc roulant (VL et VUL) électrique et hybride rechargeable
Source : baromètre Avere sept. 2024

La mobilité électrique perce depuis 4 ans sur le marché de l'occasion au 1er trimestre 2024. Les voitures particulières électriques d'occasion représentent 2 % des transactions avec un volume de 28 682 unités, dans un marché global au 1er trimestre 2024 de 1,335 million de transactions. Les voitures électriques d'occasion sont logiquement récentes : 87% ont moins de 5 ans contre seulement 32% pour les voitures thermiques.

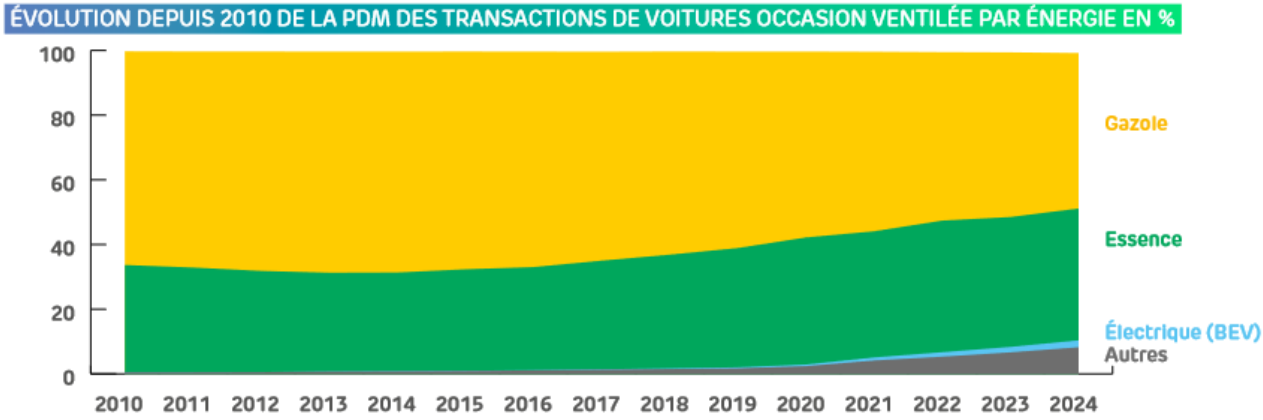


Figure 4 - Évolution de la part de marché des voitures d'occasion ventilée par énergie en %
Source : Baromètre Marché des voitures électriques d'occasion 1er trimestre 2024 Mobilians-Avere

L'offre constructeur en électromobilité est particulièrement étoffée pour la mobilité légère (véhicules légers et véhicules intermédiaires) et la micromobilité (2 et 3-roues et vélos à assistance électrique) ainsi que pour les véhicules de transports en commun en secteur urbain.

La gamme de véhicules légers et utilitaires s'étoffe de plus en plus. Tous les constructeurs proposent des modèles avec la mise en place d'un marché concurrentiel.

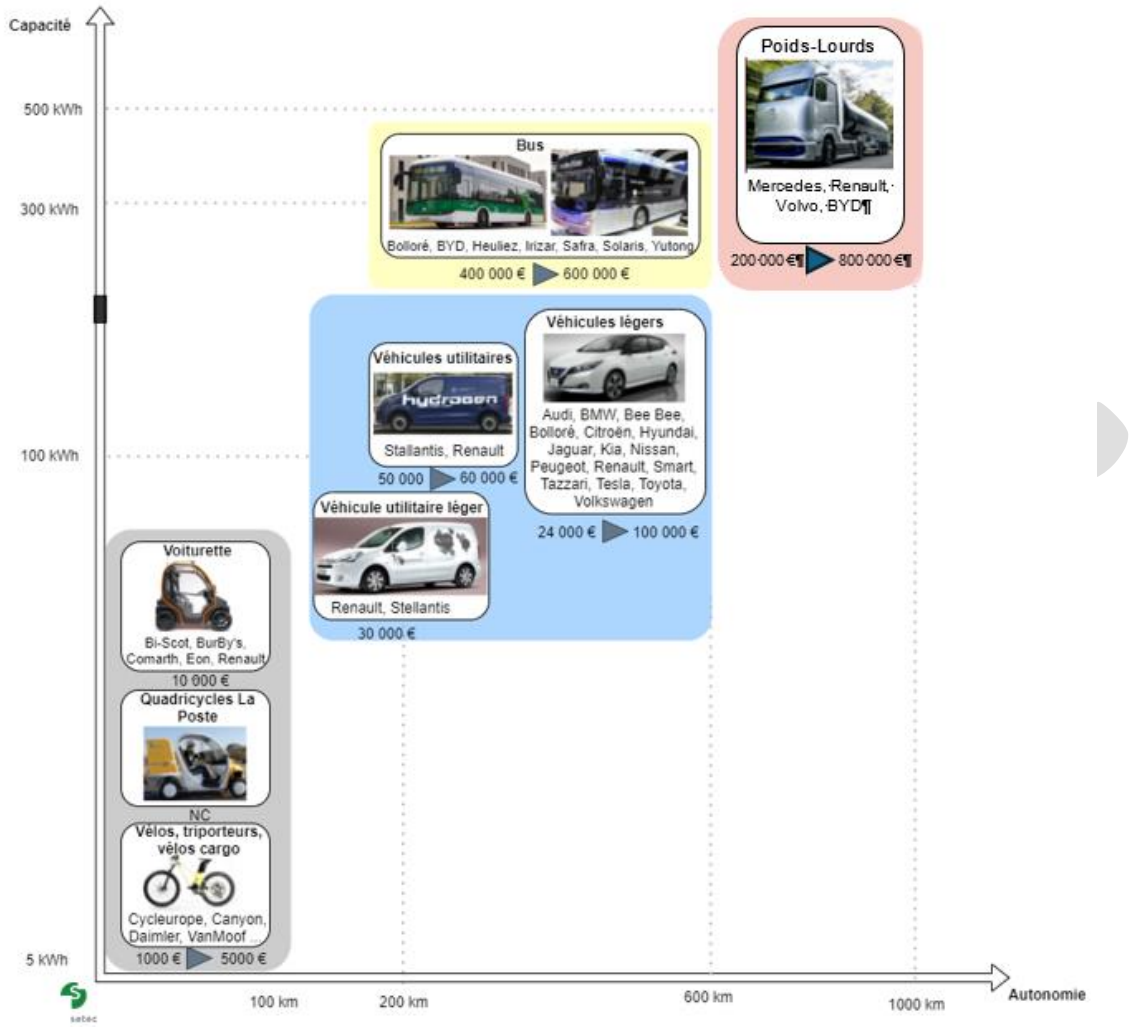


Figure 5 : Offre des véhicules routiers électriques sur le marché

Le faible nombre de ventes de poids lourds et la diversité des compositions de ceux-ci freinent les investissements de la part des constructeurs. La proposition de la gamme complète de chaque constructeur en version électrique prendra du temps.

a) Charge bidirectionnelle

Le véhicule électrique ou hybride rechargeable n'est considéré que comme un consommateur d'énergie à l'instar des autres véhicules. Mais il peut également être une source pour recharger d'autres objets qui ont besoin d'électricité. Si certains véhicules permettent, par exemple, de brancher un ordinateur ou de recharger un autre véhicule électrique (exemples de V2X), d'autres véhicules permettent également de stocker de l'énergie, de renvoyer de l'énergie de la batterie vers le réseau (exemples de V2G) ou de le fournir à une maison (V2H). On parle alors de charge bidirectionnelle ou Vehicle-To-Grid (V2G), Vehicle-To-Everything (V2X), Vehicle-To-Home (V2H) et Vehicle-To-Build (V2B).

Dans le cas d'un pic de production d'énergie par exemple, les voitures avec technologie V2G pourraient, par exemple, stocker l'énergie supplémentaire dans leurs batteries et restituer l'énergie au moment où le réseau en a besoin (ce qui se marie particulièrement bien avec le développement des énergies renouvelables, comme le photovoltaïque ou l'éolien). Une solution de stockage d'énergie par la batterie est appréciée des opérateurs de réseaux et permet d'équilibrer la charge à tout moment.

À la fin 2022, seuls quelques modèles sont compatibles comme Nissan Leaf, Mitsubishi Motors i-Miev et Eclipse Cross PHEV (hybrides rechargeables).

Nissan Leaf,
34 400 €, 385 km,
Source automobile-propre.com

Mitsubishi et Eclipse Cross PHEV, HR,
39 990 €, 45 km,
Source : automobile-propre.com

Les constructeurs Stellantis, Renault et Volkswagen annoncent des projets de véhicules compatibles V2G.

b) Rétrofit

Un arrêté paru le 13 mars 2020 autorise une transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible pour tous les véhicules de plus de 5 ans (voitures, véhicules utilitaires, camions, bus et cars) ainsi que les 2 et 3 roues de plus de 3 ans. Un focus spécifique est développé dans le chapitre « acteurs de la chaîne de valeur automobile ».

c) Classement Crit'Air

D'après l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leurs niveaux d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route, toutes les typologies (2 roues, tricycles, quadricycles, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocars) de véhicules électriques bénéficient d'une vignette Crit'Air Électrique. Toutes les typologies de véhicules hybrides rechargeables bénéficient d'une vignette Crit'Air 1.

d) Perspectives d'évolution des véhicules électriques et hybrides rechargeables

Le développement du marché de l'occasion pour les véhicules légers électriques permettra de poursuivre la massification des ventes.

L'amélioration technologique des batteries permet aux constructeurs de proposer des véhicules avec une plus grande autonomie (il est visé à plus long terme, une autonomie similaire aux véhicules équivalents en énergie fossile) et des véhicules plus lourds (élargissement de la gamme jusqu'aux poids lourds et véhicules spéciaux). Cette évolution des batteries a déjà commencé à réduire les propositions des constructeurs de véhicules hybrides rechargeables (au Salon de l'Automobile 2022, Audi et Volvo ont annoncé la suppression de ces véhicules de leur catalogue). Comme indiqué dans « Les avis de l'ADEME – Voitures électriques et bornes de recharge – octobre 2022 », il convient de choisir une batterie juste adaptée à l'usage majoritaire du véhicule, en sélectionnant un modèle de véhicule le plus petit et léger possible, car l'impact carbone d'un véhicule électrique augmente quasiment proportionnellement à son poids, lui-même fortement impacté par la capacité de stockage de sa batterie.

Projet

Les constructeurs axent par ailleurs leurs travaux sur la communication entre le véhicule et son point de recharge. Cette communication permettra le développement de la recharge bidirectionnelle et du Plug And Charge (authentification automatique du véhicule à la connexion).

e) Aides à l'acquisition des véhicules électriques

En 2024, les aides à l'acquisition évoluent :

- Leasing social : Le décret n°2023-1183 du 14 décembre 2023 publié par le gouvernement le 15 décembre met en place le dispositif du Leasing Social en précisant notamment le profil des personnes éligibles ainsi que les véhicules éligibles, les dispositions du contrat de Leasing, le montant de l'aide et enfin les modalités pour les loueurs.

- Bonus écologique : Le gouvernement a partagé le 15 décembre 2023 la liste des premiers véhicules électriques éligibles au nouveau barème de calcul qui prend notamment en compte les méthodes de fabrication des véhicules et leur coût d'acheminement. Le décret n°2024-102 du 14 février 2024 fixe les modalités du bonus écologique. Le coût du véhicule neuf doit être inférieur à 47 000 € TTC, motorisation électrique, hydrogène ou électrique-hydrogène, pour être éligible au calcul ci-dessous :

Calcul	**27 % du coût d'acquisition TTC[4]**
Limite[5]	**4 000€**
Majoration ménages jusqu'au 5e décile	RFR/p[6] ≤ 15 400€ : **+ 3 000€ (portant la limite d'un bonus majoré à 7 000€)**
Majoration DROM	Si domiciliation (PP ou PM) DROM et circulation dans les DROM dans les 6 mois suivant l'acquisition : **+ 1 000€**

II. 2. 3. Comment fonctionne un point de charge électrique appelé aussi Infrastructure de Recharge pour les Véhicules Electriques (IRVE) ?

Une infrastructure se compose à minima d'une borne de recharge et d'un chargeur.

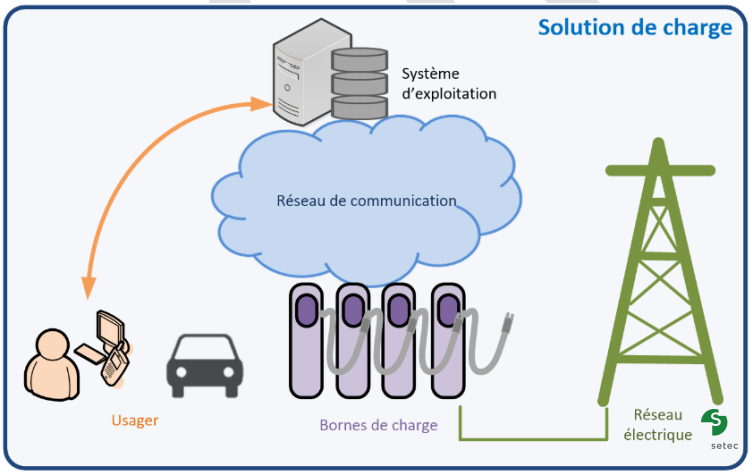


Figure 6 : Schéma de fonctionnement d'une IRVE – setec

Une station de charge avec IRVE se compose de :

- Un point d'alimentation (raccordé au réseau d'électricité ou raccordé sur un dispositif de production locale d'électricité) ;

- Un compteur d'alimentation ;

- Une ou plusieurs bornes de recharge contenant :

- Un ou plusieurs points de charge. Un point de charge permet de charger un véhicule. Pour s'adapter aux différents véhicules du marché, un point de charge peut proposer plusieurs connectiques, dont certaines avec un câble intégré.
- Un dispositif d'identification,
- Un dispositif de paiement (optionnel),
- Un système de communication,

- Autant de places de stationnement que de points de charge ;
- Une signalisation de stationnement IRVE.

Les IRVE sont gérées par des opérateurs de recharge. Celui qui propose le service permettant d'utiliser la borne est un opérateur de mobilité. Un même acteur économique peut jouer les deux rôles : c'est le cas lorsqu'un opérateur de recharge veut proposer des contrats de service aux utilisateurs de ses bornes. Il faut cependant organiser la distinction entre ces deux rôles pour que les clients d'autres opérateurs puissent accéder aux mêmes bornes de recharge.

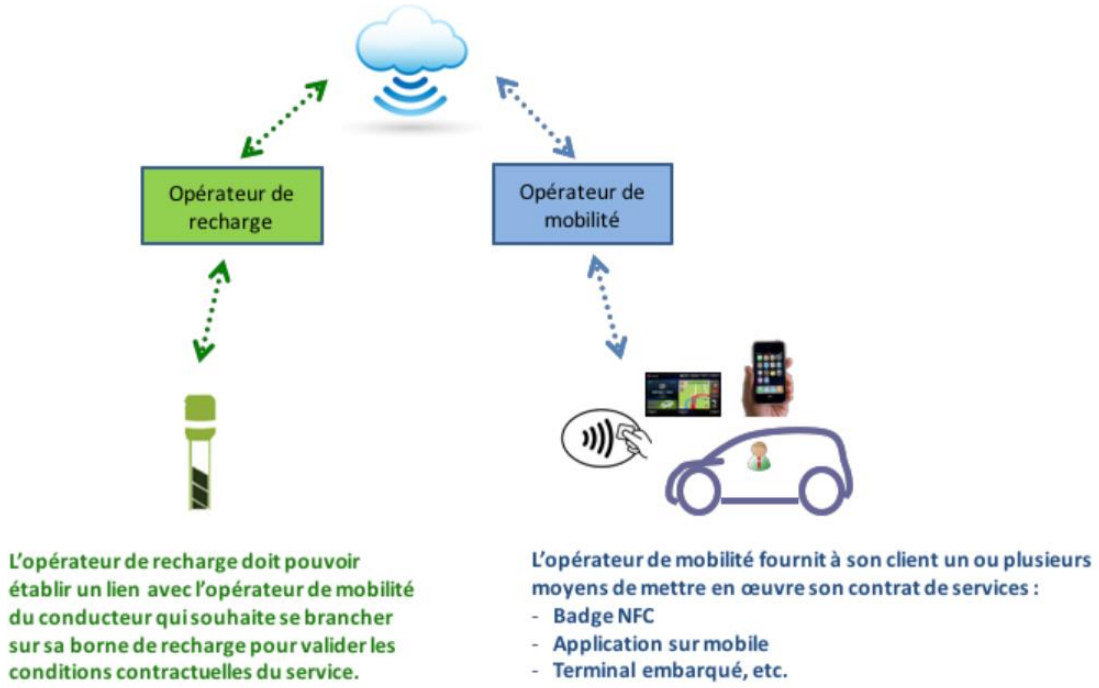


Figure 7 - Schéma des rôles des opérateurs de recharge et de mobilité - Source : AFIREV

a) Les types d'infrastructures

Il existe différents types de recharges liés à la puissance de l'IRVE ce qui impacte le temps de charge de ceux-ci :

Type de charge	Gamme de puissance	Temps de charge indicatif pour des VL chargés entre 20 et 80%
Charge lente	*Jusqu'à 7,4 kW*	*8 h*
Charge normale	*De 7,4 kW à 22 kW*	4 h *à* 1 h
Charge rapide	*De 23 kW à 150 kW*	*30 min*
Charge très rapide ou super chargeur	*À partir de 150 kW*	*Quelques minutes*

Tableau 1 - Type de charge par puissance

À noter : le temps de charge dépend à la fois des capacités de la borne, mais aussi des capacités du véhicule. Pour chaque durée indicative ci-dessus, il n'est considéré aucune contrainte côté véhicule (pour rappel, les véhicules peuvent avoir des limites de puissance de charge différentes entre courant alternatif ou continu).

Selon le baromètre des IRVE de l'AVERE du mois d'août 2024, en Région Grand Est, comme partout en France (hors l'ile de France), les points de charge normale sont les plus répandus.

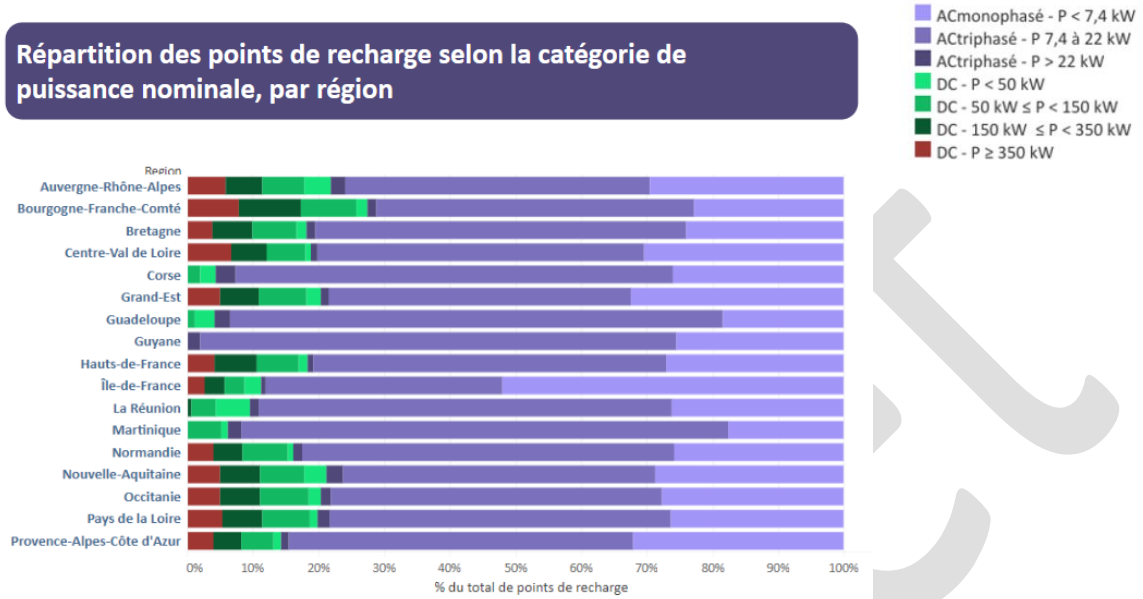


Figure 8 - Répartition des points de charge selon catégorie de puissance nominale, par Région - Source : baromètre IRVE AVERE août 2024

Il existe différents types de connecteurs pour brancher son véhicule à une borne, associés à différents modes de charge :

		Puissance	Mode de charge
Le connecteur domestique		3 kW AC monophasé	Mode 1 Mode 2
Le connecteur Type 1		3 à 7 kW AC monophasé	Mode 3
Le connecteur Type 2		3 à 43 kW AC triphasé	Mode 3
Le connecteur Type 3		3 à 22 kW AC triphasé	Mode 3
Le connecteur Type 4 **CHAdeMO**		50 kW DC	Mode 4
Le connecteur Type 4 **Combo 2 CCS**		Supérieur à 50 kW DC	Mode 4

Tableau 2 - Types de connectiques des IRVE

Projet

Définition	
Mode 1	P **Connecteur non dédié, AC** P **Absence de contrôle de charge.**
Mode 2	P **Connecteur non dédié, AC** P **Le chargeur est intégré dans le câble.**
Mode 3	P **Connecteur dédié, AC** P **Contrôle de charge et intelligence dans la borne.**
Mode 4	P **Connecteur dédié, DC** P **Contrôle de charge et intelligence dans la borne.**

Tableau 3 - Modes de charge des IRVE

Le marché de la borne de recharge évolue rapidement pour s'adapter à l'accroissement de la demande et à l'évolution rapide des véhicules électriques qui n'ont pas encore trouvé leurs standards :

- La prise de Type 1 est essentiellement utilisée par les véhicules japonais d'avant 2020, elle va avoir tendance à disparaître au profit de la prise de Type 2.
- La prise de Type 2 est un standard européen, elle est compatible avec de nombreux véhicules grâce au développement de câbles convertisseurs (câble Type 1/Type 2) et à sa présence à la fois côté borne et côté véhicule.
- Selon l'association d'usagers ACOZE, le connecteur de Type 3 tend à disparaître et le souhait des usagers est de développer sur le domaine public de la charge en courant continu de puissance 24 kW avec des IRVE dont le câble est attaché à la borne.
- La prise CHADEMO est toujours liée à un câble attaché du côté de la borne. Elle est compatible avec peu de modèles de véhicules comme Nissan LEAF (qui n'accepte pas d'autres prises à ce jour), Citroën C-ZERO, Peugeot iOn, Mitsubishi iMiEV ou Kia Soul EV.
- La prise Combo 2 CCS est toujours liée à un câble attaché du côté de la borne. Cette prise est un standard européen.

b) Règles de conception d'équipement en IRVE

Enfin, pour toute conception ou aménagement des bornes de recharge VE et VHR[4], il faut respecter les obligations du décret du 12 janvier 2017, modifié le 4 mai 2021 :

- Un point de charge doit être interopérable : il doit permettre à l'utilisateur d'accéder à la recharge et à son paiement sans être tenu de souscrire un contrat ou un abonnement avec l'opérateur de mobilité ou de l'infrastructure considérée ;
- Une station de charge publique doit offrir au moins une prise domestique (type E) ;
- Un point de charge normale doit disposer, a minima d'une prise de type 2 ;
- Un point de charge public rapide en courant continu doit disposer, a minima, d'un connecteur de type Combo 2 CCS ;
- Un point de charge publique rapide en courant alternatif doit disposer, a minima, d'un connecteur de type 2 ;

[4] Véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables

- La borne doit permettre de poursuivre une recharge en cours en cas de perte de communication avec le centre de supervision.

c) Éléments financiers concernant les IRVE accessibles au public

Le Guide interministériel des SDIRVE[5] précise des coûts d'investissement à prévoir, d'autres coûts sont issus d'un benchmark auprès des industriels (réalisé entre 2022 et mi 2024). Chaque type de borne de recharge est, a minima, disponible auprès de 2 fournisseurs, mais seuls quelques fournisseurs proposent plusieurs types de bornes de recharge dans leur catalogue.

- Coûts de fourniture du matériel :

Type de borne	Coût	Fournisseurs potentiels (non exhaustif)
Borne à deux points de charge 7 à 22 kVA AC avec coffret CIBE32 (pour PDL)	6 000 à 8 000 € HT	Alfen et Cahors
Borne à deux points de charge 22 kVA AC	8 000 à 9 000 € HT	Cahors, Lafon, Total, e-Totem, Schneider electric
Borne à deux points de charge 22 kVA AC et 24 kVA DC (tristandard)	15 000 à 20 000 € HT	Nexans, IES-Synergy, Nexans
Borne 50 kVA DC	25 000 à 30 000 € HT	EVBox, ABB, Cahors, Lafon
Borne 150 kVA DC	60 000 € HT	ABB, Cahors et Hager

Tableau 4 - Coûts de fourniture d'une IRVE et fournisseurs potentiels

- Coûts de génie civil

L'installation des bornes nécessite des travaux de fondation de la borne, des tranchées pour les arrivées des réseaux électriques et télécom et l'aménagement d'une place de stationnement avec, pour au moins une d'entre elles, une mise en accessibilité PMR[6] (selon l'article L 111-3-4 du Code de la construction et de l'habitation).

Les coûts sont d'environ 5 000 € HT par place de stationnement et de 1 000 à 3 000 € HT pour les autres travaux de génie civil.

- Coûts d'installation

Ces coûts comprennent les raccordements électriques (y compris protections électriques) et de télécommunication entre les bornes et le point de livraison, la pose de la borne (qui peut nécessiter un engin de levage) et les coûts de paramétrage et de mise en service.

Les coûts d'installation peuvent varier entre 2 000 et 5 000 € HT par borne.

Ces coûts ne comprennent pas la mise en place d'un poste de transformation électrique qui peut être nécessaire pour les stations de recharge les plus importantes.

- Coûts de raccordement

[5] Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges de Véhicules Electriques
[6] Personne à mobilité réduite

Les IRVE implantées sur le domaine public sont généralement raccordées au réseau public de distribution par un point de livraison dédié. La moyenne des coûts de raccordement s'élève à :

- raccordement pour une puissance totale ≤ 36 kVA : 2 000 à 2 500 € avant réfaction, soit environ 500 € à 625 € après réfaction à 75 % ;
- raccordement pour une puissance > 36 kVA et ≤ 250 kVA : 9 000 € avant réfaction, soit environ 2 250 € après réfaction à 75 %.

Il est également possible de connecter la station à un point de livraison existant, le cas échéant en augmentant la puissance souscrite de celui-ci. Dans ce cas, la réfaction ne s'applique pas, car il ne s'agit pas d'un raccordement.

Le taux de réfaction est la part des coûts de raccordement au réseau public qui est prise en charge par le tarif d'utilisation du réseau public (TURPE). L'article L. 341-2 du Code de l'énergie fixe le niveau maximal de prise en charge à 40 % du coût du raccordement de tout site de consommation d'électricité. Toutefois, la loi d'orientation des mobilités a autorisé, par dérogation, un rehaussement de cette prise en charge jusqu'à 75 % pour les infrastructures de recharge ouvertes au public, sous condition de puissance, inscrites dans un SDIRVE et dont la demande complète de raccordement est réceptionnée par le gestionnaire de réseau avant le 31/12/2025.

- Coûts d'études, de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage

Selon l'organisation, ces coûts peuvent varier de 0 à 15% du coût des travaux et d'installation.

Concernant les coûts d'exploitation, le guide fournit aussi quelques éléments, toutefois, il est à noter une très forte augmentation du prix de l'électricité et une grande disparité selon l'organisation mise en place pour la maintenance et la supervision des bornes.

- Coûts d'électricité

Le coût de l'abonnement est dégressif, en fonction de la puissance cumulée des points de recharge qui y sont reliés, son coût est généralement compris entre 100 € et 500 € par an pour un point de charge normale en courant alternatif (AC) et autour de 3 500 € par an pour un point de charge rapide en courant continu (DC).

- Coûts de supervision et exploitation commerciale

Les bornes peuvent être supervisées, facilitant leur suivi de la qualité de service et le déclenchement d'interventions. Ce service de supervision est facturé entre 100 et 200 € par an et par point de charge.

Le service proposé nécessite une exploitation commerciale dont le montant est de l'ordre de 60 à 80 € HT par an et par point de charge.

- Coûts de maintenance

La maintenance préventive annuelle représente généralement 5 à 12% des coûts de matériel. Celui-ci est étroitement lié avec les exigences de qualité de service.

Projet

d) Tarification de la recharge

Qu'il s'agisse de recharge publique ou privée, le manque de lisibilité et de cohérence des tarifs est déploré par les usagers. Ce constat est lié à deux phénomènes :

- Sur une même borne, plusieurs tarifs sont pratiqués ;
- Différents modes de calcul du tarif sont pratiqués par les réseaux.

Sur les bornes accessibles au public, sur une même borne, le tarif pratiqué ne sera pas facturé de la même manière en fonction de l'abonnement auquel l'usager a souscrit et du partenariat entre l'opérateur de mobilité et l'opérateur de recharge.

Ainsi, une seule règle est valable pour tous les opérateurs : le tarif le plus avantageux est celui de l'abonnement de l'opérateur de la borne utilisée. Sur le mode de tarification (facturation au temps et/ou à la quantité d'électricité consommée) ainsi que la différence de prix, chaque opérateur de recharge a son modèle de recette.

En 2020, le cabinet Wavestone a fait un relevé de différentes stratégies de tarification, montrant cette diversité :

Illustration de la diversité des stratégies de tarification

	Tarif pratiqué avec abonnement à l'opérateur de recharge	Tarif pratiqué avec abonnement Chargemap	Tarif pratiqué avec abonnement Newmotion
Bélib	0,016€/min ; 0,26€/min après 1h	0,049/min ; 0,29€/min après 1h	0,27€/min
Eborn	0,24€/KWh	0,39€/KWh	0,34€/KWh
Newmotion	0,15€/KWh + 0,03€/min	0,33€/KWh + 0,05€/min	X
SyDev	0,20€/KWh	0,23€/KWh	0,20€/KWh
Freshmile	0,20€/KWh + 0,025€/min	0,22€/KWh + 0,027€/min	0,20/min + 3,06€/charge

Figure 9 - Illustration de la diversité des stratégies de tarification - source : Wavestone septembre 2020

Le mode de facturation varie entre les opérateurs de recharge. Certains, comme Bélib, facturent la recharge au temps passé sur la borne. D'autres, comme eBorn, facturent la recharge à l'énergie consommée. Il existe aussi des tarifications cumulant une facturation au temps passé et à l'énergie consommée ou au forfait.

Parmi les 31 réseaux de recharge étudiés par le cabinet Wavestone en 2020, voici les structures tarifaires identifiées :

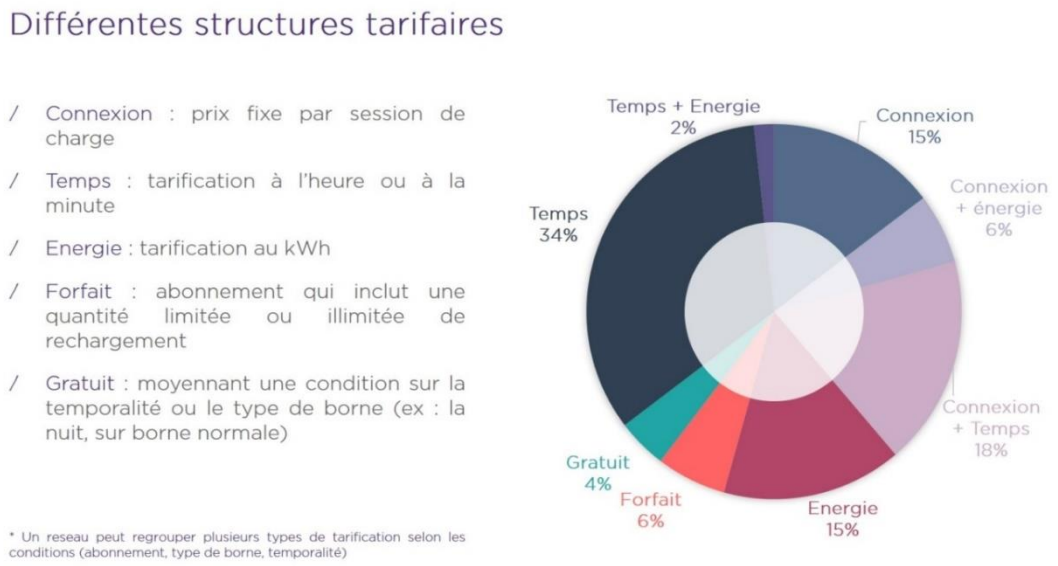


Figure 10 - Répartition des structures tarifaires de 31 réseaux étudiés - Source : Wavestone, septembre 2020

L'article 64 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a précisé que « Les opérateurs de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation prévue à l'article L 333-1 n'exercent pas une activité d'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finaux au sens du même article L 333-1, mais une activité de prestation de service. » Cette précision aurait pu faire émerger un standard, mais ce n'est pas le cas. Le Guide interministériel concernant les SDIRVE n'apporte pas de préconisations et à l'inverse rappelle les 3 variables qui peuvent être prises en compte dans la méthode de calcul :

- Une part fixe (à l'acte ou à l'abonnement) ;
- Une part proportionnelle au temps (ou éventuellement une majoration au-delà d'un certain temps ou a contrario un montant maximal pour la nuit par exemple) ;
- Une part proportionnelle à l'énergie (kWh).

L'évolution du tarif de la recharge durant l'année 2022 a conduit le président, Emmanuel Macron, a annoncé, lors du salon de l'Automobile en octobre 2022, qu'à partir de janvier 2023, le bouclier tarifaire sera étendu aux bornes électriques. Par décret, l'État peut limiter la hausse des tarifs de vente d'électricité, comme il le fait actuellement pour les particuliers, les petites collectivités territoriales et les microentreprises.

Ce décret, n°2023-62, est paru le 3 février 2023, s'adresse, entre autres, aux aménageurs d'IRVE (publiques ou privées) qui en feront la demande et sous conditions d'ajustement et d'information de la tarification de la recharge afin de répercuter cette aide sur l'utilisateur.

e) Réglementation parcs de stationnement pour véhicules électriques et hybrides rechargeables

Des exigences de pré-équipements des parkings existent depuis la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte de 2015 :

Projet

Nombre de places de stationnement	Type de parking et % de places de stationnement à équiper		
	Habitation	Tertiaire/Industriel Service Public	Centre commercial/ Cinéma
≤ 40 places	50 % (*)	10 % (*)	5 % (*)
> 40 places	75 %	20 %	10 %

(*) avec un minimum d'une place.

Tableau 5 - Exigences de pré-équipements des parkings - Extrait de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte de 2015

Les exigences de pré-équipements et d'équipements ont été renforcées dans le cadre de la LOM de 2019 et l'Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020, reprises dans le code de la construction et de l'habitat aux articles :

- L 111-3-3 à L 111-3-6 pour les permis de construire déposés entre le 1er mars 2021 et le 30 juin 2021
- L 113-11 à L 113-17 du (Section 3 : Stationnement des véhicules électriques) pour les permis de construire déposés depuis le 1er juillet 2021, synthétisées ci-dessous :

L 113-12 : Exigences de pré-équipement depuis mars 2021

- Bâtiments résidentiels avec parc de stationnement > à 10 places :
  - toutes les places doivent être pré-équipées
  - leur équipement pour la recharge des VE / VHR permet un décompte individualisé des consommations d'électricité
- Bâtiments non résidentiels avec parc de stationnement > à 10 places :
  - au moins 1 emplacement sur 5 est pré-équipé pour la recharge des VE / VHR
  - 2 % de ces places, avec un minimum d'un emplacement, sont dimensionnées PMR
  - 1 place a minima, dimensionnée PMR, est équipée d'un point de recharge (borne opérationnelle)
  - (plus de 200 places : au moins 2 emplacements sont équipés d'une borne opérationnelle dont l'une est réservée PMR)
- Bâtiments mixtes (résidentiels et non résidentiels) :
  - de 11 à 20 places : les places sont pré-équipées selon l'usage majoritaire (résidentiel ou non résidentiel),
  - plus de 20 places : les places sont pré-équipées au prorata du nombre de places réservées à un usage résidentiel ou non résidentiel

L 113-13 : Exigences d'équipement à partir du 1er janvier 2025

- Bâtiments non résidentiels avec parc de stationnement :
  - plus de 20 places : au moins 1 point de recharge pour VE / VHR, dimensionné PMR
  - 1 point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires
  - sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation (le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du TGBT[7] desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge. Dans ce

[7] TGBT : Tableau général basse tension

cas, le nombre de points de charge est limité de telle sorte que les travaux en amont du TGBT n'excèdent pas le coût total des travaux situés en aval) ➢ idem pour bâtiments à usage mixte dont plus de 20 places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel
L 113-14 : Dérogation - cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation - aux parcs de stationnement dépendants de bâtiments possédés et occupés par des PME[8] visées par la recommandation 2003/361/CE

Extrait : Article 64, Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, codifié depuis aux articles L 113-12 à 14 du code de la construction et de l'habitat

Cette réglementation est également reprise dans les normes électriques d'alimentation des bâtiments et notamment la norme NFC 14-100 dans le cas des bâtiments comptabilisant moins de 10 emplacements de stationnement :

Nombre d'emplacements de stationnement N	Points de recharge dans les parcs de stationnement : • des bâtiments résidentiels • des bâtiments non-résidentiels à destination des véhicules à usage professionnel, des salariés ou agents de service public	Points de recharge dans les parcs de stationnement à usage public dans des bâtiments non résidentiels ou en plein air.
N < 10	7,4 kVA	11 kVA

Tableau 6 - Spécifications techniques mises en œuvre IRVE – Norme NFC 14-100

Cette réglementation va permettre l'augmentation du nombre de points de charge (accessibles ou non au public) au niveau national, toutefois cette augmentation ne sera pas en lien avec les besoins. Elle pourrait même être contre-productive si le service proposé par ces bornes était facturé à un tarif prohibitif, freinant ainsi le désir d'usagers de passer à la mobilité électrique.

La réglementation sur la réservation de puissance (PIRVE) s'applique pour anticiper des besoins en énergie :

[8] PME : Petites et moyennes entreprises

Valeurs minimales de PIRVE hors pilotage

N = nombre emplacements stationnements	Points de recharge parcs de stationnement en résidentiel et en non résidentiel (pour véhicules à usage pro, salariés, agents service public)	Points de recharge parcs de stationnement pour les autres véhicules en non résidentiel
10 ≤ N ≤ 20	15 kVA	22 kVA
21 ≤ N ≤ 40	22 kVA	33 kVA
41 ≤ N ≤ 100	30 kVA + 6 kVA (par tranche de 10 emplacements au-delà de 50)	44 kVA + 8 kVA (par tranche de 10 emplacements au-delà de 50)
101 ≤ N 200	60 kVA + 3,6 kVA (par tranche de 10 emplacements au-delà de 100)	84 kVA + 5 kVA (par tranche de 10 emplacements au-delà de 100)
N > 200	96 kVA + 0,2 kVA x (N-200)	134 kVA + 0,28 kVA x (N-200)

La puissance PIRVE peut être modulée par le pilotage des points de recharge pour optimiser l'énergie électrique nécessaire à l'alimentation de l'infrastructure de recharge des VE et hybrides rechargeables.

Tableau 7 - Valeurs minimales d'équipement des parcs de stationnement - source : Legifrance.gouv.fr

Les installations électriques destinées à la recharge doivent permettre d'acheminer une puissance électrique suffisante pour couvrir les besoins des installations de recharge. Cette puissance tient compte du foisonnement naturel des consommations et du pilotage des points de recharge dans un objectif d'optimisation d'utilisation de l'énergie à l'échelle du bâtiment.

Ces valeurs sont des minimales qui ne tiennent pas compte du pilotage. Elles peuvent ainsi être modulées par le pilotage des points de recharge afin d'optimiser l'énergie électrique nécessaire à l'alimentation de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

f) Règles d'installation des IRVE dans les parkings souterrains ou à étages

Un guide établi par le SDIS64[9] vient fixer des règles pour le déploiement d'IRVE dans les parkings souterrains afin de limiter le risque d'incendie lié aux véhicules électriques.

Dans les parkings souterrains, les installations de bornes se font aux étages supérieurs (1er sous-sol et au-dessus) ;

- 20 points de charge par compartiment ;
- 10 au maximum par station ;
- Une puissance maximum limitée à 150 kVA délivrable simultanément ;
- La matérialisation des emplacements des bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- Le point de charge doit être séparé par au moins 6 emplacements sans point de charge ou séparé d'au moins 15 mètres ;
- La station doit être isolée par des parois pare-flammes ;
- Un extincteur à eau de 6 kg à proximité de chaque point de charge ;

[9] Lien vers le guide : https://www.sdis64.fr/wp-content/uploads/2020/07/guide_de_preconisations_ps_version1.pdf

- Le système de coupure d'urgence de l'alimentation électrique.

À noter que le gestionnaire de parking doit aussi prévoir un système de surveillance humain ou vidéo au niveau des points de recharge.

Les compartiments équipés d'une installation d'extinction automatique à eau de type sprinkler ou brouillard d'eau ne sont pas limités en puissance maximum cumulée et en nombre de points de charge.

L'installation de points de charge rapide n'est autorisée que dans l'une des conditions suivantes :

- emplacements non couverts ;
- toiture terrasse et niveau de référence des PSLV ;
- niveau de référence, niveau au-dessous et niveau au-dessus des parcs de stationnements couverts équipés d'une installation d'extinction automatique à eau de type sprinkler ou brouillard d'eau.

Projet

II. 3. Le GNV/ bioGNV

II. 3. 1. Qu'est-ce que le GNV/BioGNV ?

Le Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) est constitué à plus de 97% de méthane. Plus simplement, c'est du gaz naturel utilisé comme carburant. Celui-ci peut être soit d'origine fossile, extrait des réserves souterraines, soit du biogaz, principalement issu de méthanisation de déchets fermentescibles (déchets ménagers, industriels et agricoles ou les boues de stations d'épuration). Issu de la transformation de déchets ou de la biomasse (pyrogazéification), le BioGNV participe à une économie circulaire.

Le GNV est proposé sous deux formes qui ne sont pas employées pour les mêmes usages :

- Il est soit refroidi à -160°C et devient du **GNL** (Gaz Naturel Liquéfié). Liquéfié, le gaz prend environ 600 fois moins de place que gazeux, et sa densité énergétique est 2,8 fois plus importante que celle du GNC, permettant de parcourir des portées plus longues pour un volume de réservoir moindre, d'où son application dans le transport lourd et maritime. Il s'adresse ainsi au transport de marchandises par poids lourds d'autonomie plus importante, souvent des tracteurs 44T qui couvrent la France entière voir l'international.

- Il peut également être comprimé à 200 bars pour devenir du **GNC** (Gaz Naturel Comprimé). Il s'adresse alors au transport de marchandises par poids lourds d'une autonomie inférieure à 500 km, aux utilisateurs de véhicules utilitaires légers (transportant des charges), au transport en commun routier de voyageurs et à la collecte des ordures ménagères.

⇨ SECTEUR CIBLE : La mobilité lourde et quelques véhicules légers

Il est important de noter que le gaz naturel n'est pas une énergie décarbonée puisque le méthane contient dans sa molécule du carbone, qui va générer du CO_2. Cependant, le biométhane est une énergie renouvelable qu'il est nécessaire de récupérer (car le CH4 de décomposition naturelle est plus néfaste que le CO_2). Il a toute sa place dans la stratégie de mobilité propre (diminution de l'effet de serre, pas de particule). Il est à noter qu'il est de plus faible intensité carbone que la CH4[10] fossile (car issue de biomasses ayant précédemment capté du CO_2).

II. 3. 2. Offre de véhicules GNV sur le marché

Aujourd'hui, la technologie GNV est **mature**, il existe une version GNV pour tous les types de véhicules avec, pour certains, un retour d'expérience d'une trentaine d'années. Les catalogues des constructeurs sont étoffés pour des Bennes à Ordures Ménagères (BOM) et des autobus. Concernant les VL, les VUL et les PL, l'offre est plus réduite avec une tendance à la baisse, notamment avec la suppression du PL Econic en version GNC du catalogue de Mercedes-Benz. Il n'y a pas eu de nouveautés sur ces véhicules en 2023.

Il existe un marché des véhicules d'occasion GNV.

L'utilisation et la maintenance des véhicules GNV sont quasi similaires à celles des véhicules classiques puisqu'ils fonctionnent grâce à un moteur thermique.

Peut-être par manque de station-service ou par crainte de mettre du gaz dans son véhicule, le grand public n'a jamais fait le choix de cette motorisation pour les véhicules légers.

Les constructeurs qui s'imposent sur le marché du GNV sont européens. Côté français, seul le constructeur Renault propose des véhicules lourds GNV.

[10] Formule chimique du méthane

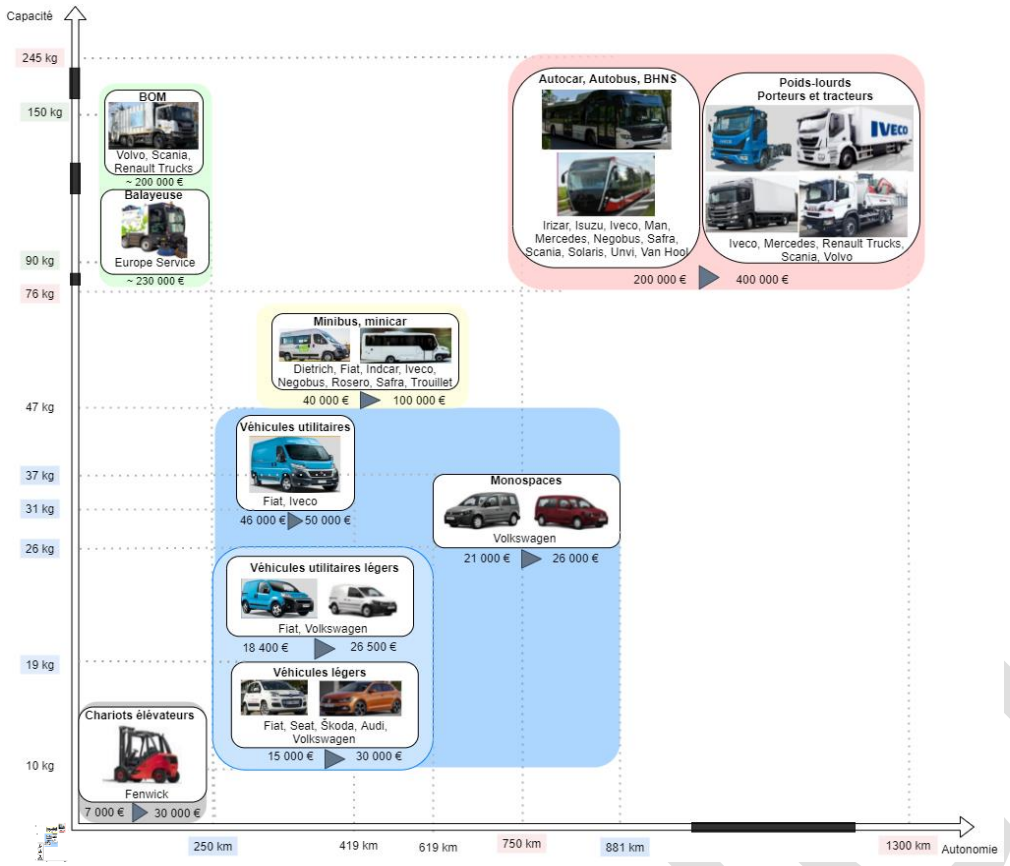


Figure 11 - Offre des véhicules routiers GNV sur le marché

a) Classement Crit'Air

D'après l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R 318-2 du Code de la route, toutes les typologies (2 roues, tricycles, quadricycles, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocars) de véhicules gaz bénéficient d'une **vignette Crit'Air 1**. À noter que l'offre de véhicule routier GNV ne couvre actuellement pas toutes ces catégories.

Sont intégrés dans les véhicules gaz, les véhicules fonctionnant en bicarburation superéthanol -gaz naturel et superéthanol-GPL.

b) Perspectives d'évolution des véhicules GNV

Cette motorisation s'adresse principalement aux véhicules les plus lourds, il ne peut donc s'agir de ventes de masse comme le marché du véhicule léger. Les constructeurs de poids lourds resserrent leur gamme ; à l'avenir, les parts de marchés de ces véhicules devraient diminuer à la suite de plusieurs facteurs:

- la concurrence des motorisations électriques sur batterie ou avec prolongateur d'autonomie et des motorisations acceptant le B100,
- le durcissement des normes Euros, nécessitant de la part des constructeurs de la Recherche et du Développement.

Dans un contexte où le prix du gaz baisserait, les constructeurs peuvent proposer, à nouveau et avec peu d'investissements, de ré-élargir leur gamme.

II. 3. 3. Comment fonctionne une station d'avitaillement GNV ?

Une station GNC se compose de :

1. Un point d'alimentation (pour approvisionnement externe (dépotage) ou raccordé au réseau de gaz) ;
2. Un compteur d'alimentation ;
3. Une zone technique protégée pour les modules de compression, le stockage (bouteilles, citernes, cuves) et un module de gestion (commande des vannes, suivi des compteurs, gestion électricité) ;
4. Distributeurs de carburants ou volucompteurs ;
5. Connecteurs de type NGV-1 (standard) ou NGV-2 (rapide) ;
6. Emplacements de stationnement ou pistes pour le véhicule qui se charge ;
7. Un système d'identification ou de paiement selon le niveau d'ouverture au public.

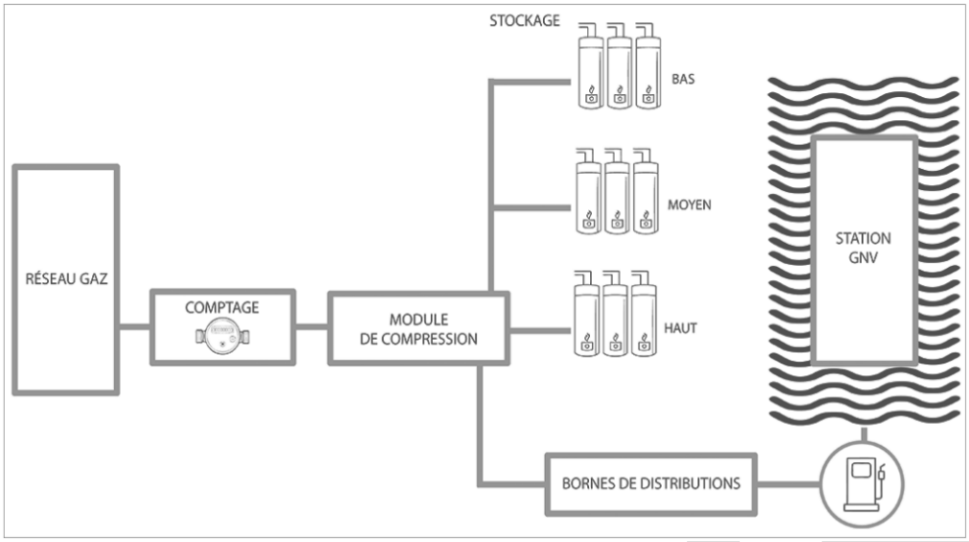


Figure 12 - Schéma de fonctionnement d'une station GNC

Pour une station GNL, il faut ajouter une pompe cryogénique, un système d'évacuation du gaz (boil-off) du stockage en cas de variation de la pression.

La station GNL n'est pas raccordée au réseau de gaz, le GNL est livré par camion et est stocké dans une cuve de stockage. Une zone de dépotage est indispensable pour ce type de station.

a) Règles de conception d'une station GNV

Le site est soumis à la réglementation relative aux ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) sous les rubriques 1413 et 4310.

1413. Installations de remplissage de réservoirs de gaz naturel ou biogaz, sous pression

1.4 Substances Inflammables

Gaz naturel ou biogaz, sous pression (installations de remplissage de réservoirs alimentant des moteurs, ou autres appareils, de véhicules ou engins de transport fonctionnant au gaz naturel ou biogaz et comportant des organes de sécurité)

Le débit total en sortie du système de compression étant :	
1. Supérieur ou égal à 2 000 m^3/h ou si la masse totale de gaz contenu dans l'installation est supérieure à 10 t	(A - 1)
2. Supérieur ou égal à 80 m^3/h, mais inférieur à 2 000 m^3/h, ou si la masse de gaz contenu dans l'installation est supérieure à 1 t	(DC)
Nota. - Les débits sont exprimés pour une température de gaz de 273,15 K à une pression de 101,325 kPa.	

4310. Gaz inflammables catégorie 1 et 2

4.3 Substances Inflammables

(Décret n° 2014-285 du 3 mars 2014, article 4, Décret n° 2015-1200 du 29 septembre 2015 et Rectificatif au JO n° 235 du 10 octobre 2015)
Gaz inflammables catégorie 1 et 2.

La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines (strates naturelles, aquifères, cavités salines et mines désaffectées) étant :	
1. Supérieure ou égale à 10 t	(A-2)
2. Supérieure ou égale à 1 t et inférieure à 10 t	(DC)

Figure 13 Nomenclature ICPE – source : aida.ineris.fr

Focus ICPE

En fonction des débits utilisés par la station, il existe 3 seuils de régime qui définissent des règles d'implantation, des procédures (planning du projet) et des contrôles de la station

- Régime de déclaration (D ou DC) : établissement d'un dossier puis dépôt sur le site de la demande dématérialisé, délivrance immédiate d'un récépissé permettant l'exploitation du site,
- Depuis le 1er mars 2017, les installations classées soumises à autorisation, les procédures et décisions sont fusionnées au sein d'une unique autorisation environnementale avec une accentuation des phases amont des projets : procédure d'une durée de 9 mois
- Régime d'autorisation avec servitude d'utilité publique (AS) : délai de la procédure dépendant de la complexité du projet

Une station d'avitaillement en GNV doit aussi répondre aux textes suivants :

- Décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO du 9 décembre 2017) ;
- Arrêté du 8 décembre 2017 relatif aux caractéristiques du gaz naturel comprimé GNC et du gaz naturel liquéfié GNL destinés à la carburation (JO du 9 décembre 2017).

Projet

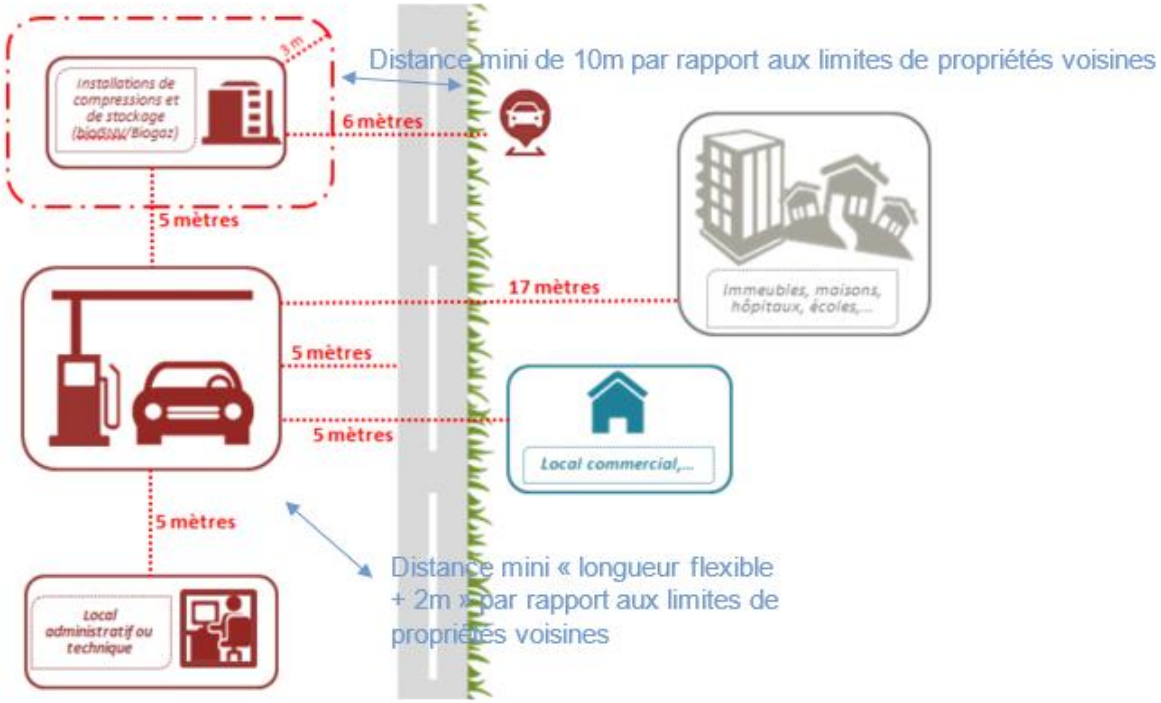


Figure 14 - Synthèse des distances réglementaires d'une station GNV – Source ARAEE[11]

Comment approvisionner une station en GNV ?

- Pour les stations distribuant du GNC :
  - La station peut être raccordée sur le réseau de transport/distribution de gaz. Des certificats d'origine peuvent être achetés pour garantir le financement de la filière biogaz à travers la consommation ;
  - Si le Biogaz est produit localement (grâce à une unité de méthanisation ou captation de biogaz sur installation d'enfouissement de déchets), le site de production peut alimenter en direct la station ou être acheminé par camion ;

  Dans ces 2 cas, il est nécessaire de comprimer le gaz pour disposer d'une pression suffisante pour l'avitaillement des véhicules et limiter la durée de remplissage.

- Pour les stations distribuant du GNL :
  - Le GNL est transporté par camion et acheminé à la station depuis un site d'import ou de stockage de GNL.

[11] ARAEE : Auvergne Rhône Alpes Energie Environnement

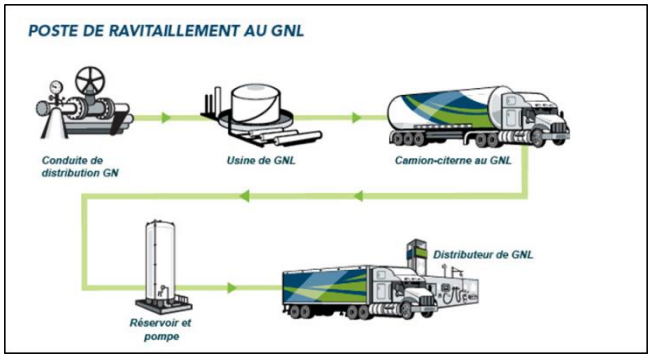


Figure 15 - Schéma du process d'approvisionnement d'une station GNL - Source : GRDF

Les stations GNL décompriment le méthane liquide en forme gazeuse pour l'avitaillement des véhicules

b) Les types d'infrastructures

Les stations GNC disposent de compresseurs permettant de comprimer le gaz du réseau. En fonction de la taille des compresseurs, le remplissage du véhicule est plus ou moins rapide. Les stations peuvent également disposer de capacité de stockage du gaz sous forme comprimée pour faciliter des recharges rapides.

Les stations GNL se composent, en plus des équipements d'une station GNC d'un stockage réfrigéré du gaz, de refroidisseur et d'une zone logistique, car ces stations ne peuvent être approvisionnées que par camion.

Type de charge	Temps de charge indicatif d'un véhicule	Autonomie	**Surfaces minimales (hors accès PL et zone d'attente)**
VL GNV	**8 min**	**450 km en GNC**	**80 m²**
PL GNV	**20 min**	**400 km en GNC et 800 à 1000 km en GNL**	**245 m²**

Tableau 8 - Durée de charge par type de véhicules

Note : les temps de charge des véhicules dépendent du niveau de pression, du compresseur et du type de connectique.

Les coûts de réalisation de l'infrastructure d'avitaillement varient selon sa taille et ses caractéristiques :

- entre 600 k€ (station d'une piste pour PL en version comprimé raccordé au réseau), la surface à prévoir est d'environ 245 m²
- 1,2 M€ (station 2 pistes pour poids lourds en version GNL-C).

Le prix du GNV est formé de 4 à 5 briques de coûts, auxquelles vient s'ajouter la TVA.

En règle générale, la part respective de chaque brique est la suivante :

- Le prix de la molécule de gaz naturel achetée (45 à 50%) ;
- Les coûts de distribution (30 à 35%) : construction, exploitation et maintenance de la station ;

Projet

- Les frais d'acheminement (5 à 8%) : frais de transport du gaz jusqu'à la station ;
- La TICGN Taxe Intérieur de Consommation de Gaz Naturel (10%). Fixée par le gouvernement, elle a été gelée jusqu'en 2023 ; au1er janvier 2024, elle est de 16,37 €/MWh pour tous les usages du gaz sauf pour la mobilité à 5,23 €/MWh. En l'absence de validation du projet de loi de finances pour 2025, le tarif normal d'accise sur les gaz naturels combustibles s'élève à 17,16 €/MWh à compter du 1er janvier 2025.
- Uniquement pour le BioGNV, le montant des garanties d'origine achetées (la traçabilité du biométhane injecté, puis consommé, se fait en effet grâce aux garanties d'origine), soit un surcoût de l'ordre de 4 à 8 centimes TTC par kg, selon les fourchettes de prix affichées par les différents fournisseurs.

Après une forte élévation des prix du GNV en 2022, comme le montre le suivi de l'indice CNR ci-dessous, le prix du GNV est redescendu en 2023. En décembre 2024, le prix moyen en France était de 1,992 €/kg (source : gplautogas.info).

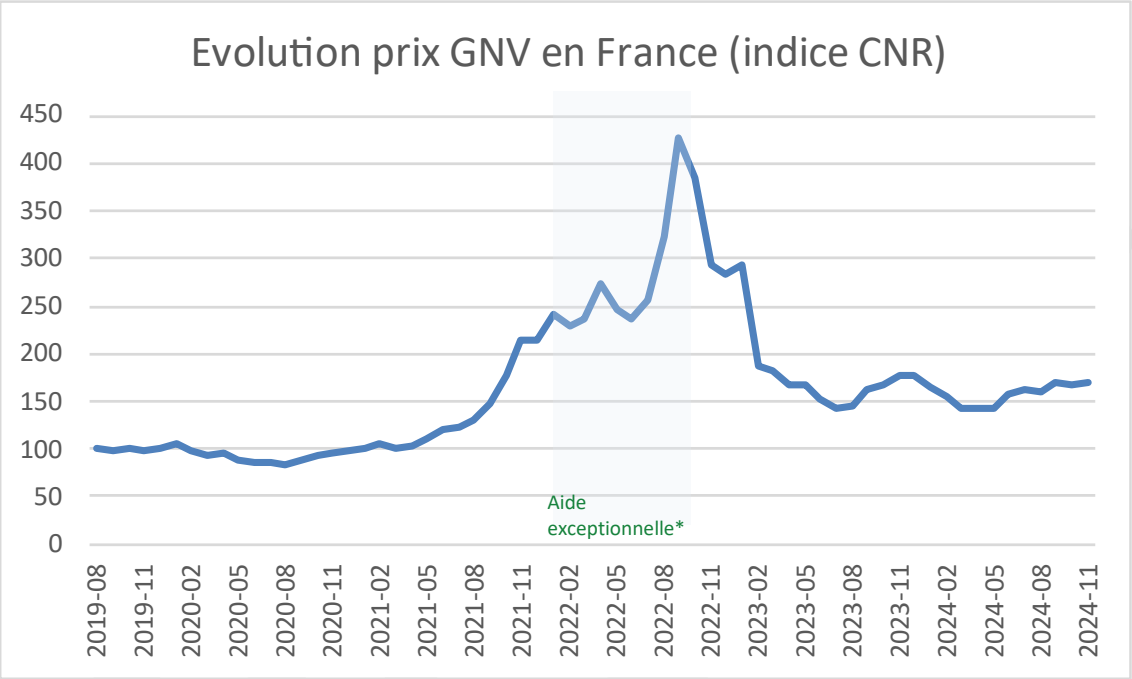


Figure 16 - Évolution de l'indice CNR carburant GNV - source : CNR

L'indice CNR du coût du carburant GNV décrit les évolutions mensuelles du prix moyen du Gaz Naturel Véhicules acheté par les entreprises françaises de transport routier de marchandises (TRM) dans le cadre de contrats d'approvisionnement. Les prix hors TVA relevés incluent la TICGN supportée par les transporteurs.
L'indice regroupe trois produits, le GNL, le GNC et le bioGNC, leurs prix moyens étant pondérés par le poids relatif de chaque produit dans les ventes de carburants routiers de l'année précédente.
Base 100 = août 2019

***Aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants instaurée du 27 mars 2022 au 31 décembre 2022**
Conformément à l'article 17 du décret n° 2022-423 du 25 mars 2022, l'indice CNR gazole hors TVA n'intègre pas le tarif de l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants, du 27 mars 2022 au 31 décembre 2022.

II. 4. L'hydrogène

II. 4. 1. Qu'est-ce que la mobilité hydrogène ?

Les véhicules dits hydrogène comptent 2 types de conception différente :

- Des véhicules équipés d'un moteur électrique alimenté par une pile à combustible à dihydrogène, lui-même stocké en réservoir pressurisé.
- Des véhicules thermiques alimentés par du dihydrogène stocké en réservoir pressurisé.

Bien qu'existante depuis la fin du XIXe siècle, la mobilité hydrogène s'est peu développée à cause de la petite taille de la molécule qui la rend difficilement stockable. Les progrès technologiques des réservoirs et des moteurs permettent aujourd'hui de proposer des solutions sécuritaires, mais encore coûteuses. La conception avec un moteur électrique présentant moins de contraintes de stockage et un meilleur rendement énergétique (rendement d'une PAC[12] : 50%, rendement d'un moteur à explosion interne à hydrogène 25 %) est la plus présente sur le marché.

Actuellement, la solution hydrogène est majoritairement développée dans le cadre d'écosystèmes avec des usages liés au transport et aussi industriels. Dans le domaine du transport, il est surtout lié à des activités de transport de personnes et de marchandises :

- Le secteur du fret routier ;
- Le secteur du fret ferroviaire et fluvial/maritime ;
- Les flottes d'autobus ;
- Les trains et les avions.

⇨ SECTEUR CIBLE : La mobilité longue distance ou forte charge

II. 4. 2. Offre de véhicules à hydrogène sur le marché

Si l'hydrogène a débuté dans le domaine de la mobilité avec des prolongateurs d'autonomie pour véhicules utilitaires légers électriques, il se développe avec une version plus capacitaire adaptée aux livraisons du dernier kilomètre et s'apprête à faire son entrée dans la mobilité lourde avec la multiplication d'expérimentations.

Ces véhicules possèdent une autonomie permettant de proposer des modèles avec des caractéristiques similaires aux véhicules thermiques à énergie fossile.

À ce jour, tous les segments du marché ne sont pas couverts par des offres, comme l'autocar.

Figure 17 : Offre des véhicules routiers hydrogène sur le marché

[12] PAC : Pile à combustible

Projet

a) Classement Crit'Air

D'après l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R 318-2 du Code de la route, toutes les typologies (2 roues, tricycles, quadricycles, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocars) de véhicules hydrogène bénéficient d'une vignette **Crit'Air Électrique**. À noter que l'offre de véhicule routier hydrogène ne couvre actuellement pas toutes ces catégories.

b) Perspectives d'évolution des véhicules Hydrogène

Entre 5 et 10 ans, la technologie « moteur électrique avec prolongateur d'autonomie à hydrogène » devrait trouver sa place sur le marché pour répondre aux besoins des véhicules à plus fortes charges transportées ou très grande autonomie. Concernant le véhicule léger, des constructeurs comme Volkswagen annoncent ne pas croire dans le développement de l'hydrogène en prolongateur d'autonomie ou en alimentation directe d'un moteur thermique. D'autres, comme Stellantis, le réservent à une gamme spécifique comme le véhicule utilitaire léger.

Les constructeurs de poids lourds s'y intéressent particulièrement, mais ce marché a une forte inertie liée au faible nombre de véhicules vendus chaque année.

II. 4. 3. Comment produire l'hydrogène ?

Le dihydrogène est une molécule présente en très faible quantité à l'état naturel ; il doit donc être fabriqué. Plusieurs processus de fabrication sont possibles, avec des émissions de CO_2 très variables. À ce jour 97 % de l'hydrogène est produit par craquage d'une molécule de méthane CH4. L'objectif et l'ambition d'un hydrogène bas carbone et renouvelable produit par électrolyse sont de décarboner ce système de production.

La technologie aujourd'hui soutenue par le gouvernement français pour produire de l'hydrogène bas carbone est l'électrolyse, qui consiste à décomposer une molécule d'eau en dihydrogène et oxygène à partir d'électricité. En utilisant une source d'électricité renouvelable pour alimenter l'électrolyseur, l'hydrogène est alors lui-même renouvelable.

Le prix de l'hydrogène produit par électrolyse était, en janvier 2023, compris entre 12€/kg et 18€/kg, mais les appels à projets de l'ADEME pour le développement d'infrastructures hydrogène indiquent une cible de prix à la pompe de l'hydrogène décarboné de 10€/kg. C'est le prix d'équilibre pour un coût au kilomètre similaire au gazole. Néanmoins, cet équilibre économique visant un hydrogène décarboné compétitif est très fortement dépendant du prix de l'électricité.

II. 4. 4. Comment fonctionne une station hydrogène ?

Une infrastructure se compose de :

- Un point d'alimentation pour l'approvisionnement en hydrogène
- Un compteur d'alimentation
- Une zone technique protégée pour les modules de compression, le stockage (bouteilles, citernes, cuves) et un module de gestion (commande des vannes, suivi des compteurs, gestion électricité)
- Distributeurs de carburants ou volucompteurs avec un terminal de paiement (la borne de paiement peut être différente et commune pour toute la station)
- Emplacements de stationnement ou pistes pour le véhicule qui se charge

Les stations Hydrogène sont soumises aux rubriques ICPE 1416 (quantité distribuée) et 4715 (stockage et production) de la réglementation relative à la protection de l'environnement.

Projet

Figure 18 : Schéma de distribution de l'hydrogène

Selon le type de véhicules, la pression d'usage peut varier entre 200 bars pour les cycles à 700 bars pour les voitures.

À noter : Un véhicule équipé d'un réservoir 700 bars pourra s'avitailler dans une station proposant de l'hydrogène à 350 bars, mais le remplissage de son réservoir sera plus lent et incomplet (environ la moitié). A contrario, un véhicule équipé d'un réservoir de 350 bars ne pourra s'avitailler dans une station proposant une pression supérieure.

Type de charge	Temps de charge indicatif d'un véhicule	**Surfaces minimales (hors accès PL et zone d'attente)**
VL H2	**8 min**	**80 m²**
PL H2	**20 min**	**245 m²**

Tableau 9 - Durée d'avitaillement par type de véhicules

II. 4. 5. Comment approvisionner une station en hydrogène ?

L'hydrogène peut soit être produit, notamment par électrolyse, soit issu d'un process d'extraction chimique de combustibles fossiles, principalement du méthane, du charbon et de coupes pétrolières. La production de dihydrogène par cette voie présente l'avantage d'un coût compétitif, mais l'inconvénient est d'être à l'origine d'émissions de CO_2 qui dépassent généralement dix kilogrammes de CO_2 par kilogramme d'hydrogène produit.

L'électrolyse de l'eau permet de produire un hydrogène à empreinte carbone faible (liée uniquement aux émissions de CO_2 dues à la production de l'électricité), mais avec un rendement plus faible.

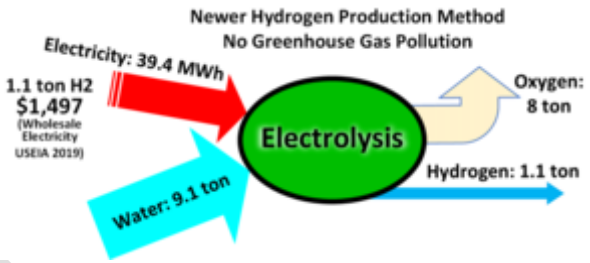


Figure 19 - Schéma montrant les intrants et les produits de l'électrolyse de l'eau, pour produire de l'hydrogène potentiellement sans émission de gaz à effet de serre – Source : Wikipédia

En cas de production délocalisée, la station peut être raccordée à un réseau de transport d'hydrogène (pipeline aussi appelé hydrogénoduc) ou approvisionnée par camion.

a) Les types d'infrastructure

Les coûts de réalisation de l'infrastructure d'avitaillement varient selon sa taille et ses caractéristiques :

- entre 300 k€ (station d'une piste pour VL proposant une pression),
- 1,2 M€ (2 pistes accessibles aux poids lourds proposant 2 pressions de distribution).

II. 5. Les biocarburants

II. 5. 1. Qu'est-ce que la mobilité biocarburants ?

On identifie deux grandes familles de biocarburants :

- **Bio-essence, appelé aussi bioéthanol** : Le bioéthanol est un substitut partiel à l'essence. Il s'obtient par fermentation des sucres contenus dans la biomasse contenant du sucre ou de l'amidon (canne à sucre, betterave, blé, maïs…) (génération 1). Aujourd'hui en cours de développement, il pourrait être produit également en se basant sur d'autres végétaux, notamment des résidus de l'agriculture (génération 2), ce qui permettrait à cette production de ne pas forcément être en compétition directe avec l'alimentation, du point de vue de l'usage des sols.

  En France, le bioéthanol est déjà incorporé dans le sans-plomb (SP) 95 à hauteur de 5 % et dans le SP95 - E10 à hauteur de 10 %. Le superéthanol E85 en contient jusqu'à 85 %, mais ce carburant ne peut être utilisé que par des véhicules dont le moteur a été adapté.

  ⇨ SECTEUR CIBLE : La mobilité légère, avec un très fort développement du rétrofit

- **Biodiesel** : Comme son nom l'indique, le biodiesel est un substitut au diesel. Il s'obtient par hydrogénation de l'huile de colza ou de tournesol (génération 1). Dans le futur, il pourrait être produit également en se basant sur d'autres végétaux, notamment des résidus de l'agriculture (génération 2), ou sur des algues (génération 3). Des procédés de 2ème génération ont récemment été opérationnalisés en France.

- Le biodiesel est déjà incorporé dans les gazoles en vente dans les stations-service publiques sous l'appellation B7 ou B10, à hauteur de 7 % et 10 % respectivement. Le Biodiesel B100, 100% de biocarburant, n'est disponible que dans le cadre d'un circuit d'approvisionnement privé.

  ⇨ SECTEUR CIBLE : La mobilité lourde et captive ainsi qu'en remplacement d'une petite part des carburants fossiles pour la mobilité routière

On distingue aujourd'hui trois générations de biocarburants en fonction de leur maturité de recherche et d'application industrielle :

1re génération

Produit à partir de la fermentation de matière organique (betterave, canne à sucre, céréales, pomme de terre …)

Mature

2-ème génération

Issu de la valorisation de la part non alimentaire des plantes, utilisation de la biomasse et valorisation des déchets.

En développement
début d'industrialisation 2025

3-ème génération

Exploitation de microalgues naturellement très riches en huiles.

Recherche

- Les biocarburants de 1ère génération sont en compétition avec l'agriculture et l'alimentation humaine, car leur fabrication nécessite des terres arables et les mêmes ressources.

- C'est pourquoi les recherches et investissements doivent se concentrer sur le développement des biocarburants de 2ème et 3ème génération. Deux projets pilotes prometteurs : BioTfuel, Futurol.

Projet

II. 5. 2. Offre de véhicules Biocarburants sur le marché

Les équivalents « bas carbone » des vecteurs fossiles ont une composition chimique proche, voire identique, de celle du vecteur fossile qu'ils cherchent à substituer. Ils peuvent donc être mélangés au vecteur fossile dans de plus ou moins grandes proportions sans avoir à modifier le moteur des véhicules alimentés. Pour améliorer ses performances ou le suivi, les véhicules peuvent subir de légères modifications (exemple de modification : ajout d'un boitier de suivi). Certains véhicules sont optimisés pour leur utilisation, ils sont dits Flex fuel d'origine.

Les constructeurs Renault Trucks, Volvo Bus, Volvo Trucks et MAN Truck & Bus proposent, ou vont, à court terme, proposer des poids lourds B100 exclusif. Les professionnels du transport qui se dotent de cette option peuvent bénéficier d'un suramortissement jusqu'au 31 décembre 2024. Selon les modèles, ce suramortissement représente entre 40 et 60 % du coût d'acquisition du véhicule (châssis + carrosserie). Le marché de ces véhicules concerne surtout la France, ce qui limite leur potentiel de revente en fin de vie.

Chez Renault Trucks, cette option B100 exclusif est disponible depuis fin 2020 sur toutes les gammes de plus de 6T (en 240, 320 et 480 ch) : Renault Trucks T High, T, C et K équipés de motorisations 13 litres 480 ch Euro VI (step D et E) et sur les Renault Trucks D, D Wide et C, équipés de moteurs Euro VI 5 et 8 litres 240 ch (4x2) et 320 ch.

À mi- 2021, Volvo Trucks propose cette motorisation sur une partie de sa gamme : FM et FH équipés d'un moteur D13 de 460 et 500 ch, FL à moteur D5 de 240 ch et FE dotés d'un moteur D8 de 320 ch.

MAN propose sa gamme d'autobus et autocars en motorisation B100. Pour les poids lourds, MAN réalise des tests et expérimentations sur ses gammes TGX et TGS depuis 2021 avec des transporteurs français. Cette motorisation n'est pas aisément identifiable dans l'offre du constructeur. Il promeut particulièrement la motorisation électrique.

Le pouvoir calorifique du B100 génère une surconsommation d'environ 3% par rapport aux véhicules à motorisation diesel.

D'après l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route, toutes les typologies (2 roues, tricycles, quadricycles, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocars) de véhicules roulant à l'éthanol ou superéthanol sont soumises à la même classification que les véhicules essence (cf. annexe 2). À noter que l'offre de véhicule routier biocarburant ne couvre actuellement pas toutes ces catégories.

Les poids lourds, autocars et autobus de norme Euro VI ou mis en circulation après le 1er janvier 2014 acceptant du B100 et étant non réversibles (B100 exclusif), sont classés **Crit'Air 1** depuis la parution de l'Arrêté du 11 avril 2022 modifiant l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du Code de la route.

II. 5. 3. Stations Biocarburants

Jusqu'en juin 2024, seul le bioéthanol (E85-ED95) était autorisé à la vente en station-service ouverte au public, liste définie dans l'arrêté du 19 janvier 2016 relatif à la liste des carburants autorisés au regard des dispositions de l'article 265 ter du code des douanes. Ce carburant est mis à disposition par de nombreuses enseignes en offre complémentaire aux carburants fossiles courants.

À janvier 2023, selon le site carbu.com, le prix moyen du Bioéthanol (E85) est compris entre 1,11 €/L à 1,40 €/L. Après une augmentation constante sur l'année 2022, il est légèrement redescendu pour atteindre en juin 2023 le prix moyen de 1,094€/L. Cette augmentation était majoritairement liée à l'augmentation de ses composants : inflation sur les matières premières agricoles et augmentation du prix de l'essence (l'essence représentant entre 15 et 35% du bioéthanol selon la saison).

Projet

Le 30 juin 2024, 6 arrêtés (publiés au JO) introduisent le gazole non routier XTL, le B30 dans la liste des carburants autorisés et autorisent la distribution du gazole XTL-HVO en station-service publique ainsi que l'avitaillement en « bord à bord ».

Les textes de loi :

1. Arrêté du 26 juin 2024 modifiant l'arrêté du 19 janvier 2016 relatif à la liste des carburants autorisés au regard des dispositions de l'article 265 ter du code des douanes,
2. Arrêté du 26 juin 2024 modifiant l'arrêté du 28 février 2017 relatif aux caractéristiques du gazole paraffinique de synthèse et du gazole obtenu par hydrotraitement dénommés gazole XTL,
3. Arrêté du 26 juin 2024 modifiant l'arrêté du 1er juin 2018 relatif aux modalités de distribution de carburants dont la compatibilité avec tous les véhicules ou les engins roulants est limitée,
4. Arrêté du 26 juin 2024 relatif aux caractéristiques du gazole non routier paraffinique de synthèse ou obtenu par hydrotraitement, dénommé GNR XTL,
5. Arrêté du 26 juin 2024 modifiant l'arrêté du 29 mars 2018 relatif aux caractéristiques du gazole non routier dénommé GNR B30,
6. Arrêté du 26 juin 2024 modifiant l'arrêté du 29 mars 2018 relatif aux caractéristiques du carburant dénommé B100.

Les autres biocarburants ne sont pas autorisés à la vente en station-service ouverte au public. Ils bénéficient d'une logistique spécifique. L'acteur privé souhaitant utiliser un biocarburant doit s'équiper d'une station privative, avec cuve et distributeur, puis se faire livrer par le fournisseur de son choix.

a) FOCUS : émissions de polluants liés au biodiesel[13]

Ce carburant est obtenu par transestérification de triglycérides contenus dans les huiles végétales (colza, tournesol, soja) et les graisses animales. Il est formé d'esters méthyliques ou éthyliques d'acides gras. Le biodiesel présente des caractéristiques très similaires au diesel classique, mais est exempt de soufre et contient très peu d'aromatiques.

L'impact du biodiesel sur les performances du moteur n'est pas encore entièrement connu, dû en partie à la diversité de composition d'un biodiesel. Les dépôts de carbone, et par conséquent l'usure du moteur, sont diminués. Le biodiesel a un effet relativement positif sur les émissions de polluants, principalement lié à sa forte teneur en oxygène (jusqu'à 15 %).

La réduction des émissions en suies, liée à l'utilisation du biodiesel, est entre autres imputée à l'absence de composés soufrés et aromatiques dans le carburant. Il est généralement établi que l'utilisation de biodiesel augmente les émissions en NOx, toutefois son impact est controversé. En effet, si le moteur est correctement paramétré, il apparait que les effets néfastes sur les émissions en oxydes d'azote peuvent être fortement atténués[14]. Même s'il est admis que le biodiesel possède un impact environnemental global positif en termes de CO_2, des divergences existent concernant l'impact de ce type de carburant sur les émissions nettes en CO et CO_2 lors de sa combustion.

[13] Julie Schobing. « Étude expérimentale et modélisation de l'impact des biocarburants sur le fonctionnement des filtres à particules. Ingénierie de l'environnement. »

[14] Vincent Nedellec 2009 « Effets des carburants de type « biodiesel » sur les émissions des moteurs diesels européens et sur la toxicité des particules émises »

Le tableau ci-dessous rassemble quelques résultats d'analyses élémentaires réalisées sur des suies diesel et biodiesel. Une suie diesel est majoritairement constituée de carbone (79 – 92 %) et d'oxygène (8 - 19 %).

Eléments	C	H	N	O	S
Suies diesel 1 [25]	83,5	1,04	0,24	10,5	1,13
Suies diesel 2 [16]	91,8	0,53	< 0,05	7,20	< 0,10
Suies diesel 3 [22]	86,06	3,73	0,63	9,42	0,14
Suies diesel 4 [40]	76,4	n.m.	n.m.	18,9	4,4
Suies B30 (colza) [16]	89,30	0,58	< 0,05	8,90	< 0,10
Suies B100 (tournesol) [22]	82,15	2,70	0,69	14,21	0,25
Suies B100 (palme) [40]	79,5	n.m.	n.m.	18,6	0,5
Suies B100 (lin) [40]	78,8	n.m.	n.m.	17,4	0,6
Suies B100 (palme+lin) [40]	80,5	n.m.	n.m.	16,4	1,3

Tableau 10 - Composition élémentaire de particules de suies diesel (n.m. = non mesuré) - Source : Julie Schobing. Étude expérimentale et modélisation de l'impact des biocarburants sur le fonctionnement des filtres à particules. Ingénierie de l'environnement.

Les conclusions concernant les émissions de polluants des véhicules circulant aux biocarburants sont controversées. Plusieurs projets de recherche sont axés sur leurs effets.

II. 6. Les carburants de synthèse

II. 6. 1. Qu'est-ce que la mobilité via les carburants de synthèse ?

Les carburants de synthèse sont issus de la chimie et d'énergie renouvelable. Cette méthode de production permet de produire des carburants paraffiniques de synthèse de type Essence ou Gazole.

Ce carburant biodégradable n'émet pas d'hydrocarbure ou d'oxyde d'azote ou de monoxyde de carbone mais est inflammable, volatile, toxique, incolore et corrosif.

Par exemple : l'e-ammoniac est produit à partir d'azote à l'aide d'électricité ; Méthanol : carburant liquide à haut rendement (M85 ou M100)

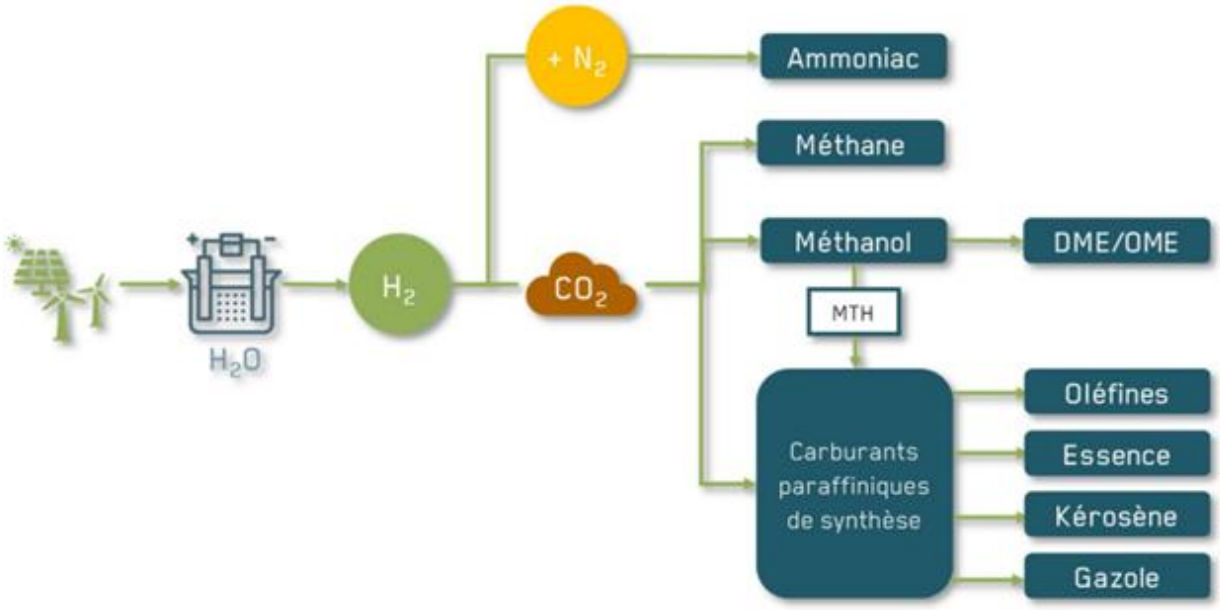


Figure 20 - Schéma des carburants de synthèse – Source :IFP Energies nouvelles

⇨ SECTEUR CIBLE : Toutes les mobilités terrestres, maritime et aérienne.

II. 6. 2. Offre de véhicules Carburants de synthèse sur le marché

Les équivalents « bas carbone » des vecteurs fossiles ont une composition chimique proche, voire identique, de celle du vecteur fossile qu'ils cherchent à substituer. Ils peuvent être utilisés sur la plupart des véhicules actuels. Toutefois, la consommation du véhicule est augmentée (près de 50% d'augmentation).

Cette solution coûteuse en ressources énergétiques est déjà utilisée en Chine, au Brésil ou en Suède.

En France, cette solution est peu proposée à ce jour pour la mobilité terrestre, elle est plutôt testée sur les transports aériens et maritimes.

II. 6. 3. Stations Carburants de synthèse

L'offre est très limitée pour la mobilité routière en station publique. Etant donnée la composition de ces carburants, leur développement devrait venir en remplacement des carburants fossiles équivalent dans les stations-services actuelles.

Projet

III. DIAGNOSTIC

III. 1. Territoire

III. 1. 1. Réseaux d'énergies

Plusieurs gestionnaires de réseaux se répartissent la distribution des énergies (électricité et gaz) sur le territoire.

a) Réseau électrique

Le gestionnaire de réseau de distribution d'électricité est Enedis. Le réseau représenté ci-dessous maille l'agglomération de Troyes Champagne Métropole :

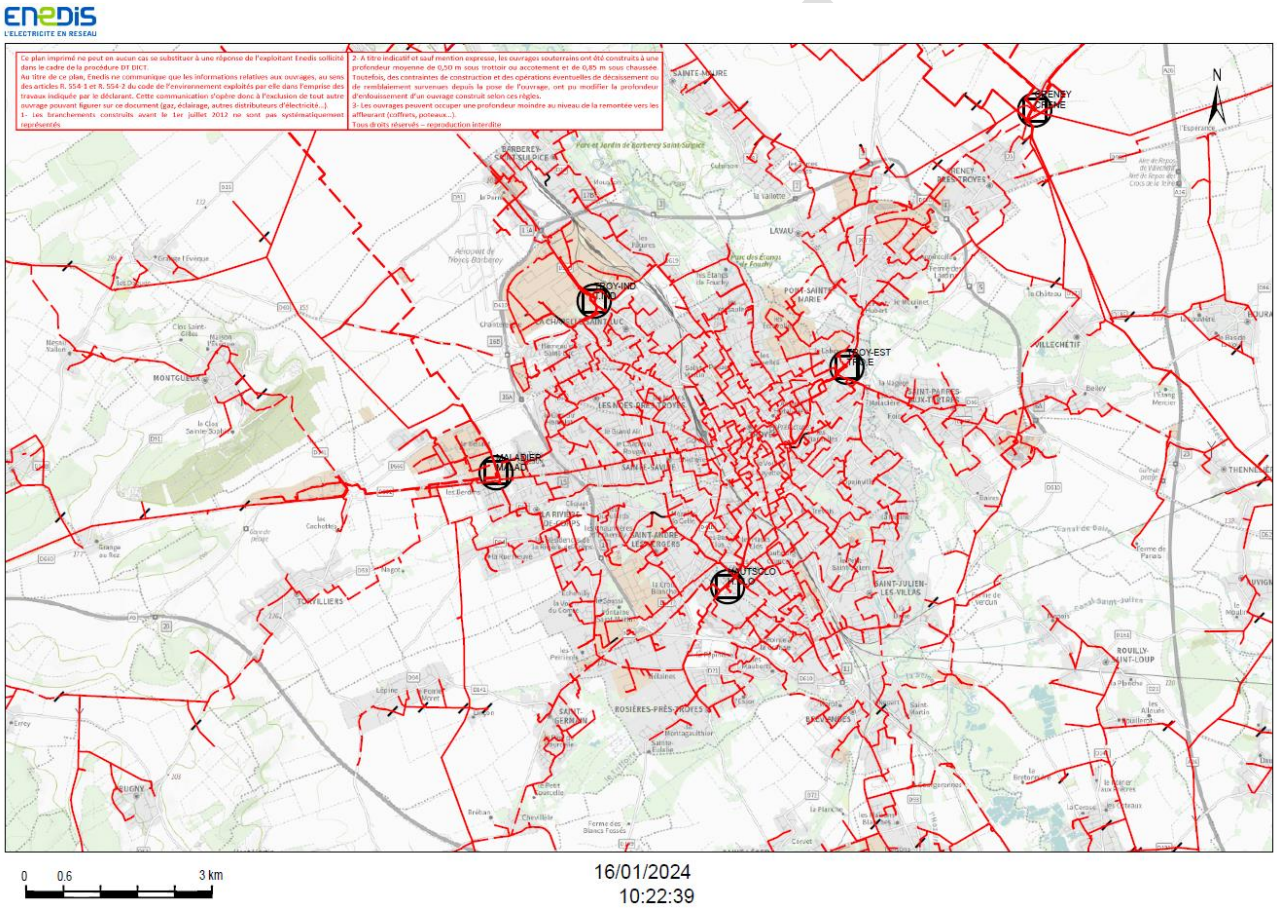


Figure 21 - Réseau électrique TCM - Source : Enedis 16/01/2024

b) Réseau de gaz

Le gestionnaire du réseau de gaz est GRDF. Le réseau représenté ci-dessous maille l'agglomération de Troyes Champagne Métropole :

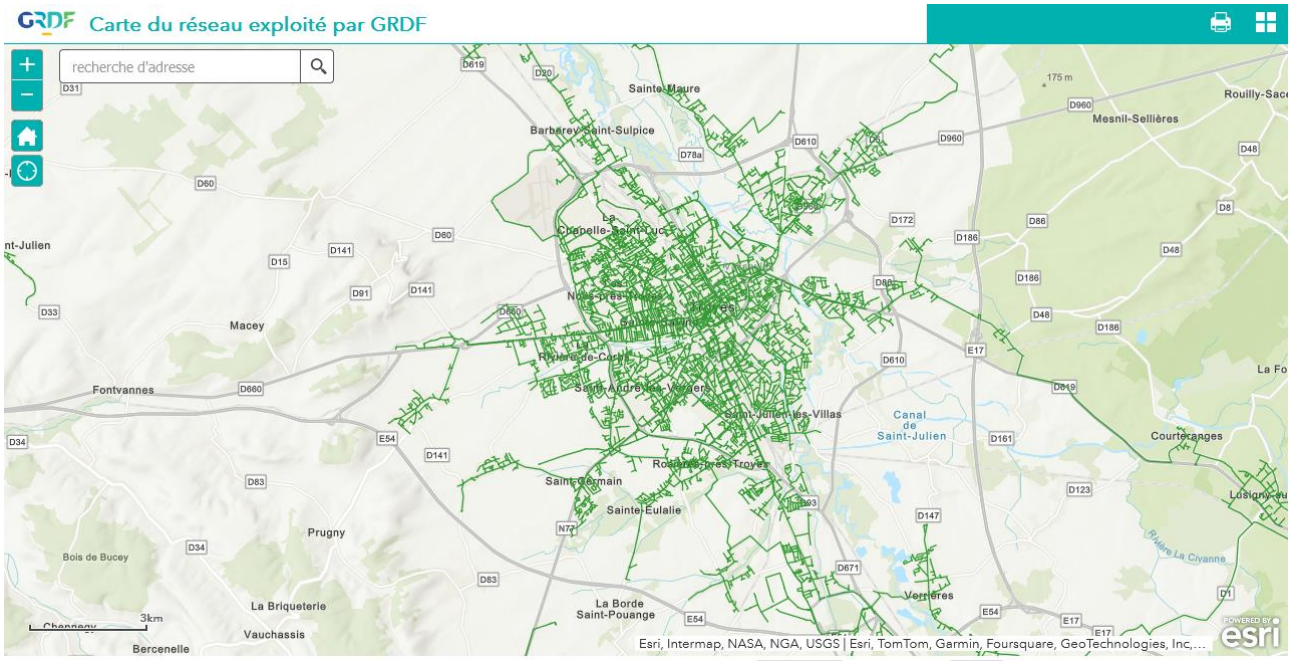


Figure 22 - Réseau gaz TCM - Source : GRDF 2024

III. 1. 2. Production d'énergie renouvelable

En 2019, la production d'énergie renouvelable du territoire s'est élevée à 556 GWh. Cette production majoritairement issue de l'éolien se répartit comme suit :

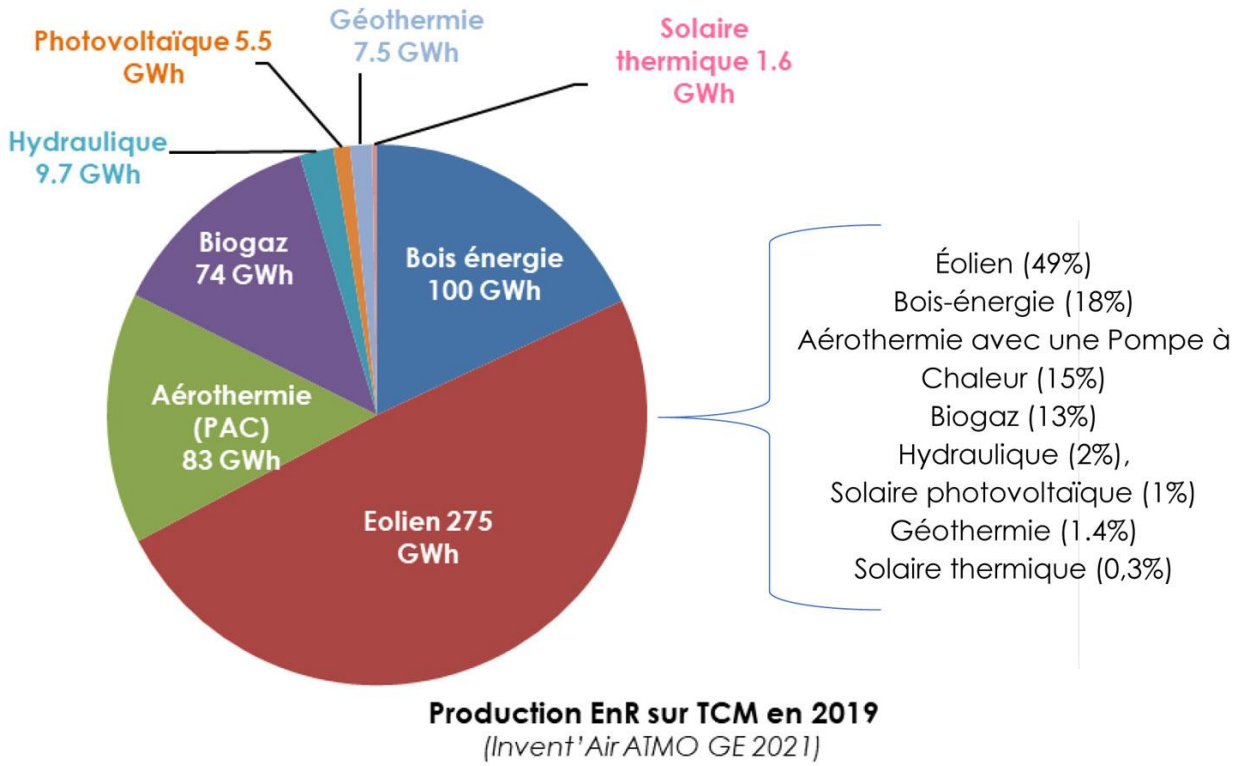


Figure 23 - Mix des énergies renouvelables locales en 2019 - source : PCAET TCM

Dans le Grand Est, les chiffres sont les suivants :

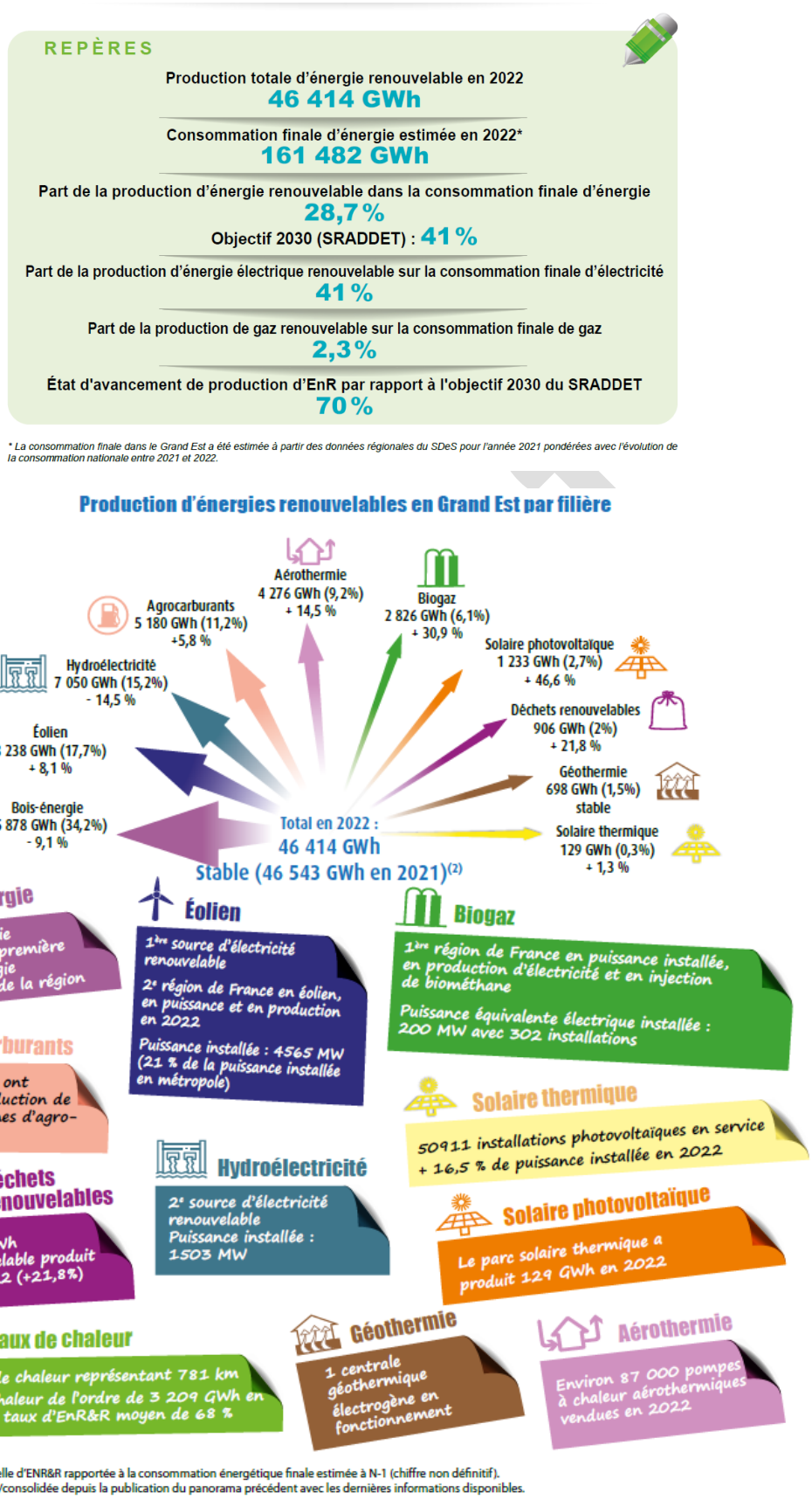


Figure 24 – Production d'énergies renouvelables en Grand Est par filière – Source : SRADDET Grand Est

III. 1. 3. Zones d'activités

Troyes Champagne Métropole compte 24 Zones d'Activités Economiques avec 1 300 entreprises, 187 hectares de foncier et 11 000 emplois. Peuvent être cités :

- Le Parc du Grand Troyes : regroupe des activités industrielles, de production, d'artisanat et tertiaire
- La Zone d'Activités Economiques d'Estissac
- Le Parc Logistique de l'Aube
- Le Technopole de l'Aube, ouvert à tout projet d'entreprise innovante, à caractère technologique ou scientifique.
- Le Parc de Torvilliers

Les sites ci-dessus sont aisément accessibles, multimodaux avec un embranchement ferré et aménagés.

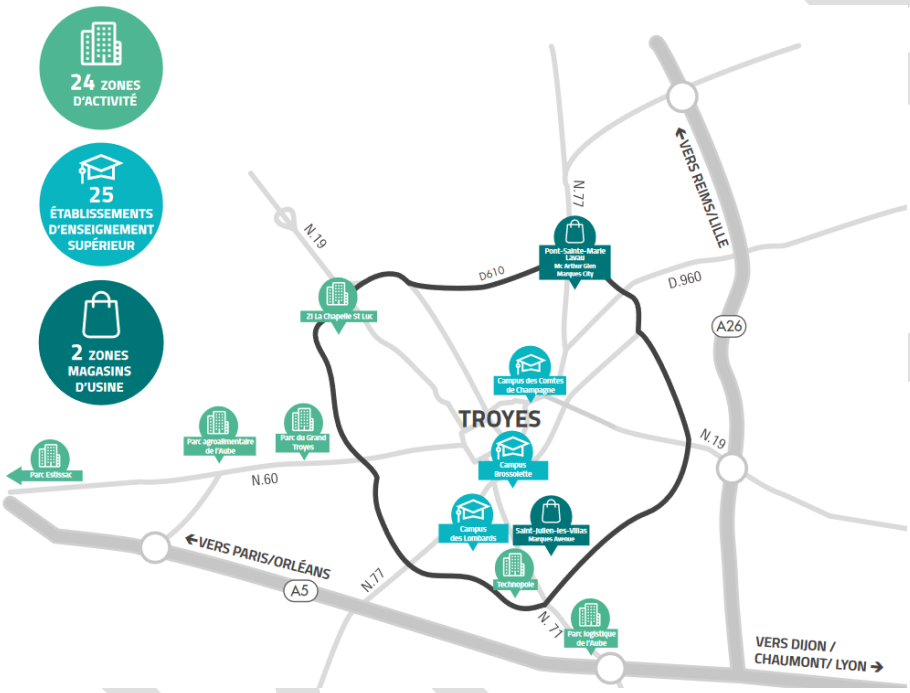
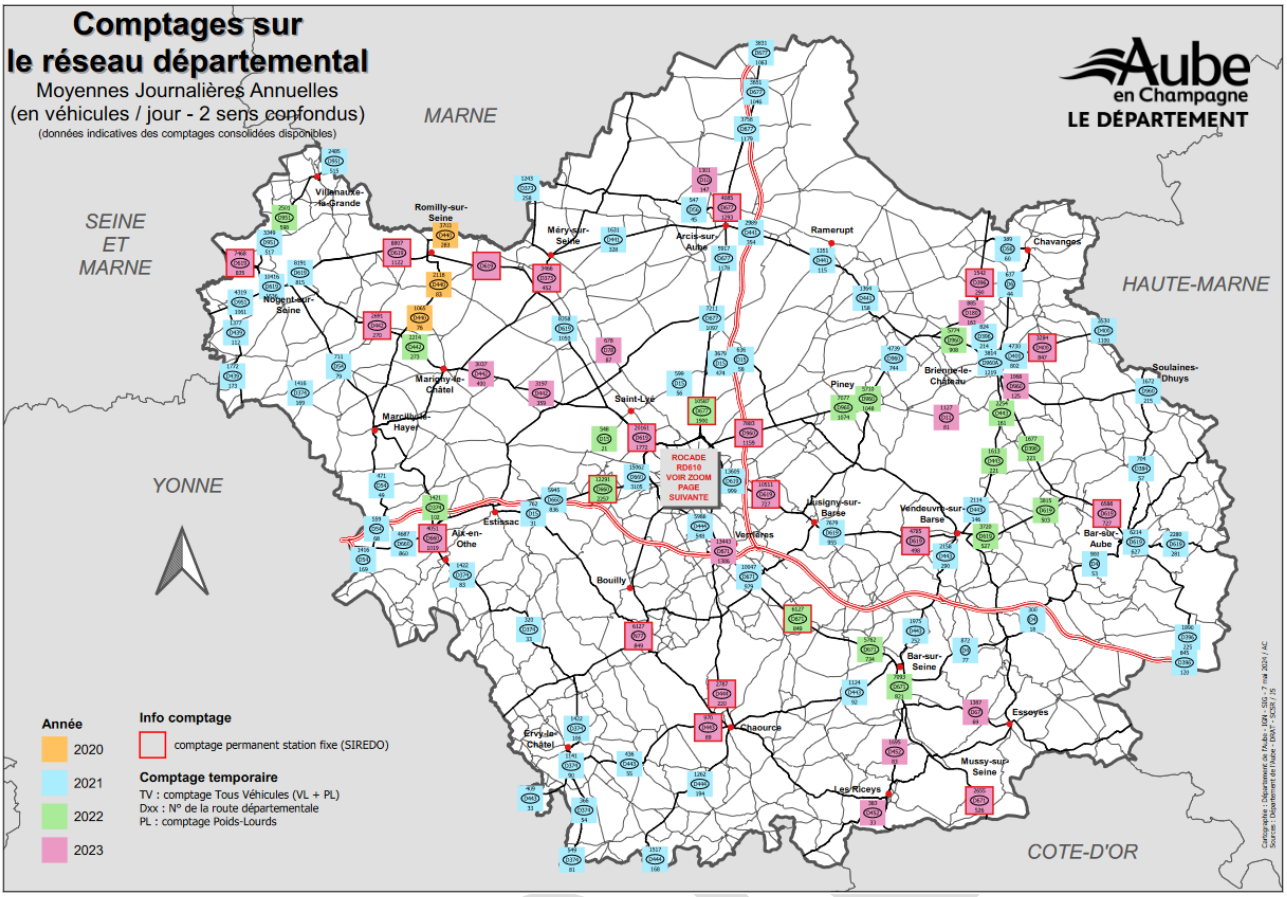


Figure 25 - ZAE TCM - Plaquette TCM territoire d'opportunités 2019

III. 1. 4. Réseau viaire

L'Aube est traversée par 2 autoroutes : A26 et A5. La Rocade RD610 encercle la zone urbanisée.



III. 1. 5. Infrastructures de recharge et d'avitaillement existantes

a) Stations hydrocarbures

Troyes Champagne Métropole compte 14 stations « classiques » accessibles aux poids lourds.

Depuis juin 2024, ces stations proposant du diesel B7 peuvent vendre du biocarburant XtL-HVO.

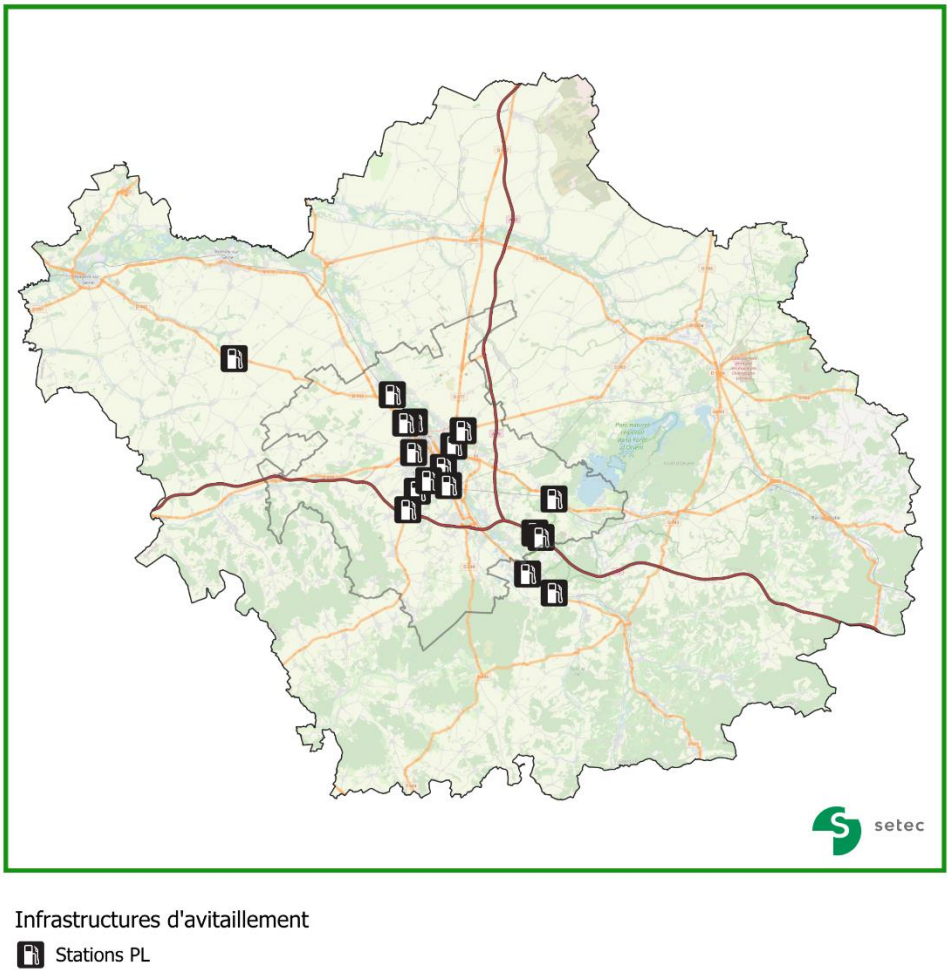


Figure 26 - Carte des stations accessibles aux PL carburants fossiles - source : opendata

b) Infrastructures de recharge électrique accessibles au public

Troyes Champagne Métropole compte 546 points de charge dont 363 opérés par le Syndicat d'Energies de l'Aube (SDEA). Près de la moitié des Points de Charge (PdC) sont installés en voirie, 20 % au niveau de commerce, 20% sur des parkings et 13% sur des grands axes.

Concernant le type de borne installé sur le territoire, l'Aube est principalement équipé de points de recharge « normale », plus spécifiquement des bornes de 22 kW à 2 PdC. Ce maillage de bornes 22 kW et la répartition entre les catégories de puissance est comparable aux autres départements français. La part de PdC rapides et ultra rapides du département représente environ 18% des PdC du territoire, supérieure à la moyenne nationale (autour de 10 %).

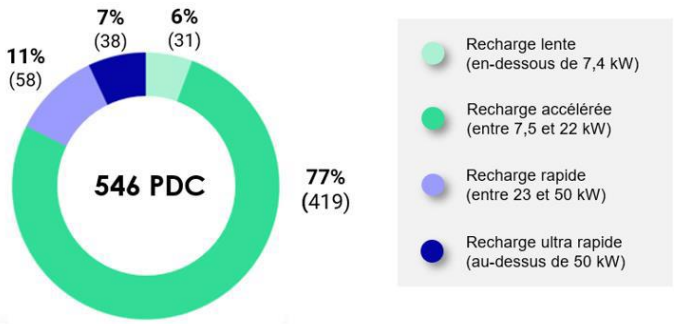


Figure 27 - Extrait du SDIRVE - Répartition du nombre de PdC aubois selon la catégorie de puissance (source : GIREVE)

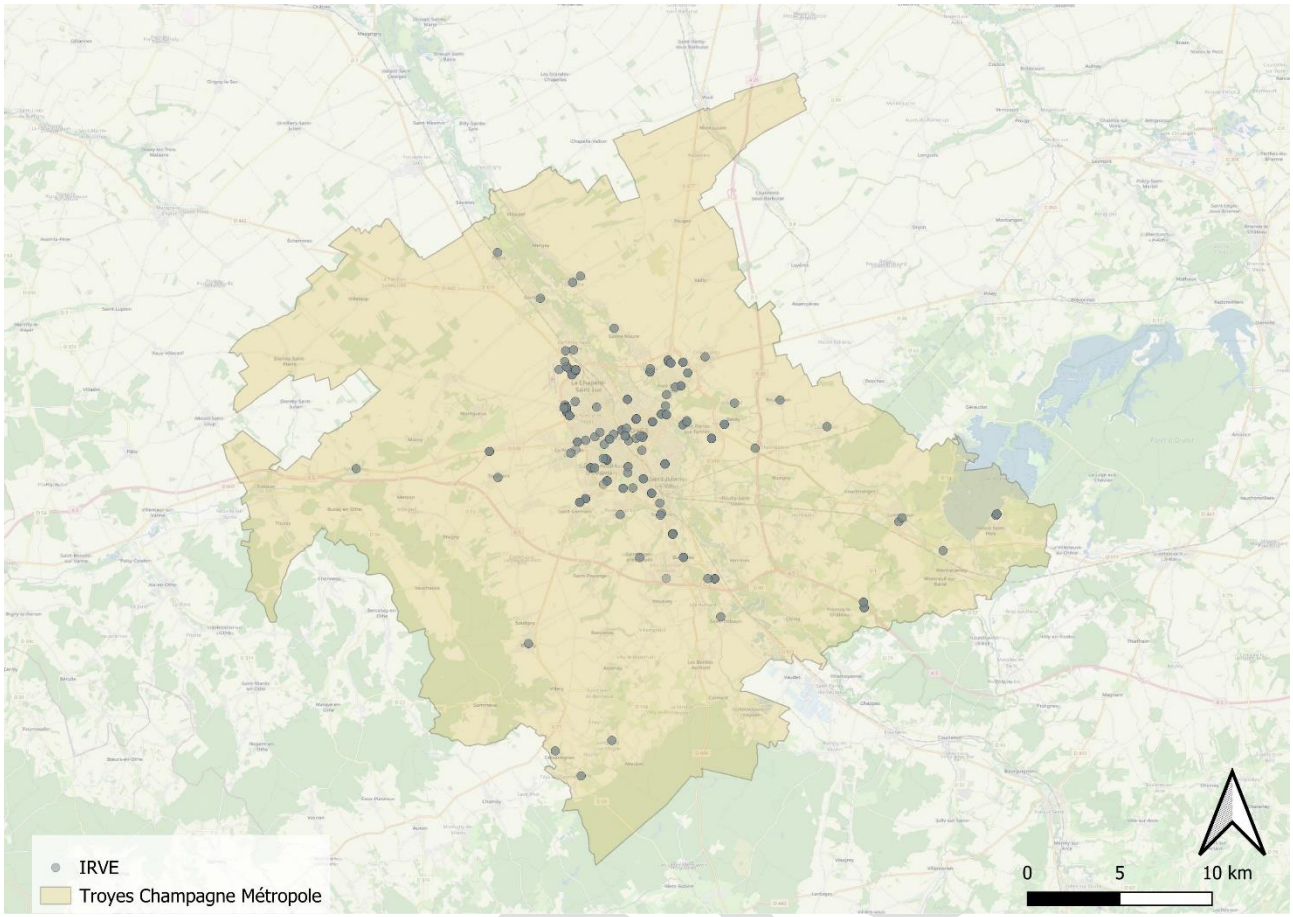


Figure 28 - Carte de localisation des Points de Charge sur le territoire de TCM

Le Schéma Directeur de Déploiement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) réalisé par le SDEA en 2024 prévoit le déploiement des Points de Charge accessibles au public, dédié aux véhicules légers, suivants :

Horizon 2025 – à déployer :

- PdC normaux : 112,
- PdC rapide 24 DC : 68,
- PdC rapide 50 DC : 41

Entre 2025 et 2030 :

- PdC normaux : 704,
- PdC rapide 24 DC : 247,
- PdC rapide 50 DC : 79

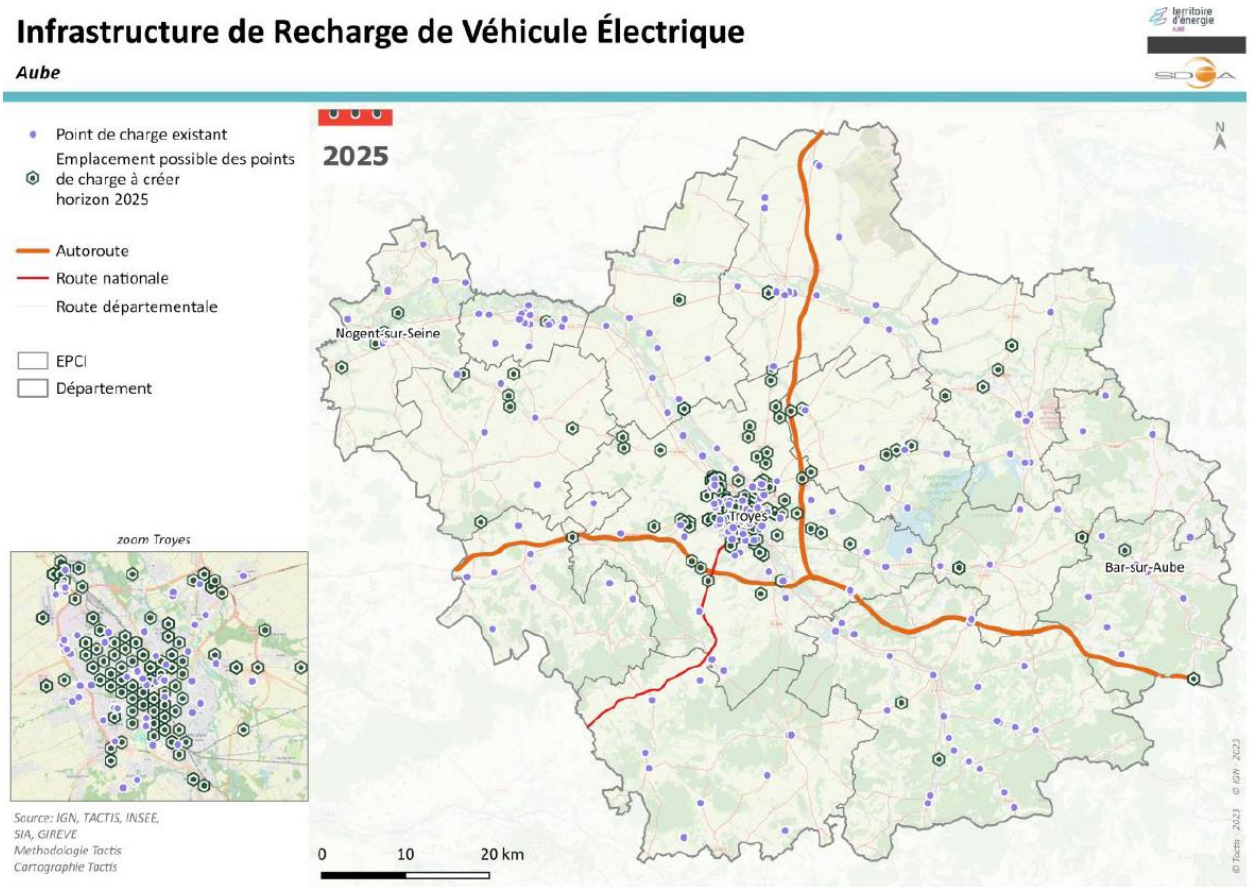


Figure 29 - Extrait SDIRVE - Estimation du déploiement des points de charge selon leur typologie à horizon 2025 dans l'Aube

c) Stations GNV

Depuis fin 2023, l'Aube compte 1 station BioGNV à Thennelières accessible aux Poids-Lourds, située à proximité de l'usine de méthanisation.

Hors du département, les plus proches stations GNV se situent à Sommesous (vers Châlons, accessible aux PL - GNL) et Moneteau/Auxerre, ainsi qu'un projet à Sens (ouverture prévue septembre 2024) et Montigny le Roi (ouverture prévue en 2025).

Les simulations de besoins réalisées dans le cadre du schéma régional des mobilités en carburants alternatifs aux carburants fossiles en 2019 présentaient un **besoin à horizon 2030 de 9 à 11 pistes GNC sur le périmètre de Troyes Champagne Métropole**.

d) Stations hydrogène

L'Aube ne compte pas de station hydrogène ouverte au public. La plus proche station hydrogène se situe à Auxerre (station pour véhicules légers – 350 bars).

Les simulations de besoins réalisées dans le cadre du schéma régional des mobilités en carburants alternatifs aux carburants fossiles en 2019 présentaient un **besoin à horizon 2030 de 3 à 6 pistes Hydrogène sur le périmètre de Troyes Champagne Métropole.**

III. 2. Vision macroscopique de la transition énergétique du parc roulant immatriculé sur le territoire de TCM

III. 2. 1. Parc TCM

Le nombre de véhicules circulant sur le périmètre de Troyes Champagne Métropole est composé à 82% de véhicules privés (VP), à 16% de véhicules utilitaire léger (VUL) et à 1,5% de poids-lourds (PL)

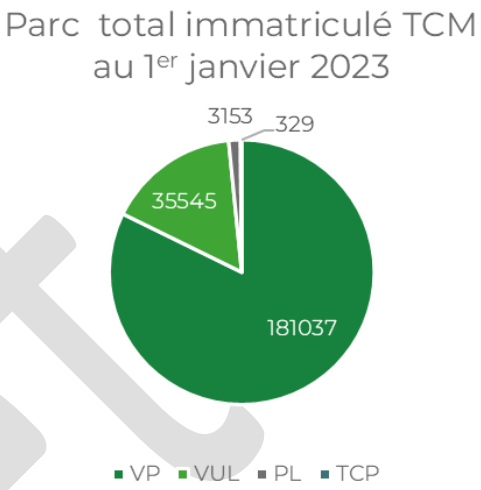


Figure 30 – Composition du parc de TCM au 1er janvier 2023 – Source : Immatriculation annuelles par communes SDES, RSVERO[15]

III. 2. 2. Répartition du mix énergétique appliqué au parc roulant TCM

Le scenario prospectif Avec Mesures Existantes (AME) de 2023 de la Stratégie Nationale Bas Carbone a servi de base aux échanges sur le mix énergétique applicable au parc roulant aubois.

Il est à noter qu'en fin d'année 2024, un nouveau scenario prospectif est paru, celui-ci met en avant l'électrification de l'ensemble des catégories de véhicules, réduit la part de l'hybride rechargeable, de l'hydrogène et du GNV (sauf pour les autocars).

Projet

[15] SDES : Service des données et études statistiques des ministères, RSVERO : Répertoire statistique des véhicules routiers

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Parc roulant VL						
Electrique ↗	5%	12%	22%	33%	42%	50%
Hybride rechargeable ↘	4%	9%	14%	17%	18%	17%
Parc roulant VUL						
Electrique ↗	3%	9%	17%	24%	27%	27%
Hydrogène ↗			1%	1%	1%	1%
Parc roulant PL						
Electrique ↗	1%	2,4%	5%	7%	8%	8%
Gaz ↘	4%	10,7%	18%	23%	25%	25%
Hydrogène ↘		0,3%	1%	2%	3%	3%
Parc roulant Autobus						
Electrique ↗	3%	7%	12%	14%	15%	15%
Gaz ↗	9%	16%	23%	29%	31%	31%

Projections nationales des taux de pénétration par énergie par types de véhicules. Source : *Scenario AME 2023 – Projection climat énergie – Projections Pluriannuelles de l'Energie (PPE)*

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Parc roulant VL						
Electrique	4%	13%	33%	58%	78%	88%
Hybride rechargeable	2%	3%	4%	3%	1%	0%
Parc roulant VUL						
Electrique	3%	13%	35%	64%	84%	90%
Hydrogène			1%	1%	2%	3%
Parc roulant PL						
Electrique	1%	7%	15%	19%	19%	19%
Gaz	2%	4%	4%	4%	4%	4%
Hydrogène		1%	1%	1%	1%	1%
Parc roulant Autobus						
Electrique	5%	10%	11%	27%	49%	70%
Gaz	10%	15%	72%	72%	50%	28%

Projections nationales des taux de pénétration par énergie par types de véhicules. Source : *Scenario AME 2024 – Projection climat énergie*

Tout d'abord, pour l'année 2025, la conversion possible a été mise au regard du parc actuel et du taux de renouvellement des véhicules avec quelques exemples de divergences :

- La part de véhicules hybrides rechargeables est moins élevée dans le parc aubois qu'au niveau national,
- A contrario, le parc aubois de véhicules légers compte des véhicules GNV, qui devrait maintenir leur présence.
- Concernant les autocars et autobus, les projections fournies par la TCAT ont été utilisées en lieu et place des projections nationales.

De plus, l'annonce de fin de vente des véhicules légers les plus émissifs, parue après la construction de ce scénario, génère :

- Un renouvellement modéré de +0,9% par an vers ce type de véhicules,

- un arrêt de l'augmentation du nombre de véhicules hybrides rechargeables,

Le manque de station et de projet de station ainsi que d'un écosystème à court et moyen termes retardent le démarrage de l'hydrogène à 2040 pour les VUL et les PL.

Enfin, les projections nationales ne considèrent pas de véhicules biocarburants, les échanges avec les transporteurs locaux nous amènent à créer une catégorie B100.

	2023	2025	2030	2035	2040	2050
Parc roulant VL						
Fossile (hors gaz)	97,5%	91,4%	79,4%	64,4%	53,4%	42,6%
Electrique	1,16%	5%	12%	22%	33%	50%
Hybride rechargeable	0,73%	3%	8%	13%	13%	7%
Gaz et inconnu	0,58%	0, 6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,4%
Parc roulant VUL						
Fossile (hydrogène)	99,39%	97%	91%	83%	75%	72%
Electrique	0,61%	3%	9%	17%	24%	27%
Hydrogène				0%	1%	1%
Parc roulant PL						
Fossile (hors gaz, h2 et B100)	99,85%	93,15%	84,9%	75%	67,7%	63%
Electrique	0,06%	1%	2,4%	5%	7%	8%
Gaz	0,09%	4%	10,7%	18%	23%	25%
Hydrogène			0%	0%	0,3%	2%
B100		1,85%	2%	2%	2%	2%
Parc roulant Autobus et BOM						

Proportion de nouvelles immatriculations en 2022 (véhicules neufs) :
- VL : 2,7% des VL
- VUL : 3,9% des VUL

PL : 6,7%

A noter que selon la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), les transporteurs évoluent vers un mix énergétique y compris au sein d'une même flotte : électrique, GNV, XTL-HVO, Hydrogène, B7 avec migration si possible en B100.

Ainsi sur le territoire de TCM, ces propositions se traduisent en nombre de véhicules par le graphique suivant :

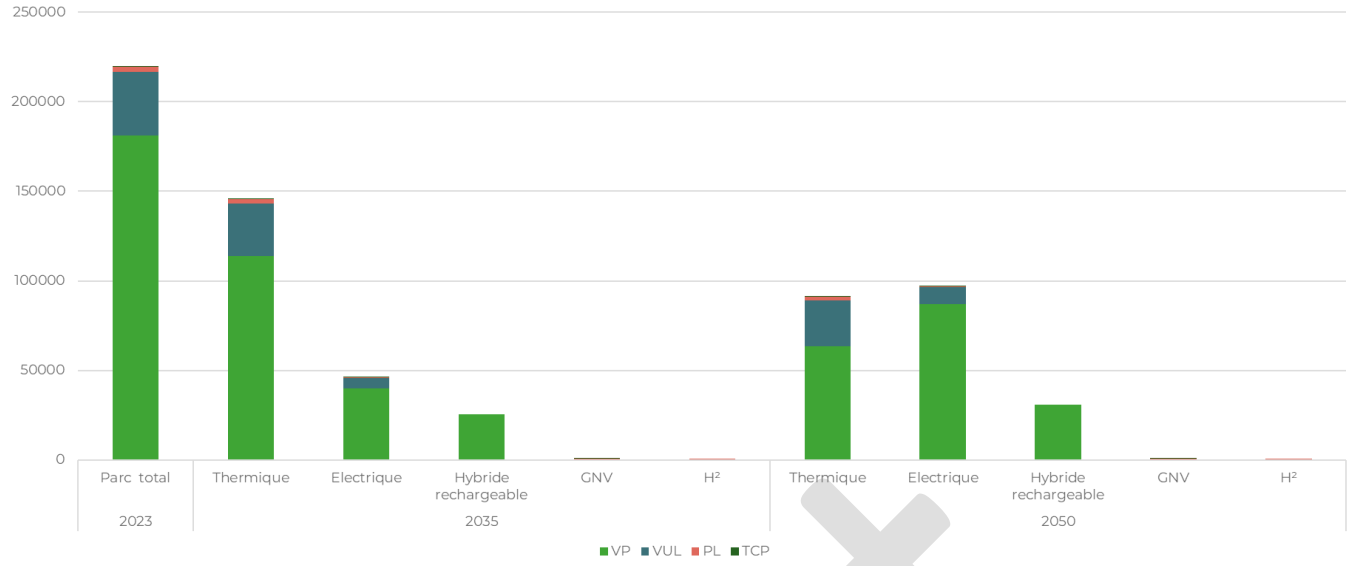


Figure 31 - Evolution de la répartition des carburants par type de véhicules entre 2023 et 2050 – Source: Scénario AME 2023

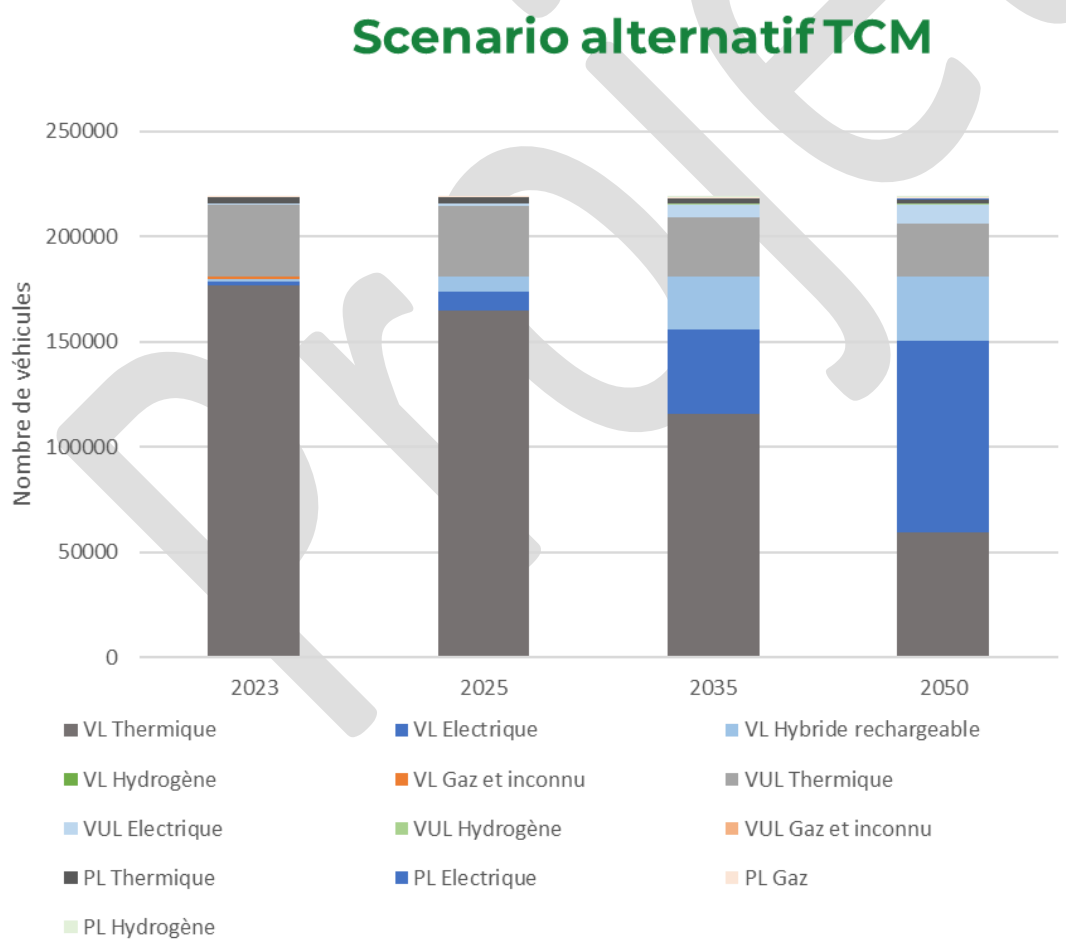


Figure 32 - Projections de l'évolution du mix énergétique en nombre de véhicules - Scenario alternatif TCM

L'évolution du parc routier a un impact non négligeable sur le paysage énergétique d'un territoire. En effet, il est important de rappeler que le transport routier représente à lui seul 32% de la consommation

énergétique de Troyes Champagne Métropole en 2022 *(Atmo Grand Est 2024)*. La modification du parc routier impacte principalement deux aspects de la consommation énergétique :

- La quantité totale d'énergie consommée ;
- Le vecteur énergétique utilisé.

L'évolution du parc routier, plus particulièrement son électrification, est un fort levier d'efficacité énergétique. De manière globale, un moteur électrique a un rendement énergétique 2 à 3 fois supérieur à celui d'un moteur thermique, notamment lié à la réduction très importante des pertes thermiques (échauffement du moteur). Ainsi, l'efficacité énergétique d'un véhicule thermique (essence, gazole ou biocarburants) est de l'ordre de 25% alors que celle-ci est de 45% pour un véhicule électrique à prolongateur d'autonomie à hydrogène (perte de conversion de la Pile à combustible) et de 80% pour un véhicule électrique à batterie.

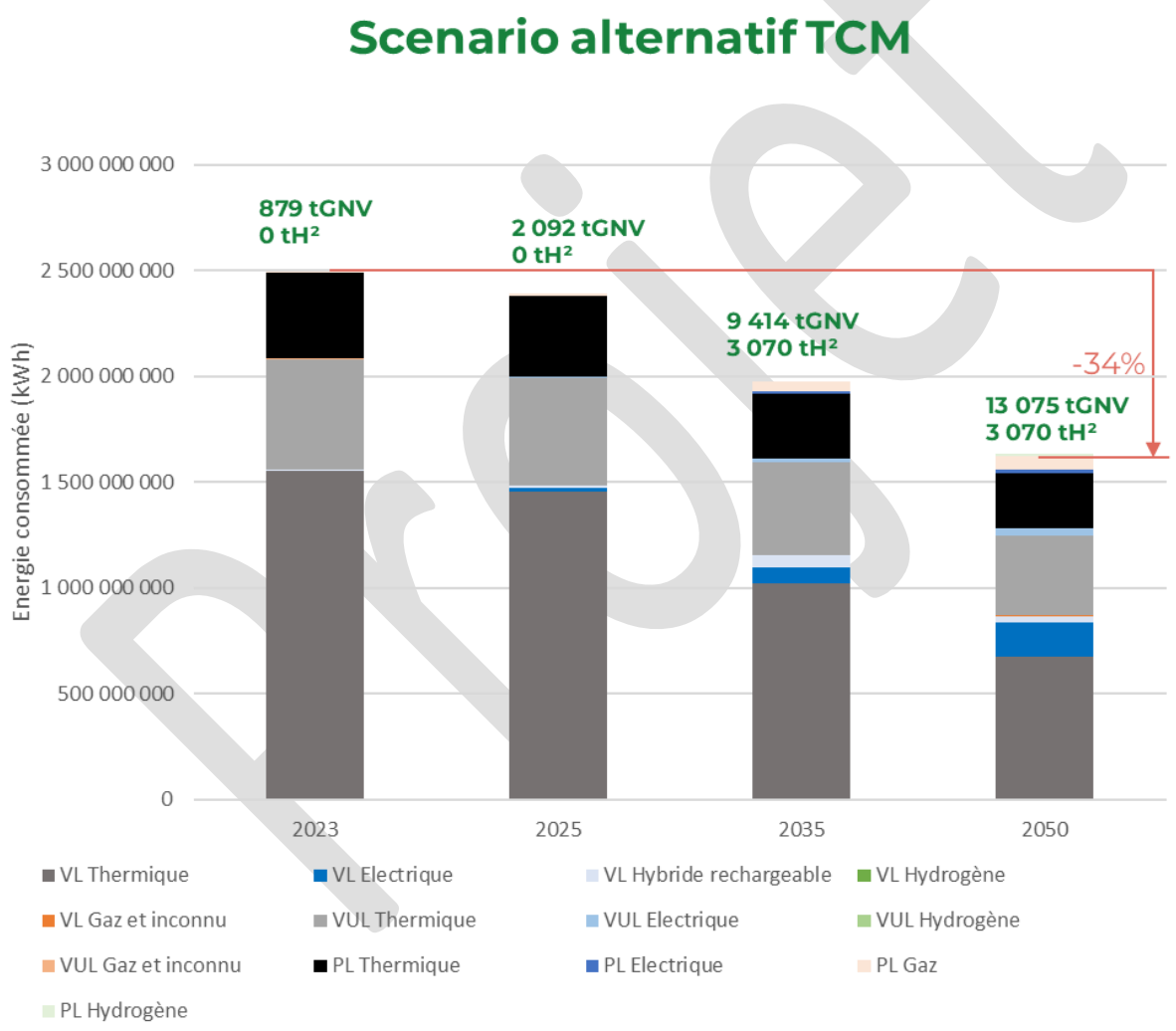


Figure 33 - Projections de l'évolution du mix énergétique en énergie consommée - Scenario alternatif TCM

III. 3. Collecte de données de parc

Un questionnaire portant sur le parc véhicules et l'éventuelle stratégie de transition de flottes a été transmis aux gestionnaires de flottes de véhicules locaux.

14 organismes ont répondu. Il s'agit de :

- Sept sociétés de transport :
    - Transports Daniel Feron : Transport de marchandises. Couverture nationale et au-delà
    - Gamba et Rota : Transport de marchandises. Couverture nationale
    - Transports Cuomo : Transport de marchandises. Couverture départementale
    - Soufflet Transports : Transport de vrac céréales. Couverture régionale à 80% et nationale (destination fixe-La Rochelle)
    - STTI : Stockage, préparation et chargement de marchandises outdoor pour livraison chez les particuliers. Couverture nationale
    - Ambulances Godard : Transport sanitaire en France
    - Transports BOJKO : Transport marchandises en France

- Régie Collecte Véon : Collectes en porte-à-porte des Ordures Ménagères, Tri Sélectif, Déchets verts : Troyes, LCSL, Rosières et Collectes en apport volontaire (Ordures Ménagères, Tri Sélectif, Verre, Papier) : Troyes + première couronne.

- TCP : Activités de messagerie

- Cars Collard : Transport de personnes

- TCAT (Régie municipale des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne) – Parc au 21/12/2023,

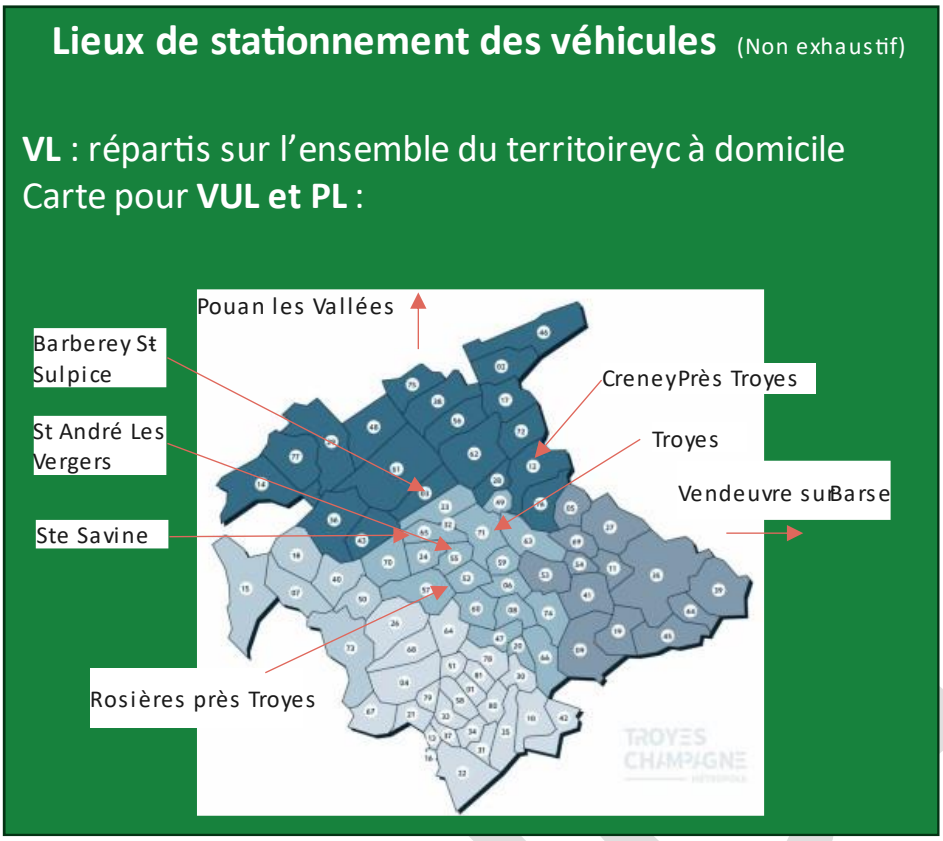
- TCM (Troyes Champagne Métropole) : Collecte des Ordures Ménagères, Tri sélectif, Déchets verts, Points d'apport volontaire, Flotte de service

- Ville de Troyes : Flotte de service

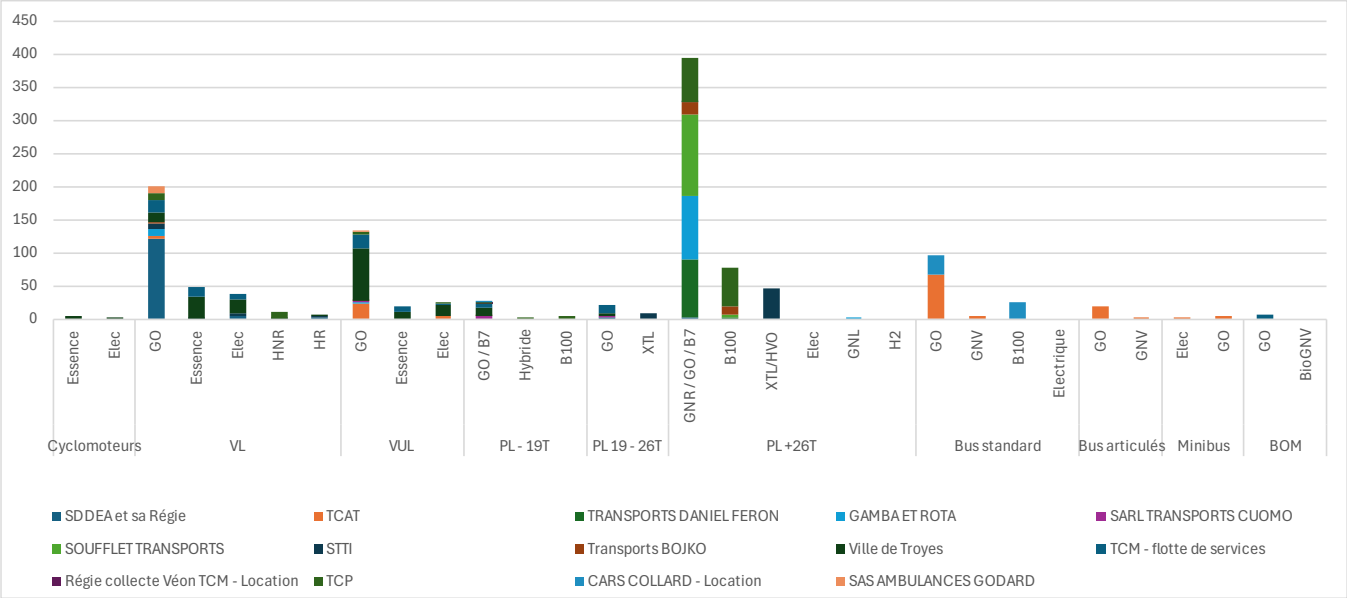
- SDDEA : Interventions techniques ponctuelles en préventif et curatif / relevés de compteurs. Couverture départementale

Sur ces 14 répondants, 10 possèdent une station-service privative de carburant fossile, 4 de B100 et 6 d'entre eux possèdent des IRVE.

Projet



Ces 14 répondants représentent un parc de plus de 1 235 véhicules :



Les répondants suivants possèdent un parc véhicule en mix énergétique :

- TCM et Ville de Troyes
- TCAT,
- Gamba et Rota,
- STTI
- TCP

Les transports Daniel Feron, Soufflet transports, Transports Bojko ont commencé à remplacer une partie de leurs véhicules GO par du B100.

III. 3. 1. Propriété

La majorité d'entre eux sont propriétaires :

- 8 d'entre eux sont propriétaires de flotte en propre, dont 1 prévoit de passer en location,
- 4 d'entre eux sont en location (pas de clause environnementale),
- 1 d'entre eux est propriétaire et locataire de ces véhicules.

A l'avenir, deux des propriétaires envisagent la location pour leurs prochains véhicules.

III. 3. 2. Maintenance

La maintenance est majoritairement en propre et partiellement externalisée.

III. 3. 3. Stratégie de conversion des répondants

a) Horizon 2025

Même à court terme (horizon 2025), tous les gestionnaires de flotte n'avaient pas encore défini leur stratégie de conversion au moment du questionnaire : le SDDEA et sa régie, STTI, la Ville de Troyes et TCM

La TCAT a indiqué l'acquisition d'autobus GNV en remplacement d'autobus Gasoil et l'acquisition de minibus électrique.

Les Transports Daniel Feron, vont passer 80% de leur flotte poids-lourds de plus de 26T en biocarburant B100. Soufflet Transport suit la même stratégie avec 50% de de leur flotte poids-lourds de plus de 26T en biocarburant B100.

Gamba et Rota commence l'électrification de leur parc VL (environ la moitié des VL seront en électrique) et passe quelques poids lourds de plus de 26T en biocarburant B100.

La Régie Collecte Véon envisage une transition vers des véhicules B100.

TCP poursuit sa transition avec :

- Remplacement de véhicules légers gasoil par des hybrides
- Remplacement de 35 PL de 19-26T en B100

Les Transports Bojko auront, à cet horizon :

- remplacé leurs véhicules légers et utilitaires légers gasoil en électrique.
- Passé en biocarburant B100 le poids lourd de moins de 19T
- Passé des poids lourds de plus de 26T gasoil en B100 et l'autre moitié en carburant de synthèse XtL/HVO.

A cet horizon, les ambulances Godard, les cars Collard et les transports Cuomo n'envisagent pas de transition de leur parc véhicule.

Projet

b) Horizon 2030

La TCAT et les Transports Cuomo n'avaient pas encore défini leur stratégie de conversion pour l'horizon 2030.

Gamba et Rota envisage la totale électrification du parc léger et un mix énergétique selon l'usage des poids lourds de plus de 26T :

- Electrification pour les circuits de derniers kilomètres
- B100 pour les grandes distances

Les Transports Soufflet poursuivent leur transition vers les Biocarburants avec 80% des poids lourds de plus de 26T convertis.

A cet horizon, TCP estime sa transition à :

- 90% de véhicules légers hybrides,
- 100% de VUL électriques (ou hybrides)
- 100% de PL -19T au B100
- 80% de PL 19 à 26T au B100

A cet horizon, les Transports Bojko envisage les premiers véhicules hydrogène, selon le développement de l'offre commerciale pour les poids lourds de plus de 26T.

Les Cars Collard envisagent un remplacement qui dépendra de l'offre véhicules. La stratégie est de recourir au B100 pour les services réguliers.

A cet horizon, les ambulances Godard n'envisagent pas de transition de leur parc véhicule.

c) Horizon 2040

Les horizons **2040 et 2050** sont perçus comme trop éloignés, incertitude sur les technologies disponibles à ces horizons.

Seuls les Transports Feron ont une stratégie de transition à horizon 2040 en envisageant le remplacement de poids lourds de plus de 26T B100 par des véhicules hydrogène, selon le développement de l'offre commerciale.

A cet horizon, les ambulances Godard n'envisagent pas de transition de leur parc véhicule.

III. 3. 4. Initiatives écoresponsables des répondants

Neuf répondants ont mis en place une politique de décarbonation et de sobriété avec des **initiatives** telles que :

- Optimisation des tournées et des km à vide ou Km/tonne. En préparation et/ou outils dynamiques (télématique embarquée)
- Ecoconduite (formation et informatique embarquée)
- Partage interne du plan de transport prévisionnel
- Transition de flotte de véhicules
- Suivi émission CO2
- Travail sur taux de remplissage et optimisation des chargements

Projet

- Intégration du dispositif MOBILIPRO[16]
- Optimisation gestion des pneumatiques

Exemple d'un suivi de l'évolution de la décarbonation des tonnes transportées avec 5 indicateurs :
- Investissement matériel
- Suivi km à vide
- Consommation carburant
- Formation conducteurs
- Gestion des pneumatiques

2 indicateurs supplémentaires possibles : sécurité et service à l'usager

III. 3. 5. Atelier d'échange – 14 mars 2024

Un premier exercice de personae des usages a permis de faire ressortir des réticences au changement : changement des usages, prise de risque technique et financière ; qui sont à accompagner pour réussir la transition.

Le plan d'actions devra considérer :

- Analyse de l'éloignement entre stations et usages
- Considérer le potentiel de report modal

Cibles :
- **VL** sans restriction mais des réticences
- **VUL et PL** sous réserve, de temps de recharge compatibles avec l'usage, d'un prix acceptable et d'une autonomie adaptée y compris pour des usages spécifiques (arrêts fréquents).
- Equilibre volume d'emport/ autonomie : facteur clé de développement.
- Inquiétude d'adéquation entre le besoin d'électricité (et la capacité du réseau français.

Cibles : VUL en rétrofit et **TAD** (présence de la station GNV au dépôt).
Non cible : VL et VUL par manque de stations et offre véhicules

Une question d'aménagement du territoire se pose entre le déploiement de stations privatives ouvertes au public ou mutualisé.

[16] www.mobilipro.fr

H_2

Cibles :
- Long terme : **véhicules professionnels légers** et **PL** sous réserve de l'offre véhicule.
- Moyen terme : **VU**

Non cible :
- **voiture personnelle** pour un usage quotidien,
- **VUL,**
- **TAD**

Cibles :
- Court terme : **PL** et **VUL** assujettis à des contraintes règlementaires
- Long terme : **VL**

Un second exercice avait pour objectif d'identifier les clés facilitatrices ou de freins aux projets de transitions alternatives aux carburants fossiles (véhicules, écosystèmes ou infrastructures de recharge ou d'avitaillement).

GNV et H2 : maillage de proximité de stations-services, potentiellement multi-énergies.

H2 et Biocarburants : Regroupement de consommateurs (industriel, société de transport…) crée une émulation et est un facteur de développement

H2 : mise en place d'une ZFE, la prise en compte dans le PCAET et la baisse des coûts à l'achat du véhicule. L'évolution technologique pour alimenter le véhicule sera déterminant.

Carburants de synthèse : forte présence d'agriculture sur le territoire (proximité du site de production et la bioraffinerie de Bazencourt-Pomacle), bien que la volumétrie du gisement doive être mise en rapport avec l'usage. Le développement est par ailleurs freiné par les Le coût de ces carburants sera un facteur clé.

H2 : manque d'accompagnement pour les ménages modestes et artisans et une réglementation non adaptée à ce jour. Enfin il est noté que l'acceptabilité de l'hydrogène en stockage peut poser problème (site SEVESO)

GNV : offre de véhicules et d'un réseau de maintenance des véhicules à améliorer, la sécurité lors de l'avitaillement (notamment GNL), les pertes par évaporation. Le potentiel de décarbonation de ce vecteur est questionné.

conflits d'usages (culture alimentaire / transport), modéré par les cultures intermédiaires à vocation énergétique (CIVE).

GNV, H2 et Biocarburants : Conserver une filière motorisation thermique

V. SCENARIOS

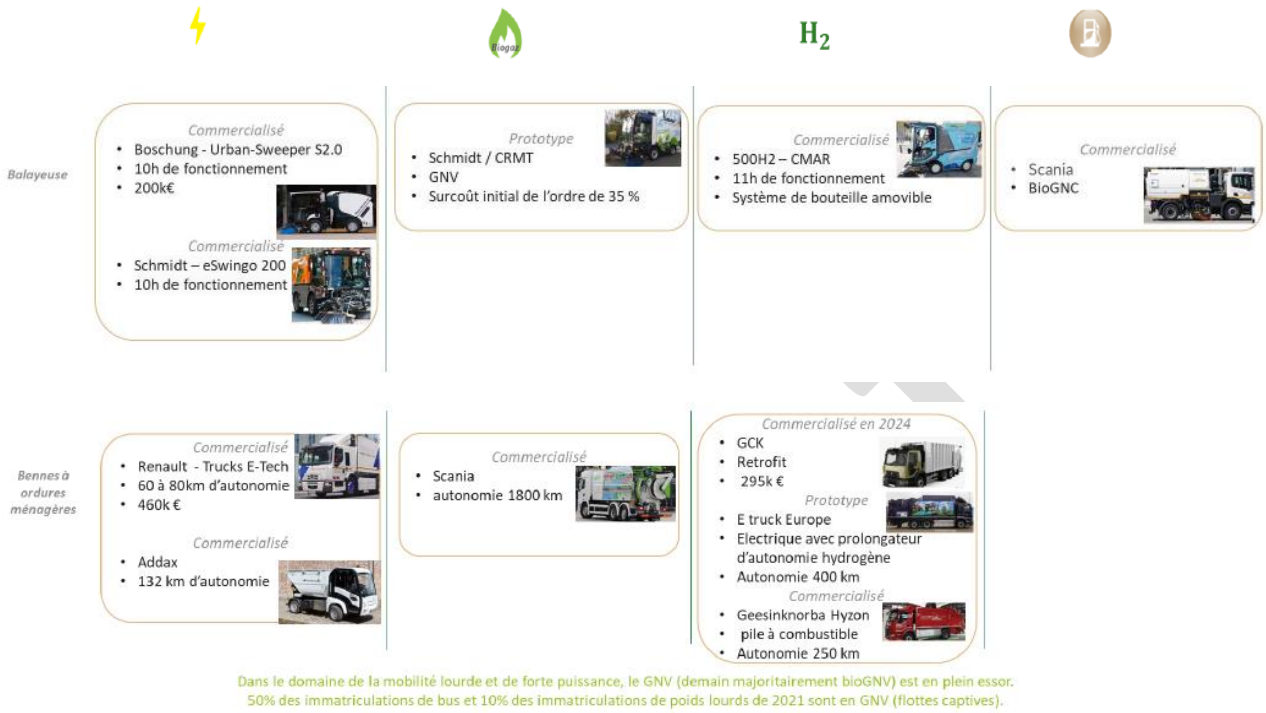
V. 1. Offre véhicules en carburants alternatifs disponibles sur le marché

Au regard des typologies de véhicules identifiés dans la collecte des données, un benchmark de l'offre constructeur a permis de préparer nos préconisations pour le territoire.

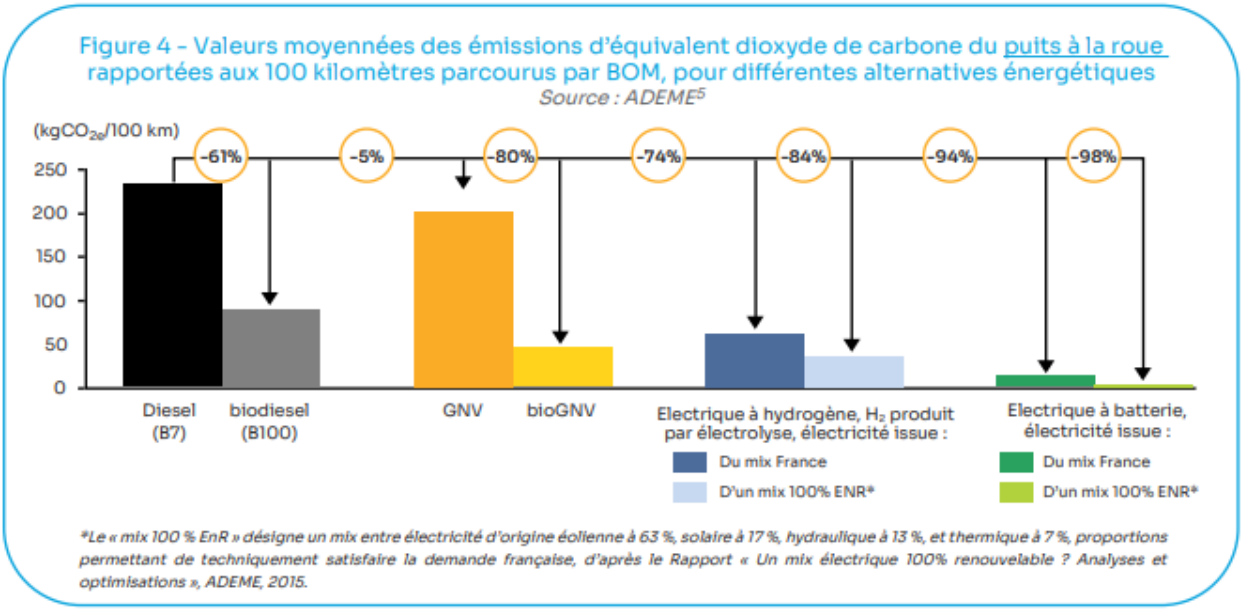
V. 1. 1. Véhicules particuliers et utilitaires

V. 1. 2. Véhicules lourds

V. 1. 3. Véhicules spéciaux



Le Guide de la benne à ordures ménagères électrique à hydrogène a établi pour ces véhicules des comparatifs environnementaux :



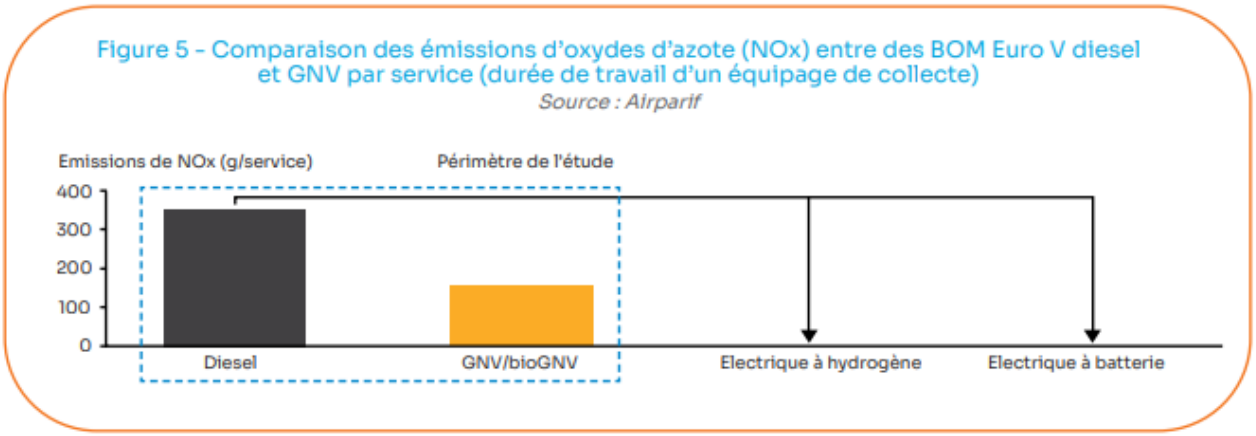


Figure 34 – Détails pour les Bennes à Ordures Ménagères – Source : Guide de la benne à ordures ménagères électrique à hydrogène - Pour la transition des flottes de collectivités

Projet

VI. STRATEGIE EN 3 AXES ET PROPOSITIONS D'ACTIONS

A ce stade, les mesures d'accompagnement envisagée par les pouvoirs publics doivent s'entendre comme un relai auprès des privés pour mettre en évidence le besoin local en infrastructures de recharge électrique et mettre en relation les acteurs.

La mise en place d'autres mesures d'accompagnement, par exemple financières, et la durée de cet accompagnement ont été questionnées durant l'étude, notamment en cas de carence de l'initiative privée.

VI. 1. AXE 1 : ELECTRIFICATION DES CYCLOMOTEURS, VL, VUL ET PL-19T

Cette proposition s'intègre dans les stratégies nationales. L'offre constructeur est disponible et l'autonomie est compatible. Les perspectives de développement des infrastructures de recharge sont importantes pour ces véhicules, néanmoins un travail reste à faire pour les véhicules utilitaires ; les places de stationnement et les localisations n'étant pas toujours adaptées.

Le rythme de la transition dépendra probablement des aides et subventions disponibles.

Sans considérer de phasage de la transition, le potentiel de conversion des répondants est de 6 cyclomoteurs, 268 VL, 154 VUL et 29 PL avec 3 PL déjà prévus en B100 :

- Ville de Troyes : 6 cyclomoteurs et 47 véhicules légers (essence et gasoil)
- SDDEA et sa Régie : 125 véhicules légers (Gasoil et hybrides rechargeables),
- TCAT : 31 VL (pas d'information de stratégie) + 5 VUL/minibus (conversion déjà planifiée pour 2025)
- Gamba et Rota : 12 VL et VUL (conversion déjà planifiée pour 2025)
- STTI : 12 véhicules (gasoil, essence, hybride rechargeable et hybride non rechargeable)
- Transports Cuomo : 2 VUL et 4 PL (conversion déjà planifiée au rythme de 1 véhicule par an),
- TCP : 22 VL (Gasoil et hybride) : passerait en hybride, 4 VUL gasoil

Ce scénario, à l'échelle TCM, suppose un besoin total 985 Gwh en 2050 pour approvisionner ces véhicules. Pour les répondants, la préconisation de transition permettrait de réduire d'environ 2 600 T CO_2e par an.

Les hypothèses et sources utilisés pour ces estimations sont jointes en annexe.

VI. 1. 1. Proposition d'actions

Avec cet axe 1, nous préconisons les trois actions suivantes :

a) Action 1

Accompagner le déploiement d'IRVE adaptées aux véhicules professionnels (VUL et PL) dans les zones commerciales et industrielles, notamment à l'Ouest de la TCM (Charge rapide (>50 kWh par place), place de stationnement adaptée à des VU ou PL, réservation de l'IRVE, informations sur la disponibilité)

- En janvier 2025 : coordination avec SDEA si les réponses à l'AIP[17] en cours, couvre ce besoin (L'AIP s'appuie sur le SDIRVE qui ne considère que les besoins des véhicules légers).
- Premier semestre 2025 : définir les modalités d'accompagnement par TCM (investissement en propre ou non, SPL, Concession avec pré-identification de foncier, AIP ou AMI, accompagnement financier pour des recharges privées…)

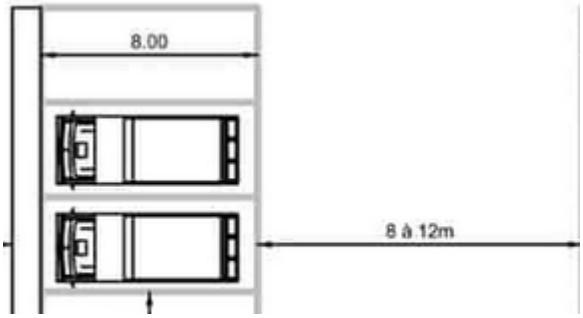


Figure 35 - Stationnement pour VUL

b) Action 2

Accompagner l'acquisition / location de véhicules électriques :

- Evènements autour de la mobilité électrique avec des concessionnaires, des utilisateurs, des chargeurs… Fédérer les acteurs
- Promouvoir l'Appel à Projets ADEME pour VUL et PL électrique (prochain guichet non encore lancé

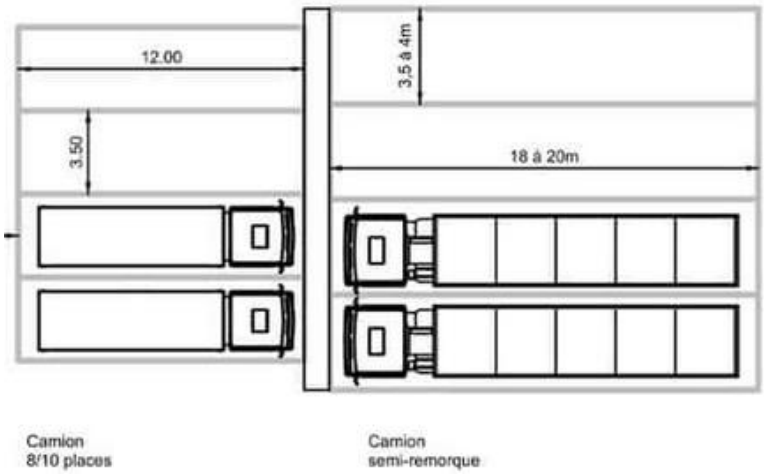


Figure 36 - Stationnement pour PL

c) Action 3

Accompagner le changement des comportements : de la communication, du contrôle et une Tarification adaptée peuvent être mis en place. Une place équipée en borne électrique ne signifie pas que la place est réservée aux véhicules électriques.

[17] Appel à initiative privée

Focus – Les différents types de contrat possibles pour accompagner le développement d'infrastructures d'avitaillement ou de recharge

AMI - Appel à Manifestation d'Intérêt

Permet de porter à connaissance d'investisseurs privés les objectifs du SDIRVE sur l'espace public. Ne nécessite pas d'investissement nécessaire de la part de TCM

AIP – Appel à initiatives Privées - Article L.2122-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques).

Permet de cadrer l'investissement privé dans l'espace public. Tout est à définir : la maille, le territoire concerné, dossier de consultation avec cahier des charges, critères d'attribution, domaine public réservé aux candidats, calendriers, éventuellement tarifs de commercialisation… Cet AIP ne doit pas être trop contraignant au risque d'être requalifié en concession. La convention d'occupation domaniale doit être calée sur un retour sur investissement à dix ans ou au-delà. L'investissement de TCM dépendra de son souhait d'intervention.

Plusieurs exemples AIP d'IRVE récents : Eurométropole de Strasbourg, Metz métropole, Métropole de Lyon, avec récupération des stations déjà créées.

Concession de Service

Détaillée en termes de besoin et négociée avec les candidats. Exemples : Eurométropole de Lille ou la Ville de Paris

SPL – Société Publique Locale - article 1er de la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales, dont les dispositions ont été codifiées à l'article L. 1531-1 du CGCT

AXE 2 : MIX ÉNERGÉTIQUE POUR LES PL+19T renforcé dès 2030

Concernant les poids-lourds de plus de 19 tonnes (PL+19T), voici nos préconisations orientées par les usages des véhicules en mix énergétique. Les motorisations/énergies adaptées à ces poids-lourds nécessitent des infrastructures couteuses, rentabilisables qu'à partir d'un minimum de véhicules. Cette transition doit donc être réfléchi dans un contexte global de disponibilité des carburants / énergies.

A noter que nos propositions prennent en compte les obligations règlementaires de transition.

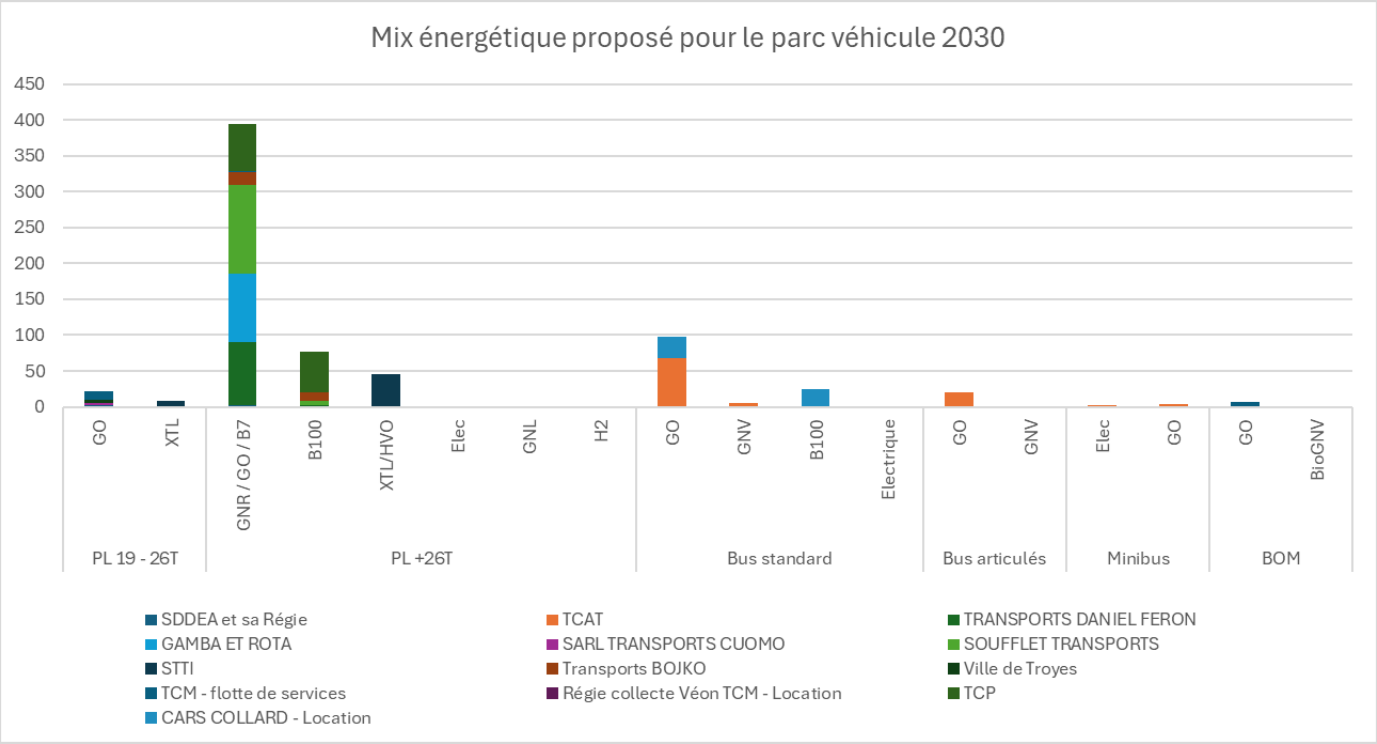


Figure 37 - Mix énergétique proposé pour le parc collecté

La transition pourrait se faire de la manière suivante :

- SDDEA et sa Régie : Remplacement du gasoil par du XtL ou HVO pour les 3 PL 19-26T et une conversion progressive des 2 PL de plus de 26T par des véhicules électriques (par acquisition de véhicules neufs ou par rétrofit si ces véhicules ont de nombreuses spécificités.
- Transports Cuomo : L'offre constructeur de PL de 19-26T permet de proposer un remplacement progressif à raison de 1 à 2 véhicules par an vers de l'électriques. Ces véhicules réalisent des circuits départementaux dont les distances sont en adéquation avec les autonomies proposées. Le frein principal sera le coût de remplacement des véhicules.
- TCAT : après 2028 - mixité énergétique progressive au dépôt (électrique, BioGNV et Gasoil) : deux terrains sont en cours d'analyse pour déterminer si ce mix énergétique est envisageable sur le futur dépôt. Il est aussi envisagé d'externaliser de l'avitaillement si nécessaire afin de ne pas freiner la transition vers des véhicules à faibles émissions.
- Transports Feron, Gamba et Rota, les transports Bojko, TCP, Cars Collard, Régie Collecte Grand Véon et Soufflet Transports, STTI : poursuite de la stratégie B100/XTL. Suivi du développement des carburants de synthèse. Il pourrait être pertinent d'intégrer une réflexion en BioGNV pour ces transporteurs.

- Gamba et Rota pourrait acquérir un véhicule par an électrique en remplacement de PL de plus de 26T gasoil.

Ces préconisations de transition sont fortement dépendantes des aides et subventions. Les subventions ADEME et Région Grand Est pour les véhicules électriques lourds ne sont plus cumulables.

L'aide régionale aux véhicules identifiées dans l'étude ne s'appliquera qu'aux demandes déposées avant le 31/12/2024 (ou sous forme de lettre d'intention auprès de l'Aftral). Ces aides pourront éventuellement reprendre à l'été 2025. Une veille sur les aides à l'acquisition, conversion et retrofit doit être faite régulièrement.

A plus long terme, l'électrification peut être envisagée (en mix batterie et prolongateur d'autonomie à hydrogène). Toutefois, les orientations règlementaires ainsi que les aides de l'Etat seront déterminantes dans cette transition.

Pour les répondants, la préconisation de transition permettrait de réduire de 5 400 T CO_2e par an à horizon 2030.

Les hypothèses et sources utilisés pour ces estimations sont jointes en annexe.

VI. 1. 2. Proposition d'actions

Avec cet axe 2, nous préconisons les deux actions suivantes :

a) Action 1

Accompagner le déploiement d'une station multi-énergies évolutive :

- Accompagner les porteurs de projets locaux ayant des réflexions (Un projet identifié)
- Recherche d'un foncier pour une station multi-énergies proposant :
  - A court terme : du BioGNV, des Points de charge électriques adaptés aux semi-remorques (proximité des axes PL importants : D610, D660, D960 puis D971)
  - A moyen-long terme : de l'hydrogène avec production locale
- Recherche d'un privé pour la fourniture/exploitation d'une station multi-énergies (AMI, AIP, concession, SPL… : mode de passation de marché à définir en fonction de l'implication que TCM souhaite avoir)

Figure 38 - Exemple station multi-énergies (SP95, E85, B7, AdBlue, IRVE, BioGNV à venir) à Abbeville (80)

Porté par Agriopale et Opal

7 mois de travaux

Budget : 2 M€

b) Action 2

Accompagner la transition de station(s) PL existante(s) :

- Organisation d'échanges avec Esso, TotalEnergies, Intermarché, Carrefour…
- Inciter les privés en cours de réflexion pour des stations GNV d'avoir recours à du BioGNV
- Accompagnement financier pour ces reconversions de stations avec les objectifs suivants :
    - Proposer à court terme des carburants alternatifs de type XtL et des IRVE
    - A moyen-long terme : proposer d'autres carburants tels que le BioGNV et/ou hydrogène

Une réflexion de station BioGNV est en cours par un privé, sans financement TCM. L'avancée de ce projet n'est pas détaillée par le porteur du projet mais il se situerait au niveau d'axes PL importants, notamment de la rocade RD610.

Pour le développement de ces stations, les 4 localisations ci-dessous sont identifiées dans le département comme pertinentes. Elles sont superposées aux stations-services existantes dont certaines pourraient évoluer pour proposer des carburants alternatifs.

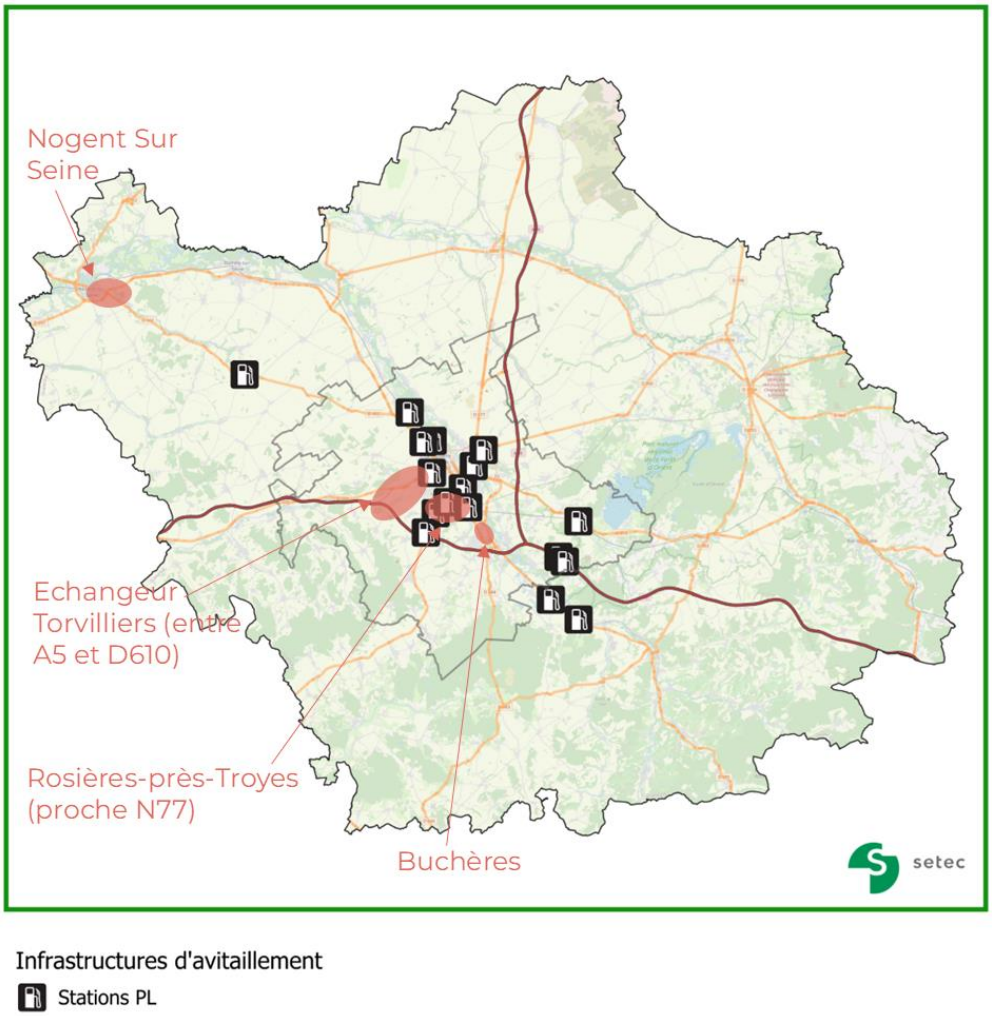


Figure 39 - Carte des 4 localisations envisagées pour une station

VI. 2. AXE 3 : ACCOMPAGNER LA FILIÈRE DU RETROFIT ET DU RECYCLAGE

VI. 2. 1. Proposition d'actions

Avec cet axe 3, nous préconisons les trois actions suivantes :

a) Action 1

Echanger avec les mainteneurs locaux pour identifier l'opportunité de développement d'une filière locale de rétrofit vers de l'électrique/hydrogène ou GNV et de recyclage notamment des batteries (pas d'acteur local du rétrofit ou du recyclage identifié à ce jour)

b) Action 2

Accompagnement des structures du territoire à l'obtention de l'aide régionale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions (aides en cours de révision pour l'année 2025) :

- 30% du coût de rétrofit éligible pour les entreprises ou associations,
- 40% du coût de rétrofit éligible pour les collectivités, petites et moyennes entreprises et association ainsi que pour les grandes entreprises délégataires de marchés publics de transport de voyageur.

c) Action 3

Accompagnement des structures du territoire à l'obtention de l'aide nationale au rétrofit de véhicules routiers à faibles émissions pour :

- VL entre 0 et 5 000€
- VUL entre 0 et 9 000€

Il est à noter que les gestionnaires de flotte ayant suivi l'étude ont exprimé leur scepticisme concernant le rétrofit de leurs véhicules les plus anciens (Châssis bus de 12 ans en moyenne et châssis PL de la Ville de 20-25 ans et 60 000 km). Le rétrofit n'est pas adapté à tous les véhicules et les coûts sont variables. Il est notamment souhaité spour des véhicules destinés à un usage spécifique (tracteur, BOM, véhicule de travaux publics…).

VI. 2. 2. Retrofit vers des biocarburants

Cela s'applique à deux catégories de véhicules :

- Pour des véhicules légers essence : 700 à 1200 € par kit
- Pour des poids-lourds : entre 1200 et 2000 € par kit

Figure 40 - Nouveau châssis équipé du car rétrofité normand - Source : transdev

VI. 2. 3. E-retrofit du véhicule thermique vers un véhicule électrique

Le e-retrofit peut être réalisé avec ou sans prolongateur d'autonomie hydrogène. Par ailleurs, il ne s'applique qu'aux véhicules de plus de 5 ans.

Par exemple :

- Renault Twingo : 16 000 € (source : Kimpa.co)
- Autobus : entre 280 000 € (source : Kimpa.co) et 350 000 € pour le projet d'autocar Hydrogène normand NCH2.

Les projections de réduction des coûts sont de l'ordre de 7500 à 9700 € d'ici 2040 pour un VL et 190 000 € pour un autobus.

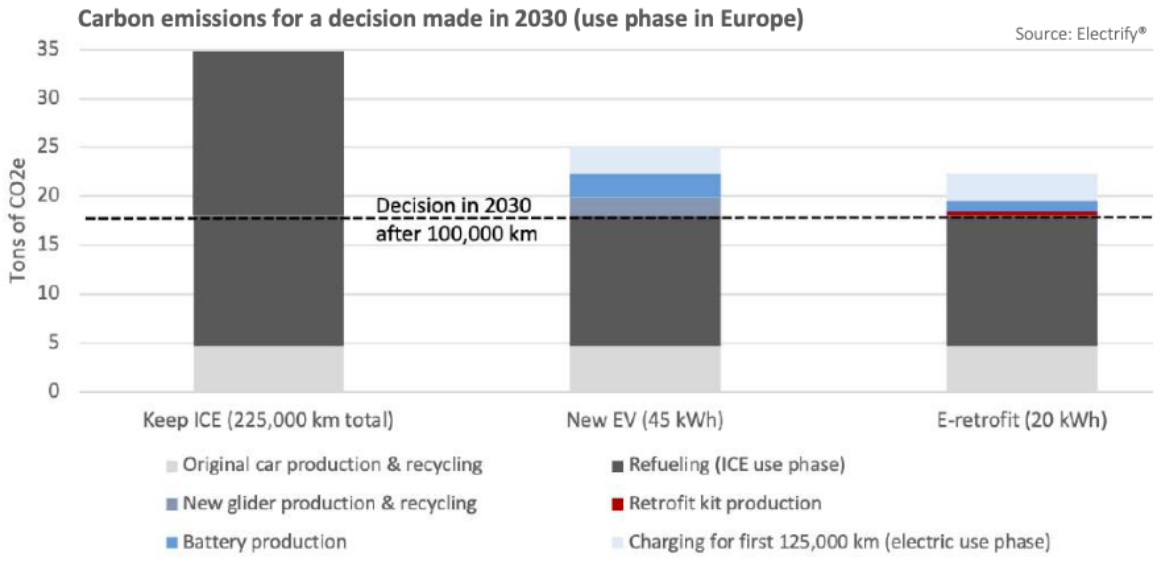


Figure 41 - Emissions carbone détaillées pour un véhicule neuf et un véhicule rétrofité - source : Kimpa.co

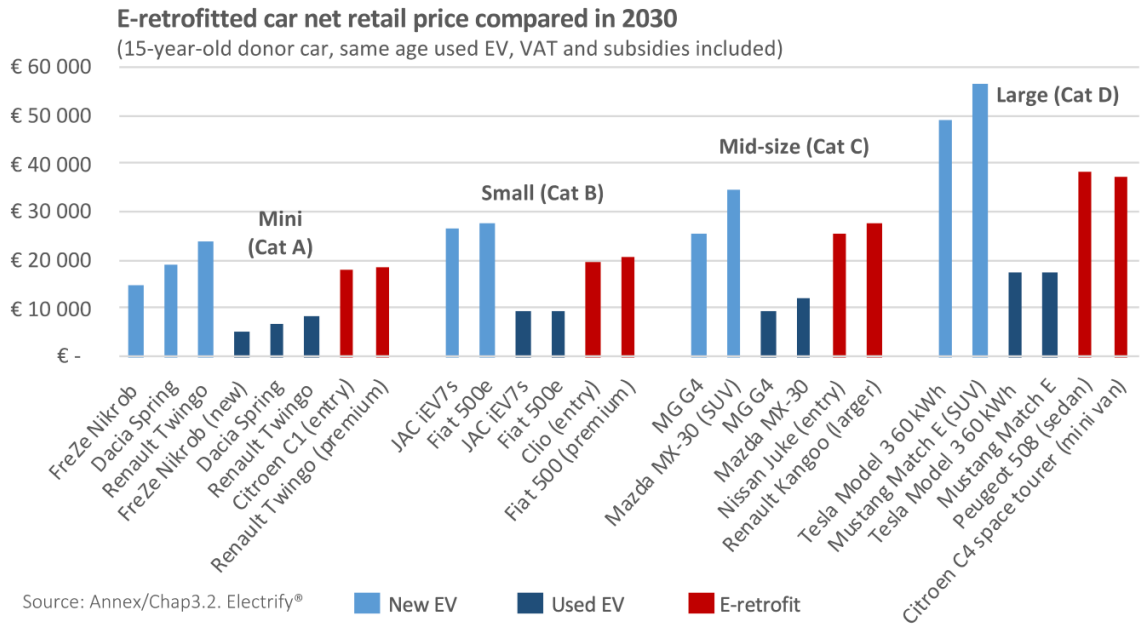


Figure 42 - Comparatif des coûts de véhicules neufs, d'occasion ou en rétrofit de différents gabarits - source : Kimpa.co

a) Exemple Evias

Il s'agit d'une solution de recharge par le sol (route électrique) de 150 kW (sans refroidissement) statique ou dynamique. Le rail (ou portion de rail) est installé au sol, le véhicule est équipé d'un collecteur en lien avec le GPS du véhicule. Selon la localisation des portions de rail, la batterie peut être très réduite. C'est adaptable du VL aux PL y compris Off-Road. Cela nécessite une modification sous châssis du véhicule puis une homologation.

Figure 43 - Navette électrique en expérimentation entre l'Université de Technologie de Troyes et l'arrêt de TC

La solution est déployée en Suède. Il y a actuellement une expérimentation en France (besoin de valider l'aspect sécuritaire, exigence de mise en œuvre d'une protection pendant la charge).

Le coût véhicule et des rails (hors aménagements et raccordements électriques) s'élève à 50 000 € pour un véhicule

Troyes Champagne Métropole et Evias ont signé une convention de partenariat sur l'expérimentation de solution de transport bas carbone, le 20 septembre 2024.

VI. 2. 4. Recyclage des batteries

La filière du recyclage des batteries pour véhicules électriques est pour l'instant peu développée. Deux organismes sont identifiés :

- Groupe SARPI-Veolia – sites CEDILOR et EDI
- ERAMET avec Suez – usine expérimentale à Trappes et projet de création d'une usine à Dunkerque

L'objectif de l'usine est de recycler la blackmass (poudre noire contenant le nickel, le cobalt et le lithium) des batteries pour une nouvelle utilisation

La Région Grand Est, l'ADEME et l'État accélèrent la transition énergétique

climaxion anticiper • économiser • valoriser

Financé par :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité

ADEME AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La Région Grand Est

GRAND EST RÉGION VERTE

VII. ANNEXE

VII. 1. Hypothèses et sources utilisées pour le calcul des impacts énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre

VII. 1. 1. Estimation des Kilométrages journaliers

Pour les VL :

- Le kilométrage annuel moyen en France est de 12 200 km parcourus[18]
- 7 jours par semaine, 52 semaines par an

→ Soit une distance journalière moyenne nationale de 33 km, lissée sur l'année.

Pour les VL HR :

Selon une étude publiée sur le site *Automobile-propre.com*[19], les véhicules hybrides rechargeables possèdent aujourd'hui une autonomie moyenne de 40 km/j.

Au regard du faible de nombre de véhicules concernés, nous considérons que l'intégralité du parcours est réalisée en version électrique.

Pour les VUL :

- Le kilométrage annuel moyen en France est de 14 678 km parcourus[20]
- 6 jours par semaine, 50 semaines par an

→ Soit une distance journalière moyenne nationale de 49 km, lissée sur l'année.

Pour les VUL HR :

Selon une étude publiée sur le site *Automobile-propre.com*[21], les véhicules hybrides rechargeables possèdent aujourd'hui une autonomie moyenne de 40 km/j.

Ce qui nous donne ainsi le ratio :

→ Electrique : 40 km/j

→ Fossile : 9 km/j

Pour les PL :

- Le kilométrage annuel moyen en France est de 44 437 km parcourus[5]
- 6 jours par semaine toute l'année

→ Soit une distance journalière moyenne nationale de 142 km, lissée sur l'année.

Pour les autobus :

---

[18] https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/datalab_78_comptes_transports_2019_circulation_novembre2020.pdf

[19] *article : « Quelle est l'autonomie électrique d'une voiture hybride ? », Michaël Torregrossa, 10 octobre 2022*

[20] https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/datalab_78_comptes_transports_2019_circulation_novembre2020.pdf

[21] *article : « Quelle est l'autonomie électrique d'une voiture hybride ? », Michaël Torregrossa, 10 octobre 2022*

- Le kilométrage annuel moyen en France est de 34 300 km parcourus[5]
- 6 jours par semaine toute l'année

→ Soit une distance journalière moyenne nationale de 114 km, lissée sur l'année.

VII. 1. 2. Hypothèses de consommations des véhicules

Les hypothèses de consommation par type de véhicule ont été considérées comme constantes jusqu'en 2035. Cependant, il est important de noter que l'efficacité énergétique des véhicules s'améliore régulièrement (amélioration de performance des moteurs et des accessoires tels que les batteries…) et les comportements des conducteurs influent énormément sur les consommations globales en énergie des véhicules.

Les hypothèses de consommations des véhicules proviennent de plusieurs sources :

- Le guide 2022 pour le calcul des émissions de polluants de l'Agence Européenne de l'Environnement[22]. Le guide détaille les consommations de chaque catégorie de véhicules selon plusieurs paramètres, mais ne contient pas des données pour toutes les motorisations considérées dans le SDMD. Dans le cadre de ce calcul, la consommation indiquée correspond à :
  - Concernant les véhicules légers et utilitaires légers, les véhicules de la catégorie « **médium** » ont été considérés ainsi que les normes euro 6 A/B/C pour l'essence et le gazole.
  - Les poids lourds de la catégorie « **16-32t** » pour le gazole qui correspond au PLeq utilisé dans le modèle ; et de catégorie « **>3,5t** » pour l'essence dans la sous-catégorie « **carburant conventionnel** » ont été considérés
  - Les bus de la catégorie « **urban buses standard** » aux normes euro 6 A/B/C pour l'essence et le gazole ont été considérés.
- L'étude IRVE réalisée par l'ICCT pour les consommations des véhicules légers et véhicules utilitaires électriques et hybrides rechargeables.
- Le benchmark réalisé par chargeguru concernant les poids lourds électriques indique une consommation de 142 à 180 kWh/100km pour ces véhicules.
- Les résultats de l'analyse du projet Équilibre[23] permettent de comparer les différentes consommations de poids lourds GNC et l'impact de plusieurs facteurs tels que l'environnement (agglomération, sur autoroute…), le vent, la vitesse…
- L'analyse, réalisée par Catalgaz concernant les VUL, liste les consommations moyennes de plusieurs VUL de différentes marques. Pour le SDMD, il est considéré la consommation des Fiat Ducato et Mercedes Sprinter.
- Concernant l'hydrogène, l'ADEME a publié une analyse du rendement complet de la chaine d'usage du véhicule hydrogène.

Ces hypothèses sont :

- Véhicule léger :
  - Essence : 2,89 MJ/km soit 0,803 kWh/km,
  - Gazole : 2,35 MJ/km soit 0,65 kWh/km,
  - GNV : 3,02 MJ/km soit 0,839 kWh/km,
  - E85 : 3,33 MJ/km soit 0,925 kWh/km,

[22] https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019 - Table 3-2 : Tier 2 average fuel/energy consumption values

[23] https://www.gaz-mobilite.fr/actus/camions-gnv-consommations-emissions-reelles-etude-rapport-projet-equilibre-1955.html

- Hydrogène : 1 kg/100 km soit 0,33 kWh/km
- Électrique : 0,16 kWh/km

- Véhicule utilitaire léger :
  - Essence : 3,06 MJ/km soit 0,85 kWh/km,
  - Gazole : 3,42 MJ/km soit 0,95 kWh/km,
  - GNV : 9 kg/100 km soit 3,9 MJ/km soit 1,08 kWh/km,
  - Hydrogène : 1 kg/100 km soit 0,33 kWh/km,
  - Électrique : 0,21 kWh/km,
- Poids Lourd :
  - Essence / gazole : 8,97 MJ/km soit 2,49 kWh/km,
  - GNV : 32 kg/100 km, soit 4,27 kWh/km,
  - Hydrogène : 10 kg/100 km, soit 3,3 kWh/km,
  - Électrique : 1,50 kWh/km
- Bus :
  - Essence / gazole : 12,85 MJ/km soit 3,57 kWh/km,
  - GNV : 21,84 MJ/km soit 6,07 kWh/km,
  - Hydrogène : 10 kg/100 km soit 3,3 kWh/km,
  - Électrique : 1,6 kWh/km

	Essence– kWh annuel/km	Gazole– kWh annuel/km	GNV – kWh annuel/km	H2 – kWh annuel/km	Electrique – kWh annuel/km
VL	293	238	306	120	58
VUL	310	347	395	120	77
PL	909	909	1560	1215	547
Bus	1302	1303	2214	1215	584
VHR					84
VUL HR					99

Tableau 11 - Synthèse des hypothèses de consommations au kilomètre d'un véhicule circulant chaque jour pendant un an

Comme le montre le tableau ci-dessus, les consommations énergétiques des véhicules électriques et hydrogène sont meilleures pour tous types de véhicules que pour les véhicules essence et gazole.

VII. 1. 3. Hypothèses Emissions de CO2e

L'énergie qui est consommée contribue au réchauffement climatique, car toutes les filières énergétiques relâchent dans l'air des gaz à effet de serre (essentiellement du CO2), directement ou indirectement.

Pour comparer la contribution des filières énergétiques au réchauffement climatique, leurs émissions en grammes de CO2 par kWh d'énergie fournie sont comptabilisées. Plus précisément en grammes de « CO2 équivalent » (CO2e), ce qui permet de prendre en compte les autres gaz à effet de serre également émis (oxydes d'azote, méthane, etc.). Le CO2 représente environ 97% du CO2e.

Les véhicules à motorisation électrique émettent des gaz à effet de serre, mais, principalement, lors de leur fabrication, de leur transport, de la transformation de l'énergie et du démantèlement des équipements de production ou de captation. Les émissions concernant cette partie ne sont pas considérées. Cette partie concerne les émissions occasionnées la combustion du carburant dans le véhicule.

Les émissions de CO2 sont directement en lien avec les consommations énergétiques.

Les hypothèses suivantes sont considérées :

- Essence : 329 g CO2e/kWh
- Diesel : 317 g CO2e/kWh
- GNV : 223 g CO2e/kWh
- Bioéthanol : 80 g CO2e/kWh (utilisé pour les VL)
- Biodiesel : 170 g CO2e/kWh. (utilisé pour les VUL et PL)

Les données concernant les biocarburants sont variables notamment parce que les biocarburants regroupent plusieurs types de matières premières.

VII. 1. 4. Répartition du parc TCM selon le scenario AME 2023

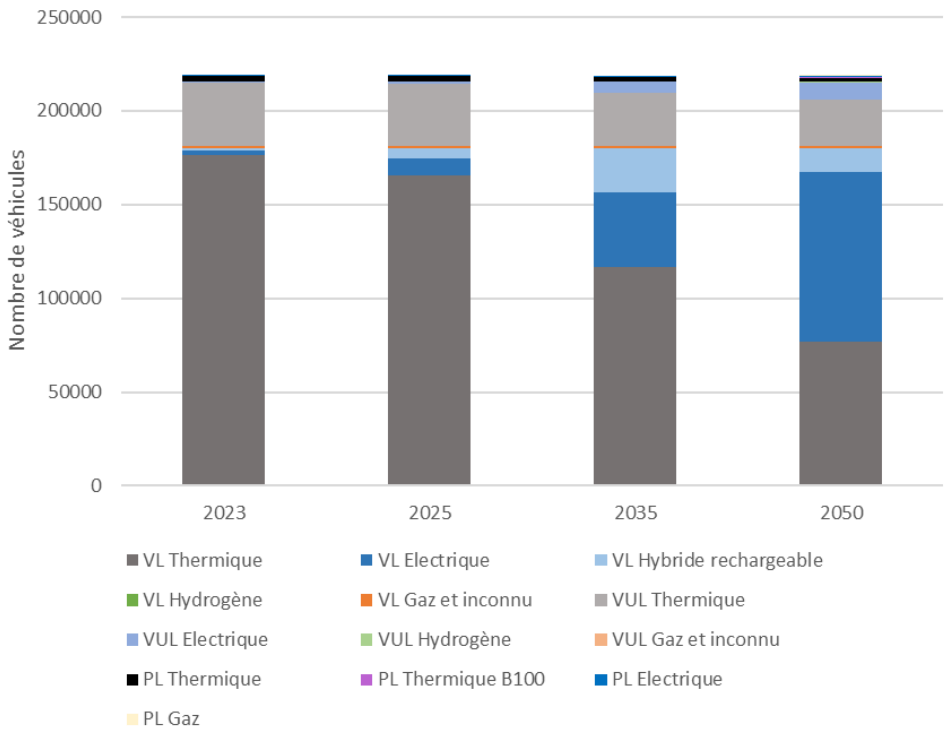


Figure 44 - Projections de l'évolution du mix énergétique en nombre de véhicules - Scenario AME 2023

VII. 1. 5. Evolution de la consommation énergétique du parc TCM selon le scenario AME 2023

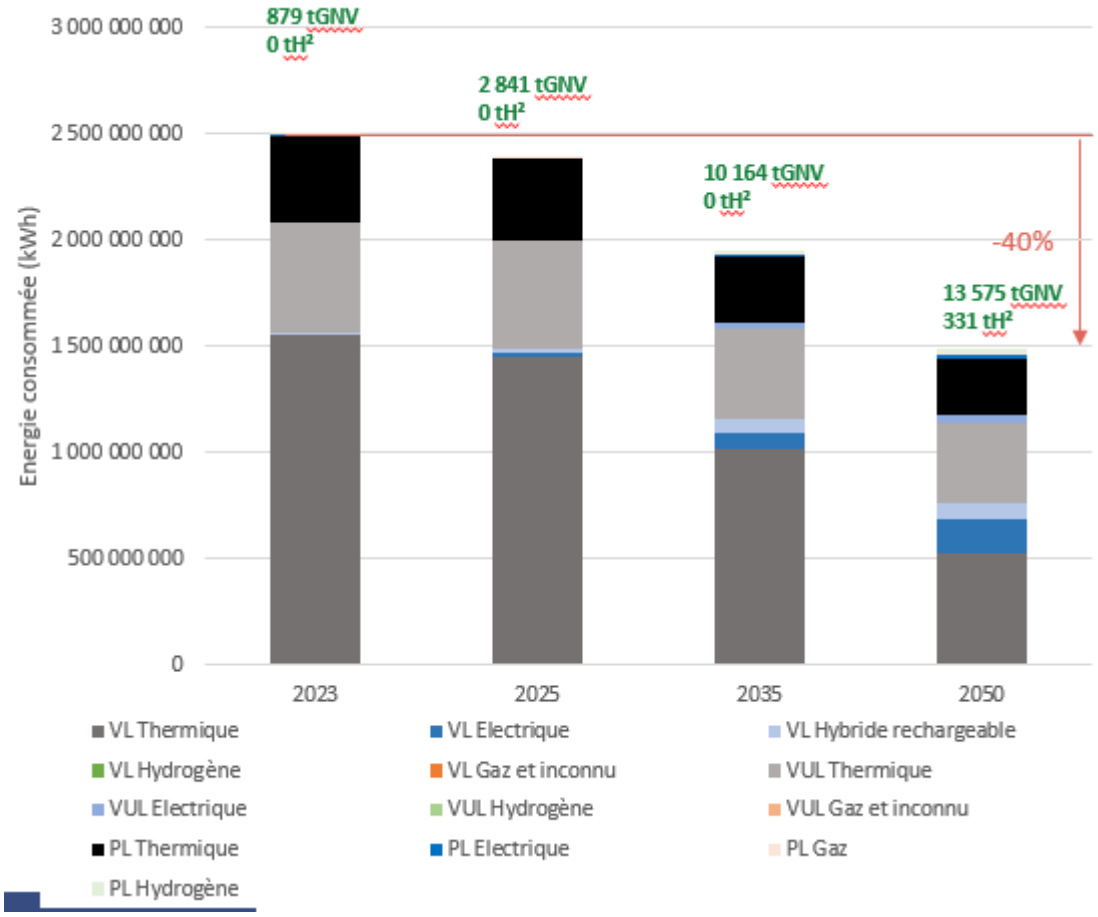


Figure 45 - Projections de l'évolution du mix énergétique en énergie consommée - Scenario AME 2023

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Etude et rapport final réalisés par Setec

setec

Etude subventionnée par la Région Grand Est et l'ADEME

La Région Grand Est, l'ADEME et l'État accélèrent la transition énergétique

climaxion anticiper • économiser • valoriser

Financé par :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité

ADEME AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La Région Grand Est

GRAND EST RÉGION VERTE

Monsieur le Président

Merci beaucoup Olivier. Merci pour le travail effectué. Merci également à tout le monde de la commission qui a accompagné cela. On a fait une très bonne présentation à la Conférence des Maires la semaine dernière. J'ai trouvé qu'il y avait un accueil réceptif et plutôt positif. Comme l'a dit Olivier, je ne veux pas le paraphraser trop allonger. On essaye de trouver un bon équilibre en tenant compte aussi d'une réalité, c'est qu'on ne reproduit pas un modèle qu'il y a dans les métropoles de tailles beaucoup plus importantes. Si on prend quelques débats du passé, le tramway, la question a existé à Troyes, j'avais tranché en mon temps, parce qu'une agglomération de moins de 500 000 habitants, le volume d'investissement, la complexité des rues et le cadre général, ce n'était pas rentable et on aurait endetté de manière structurelle. Donc on a imaginé autre chose. J'ajoute que ça aurait détruit les Viennes pour une part en plus de boulevard. J'ajoute que ça aurait été une modification complète, bref. Ensuite vouloir faire Paris à Troyes ou dans quelques métropoles, en tout cas ce n'est pas la ligne que je propose et ce n'est pas celle qui a fait l'objet de nos échanges avec Olivier GIRARDIN depuis de nombreuses années avec toutes les équipes, c'était de trouver le bon équilibre. Il ne faut pas oublier que le bassin de vie quand même de l'Aube recoupe les frontières strictes de notre agglomération qui représente plus de 60% de la population. C'est pour ça qu'on se bat aussi beaucoup pour le train. Vous avez des gens qui travaillent ailleurs, qui viennent, alors ils peuvent prendre le train, ils peuvent prendre la voiture. La moyenne c'est quand même plus de 30 kilomètres. Alors quand ils viennent, 30 kilomètres pour travailler, et bien il faut quand même garder de la place et que ça puisse circuler. Là où je trouve qu'il y a des avancées significatives au cours de ce mandat, c'est quand même une meilleure compréhension des trous dans la raquette de ce qui a été mis en place, du cadre général, de l'ouverture des discussions qu'on peut avoir sur le développement de toutes les voies aujourd'hui de dessertes qui ne sont pas suffisamment et pleinement exploitées. Et là où on a une réflexion c'est sur le modèle des transports en commun pour voir de quelle façon et sous quelle forme, là ça fait partie des rendez-vous qu'on aura dans les mois qui viennent pour laisser une feuille de réflexions, en tout cas à nos successeurs, lors du prochain mandat sur donner bien la dynamique. Mais on a beaucoup progressé sur le vélo, on a beaucoup progressé sur l'appropriation des mobilités douces, on a beaucoup progressé aussi avec la mise en place de ces navettes au cœur de Troyes, sur la compréhension, de l'importance et de l'utilité de passer de grands bus articulés à des modules qui sont appropriés et qui sont non polluants. Il y a des évolutions significatives. Le schéma, celui-là, il nous engage sur effectivement une décennie. Et c'est cette écriture-là, je voudrais sincèrement remercier Olivier GIRARDIN dont chacun connaît l'humour, bien sûr, mais aussi la solidité de ses convictions. Et on a bien avancé ensemble sur je pense un pacte équilibré pour notre agglomération. Alors, y a-t-il des questions ? Il n'y en a pas, donc je mets… Mais comment ça se fait à chaque fois, mais c'est parce qu'on est d'accord, mais c'est ça, mais voilà, c'est pour ça, pardon. Madame ZAJAC.

Madame ZAJAC

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt et attention ce document très intéressant et je m'associe aux félicitations sur le fait que ce soit très documenté, des études, des examens et le travail qui a été accompli. Cela dit, j'ai constaté au tout début qu'on parlait du plan précédent qui avait annoncé 50 actions dont seulement 11 avaient été réalisées. Les explications diverses ont été données. C'est intéressant, bon, voilà.

Pour moi il manque à travers tout ce que vous proposez, on reconnaît que nous sommes sur un territoire hétérogène en termes de besoins de transports collectifs, c'est évident. Cela dit, voilà, je pense qu'il manque une fiche d'étude, d'actions qui va concerner la gratuité des transports publics. Je rappellerai simplement qu'une agglomération telle que Châteauroux est en gratuité depuis 2011. Donc ça fait un moment. Dans le bilan qu'elle peut faire, qu'elle a fait d'ailleurs, c'est que ça permet de faciliter les trajets domicile-travail en diminuant les frais de transports par habitant. Là on va en voir aussi, le pouvoir d'achat. Ça fait bouger le cœur de l'agglomération et ça renforce son dynamisme. Ça fluidifie la circulation et préserve la qualité de l'air et rendre aux personnes isolées la possibilité de sortir de chez elles et de rencontrer d'autres personnes. A Niort c'est beaucoup plus grand mais là ils constatent que la mise en place de la gratuité a incité la moitié des habitants à réfléchir à leurs modes de déplacements. Alors, je sais que vous n'êtes pas totalement allergique au mot « gratuité » puisque sur la Ville de Troyes il existe donc ces navettes Cœur de Ville que j'ai utilisé dans le cadre d'un trajet qu'on nous a fait faire, enfin invités par TCM, c'était très intéressant. On était un peu privilégiés, on nous a choisi un parcours qui permettait de voir ce qu'il en était et du coup on a utilisé ces navettes. Elles étaient très, très, très remplies. Et j'ai beaucoup discuté avec les personnes qui étaient à l'intérieur qui ont toutes répété qu'elles venaient très souvent au centre-ville parce qu'elles n'ont pas à payer, sinon elles ne prenaient pas le bus.
Donc c'est une question quand-même à prendre en considération et le constat sur Troyes de l'utilisation de ces Cœur de Ville ainsi que la gratuité du week-end amène beaucoup de monde. Donc je pense que c'est une réflexion que Troyes Champagne Métropole doit avoir. On parle de sous, c'est vrai, mais dans ces collectivités ils ont réussi à le faire et à réfléchir en avance, donc voilà il manque cette action dans votre plan. C'est pourquoi je m'abstiendrai.

Monsieur le Président

Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions ? Olivier.

Monsieur Olivier GIRARDIN

Oui, alors je trouve dommage qu'Anna s'abstienne, mais je connais évidemment le débat qui nous intéresse. Moi, je n'ai rien du tout contre ce débat, au contraire. Mais je suis plus pragmatique donc je regarde Châteauroux, je regarde Niort et leur niveau de versement transport au regard de leurs tissu économique, est très différent du nôtre et leur permet d'avoir un équilibre général qui est beaucoup plus facilement atteignable. Deuxièmement, Châteauroux de mémoire mais je parle là, je veux bien être contredit, de mémoire ils ont un réseau de bus beaucoup plus récent que le nôtre et qui en effet fonctionne sur du pendulaire beaucoup plus sec que le nôtre. Nous, on a un réseau très ancien et très développé dans son cœur d'agglomération. Et ma position à moi, mais je veux bien encore une fois être contredit, c'est que le débat qui est devant nous ce n'est pas d'abord la gratuité pour moi. Qu'il y ait des questions tarifaires qui soient posées, immédiatement, ça sera l'enjeu du prochain mandat de nos successeurs. Incontestablement. Mais le sujet de la gratuité ne peut venir qu'une que nous aurons réarmé notre réseau de bus pour le rendre totalement compatible avec la vie réelle d'aujourd'hui. Il n'est pas normal que des gens de quarante à cinquante ans soient capables de citer que pour aller d'un point à un autre dans notre agglomération, ils se rappellent qu'il faut prendre tel bus, telle ligne de bus et descendre à tel arrêt. La ligne de bus c'est toujours la même et l'arrêt c'est toujours le

même. Ça fait 40 ans. C'est un sujet. Et c'est un sujet qui est à la fois délicat parce que : quel modèle on offre ? Moi je pense qu'il y a trop d'arrêts. Je pense que quand vous avez une ligne de bus qui s'arrête tous les 150 mètres, il y a quelque chose qui ne va pas. Mais, quand j'ai dit ça je n'ai pas répondu à toutes celles et ceux qui ont besoin d'arrêts de proximité. Donc ça veut dire qu'il faut repenser à la fois des lignes de bus qui soient traversantes et rapides et qui soient à la fois, qu'il y ait un maillage et une réponse apportée à la mobilité de celles et ceux qui ne peuvent pas faire les 400 mètres qui séparent une ligne. Et toutes ces questions-là, elles doivent être posées avant de proposer la question de la gratuité de notre schéma de transports. Parce que pour l'instant nous continuons de perdre des passagers sur notre réseau et que le seul, alors je vais aller dans le sens d'Anna, peut-être ou peut-être pas. Le seul jour où on gagne des passagers, c'est le dimanche. Mais je pose la question à Anna. Est-on sûres que ce soit parce que c'est gratuit ou parce qu'on a refait les lignes de bus du dimanche pour les faire correspondre à ce que font les gens le dimanche. Et bien je n'ai pas la réponse à cette question, et comme je n'ai pas de réponse à cette question je lui dis avec beaucoup d'amitié et de respect, que ce débat-là, il est noble, il est posé en effet à la France entière mais ce n'est pas la panacée. Moi, je fais référence au propos du GART qui est un outil à la disposition de l'ensemble des collectivités de France et de Navarre qui est piloté de manière transpartisane, qui a des positions extrêmement ambitieuses sur la mobilité active et qui dit texto, « c'est un sujet, ça peut être bien à un endroit mais pas forcément la réponse à un autre. ». C'est en effet un débat que nous devrons avoir, que nos successeurs auront à l'issue des élections qui auront lieu l'année prochaine.
Et c'est un débat qui sera intéressant. Moi, je défendrais une position qui sera très pragmatique sur cette question personnellement. Je n'ai rien contre la gratuité des services de transports sachant qu'évidemment il y a quelqu'un qui paye, toujours. Mais je suis d'accord pour dire que ça peut être un enjeu, mais avant de poser cet enjeu, moi je souhaiterais que l'on refasse nos lignes de bus. Et c'est ça qui me paraît être la priorité pour notre territoire.

Monsieur le Président

Ouai, absolument. Le problème des financements dans le service public, c'est, enfin on a déjà parlé peut-être 757 fois, voilà, il y a quelqu'un qui paye, enfin. Là, l'agent économique qui finance par ses contributions, notre agglomération c'est le chef d'entreprise. Le prix de la valeur, le prix de l'investissement, le prix de l'emploi, voilà, c'est le seul. Et celui qui finance, mais alors exclusivement les transports en commun, c'est aussi le chef d'entreprise avec le versement mobilité. Donc, effectivement, après c'est les choix politiques. La gratuité, et bien vous allez dire à tout le tissu économique, comme il faut quand-même qu'il y ait des bus, qu'il y ait de l'entretien, qu'il y ait des conducteurs, des temps de pose, des 35 h, le week-end, et cetera, financer les opérations de gratuité qui sont en fait spécifiques parce que c'est le cœur du secteur sauvegardé, ce n'est pas pour faire du teasing, c'est que c'est un élément distributif du patrimoine et qui a une vocation touristique, cette opération. Soit c'est eux qui payent plein pot, soit c'est la collectivité sur un autre levier qui affectera la concentration, ou soit dans un grand débat national. L'Etat dit, « on veut que ce soient des transports en commun et pas uniquement des transports sociaux. Et donc on veut que ce soit une autre vision et on prend à notre responsabilité l'ensemble du financement intégral de tous les réseaux des transports en commun des collectivités locales. ». C'est un autre schéma. Voilà. Ou alors on imagine autre chose. Mais en l'état, la question qui nous est posée et c'est pour ça que je partage la notion de

calendrier avec Olivier GIRARDIN. On a beaucoup discuté. C'est que, après le Covid, notre modèle de transports en commun en site propre à Troyes comme partout en France, comme dans toutes les villes de France, a été questionné et est questionné. Sur sa viabilité, sur les demandes d'évolution, sur l'investissement à terme. Sur les difficultés de trouver des conducteurs, sur donc les absences, une période hivernale où il a beaucoup d'épidémies, et bien il y a plus d'absences puisqu'il y a aucune raison que les conducteurs de bus ne soient pas victimes aussi malheureusement de maladie et ils ont besoin d'être en arrêt de travail, et bien tout ça amplifie les problématiques. Et le cœur du cœur, Madame ZAJAC, je voudrais vraiment attirer votre attention sur les réflexions, je dirais en tout cas en prospective, on doit comprendre et imaginer quelle sera la meilleure comparaison et le meilleur modèle pour nous comme le dit très justement Olivier GIRARDIN, sur un modèle économique qui ne peut pas structurer de la dette du déficit de la dette du déficit. On ne peut pas mettre plus d'argent aujourd'hui, même si on demande des prestations supplémentaires, dans une structure qui offre, elle en est la première victime, des prestations qui sont inférieures à ce que l'on avait il y a dix ans. Donc, de toute façon ce dossier-là, il est devant nous. Dans les débats il pourra y avoir cette question de la gratuité. Mais vous connaissez ma position et comme on n'a pas trouvé la pierre philosophale pour faire de l'argent magique avec de l'argent qui tombe des hélicoptères, sauf en cas d'épidémie ou sauf dans la réouverture du débat de Maastricht. Comme nous on n'a pas le droit de faire de l'emprunt pour financer du fonctionnement, on va être obligé d'être très raisonnable et très responsable dans l'équilibre, mais on a encore du pain sur la planche. On en reparlera de toute façon d'ici la fin du mandat puisque j'ai demandé à Olivier GIRARDIN de formuler des propositions, une partie du traitement à court terme et puis une perspective à moyen et long terme complémentaire du Schéma de Mobilité, en tout cas à l'horizon de l'été ou à la sortie de l'été au plus tard.

Monsieur Olivier GIRARDIN

Pardon, Monsieur le Président. Un mot justement sur la TCAT. C'est une entreprise qui a des difficultés parce que le modèle est en situation de tension. On l'a vu ces derniers temps et en effet on s'est tous mobilisé parce qu'on avait tous constaté qu'il y avait aujourd'hui des problématiques liées au fonctionnement du service au quotidien. Donc on va en effet travailler et le Bureau sur votre proposition m'a demandé de faire un certain nombre de propositions pour voir comment les choses évoluaient. Mais j'attire l'attention, il faut un projet d'entreprise pour cette entreprise, qui soit un projet d'entreprise, on va avoir un nouveau dépôt-bus. Il va y avoir une nouvelle flotte. On va beaucoup investir. Il faut que cette entreprise qu'elle ait du sens au service de la collectivité. C'est une partie de clé. Il faut qu'on identifie véritablement les missions. Il y a un OSP qui doit sortir, c'est-à-dire ce que nous on demande à la TCAT comme obligation de service public, et cetera. Ça fait partie des enjeux que nous avons parce que toutes les questions auxquelles on est confronté passent par le fait que nos agents à la TCAT se sentent porteurs d'une identité de service public, qui participe du rayonnement de leur métier et de la qualité de leur investissement. Donc j'insiste beaucoup sur la TCAT. Elle prend des coups, comme tous les fronts d'office prennent des coups, parce que les chauffeurs se font engueuler, parce qu'et cetera, et on doit être derrière notre outil parce qu'il doit répondre à la population mais on va être derrière notre outil pour lui fixer un horizon qui est un horizon positif en termes de missions de service public.

Monsieur le Président

Merci beaucoup. Bien, on vote ce schéma, enfin ce plan. Qui est Pour ? Contre ? Abstention ? C'est adopté. Merci beaucoup.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**08**
Objet	**CONVENTION SNCF LIGNE 4 PHASE II TRANCHE 2**
Rapporteur	**Mélanie BAGATTIN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 87 / Votants : 108

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Sortis : CHEVALIER Bertrand, DENIS Valéry, GIRARDIN Olivier, HONORÉ Nicolas, LEDOUBLE Catherine, LEROY Marie-Thérèse, RAGUIN Jacky, SEBEYRAN Marc, VIART Jean-Michel.

Excusés et ont donné pouvoir mais ne prennent pas part au vote : BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
108	14	108	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle Développement économique, Emploi et Mobilités

08

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

TRAVAUX D'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE PARIS-TROYES
APPROBATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT
TRAVAUX PHASE 2 – TRANCHE 2 (COFI2)

Annexe : projet de convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine – Troyes Tranche 2 : travaux principaux

Exposé :

Le 20 juin 2016, le Conseil communautaire approuvait la participation globale de Troyes Champagne Métropole à hauteur de 18,24 millions d'euros au plan de financement de l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes, pour sa partie urbaine, au travers de la signature d'un protocole de financement de l'ensemble du projet (notifié le 3 mai 2017). Celui-ci, au coût total prévisionnel de 320 M€ HT en euros courants, distinguait deux phases successives de réalisation des travaux : la phase 1 entre Gretz-Armainvilliers / Nogent-sur-Seine et la phase 2 entre Nogent-sur-Seine / Troyes.

La Phase 1 entre Gretz-Armainvilliers / Nogent-sur-Seine, découpée en deux tranches, a fait l'objet de 2 conventions de financement. En mars 2018, une première convention de financement (COFI1) de 74,6 M€ courants a été notifiée pour les travaux de la Phase 1 – tranche 1. En janvier 2019, une seconde convention de financement (COFI2) de 101,9 M€ a été prise pour les travaux de la Phase 1 – tranche 2. Le montant total des travaux de la Phase 1 s'élevait à 176,5 M€ courants.

Concernant la convention de financement de la phase 1 – tranche 2 (COFI2), les partenaires financiers ont accepté de signer, le 3 avril 2023, un avenant n° 3 intégrant le montant des surcoûts « plancher » estimés à 9,4 M€ (en € constants aux conditions économiques de juin 2010) soit 15,3 M€ courants. Par cet avenant n° 3, le coût des travaux de la phase 1 avait été réévalué à 169 069 127 € HT constants, soit 191 910 415 € HT courants.

Cet avenant n°3 avait été conclu dans l'attente d'un ultime avenant complémentaire afin de pouvoir solder la phase 1, sur les coûts réels définitifs constatés et présentés aux partenaires financiers.

Par délibération n°17 du 6 décembre 2024, le Conseil communautaire a approuvé la signature de l'avenant n° 4 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 1 – tranche 2 (COFI 2) et de porter la part prévisionnelle de la participation de Troyes Champagne Métropole à la Phase 1 – tranche 2 à hauteur de 7 462 121 € maximum en euros courants.

La phase 1 entre *« Gretz-Armainvilliers / Nogent-sur-Seine »* est terminée depuis fin 2022 avec un **coût final des travaux de 199 019 198 € HT, portant la participation totale de Troyes Champagne Métropole** (taux de 6,024%) **à 10 873 272 € HT.**

Pour la phase 2 entre Nogent-sur-Seine / Troyes, les travaux ont démarré fin 2024 avec la préparation de la base-travaux de Romilly-sur-Seine. L'électrification de la ligne se poursuit dans sa 2ème phase avec 119 km de voie dont 54 km de double voie à électrifier. Des travaux sont également prévus sur 26 ouvrages d'art (ponts-routes ou passerelles) à adapter au gabarit d'électrification et 150 km de câbles de signalisation à remplacer.

Lors du **Comité de Pilotage du 20 juillet 2022**, le principe d'une **réalisation anticipée** a été acté pour une mise en œuvre en deux étapes :

- une 1ère étape de travaux préparatoires, ou de réalisation anticipée, à cette phase 2 permettant de réaliser les premières acquisitions foncières et l'aménagement de la base travaux de Romilly-sur-Seine ;
- Une 2nde étape ayant pour objet les travaux de réhabilitation, d'aménagement ou de confortement des voies de service et de leurs abords sur la base travaux de Romilly-sur-Seine, sur le faisceau Preize du site de Troyes et sur le faisceau pair du site de Nogent-sur-Seine.

Sur la base des études de projet de 2024, les coûts de financement de la phase 2 ont été réévalués : 190,44 M€ CE 06/2010 soit 266,49 M€ courants.

Le Comité de Pilotage du 13 septembre 2024 a validé le principe de la décomposition du montant restant des travaux de la phase 2 en deux tranches :

- Total conventionné à date : 94,24 M€ courants / Restant : 172,25 M€ courants.
- Décomposition du montant restant en tranches 2 et 3 avec la signature de deux conventions de financement (COFI) en 2025 et 2026 avec les montants suivants :
    - Tranche 2 en 2025 : 90,86 M€ courants qui couvrent les travaux, les dépenses et les marchés publics de 2025 (convention à signer avant mars 2025) ;
    - Tranche 3 en 2026 : 81,39 M€ courants qui couvrent les travaux, les dépenses et les marchés publics de 2026 et au-delà (conventionnement courant 2026).

La convention de financement de la phase 2 - tranche 2 a pour objet de :

- redéfinir le programme fonctionnel « développement » de la phase 2 qui intègre également le volet « développement » de l'avenant à la convention de financement de la phase principale des études de projet ;
- préciser les modalités de financement de ce programme fonctionnel (hors tranche 3) qui compte de l'engagement financier des partenaires déjà contractualisé au titre des trois conventions de financement précitées (dispositions reprises à l'article 6.1.2) ;
- préciser les particularités des appels de fonds liés à la fongibilité des dépenses (dispositions reprises à l'article 7.1).

L'annexe 3 de la présente convention présente le calendrier révisable des appels de fonds pour chacun des cofinanceurs.

Troyes Champagne Métropole versera 10 360 925 € HT courants pour les tranches 2 (5 465 511 €) et 3 (4 895 414 €) de la phase 2 (taux de participation de 6,015%). **La participation totale de Troyes Champagne Métropole pour la phase 2 sera de 16 029 587 € HT courants**. Les travaux de régénération (remplacement des câbles) sont pris en charge financièrement et exclusivement par SNCF Réseau (coûts ; 42,9 M€).

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 2 – tranche 2 (COFI 2),**
- **DE PORTER la part prévisionnelle de la participation de Troyes Champagne Métropole à la Phase 2 – tranche 2 à hauteur de 5 465 510,74 € maximum en euros courants selon le plan de financement exposé précédemment,**
- **DE REGLER cette participation suivant les modalités définies dans la présente convention (COFI 2) et suivant le calendrier prévisionnel d'appels de fonds,**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer tout acte administratif et financier à intervenir en application du présent exposé des motifs.**

Convention

relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes
Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes
Tranche 2 : travaux principaux.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Conditions particulières

GEREMI - compte F58185	ARCOLE	GCF 2400282

Diffusable SNCF RESEAU

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'État, représenté par Madame Josiane CHEVALIER, Préfète de la région Grand Est et Monsieur Marc GUILLAUME, Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris ;

Ci-après désigné **« L'État** »

La Région Grand Est, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Franck LEROY ;

Ci-après désignée « **La Région Grand Est »**

La Région Île-de-France, représentée par la Présidente du Conseil Régional, Madame Valérie PECRESSE dûment mandatée par la délibération n° XXXX de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du JJ/MM/AA ;

Ci-après désignée « **La Région Île-de-France »**

Le Département de la Seine-et-Marne, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Jean-François PARIGI ;

Ci-après désigné « **Le Département de la Seine-et-Marne »**

Le Département de l'Aube, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Philippe PICHERY ;

Ci-après désigné « **Le Département de l'Aube »**

La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, représenté par le Président de la Communauté d'Agglomération, Monsieur François BAROIN ;

Ci-après désigné « **Troyes Champagne Métropole »**

La Ville de Troyes, représenté par le Maire de Troyes, Monsieur François BAROIN ;

Ci-après désignée **« La Ville de Troyes** »

La Communauté de Communes du Nogentais, représentée par la Présidente de la Communauté de Communes, Madame Raphaële LANTHIEZ ;

Ci-après désignée **« La Communauté de Communes du Nogentais** »

La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine, représentée par le Président de la Communauté de Communes, Monsieur Eric VUILLEMIN ;

Ci-après désignée **« La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine** »

La Ville de Nogent-sur-Seine, représentée par la Maire de Nogent-sur-Seine, Madame Estelle BOMBERGER-RIVOT,

Ci-après désignée **« La Ville de Nogent-sur-Seine** »

La Ville de Romilly-sur-Seine, représentée par le Maire de Romilly-sur-Seine, Monsieur Eric VUILLEMIN,

Ci-après désignée **« La Ville de Romilly-sur-Seine** »

Et,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignée **« SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de la Seine-et-Marne, le Département de l'Aube, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine, la Commune de Nogent-sur-Seine et la Commune de Romilly-sur-Seine étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- Le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- La convention de financement des études relatives à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes signée le 30 novembre 2009 et son premier avenant signé le 23 octobre 2013,
- Le protocole relatif au financement des travaux de l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes signé le 13 septembre 2016,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes – Phases 0 et 1- Tranche 1 - Romilly-Coubert - OA - COFI1 » en date du 19 mars 2018,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- L'avenant n°2 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 2 décembre 2020,
- L'arrêté inter-préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 portant déclaration d'utilité publique, au profit de Réseau Ferré de France, des travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin ;
- L'arrêté du 27 décembre 2018 portant prorogation de la validité de la déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 relative aux travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes, de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin,
- La convention relative au financement de la phase anticipée des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes du 28 juillet 2021,
- La convention relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 25 mai 2022,
- La décision de la commission européenne du 7 juillet 2022 relative à la sélection des projets suite aux appels à projets 2021 dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe conformément à la décision d'exécution C(2021) 5763,
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 5 avril 2023,
- La convention relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 14 décembre 2023,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art en date du 28 février 2024,

- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement,
- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »,
- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 et notamment son article 5 relatif aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan État-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale,
- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024,
- La délibération n° XXXXXX de la commission permanente du Conseil Régional Grand Est du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXX de la commission permanente du Conseil Régional Île-de-France du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant sa Présidente à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Départemental de Seine-et-Marne du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Départemental de l'Aube du XX/XX/XXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Municipal de la Ville de Troyes du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant son Maire à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Nogentais du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant sa Présidente à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Municipal de la Ville de Nogent-sur-Seine du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant sa Maire à la signer,
- La délibération n° XXXXXX du Conseil Municipal de la Ville de Romilly-sur-Seine du XX/XX/XXXX approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux et autorisant son Maire à la signer.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET **10**

ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE **11**

ARTICLE 3. DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DU VOLET « DEVELOPPEMENT » DE LA PHASE 2 **11**

ARTICLE 4. DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION **12**

ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE …… …… OPÉRATIONNELLE TRANCHE 2 ..... **12**

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU VOLET « DEVELOPPEMENT » DE LA PHASE 2 DONT LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 2 ..... **13**

6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT 13

6.1.1 Coût des travaux du programme fonctionnel du volet « développement » aux conditions économiques de référence 13

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation (euros courants) 13

6.2 PLAN DE FINANCEMENT 15

6.3 GESTION DES ECARTS 15

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS **16**

7.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS 16

7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION 17

7.3 DELAIS DE CADUCITE 17

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS **18**

ANNEXES

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

La nouvelle offre liée aux lignes à grande vitesse (LGV Est Européenne et LGV Rhin-Rhône) a eu un impact important sur l'évolution de la desserte de l'axe Paris-Est / Mulhouse-Ville. Les liaisons Paris-Mulhouse et Paris-Belfort se sont reportées sur cette offre. En conséquence, cette nouvelle carte ferroviaire a contribué à la redéfinition de l'utilisation de la ligne Paris-Troyes.

Contrairement à d'autres axes classiques dédoublés par des lignes à grande vitesse, la ligne Paris-Troyes et au-delà constitue la seule liaison ferroviaire pour les agglomérations situées entre Paris et Vesoul. Ces fonctions radiales et interrégionales s'en trouvent renforcées. Cet axe structurant de l'Est du bassin parisien et de la Champagne-Ardenne reste aujourd'hui la seule radiale ferroviaire non électrifiée du bassin parisien.

C'est dans ce contexte que le projet d'électrification de Gretz-Armainvilliers à Troyes, projet de modernisation et d'aménagement du territoire a trouvé son origine.

Ce projet d'électrification est conforme à l'objectif de modernisation du réseau ferré fixé par le Grenelle de l'Environnement, qui définit ainsi l'objectif d'amélioration de la qualité des dessertes en dehors du réseau à grande vitesse.

Par l'électrification de cette ligne, les collectivités et SNCF-Réseau participent aux objectifs de ce Grenelle de l'Environnement qui vise notamment, pour le transport des voyageurs, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à accroître l'efficacité énergétique.

Le projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes contribue :
- à l'attractivité du transport ferroviaire par l'amélioration et la fiabilisation des temps de parcours des dessertes locales et régionales et par une amélioration de la qualité du service vis-à-vis des voyageurs,
- à l'amélioration des conditions d'exploitation de la ligne grâce à l'utilisation de matériels électriques,
- à l'amélioration du cadre de vie :
    - Par l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des pollutions atmosphériques et des émissions des gaz à effet de serre,
    - Par la réduction des nuisances sonores en gare et le long de la ligne,
    - Par le remplacement à terme de tous les trains thermiques par des matériels électriques (ou bi-mode) modernes et plus confortables.

Ce projet structurant participe également à l'attractivité et au développement des territoires desservis grâce à :
- des transports ferroviaires durables en adéquation avec le développement du territoire,
- des transports ferroviaires performants en adéquation avec l'image des territoires desservis.

L'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de l'Aube, la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Commune des Portes de Romilly-sur-Seine, la Ville de Nogent-sur-Seine, la Ville de Romilly-sur-Seine et SNCF-Réseau ont confirmé en 2009 leur volonté commune de réaliser l'électrification complète des sections de ligne Gretz-Armainvilliers / Troyes et Longueville / Provins.

Cet accord, sous la forme d'une convention d'application des CPER (Contrats de Plan État-Région) 2007-2014, a permis de lancer l'actualisation des études d'avant-projet réalisées entre 2001 et 2003 et d'engager les études pour définir les conditions de réalisation des travaux.

En 2011, le protocole relatif au financement complémentaire de ces travaux d'électrification est venu compléter le financement du projet en Île-de-France à hauteur de celui mobilisé en Champagne-Ardenne.

L'enquête publique a été réalisée en 2013 et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a été prononcée le 27 janvier 2014.

En 2015, dans la continuité des CPER précédents, le projet a été inscrit dans les CPER 2015-2020 des régions Champagne-Ardenne et Île-de-France.

Suite à la mission confiée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a porté son choix sur une première phase de travaux d'électrification en Seine-et-Marne entre Gretz-Armainvilliers et Nogent-sur-Seine et de l'antenne de Longueville-Provins complétée dans l'Aube par des travaux d'aménagement de ponts route à Romilly-sur-Seine et Troyes en anticipation de la seconde phase (Nogent-sur-Seine / Troyes).

Ce choix a été entériné lors du comité de pilotage du 05 octobre 2015.

En mars 2016, le Département de la Seine-et-Marne a fait part de son accord pour contribuer au financement de cette opération.

Les principes et les modalités de réalisation et de financement des deux phases de ce projet ont été définis dans un protocole de financement signé par l'ensemble des Parties le 13 septembre 2016. L'évaluation du coût du projet en deux phases successives a été établie à 242 M€ aux conditions économiques de juin 2010 (phase 1 : 140 M€, phase 2 : 102 M€) et à 320 M€ aux conditions de économiques de réalisation (phase 1 : 179 M€, phase 2 : 141 M€).

En mars 2018, une convention financière d'un montant de 74,616 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 1 de la phase 1 du projet.

En janvier 2019, une convention financière d'un montant de 101,93 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 2 de la phase 1 du projet. Elle a été modifiée par deux avenants (janvier 2019 et décembre 2020).

En avril 2023**,** un avenant n°3 à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1 précitée a été notifié. Cet avenant d'un montant de 15,36 M€ courants permet d'accorder une subvention complémentaire en faveur des travaux d'électrification de la phase 1 au titre :
- du dépassement du coût d'objectif de l'opération,
- de la prise en compte de l'évolution des conditions économiques, par application aux montants dépensés, de l'indice professionnel TP 01 définitif.

La mise en service de l'électrification de la phase 1 a eu lieu le 29 août 2022. Le solde de l'opération phase 1 nécessitera la mise au point d'un avenant final.

La phase 2 de ce projet (Nogent-sur-Seine / Troyes) s'inscrit dans un contexte d'une attente forte de l'État et des collectivités d'un engagement rapide des études de projet et des travaux de cette phase.
Aussi, afin de permettre à SNCF Réseau un engagement anticipé de ces études et notamment de la réalisation des acquisitions des données d'entrée, l'État a financé à 100% cette phase anticipée pour un montant de 2 993 583 € HT courants. Cet engagement a été formalisé dans la convention de financement bilatérale État-SNCF Réseau signée le 28 juillet 2021. Ce financement a été pris en compte et déduit de la participation de l'État au titre de la convention de la phase principale des études de projet de la phase 2 signée le 25 mai 2022, afin de respecter les clés de financement définies dans le protocole de financement de 2016.

De même, en cohérence avec l'objectif de rendre concret le projet pour le territoire et de sécuriser le planning des travaux, le principe d'une convention de financement pour la réalisation anticipée de certains travaux a été acté et validé lors du comité de pilotage du 20 juillet 2022, pour une mise en œuvre en deux étapes :

- Une première étape concerne le financement d'une première partie des dépenses de ces travaux anticipés permettant de réaliser les premières acquisitions foncières ainsi notamment que les travaux et l'aménagement de la base travaux de Romilly-sur-Seine.
- Une seconde étape concerne le financement d'une seconde partie des dépenses de réalisation anticipée des travaux préparatoires, que les partenaires se sont engagés à financer en 2023.

Par conséquent, afin de mettre en œuvre la décision du comité de pilotage du 20 juillet 2022, un avenant n°1 à la convention de financement de la phase principale des études de projet de la phase 2 a été signé le 5 avril 2023 et intègre :

- D'une part, les premières dépenses de travaux préparatoires précités,
- D'autre part, l'impact lié à l'évolution des modalités d'indexation des coûts du fait du contexte inflationniste constaté depuis début 2022,
- Ainsi que le concours financier obtenu de l'Union Européenne.

La seconde partie de ces travaux fait l'objet de la convention relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes.

La mise en œuvre du planning optimisé de la phase REA, dont le scénario d'une mise en service en août 2028 a été entériné lors du comité de pilotage du 20 juillet 2022, se traduit par un « chevauchement » de la fin des études de projet et le début de la phase de réalisation.

En effet, le respect du planning général de l'opération a nécessité une anticipation de la phase de réalisation avec des travaux préparatoires, des consultations pour les marchés de travaux et des commandes de matières dès début 2024.

En attendant de pouvoir établir un plan de financement basé sur le montant estimatif de la phase de réalisation issu des études de projet, il a été nécessaire de réactualiser la dernière estimation de ce montant issu du protocole de financement de 2016 (basée sur les études avant-projet de 2011), soit 102 M€ aux CE 06/2010, 141 M€ courants. Le coût de l'opération estimé à dires d'expert a très significativement augmenté en comparaison à celui du protocole et, s'établit à 190,6 M€ aux CE 06/2010 soit 306,9 M€ courants. Ce montant intégrait à la fois les dépenses d'électrification (développement) ainsi que les dépenses induites des travaux de régénération de la ligne. Les dépenses de régénération ont donc été intégrées à hauteur d'un montant total de 30 581 755 € courants, successivement dans les trois conventions suivantes :

- La convention études de projet modifiée par avenant : 1 379 968 €,

- La convention REA anticipée : 2 345 033 €,

- La convention REA tranche 1 : 26 856 754 €.

La présentation de l'évolution prévisionnelle des coûts de la réalisation des travaux a été faite aux partenaires lors d'un atelier dédié en date du 31 mai 2023. Les partenaires ont souhaité qu'un conventionnement par tranche soit étudié.

Ce principe de conventionnement a été présenté aux partenaires lors d'un atelier dédié suivi d'un comité opérationnel le 21 juin 2023. Le principe envisagé était le suivant :

- Une convention tranche 1, qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2024 dont le montant (58,2 M€ CE 06/2010 soit 88,2 M€ courants) issu de l'estimation à dires d'expert devait être réajusté à l'issue des études de projet,
- Une convention tranche 2 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2025 dont le montant sera établi à partir des conclusions des études de projet,
- Une convention tranche 3 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2026 et au-delà dont le montant sera établi à partir des conclusions des études de projet.

Lors du comité de pilotage du 7 juillet 2023, les partenaires ont donné leur accord de principe pour l'instruction et la validation par leurs organes délibérants respectifs d'une convention de financement tranche 1 de 88,2 M€ courants à intervenir en 2023 afin de financer les besoins de la phase réalisation en 2024 et pour tenir l'objectif d'une mise en service en août 2028. Ce financement sera pris en compte dans les volets mobilité des CPERs des régions Île-de-France et Grand Est en cours de négociation.

Les résultats des études de projet ont été présentés aux partenaires lors d'un atelier dédié le 11 juin 2024.

Au terme de ces études, les travaux réalisés par SNCF Réseau en anticipation de certains travaux de régénération et financés sur fonds propres ont été exclus du périmètre du projet. Le

programme fonctionnel de la phase 2 porte désormais uniquement sur le volet « développement » de ce projet.
Les estimations de ce volet « développement » issues des études de projet et tenant compte de l'évolution de l'actualisation des indices TP01 et ING s'établissent à 266,5 M€ courants dont 94,2 M€ sont déjà financés au titre des engagements des conventions de financement antérieures.

Le principe de conventionnement du montant des travaux restant à financer de 172,3 M€ courants a été présenté aux cofinanceurs lors du comité opérationnel du 10 juillet 2024. Ce principe reposait sur :

- Une convention tranche 2 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2025 objet de la présente convention,
- Une convention tranche 3 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2026 et au-delà à intervenir en 2026.

Dans le même temps et suite à la demande conjointe des Régions Île-de-France et Grand Est formulée dans un courrier cosigné du 27 juin 2023, l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) a mené une expertise sur :
- l'explication de l'évolution du montant de la phase travaux issu des études projet par rapport au protocole de financement de 2016,
- la justesse et la fiabilité de ce coût prévisionnel.
Les premières conclusions de cette expertise ont été présentées aux partenaires lors du comité opérationnel du 10 juillet 2024 au terme duquel les partenaires ont demandé que l'expertise IGEDD soit présentée en comité de pilotage à intervenir à partir de la rentrée scolaire 2024.

Lors du comité de pilotage du 13 septembre 2024, les membres de ce comité ont pris acte :

- Du nouveau montant estimatif des travaux de la phase 2 issu des études de projet (266 493 551 € courants) et portant uniquement sur le volet « développement » de ce projet, conforté par l'expertise de l'IGEDD,
- Du montant des travaux restant à financer déduction faite des engagements antérieurs (172 251 453 € courants) ,
- Du financement de ce montant de 172 251 453 € en deux tranches dont une tranche 2 d'un montant de 90 864 684 € courants, objet de la présente convention, et une tranche 3 d'un montant prévisionnel de 81 386 769 M€ courants.

La présente convention formalise donc l'accord des parties pour le financement des travaux de la phase 2 - tranche 2 du projet d'électrification de la ligne Paris Troyes - section Nogent-sur-Seine - Troyes.

IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir la consistance de la phase opérationnelle tranche 2 de la réalisation des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, les délais de réalisation, l'assiette de financement et le plan de financement de ces travaux.

Les présentes conditions particulières ont également pour objet d'acter que le volet « régénération » de ce projet (y compris les dépenses déjà intégrées successivement dans les trois conventions reprises ci-après) sera financé par SNCF Réseau sur fonds propres (hors convention), au titre d'une anticipation de certains travaux de régénération et que par conséquent, ce volet est désormais exclu du budget électrification (développement), objet de la présente convention.

Par conséquent, la convention a pour objet de redéfinir le programme fonctionnel des travaux de la phase 2 du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes qui, au terme des études de projet, porte uniquement sur le volet dit « développement » de cette opération.
Ce programme fonctionnel, figurant en annexe 2, intègre également le volet « développement » objet de :

- La convention n°2200056 relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes, modifiée par avenant n°1 en date du 5 avril 2023, qui comprend une partie travaux,
- La convention n°2300077 relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 14 décembre 2023,
- La convention n°2300167 relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art en date du 28 février 2024.

Ces conditions particulières complètent, amendent et précisent les conditions générales, jointes en ***Annexe 1***, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes conditions particulières et les conditions générales (ou les autres annexes), les conditions particulières prévalent.

ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau est maître d'ouvrage des travaux préparatoires anticipés et de la phase opérationnelle tranche 1 et tranche 2 de la réalisation des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes.

ARTICLE 3. DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DU VOLET « DEVELOPPEMENT » DE LA PHASE 2

3.1 Programme fonctionnel des travaux de la phase 2 (section Nogent-sur-Seine - Troyes) du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes

Le détail du programme fonctionnel du volet « développement » est joint en ***Annexe 2***.
Ce programme est décomposé de la manière suivante :

- Les travaux préparatoires anticipés,
- La phase opérationnelle tranche 1,
- La phase opérationnelle tranche 2,
- La phase opérationnelle tranche 3.

D'un commun accord entre les Parties, il est convenu que le programme fonctionnel de la présente convention porte sur le programme cumulé et fongible des travaux préparatoires anticipés, de la phase opérationnelle tranche 1, objets de l'avenant et des conventions mentionnés à l'article 1 ci-avant et de la phase opérationnelle tranche 2 de la phase 2 (section Nogent-sur-Seine - Troyes) du volet « développement » du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes comme suit :

- Les travaux préparatoires anticipés :
  - Les acquisitions foncières et l'ensemble des frais associés pour les postes autotransformateurs de Marnay-sur-Seine et Maizières-la-Grande-Paroisse et la sous-station de Saint-Mesmin,
  - Les études et le DCE de la base travaux de Romilly-sur-Seine,
  - Les aménagements des voies de service et de leurs abords de la base travaux de Romilly-sur-Seine ;
- La phase opérationnelle tranche 1:

- Couvre les marchés et commandes lancés en 2024,
- Consiste à réaliser principalement les travaux suivants :
  - Les travaux préparatoires de signalisation : déplacement des câbles de signalisation au droit des ouvrages d'art,
  - Les travaux voie : création des plateformes d'accès aux voies ferrées,
  - Les travaux de réfection des pistes,
  - Les travaux EALE : travaux de terrassement des plateformes pour les postes autotransformateurs et la sous-station,
  - Les travaux de maîtrise de la végétation,
  - Les travaux d'installation des équipements radio ;
- Couvre également les dépenses 2024 :
  - Les dépenses de Sécurité Logistique,
  - Les dépenses de maîtrise d'œuvre, d'assistance à maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage ;

- La phase opérationnelle tranche 2 :
  - Couvre les engagements liés aux marchés et commandes à lancer en 2025 (travaux d'adaptation des ouvrages d'art programmés en 2026, travaux et équipements caténaires lots 1 et 2) ;
  - Consiste à réaliser principalement les travaux suivants :
    - Les travaux d'adaptation des ouvrages d'art,
    - Les travaux caténaires des lots 1 et 2,
    - Les travaux d'adaptation des locaux techniques des postes de La Chapelle Saint-Luc et de Barberey pour accueillir les nouveaux équipements inhérents à l'électrification ;
  - Couvre également les dépenses 2025 :
    - Les travaux RTE de la sous-station de Saint-Mesmin,
    - Les acquisitions foncières au titre de l'adaptation des ouvrages d'art,
    - Les dépenses de Sécurité Logistique,
    - Les dépenses de maîtrise d'œuvre, d'assistance à maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Les fonctionnalités de ce projet sont décrites en ***Annexe 2.***

ARTICLE 4. DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION

La durée prévisionnelle de la phase opérationnelle tranche 2 d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes de réalisation des travaux (y compris les procédures marchés associées : élaboration du dossier de consultation des entreprises et appels d'offres) est de 54 mois à compter du 1er janvier 2025.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en ***Annexe 2***. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

Dans l'hypothèse où la présente convention de financement serait signée après le 31 mars 2025, SNCF Réseau ne peut plus garantir le respect du calendrier prévisionnel ci-avant. En conséquence et au besoin, un avenant devra être approuvé ultérieurement par les signataires pour réajuster le calendrier et éventuellement le besoin de financement.

ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 2

En complément des dispositions de l'article 5 des conditions générales, le suivi de la phase opérationnelle tranche 2 objet de la présente convention est organisé comme suit et conformément à l'article 8 du protocole de financement du 13 septembre 2016.

Les décisions relatives à l'exécution de la présente convention sont prises par un comité de pilotage (COPIL) placé sous la présidence du Préfet coordonnateur (Préfet de la Région Grand Est) ou de son représentant qui s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité opérationnel (COMOP) sur les aspects techniques et financiers placé sous la présidence de la DREAL Grand Est.

Le COMOP spécifique aux travaux objet de la présente convention, constitué des représentants de l'ensemble des financeurs et de SNCF Réseau se réunira à échéance semestrielle ou dès qu'une alerte le justifiera. A minima une fois par an, un bilan global d'étape des travaux sera réalisé sur l'avancement physique des travaux, les coûts, la tenue des délais et les financements disponibles.

Le comité de pilotage aura pour objet :

- D'informer les financeurs de l'avancement des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- De s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.
- D'étudier la situation des financements disponibles et proposer aux financeurs les décisions à prendre en cas d'aléa ou de risque, notamment financier.

Le comité de pilotage se réunit au moins une fois par an. Chacun des financeurs est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU VOLET « DEVELOPPEMENT » DE LA PHASE 2 DONT LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 2

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût des travaux du programme fonctionnel du volet « développement » aux conditions économiques de référence

L'estimation, issue des études de projet (PRO), du coût du programme fonctionnel du volet « développement » des travaux de la phase 2 du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes est fixée à **190 444 266** € HT aux conditions économiques de juin 2010, selon la décomposition suivante :

Programme « développement » global		**Coût prévisionnel en € HT constants (CE 06/2010)**
Travaux préparatoires anticipés	Avenant études projet (Convention n° 2200056)	1 279 931 €
	REA anticipée (Convention n°2300077)	443 799 €
Phase Opérationnelle tranche 1 (Convention n°2300167)		44 910 000 €
Phase Opérationnel tranche 2		86 750 235 €
Phase Opérationnelle tranche 3		57 060 301 €
Total		**190 444 266 €**

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation (euros courants)

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu de mai 2024 :

indice ING : 132,20
indice TP01 : 130,10

et d'un taux d'indexation de :

pour l'indice ING : 2,5% en 2024, 2,3% en 2025, 2,2% en 2026 et au-delà
pour l'indice TP01 : 2,8% en 2024, 2,5% en 2025 et 2,5% en 2026 et au-delà,

le besoin de financement, issu des études de projet, du coût global du programme fonctionnel du volet « développement » des travaux de la phase 2 du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes est évalué à **266 493 551** € HT courants.

Programme « développement » global		**Coût prévisionnel en € HT courants**
Travaux préparatoires anticipés	Avenant études projet (Convention n° 2200056)	1 706 280 €
	REA anticipée (Convention n°2300077)	589 399 €
Phase Opérationnelle tranche 1 (Convention n°2300167)		61 364 664 €
Phase opérationnelle tranche 2		121 446 439 €
Phase opérationnelle tranche 3[(1)]		81 386 769 €[(2)]
Total		**266 493 551 €**

[(1)] Objet d'une convention à conclure ultérieurement

[(2)] Estimation à date de signature de la présente convention

Le besoin de financement du programme fonctionnel du volet « développement » de la présente convention n'intègre pas la phase opérationnelle tranche 3 qui fera l'objet d'une convention de financement ultérieure.

Le besoin de financement du programme « développement » hors tranche 3 est évalué à **185 106 782 €** HT courants. Sa décomposition par étape ou phase opérationnelle est présentée dans le tableau ci-après.

Programme « développement » hors tranche 3		**Coût prévisionnel en € HT courants**
Travaux préparatoires anticipés	Avenant études projet (Convention n° 2200056)	1 706 280 €
	REA anticipée (Convention n°2300077)	589 399 €
Phase opérationnelle tranche 1 (Convention n°2300167)		61 364 664 €
Phase opérationnelle tranche 2		121 446 439 €
Total		**185 106 782 €**

A ce jour, les Parties à la présente convention ont signé, de manière anticipée, trois conventions portant leur financement à l'engagement et à la réalisation des travaux du volet « développement » de la phase 2 du projet à un montant global de **94 242 098 € HT** courants :

- Convention n°2200056 relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes, modifiée par avenant n°1 en date du 5 avril 2023, dont la part relative aux travaux préparatoires anticipés représente un montant de **3 086 248 €** HT courants,
- Convention n°2300077 relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 14 décembre 2023 pour un montant de **2 934 432** € HT courants,
- Convention n°2300167 relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art en date du 28 février 2024 pour un montant de **88 221 418** € HT courants.

La présente convention porte donc uniquement sur le financement supplémentaire nécessaire à la réalisation du programme fonctionnel « développement » hors phase opérationnelle tranche 3. Par conséquent, il en découle un besoin de financement supplémentaire de **90 864 684** € courants HT au titre de la phase opérationnelle tranche 2.

6.2 Plan de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement de la phase opérationnelle tranche 2 selon les clés de répartition suivantes :

Phase opérationnelle tranche 2	**Clé de répartition %**	**Besoin de financement Montant en Euros courants HT**	**Clé de répartition %**	**Besoin de financement Montant en Euros courants HT**	**Total**
	En Grand Est		**En Île-de-France**		
État	18 %	16 355 643,12 €	25 %	22 716 171,00 €	39 071 814,12 €
Régions	18 %	16 355 643,12 €	23,215 %	21 094 236,39 €	37 449 879,51 €
Départements *	7 %	6 360 527,88 €	1,785 %	1 621 934,61 €	7 982 462,49 €
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	6,015 %	5 465 510,74 €			5 465 510,74 €
Ville de Troyes	0,857 %	778 710,34 €			778 710,34 €
Communauté de Communes du Nogentais	0,043 %	39 071,81 €			39 071,81 €
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	0,043 %	39 071,81 €			39 071,81 €
Ville de Nogent-sur-Seine	0,021 %	19 081,58 €			19 081,58 €
Ville de Romilly-sur-Seine	0,021 %	19 081,58 €			19 081,58 €
SNCF Réseau	0 %	0€	0 %	0 €	0€
Total	**50 %**	**45 432 342,00 €**	**50 %**	**45 432 342,00 €**	**90 864 684,00 €**

* : département de l'Aube en Grand Est et département de Seine-et-Marne en Île-de-France.
La clé de répartition prévalant, les montants du besoin de financement en € courants sont corrélés à ces clés de répartition.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux travaux engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

6.3 Gestion des écarts

En complément des dispositions de l'article 7.1 des conditions générales jointes en Annexe 1 et sans préjudice de l'accord de la Région Ile-de-France, il est précisé qu'en cas de risque de dépassement du besoin de financement, lié à une croissance supérieure à l'évolution prévisionnelle des indices TP01 et ING indiquée à l'article 6.1.2 de la présente convention de financement, les cofinanceurs s'engagent à couvrir le besoin de financement complémentaire. Un avenant à la présente convention sera proposé aux cofinanceurs sur cette base.

Par ailleurs, indépendamment des dispositions ci-avant, en cas de risque de dépassement du besoin de financement indiqué à l'article 6.1 précédent, le maître d'ouvrage informe préalablement les cofinanceurs et les sollicite :

- pour la mobilisation d'un financement complémentaire et/ou
- pour la modification, à objectifs constants, de la consistance du programme des études et/ou des travaux

Un avenant à la présente convention sera proposé aux cofinanceurs sur cette base.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités de versement pour l'ensemble des financeurs hors Région Île-de-France sont les suivantes :

En dérogation aux dispositions prévues à l'article 8.2 des conditions générales (§ appels de fonds et solde) les modalités suivantes s'appliquent :

- Pour la présente convention portant sur la tranche 2, il sera possible d'appeler un acompte portant le cumul des appels de fonds jusqu'à 100% du financement, sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées, dès lors que la convention de financement de la tranche 3 sera signée.

- Au titre de la fonctionnalité globale des programmes de travaux objets des trois conventions mentionnées à l'article 1 de la présente convention, les appels de fonds prévus dans ces dernières se poursuivent sur la base du programme fonctionnel global du volet « développement » détaillé en Annexe 2 de la présente convention.

- Concernant les trois conventions antérieures citées à l'article 1, il sera possible d'appeler pour chacune un acompte portant le cumul des appels de fonds jusqu'à 100% du financement, sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en Annexe 3. Cet échéancier s'applique à tous les financeurs, à l'exception de la Région Île-de-France.
Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité opérationnel prévu à l'article 5.3 précédent.

Par ailleurs, SNCF Réseau adressera à la Région Grand Est, lors du solde de la présente convention de financement, une attestation indiquant la date de mise en service des études et/ou travaux objet de la présente convention de financement, ainsi que la durée d'amortissement du poste de dépenses le plus important financé par ladite convention. Cette attestation sera jointe au relevé définitif des dépenses comptabilisées.

Les modalités de versement de la Région Île-de-France sont les suivantes :

En dérogation aux dispositions prévues à l'article 8.2 des conditions générales ((§ appels de fonds et solde) :

- Au titre de la fonctionnalité globale des programmes objets de l'avenant et des conventions mentionnés à l'article 1 de la présente convention, les appels de fonds prévus dans ces dernières se poursuivent sur la base du programme fonctionnel global du volet « développement » détaillé en Annexe 2 de la présente convention.
- Les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, sur présentation d'appels de fonds, par le maître d'ouvrage. Le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du

montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une opération inscrite au volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du fonds relai CPER Mobilités sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

- Le versement du ou des acomptes est effectué sur présentation d'un état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention et d'un état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature exacte des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation, le nom du fournisseur et le montant des dépenses réalisées.
  La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application de la clé de financement définie dans le plan de financement de la présente convention. Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

- Le versement du solde est effectué après achèvement des travaux couverts par la présente convention et sur présentation par le maître d'ouvrage du relevé final des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.
  Le versement du solde est subordonné à la production des documents précités signés par le représentant du maître d'ouvrage dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.
  Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage. La demande de solde adressée à la Région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 de son règlement budgétaire et financier. Toute demande de solde est ferme et définitive.
  Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions précitées relatives au plafonnement des acomptes s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

7.2 Domiciliation de la facturation

Les modalités de facturation des appels de fonds sont précisées en ***Annexe 3***.

Pour l'État, le comptable assignataire de la dépense est la Direction Régionale des finances publiques du Grand Est (DRFIP) et du département du Bas-Rhin.

7.3 Délais de caducité

<u>Pour les financeurs hors Région Île-de-France et Département de la Seine-et Marne :</u>

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales, les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 12 mois à compter de la date de signature de la présente convention par le dernier signataire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report,

- Dans un délai de 24 mois, à compter de la date de fin de réalisation des travaux objet de la présente convention de financement et indiquée en Annexe 2 de la présente convention de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas fourni l'ensemble des pièces justificatives permettant de solder l'opération.

Toute modification de la date de fin de réalisation des études et/ou des travaux fera l'objet d'un courrier justifiant cette modification, adressé par SNCF Réseau à l'attention des co-financeurs.
De la même manière, si les pièces justificatives ne pouvaient pas être fournies dans le délai de 24 mois fixé ci-dessus, SNCF Réseau adressera aux cofinanceurs un courrier justifiant cette impossibilité et indiquant le nouveau délai dans lequel les pièces justificatives pourront être transmises.

Pour la Région Île-de-France :

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales :

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.
Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.
Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'Opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

Pour le Département de Seine-et-Marne :

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales :

Conformément au règlement budgétaire du Département de Seine-et-Marne, la demande de versement relative au premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de trois (3) ans à compter de la date de délibération attributive de la subvention. Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, l'engagement financier n'ayant pas fait l'objet d'une demande particulière de versement par le maître d'ouvrage dans le délai imparti est réputé caduc.

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple à :

Pour l'État en Île-de-France :
Adresse : DRIEAT Île-de-France
Service de la politique des transports / Unité budget et synthèse financière
25/27 rue Leblanc, le Ponant 2
75015 Paris
E-mail : spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

Pour l'État en Grand Est :

Adresse : DREAL Grand Est
Service Transports / Pôle Mobilité
14 rue du bataillon de marche n°24
BP 10001
67050 Strasbourg Cedex
E-mail : mobilite.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv

Pour la Région Île-de-France :
Adresse : Région Île-de-France
2, rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen-sur-Seine
E-mail: CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr

Pour la Région Grand Est :
Adresse : Région Grand Est
1, place Adrien ZELLER
B.P. 91006 / F
67070 Strasbourg Cedex
E-mail : didier.kurz@grandest.fr
Pour le Département de l'Aube :
Adresse : Conseil Départemental de l'Aube
2, rue Pierre Labonde
BP 394, 10026 Troyes Cedex
E-mail : sylvie.werdel@aube.fr

Pour le Département de la Seine-et-Marne :
Adresse : Conseil Départemental de Seine-et-Marne
Hôtel du Département
12, rue des Saints-Pères
CS 50377
77010 Melun Cedex 10
E-mail : johanne.boillot@departement77.fr
christophe.biziere@departement77.fr

Pour l'Agglomération Troyes Champagne Métropole :
Adresse : Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole
1, place Robert Galley
BP 9
10001 Troyes Cedex
E-mail : sandra.bichet@troyes-cm.fr

Pour la Ville de Troyes :
Adresse : Monsieur le Maire de Troyes / Direction des Finances
Place Alexandre Israël BP 767, 10026 Troyes Cedex
E-mail : monsieurlemaire@ville-troyes.fr + copie à s.jamard@ville-troyes.fr

Pour la Communauté de Communes du Nogentais :
Adresse : Communauté de communes du Nogentais
9, rue de l'Etape au Vin BP 2
10401 Nogent-sur-Seine Cedex
E-mail : contact@ccdunogentais.fr
fanny.couto@ccdunogentais.fr

Pour la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine :
Adresse : Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine
9bis, place des Martyrs
10100 Romilly-sur-Seine
E-mail : cc.portesderomilly@ccprs.fr
arnold.messie@ccprs.fr

Pour la Ville de Nogent-sur-Seine :
Adresse : Mairie de Nogent-sur-Seine
27 grand rue Saint-Laurent
10400 Nogent-sur-Seine
E-mail : franck.duval@nogentsurseine.fr
secretariat.general@nogentsurseine.fr

Pour la Ville de Romilly-sur-Seine :
Adresse : Mairie de Romilly-sur-Seine
1, rue de la Boule d'Or
10100 Romilly-sur-Seine
E-mail : infos@ville-romilly-sur-seine.fr
s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr

Pour SNCF Réseau :
Adresse : Eve SILBERSTEIN
Directrice territoriale Grand Est
15 rue de Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex
E-mail : eve.silberstein@reseau.sncf.fr

La présente convention de financement est établie en treize exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait,
A , le

Pour SNCF Réseau
La Directrice Générale Finances et Achats

Anne BOSCHE-LENOIR

Fait,
A , le

Pour l'État en région Grand Est
La Préfète de la région Grand Est

Jacques WITKOWSKI

Fait,
A , le

Pour l'État en région Île-de-France
Le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

Marc GUILLAUME

Fait,
A , le

Pour la Région Île-de-France
La Présidente du Conseil Régional

Valérie PECRESSE

Fait,
A , le

Pour la Région Grand Est
Le Président du Conseil Régional

Franck LEROY

Fait,
A , le

Pour le Département de la Seine-et-Marne
Le Président du Conseil Départemental

Jean-François PARIGI

Fait,
A , le

Pour le Département de l'Aube
Le Président du Conseil Départemental

Philippe PICHERY

Fait,
A , le

Pour la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole
Le Président de la Communauté d'Agglomération

François BAROIN

Fait,
A , le

Pour la Ville de Troyes
Le Maire

François BAROIN

Fait,
A , le

Pour la Communauté de Communes du Nogentais
La Présidente de la Communauté de Communes

Raphaële LANTHIEZ

Fait,
A , le

Pour la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine
Le Président de la Communauté de Communes

Eric VUILLEMIN

Fait,
A , le

Pour la Ville de Nogent-sur-Seine
La Maire

Estelle BOMBERGER-RIVOT

Fait,
A , le

Pour la Ville de Romilly-sur-Seine
Le Maire

Eric VUILLEMIN

- Convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes
  Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes
  Tranche 2 : travaux principaux.
  (ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 1

Conditions générales

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SNCF RÉSEAU

RÉGIONS DE FRANCE

Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

ARTICLE 1. OBJET 6

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION 6

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION 6

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE 6

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION 7

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION 8

6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE 8
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE 8
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE 8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION 9
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU 9

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS 10

7.1 DISPOSITIONS GENERALES 10
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN 10
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION 11

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS 12

8.1 REGIME DE TVA 12
8.2 VERSEMENT DES FONDS 12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS 14

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES 14

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 14

ARTICLE 11. RESILIATION 15

ARTICLE 12. MODIFICATION 15

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION 15

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES 15

ARTICLE 15. COMMUNICATION 16

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE 16

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES 17

PREAMBULE

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que:

« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

1. *L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;*
2. *La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;*
3. *La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;*
4. *Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;*
5. *La gestion des installations de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.*

SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »

Par ailleurs, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que :

« Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.

En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article

L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes *Conditions générales* constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes *Conditions générales* ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes *Conditions générales* ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes *Conditions générales* doit être mentionnée dans les *Conditions particulières*.

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée dans les *Conditions particulières.*

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier. A défaut de précisions au sein des *Conditions particulières*, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, …etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.
SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des *Conditions particulières*. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les *Conditions particulières* de la convention.

En fonction de l'atteinte des objectifs de délais fixés à l'opération, des pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et règlementaires en vigueur.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût de l'opération qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

Une fois la subvention européenne notifiée, cette dernière a vocation à être intégrée au plan de financement de l'opération par voie d'avenant à la convention conclue avec les partenaires, elle vient en déduction de leurs participations financières, selon les modalités prévues aux *Conditions particulières*.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

Le détail du besoin de financement figure à ***l'Annexe 2***, il met en évidence a minima :

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des *Conditions particulières* sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en ***Annexe 2***.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
  - SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante [(90%-coût final / coût AVP)*participation de SNCF RÉSEAU]. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
  - Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à ***l'Annexe 2***, le(s) Financeur(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4.***

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les *Conditions particulières*.

7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, des coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention remettant en cause la date de mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déduction faite des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000ème du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de pilotage une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage :

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un évènement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non-obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs…),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les *Conditions particulières* en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf ***Annexe 2***)

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

Sauf dispositions contraires dans les *Conditions particulières*, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les *Conditions particulières*, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en *Annexe 3*). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.

- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :

  - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

  - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.

  - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en *Annexe 3*. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

Délai de paiement

Les financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU sur l'opération du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a postériori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intègreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'***Annexe 2.***

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les *Conditions particulières*, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les *Conditions particulières*, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

ARTICLE 11. RESILIATION

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des financeurs).

ARTICLE 12. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la Partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble des Parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du maître d'ouvrage, et citeront le(s) financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En ***Annexe 4*** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux évènements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les Parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les Parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les Parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulgables. Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes
Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes
Tranche 2 : travaux principaux.
(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : coût, fonctionnalités, délais

HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF

La présente annexe a pour objet de partager, entre maître d'ouvrage et cofinanceurs, au titre des travaux préparatoires anticipés, de la phase opérationnelle tranche 1 et de la phase opérationnelle tranche 2 de la phase 2 (section Nogent-sur-Seine - Troyes) du volet « développement » du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes couverts par la présente convention de financement, les hypothèses prises en compte dans le coût estimatif, les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles.

- **Le programme fonctionnel du volet « développement » de la phase 2 (section Nogent-sur-Seine - Troyes) du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes :**

- ***Description du site et des installations existantes :***

La section de ligne de Nogent-sur-Seine (km 110,349) à Troyes (km 166,193) est à double-voie de classe UIC5.
Cette section est équipée en majorité de Longs Rails Soudés (LRS) posés sur des traverses béton.
La vitesse maximale de la ligne est de 160 km/h.
Cette section de ligne est équipée de la liaison GSM-R (Global system for mobiles –Railways) avec les trains (radio sol-train).
Outre les voies principales (Voie 1 et voie 2) entre Nogent-sur-Seine et Troyes affectées à la circulation des trains de voyageurs et fret, cette section de ligne comporte :

- Des voies à quai :
  - Nogent-sur-Seine : voies 1 et 2,
  - Romilly-sur-Seine : voies 1, 2, 3 et 5,
  - Troyes : voies 1, 2, A et B ;
- Des voies de service (VS) affectées à la manœuvre / au stationnement / au remisage :
  - Nogent-sur-Seine : faisceau impair (trafic Fret), faisceau pair (trafic Fret, mainteneur),
  - Romilly-sur-Seine : faisceau impair (trafic Fret, mainteneur), faisceau pair (trafic Fret, accés Technicentre),
  - Barberey-Saint-Sulpice : faisceau réception (trafic Fret),
  - La Chapelle-Saint-Luc : faisceau formation et faisceau départ (trafic Fret), Faisceau de Preize (trafic Fret, mainteneur),
  - Troyes : faisceau impair (mainteneur), faisceau pair (trafic Voyageurs) ;
- Des Installations Terminales Embranchées (ITE) :
  - Nogent-sur Seine (3),
  - Châtres (2),
  - Troyes (1).

L'espacement des trains est assuré par du :

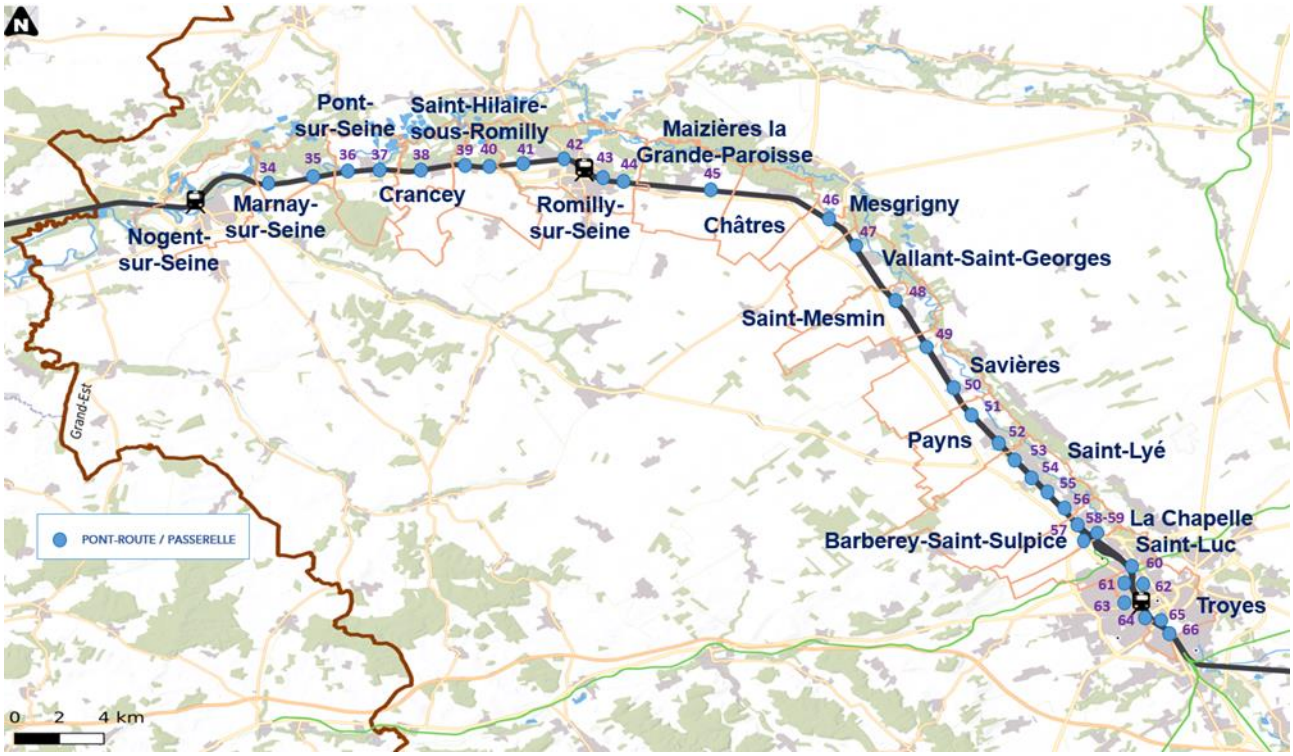
- Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) à Circuit de Voie (CDV) de Nogent-sur-Seine à Romilly-sur-Seine,
- Block Automatique Lumineux (BAL) de Romilly-sur-Seine à Maizières-La-Grande-Paroisse,
- BAPR à CDV de Maizières-la-Grande-Paroisse à Barberey-Saint-Sulpice,
- BAL de Barberey-Saint-Sulpice à Troyes.

Les installations de sécurité de cette section de ligne sont commandées par les postes de signalisation suivants :
- Nogent-sur-Seine, un poste mécanique, type VCm (Verrou Commutateur) situé au km 110,349,
- Romilly-sur-Seine, un Poste tout Relais à transit Souple (PRS), situé au km 128,739,
- Châtres, deux postes mécaniques, type VCm, donnant accès aux voies de service, situé au km 134,880,
- Barberey, un PRS, télécommandé par le PRS de Troyes donnant accès au faisceau réception de Barberey situé au km 160,775,
- La Chapelle Saint-Luc, un poste de voies de service donnant accès au triage de la Chapelle Saint-Luc, situé au km 162,080,

- Troyes, un PRS donnant accès au faisceau de remisage TER (faisceau pair) situé au km 166,193.

Trois gares sont desservies : Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine et Troyes.

La phase 2 comporte 14 passages à niveau et 34 ouvrages d'art (ponts route / passerelles) numérotés de 34 à 66 dont 3 (OA 42 de Romilly-sur-Seine – OA 58 et 59 de Barberey-Saint-Sulpice) ont été adaptés au gabarit d'électrification par anticipation lors de la phase 1.



Carte des OA de la phase 2

- ***Le programme du volet « développement » de l'opération :***

- Les travaux voie comportent :
  - La création de trois voies de service sur la base travaux de Romilly-sur-Seine,
  - La dépose de voies de service du triage de La Chapelle-Saint-Luc et du faisceau Preize pour la mise en place de supports caténaires,
  - La création de joint isolant collé (JIC) pour le redécoupage des zones de CDV.

- Les travaux de terrassement comportent la réalisation de :
  - De la plateforme et du chemin d'accès de la sous-station de Saint-Mesmin,
  - Des plateformes et des chemins d'accès des postes autotransformateurs (AT) de Marnay-sur-Seine et Maizières la Grande-Paroisse,
  - Des plateformes des postes de sous sectionnement et mise en parallèle (SSP) et des supports de sectionnement caténaires répartis sur l'ensemble de la ligne entre Nogent-sur-Seine et Troyes,
  - Des plateformes des guérites ou shelters de signalisation,
  - Des plateformes des chemins d'accès, des locaux, des aires de chargement/déchargement de la base travaux de Romilly-sur-Seine et base arrière du faisceau Preize,
  - Des plateformes et des chemins d'accès aux 18 aires d'enraillement,

- Des pistes pour le cheminement du personnel et du matériel de nettoyage des rames sur le site de Nogent-sur-Seine lors des fermetures estivales.
-

- Les travaux d'ouvrages d'art (OA) :

Le tracé de la seconde phase de ce projet d'électrification est en interface avec 34 ouvrages d'arts : 29 ponts-route et 5 passerelles piétonnes (*La passerelle piétonne OA 42 Bis sur la commune de Romilly-sur-Seine a été construite lors de la phase 1 et financée par la collectivité*).
3 ouvrages ont été adaptés au gabarit d'électrification par anticipation lors de la phase 1 du projet : OA 42 (Romilly-sur-Seine), 58 et 59 (Barberey-Saint-Sulpice).

A noter le report de la phase 1 sur la phase 2 des travaux d'adaptation de l'OA 66 (Troyes).

Seuls 4 ouvrages d'art sont aptes au gabarit d'électrification et seront uniquement à équiper d'écrans verticaux de protection caténaire. Il en découle que 26 ouvrages d'art sont à adapter au gabarit d'électrification.

Les résultats des sondages géotechniques, des levés topographiques et des calculs de conception et de charge issus des Eurocodes (codes européens de conception et de calcul des ouvrages), les évolutions réglementaires des normes de sécurité des dispositifs de protection (écrans de protection caténaire, dispositif de retenue routier), la prise en compte d'équipements complémentaires à la demande de certaines collectivités (la part du financement de ces équipements complémentaires reste à la charge du demandeur) ont conduit à revoir les hypothèses des solutions techniques d'adaptation de ces OA issues des études AVP de 2011.

De même, les contraintes techniques, environnementales, l'impact financier des abaissements de plateforme envisagés lors des études AVP pour les OA 60, 61, 62, 63 et 66 du site de Troyes ont conduit en concertation avec la ville de Troyes et la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole (TCM) à rechercher des solutions alternatives. Les OA 61, 62 et 66 seront démolis et reconstruits et les tabliers des OA 60 et 63 seront rehaussés avec conservation du tablier existant.

Le tableau ci-après reprend, pour chaque OA, la solution technique retenue et la comparaison avec l'hypothèse envisagée lors des études AVP. Il intègre également les demandes suivantes issues du bilan de la concertation du dossier d'enquête publique de septembre 2012 :

- OA n°39 : passerelle démolie, non reconstruite sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly avec la création d'un trottoir PMR jusqu'à l'OA n°40 pour permettre un cheminement sécurisé des enfants jusqu'à l'arrêt de bus,

- OA n°40 pont-route sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly : création d'un trottoir PMR,

- OA n°50 pont-route démoli, non reconstruit sur la commune de Savières, avec mise en place d'un écran végétalisé,

- OA n°52 pont-route sur la commune de Payns démoli et construction d'une passerelle piétonne accessible aux personnes à mobilité réduite. L'incompatibilité des rampes d'accessibilité avec les habitations proches de l'ouvrage a donné lieu à l'obtention d'une dérogation pour la mise en accessibilité de cette passerelle.

OA n°	Nature	Km	Commune	Voirie portée / compétence	Hypothèse AVP	Solution PRO	Equipements complémentaires
34	Pont-route	114,872	Marnay-sur-Seine	Chemin Communal / Commune	Pose de auvents caténaires	Pose de auvents caténaires	Non
35	Pont-route	116,016	Marnay-sur-Seine	D68 / CD 10	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Oui
36	Pont-route	118,070	Pont-sur-Seine	Chemin des soupirs / Commune	Pose de auvents caténaires	Pose de auvents caténaires	Non

OA n°	Nature	Km	Commune	Voirie portée / compétence	Hypothèse AVP	Solution PRO	Equipements complémentaires
37	Culées	118,621	Pont-sur-Seine	Chemin privé	Démolition	Démolition	Non
38	Culées	121,892	Crancey	Chemin privé	Démolition	Démolition	Non
39	Passerelle	122,999	Saint-Hilaire-sous-Romilly	Faverolles / Commune	Démolition	Démolition	Non
40	Pont-route	123,216	Saint-Hilaire-sous-Romilly	Chemin sous la rue des Tilleuls / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf Création d'une rampe d'accès PMR	Non
41	Pont-route	125,401	Romilly-sur-Seine	Rue Gabriel Péri / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
42	Pont-route	128,167	Romilly-sur-Seine	Rue du Général de Gaulle / Commune	Traité lors de la phase 1		
42 Bis	Passerelle	128,170	Romilly-sur-Seine	Rue du Général de Gaulle / Commune	Traité lors de la phase 1		
43	Passerelle	129,838	Romilly-sur-Seine	Rue Mignonette / Commune	Pose de auvents caténaires	Démolition	Démolition demandée par la commune
44	Pont-route	130,186	Romilly-sur-Seine	Rue Gornet Boivin prolongé / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Oui
45	Pont-route	134,516	Maizières - La Grande Paroisse	Rue de l'Orne / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Relèvement avec remplacement du tablier	Non
46	Pont-route	140,860	Mesgrigny	D373 / CD10	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Oui
47	Pont-route	142,541	Vallant-Saint-Georges	Voie de Bury / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Relèvement avec remplacement du tablier	Non
48	Pont-route	146,452	Saint-Mesmin	D31 / CD10	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Oui
49	Pont-route	148,897	Savières	Chemin de Blives / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
50	Pont-route	150,459	Savières	Chemin communal / Commune	Démolition	Démolition	Non
51	Pont-route	153,426	Payns	D165 / CD10	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Oui
52	Pont-route	154,848	Payns	Voie des fontaines / Commune	Remplacement par une	Remplacement par une passerelle	Non

OA n°	Nature	Km	Commune	Voirie portée / compétence	Hypothèse AVP	Solution PRO	Equipements complémentaires
					passerelle piétonne accessible PMR	piétonne	
53	Pont-route	156,122	Saint Lyé	Voie de Riancey / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
54	Pont-route	156,886	Saint Lyé	Voie de Chaire / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Non
55	Pont-route	158,522	Saint Lyé	Voie du gros Tertre / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
56	Pont-route	159,422	Saint Lyé	Voie de la Thomelle / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Non
57	Pont-route	161,845	Barberey-Saint-Sulpice	D610 / CD10	Pose de auvents caténaires	Pose de auvents caténaires	Non
58	Pont-route	161,881	La Chapelle Saint-Luc	Rue des Nozeaux / Commune	Traité lors de la phase 1		
59	Pont-route	161,881	La Chapelle Saint-Luc	Rue de Nozeaux / Commune	Traité lors de la phase 1		
60	Pont-route	164,160	Troyes	Rue Général Sarrail / TCM	Abaissement de la plateforme	Relèvement avec conservation du tablier	Oui
61	Passerelle	165,021	Troyes	Marie de Champagne / Commune	Abaissement de la plateforme	Ouvrage neuf	Non
62	Pont-route	165,169	Troyes	Buffard-Leclerc / TCM	Abaissement de la plateforme	Ouvrage neuf	Oui
63	Pont-route	165,263	Troyes	Rue Lieutenant Pierre Murard / Commune	Abaissement de la plateforme	Relèvement avec conservation du tablier	Oui
64	Pont-route	165,743	Troyes	Rue Fernand Giroux / Commune	Pose de auvents caténaires	Pose de auvents caténaires	Oui
65	Pont-route	166,315	Troyes	Rue Voltaire / TCM	-	Partie basse écrans de protection caténaire non conforme	Non
66	Passerelle	166,495	Troyes	Couturat / Commune	Abaissement de la plateforme	Ouvrage neuf	Non

Le gabarit matériel minimal à respecter pour les ouvrages d'art est le gabarit GB1.

- Les travaux de signalisation comportent :

- Le dévoiement des câbles principaux : des travaux de génie civil seront nécessaires sur les OA pour les travaux d'adaptation au gabarit d'électrification. Afin de préserver une continuité du service lors de ces travaux, les artères câbles et les câbles principaux de signalisation seront dévoyés à chaque OA pour être remis en place par la suite de façon définitive,
- Les travaux de génie civil signalisation avec la création de traversées sous voies (TSV) nécessaires pour desservir la voie 2 entre autres et la création de massifs pour les nouveaux signaux s'adressant aux conducteurs des circulations électriques,
- Le remplacement du matériel électronique existant par du matériel NS1 compatible avec une électrification,
- La mise en place d'écrans de protection caténaire au niveau des signaux pour la sécurité du personnel de maintenance,
- Le déroulage du câble de terre enterré (Retour courant de traction),
- La réalisation à intervalles réguliers le long du linéaire de mise à la terre pour le retour du courant de traction (RCT),
- L'installation du système de contrôle de vitesse par balises (KVB), conformément à la réglementation de sécurité sur le réseau ferré national (RFN),
- La création de totalisateurs de zones pour permettre au responsable des travaux d'avoir une vue globale de l'occupation des voies,
- L'aménagement des installations de sécurité dans le cadre du raccordement des voies de service de la base travaux de Romilly-sur-Seine au RFN.

- Les travaux de télécommunication comportent :

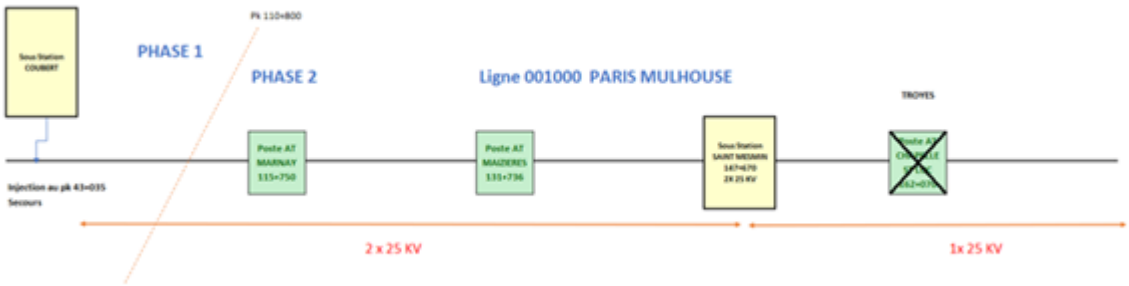
  - Le dévoiement des artères de câbles au niveau des OA et en fonction des besoins spécifiques liés à des modifications de la plateforme ferroviaire, à la mise en place des supports caténaires, à la mise en place ou au déplacement de certains signaux,
  - La migration des installations de télécommunication sur la fibre optique afin de décommissionner le câble cuivre non compatible avec l'électrification (perturbations électromagnétiques),
  - La création de nouvelles lignes téléphoniques inhérentes à l'électrification : liaisons entre les opérateurs du Central Sous-Station (CSS) de Pantin avec les opérateurs des postes d'aiguillages et les agents de maintenance dans les centres en campagne et la sous-station de Saint-Mesmin,
  - La mise en place des équipements et des liaisons radio pour assurer la couverture de l'ensemble des zones de chantier sur le périmètre de la phase 2 et du site de Nogent-sur-Seine pour l'exploitation du site lors des fermetures estivales.

- Les travaux EALE (Equipement d'Alimentation des Lignes Electrifiées) :

  - La ligne sera alimentée en 25 000 volts depuis la sous-station de Saint-Mesmin (km 147,670) raccordée au Réseau de Transport d'Electricité (RTE) en coupure d'artère de la ligne 225 kV Barbuise-Creney. Cette sous-station assurera la conversion de l'énergie en 2x25 kV pour alimenter les circulations électriques. Ce principe d'alimentation couplé à des postes auto-transformateurs (AT) répartis le long de la ligne permettra à terme d'assurer l'alimentation en énergie, depuis cette sous-station, de l'ensemble de la ligne entre Gretz-Armainvilliers et Troyes et de l'antenne Longueville-Provins.
  - Le programme de base prévoyait pour la phase 2 :

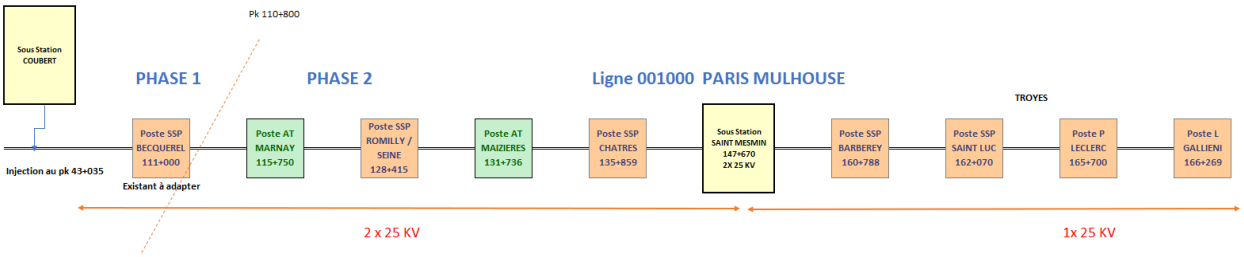
    - La création de 3 postes AT : P7 à Marnay-sur-Seine (km 115,750), P8 à Maizières la Grande-Paroisse (km 131,736) et P9 à La Chapelle Saint-Luc (km 162,070),
    - L'alimentation en 2X25 kV de Nogent-sur-Seine à la Chapelle Saint-Luc (P9),
    - L'alimentation optimisée en 1X25 kV de La Chapelle Saint-Luc (P9) à Troyes (km 166,700),
    - L'alimentation des VS en 1x25 kV.

    L'étude de dimensionnement des installations électriques a permis d'optimiser le programme fonctionnel avec pour conséquence la suppression du poste AT P9 de La Chapelle Saint-Luc.
    L'alimentation optimisée en 1x25 kV se fera donc à partir de la sous-station de Saint-Mesmin jusqu'à Troyes.



Principe d'alimentation de la phase 2

- La télécommande et la surveillance de ces installations se fera depuis le CSS de Pantin. A cet effet, la ligne sera équipée de postes EALE (*SSP, P, L ou A selon leur fonctionnalité*), permettant un découpage fin des installations. A noter une densification de ces postes sur le site de Troyes nécessaire à la gestion des VS électrifiées en 1x 25kV.



Répartition des postes EALE

- Les travaux caténaires :

Dans la continuité de la phase 1, la caténaire sera de type STI V160, 25 kV conçue pour respecter les critères définis dans les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI), pour une vitesse allant jusqu'à 160 km/h.
Les voies à électrifier comportent :
- les voies principales 1 et 2 entre Nogent-sur-Seine et Troyes,
- pour le remisage du matériel roulant en gare de Troyes sur le faisceau pair, les VS 6, 8, 10, 12 et 14 ainsi que les tiroirs de manœuvre voies E et 26,
- pour permettre aux trains de Fret longue distance de changer de mode de traction sur le site de Troyes, la voie C et les VS suivantes :
  - 4, 5 et 6 du faisceau réception de Barberey-Saint-Sulpice,
  - 16, 17 et 18 du faisceau départ du triage de la La-Chapelle Saint-Luc,
  - 19, 20 et 21 (têtes de voies côté Paris) du faisceau formation du triage de La-Chapelle-Saint-Luc.

Les travaux qui en découlent sont :
- La réception du matériel sur le parc caténaire d'environ 3000 poteaux, du fil de contact, de son câble porteur et d'environ 40 000 pièces principales à assembler,
- La réalisation des fouilles et des massifs de fondation des supports et des ancrages de la caténaire,
- Le matage des poteaux supports et des ancrages,
- Le déroulage des cibles de protection aériens, des feeders négatifs (dans le cas du 2x25 kV),
- Installation des appareillages de coupure et d'alimentation,

- Le déroulage des conducteurs de caténaire (porteur et fil de contact) avec mise en surtension mécanique pour fluage,
- Le réglage des caténaires (voies principales et de service) : désaxement et hauteur du fil de contact et cote X et Y des appareils tendeurs,
- La finition et réalisation des dés de protection des pieds de poteaux et de haubans d'ancrage.

➢ Conditions de réalisation des travaux

Les conditions de réalisations des travaux reposent sur l'attribution des réservations capacitaires suivantes :

Des Interruptions Temporaires de Circulation (ITC) de 22h15 à 05h15 de septembre 2024 à décembre 2028 du lundi au vendredi,

Des opérations coup de poing (OCP) certains week-ends : 7 en 2025, 8 en 2026, 5 en 2027 et étude en cours sur la nécessité d'OCP en 2028,

Des fermetures estivales de la ligne entre Troyes et Nogent-sur-Seine de 2 mois : juillet et août en 2025, 2026 et 2027.

➢ Provisions pour risques

La provision pour risques de l'opération s'élève à 14 313 969 € constants (CE 06/20210) soit 20 244 691 € courants répartie comme suit :

- Provision pour risques non identifiés (PRNI) : 2 231 602 € constants (CE 06/2010) soit 3 349 514 € courants,
- Provision pour risques identifiés (PRI) : 12 082 367 € constants (CE 06/2010) soit 16 895 177 € courants.

Les principaux risques (issus de l'analyse OSIRISK) sont les suivants :

- Retard dans la livraison des Dossiers d'Exécution (DEX),

- Retard dans la réalisation de la fouille archéologique du site de Saint-Mesmin avec une mise à disposition tardive du terrain pour la réalisation des travaux de terrassement de la sous-station,

- Difficultés dans les acquisitions ou occupations temporaires de fonciers tiers pour la réalisation des travaux d'ouvrages d'art,

- Refus des déviations routières par les gestionnaires de voirie et les organismes de sécurité,

- Infructuosité des marchés,

- Impacts de projets concomitants.

- **Éléments financiers**

Coût prévisionnel en euros constants aux conditions économiques de 06/2010 de **la phase opérationnelle tranche 2**, objet de la présente convention :

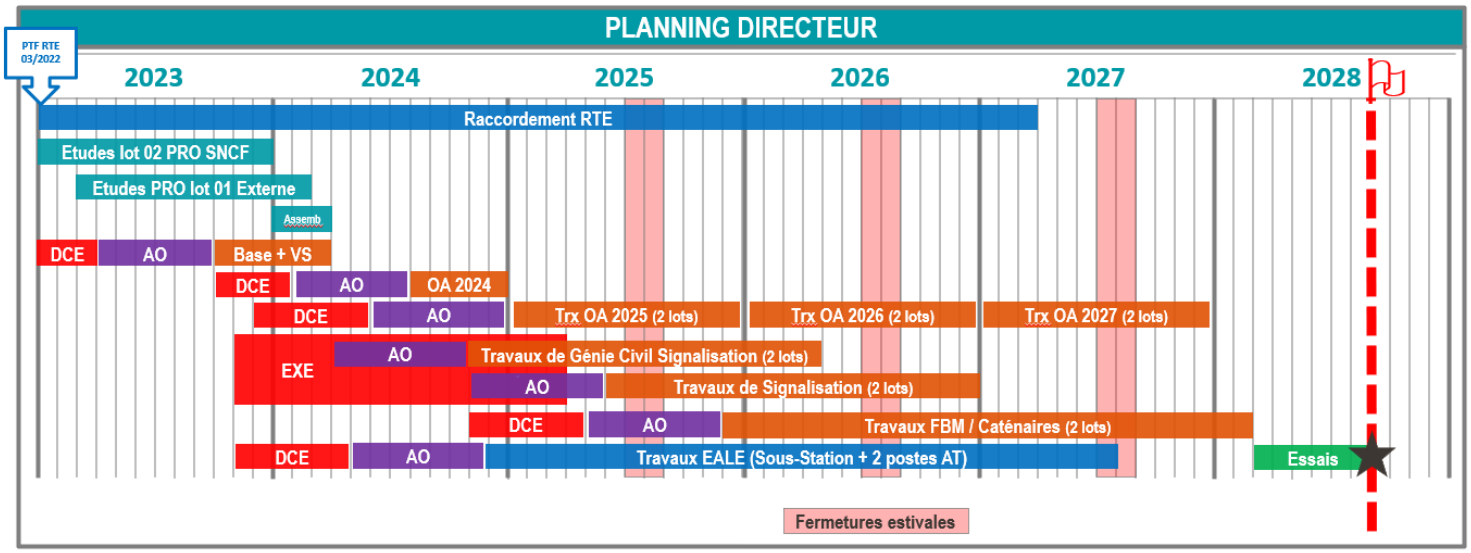
En € HT	Total
Foncier	1 733 919
Travaux - entreprises extérieures	96 187 688
Travaux - prestations sécurité et logistique	12 783 596
Travaux - matières	7 688 307
MOE	7 061 237
MOA	4 241 218
Coût brut	129 695 965
Provision pour risques	3 688 001
Coût net	133 383 966

Coût prévisionnel en euros courants aux conditions de réalisation de **la phase opérationnelle tranche 2**, objet de la présente convention :

En € HT	Total
Foncier	2 325 027
Travaux - entreprises extérieures	134 436 424
Travaux - prestations sécurité et logistique	17 295 799
Travaux - matières	10 555 395
MOE	9 595 466
MOA	5 901 221
Coût brut	180 109 332
Provision pour risques	4 997 450
Coût net	185 106 782

Indices représentatifs	TP01	ING
Dernier indice connu	130,10	132,20
Taux d'indexation jusqu'au dernier indice connu	30,53%	31,92%
Taux d'indexation après le dernier indice connu	6,05%	3,79%
Taux d'indexation global	38,93%	37,11%
Taux d'indexation global TP01 + ING	38,78%	

- **Calendrier prévisionnel de la phase REA**



Convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes
Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes
Tranche 2 : travaux principaux.
(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds
Domiciliation de la facturation
Modèle de relevé des dépenses Comptabilisées

- **Calendrier révisable des appels de fonds**

État en Région Grand Est

Montant de la participation en € HT courants	**16 355 643,12**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	3 271 128,62	4 906 692,94	3 271 128,62	2 453 346,47	1 635 564,31	817 782,16	16 355 643,12
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	3 271 128,62	8 177 821,56	11 448 950,18	13 902 296,65	15 537 860,96	16 355 643,12	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

État en Région Île-de-France

Montant de la participation en € HT courants	**22 716 171,00**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	4 543 234,20	6 814 851,30	4 543 234,20	3 407 425,65	2 271 617,10	1 135 808,55	22 716 171,00
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	4 543 234,20	11 358 085,50	15 901 319,70	19 308 745,35	21 580 362,45	22 716 171,00	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Région Grand Est

Montant de la participation en € HT courants	**16 355 643,12**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	3 271 128,62	4 906 692,94	3 271 128,62	2 453 346,47	1 635 564,31	817 782,16	16 355 643,12
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	3 271 128,62	8 177 821,56	11 448 950,18	13 902 296,65	15 537 860,96	16 355 643,12	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Département de l'Aube

Montant de la participation en € HT courants	**6 360 527,88**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	1 272 105,58	1 908 158,36	1 272 105,58	954 079,18	636 052,79	318 026,39	6 360 527,88
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	1 272 105,58	3 180 263,94	4 452 369,52	5 406 448,70	6 042 501,49	6 360 527,88	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Département de Seine-et-Marne

Montant de la participation en € HT courants	**1 621 934,61**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	324 386,92	486 580,38	324 386,92	243 290,19	162 193,46	81 096,73	1 621 934,61
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	324 386,92	810 967,31	1 135 354,23	1 378 644,42	1 540 837,88	1 621 934,61	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole

Montant de la participation en € HT courants	**5 465 510,74**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	1 093 102,15	1 639 653,22	1 093 102,15	819 826,61	546 551,07	273 275,54	5 465 510,74
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	1 093 102,15	2 732 755,37	3 825 857,52	4 645 684,13	5 192 235,20	5 465 510,74	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Ville de Troyes

Montant de la participation en € HT courants	**778 710,34**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	155 742,07	233 613,10	155 742,07	116 806,55	77 871,03	38 935,52	778 710,34
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	155 742,07	389 355,17	545 097,24	661 903,79	739 774,82	778 710,34	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Communauté de Communes du Nogentais

Montant de la participation en € HT courants	**39 071,81**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	7 814,36	11 721,54	7 814,36	5 860,77	3 907,18	1 953,59	39 071,81
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	7 814,36	19 535,91	27 350,27	33 211,04	37 118,22	39 071,81	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine

Montant de la participation en € HT courants	**39 071,81**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	7 814,36	11 721,54	7 814,36	5 860,77	3 907,18	1 953,59	39 071,81
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	7 814,36	19 535,91	27 350,27	33 211,04	37 118,22	39 071,81	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Ville de Nogent-sur-Seine

Montant de la participation en € HT courants	**19 081,58**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	3 816,32	5 724,47	3 816,32	2 862,24	1 908,16	954,08	19 081,58
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	3 816,32	9 540,79	13 357,11	16 219,34	18 127,50	17 173,42	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Ville de Romilly-sur-Seine

Montant de la participation en € HT courants	**19 081,58**						
	avr.-25	janv.-26	oct.-26	janv.-27	oct.-27	> oct.-27	Total
Montant appelé en € HT courants	3 816,32	5 724,47	3 816,32	2 862,24	1 908,16	954,08	19 081,58
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	3 816,32	9 540,79	13 357,11	16 219,34	18 127,50	17 173,42	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

- **Domiciliation de la facturation**

État en Grand Est

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

État en Île-de-France

Interlocuteur

Service : DRIEAT-IF / Service de la politique des transports / unité budget et synthèse financière
Prénom : Eric
Nom : Lavoine
Adresse électronique : eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr
spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

Nr téléphone : 01 40 61 85 61

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : CGFB000094
Numéro SIRET : 110 002 011 000 44
Numéro engagement juridique : *[à renseigner au moment de la notification]*

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Région Grand Est

Interlocuteur

Prénom : Jérémy
Nom : PALOTY
Adresse électronique : jeremy.paloty@grandest.fr
Nr téléphone : 07 88 15 77 01

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☒ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique : vanessa.demimuid@grandest.fr
jeremy.paloty@grandest.fr

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Région Île-de-France

Interlocuteur

Pôle Finances
Direction de la comptabilité
2 rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen-sur-Seine

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☒ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique : CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : 200
Numéro SIRET : 23750007900312
Numéro engagement juridique : /

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés à la région Ile-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro, ces derniers, avec l'ensemble des pièces justificatives, seront envoyés à la direction de la comptabilité via le lien dédié : « CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Département de l'Aube

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Département de la Seine-et-Marne

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Agglomération Troyes Champagne Métropole

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Ville de Troyes

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Communauté de Communes du Nogentais

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Ville de Nogent-sur-Seine

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Ville de Romilly-sur-Seine

Interlocuteur

Prénom :
Nom :
Adresse électronique :
Nr téléphone :

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :
Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Crédit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Modèle de relevé des dépenses comptabilisées**

Direction territoriale Grand Est
15, rue des Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex

Relevé intermédiaire des dépenses comptabilisées au

Convention de financement n° du relative au financement de

Fournisseur	Nature de dépense	Référence de facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant en € courants
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
Sous-total dépenses externes					0,00
Autres dépenses et charges internes					0,00
Matières					0,00
Prestation de sécurité et logistique					0,00
Sous-total travaux					0,00
Maîtrise d'ouvrage					0,00
Maîtrise d'oeuvre					0,00
Total					0,00

Montant du besoin de financement en € courants HT	0,00
Montant de la participation de	0,00
Taux de participation	0,00%
Montant déjà appelé	0,00
Montant de l'acompte	0,00

Strasbourg, le
La Directrice territoriale Grand Est

Eve SILBERSTEIN

Madame Loëtitia BEURY

Les coûts globaux de l'électrification c'est passé de 190 millions à 266. Alors, certes c'était nécessaire et je ne reviendrai pas sur le montage financier mais est-ce que les habitants vont bénéficier un jour d'une réelle amélioration des conditions et du service ? C'est la question que l'on peut se poser quand on voit l'augmentation et quand cette augmentation va-t-elle s'arrêter ? Si elle s'arrête un jour. Merci.

Monsieur Bruno FARINE

Merci Monsieur le Président. C'est un sujet que j'ai déjà évoqué lors de notre dernière réunion de Bureau. C'est une quête qui vous est chère, cher Président. Vous avez consacré beaucoup de temps et beaucoup d'énergie depuis de nombreuses années à l'électrification à cette ligne ferroviaire, qui est chère à Troyes Champagne Métropole, 26 millions d'euros pour les phases 1 et 2. C'est un élément fort de l'attractivité de notre territoire. Nous sommes si proches et pourtant si loin de Paris et de sa région parisienne, sa grande région. L'électrification de cette ligne semble être un point clé d'ouverture et de développement. Encore faudrait-il pouvoir monter dans les trains. La presse locale a relaté au cours des derniers mois des situations ubuesques liées à la mise en place des réservations obligatoires. On pourrait discuter du fond, on évoquera seulement et simplement la triste application qui en est faite. Ainsi, cette personne âgée qui ne dispose pas de réservation et à qui un agent de la SNCF à Paris lui suggère de dormir à l'hôtel avant de rentrer chez elle le lendemain. Ainsi ce train bloqué à plus d'une heure en gare de Troyes après intervention de la Police, car les voyageurs disposent de billets, mais ceux-ci correspondent à des horaires de train différents. Ainsi, ce monsieur accueilli à Troyes par la Police, son train avait été supprimé la veille, il s'est trompé dans la modification de la réservation en ligne et a validé à Paris-Troyes-Paris au lieu d'un Troyes-Paris-Troyes. Présent sur Paris le 26 octobre, j'ai cherché à acheter un billet pour un retour sur Troyes, le train de 16 h est annoncé complet, le train de 17 h est annoncé complet, le train de 18 h est annoncé complet. Je réserve en Première Classe pour assurer un retour. Je découvre une foule compacte devant les nouveaux portiques automatiques. Quatre agents SNCF doublés de quatre agents de sécurité contrôlent l'accès et refoulent largement les potentiels voyageurs. Certains ont acheté des billets selon les horaires disponibles. Ainsi une famille avec deux enfants en bas âge est invitée à attendre 21 heures, horaire officiel des réservations.
Les habitués s'insurgent affirmant qu'il y a des places libres dans le train. Pour mémoire, c'est un samedi après-midi en direction de Nogent-Romilly et Troyes. Après le départ je prends l'initiative de parcourir le train, soixante et onze places vides en 2ème Classe, soixante et onze. A ma question très polie au contrôleur, j'ai pour seule réponse : « je ne sais pas ». La majorité des occupants du wagon 1ère Classe ont fait cette même réservation par obligation et non par choix. Je vous ai, Monsieur le Président, adressé un courrier signé en tant que maire et élu de Troyes Champagne Métropole, avec l'espoir qu'il soit lu. Avec échanges avec vos services, ce courrier a été transmis à la Région Grand Est compétente en la matière, ainsi qu'à la SNCF. Pas de réponse en novembre, pas de réponse en décembre après relance par votre Cabinet, la Région dit, daigne à transmet une réponse qui n'en est pas une et la SNCF a brillé par son mutisme. Au-delà de cette triste expérience personnelle, des usagers Troyens, de Troyes Champagne Métropole, du département mais également parisiens ou d'autres horizons, vivent régulièrement ces situations bien trop compliquées, bien loin de l'image que vous souhaitez pour notre agglomération. Lors d'un récent voyage,

tant à l'aller qu'au retour, des voyageurs dans la peur du contrôle déambulaient sans fin à la recherche de leurs places faute d'affichage de numéro de wagon. Les efforts portés par Troyes Champagne Métropole pour son développement et son image, ne peuvent pas supporter un tel gâchis. Merci de votre écoute.

Monsieur le Président

Non, je suis à 100% d'accord avec toi Bruno. Tout le monde, on a tous été confrontés à des sujets comme ça. Alors c'est bon de rappeler qui fait quoi. Qui paye décide et qui décide paye. Le qui fait quoi aujourd'hui, effectivement c'est la Région qui a déjà beaucoup investi, mais enfin la SNCF reste maître de la gestion de ses trains. Et ce témoignage est utile, il ne faut d'ailleurs pas hésiter si vous en avez d'autres, à les relayer. Moi, je dois écrire au Président de la SNCF, je pense de manière constante, régulière, très fidèle d'ailleurs, tous les mois. La dernière fois je m'étais un peu amusé puisque j'avais quand même évoqué l'argument qui a été développé par la SNCF elle-même sur le thème qu'il y avait à fois, bon évidemment les feuilles qui tombent à l'automne, c'est toujours regrettable mais on peut dire que c'est un marronnier, en tout cas c'est fréquent quoi. Enfin c'est assez normal, à l'automne toutes les feuilles tombent donc on peut imaginer que ça peut s'anticiper. Et puis il y avait une recrudescence d'accidents de sangliers. Donc là je m'étais un peu amusé dans l'écriture auprès du Président de la SNCF, sur le caractère suicidaire de ces suidés, que nous ne maîtrisons pas pleinement mais qui nous alertait sur l'évolution de cette espèce quand elle traverse une voie de chemin de fer. Bref, si ce n'était pas aussi contraignant on pourrait parfois en sourire. C'est douloureux, et Bruno tu as mille fois raison de dire qu'avec tous les efforts que l'on produit pour l'attractivité de l'agglomération et autre, notre chemin de fer n'est pas à la hauteur de ce que nous représentons, de ce que nous portons et de ce que nous attendons et d'une certaine manière de ce qu'on est en droit d'attendre. Et c'est bien dans cet esprit, que, constatant tous les efforts, les changements de responsabilités, et cetera, qu'on mène et on porte ce combat, pas que moi. Mais, je le porte, oui, depuis une trentaine d'années mais avec tous les acteurs, toutes sensibilités politiques et toutes collectivités territoriales confondues, où on a été pendant longtemps en face d'un mur. Et pourquoi on se bat pour l'électrification ? Parce que l'électrification est pour Troyes et notre agglomération ce que le TGV est pour Reims. On n'a pas eu le TGV. On peut le regretter, on aurait pu avoir le TGV mais c'est un débat qui est derrière. On peut toujours dire qui a fait quoi, qui n'a pas fait quoi, et cetera, mais on n'a pas le TGV. Ça ne veut pas dire que dans vingt, trente ou quarante ans, il n'y aura pas une réflexion de la France de son aménagement sur le territoire. Sur le fait que peut-être il faudra doubler le TGV pour aller à Lyon, ça c'est possible et qu'il peut y avoir des pistes et c'est dans cet esprit que je m'inscris, un départ gare de l'Est et puis un départ gare de Lyon. Si on imagine un barreau qui serait aux portes d'entrée de l'Aube. Là ça pourrait être une option, mais pour ça il faut l'électrification. Et l'électrification, l'objectif, il est évident de gagner en fiabilité de services publics et ce sera déjà un gros avantage, une partie de réponse à apporter à la première intervenante, un gros avantage d'amélioration. C'est-à-dire qu'on a plus de garanties, enfin sauf s'il y a une panne électrique générale, mais on a quand même plus de garanties de fiabilité. Le

deuxième élément qui plaide pour se battre coûte que coûte sur ce dossier, c'est qu'on évitera les chutes de charges et ça ce n'est pas rien. Et le troisième élément, ou enfin le troisième de quatre éléments, le troisième élément c'est que ça nous permettra d'être visibles sur les cartes de chemins de fer électrifiés, donc ça c'est un élément de notre activité de marketing territorial mais c'est aussi bien pour tout l'extérieur. Et le dernier élément, c'est qu'on gagnera du temps, et moi, je peux même mener d'autres combats en parallèle, je souhaite discuter avec la SNCF de la possibilité d'avoir un train direct Paris-Troyes, au moins une fois par jour. Parce que ça, ça permettra de donner une visibilité et une disponibilité de la ville et de l'agglomération à 1 heure de Paris. Donc ça, ce sont des messages simples et compréhensibles. Ça fera partie des discussions. Et quant à la problématique de la matrice budgétaire, on est tous d'accord. Mais l'Etat, depuis de nombreuses années, à marcher sur la tête et à sous-traiter l'aménagement du territoire, alors que dans mon esprit de Gaulliste, l'aménagement du territoire a toujours été le rôle de l'Etat pour corriger les handicaps géographiques naturels. Et nous on a un handicap géographique naturel qui fait que comme on n'a pas eu le TGV, on devait être compensé. Et donc ce qui aurait été logique, c'est que, non pas la SNCF à la demande de l'Etat à y développer le TGV là où il y avait des populations parce qu'on savait que c'était rentable, mais plutôt d'investir massivement et directement et personnellement, là où il y avait peut-être un peu moins de population, où ça pouvait irriguer le territoire. Et c'est là où il y a eu une inversion des valeurs et une inversion de l'Etat et d'être en effet obligé de porter même des lettres de créance, des avances de trésorerie à l'Etat pour rester dans la matrice du calendrier qui nous est proposé. C'est un péché contre l'esprit, c'est vrai, mais c'est comme ça. Et comme on souhaite être à bord, on doit remercier les deux grandes collectivités porteuses dont on en est une. Les autres font la même chose, la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine font la même chose, la Communauté de Communes de Nogent-sur-Seine fait la même chose, en son temps Provins avait fait la même chose. On participe tous financièrement. Mais les deux régions ont fait le mouvement au bon moment. Et les deux régions Grand Est et Ile-de-France ont fait le mouvement dans la bonne direction et ont mis la pression, et part leur engagement, et par le fait de placer cette ligne 4 en rang 1, des priorités de contrat de plan et de la région en négociation, et bien on se donne les moyens d'atteindre effectivement un peu plus le but. Mais personne n'ira plaider contre une évidence, et nous ne sommes pas les porte-paroles de la SNCF. Donc nous ne sommes pas satisfaits d'un certain nombre de prestations et nous le disons pour que ça s'améliore. C'est un travail de tous les jours.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**09**
Objet	**TRANSPORT SCOLAIRE – AVENANT N° 1 A LA CONVENTION D'OBJECTIFS POUR LA GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT SCOLAIRE ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LA REGIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TROYENNE**
Rapporteur	**Cécile PAUWELS**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 94 / Votants : 115

Présents : BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Sortis : BAGATTIN Mélanie, CHAMPAGNE Anicet, DEHARBE Dominique, LEDOUBLE Catherine, MAGLOIRE Arnaud, RAGUIN Jacky.

Excusés et ont donné pouvoir mais ne prennent pas part au vote : LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
115	07	115	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle développement économique, emploi et mobilités

09

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

TRANSPORT SCOLAIRE
AVENANT N° 1 A LA CONVENTION D'OBJECTIFS POUR LA GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT SCOLAIRE ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LA REGIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TROYENNE

Annexe : projet d'avenant n°1 à la convention susvisée

Exposé :

Troyes Champagne Métropole (TCM), en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, est compétente en matière de transport scolaire sur son ressort territorial. Dans le cadre des actuels marchés publics lancés en 2019, Troyes Champagne Métropole avait délégué la compétence « transport scolaire » à la Région Grand Est.

Ayant acquis la maturité nécessaire, TCM a décidé de reprendre en gestion directe la compétence transport scolaire au 1er septembre 2021, ce qui avait été acté par le Conseil communautaire du 8 avril 2021.

L'Agglomération ayant déjà un opérateur interne dédié au transport, la Régie des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne (TCAT), il a été décidé de lui confier la gestion et le suivi du service de transport scolaire. A cet effet, une convention d'objectifs a été signée le 30 août 2021 entre la TCAT et TCM.

Les principales missions confiées à la TCAT concernent la gestion :

- des effectifs scolaires : inscriptions, suivi des relations entre les élèves et les parents d'élèves,
- du réseau : adaptation des circuits, gestion des perturbations en lien avec les transporteurs,
- de l'exécution des contrats avec les transports : rédaction des ordres de services, paiement des factures,
- des relations TCM / TCAT concernant le transport scolaire : suivi de l'activité et du budget, communication, etc.

Il convient de préciser que les actuels marchés publics de transport scolaire s'achèveront le 30 août 2026. Il importe dès à présent de lancer les procédures de renouvellement des marchés publics pour une prise d'effet au 1er septembre 2026. Dans le cadre de cette prochaine procédure de passation, Troyes Champagne Métropole souhaite s'appuyer sur l'expertise de la TCAT, notamment pour la phase d'analyse des offres des candidats.

Par conséquent, TCM souhaite préciser, dans un avenant n° 1 à cette convention d'objectifs, le rôle de la TCAT dans le renouvellement de ces marchés publics.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est demandé :

- **D'APPROUVER l'avenant n° 1 à la convention d'objectifs pour la gestion du service de transport scolaire entre Troyes Champagne Métropole et la régie des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne ;**
- **D'AUTORISER M. le Président ou son représentant à signer tout acte administratif et financier à intervenir en application du présent exposé des motifs.**

CONVENTION D'OBJECTIFS POUR LA GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT SCOLAIRE ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LA REGIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TROYENNE

AVENANT N° 1

Entre les soussignés :

- La Communauté d'Agglomération de **Troyes Champagne Métropole (TCM)** représentée par Monsieur François BAROIN, Président, agissant en qualité et en vertu de la délibération du Conseil Communautaire n° 7 du 10 juillet 2020, ou son représentant dûment habilité à l'effet de signer le présent acte en application de l'arrêté n° AH_023_0082 certifié exécutoire le 25 août 2023,

d'une part,

- La Régie des **Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne (TCAT)**, 20 rue aux Moines, BP 20081, 10000 TROYES, SIREN n° 780 340 360, représentée par Monsieur Frédéric SERRA, Président,

d'autre part,

<u>Il est préalablement exposé ce qui suit</u> :

Troyes Champagne Métropole (TCM), en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, est compétente en matière de transport scolaire sur son ressort territorial. Dans le cadre des actuels marchés publics lancés en 2019, Troyes Champagne Métropole avait délégué la compétence « transport scolaire » à la Région Grand Est.

Ayant acquis la maturité nécessaire, TCM a décidé de reprendre en gestion directe la compétence transport scolaire au 1er septembre 2021, ce qui avait été acté par le Conseil communautaire du 8 avril 2021.

L'Agglomération ayant déjà un opérateur interne dédié au transport, la Régie des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne (TCAT), il a été décidé de lui confier la gestion et le suivi du service de transport scolaire. A cet effet, une convention d'objectifs a été signée le 30 août 2021 entre la TCAT et TCM.

Le présent avenant vient préciser les missions de la TCAT dans le cadre du renouvellement des marchés publics de transport scolaire qui prendront effet le 1er septembre 2026.

Ceci étant exposé, il est convenu et arrêté ce qui suit :

Il est ajouté à l'article *« 5. Accompagnement de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité »* le paragraphe suivant :

« La TCAT assistera TCM dans l'élaboration des pièces et le suivi des procédures de passation des marchés publics liés à l'exécution des services de transport scolaire ».

Fait à Troyes en un exemplaire Original, le

Pour la Régie des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne Le Président	Pour Troyes Champagne Métropole Pour le Président et par délégation, Le Vice-Président
Frédéric Serra	François Mandelli

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**10**
Objet	**SOCIETE REMONDIS ELECTRORECYCLING A SAINT THIBAULT (10) - AVIS SUR CONSULTATION PUBLIQUE**
Rapporteur	**Arnaud MAGLOIRE**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle Environnement – Développement Durable – Collecte

10

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

SOCIETE REMONDIS ELECTRORECYCLING A SAINT THIBAULT (10)
AVIS SUR CONSULTATION PUBLIQUE

Annexes :
- Liste des documents de la consultation
- Courrier de saisie de la Préfecture

Exposé :

La SAS REMONDIS ELECTRORECYCLING a déposé auprès de la Préfecture de l'Aube le 10 décembre 2024 une demande d'autorisation environnementale relative à l'augmentation en capacité de son installation de traitement de Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) implantée sur la commune de Saint Thibault.

Cette demande a été estimée complète et régulière, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, par les services de la Préfecture de l'Aube.

Le projet faisant l'objet d'une étude d'impact, il est soumis à une consultation du public réalisée selon les modalités fixées à l'article L. 181-10-1 du code de l'environnement.

Plusieurs communes du territoire de Troyes Champagne Métropole se trouvant dans un rayon de trois kilomètres autour de l'installation REMONDIS ELECTRORECYCLING sont concernées par cette consultation du public.

Ainsi la Préfecture de l'Aube saisit Troyes Champagne Métropole afin d'émettre, par délibération, un avis sur le projet d'augmentation en capacité précité avant le 28 mars 2025.

La société REMONDIS ELECTRORECYCLING fait partie du groupe international REMONDIS un des leaders mondiaux dans le domaine de l'environnement. Le groupe développe de nombreuses activités comme la gestion et le traitement des déchets, la gestion de l'eau et de l'assainissement ainsi que les services (solutions logistiques pour les déchets industriels, conseil en environnement, dépollution de sites).

Le site de Saint Thibault est régi par l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2013 qui fixe la capacité maximale de traitement de déchets DEEE à 40 900 tonnes par an.

Dans le cadre de l'ouverture du site à certains marchés cibles et pour répondre aux demandes des éco-organismes, REMONDIS ELECTRORECYCLING souhaite une augmentation de ses capacités de traitement de DEEE de 40 900 tonnes/an à 50 000 tonnes/an.

Les documents de la consultation, listés en annexe, concernent plus particulièrement l'étude d'impact et l'étude de dangers. Ces deux documents donnent les éléments suivants.

Pour l'étude d'impact :

Les activités du site répondent aux éco-organismes pour trouver un débouché aux DEEE. Les demandes d'augmentation de tonnage sont directement liées à l'augmentation de collecte des DEEE hors d'usages des ménages.

Les choix techniques, les mesures d'accompagnement permettent de limiter les impacts de l'activité sur l'environnement. Malgré tous les moyens de traitement mis en œuvre, le site traite les eaux de pluie par infiltration. Il effectue donc une surveillance régulière de l'environnement pour garantir l'absence d'impact de son activité sur les eaux souterraines ou le sol. Le site est soumis à la directive des émissions industrielles qui impose de respecter les meilleures techniques disponibles. Les choix des techniques mises en œuvre sont motivés par le respect des bonnes pratiques et de solutions pérennes et respectueuses de l'environnement. Le site investit tous les ans pour diminuer son impact sur l'environnement.

A ce jour, 99% des entrants trouvent une solution de valorisation en sortant du site de REMONDIS ELECTRORECYCLING (les 1% restants sont éliminés par enfouissement). Le fonctionnement du site s'attache à respecter le principe « Eviter-Réduire-Compenser ».

Pour l'étude de dangers :

Le site REMONDIS ELECTRORECYCLING est situé en zone d'activité depuis plus d'une vingtaine d'année.

Les descriptions faites dans l'état initial ont mis en avant que, dans un rayon de 500 mètres autour des limites de propriété du site REMONDIS ELECTRORECYCLING, aucun captage d'eau, monument historique, site classé n'était présent. Les premières habitations sont à 610 mètres au Nord-Ouest du site. Le site n'est pas non plus en zone naturelle sensible.

Le terrain n'est pas concerné par des effets domino entrants (risques industriels). Le terrain est concerné par un risque naturel car il est positionné en zone bleu clair du Plan de Prévention du Risque Inondation. Il dispose d'un plan de continuité d'activité.

Face aux risques susceptibles de se manifester, REMONDIS ELECTRORECYCLING met en place une politique de gestion de la sécurité, accompagnée d'investissements pour diminuer les probabilités d'occurrence d'une part, et réduire les conséquences des incidents (par la mise en place de moyens de protection) d'autre part. L'analyse préliminaire des risques réalisée a permis de mettre en évidence les principales causes et conséquences des divers phénomènes dangereux. Grâce à une cotation de leur probabilité et gravité, les conclusions ont montré qu'aucun scénario majorant n'était retenu au-delà des limites de propriété du site (aucune cartographie n'est présentée).

Les mesures de prévention et de protection mises en œuvre par l'exploitant permettent de limiter les effets d'un éventuel sinistre à l'intérieur du site. Le site ne sera pas à l'origine de scénario d'accident susceptible d'avoir des répercussions à l'extérieur du site. Les dispositions constructives existantes et renforcées les dernières années sont suffisantes pour garantir la maîtrise d'un éventuel sinistre à l'intérieur des limites de propriété, et protéger l'environnement et les autres activités de la zone des Marots.

En synthèse :

Au regard des documents consultés, les observations suivantes sont faites par Troyes Champagne Métropole :

- conserver les activités industrielles sur revêtement étanche et la gestion des écoulements pluviaux selon le circuit rétention/séparation physique/infiltration ;
- poursuivre la réduction des impacts sur l'environnement à partir des dispositifs et suivis en place (poussières notamment) en tenant compte des problématiques émergentes (polluants éternels par exemple) avec une vigilance renforcée en cas d'évènements majeurs : sinistre, modification d'activité ;
- maintenir la démarche d'économie circulaire (dont valorisation) en favorisant les circuits courts ;
- continuer d'assurer la bonne traçabilité des flux (selon besoin ou obligation à travers des outils comme Trackdéchets) ;
- en complément des activités, favoriser les dispositions en matière de transition énergétique (auto-consommation, …).

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE NE PAS FAIRE OPPOSITION à l'augmentation en capacité de l'installation de traitement de la société REMONDIS ELECTRORECYCLING implantée sur la commune de Saint Thibault ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant à signer tout acte administratif à intervenir en application du présent exposé des motifs.**

Retour Sommaire

fichierSyntheseDepotTeleprocedure Remondis 2024	12.33 Ko
mandat depot	532.37 Ko
PJ complementaires Remondis VD	4.76 Mo
PJ0 Remondis Préambule VD	234.60 Ko
PJ1 Remondis Notice descriptive VD	1.30 Mo
PJ1 Remondis P0 Notice descriptive VD	1.31 Mo
PJ2 Remondis Note présentation VD	346.89 Ko
PJ3 Remondis Justification maîtrise foncière VD	565.01 Ko
PJ4 Remondis Origine géographique déchets VD	215.74 Ko
PJ5 Remondis Etude Impact VD	21.09 Mo
PJ6 Remondis Annexes EI VD	10.79 Mo
PJ7 Remondis RNT EI VD	396.89 Ko
PJ8 Remondis Etude Dangers VD	6.28 Mo
PJ9 Remondis Capacités Financières VD	372.47 Ko
PJ10 Remondis Montant des garanties financières VD	612.49 Ko
PJ11 Remondis Plan de situation VD	359.78 Ko
PJ12 Remondis Plan ensemble VD	563.30 Ko
PJ13 Remondis Meilleures techniques disponibles VD	512.16 Ko
PJ14 Remondis Etat pollution sols VD	3.61 Mo

Retour Sommaire

PRÉFET
DE L'AUBE
Liberté
Égalité
Fraternité

Service de la coordination interministérielle et de l'appui territorial

Pôle de coordination interministérielle et de concertation publique

Lysiane SCHAAF
Chargée des dossiers ICPE
Tél : 03.25.42.35.66
Mél : pref-liv-remondis-st-thibault@aube.gouv.fr

Troyes, le 28 JAN. 2025

Le préfet

à

Monsieur le président de la communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole

Objet : Consultation du public – Société REMONDIS ELECTRORECYCLING à SAINT-THIBAULT

P.J. : Avis de consultation du public, arrêté organisant la consultation du public

La SAS REMONDIS ELECTRORECYCLING a déposé auprès de mes services, le 10 décembre 2024, une demande d'autorisation environnementale relative à l'augmentation en capacité de son installation de traitement de Déchets d'Équipements Électriques et Électroniques (DEEE) implantée sur le territoire de la commune de SAINT-THIBAULT.

Cette demande a été estimée complète et régulière selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact. Il est, par conséquent, soumis à une consultation du public réalisée selon les modalités fixées à l'article L. 181-10-1 du code de l'environnement.

Pour votre information, la consultation du public par voie électronique aura lieu du 14 février 2025 à 14h00 au 14 mai 2025 inclus à 17h00, soit pendant trois mois et a été ouverte par l'arrêté préfectoral joint au présent courrier.

Pendant la durée de la consultation du public, toute personne intéressée pourra consulter le dossier sur le site internet dédié à la consultation accessible à l'adresse suivante :
https://www.registre-numerique.fr/remondis-electrorecycling-saint-thibault.

La consultation du public porte sur une installation se trouvant à SAINT-THIBAULT. Plusieurs communes de votre EPCI se trouvent dans un rayon de trois kilomètres autour de cette installation et sont donc concernées par cette consultation du public.

J'ai, à cet égard, et sur le fondement des dispositions de l'article R. 181-18 du code de l'environnement, l'honneur de vous saisir sur ce dossier. L'organe délibérant de votre EPCI est ainsi invité à émettre, par délibération, un avis sur le projet dont il est question. **Cet avis devra être exprimé dans un délai maximum de deux mois à compter de la réception du présent courrier.**

Cette délibération devra, outre la transmission habituelle au contrôle de légalité, faire l'objet d'un envoi spécifique au pôle de coordination interministérielle et de concertation publique, soit à l'adresse postale de la préfecture de l'Aube, soit, de préférence, à l'adresse pref-liv-remondis-st-thibault@aube.gouv.fr.

831 / 1062

Préfecture de l'Aube - 2, rue Pierre Labonde – 10025 Troyes Cedex - Tél : 03 25 42 35 00
www.aube.gouv.fr

Dans l'éventualité où votre conseil communautaire ne se prononcerait pas sur ce projet, je vous remercie de m'en informer, dès que possible, sur la boîte mail : pref-liv-remondis-st-thibault@aube.gouv.fr.

Je vous précise qu'une absence de délibération de l'organe délibérant de votre établissement de coopération intercommunale n'entraîne aucune conséquence sur la procédure ; l'avis sera réputé ne pas avoir été émis.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général,

Mathieu ORSI

Préfecture de l'Aube - 2, rue Pierre Labonde - 10025 Troyes Cedex - Tél : 03 25 42 35 00
www.aube.gouv.fr

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**11**
Objet	**SOLIDARITE AVEC LA POPULATION DE MAYOTTE**
Rapporteur	**Pascal LANDREAT**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

1. **Désignation d'un Président temporaire de séance**

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Monsieur le Président propose de désigner Jacky RAGUIN comme Président de séance.
Le conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés.

2. Vote du rapport

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 96 / Votants : 118

Présents : BAGATTIN Mélanie, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Sortis : BAROIN François, GIRARDIN Olivier, HONORÉ Nicolas, LEDOUBLE Catherine.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
118	04	118	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés, le présent rapport.

POLE Sécurité- développement institutionnel

11

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

SOLIDARITE AVEC LA POPULATION DE MAYOTTE

Annexe : convention

Exposé :

Face au passage du cyclone CHIDO, qui a dévasté l'archipel de Mayotte, l'Association des Maires de France, en partenariat avec la Protection civile, la Croix rouge, France urbaine, l'Association Nationale des Elus des Littoraux et l'Union Nationale des Centres Communaux d'Action Sociale, a appelé les communes et les intercommunalités à participer à la solidarité nationale pour soutenir la population de Mayotte, ses communes et ses élus. L'Etat et l'ensemble des associations agréées de sécurité civile sont bien évidemment mobilisés pour accompagner la population frappée par cet évènement dramatique.

Sensible aux drames humains, aux dégâts matériels et à la situation sanitaire, que cette catastrophe d'une ampleur exceptionnelle engendre, notre collectivité tient à apporter son soutien et sa solidarité à la population de Mayotte. Pour ce faire, Troyes Champagne Métropole et la Ville de Troyes travaillent conjointement avec le Centre Hospitalier de Troyes afin de centraliser les besoins en matériel médical et de premiers soins du Centre Hospitalier de Mayotte, seul hôpital situé à Mamoudzou, chef-lieu de département. Ainsi, Troyes Champagne Métropole apportera son soutien à Mayotte par le biais du Centre Hospitalier qui dispose de la connaissance du besoin en matériel à envoyer à ce territoire.

Cette démarche s'inscrit dans le respect des principes régissant les collectivités territoriales, tels que définis par les articles L.1111-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales. En participant à cette initiative Troyes Champagne Métropole témoigne de sa solidarité et contribue à l'effort collectif pour soutenir les sinistrés de Mayotte.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'ACCORDER une subvention de 5 000 € au Centre Hospitalier de Troyes afin que ce dernier distribue au Centre Hospitalier de Mamoudzou adapté aux besoins sur place sous réserve des dispositions nationales connues à ce jour ;**
- **D'AUTORISER Monsieur Pascal LANDREAT, au titre des conventions règlementées, à signer tout document relatif à l'exécution de la présente délibération et notamment la convention jointe.**

CONVENTION AVEC LE CENTRE HOSPITALITER DE TROYES PORTANT SUR LA COOPERATION ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LE CHT POUR APPORTER DU MATERIEL MEDICAL AU TERRITOIRE DE MAYOTTE SUITE AU CYCLONE CHIDO

Entre

Le Centre Hospitalier de Troyes, représenté par son Directeur Général des Hôpitaux Champagne Sud Monsieur Damien Patriat, ci-après dénommé « le CHT », et domicilié au 101 avenue Anatole France, CS 20718-10 003 Troyes cedex ;

Et

Troyes Champagne Métropole, représentée par Monsieur Pascal LANDREAT, Vice-Président, dument habilité par la délibération n°11 du 06 mars 2025, ci-après dénommé « TCM », et domicilié à la communauté d'agglomération au 1 place Robert Galley, 10000 Troyes ;

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération n°11 du 06 mars 2025.

Article 1- Objet de la convention :

Face au passage du cyclone CHIDO, qui a dévasté l'archipel de Mayotte, l'Association des maires de France, en partenariat avec la Protection civile, la Croix rouge, France urbaine, l'Association Nationale des Elus des Littoraux et l'Union Nationale des Centres Communaux d'Action Sociale, a appelé les communes et les intercommunalités à participer à la solidarité nationale pour soutenir la population de Mayotte, ses communes et ses élus. L'Etat et l'ensemble des associations agréées de sécurité civile sont bien évidemment mobilisés pour accompagner la population frappée par cet évènement dramatique.

Sensible aux drames humains, aux dégâts matériels et à la situation sanitaire, que cette catastrophe d'une ampleur exceptionnelle engendre, notre collectivité tient à apporter son soutien et sa solidarité à la population de Mayotte. Pour ce faire, Troyes Champagne Métropole et la Ville de Troyes travaillent conjointement avec le Centre Hospitalier de Troyes afin de centraliser les besoins en matériel médical et de premiers soins du Centre Hospitalier de Mayotte, seul hôpital situé à Mamoudzou, chef-lieu de département. Ainsi, Troyes Champagne Métropole apportera son soutien à Mayotte par le biais du Centre Hospitalier qui dispose de la connaissance du besoin en matériel à envoyer à ce territoire.

Cette démarche s'inscrit dans le respect des principes régissant les collectivités territoriales, tels que définis par les articles L.1111-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales. En participant à cette initiative Troyes Champagne Métropole et la Ville de Troyes témoignent de leur solidarité et contribuent à l'effort collectif pour soutenir les sinistrés de Mayotte.

A ce titre, TCM a décidé de verser une subvention au CHT pour le financement de ce matériel de soin indispensable pour Mayotte et ce dans le cadre d'actions définies par les autorités nationales.

Cette subvention est d'une valeur de 5 000 €.

Article 2-Modalités de versement de la subvention :

Cette subvention sera versée dès :

- Le rendu exécutoire de la délibération du conseil municipal attachée à la présente convention ;
- La signature des parties de la présente convention ;
- La transmission de la liste prévisionnelle du matériel médical nécessaire sur place afin de définir la bonne imputation comptable de la subvention.

Article 3- Modalités de contrôle de l'utilisation de la subvention :

Cette subvention étant conditionnée à l'achat et l'envoi de matériel médical, TCM sollicitera un bilan de l'action réalisée par le CHT afin de vérifier la bonne utilisation des fonds.

De demander le remboursement de la subvention dans le cas où les fonds versés n'auront pas servi à l'objet de la présente convention.

Fait à Troyes, le

Le Centre Hospitalier de Troyes **Troyes Champagne Métropole**

Madame Anna ZAJAC

Merci. Mayotte, c'est le département le plus pauvre de la France qui est 6ème puissance mondiale et qui s'est transformé comme il a été dit en espace fantôme de désolation et de larmes. La violence du vent excité par le réchauffement de l'océan s'est vue grossie de la précarité humaine, du chômage, de la pauvreté, qui frappent les trois quarts des habitants du manque d'eau potable et du choléra. Ce drame, s'il aura des conséquences durables en matière de biodiversité et avant tout humain, éclairant crûment, les problématiques auxquelles est confrontée la population depuis des décennies. Comme par exemple l'accès à l'eau, interrompu plusieurs fois par semaines depuis des années. Mayotte manquait déjà de tout, le cyclone tropical Chido lui a enlevé tout ce qui lui restait. Si les pouvoirs publics de notre pays avaient une autre conception de leur rôle, ils auraient dû depuis longtemps engager le vaste chantier d'adaptation de l'île aux risques naturels. Ils auraient dépollué l'eau, stoppé la déforestation, reconstruit les réseaux, autant d'actions qui tournent le dos à la restriction austéritaire des crédits publics. Face à ce KO, le Ministre de l'Intérieur développe son obsession pour Mayotte, l'immigration et l'urgence de légiférer pour réduire et même supprimer le droit du sol. Il ne fait que poursuivre ce que Monsieur BAROIN a été en 2005 en tant que Ministre de l'Intérieur et d'Outre-mer, a proposé. A l'époque j'avais dit, demandé, s'il était question de changer la devise qui est sur la Mairie de Troyes : « Indivisibilité de la République, liberté, égalité, fraternité ou la mort ». Dans l'immédiat, et vous avez raison, nous devons être solidaires pour apporter les aides indispensables aux Mahorais, il faut gagner la course contre la montre engagée contre la faim, la soif, les maladies, le soin aux blessés. Surtout, nous devons être solidaires dans un combat qui doit être engagé pour obtenir les moyens de l'Etat pour une reconstruction de ce département. Je voterai bien entendu pour cette proposition de dons, de subventions.

Monsieur Jacky RAGUIN

Merci Madame ZAJAC. Y a-t-il d'autres demandes d'interventions ? Sur le sujet du droit du sol, on laissera Monsieur BAROIN vous répondre le moment venu. Mais je pense qu'il y a un réel problème à Mayotte avec l'immigration. Et de nombreux problèmes sont dus justement à cette immigration non contrôlée. D'autres prises de parole ? Non ? On peut passer aux votes ? Y a-t-il des abstentions ? Des votes contre ? Il n'y en a pas. Eh bien écoutez, je vous remercie. On peut faire rentrer.

Monsieur le Président

Merci beaucoup Jacky d'avoir pris la présidence temporaire que je reprends. Merci à Pascal.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**12**
Objet	**CONFIRMATION DE L'AVIS SUR LES DEROGATIONS AU REPOS DOMINICAL DES SALARIES POUR LES COMMERCES IMPLANTES SUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CALENDRIER 2025**
Rapporteur	**Jean-Luc DRAGON**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 98 / Votants : 119

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Sorties : GUILLAUMET Virginie, LEQUIEN Ombeline.

Excusée et a donné pouvoir mais ne prend pas part au vote : BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
119	03	118	0	01

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle Développement Economique et mobilités

12

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

CONFIRMATION DE L'AVIS SUR LES DEROGATIONS AU REPOS DOMINICAL DES SALARIES POUR LES COMMERCES IMPLANTES SUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CALENDRIER 2025

Exposé :

Par délibération n°25 du 6 décembre 2024, le conseil communautaire de Troyes Champagne Métropole a émis un avis conforme sur la liste des dérogations au repos dominical des salariés pour les commerces implantés sur la communauté d'agglomération, et ce pour l'année 2025.

Pour la catégorie marchande « pôles commerciaux de périphérie », il convient de confirmer les dates retenues suite à une erreur matérielle dans la délibération du 6 décembre 2024 qui confirmait valider les dates proposées par les communes mais comportait une incohérence en ce qu'elle mentionnait par la suite une date du 14 septembre 2025 au lieu du 28 décembre 2025.

Pour mémoire la décision des maires est prise après avis de leur conseil municipal et avis conforme du conseil communautaire lorsque le nombre de dimanches excède cinq. **En l'espèce la délibération du conseil communautaire mentionnait explicitement qu'elle validait les dates proposées par les conseils municipaux.**

Pour la catégorie marchande « pôles commerciaux de périphérie », sont ainsi confirmées pour 2025 les dates suivantes :

- **Pôles commerciaux de périphérie :**	**12 dimanches**
12 et 19 janvier	(soldes d'hiver)
29 juin, 06 juillet	(soldes d'été)
31 août et 7 septembre	(rentrée des classes)
23, 30 novembre, 7, 14, 21 et 28 décembre	(fêtes de fin d'années)

Il n'y a pas de modifications à apporter à la délibération n°25 du 6 décembre 2024 concernant les autres catégories marchandes.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE CORRIGER la délibération n°25 du 6 décembre 2024 du conseil communautaire de Troyes Champagne Métropole pour confirmer que l'accord portait bien sur la date du dimanche 28 décembre 2025 pour la catégorie marchandes « pôles commerciaux de périphérie » et non la date du 14 septembre 2025 mentionnée par erreur matérielle par la suite.**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**13**
Objet	**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT**
Rapporteur	**Arnaud MAGLOIRE**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle Environnement – Développement Durable – Collecte

13

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Annexe : Projet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement révisé

Exposé :

Dans le cadre de l'application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est de protéger la population, tout particulièrement les établissements scolaires et de santé, des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de potentielle gêne sonore et de préserver les zones de calme. Cette directive européenne vise aussi de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues en vue de réduire cette pollution. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Conformément à ses statuts prévoyant la compétence « Bruit », Troyes Champagne Métropole est l'Autorité compétente pour élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à l'échelle des 81 communes de l'agglomération. Le précédent PPBE a été approuvé en 2013 par le Grand Troyes (19 communes) et doit être révisé.

Ce document de prévention et de planification vise à élaborer un plan d'actions concourant à la réduction des nuisances sonores issues des axes routiers identifiés par l'arrêté de la Préfecture de l'Aube en date du 5 mai 2023 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département de l'Aube.

Au total, 82 kilomètres de voiries communales et d'intérêt communautaire (43 axes routiers) au cœur de l'agglomération urbaine sont ainsi concernés.

En complément des actions entreprises sur les voiries préalablement mentionnées, Troyes Champagne Métropole agit en matière de création et d'aménagement de zones calmes, assurant à la population l'accès à des espaces préservés d'une exposition prolongée au bruit. Ces espaces ont été répertoriés sur 17 communes du centre de l'agglomération et se caractérisent comme des zones piétonnes et des espaces verts, où une attention particulière est portée par la collectivité pour garantir la préservation et la qualité de ces espaces.

Dans l'optique de planifier, pour les 5 ans à venir, la politique de Troyes Champagne Métropole en matière de réduction du bruit dans l'environnement, il vous est proposé de réviser le PPBE et d'adopter un plan d'actions décliné en deux orientations :

- Agir pour réduire les nuisances sonores dans l'espace urbain ;
- Suivre et intégrer des mesures de réduction du bruit dans la planification.

La révision du PPBE comprend la réalisation d'une phase de diagnostic, d'une phase d'analyse de données (cartes du bruit, statistiques, etc.) puis la définition d'un plan d'actions avec des échéanciers à court, moyen ou long terme.

Avec l'appui de ce PPBE, Troyes Champagne Métropole pourra ainsi intégrer la thématique de la réduction du bruit dans plusieurs de ces projets. Elle aura la capacité de le faire à travers ses missions de Maître d'Ouvrage, d'Autorité Organisatrice des Mobilités, ou dans la conduite de son Projet de Territoire dont les objectifs seront déclinés dans plusieurs Schémas Directeurs (Mobilités et Voiries, Déchets, Transition écologique, Economie, etc.).

En tant que Maître d'Ouvrage, l'agglomération intègrera la notion de bruit dans chaque nouveau projet d'aménagement de voirie et d'espace public. De plus, elle veillera à la préservation des zones clames et des établissements sensibles (santé et enseignement). La préservation des zones calme est considérée comme une action complémentaire aux actions visant à atténuer les nuisances sonores dans les espaces urbains exposés au bruit. La préservation de ces lieux doit permettre de maintenir la faible exposition au bruit et de concourir à améliorer le cadre de vie des habitants.

Par son rôle d'Autorité Organisatrice des Mobilités, Troyes Champagne Métropole agit sur l'évolution de l'offre de transport en commun avec une double approche. D'une part, la Collectivité contribue au développement des mobilités actives (marche et vélo), enrichit son offre de transport en commun et déploie un panel d'outils et de solutions de mobilités au service de tous. La lutte contre l'autosolisme est un des enjeux forts du futur Plan de Mobilités de Troyes Champagne Métropole (2025-2035). D'autre part, la politique de verdissement de la flotte de véhicules affectée à l'exploitation du réseau de transport en commun permettra de réduire l'impact sonore issu de la circulation (bus GNV, navette électrique, …). Les actions qui seront retenues par Troyes Champagne Métropole en matière de logistique urbaine dans son futur Plan de Mobilités pourront aussi agir sur la réduction des nuisances sonores (le dernier km en véhicule électrique ou triporteur en centre-ville, réglementation de circulation des poids-lourds en centre-ville, …).

Enfin, dans l'intérêt d'analyser sa politique de réduction des nuisances sonores, Troyes Champagne Métropole pourra aussi créer un observatoire de suivi. Il s'agira notamment de relever et d'analyser :

- L'évolution des zones calmes et des zones sensibles impactées par le bruit ;
- L'impacts des nuisances sonores sur les résidents ;
- Les effets d'atténuation des nuisances sonores à la suite des travaux dans l'espace public.

Conformément au code de l'environnement, le projet révisé du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été soumis à consultation publique durant 2 mois. Troyes Champagne Métropole a mis à disposition ce document sur son site internet du 18 novembre 2024 au 18 janvier 2025. Aucune réclamation n'a été émise.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'ADOPTER la révision du Plan de de Prévention du Bruit dans l'Environnement ;**
- **D'AUTORISER Monsieur le Président de Troyes Champagne Métropole ou son représentant à signer tout acte administratif et financier à intervenir en application du présent exposé des motifs.**

Retour Sommaire

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de Troyes Champagne Métropole

PPBE

4ème échéance 2025-2030

Projet soumis à la consultation du public
Du 18 novembre 2024 au 18 janvier 2025

Version projet

SOMMAIRE

1 Résumé non technique 4
2 Généralités 6
2.1 Contexte local et réglementaire 6
2.2 Les principaux textes réglementaires 7
3 Le cadre réglementaire du PPBE de Troyes Champagne Métropole et les infrastructures concernées 8
3.1 Cadre réglementaire du PPBE 8
a) Les sources de bruit 8
b) Les autorités compétentes 8
c) Le contenu du PPBE 9
3.2 Infrastructures concernées 9
4 Les cartes de bruit des infrastructures routières 11
4.1 La représentation du bruit et ses limites 11
a) Les indicateurs de bruit retenus 11
b) La représentation 12
c) Les valeurs limites 12
4.2 Les différentes cartes de bruit 12
4.3 Méthode de calcul des niveaux sonores 13
4.4 Estimation des populations exposées 17
a) Présentation de la méthode appliquée 17
b) Répartition de la population exposée par tranche de bruit 17
5 Prise en compte des « zones calmes » 21
5.1 Typologie des zones calmes 21
5.2 Identification des zones calmes 23
6 Bilan des actions réalisées et engagées 2012 -2024 24
6.1 Travaux de voirie et de requalification 24
a) Les projets phares de rénovation de voiries localisés sur la Communauté d'agglomération : 24
b) Apaisement des infrastructures routières 25
6.2 Zones calmes 26
a) Zones piétonnes 26
b) Espaces verts 26
6.3 Services de transport 26
6.4 Documents de planification 28
6.5 Accompagnement aux communes 28

7 Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir 29
7.1 Le Plan d'actions 29
7.2 Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit à la suite des mesures prévues dans le PPBE 34
8 Bilan de la consultation du public 34
8.1 Modalités de la consultation 34
8.2 Remarques du public 34
8.3 Prise en compte des remarques dans le PPBE de la collectivité 34
Annexe 1 : le bruit et la santé 35
GENERALITE SUR LE BRUIT 35
a) Le son 35
b) Le bruit 35
c) La fréquence d'un son 36
d) La Pondération A 36
LES EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTE 36
Annexe 2 : Le coût social du bruit en France 41
Annexe 3 : routes de la collectivité concernées par le PPBE 42
Annexe 4 : Zones calmes 44

1 Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est de protéger la population, tout particulièrement les établissements scolaires et de santé, des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de potentielle gêne sonore et de préserver les zones de calme. L'ambition de cette directive est également de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants du code de l'environnement, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit stratégiques du département de l'Aube ont été approuvées et publiées le 31 mai 2022. La deuxième étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE arrêté le 27 juin 2013 par délibération par le Grand Troyes. La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore des habitants de l'agglomération troyenne et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2025-2030. A cette fin, la collectivité de Troyes Champagne Métropole envisage de préciser les actions qui pourraient être envisagées en faveur de la réduction du bruit provenant du trafic routier.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Troyes Champagne Métropole concerne un linéaire de 82 kilomètres de voiries communales et d'intérêt communautaire (43 axes routiers) au cœur de l'agglomération urbaine. Ces axes routiers sont identifiés par l'arrêté de la Préfecture de l'Aube du 5 mai 2023 « portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département de l'Aube ».

Le diagnostic effectué permet d'estimer la population exposée au bruit routier sur les axes concernés, en fonction de différents niveaux de décibels (dB) et du dépassement des valeurs limites, tant de jour que de nuit. Par ailleurs, le diagnostic a recensé, selon les mêmes critères, les établissements considérés comme sensibles, tels que les établissements d'enseignement et de santé.

Afin de préserver les habitants et les usagers de Troyes Champagne Métropole d'une exposition prolongée au bruit, des zones calmes ont pu être identifiées tels que des zones piétonnes et des espaces verts, où une attention particulière est portée par la collectivité pour garantir la préservation de ces espaces.

Le bilan des actions de la décennie précédente relatives à la réduction du bruit dans l'environnement a pu être dressé. Les principaux éléments de conclusion qui ressortent de ce bilan se concentrent autour des quatre leviers d'actions à savoir : les travaux de voiries, de requalification et d'aménagement des infrastructures de transport, de l'espace urbain et des espaces verts ; l'organisation des services de mobilité ; la planification territoriale ; l'accompagnement aux communes.

Dans une logique de continuité de limitation de l'exposition au bruit et de réduction des nuisances, la collectivité ambitionne d'adopter un plan d'actions pour une période de cinq ans, décliné selon deux axes :

- Agir pour réduire les nuisances sonores dans l'espace urbain ;
- Suivi et Intégration des mesures de réduction du bruit dans la planification.

Le projet du document a été présenté en Bureau Communautaire, le 7 novembre 2024. Il a été mis en consultation du public du 18 novembre 2024 au 18 janvier 2025.

2 Généralités

2.1 Contexte local et réglementaire

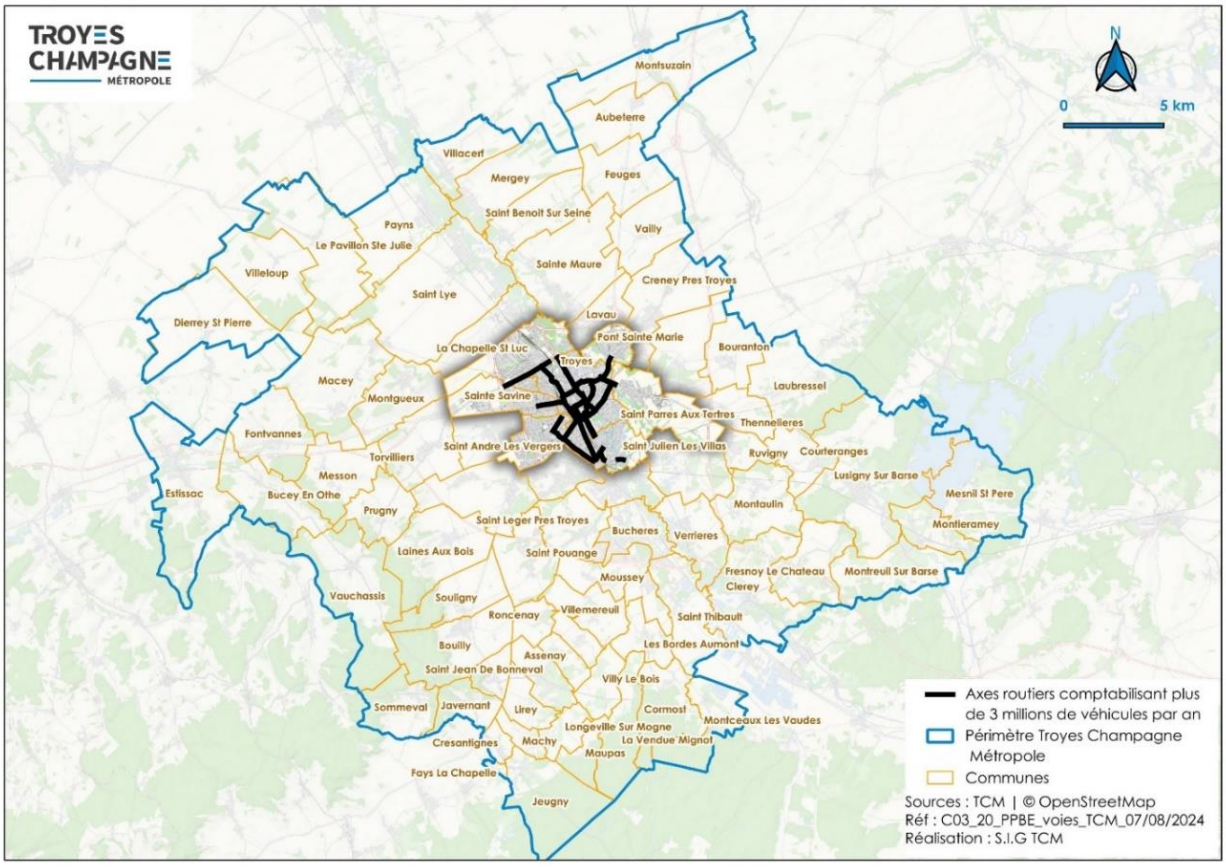
La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement imposent aux gestionnaires des grandes infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an, de réaliser un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) établies par les services de l'Etat.

La mise en œuvre de la directive s'est déroulée en plusieurs phases, en fonction de la taille des infrastructures concernées. Le présent PPBE correspond à la quatrième échéance de la directive.

L'objectif d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement de lister sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques recensées au travers des cartes de bruit et préserver la qualité acoustique des sites à intérêt remarquable. Conformément à l'article R.572-8 du code de l'environnement, le PPBE expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par Troyes Champagne Métropole

Le PPBE doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

La carte ci-après présente les routes communales et d'intérêt communautaire concernées par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et qui ont fait l'objet d'une cartographie stratégique du bruit à l'échelle de toutes les communes de l'agglomération. Les axes routiers concernés par cette étude sont tous situés dans le centre de l'agglomération urbaine.



Le réseau routier concerné est listé dans l'annexe 3.

2.2 Les principaux textes réglementaires

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dues au bruit des infrastructures de transport terrestre s'est considérablement étoffée depuis la loi sur le bruit de 1992.

Les textes généraux :

- Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit ;
- Code de l'environnement : livre V et titre VII (parties législative et réglementaire) relatifs à la prévention des nuisances sonores ;
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;

Les textes relatifs au classement sonore :

- Code de l'environnement : articles R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- Arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les article 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1995 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Les cartes de bruit stratégiques et plans de prévention du bruit dans l'environnement :

- Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
- Règlement (UE) 2019/1010 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur l'alignement des obligations en matière de communication d'informations dans le domaine de la législation liée à l'environnement et modifiant les règlements (CE) no 166/2006 et (UE) no 995/2010 du Parlement européen et du Conseil, les directives 2002/49/CE, 2004/35/CE, 2007/2/CE, 2009/147/CE et 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil, les règlements (CE) no 338/97 et (CE) no 2173/2005 du Conseil et la directive 86/278/CEE du Conseil ;
- Code de l'environnement : article L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-12 ;
- Arrêté du 4 avril 2006 modifié relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Arrêté du 3 avril 2006 qui fixe la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme ;
- Arrêté du 14 avril 2017 modifié établissant les listes des agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du code de l'environnement.

3 Le cadre réglementaire du PPBE de Troyes Champagne Métropole et les infrastructures concernées

3.1 Cadre réglementaire du PPBE

a) Les sources de bruit

Les sources de bruit concernées par cette directive sont :

- Les grandes infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutiers, nationaux, départementaux et communaux, dépassant les 3 millions de véhicules par an soit 8 200 véhicules/jour ;
- Les grandes infrastructures de transport ferroviaire dépassant les 30 000 passages de trains par an soit 82 trains/jour ;
- Les grandes infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires, de plus de 50 000 mouvements par an ;
- Toutes les infrastructures de transport ainsi que les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE) situées dans le périmètre des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants listés à l'arrêté du 14 avril 2017 modifié.

b) Les autorités compétentes

Les articles R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes en charge de la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent, comme le résumé le tableau ci-dessous :

Infrastructure	Cartes de bruit stratégiques	PPBE
Routes nationales	Préfet de département	Préfet de département
Autoroutes concédées	Préfet de département	Préfet de département
Routes départementales (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet de département	Conseil départemental
Routes communales ou communautaires (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet de département	Communes ou Communauté d'agglomération (possibilité pour les communes de répondre à l'obligation en intégrant le PPBE métropolitain)
Toutes les infrastructures routières situées dans l'Agglomération	Communauté d'agglomération	Communauté d'agglomération
Voies ferrées	Préfet de département	Préfet de département
Grands aéroports	Préfet de département	Préfet de département

Les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports terrestres du département de l'Aube ont été arrêtées par le préfet de département le 31 mai 2022, conformément aux articles L.572-4 et R.572-7 du code de l'environnement.

Les cartes sont disponibles sur le site internet de la Préfecture de l'Aube : https://www.aube.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Lutte-contre-le-bruit2/Bruit-routier/Cartes-de-bruit-stategiques/Cartes-de-bruit-strategiques-2eme-echeance-3-000-000-de-veh.-an-ou-8-200-veh.-jour

c) Le contenu du PPBE

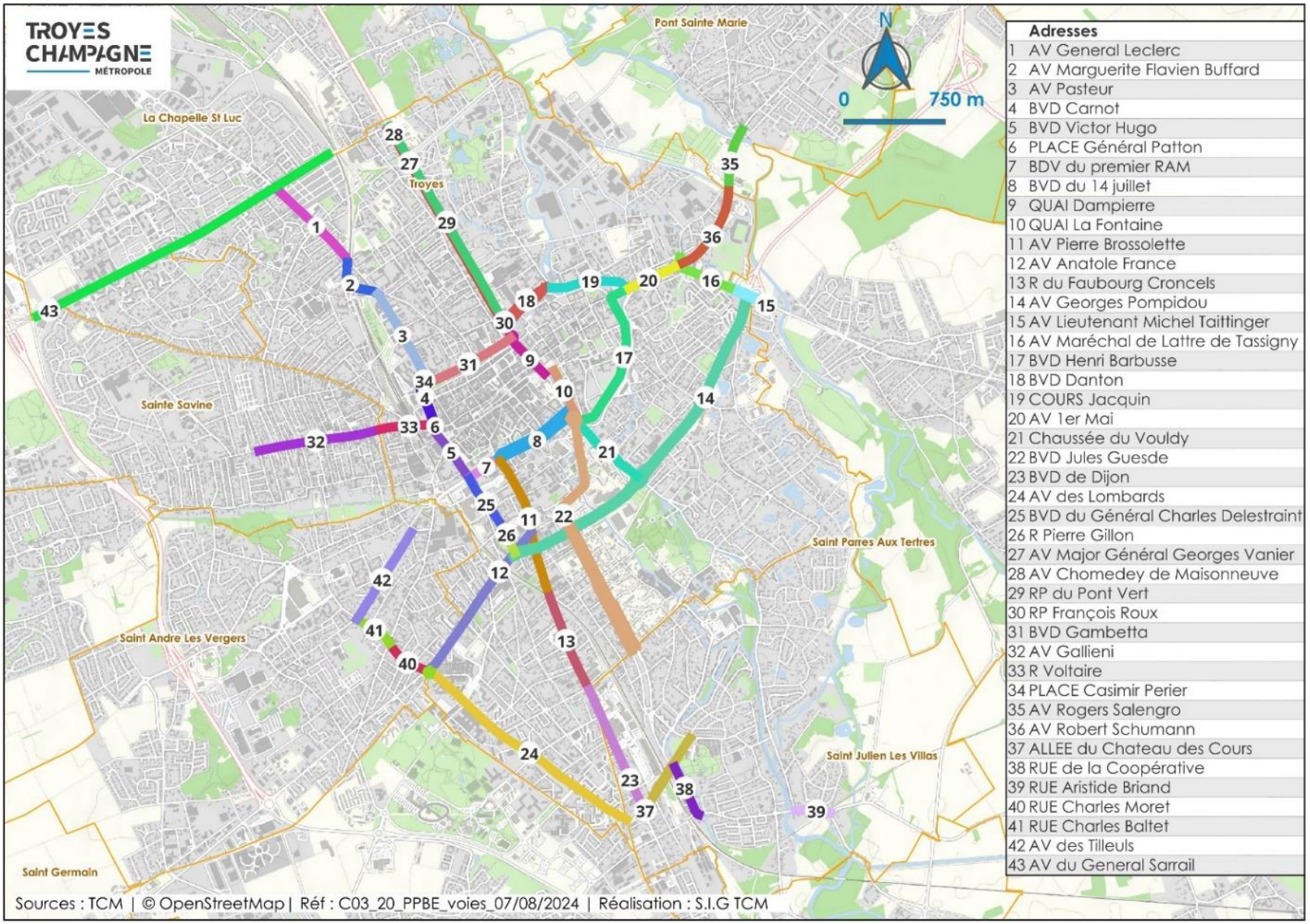
Le contenu d'un PPBE doit comprendre à minima les éléments suivants (article R.572-8 du code de l'environnement) :

- Une synthèse des résultats de la cartographie faisant apparaître le nombre de personnes et d'établissements sensibles exposés à un niveau de bruit ;
- L'identification et la localisation des zones calmes du territoire, et les mesures permettant de les préserver ;
- Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires ;
- Un plan d'actions identifiant les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires d'infrastructures ;
- Les financements et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles ;
- Les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues ;
- L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées permis par la mise en œuvre des mesures prévues ;
- Un résumé non technique du plan.

3.2 Infrastructures concernées

Le présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concerne les infrastructures de transport terrestre communales et communautaires supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules et/ou 8 200 véhicules par jour. Au total, ce sont plus de 82 kilomètres de voirie concernés.

Retour Sommaire



	Adresses
1	AV General Leclerc
2	AV Marguerite Flavien Buffard
3	AV Pasteur
4	BVD Carnot
5	BVD Victor Hugo
6	PLACE Général Patton
7	BDV du premier RAM
8	BVD du 14 juillet
9	QUAI Dampierre
10	QUAI La Fontaine
11	AV Pierre Brossolette
12	AV Anatole France
13	R du Faubourg Croncels
14	AV Georges Pompidou
15	AV Lieutenant Michel Taittinger
16	AV Maréchal de Lattre de Tassigny
17	BVD Henri Barbusse
18	BVD Danton
19	COURS Jacquin
20	AV 1er Mai
21	Chaussée du Vouldy
22	BVD Jules Guesde
23	BVD de Dijon
24	AV des Lombards
25	BVD du Général Charles Delestraint
26	R Pierre Gillon
27	AV Major Général Georges Vanier
28	AV Chomedey de Maisonneuve
29	RP du Pont Vert
30	RP François Roux
31	BVD Gambetta
32	AV Gallieni
33	R Voltaire
34	PLACE Casimir Perier
35	AV Rogers Salengro
36	AV Robert Schumann
37	ALLEE du Chateau des Cours
38	RUE de la Coopérative
39	RUE Aristide Briand
40	RUE Charles Moret
41	RUE Charles Baltet
42	AV des Tilleuls
43	AV du General Sarrail

4 Les cartes de bruit des infrastructures routières

4.1 La représentation du bruit et ses limites

Les cartes de bruit représentent un bruit moyen sur une période donnée et peuvent, de ce fait, différer de la gêne réellement ressentie par les habitants. Ce sont des documents de diagnostic à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports et de certaines industries. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou évènementiel, ne sont pas représentées sur ce document.

Ces cartographies ne sont pas des documents opposables. Les cartes sont issues de modélisations exploitées pour établir un diagnostic global ou analyser des scénarii. La lecture de la carte ne peut donc être comparée à des mesures de bruit réelles et ne peut donc pas être utilisée sans un minimum de précautions. Les éléments relatifs à la carte de bruit et les méthodes d'évaluation du bruit sont définis par l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

a) Les indicateurs de bruit retenus

La Directive Bruit 2002/49/CE définit deux indicateurs communs du niveau sonore :

- L_{den} (acronyme de *Level day-evening-night*) pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue en 24 heures ;
- L_{night} pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue pendant la nuit.

L'indicateur L_{den} est calculé à partir des indicateurs L_{day}, $L_{evening}$ et L_{night} qui sont respectivement les indicateurs de bruit associés à la gêne en période diurne, en soirée et de perturbation du sommeil. Il est calculé à partir de la formule suivante :

$$L_{den} = 10 * \log(\frac{1}{24} * (12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}}))$$

Les différences de sensibilité au bruit sont prises en compte au travers d'une pondération de 5 décibels (dB)(A) en soirée et 10 dB(A) la nuit. La Directive Bruit impose les plages de niveaux de bruit attendues dans les cartes de bruit stratégiques pour chaque indice :

- L_{den} : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 dB(A)
- L_{night} : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 dB(A)

Celles-ci correspondent au niveau de bruit à 4m de hauteur.

Niveau sonore en dB(A)	Couleur
Inférieur à 45	
45-50	
50-55	
55-60	
60-65	
65-70	
70-75	

L'échelle de couleur utilisée pour les cartes présentées est celle de la norme NF S 31-130 en vigueur, conformément à l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 modifié.

b) La représentation

La cartographie représente des courbes isophones tracées par tranche de 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) pour la période nocturne et de 55 dB(A) pour la période de 24h.

c) Les valeurs limites

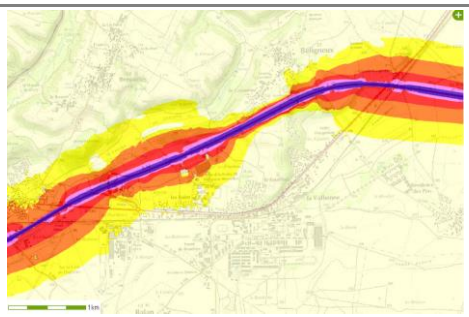
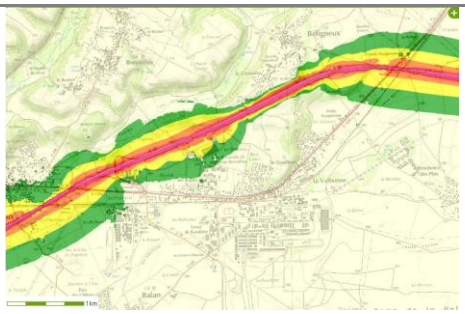
Les cartes de type C correspondent à la représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées. Ces seuils sont indiqués dans l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, ils dépendent de l'indice et du type d'infrastructure de transport. Les couleurs de représentation sont aussi encadrées par la norme NF S 31-130 :

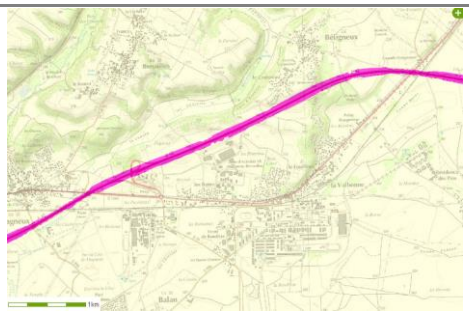
	Niveau de bruit en dB(A)					
Source	**L_{den}**			**L_{night}**		
Route ou LGV	68			62		
Voie ferrée conventionnelle	73			65		
Activité industrielle	71			60		
Aérodromes	55			50		
Codes RVB	255	106	0	255	0	220
Couleur						

4.2 Les différentes cartes de bruit

Les cartes de bruit représentent une modélisation des nuisances sonores générées par les différentes sources de bruit : infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et par les industries.

Concernant les grandes infrastructures de transport terrestre, il existe quatre types de cartes de bruit :

	**Carte de type « a » indicateur Lden** Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le Lden.
	Carte de type « a » indicateur Ln Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_n (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).

	Carte de type « c » indicateur Lden Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h) Les valeurs limites Lden figurent pages suivantes
	**Carte de type « c » indicateur Ln** Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne) Les valeurs limites Ln figurent pages suivantes

4.3 Méthode de calcul des niveaux sonores

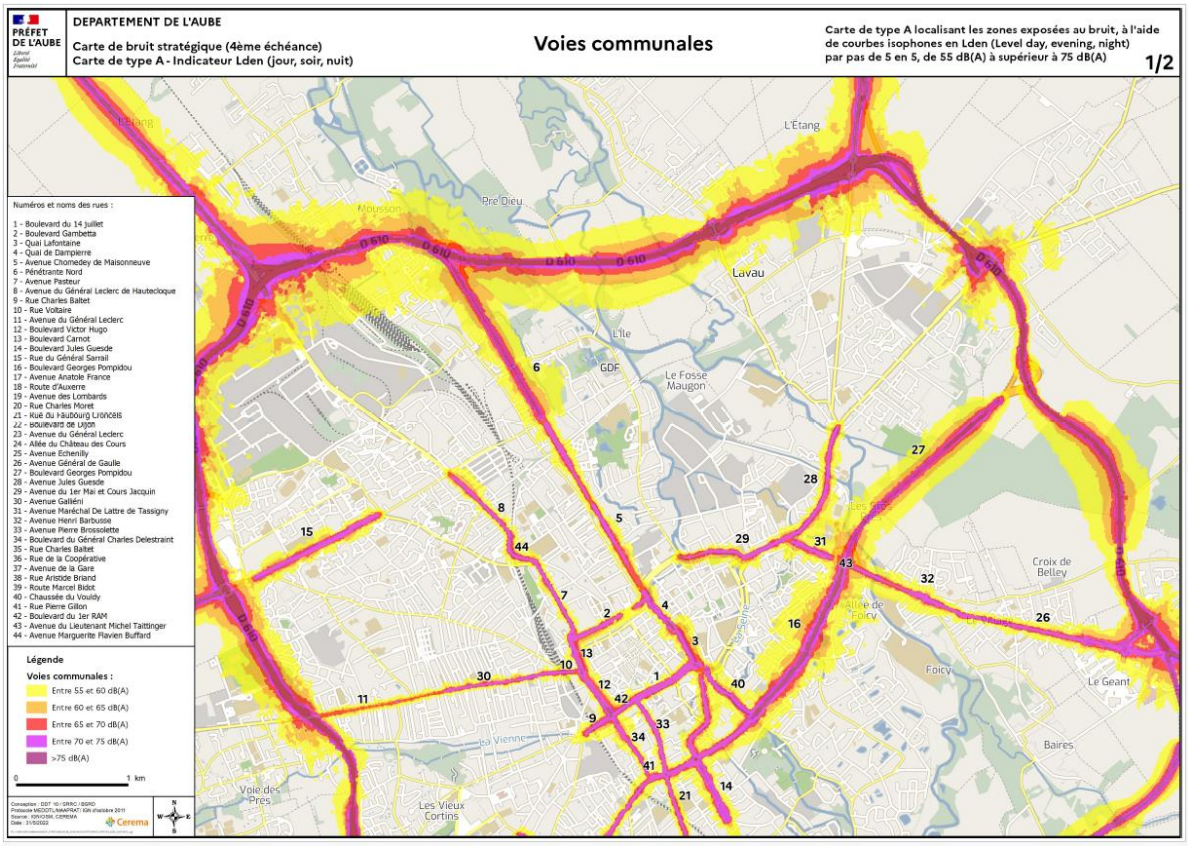
Les cartes de bruit ont été établies par l'Etat. Elles servent de diagnostic pour l'identification des zones impactées par le bruit et l'élaboration du PPBE.

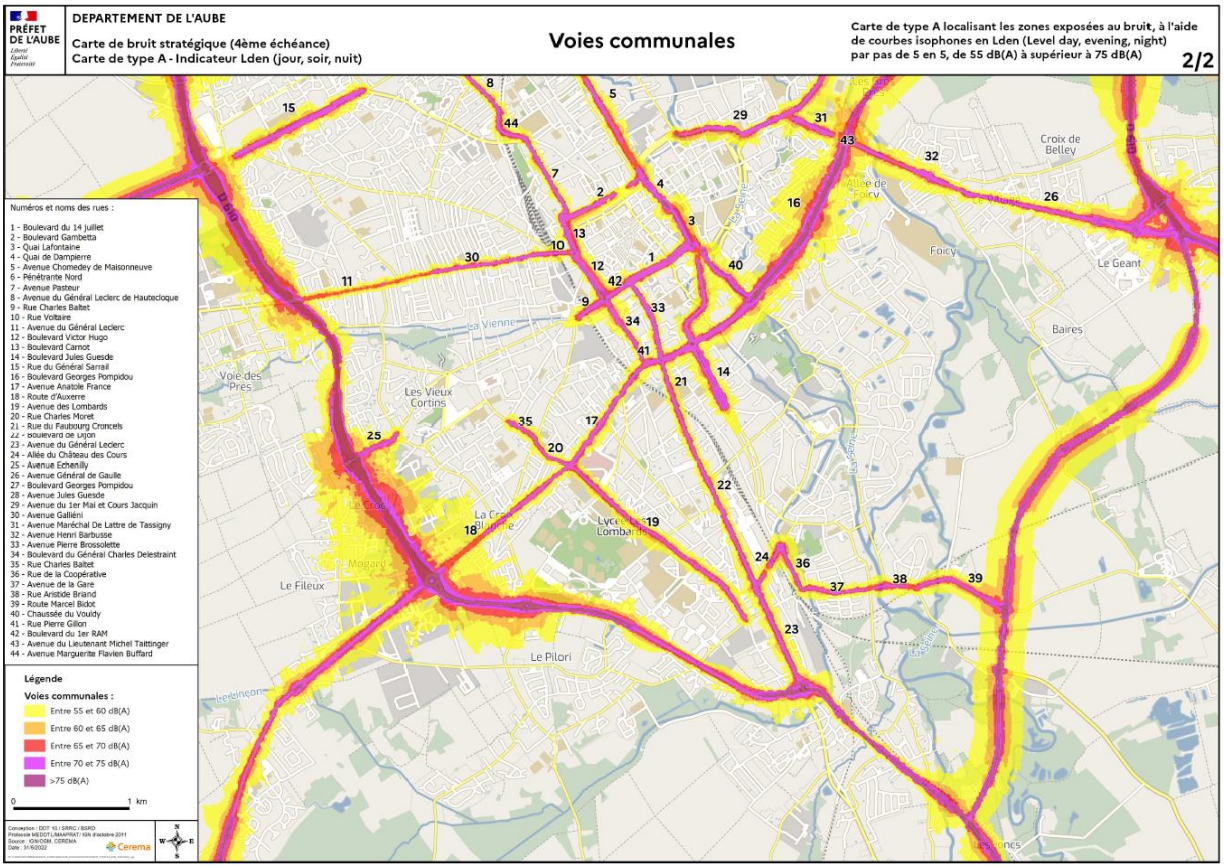
Les données d'entrée utilisées sont la topographie, les bâtiments, les données de population et celles relatives aux infrastructures routières. Elles tiennent compte de l'ensemble des reliefs, du mode d'occupation du sol, des bâtiments, des écrans acoustiques, et des infrastructures de transports.

Les routes de plus de 3 millions de véhicules par an ont été prises en compte pour la réalisation des cartes de bruit (autoroutes, routes nationales, routes départementales et voies communales). Les émissions de bruit de chaque axe sont calculées sur la base des trafics (Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA), des vitesses et de la proportion de poids lourds. Les cartes ne font apparaître ni l'état, ni la qualité des voiries.

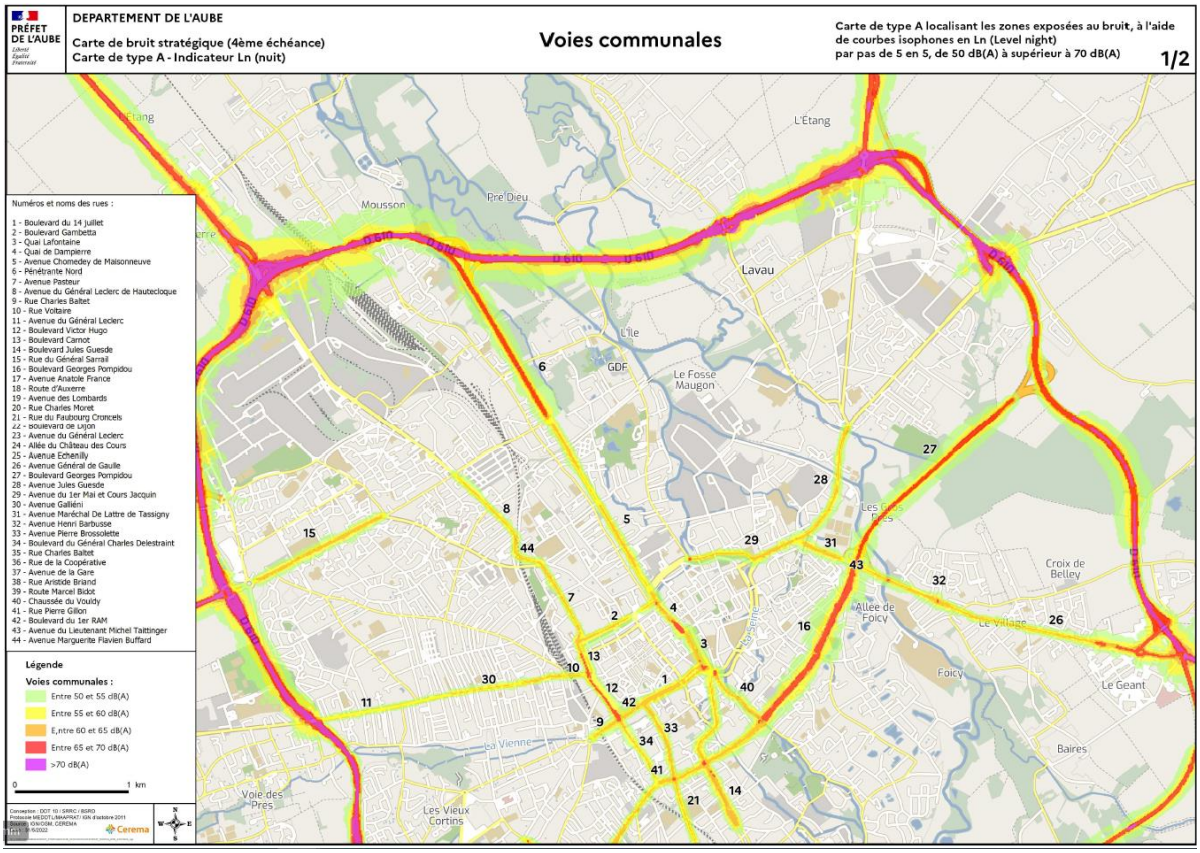
Les cartes stratégiques de bruit de type a et c sont présentées ci-après. Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores générées par les grandes infrastructures routières de Troyes Champagne Métropole :

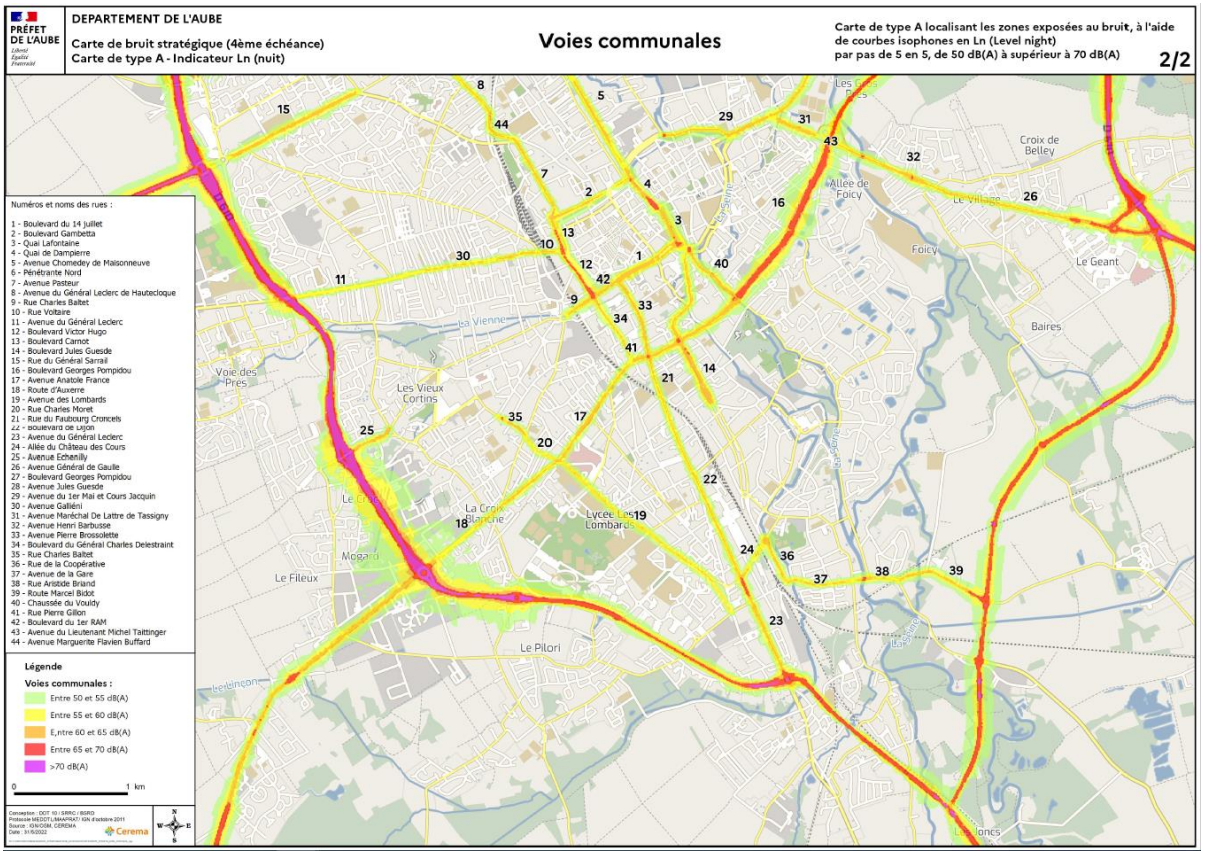
Extrait des cartes de type A Lden (jour, soir, nuit)



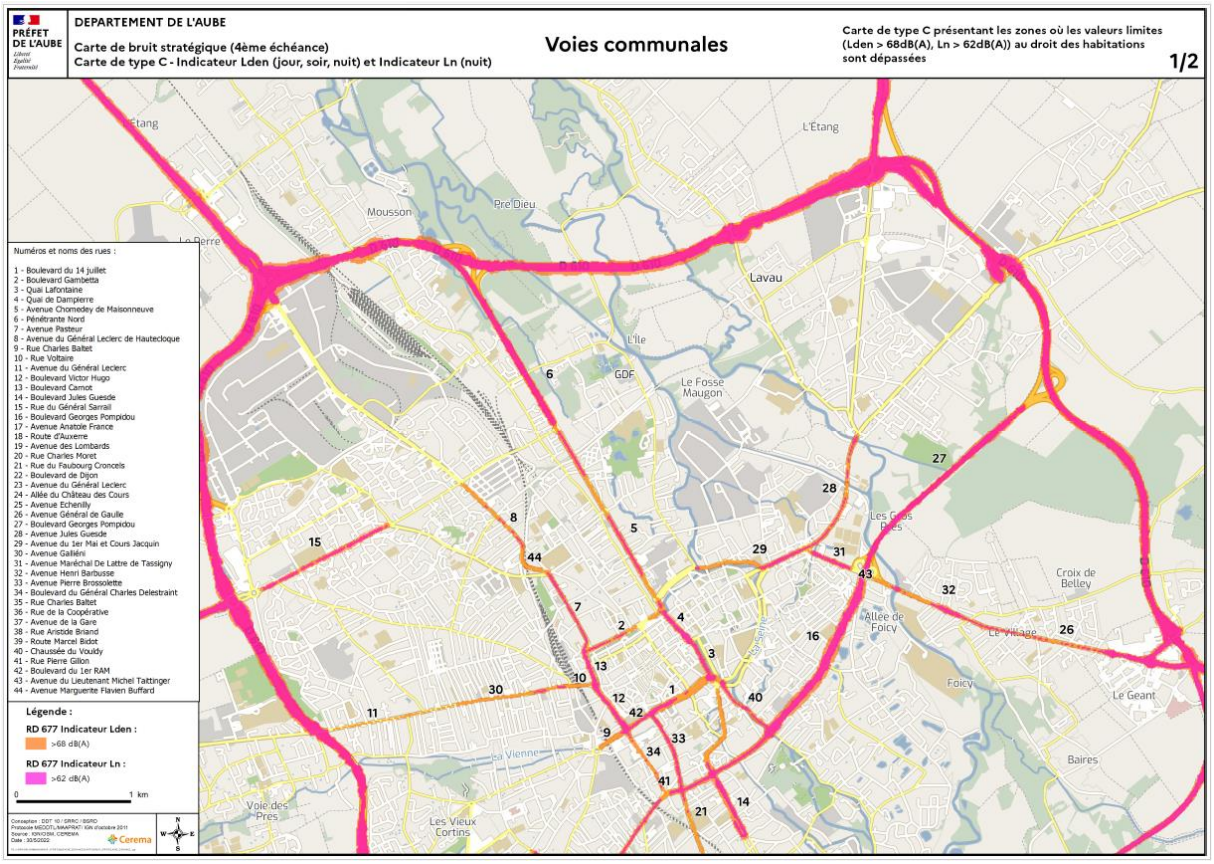


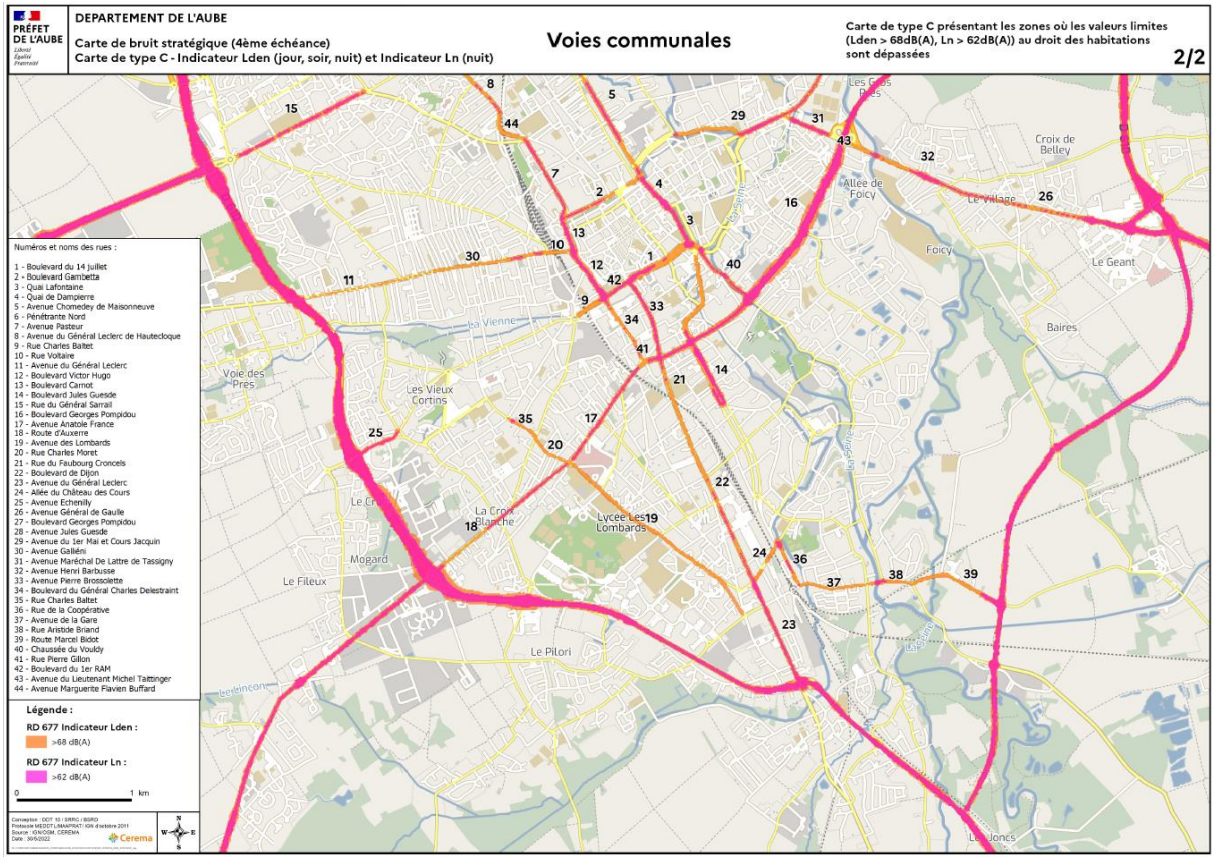
Extrait des cartes de Type A Ln (nuit)





Extrait des cartes de type C (lden/ln)





4.4 Estimation des populations exposées

a) Présentation de la méthode appliquée

La cartographie de l'exposition des territoires au bruit des infrastructures de transport terrestre s'accompagne de statistiques. Pour chaque infrastructure, des tableaux d'exposition des populations indiquent pour chaque plage de niveaux sonores et indice :

- Le nombre de personnes exposées au bruit ;
- Le nombre de logements exposés au bruit ;
- Le nombre d'établissements de santé exposés au bruit ;
- Le nombre d'établissements d'enseignement exposés au bruit.

Les effets nuisibles sont définis dans l'annexe III de la Directive 2002/49/CE modifiée et transposée en droit français par les articles R. 572-5 et R. 572-6 du Code de l'environnement ainsi que l'arrêté du 4 avril 2006 modifié. Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.

Les données d'exposition des populations sont obtenues sur la base de récepteurs en façade des bâtiments auxquels la modélisation acoustique attribue un niveau de bruit. Les décomptes sont ensuite opérés grâce aux bases de données de population et de bâtiments sensibles produites. Ces résultats sont le fruit de la modélisation acoustique, qui n'a pas vocation à suppléer des mesures acoustiques. La qualité de ces résultats dépend également des données d'entrée, dont l'objectif est de fournir une vision macroscopique du territoire.

Ces résultats de calculs d'exposition des populations apparaissent dans les résumés non techniques qui accompagnent les cartes de bruit.

b) Répartition de la population exposée par tranche de bruit

Les données utilisées pour cette analyse des populations exposées au bruit des axes routiers sont issues de statistiques territoriales. Sachant que certains établissements et/ou résidences se situent sur plusieurs tranches de bruit, les informations ci-dessous sont d'une représentativité limitée suivant les aléas statistiques.

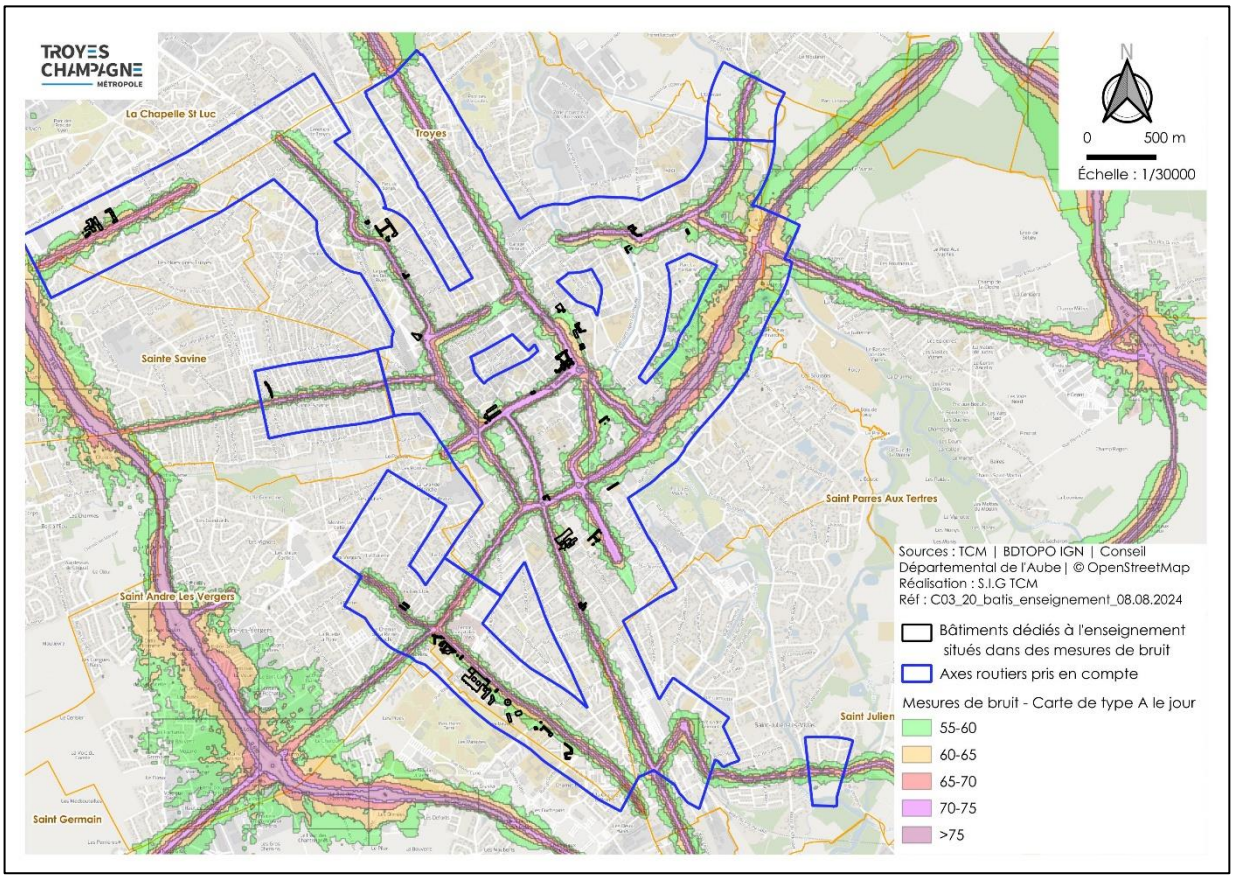
Analyse des cartes de type a

L'analyse des cartes de type a, représentant l'exposition aux différents niveaux de bruit, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.

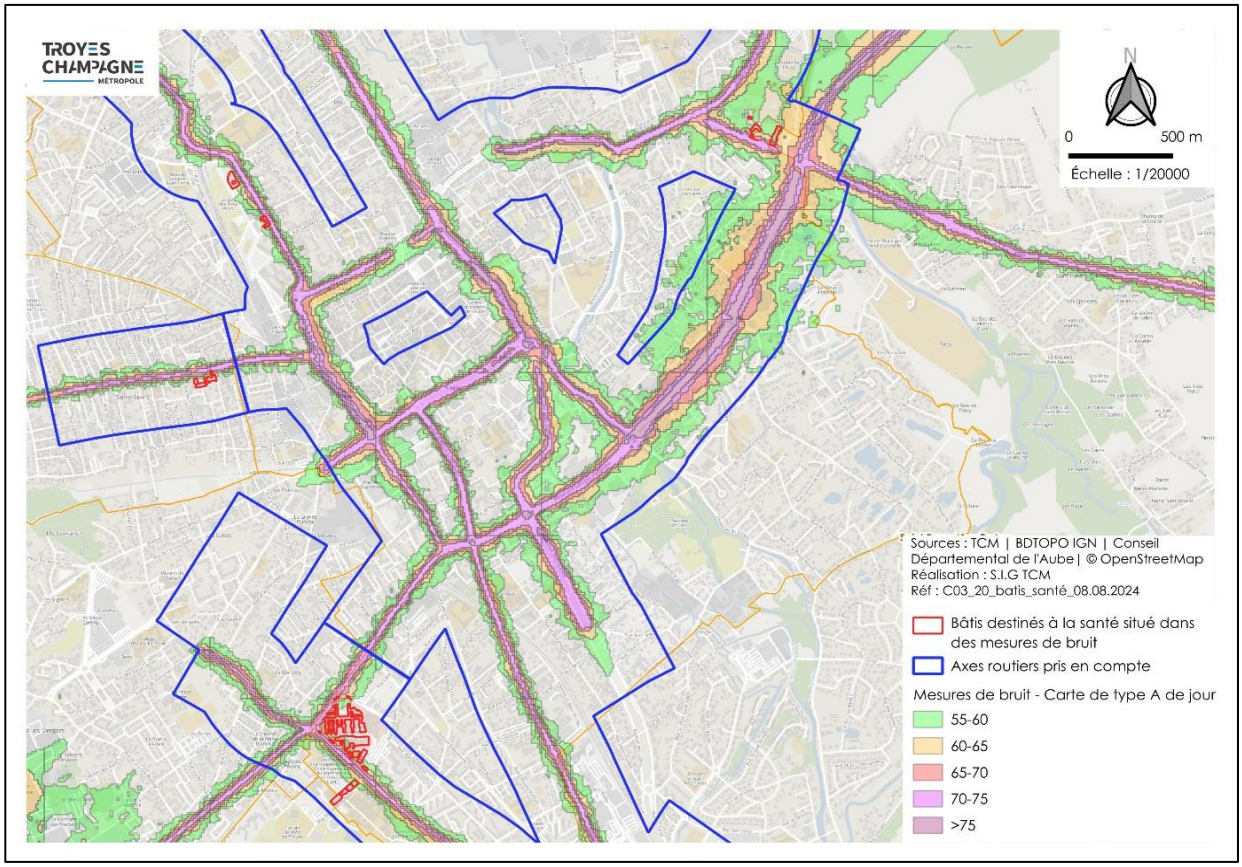
Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	23 953	23	116
60 à 65	17 018	20	76
65 à 70	12 260	16	53
70 à 75	6 440	7	18
>75	143	0	1

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	18 984	20	83
55 à 60	11 671	14	51
60 à 65	6 357	7	16
65 à 70	17	0	1
>70	0	0	0

Etablissements d'enseignement impactés par le bruit routier



Etablissements de santé impactés par le bruit routier



Analyse des cartes de type C

Les cartes de type c, mettent en évidence les secteurs en dépassement des valeurs limites.

L'analyse des cartes de type c, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée aux dépassements des valeurs limites, ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement dépassant potentiellement ces valeurs.

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véhicules/an			
Lden dB(A)	**Nombre d'habitants**	**Nombre d'établissements de santé**	**Nombre d'établissements d'enseignement**
> valeur limite de 68	7 914	8	21

Exposition aux routes du PPBE de Troyes Champagne Métropole > 3 millions véhicules/an			
Ln dB(A)	**Nombre d'habitants**	**Nombre d'établissements de santé**	**Nombre d'établissements d'enseignement**
> valeur limite de 62	1 958	3	4

5 Prise en compte des « zones calmes »

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement permet de définir et localiser les zones calmes. Elles sont définies par l'article L.572-6 du Code de l'Environnement, comme des « *espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* ».

5.1 Typologie des zones calmes

La réglementation européenne et française ne donne aucune recommandation quant à des valeurs-seuils acoustiques pour définir et identifier les zones de calme. Les articles L. 572-6 et R. 572-8 du Code de l'Environnement demandent d'identifier les zones calmes où l'autorité compétente doit maîtriser l'évolution du bruit. L'article L.572-6 du Code de l'Environnement définit une zone calme comme étant un espace extérieur remarquable et de faible nuisance ; dans cette définition, deux types de notions sont présentées : une notion d'utilisation par les usagers et une notion acoustique.

Troyes Champagne Métropole définit la typologie de ces zones à préserver par les critères suivants :

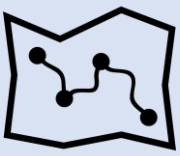
Acoustique : les lieux sont localisés soit en dehors, soit dans les zones de bruit identifiées par les cartes de bruit stratégiques. Ce sont des refuges d'apaisement phonique dans des environnements qui peuvent être bruyants.

Usage : ces emplacements sont des espaces de loisirs et de repos. Ils doivent permettre aux habitants de se ressourcer, se dépenser ou prendre le temps (se reposer, lire, etc.).

Accessibilité : ces zones sont aménagées et adaptées à l'accueil du grand public pour que tous puissent y circuler en sécurité.

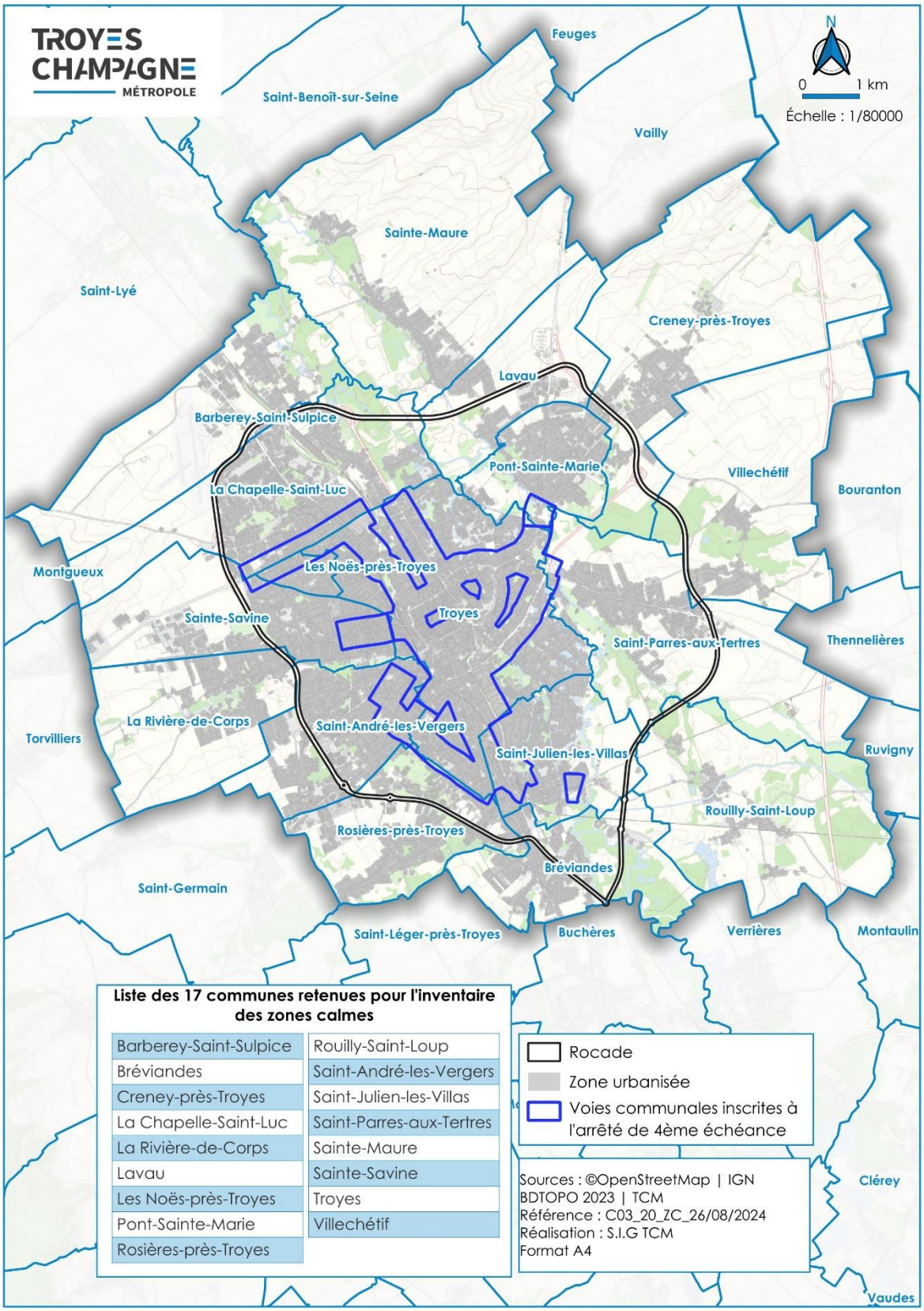
Gestion : ces espaces ne peuvent être un espace privé, ils doivent être accessibles par le grand public et en gestion par une collectivité ou l'agglomération.

Environnement : ces lieux sont des espaces avec intérêt environnemental (parcs, zones humides, …).



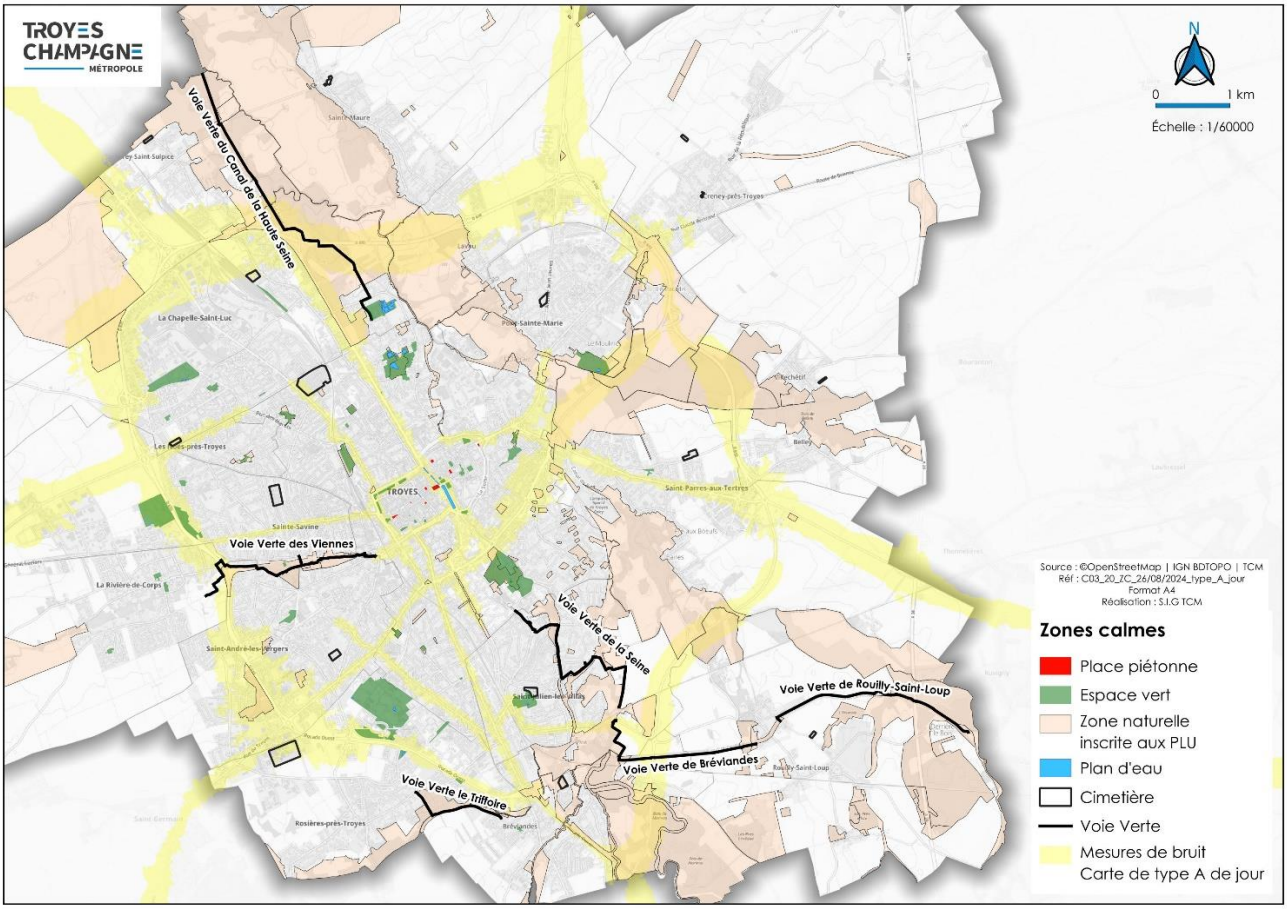
Echelle : toutes les communes membres de l'agglomération sont concernées par le recensement des zones calmes.

Les zones calmes sont ainsi répertoriées sur les 17 communes du centre de l'agglomération (voir carte ci-dessous).



5.2 Identification des zones calmes

Troyes Champagne Métropole a recensé les zones calmes afin de les préserver. Au total, 81 espaces ont été répertoriés (liste en annexe 4). Pour permettre une bonne compréhension des enjeux via la cartographie, la mesure de bruit issue de la carte A de jour est indiquée.



Troyes Champagne Métropole souhaite préserver ces zones calmes pour améliorer le cadre de vie des habitants et usagers du territoire. Ces refuges phoniques sont complémentaires des actions mises en œuvre pour atténuer le bruit dans les espaces exposés. La préservation de ces lieux doit permettre de maintenir la qualité de leur faible exposition au bruit en agissant notamment sur les contre-indications (accessibilité, incivilité, etc.). Il peut même être envisagé d'agrandir certains de ces espaces. L'action n°1 du plan d'actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement précise comment l'agglomération envisage la mise en œuvre de cet objectif.

6 Bilan des actions réalisées et engagées 2012-2024

Ce Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'inscrit dans la continuité de la précédente planification de lutte contre les nuisances sonores de 2012-2017 (document adopté en 2013 à l'échelle du Grand Troyes). Le périmètre de la Communauté d'Agglomération étant passé de 19 à 81 communes à la suite de la fusion-extension au 1er janvier 2017, la révision du PPBE est nécessaire. A partir de son précédent plan d'actions ainsi que des projets territoriaux des 10 dernières années, Troyes Champagne Métropole a agi dans le champ de ses compétences grâce à plusieurs leviers présentés dans cette partie. Afin d'en informer les habitants du territoire, une page web dédiée au bruit a été créée sur le site internet de Troyes Champagne Métropole en 2018.

6.1 Travaux de voirie et de requalification

Au cours de ces 10 dernières, la Ville de Troyes et Troyes Champagne Métropole ont rénové 126 rues (soit 31,6 km comprenant chaussées, trottoirs et stationnements). Sur ces années, plus de 34 000 000 € TTC ont été dédiés à la rénovation de voiries.

a) Les projets phares de rénovation de voiries localisés sur la Communauté d'agglomération :

- *Avenue Chomedey de Maisonneuve et Avenue du Major Général Georges Vanier*

Ces deux avenues troyennes intègrent un maillage cyclable pertinent pour la desserte du centre de Troyes et complètent l'itinéraire cyclable de la vélovoie du Canal de la Haute Seine. La circulation a également été rendue plus fluide avec la suppression de certains feux tricolores évitant ainsi les arrêts et redémarrages fréquents, facteur de bruit, environ 250 arbres plantés (pour l'ombrage). Des équipements ont été mis en place pour limiter la vitesse.

Maître d'ouvrage : Troyes Champagne Métropole

Montant des travaux : 10 millions d'euros TTC

Date : 2015

- *Requalification du pôle gare*

Troyes Champagne Métropole est le maître d'ouvrage de cette opération. Le quartier gare à Troyes constitue le pôle intermodal de l'agglomération où l'on retrouve la gare ferroviaire et la gare routière.

Dans les précédents aménagements, le quartier gare était caractérisé par un réseau routier conséquent avec des circuits pour arriver en ville favorisant l'utilisation de la voiture.

Les travaux de requalification du pôle gare ont permis de réduire le nombre de voiture circulant devant la gare et favorisé le développement des usages doux avec une liaison piétonne/ vélo végétalisée en direction du centre-ville.

Maître d'ouvrage : Troyes Champagne Métropole

Montant des travaux : 22 millions d'euros TTC

Date : 2017 – 2019

- *Requalification du Boulevard Danton à Troyes*

Le boulevard Danton a fait peau neuve, la circulation a été réduite à une voie côté Bouchon de Champagne, une piste cyclable a été intégrée et les trottoirs ont été élargis pour améliorer le confort de piétons.

Maître d'ouvrage : Ville de Troyes

Montant des travaux : 550 000 euros TTC

Date : 2022

- *Aménagement de l'Avenue Pierre Brossolette*

Le haut de l'Avenue Pierre Brossolette (intersection boulevard 1er R.A.M et boulevard du 14 Juillet) a été réaménagé afin de sécuriser la traversée des piétons : des îlots centraux ont été installés au niveau des passages piétons pour une traversée en deux temps. Le nombre de voies a par conséquent été réduit entrainant un abaissement de la vitesse de circulation des véhicules motorisés. Pour faciliter la traversée des piétons et des cyclistes une voie verte traverse l'avenue à cet endroit.

Maître d'ouvrage : Troyes Champagne Métropole

Montant des travaux : 34 800 euros TTC

Date : 2022

- *Requalification du Quai du Comte-Henri*

D'avril à juin 2024 des travaux de requalification ont été réalisés Quai du Comte-Henri à Troyes. La chaussée d'une longueur de 340 m a été réduite à une voie et les places de stationnement ont été supprimées pour laisser place à une bande cyclable et un cheminement piétonnier ponctué de bancs et d'espaces verts.

Maître d'ouvrage : Ville de Troyes

Montant des travaux : 550 000 euros TTC

Date : 2024

- *Travaux de réfection Place Jean-Jaurès à Troyes*

De juillet à septembre 2024, des travaux de réfection ont eu lieu Place Jean-Jaurès afin de rénover les pavés avec une fondation plus solide et une disposition en « queue de paon » pour réduire le bruit et améliorer le confort des cyclistes.

Maître d'ouvrage : Ville de Troyes

Montant des travaux : 219 000 euros TTC

Date : 2024

b) Apaisement des infrastructures routières

Au-delà des travaux de requalification et de rénovation des voiries, certains travaux d'aménagements du réseau routier ont pour effet de concourir à la réduction des nuisances sonores. En effet, la création de zones 30, la mise en sens unique de certaines portions de rue, l'installation de radars pédagogiques ou encore l'abaissement de la limitation de vitesse peuvent avoir un impact significatif sur le niveau sonore et par conséquent sur le bien-être des usagers habitant à proximité des axes les plus fréquentés. L'action de la Police Municipale est également à signaler avec des opérations pédagogiques et des contrôles de vitesse et de conformité des véhicules réguliers.

Sur Troyes, la ville préfecture de l'agglomération, il existe :

- 27,4 km en zones 30 ;
- 69 km de linéaire de rue à sens unique.

Troyes Champagne Métropole, mène régulièrement des réflexions sur son plan de circulation. En 2022, le boulevard Georges Pompidou a ainsi connu un abaissement de sa limitation de vitesse de 70 km/h à 50km/h.

6.2 Zones calmes

a) Zones piétonnes

Entre 2013 et 2024, plusieurs projets de requalification d'espaces urbains ont été réalisés afin d'améliorer le cadre de vie en réduisant la place de la voiture et en aménageant des espaces apaisés végétalisés. Les projets réalisés ayant eu le plus d'impact dans la réduction du bruit en zone d'habitat dense sont :

- Place Langevin à Troyes
- Place de la Tour (CMAS) à Troyes
- Square Paul Feller (rue Viardin) à Troyes
- Place Saint-Pierre (Cathédrale) à Troyes
- Rue Turenne, Rue de la Trinité, rue Général Saussier à Troyes
- Jardin Boisseau à Troyes

En 2024, Troyes compte 59 796 m² de zones piétonnes soit 67 espaces dédiés aux mobilités actives dans la ville centre.

b) Espaces verts

L'agglomération troyenne comporte également un grand nombre d'espaces verts, parcs, jardins et squares permettant à la population de se ressourcer, d'être éloignée des zones de bruit et de profiter de zones apaisées et végétalisées.

Les communes sont en charges du fleurissement, de la création et de la gestion de leur patrimoine vert. Le service Espaces Paysagers de Troyes Champagne Métropole a pour principale mission la mise en valeur et l'entretien des espaces verts et du patrimoine arboré de l'agglomération sur environ 80 ha. Troyes Champagne Métropole et une grande majorité des communes concernées par le PPBE ont mis en place une gestion différenciée et raisonnée de leurs espaces verts, de leur conception à leur mode de gestion.

Il est à noter que ces espaces verts sont répertoriés et font l'objet d'une mise en valeur via le site Internet Troyes La Champagne Tourisme.

6.3 Services de transport

En qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), Troyes Champagne Métropole est compétente pour organiser et financer les services de mobilités et contribuer à leur développement. Sur son territoire, Troyes Champagne Métropole a développé des services de mobilité à destination des habitants et visiteurs de trois types : transports en commun (bus, navettes, transports scolaires, transport à la demande et transport pour personne à mobilité réduite), services de location, réparation et remisage vélos et covoiturage.

La régie des Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne (TCAT), opérateur des mobilités de Troyes Champagne Métropole, a la charge de l'exploitation des transports publics routiers de voyageurs, de la gare routière de Troyes ainsi que des services de location de vélos. Ces services évoluent constamment pour répondre aux besoins de déplacement des populations et se conformer aux normes environnementales. Les principales évolutions des services de mobilité de Troyes Champagne Métropole ayant un impact sur le bruit sont :

- **Le verdissement de la flotte de bus** : Troyes Champagne Métropole et la TCAT ont opté pour le Gaz Naturel Véhicule (GNV) comme carburant pour le renouvellement progressif de la flotte de bus. Les véhicules fonctionnant au GNV présentent comme principaux avantages d'émettre moins de polluants atmosphériques dans l'air et d'être moins bruyants que les traditionnelles motorisations diesel, notamment grâce à des redémarrages plus silencieux. Les bus au GNV participent ainsi à l'amélioration du cadre de vie autour des axes desservis par les transports en commun. Au 31 décembre 2023, 7 véhicules sur 98 roulent au GNV. Il convient de rajouter 4 nouveaux bus GNV mis en service courant 2024, soit 11 véhicules GNV au total. 6 nouveaux bus GNV viendront

compléter la flotte prochainement. Le GNV est une énergie transitoire, dans l'attente des réflexions concernant l'acquisition de bus électriques.

- **La mise en circulation de la navette - Cœur de Troyes** : en remplacement des bus standards ou articulés, deux navettes électriques ont été déployées dès l'été 2023 dans le centre-ville de Troyes. Cette initiative permet d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun et de favoriser un cadre de vie plus apaisé dans le bouchon de champagne qui est en secteur sauvegardé. Depuis le 5 août 2024, ce service a été renforcé avec l'extension du tracé de la navette qui dessert désormais l'intégralité du bouchon de champagne et l'acquisition par la TCAT de 5 navettes électriques (en lieu et place des 2 navettes précédemment louées). La navette circule désormais du lundi au dimanche. Son accès est gratuit.

Afin de répondre aux besoins de déplacements des habitants et touristes, Troyes Champagne Métropole a opté pour la création de services publics vélos. Il s'agit de services de location, de remisage et de réparation de vélos. Les services de mobilités actives de Troyes Champagne Métropole sont en constante évolution et s'adaptent aux nouvelles pratiques de déplacements des habitants et des touristes. Ces besoins ont été recensés et le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) approuvé en juin 2024 prend en compte l'évolution de ces besoins. Les services vélos sont :

- **La Maison du Vélo** : située dans la cour de la gare de Troyes, elle est ouverte depuis mai 2021. Troyes Champagne Métropole offre la possibilité de louer des vélos à la journée, à la semaine, au mois, au trimestre, au semestre ou à l'année. Ce service permet l'accès à la location de vélos, notamment à assistance électrique, à des tarifs attractifs pour permettre aux utilisateurs de tester leurs déplacements à vélo dans leur quotidien avant tout achat.

- **Le Marcel à Vélo** : en juin 2021, Troyes Champagne Métropole met en place un service de location de vélos à assistance électrique en libre-service. Ce service de location de très courte durée est un service fortement utilisé car il assure des déplacements de station en station ou en boucle (retour à la station de départ) sur des sites stratégiques tels que le pôle gare, les sites d'enseignement supérieur, l'hôpital, les lieux culturels et touristiques, les sites de loisirs, etc. Ce service est déployé sur 8 communes et son maillage est composé de 28 stations et 130 vélos à assistance électrique (200 vélos d'ici fin 2024).

En offre complémentaire, depuis 2019 Troyes Champagne Métropole développe un moyen de déplacement complémentaire aux transports en commun, notamment dans les zones moins denses ou excentrées. **Karos** est le service de court-voiturage de l'agglomération. Afin d'encourager conducteurs et passagers à pratiquer plus naturellement et plus souvent le court-voiturage, Troyes Champagne Métropole participe financièrement. L'objectif est d'encourager les administrés à utiliser le covoiturage et ainsi réduire le nombre de voiture, ce qui permet d'abaisser le bruit issu de la circulation routière.

Tous ces services ont pour objectif d'encourager l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien des populations.

6.4 Documents de planification

En 2013, Troyes Champagne Métropole adopte son **Plan de Déplacement Urbain** (PDU). Il détermine, pour 2014-2024, les principes de l'organisation du transport des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement. Il permet de développer divers pratiques de mobilités qui pourront réduire le bruit en zone agglomérée. Les projets phares sont :

- Réaménagement du pôle gare de Troyes ;
- Développement du poste central de régulation des feux tricolores ;
- Créations d'aménagements cyclables, de vélo voies et de voies vertes (Schéma Directeur des Itinéraires Cyclable Communautaire, annexe au PDU voté en 2014) ;
- Adoption d'une nouvelle tarification sociale sur le réseau de bus TCAT.

Forts de nombreux atouts du territoire et d'une ambition partagée avec les 81 communes, Troyes Champagne Métropole a adopté le 19 juillet 2022 le **Projet de Territoire** qui définit les grandes orientations et objectifs sur les 20 prochaines années. Le **Plan de Mobilité** est en cours d'élaboration pour intégrer les orientations du Projet de Territoire. Il sera adopté d'ici l'automne 2025. Ce document comporte deux axes :

- Axe 1 : Transport, Déplacement et Stationnement : cet axe aborde la planification des transports en commun, de la circulation automobile et de marchandises en travaillant sur le covoiturage, le stationnement ou l'intermodalité.
- Axe 2 : Mobilités Actives (SDMA : vélo et piéton) : les pour planifier les aménagements cyclables et piétons, d'estimer les coûts d'investissements ainsi de prévoir le développement des divers services de mobilités actives. Ce SDMA a déjà été approuvé le 20 juin 2024.

En parallèle, un travail de réflexion est mené sur les voies d'intérêt communautaire dans le cadre du Schéma Directeur de la Voirie de l'agglomération.

6.5 Accompagnement aux communes

Avec pour objectif d'accompagner les communes dans la réduction du bruit sur les voiries, Troyes Champagne Métropole accompagne financièrement les projets de réhabilitation via plusieurs subventions :

Développer la pratique cyclable : via son fonds d'accompagnent vélo, Troyes Champagne Métropole soutient financièrement les communes dans le déploiement de leur réseau cyclable. En juin 2024, les deux subventions existantes ont été modifiées à la suite de l'adoption du nouveau Schéma Directeur des Mobilités Actives : création d'aménagements cyclables et mise en place de stationnements vélos.

Aménager la voirie en faveur du bus : l'agglomération subventionne les travaux d'aménagement de voirie visant à améliorer la qualité de service des autobus ou à accompagner l'évolution du réseau de transports collectifs afin de proposer une alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Aménagements liés au plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics : cet accompagnement vise à améliorer l'accessibilité de la chaine des déplacements dans sa continuité dans le cadre de la mise en place du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

Troyes Champagne Métropole a été maître d'ouvrage dans la requalification de l'espace public ces 10 dernières années. Son champ d'action lui a permis d'investir dans des travaux de voiries, de créations de zones calmes ainsi d'adaptation de ses services de transports. En s'inscrivant dans une logique d'amélioration du cadre de vie des habitants de Troyes Champagne Métropole, l'agglomération prévoit de poursuivre les actions et les investissements menés en faveur de la réduction du bruit dans l'environnement. Une réflexion globale est alors entreprise dans l'objectif d'élaborer un plan d'actions sur les cinq années à venir.

7 Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir

7.1 Le Plan d'actions

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Troyes Champagne Métropole adopte un plan d'actions pour 5 ans (2025-2030).

Le tableau ci-après recense les actions avec une échéance estimée pour chacune d'entre elles pour la mise en œuvre (court, long terme et en continu).

Les actions prévues pour la période 2025 – 2030

Orientations et actions	Echéance
Agir pour réduire les nuisances sonores dans l'espace urbain	
Action n°1 : Intégrer la problématique bruit dans les projets de rénovation et de requalification urbaine	En continu
Action n°2 : Développer les services de transport et déplacement	En continu
Suivi et Intégration des mesures de réduction du bruit dans la planification territoriale	
Action n°3 : Prendre en compte la réduction du bruit dans les documents de planification	En continu
Action n°4 : Réaliser un observatoire de suivi pour le PPBE	Court terme

Action n°1 : Intégrer la problématique bruit dans les projets de rénovation et de requalification urbaine

Objectif : Améliorer le cadre de vie des habitants via les projets d'aménagements urbains et ainsi réduire l'émission de nuisances acoustiques dues au trafic routier.

Description de l'action

Il s'agit de prendre en compte le bruit pour chaque nouveau projet d'aménagement, cette proposition est au cœur de la démarche de la directive européenne.

Ce Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a permis d'identifier les zones calmes de l'agglomération suivant la typologie qui a été déterminée. Cette action consiste donc à maintenir et à préserver ces zones ainsi que les établissements sensibles (santé et enseignement). Ces refuges phoniques sont un complément des autres actions pour atténuer le bruit dans les espaces bruyants. La préservation de ces lieux doit permettre de maintenir la qualité de leur faible exposition au bruit. Notamment en agissant sur les contre-indications (accessibilité, incivilité, etc.). Il peut même être envisagé d'agrandir certains de ces espaces ou en intégrer d'autres. Il pourrait notamment être envisagé d'identifier les zones 30, zones partagées et espace piéton comme étant des zones calmes. Les niveaux sonores devront, par conséquence dans un premier temps être connus.

L'objectif d'un Plan de Mobilité est de mener des réflexions qui permettront de contribuer à la réduction du trafic routier. Lors de la réalisation de travaux de voirie les directives du document seront prises en compte. Dans l'intérêt de maintenir un équilibre du territoire, il est projeté de répondre aux besoins de mobilités locales et susciter la mobilité durable tout en préservant l'environnement et le cadre de vie des habitants. Cela permettra de réduire le bruit routier en agissant directement à la source.

Exemple d'aménagement de voirie qui aura un impact significatif :

- Amélioration de l'accessibilité des itinéraires piétons ;
- Développer les zones à circulation apaisées ;
- Utiliser des enrobés acoustiques ;
- Favoriser le report modal ;
- Maintenir en état/réparer les chaussées circulées.

Dans le cadre de sa compétence « Bruit », Troyes Champagne Métropole a pour mission de mener des réflexions sur les trames blanches à l'échelle communautaire. Ce projet est une expérimentation à l'échelle nationale : ce sont des séries de continuité écologiques silencieuses. Ces lieux où le bruit est limité ont un impact favorable direct sur la faune. Ces espaces pourraient devenir des refuges phoniques pour les habitants et usagers de l'agglomération.

Acteurs : Troyes Champagne Métropole, communes, DDT et Département de l'Aube

Indicateur : Nombre de projets d'aménagement réalisés concourant à réduire le bruit routier

Echéance : En continu

Action n°2 : Développer les services de mobilités

Objectif : Proposer des services de transport concurrentiels pour accompagner un report modal.

Description de l'action

Cette action devra favoriser l'évolution des habitudes de déplacement des habitants de Troyes Champagne Métropole de la voiture individuelle vers les modes de transport moins polluants et moins bruyants. Trois types de service sont déjà existants et seront amenés à évoluer :

- **Transport en commun** : le verdissement de la flotte est l'un des projets qui permettra de réduire significativement l'impact sonore des bus. Il convient de noter que la part des véhicules GNV au sein de la TCAT va continuer de s'accroître, avec une flotte qui comptera au total 17 bus GNV fin 2025. En parallèle, l'objectif est de rendre ce service compétitif et indispensable dans le quotidien des habitants. Le développement de ligne express et la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) ou en site propre (TCSP) pourraient être un moyen d'atteindre cet objectif. Le développement de la navette électrique « Cœur de Troyes » est un projet important pour la réduction des nuisances sonores car la motorisation électrique de ces véhicules et leur plus faible poids les rendent également beaucoup plus silencieux que les traditionnels bus à moteur thermique que ce soit en termes de bruit généré par la motorisation que celui provoqué par le roulage, en particulier sur les chaussées pavées (très présentes en centre-ville de Troyes).

- **Services vélo** (Marcel à Vélo et Maison du vélo) : Le Marcel à Vélo pourrait, sur le long terme, devenir un service en continu et fiable avec un maillage de stations autonomes et denses au cœur de l'agglomération en répondant aux besoins de déplacement des habitants et visiteurs. La Maison du Vélo permet d'accompagner les habitants à se familiariser à l'usage du vélo dans le quotidien sans contrainte avant d'orienter pour un achat. Elle accompagne et encourage à adopter de nouveaux modes de déplacement. Pour inciter à l'usage du vélo, Troyes Champagne Métropole en facilite aussi l'usage par le déploiement de bornes d'autoréparation et de box vélos (stationnements fermés et sécurisés).
- **Covoiturage** (Karos) : ce service connaît depuis 2022 un usage renforcé par les habitants. Au fil des années, la communauté utilisant la plateforme se densifie et lui permet de mieux se déployer. Sur le long terme, le service pourrait évoluer et se développer vers des lignes de covoiturage ou des points stop.

Dans l'objectif de continuer réduire l'autosolisme, d'autres pistes seront étudiées par TCM dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité (2025-2035).

Acteurs : Troyes Champagne Métropole

Indicateurs : Suivi des indicateurs du Plan des Mobilités

Echéance : En continu

Action n°3 : Prendre en compte de la réduction du bruit dans les documents de planification

Objectif : Intégrer la notion de lutte contre le bruit pour orienter les mesures d'amélioration ou de préservation de l'environnement sonore.

Description de l'action

A partir des cartes de bruits, plusieurs documents de planification et de programmation peuvent intégrer la notion de lutte contre les nuisances acoustiques : urbanisme, environnement, cadre de vie, mobilité, etc.

- **Plan de Mobilité (PDM) :** ce document ayant pour objectif de définir la politique de mobilité et de déplacement du territoire, peut : orienter les futurs projets de l'agglomération vers le développement de l'usage de modes de transport moins bruyants, permettre à ceux qui le peuvent et le souhaitent de se déplacer à vélo ou à pied, veiller, à l'adaptabilité des transports en commun aux problématiques environnementales tout en agissant sur la réduction de la pollution sonore.
- **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLU-i)** : à terme ce document va être élaboré par la Communauté d'agglomération à l'échelle de son territoire (81 communes). Les notions de préservation des populations aux nuisances sonores ainsi que de développement des zones calmes pourront y être examinées. Au-delà des nuisances sonores issues des trafics routiers, le document pourra travailler sur d'autres usages vecteurs de bruit (activités, bâtiments…) ainsi que sur les secteurs sensibles phonétiquement. En complément des cartes bruits réalisées pour le PPBE, la réalisation des cartes d'ambiance sonore pourrait complémenter les sources de données dans le futur PLU-i.
- **Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)** : il prend en compte l'ensembles des problématiques climat-air-énergie du territoire de Troyes Champagne Métropole et s'est construit autour d'un plan d'action qui se donne notamment pour objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le renforcement de la sobriété, l'efficacité énergétique ou encore l'amélioration de la qualité de l'air. La thématique de la mobilité est une thématique phare et transversale du PCAET. L'ambition stratégique d'aller vers une mobilité décarbonée, partagée, et à moindre impact environnemental doit contribuer fondamentalement à réduire les nuisances sonores liées aux transports. L'adoption du PCAET est prévue pour 2025.
- **Programme Local de l'Habitat (PLH)** : il inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat de l'agglomération. Il examinera dans ses programmations les prescriptions en faveur de la qualité de vie et du confort des logement, dont le bruit.

Chaque révision des documents doit permettre d'intégrer ou de renforcer la problématique de lutte contre les nuisances sonores. En identifiant dans les divers plans d'actions des modes d'application de réductions du bruit cela permettra à l'agglomération d'avoir un impact complet sur son territoire via plusieurs approches distinctes mais complémentaires.

La problématique du bruit peut être intégrée dans d'autres documents stratégiques territoriaux non réalisés par Troyes Champagne Métropole, mais concernant son territoire comme le SCoT du Syndicat Départ.

Acteurs : Troyes Champagne Métropole et Syndicat Départ

Indicateur : Nombre de documents de planification faisant mention la notion de bruit

Echéance : Long terme

Action n°4 : Réaliser un observatoire de suivi pour le PPBE

Objectif : Un observatoire permettra à l'agglomération une analyse du bruit sur le territoire et un suivi de l'évolution des actions du PPBE.

Description de l'action

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, document révisable tous les 5 ans, permet grâce aux cartes de bruit produites par le CEREMA d'analyser le rayonnement exposé dans ces cartographies.

Le bruit étant une problématique transversale au sein des compétences communautaires, les observatoires déjà existants pourraient prendre en compte cet indicateur dans leurs analyses territoriales. L'observatoire du Plan des Mobilités intègre dans son évaluation environnementale les nuisances acoustiques. Cette base de données évolutive est alimentée au fur et à mesure de l'avancement du projet. Le rapport annuel sur la situation en matière de Développement Durable de Troyes Champagne Métropole suit également un certain nombre d'indicateurs environnementaux et sociaux de l'agglomération.

Les indicateurs intéressants à suivre sont l'évolution des zones calmes comme définies précédemment, les zones à enjeux impactées (bâtiments d'enseignement et de santé), les résidents concernés par les zones de bruit, les travaux d'espace public et tout autre élément essentiel à la bonne conduite du document. L'intérêt sera notamment de mesurer l'impact des réductions de bruit.

Compte tenu de la volonté de Troyes Champagne Métropole de se mobiliser pour la lutte contre les nuisances sonores, le suivi du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sera intégré à une fiche de poste. La personne en charge de ce dossier assura le suivi et l'animation de ce document. Notamment en coordonnant l'ensemble de la démarche en transversalité avec les services et observatoires de l'agglomération.

Acteurs : Troyes Champagne Métropole

Indicateur : Mise en place d'un observatoire

Echéance : En continu

7.2 Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit à la suite des mesures prévues dans le PPBE

Faute de données précises disponibles, il n'a pas été possible de réaliser une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues.

8 Bilan de la consultation du public

8.1 Modalités de la consultation

En application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, la consultation du public s'est déroulée du 18 novembre 2024 au 18 janvier 2025.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public par voie électronique sur le site internet de la collectivité : https://consultation.troyes-champagne-metropole.fr/fr-FR/projects/plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-des-infrastructures-de-troyes-champagne-metropole

8.2 Remarques du public

Durant la période de consultation, aucune observation n'a été formulée.

8.3 Prise en compte des remarques dans le PPBE de la collectivité

Le document n'a fait l'objet d'aucune modification après la période de consultation.

Annexe 1 : le bruit et la santé

(Sources : http://www.bruitparif.fr, http://www.sante.gouv.fr et http://www.anses.fr)

GENERALITE SUR LE BRUIT

Le bruit constitue une nuisance très présente dans la vie quotidienne des Français : 86% d'entre eux se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Selon une étude de 2009 de l'INRETS, la pollution de l'air (35%), le bruit (28%) et l'effet de serre (23%) sont cités par les Français comme les trois principaux problèmes environnementaux relatifs aux transports.

Au-delà de la gêne, l'excès de bruit a des effets sur la santé, auditifs (surdité, acouphènes…) et extra-auditifs (pathologies cardiovasculaires…).

a) Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 µPascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

b) Le bruit

La pression sonore s'exprime en Pascal (Pa). Pour plus de facilité, on utilise le décibel (dB) qui a une échelle logarithmique et qui permet de comprimer cette gamme entre 0 et 140.

Ce niveau de pression, exprimé en dB, est défini par la formule suivante :

$$Lp = 10 * \log(\frac{P}{p0})^2$$

Où :

p est la pression acoustique efficace (en Pascal)

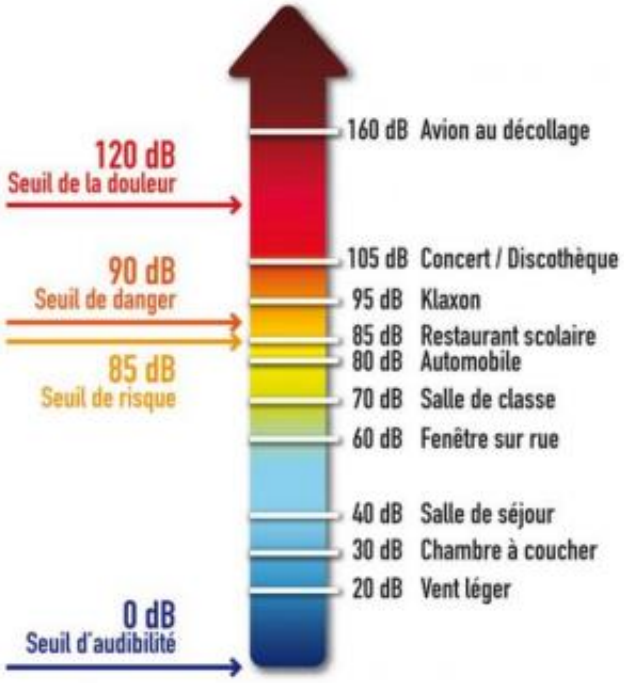
p0 est la pression acoustique de référence (20 µPa)

Le bruit se mesure sur une échelle allant de 0 à 130 décibels. 0 dB représentant le seuil d'audibilité et 130 le seuil de douleur. La plupart des sons de la vie courante sont compris entre 30 et 90 db.

Ce n'est pas la nature du son qui peut engendrer un risque auditif, mais son intensité.

L'échelle des décibels a une progression logarithmique et les calculs sur les décibels suivent des règles particulières. La règle générale est que lorsque l'intensité d'un son double, son niveau ne s'élève que de 3 db. A l'inverse, si l'on divise l'intensité d'un son par trois, le niveau sonore ne baisse que de 3db.

Plus simplement, à chaque fois que le niveau s'élève de 10 dB, on entend deux fois plus fort.



c) La fréquence d'un son

La fréquence correspond au nombre de vibration par seconde d'un son. Elle est l'expression du caractère grave ou aigu du son et s'exprime en Hertz (Hz).

La plage de fréquence audible pour l'oreille humaine est comprise entre 20 Hz (très grave) et 200 000 Hz (très aigu). En dessous de 20 Hz, on se situe dans le domaine des infrasons et au-dessus de 20 000 Hz dans celui des ultrasons. Infrasons et ultrasons sont inaudibles pour l'oreille humaine.

d) La Pondération A

Afin de prendre en compte les particularités de l'oreille humaine qui ne perçoit pas les sons aigus et les sons graves de la même façon, on utilise la pondération A. Il s'agit d'appliquer un « filtre » défini par la pondération fréquentielle suivante :

Fréquence	Hz	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Pondération	A	-26	-16	-8,5	-3	0	+1	+1	+1

LES EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTE

L'unité du niveau de pression devient alors le décibel « A », noté dB(A).

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit, car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances : bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ; bruit et températures extrêmes – chaudes ou froides dans les habitats insalubres – ; bruit et pollution atmosphérique dans les logements à

proximité des grands axes routiers ou des industries, etc. Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur l'état de santé.

Perturbations du sommeil - à partir de 30 dB(A)

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupières ! Pendant le sommeil la perception auditive demeure : les sons parviennent à l'oreille et sont transmis au cerveau qui interprète les signaux reçus. Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves). Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent cette organisation complexe de la structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience.

Perturbations du temps total du sommeil :

- Durée plus longue d'endormissement : il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes ;
- Éveils nocturnes prolongés : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme réveillera plus facilement qu'un bruit neutre) ; des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement : aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

Modification des stades du sommeil :

La perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué ; le phénomène n'est donc pas perçu consciemment par le dormeur. Ces changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

A plus long terme : si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont source de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

L'organisme ne s'habitue jamais complètement aux perturbations par le bruit pendant les périodes de sommeil : si cette accoutumance existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardio-vasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

Interférence avec la transmission de la parole – à partir de 45 dB(A)

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aiguës, en particulier entre 300 et 3 000 hertz. L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant, dans lequel les interférences par le bruit rendent la compréhension difficile voire impossible. Outre la parole, les autres sons de la vie quotidienne seront également

perturbés par une ambiance sonore élevée : écoute des médias et de musique, perception de signaux utiles tels que les carillons de porte, la sonnerie du téléphone, le réveille-matin, des signaux d'alarmes.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférents. Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le taux signal/bruit (c.-à-d. la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interférent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux. Les personnes particulièrement vulnérables sont celles souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé.

Effets psycho physiologiques – 65-70 dB(A)

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique. L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoquer des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24h de 65-70db(A). Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limité du risque est important en termes de santé publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

Effets sur les performances

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et des bruits soudains peuvent entraîner des réactions négatives provoquées par la surprise ou la peur.

Dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au trafic aérien, ont des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation. Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion, et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne

Le bruit peut produire un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux aussi bien que des gênes. Ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects et beaucoup sont supposés provenir de l'interaction d'un certain nombre de variables auditives. La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude. Ceci s'explique par le fait que la gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique, ou économique. La corrélation entre l'exposition au bruit et la gêne générale, est beaucoup plus haute au niveau d'un groupe qu'au niveau individuel. Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs. Il est particulièrement préoccupant de constater que l'exposition permanente à un bruit de niveau élevé peut accroître le sentiment d'abandon chez les écoliers.

On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné des vibrations et contient des composants de basse fréquence, ou quand le bruit comporte des explosions comme dans le cas de tir d'armes à feu. Des réactions temporaires, plus fortes, se produisent quand l'exposition au bruit augmente avec le temps, par rapport à une exposition au bruit constante. Dans la plupart des cas, LAeq, 24h et Ldn sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée. Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes. Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

Effets biologiques extra-auditifs : le stress

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître. Du fait de l'étroite interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

Les effets sur le système cardiovasculaire

Un état de stress créé par une exposition au bruit entraîne la libération excessive d'hormones telles que le cortisol ou les catécholamines (adrénaline, dopamine). C'est l'augmentation de ces hormones qui peut engendrer des effets cardiovasculaires. Le cortisol est une hormone secrétée par le cortex. Cette hormone gère le stress et a un rôle important dans la régulation de certaines fonctions de l'organisme. Le profil de cortisol montre normalement une variation avec un taux bas la nuit et haut le matin. A la suite d'une longue exposition stressante, la capacité pour l'homme de réguler son taux de cortisol (baisse la nuit) peut être inhibée.

L'augmentation de la tension artérielle et l'augmentation des pulsations cardiaques sont des réactions cardiovasculaires pouvant être associées à une augmentation du stress.

Effets subjectifs et comportementaux du bruit

La façon dont le bruit est perçu a un caractère éminemment subjectif. Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946 (« un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies »), les

effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière. La gêne « sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement (exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué.

Le lien entre gêne et intensité sonore est variable : la mesure physique du bruit n'explique qu'une faible partie, au mieux 35%, de la variabilité des réponses individuelles au bruit. L'aspect « qualitatif » est donc également essentiel pour évaluer la gêne. Par ailleurs, la plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis où commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit. Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

- De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des variables socio-économiques telles que la profession, le niveau d'éducation ou l'âge ;
- Des facteurs contextuels : un bruit choisi est moins gênant qu'un bruit subi, un bruit prévisible est moins gênant qu'un bruit imprévisible, etc ;
- Des facteurs culturels : par exemple, le climat, qui détermine généralement le temps qu'un individu passe à l'intérieur de son domicile, semble être un facteur important dans la tolérance aux bruits.

En dehors de la gêne, d'autres effets du bruit sont habituellement décrits : les effets sur les attitudes et le comportement social (agressivité et troubles du comportement, diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), les effets sur les performances (par exemple, dégradation des apprentissages scolaires), l'interférence avec la communication.

Déficit auditif dû au bruit - 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

Les bruits de l'environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif. Par contre le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques amplifiées à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisir tels que le tir ou les activités de loisirs motorisés exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

Le déficit auditif est défini comme l'augmentation du seuil de l'audition. Des déficits d'audition peuvent être accompagnés d'acouphènes (bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif dû au bruit se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 hertz, avec le plus grand effet à 4 000 hertz. La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra à la fréquence plus graves 2000 hz et moins) qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole. Partout dans le monde entier, le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu. Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit. Le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de pression acoustique maximaux de 140 dB, et l'on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l'environnement. Dans le cas des enfants, en prenant en compte leur habitude de jouer avec des jouets bruyants, la pression acoustique maximale ne devrait jamais excéder 120 dB.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.

Annexe 2 : Le coût social du bruit en France

(Sources : http://www.bruitparif.fr, http://www.sante.gouv.fr et http://www.anses.fr)

Le bruit constitue une préoccupation majeure des Français dans leur vie quotidienne, que ce soit au sein de leur logement, dans leurs déplacements, au cours de leurs activités de loisirs ou encore sur leur lieu de travail. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, derrière la pollution atmosphérique : de l'ordre de 20% de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes) est exposée de manière chronique à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine.

En 2021, l'ADEME, en coopération avec le Conseil National du Bruit a réalisé une évaluation du coût social du bruit en France.

Dans cette étude, le coût social est attribué à trois familles de sources de bruit : le transport, le voisinage et le milieu du travail.

Pour chacune de ces familles, ont été distingués :

- les effets sanitaires induits par le bruit : gêne, perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, trouble de la santé mentale, difficultés d'apprentissage, médication, hospitalisation, maladies et accidents professionnels.
- les effets non sanitaires induits par le bruit : pertes de productivité et dépréciation immobilière

Le coût social du bruit en France est ainsi estimé à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles. 66,5% de ce coût social, soit 97,8 Md€/an, correspond au bruit des transports, principalement le bruit routier qui représente 54,8% du coût total, suivi du bruit ferroviaire (7,6%) et du bruit aérien (4,1%).

Le coût social lié au bruit de voisinage, pour lequel il existe très peu de données chiffrées, est évalué à 26,3 Md€/an (17,9% du coût total) ; il se décompose en bruit émis par les particuliers (12,1%), bruit des chantiers (3,6%) et bruit généré dans l'environnement par les activités professionnelles (2,2%).

Enfin, le coût social du bruit dans le milieu du travail, estimé à 21 Md€/an (14,2% du total), se répartit entre les milieux industriel et tertiaire, scolaire et hospitalier.

Une part importante des coûts sociaux du bruit peut être néanmoins évitée en exploitant les co-bénéfices avec d'autres enjeux écologiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique.

Pour en savoir plus : Le coût social du bruit en France - Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air. Rapport d'étude et synthèse : https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html

Annexe 3 : routes de la collectivité concernées par le PPBE

Le tableau suivant recense toutes les routes de la collectivité dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit 8 200 véh/jour) et leur linéaire. Le linéaire concerné par le PPBE est de **82 204 mètres** de voirie communale et communautaire :

Commune	Nom de le route	Longueur
Troyes	Avenue du Général Leclerc de Hautecoque	796 m
	Avenue Marguerite Flavien Buffard	404 m
	Avenue Pasteur	722 m
	Boulevard Carnot	752 m
	Boulevard Victor Hugo	552 m
	Boulevard du premier R.A.M	324 m
	Avenue Anatole France	1715 m
	Avenue Pierre Brossolette	1390 m
	Avenue Major Général Vanier	1792 m
	Avenue Chomedey Maisonneuve	2540 m
	Quai Dampierre	410 m
	Quai La Fontaine	400 m
	Chaussée du Vouldy	2410 m
	Boulevard Henri Barbusse	983 m
	Boulevard Danton	882 m
	Rue Voltaire	427 m
	Cours Jacquin	734 m
	Avenue du 1er Mai	494 m
	Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny	677 m
	Boulevard Gambetta	848 m
	Boulevard du 14 juillet	1367 m
	Place Casimir Perrier	278 m
	Boulevard Jules Guesde	3422 m

	Boulevard Georges Pompidou	5385 m
	Avenue des Lombards	3256 m
	Rue du faubourg Croncels	1084 m
	Boulevard de Dijon	1641 m
	Boulevard du Général Charles Delestraint	458 m
	Rue Pierre Gillon	286 m
Saint-André-les-Vergers	Avenue des Tilleuls	749 m
	Rue Charles Baltet	1047 m
	Route d'Auxerre	3459 m
	Rue Charles Moret	339 m
	Avenue d'Echenilly	2255 m
Saint-Julien-les-Villas	Boulevard de Dijon	1641 m
	Allée du Château des Cours	842 m
	Rue de la Coopérative	1097 m
	Avenue de la Gare	1191 m
	Rue Marcel Bidot	644 m
	Rue Aristide Briand	261 m
Sainte-Savine	Avenue Gallieni	1400 m
	Avenue du Général Leclerc	4295 m
Pont-Sainte-Marie	Avenue Robert Schuman	673 m
	Boulevard Georges Pompidou	5385 m
	Avenue Jules Guesde	2694 m
Saint-Parres-aux-Tertres	Avenue Henri Barbusse	961 m
	Avenue du Général de Gaulle	3568 m
	Avenue Lieutenant Michel Taittinger	619 m
Bréviandes	Avenue du Général Leclerc	2055 m
La Chapelle Saint-Luc	Rue Pénétrante Nord (prolongement de Vanier)	
	Avenue du Général Sarrail	10600 m

Annexe 4 : Zones calmes

Le tableau suivant recense les 81 zones calmes de la collectivité correspondant à la typologie dressée par Troyes Champagne Métropole.

Somme de percent_clip	Étiquettes de colonnes						
Étiquettes de lignes	55	60	65	70	75	(vide)	Total général
Aire de jeu arborée quartier Kléber (0,1 ha)	6%					94%	100%
Cimetière de La Chapelle-Saint-Luc (0,8 ha)	29%	55%	16%	0%			100%
Cimetière de La Chapelle-Saint-Luc (1,6 ha)	41%					59%	100%
Cimetière de Rosières-Près-Troyes (8,6 ha)	45%	6%				48%	100%
Cimetière de Troyes (10,5 ha)	16%	5%	0%			78%	100%
Espace vert 1 UTT (2,8 ha)	16%	66%	19%				100%
Espace vert 2 UTT (1,3 ha)	19%	32%	7%			43%	100%
Espace vert Quai Saint-Dominique (0,3 ha)	18%	48%	16%	17%	1%		100%
Jardin de l'Apothicairerie (0,1 ha)	6%					94%	100%
Jardin des Vassaules (0 ha)		45%	55%				100%
Jardin Léon et André-Boisseau (0,3 ha)	42%	36%	22%			1%	100%
Le jardin de Chevreuse (0,3 ha)		20%	72%	9%			100%
Le jardin de la Place du Préau (0,5 ha)	54%	46%					100%
Le jardin de la Vallée Suisse (0,8 ha)	0%	87%	13%	1%			100%
Le jardin des Hauts Clos (0,7 ha)	36%	6%	4%	2%		51%	100%
Le Jardin du Beffroi (0,5 ha)		2%	91%	6%			100%
Le jardin du Rocher (0,4 ha)	39%	49%	13%				100%
Le parc des Deux Rives (3,5 ha)	2%					98%	100%
Parc André Grimont (4,7 ha)	21%	6%	2%	1%		70%	100%
Parc de la Noue-Lutel (14 ha)	46%	25%	8%	6%	2%	13%	100%
Parc des Moulins (19,7 ha)	3%					97%	100%
Parc des Prés de Lyon (11,2 ha)	1%					99%	100%
Parc du Gros Raisin (0,1 ha)	0%					100%	100%
Parc La Fontaine (2,3 ha)	0%					100%	100%
Parc Lebocey (8,6 ha)	21%	7%	1%			71%	100%
Parc Rue Léon Darsonval (4,9 ha)	10%	38%	30%	15%	7%		100%
Parc Rue Victor Hugo (0,7 ha)	3%	1%	0%			95%	100%
Place de la Libération (0,5 ha)	23%	33%	26%	10%	8%		100%
Square Colonel Arnaud Beltrame (0,6 ha)	0%					100%	100%
Square de la Cité des Amis (0,6 ha)	76%	20%				4%	100%
Square de la cité du vitrail (0,3 ha)	65%	35%					100%
Square de l'EPF (0,1 ha)	89%					11%	100%
Square du Château (0,3 ha)	32%	35%	8%			25%	100%
Square Ziélona-Gora (0,8 ha)	62%					38%	100%

Étiquettes de lignes
Cimetière de Barberey-Saint-Sulpice (0,5 ha)
Cimetière de Bréviandes (1,2 ha)
Cimetière de Creney-Près-Troyes (0,1 ha)
Cimetière de Creney-Près-Troyes (0,4 ha)
Cimetière de Pont-Sainte-Marie (1,1 ha)
Cimetière de Rouilly-Saint-Loup (0,4 ha)
Cimetière de Saint-André-Les-Vergers (1,3 ha)
Cimetière de Sainte-Maure (0,1 ha)
Cimetière de Sainte-Maure (0,6 ha)
Cimetière de Sainte-Savine (3,5 ha)
Cimetière de Saint-Julien-Les-Villas (1,4 ha)
Cimetière de Saint-Parres-aux-Tertres (1,3 ha)
Cimetière de Villechetif (0,3 ha)
Espace de détente boisé et aire de jeux (0,7 ha)
Espace de loisirs Gaston Berger (1,1 ha)
Espace vert de la Salle Polyvalente de La Rivière-de-Corps (0,7 ha)
Espace vert Rue Maguerite Duras (0,5 ha)
Jardin de l'Hôtel de Mauroy ou de la Maison de l'Outil et de la Pensée Ouvrière (0 ha)
Jardin des innocents (0,1 ha)
Jardin du Musée Saint-Loup (0,3 ha)
Le jardin du musée d'Art moderne (0,4 ha)
Parc au coeur de l'UTT (0,6 ha)
Parc de la Courtine (0,5 ha)
Parc de Songis (0,7 ha)
Parc des Vassaules (13 ha)
Parc du Cinquentenaire de la Libération (1,7 ha)
Parc Henri Terré (33,6 ha)
Parc Le Foirail (1,9 ha)
Parc Pierre Pitois (6,8 ha)
Parc Rue Maurice de Vlaminck (1,5 ha)
Parc Rue Maurice Girard (0,6 ha)
Parc Rue Quebec le long de l'IUT (1,1 ha)
Parvis Tschambser (0,4 ha)
Place de la Tour (0,1 ha)
Place Jean-Jaurès (0,2 ha)
Place Langevin (0,1 ha)
Place Rue Urbain IV - Église Saint-Jean-au-Marché (0 ha)
Place Saint-Pierre (0,1 ha)
Place Vernier (0,1 ha)
Square Charles Tanret (0,1 ha)
Square des Trois Godets (0,1 ha)
Square du 60e Régiment d'Artillerie de Campagne (0,2 ha)
Square d'Urmitz (0,5 ha)
Square Jorand (0,2 ha)
Square Paul Feller (0,3 ha)
Square Rue Gustave Masson (0,1 ha)
Square Saint-Bruno (0,3 ha)

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**14**
Objet	**RAPPORT ANNUEL 2024 SUR LA SITUATION DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE AU REGARD DU DEVELOPPEMENT DURABLE**
Rapporteur	**Arnaud MAGLOIRE**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Le Conseil communautaire prend acte du rapport annuel 2024 sur la situation de Troyes Champagne Métropole au regard du développement durable.

Pôle Environnement – Développement Durable – Collecte

14

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

RAPPORT ANNUEL 2024 SUR LA SITUATION DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE AU REGARD DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Annexe : Rapport annuel 2024 sur la situation en matière de développement durable

Exposé :

L'article 255 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement soumet les collectivités territoriales et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants à la présentation, préalablement au débat sur le projet de budget, d'un rapport sur la situation interne et territoriale en matière de développement durable.

La Stratégie Nationale de Développement Durable a défini 5 finalités en matière de développement durable :

- La lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère ;
- La préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources ;
- L'épanouissement de tous les êtres humains ;
- La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
- Les modes de production et de consommation responsables ;

Troyes Champagne Métropole a établi un bilan de sa situation interne et territoriale en matière de développement durable, au regard de ces 5 finalités. Ce rapport est présenté par finalité et organisé de la façon suivante pour chacune d'entre elles :

- Un focus sur deux à trois actions qui se sont déroulées dans l'année ;
- Une présentation d'indicateurs représentatifs mis à jour pour l'année 2024 ;

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE PRENDRE ACTE du présent rapport sur la situation en matière de développement durable de Troyes Champagne Métropole.**

Rapport Annuel Développement Durable

Troyes Champagne Métropole 2024

Sommaire

Table des matières

Cadre normatif 4

Introduction 5

Troyes Champagne Métropole, une agglomération engagée en faveur du développement durable 5

Des actions portées sous la bannière des Nations Unies 7

1. LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE 8

L'Adoption du Schéma des Mobilités Actives 2024-2034 et la mise en place de nouveaux services par la Direction des Mobilités - SDMA 9

Mobilités Actives : les nouveautés 2024 14

De nouveaux aménagements en faveur des mobilités douces sur les infrastructures intercommunales. 17

Retour sur les épisodes pluvieux de fin juin - juillet et août 2024 18

2. LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ, DES MILIEUX ET DES RESSOURCES 23

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – transfert de compétence 24

Le Projet de Charte de Développement Raisonné des Energies renouvelables (EnR) 26

Compétence Assainissement – Gestion des Stations d'Epuration 27

3. L'ÉPANOUISSEMENT DE TOUS LES ÊTRES HUMAINS 31

Expérimentation d'une « Maison des 1 000 jours » sur Troyes Champagne Métropole 32

Maison des Etudiants : un environnement et des services pour la réussite des étudiants et étudiantes du Territoire 35

4. COHÉSION SOCIALE ET SOLIDARITÉ ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GÉNÉRATIONS 40

Une solidarité et une cohésion face aux risques d'inondation 41

Sequoia : L'Entreprise à But d'Emploi a un an. 44

Les Points Conseil Emploi de Troyes Champagne Métropole fêtent leurs 20 ans 45

5. UNE DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT SUIVANT DES MODES DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION RESPONSABLES 49

Gestion et prévention des déchets : la poursuite de la mise en place du Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés. 50

Le Financement de la recherche en faveur de la réversibilité des bâtiments, leur performance énergétique et la santé 53

6. L'EXEMPLARITÉ DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE 60

La Cellule Achat Responsable 61

La Commission Consultative des Services Publics Locaux. CCSPL 63

Une réglementation en faveur du Développement Durable Complexe à mettre en œuvre. 65

Loi AGEC Anti Gaspillage Economie Circulaire – du 20 février 2020 article 58 et ses décrets d'application : 66

Loi d'orientation des mobilités dite Loi LOM (LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités) 67

Les Lois EGALIM « équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous » 68

Loi « Climat et Résilience » n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets. 68

Stratégie numérique responsable des collectivités : articles 35 et 180 de la loi REEN (LOI n° 2021-1485 du 15 novembre 2021 visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique) 69

Cadre normatif

La loi constitutionnelle relative à la Charte de l'environnement adoptée le 28 février 2005 est ainsi rédigée :

« Le peuple français considérant,
- Que les ressources et les équilibres naturels ont conditionné l'émergence de l'humanité ;
- Que l'avenir et l'existence même de l'humanité sont indissociables de son milieu naturel ;
- Que l'environnement est le patrimoine commun des êtres humains ;
- Que l'homme exerce une influence croissante sur les conditions de la vie et sur sa propre évolution ;
- Que la diversité biologique, l'épanouissement de la personne et le progrès des sociétés humaines sont affectés par certains modes de consommation ou de production et par l'exploitation excessive des ressources naturelles ;
- Que la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation ;
- Qu'afin d'assurer un développement durable, les choix destinés à répondre aux besoins du présent ne doivent pas compromettre la capacité des générations futures et des autres peuples à satisfaire leurs propres besoins.

Proclame,

Art. 1er. - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.
Art. 2. - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.
Art. 3. - Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.
Art. 4. - Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.
Art. 5. - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.
Art. 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.
Art. 7. - Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.
Art. 8. - L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.
Art. 9. - La recherche et l'innovation doivent apporter leur concours à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement.
Art. 10. - La présente Charte inspire l'action européenne et internationale de la France. »

Le décret n°2011-687 du 17 juin 2011 impose aux collectivités de plus de 50 000 habitants la rédaction d'un rapport sur leur situation en matière de développement durable.

La Stratégie Nationale de Développement Durable a défini 5 finalités en matière de développement durable :

- La lutte contre le changement climatique ;
- La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
- La préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources ;
- L'épanouissement de tous les êtres humains ;
- Les modes de production et de consommation responsables.

Introduction

Troyes Champagne Métropole, une agglomération engagée en faveur du développement durable

Au cœur du département de l'Aube, Troyes Champagne Métropole (TCM) est une communauté d'agglomération de 81 communes, représentant plus de 170 000 habitants (soit environ la moitié de la population du département), sur un territoire de 890 km².
Les évolutions réglementaires nationales en matière de transition écologique et l'ensemble des travaux menés localement autour du Projet de territoire, du Projet Troyes 2030, du Plan Climat Air Energie Territorial ont permis de définir des enjeux de territoire et les défis à relever par la Direction Développement Durable, Climat, Energie : Sobriété énergétique, préservation de la biodiversité et des paysages, décarbonation de nos énergies, adaptation au changement climatique et lutte contre les îlots de chaleur, etc...

Les actions de la Direction s'organisent autour de 3 services :

Service accompagnement du territoire à la maîtrise d'énergie

Le service a pour objectif de réduire les consommations énergétiques du territoire. Cela se traduit par l'accompagnement de différents publics :

- Les particuliers, qu'ils habitent en logement individuel ou en copropriété avec le dispositif ECOTOIT,
- Les communes qui composent Troyes Champagne Métropole avec le Conseil en Energie Partagé,
- ou encore les citoyens avec des actions de sensibilisation comme la Semaine Européenne du Développement Durable.

Par ailleurs, le Contrat d'Objectif Territorial, piloté par le service et qui permet d'accéder à des subventions pour accélérer les transitions, permettra de recenser les différentes actions menées pour en quantifier et réduire l'impact et de structurer celles restant à entreprendre. Le service est également en appui des autres services sur les différentes thématiques liées à la rénovation énergétique : financements associés (Certificats d'économies d'énergie), suivi énergétique, achats d'énergie, et le développement des énergies renouvelables.

Service Transition Écologique, Paysages, Biodiversité, Agriculture

Ce service s'articule autour de plusieurs missions : l'expertise, le conseil et l'accompagnement interne, mais aussi le pilotage de projets transversaux tel que le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Il s'agit d'un document stratégique planifiant les actions du territoire en matière de sobriété énergétique, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation au changement climatique.
Le service mène également des actions opérationnelles spécifiques pour répondre aux objectifs du PCAET en matière de transition écologique et d'adaptation au changement climatique (biodiversité et paysages, urbanisme, énergie, santé, précarité énergétique, agriculture, achat durable...).
Parmi ses autres missions : l'aménagement, la gestion et la valorisation de sites de nature tels que la Vallée des Viennes ou le site de Montaigu, la mise en place d'un espace test maraicher. Enfin, les agents mènent une veille active sur les évolutions réglementaires et les financements associés.

Service Energie, fluides, maîtrise énergétique du patrimoine

Le service contrôle, évalue les consommations énergétiques de l'ensemble des bâtiments publics et des logements gérés directement ou indirectement par l'Agglomération et la Ville de Troyes, afin d'en maîtriser les coûts, d'en améliorer le confort, mais également pour être en phase avec la planification stratégique poursuivie au plan national : se prémunir des fortes variations du prix de l'énergie, amener une prise de conscience des enjeux environnementaux, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et renforcer la responsabilité des collectivités locales dans la gestion de l'énergie.
Ce service met en œuvre du décret « tertiaire » qui impose la réduction des consommations d'énergie finale de l'ensemble du parc tertiaire d'au moins -40 % en 2030, -50 % en 2040, -60 % en 2050 (par rapport à 2010) (sur les bâtiments d'une superficie supérieure à 1000 m²).

La Direction Développement Durable - Énergie - Climat dispose du budget suivant (hors frais de personnel) et consommations des fluides qui sont rattaché aux services opérationnels) pour ses missions relevant de Troyes Champagne Métropole.

Dépenses en Fonctionnement : 186 309 €

Dépenses en Investissement : 104 189 €

Des actions portées sous la bannière des Nations Unies

L'architecture du Rapport Annuel Développement Durable s'appuie sur les 5 finalités précitées :

- La lutte contre le changement climatique ;
- La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
- La préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources ;
- L'épanouissement de tous les êtres humains ;
- Les modes de production et de consommation responsables

S'ajoutent une sixième partie transversale : L'exemplarité.

Une à trois actions parmi les plus innovantes ou exemplaires sont présentées.
Il y est également mentionné le chemin restant à parcourir et les pistes d'amélioration. Chaque action affiche les Objectifs de Développement Durable, (ODD) dans lesquels elle s'inscrit.

Les Objectifs de Développement Durable (ODD)des Nations Unies sont une première dans l'histoire de l'humanité et au fondement d'un pacte mondial. 17 objectifs ont été adoptés par 193 États dont la France, lors du Sommet des Nations Unies sur le développement durable, à New York, en septembre 2015. Ils sont un appel à l'action de tous les pays – pauvres, riches et à revenu intermédiaire – afin de promouvoir la prospérité tout en protégeant la planète.

Ils reconnaissent que mettre fin à la pauvreté doit aller de pair avec des stratégies qui développent la croissance économique et répondent à une série de besoins sociaux, notamment l'éducation, la santé, la protection sociale et les possibilités d'emploi, tout en luttant contre le changement climatique et la protection de l'environnement. Les ODD nous donnent la marche à suivre pour parvenir à un avenir meilleur et plus durable pour tous, qui réponde aux défis mondiaux auxquels nous sommes confrontés, notamment ceux liés à la pauvreté, aux inégalités, au climat, à la dégradation de l'environnement, à la prospérité, à la paix et à la justice. Ils sont interconnectés et engagent l'ensemble des États signataires à mener de front ce projet commun, d'ici à 2030.

Une description des ODD est consultable sur le site internet de l'ONU[1].

[1] https://www.un.org/fr/exhibit/odd-17-objectifs-pour-transformer-notre-monde

1. LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

L'Adoption du Schéma des Mobilités Actives 2024-2034 et la mise en place de nouveaux services par la Direction des Mobilités - SDMA

Afin d'accompagner la mise en œuvre du Projet de Territoire, adopté le 8 juillet 2022, qui définit les grandes orientations et objectifs du territoire pour les 20 prochaines années, Troyes Champagne Métropole, en qualité d'Autorité organisatrice des Mobilités (AOM), organise et finance les services de mobilité et contribue au développement de leur usage quotidien.

Dans le cadre de sa planification des mobilités, elle a élaboré son Plan des Mobilités, document qui comporte 2 axes :

Axe 1 portant sur les transports, les déplacements et le stationnement

Axe 2 traitant du développement de la pratique piétonne et cyclable (volet intégré dans le Schéma Directeur des Mobilités Actives).

Ce schéma est un document de planification qui a pour objectif de permettre à la collectivité d'adopter une cohérence globale et équilibrée en termes de politiques cyclable et piétonne sur le territoire sur 10 ans. Le document propose de planifier les aménagements, de prévoir le développement de divers services de mobilités actives et d'estimer les coûts qui pourraient en découler.

Les enjeux de la desserte cyclable identifiés concernent plusieurs typologies de pôles et thématiques :

- Intermodaux (gare, aires de covoiturage) ;
- Economiques (ZAE, Commerce) pour offrir des solutions alternative et complémentaires aux entreprises ;
- Scolaires (Collèges, Lycées, Université) ;
- Autres : Quotidien (Services publics, santé), loisirs (sports et culture), tourisme.

Le schéma a été élaboré en large concertation avec les acteurs :

- Audit global du territoire ;
- Audit de terrain ;
- Consultation des communes ;
- Consultations publiques ;
- Animation des groupes de travail thématiques ;
- Suivi par un COTECH et un COPIL.

Il se veut le plus représentatif des besoins et propose un plan en 30 actions répartis en 2 orientations :

1- Orientation 1 : planification d'un maillage cyclable et piéton :
   i. Lutter contre la discontinuité des 178km d'aménagement cyclables référencés avec un maillage complémentaire de 320 km de liaisons cyclables et piétonnes ;
   ii. 4 typologies de liaison : structurante, principale, de proximité et d'intérêt interrégional ;
   iii. Réflexion menée en décorrélation des gestionnaires des voiries et par itinéraire sans tenir compte de l'existence actuelle d'axe routier précis. Les itinéraires relient des pôles avec des flux identifiés ;
2- Orientation 2 : des propositions pour développer les services de mobilités actives : remisage et box vélo ; outils favorisant l'intermodalité (carte de paiement, MaaS[2]), Maison du Vélo (augmentation de la flotte et diversification des services) Marcel à Vélo, actions de communications en faveur de la démocratisation des outils et pratiques.

Naturellement, ce schéma fait l'objet d'un suivi par un observatoire interne.

Une 1ère estimation financière de la mise en place des actions s'élève 11 945 000 € HT (2 070 000 € pour le co-financement des aménagements portés par les communes et 9 875 000 € pour ceux portés par TCM).

PASTILLE : Le SDMA s'intègre dans une démarche à plus grande échelle. L'Union Européenne a adopté le 3 mars 2024, la charte européenne sur le vélo en l'identifiant comme le mode de transport le plus durable, accessible et inclusif, peu coûteux et bon pour la santé. Le Plan Vélo et des Mobilités Actives de l'Etat (2022-2027) donne de grandes lignes directrices pour réduire l'usage de la voiture en combinant vélo et transport collectif. Le Plan Régional Grand Est (2022-2028) cherche à coordonner les orientations nationales aux territoires notamment pour accompagner les communes, l'inter-modularité, les infrastructures, le tourisme et les élèves. Le département travaille davantage sur les axes touristiques Seine et Vélovoie des Lacs.
Depuis le 1er janvier 2019, Troyes Champagne Métropole est officiellement compétente par arrêté préfectoral pour les aménagements et l'organisation de la mobilité.

Quelques Chiffres issus du diagnostic sur TCM

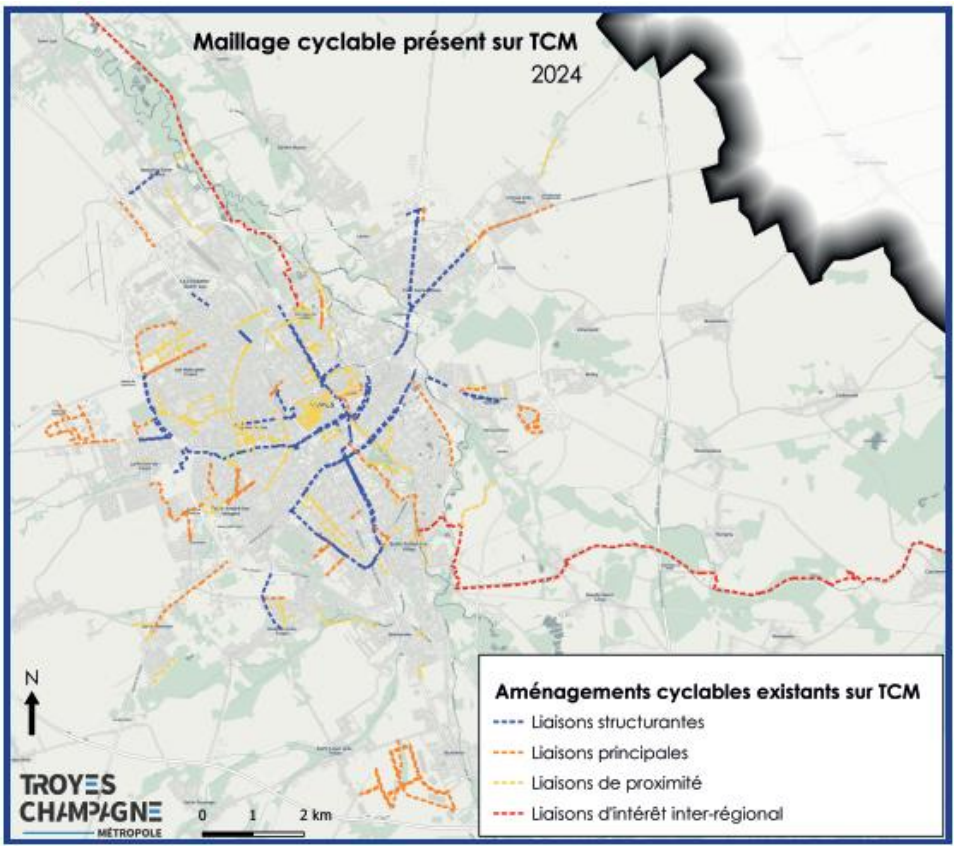
Mode de transport pour se rendre au travail : voiture 79.8% TCM (74% France)
74,9% des sondés souhaitent pouvoir utiliser davantage le vélo pour se rendre au travail.
6 ateliers sur 6 thématiques : Enseignement Supérieur, Tourisme, zone d'activité économique, voirie et aménagement, plans communaux et marchés

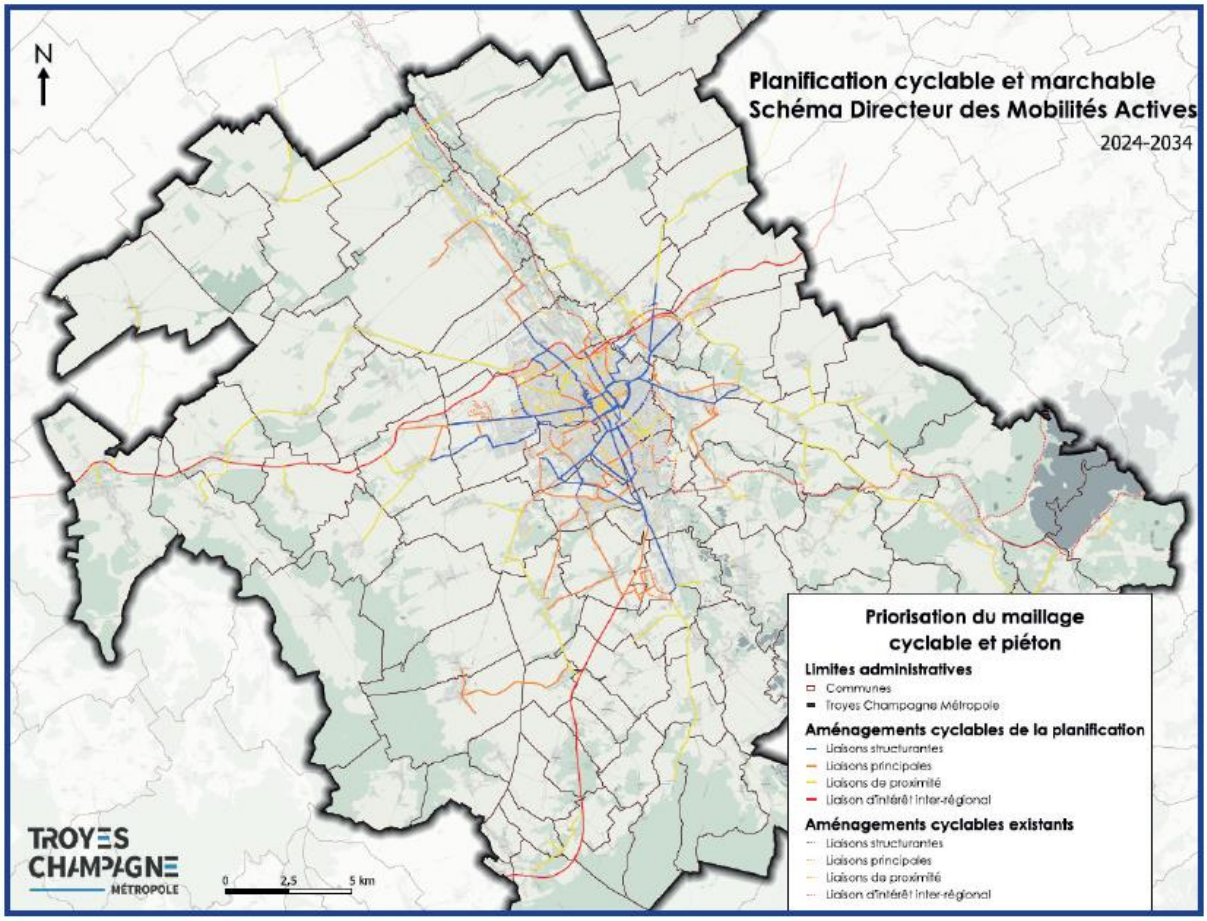
[2] Mobility as a service (MaaS) : une solution MaaS est une application qui centralise différents types de transports pour permettre aux utilisateurs de planifier et d'exécuter leurs voyages d'un point A à un point B. Elle centralise les informations, optimise les itinéraires et intègre les fonctionnalités pratiques de paiement, réservation, le tout sur une plateforme sécurisée.
Elle répond à un déploiement de solutions de micro-mobilités en multimobilité c'est-à-dire en combinant plusieurs moyens de transport tout étant plus fluides que la voiture.

30 Objectifs et Actions (l'intégralité des actions sont détaillées dans le schéma)

Orientation 1 : renforcement du maillage cyclable et piéton pour le quotidien : aménagement d'un maillage équilibré et cohérent, aménager des voies vertes et vélo voies, accompagner les communes, encourager l'inter modularité, accompagner les changements de comportements. Participer à des liaisons de proximité.

Objectifs et actions	Programmation
Aménager les voiries de l'agglomération pour accueillir cyclistes et piétons	
Sécuriser et entretenir les aménagements cyclables de TCM déjà existants	En continu
Sécuriser les traversées des carrefours et des giratoires pour les cyclistes et piétons	En continu
Développer le réseau cyclable structurant	Long terme
Contribuer à l'aménagement des liaisons principales	Long terme
Participer la création des liaisons de proximité	Long terme
Réaliser un observatoire de suivi pour le Schéma Directeur des Mobilités Actives	En continu
Faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons	
Faciliter les raccourcis piétons	Moyen terme
Sécuriser les déplacements des piétons en leur dédiant des espaces réservés et séparés des autres modes ainsi qu'adaptés à leurs besoins du quotidien	Long terme
Fluidifier la pratique du vélo et de la marche grâce à la signalétique	Court terme
Désencombrer les espaces piétons	Long terme
Accompagner les communes de TCM dans le renforcement des déplacements actifs	
Créer un accompagnement technique des communes dans la réalisation d'aménagements cyclables et piétons	Court terme
Subventionner les aménagements cyclables et piétons réalisés par les communes	En continu
Proposer aux communes un accompagnement pour la rédaction d'un plan vélo et marche communal	Court terme
Réaliser une veille juridique et un recensement des aides financières à destination des communes pour les mobilités actives	En continu
Inscrire le territoire dans les grands itinéraires vélo touristiques régionaux et nationaux	
Contribuer au projet de véloroute de Roncenay vers Saint-Florentin	Moyen terme
Contribuer au projet de véloroute de Luyères vers Sens	Long terme


Maillage cyclable présent sur TCM
2024
N
Aménagements cyclables existants sur TCM
Liaisons structurantes
Liaisons principales
Liaisons de proximité
Liaisons d'intérêt inter-régional
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE
0 1 2 km


N
Planification cyclable et marchable
Schéma Directeur des Mobilités Actives
2024-2034
Priorisation du maillage cyclable et piéton
Limites administratives
Communes
Troyes Champagne Métropole
Aménagements cyclables de la planification
Liaisons structurantes
Liaisons principales
Liaisons de proximité
Liaison d'intérêt inter-régional
Aménagements cyclables existants
Liaisons structurantes
Liaisons principales
Liaisons de proximité
Liaison d'intérêt inter-régional
TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE
0 2,5 5 km

Orientation 2 : développer les Services : accompagner communes et associations, encourager l'autoréparation, lutter contre les vols, développer des services, communiquer, animer, renforcer l'offre de stationnement :

Objectifs et actions	Programmation
Renforcer le stationnement vélo sur le territoire	
Développer sur tout le territoire de TCM un service de stationnement sécurisé à vocation intermodal	Court terme
Subventionner le stationnement vélo auprès des communes membres de l'agglomération	En continu
Encourager la pratique du vélo et de la marche dans le quotidien	
Développer l'autoréparation vélo sur l'agglomération	Moyen terme
Développer les outils de calculs d'itinéraires en temps réel	Court terme
Encourager l'apprentissage de la pratique du vélo (enfants et adultes)	Long terme
Un seul titre de payement, un seul support au service de l'intermodalité	Court terme
Développer l'offre de location : La Maison du Vélo	
Augmenter et diversifier la flotte de vélo proposée à la location	Moyen terme
Encourager l'économie circulaire à travers la mise à disposition de vélo adapté	Moyen terme
Obtenir le label "Accueil vélo" pour le service de la Maison du vélo	Court terme
Développer l'offre de vélo en libre-service : Le Marcel à Vélo	
Accroître et optimiser le Marcel à vélo	Moyen terme
Sensibiliser la population à la pratique des mobilités actives	
Partager les bonnes pratiques à vélo et les informations utiles aux cyclistes et piétons	En continu
Renforcer la communication sur les services vélos de TCM	En continu
Pérenniser le Village des Mobilités chaque année dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité	Long terme
Participer aux animations portant sur les mobilités actives organisées par les communes et autres partenaires du territoire	Long terme

Mobilités Actives : les nouveautés 2024

DES BOX VÉLO SÉCURISÉS ou stationnement sécurisé vélo en libre-service de courte durée :

Afin de faciliter les déplacements à vélo dans l'agglomération, Troyes Champagne Métropole a mis en route en 2024 un nouveau service pour permettre aux cyclistes de stationner leur vélo de manière sécurisée.
Cette offre de stationnement est conçue pour les vélos classiques et à assistance électrique. Ce Vélo Parc, sécurisé et accessible 24h/24 et 7 jours sur 7, permet d'accueillir par box, 26 vélos (sur 2 niveaux) dont 13 places en partie basse avec recharge électrique.
Les 3 Vélo Parcs sont accessibles avec une carte BUSSEO ou avec l'application DIWIO. Pour utiliser le Vélo Parc il faut sélectionner un abonnement correspondant à la durée souhaitée sur le site diwio.fr ou l'application Diwio. Les Vélo Parcs sont spécialement adaptés aux 2 roues non motorisés.

LES BOX VÉLO EN BREF :

- Vélo Parc Argence, à proximité du Théâtre de Champagne
- Vélo Parc Hôpital, à proximité du Centre Hospitalier de Troyes
- Vélo Parc Laclos, à proximité du boulevard Victor-Hugo et Le Cube - Troyes Emotions
- Le service est payant, la tarification a été adoptée au Conseil Communautaire du 6 décembre 2024

Coût d'achat des 3 box vélo : 800 000 €HT (hors subvention) et hors frais de gestion.

Le Vélo Parc Ulbach

Pour remiser leur vélo, les cyclistes réguliers peuvent également utiliser le Vélo Parc Ulbach. Ce service s'adresse d'avantage au stationnement de longue durée.
Ce Vélo Parc permet d'accueillir jusqu'à 60 vélos. Il est accessible 7jr/7 24h/24 avec un badge après réalisation d'un contrat de stationnement auprès de la Maison du Vélo.

Au total sur l'année 2024, le service de Vélo Parc comptabilise 100 réservations de stationnement. La majorité des locations se concentre sur de la réservation d'une place de stationnement à l'année (26 réservations sur 2024), puis au mois (18 sur 2024) et à la semaine (17 sur 2024).
Les nouveaux tarifs ont été adoptés au Conseil µCommunautaire du 6 décembre 2024.

La totalité des services dédiés à la mobilité douce, est présenté sur le site de TCM / onglet « se déplacer à vélo » :

https://troyes-champagne-metropole.fr/habitervivre/se-deplacer-dans-tcm/a-velo/

Evolution du réseau TRANSPORTS COMMUNS AGGLOMERATION TROYENNE TCAT

Afin de répondre aux nouveaux besoins et enjeux de la mobilité, une évolution du réseau a été mise en œuvre depuis le 5 août 2024. Cette transformation a pour objectifs de répondre aux enjeux de déplacements des habitants et au développement du territoire, en proposant un réseau :

- → **+ connecté** avec des liaisons entre chaque ligne de bus et la navette Cœur de Troyes,
- → **+ intermodal** favorisant le passage d'un mode de transport à un autre (bus, train, Marcel à Vélo, covoiturage, parking …),
- → **+ performant** avec une redirection des lignes sur les boulevards et des trajets plus rapides,
- → **+ sécurisé** dans l'espace public,
- → **+ serein** avec un cadre de vie apaisé.

Le nouveau réseau permet de réduire le nombre de bus en centre-ville de la ville centre (Troyes), et donc de :

- → Créer des nouvelles liaisons pour un réseau plus simple d'utilisation,
- → Éviter de repasser systématiquement par le cœur du réseau, et ainsi améliorer les temps de parcours.

Cette évolution du réseau comprend ainsi :

- → La sortie des bus du centre-ville et leur report sur les boulevards entourant le Bouchon, à l'exception de l'axe Poincaré / République (encore desservi par les lignes 2, 3 et 10),
- → Leur remplacement par la navette Cœur de Troyes (voir ci-dessous),

→ L'extension de la ligne 1 à la récente extension du Parc Grand Troyes, afin de mieux répondre aux besoins des entreprises de la zone d'activités et de leurs salariés. Deux nouveaux arrêts ont ainsi été créés dans ce secteur,

→ L'amélioration de la navette étudiante (ligne 10) qui relie le centre-ville de Troyes aux principaux sites étudiants de l'agglomération. Depuis le 2 septembre 2024, une desserte plus proche et plus sécurisée a été mise en place au sein du campus de l'UTT, avec un nouveau parcours et la création de nouveaux arrêts. Par ailleurs, un nouvel arrêt a également été créé boulevard Charles Delestraint à Troyes, à proximité du Cube et du Parc des Expositions. Enfin, les 2 courses matinales, suspendues depuis septembre 2023 pour cause de pénurie de conducteurs, ont été rétablies.

Evolution de la navette Cœur de Troyes

Pour se déplacer plus facilement au centre-ville, Troyes Champagne Métropole avec la TCAT proposent, depuis août 2023, un service de navettes électriques et gratuites, baptisé « navette Cœur de Troyes ».
Afin de remplacer la circulation des bus dans l'hypercentre, ce service a également connu une évolution depuis le 5 août 2024. Son parcours s'est agrandi à la tête du Bouchon, en desservant le boulevard Danton, le Cours Jacquin, la rue Kléber, la rue de la Cité et la rue Clémenceau. De plus, le secteur de la gare est désormais connecté par la navette au niveau de la place Arnaud Beltrame (Monument aux Morts – arrêt « Gare Jardins »).
Ce nouvel itinéraire propose aux usagers une boucle desservant au total 16 arrêts (dont 9 nouvellement créés) dans et autour du centre-ville historique de Troyes.

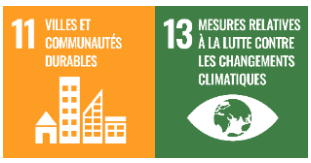
La plage de fonctionnement de la navette Cœur de Troyes a été également renforcée. Celle-ci circule désormais 7 jours sur 7, soit :

- <u>du lundi au samedi</u> : toutes les 8 minutes de 7h15 à 20h00 ;
- <u>les dimanches et jours fériés (nouveauté)</u> : toutes les 30 minutes de 9h30 à 19h30.

CŒUR DE TROYES
DANTON
Cours Jacquin
PHILIBOS
AMBROISE
KLÉBER
SIMART
CATHÉDRALE
CITÉ
MALLE
ARGENCE
THÉÂTRE DE CHAMPAGNE
PÉTIOU
HÔTEL DE VILLE
GARE JARDINS
SAUSSIER
LANGEVIN
JAURÈS
VICTOR HUGO
NICHEL LACLOS
14 JUILLET P1
14 JUILLET P2
BURNONVILLE
POINCARÉ
Boulevard Gambetta
Rue Général de Gaulle
Place Jean Moulin
Rue Emile Zola
Rue Clemenceau
Quai Dominique Larrey
Quai Dampierre
Rue de la Cité
Rue Kléber
Avenue du 1er Mai
Boulevard Danton
Boulevard Carnot
Boulevard Charles Delestraint
Boulevard du 14 Juillet
Rue Voltaire
Rue Gambetta
Rue Charles Baltet
Avenue Pierre Brossolette
Rue des Bas Trévois
Rue Pithon
Rue Jean Jaurès
Rue Thiers
Rue Dr Dupuis
Rue Ernest Renan
Rue Pierre Semard
Rue Gambetta
Avenue Pasteur
Boulevard Victor Hugo
Boulevard Dr Schweitzer
Boulevard Dr Jacques Chirac
Boulevard Dr Jacques Chirac
Boulevard Dr Jacques Chirac

Le coût de fonctionnement de la navette Cœur de Troyes, dans la configuration en place depuis le 5 août dernier, est estimé à 411 000 € HT par an (hors coût d'amortissement des véhicules), soit un surcoût limité de 17 000 € par an.
Les derniers chiffres de fréquentation communiqués par la TCAT font état du grand succès de cette nouvelle configuration de la navette Cœur de Troyes, celle-ci transportant 50 000 à 55 000 voyageurs par mois (estimation de septembre 2024)[3].

De nouveaux aménagements en faveur des mobilités douces sur les infrastructures intercommunales.



Les voiries et ouvrages d'art gérés et entretenus par Troyes Champagne Métropole correspondent à un linéaire de 89 km et 42 ponts et passerelles.
Ce sont essentiellement les voies des axes pénétrants au sein de l'agglomération urbaine, les ponts enjambant les voies ferrées ou encore la trame viaire des zones d'activités industrielles ou commerciales.

Au cours de l'année 2024, 3 opérations ont intégré des aménagements favorables à la mobilité douce :

- Le Pont Croncels,
- La rue Danton dans la Zone industrielle de La Chapelle Saint Luc,
- La voirie nouvellement créée dans le Parc du Grand permettant les accès à l'usine Clarins.

[3] L'absence de données de validation des titres de transport (le service étant gratuit) ne permet pas de disposer de données régulières. De même, les cellules compteuses (détecteurs au niveau des portes des véhicules) n'arrivent pas à compter de manière fiable les passagers, dans la mesure où il y a trop de montées et de descentes en même temps (les navettes ne comportant qu'une seule porte).

Retour sur les épisodes pluvieux de fin juin - juillet et août 2024

L'année 2024 a connu des phénomènes climatiques très intenses, très localisés et rapprochés :

- Orage violent du 29 juin 2024 :
- Orage violent du 10 juillet 2024 :
- Orage violent du 11 juillet 2024 :
- Orage violent du 20 juillet 2024 dans le pays d'Othe : coulée de boues et inondations de maisons à Bucey-en-Othe - état de catastrophe naturelle reconnu par un arrêté du 23 septembre 2024
- Orage du 01 aout 2024

Le niveau de pluie centennale a été atteint et même dépassé sur Troyes, la Chapelle Saint Luc et Pont Sainte Marie (2 fois en 15 jours).
Des centaines d'appels/sollicitations ont été adressés au service GEPU (Gestion des Eaux Pluviales) (2 ETP) en 15 jours, nécessitant :

- des interventions terrain (hydrocureuse),
- des expertises terrain (rencontres avec administrés et élus, diagnostics au cas/cas),
- des expertises d'assurance,
- des conseils et accompagnements pour aménagements…

Les principales problématiques rencontrées sont connues et identifiées :

- Aménagements privés/publics avec gestion du pluvial insuffisante/inexistante, combinés à une très forte imperméabilisation,
- Rejets eau pluviale privée vers la voirie publique,
- Grilles avaloirs colmatées (feuilles,…) → capacité d'engouffrement des eaux fortement réduite,
- Ruissellement agricole vers zones habitées (champs à nus), réseau saturé du fait de l'intensité des pluies > à la pluie de référence

Les Solutions nécessitent une gestion intégrée des Eaux Pluviales comme une composante structurante de tout projet d'aménagement, en visant :

- Une gestion intégrée des EP ;
- L'infiltration de la pluie là où elle tombe ;
- La réduction de l'imperméabilisation (choix de surfaces absorbantes sur les bâtiments et les voiries) ;
- Le recours à des solutions fondées sur la nature (noues, fossés, jardins de pluie, bassins d'infiltration…).

LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

en quelques chiffres…

Les données chiffrées recueillies sont réparties en 3 catégories :

- Mobilités alternatives, transports et, flotte de Véhicules
- Economies d'énergie et réduction des gaz à échelle de serre : consommations de la collectivité et données énergétique génériques sur le territoire
- Qualité de l'Air

Mobilités alternatives à la voiture, transports et, flotte de Véhicules

Plateforme de court-voiturage avec Karos* :

-* données produites par la plateforme Karos©

Depuis le début du service :

9 418 inscrits au total (+2 418 en 2024).
Le nombre d'utilisateurs (= nombre d'inscrits sur la plateforme) se décompose en 3 :

- Alternants (= conducteurs et passagers) = 2 206
- Conducteurs = 2 985
- Passagers = 4 157

Le nombre de covoiturageurs (= nombre de personnes qui covoiturent sur l'application) se décompose en 3 :

- Alternants = 499
- Conducteurs = 1 738
- Passagers = 2765

Trajets réalisés : 188 536.
Nombre de trajets en autosolisme évités : 96 150.
Nombre de campus et employeurs partenaires : 62 sur le territoire de TCM.

Gain d'émission de CO^2 (en kg) : 69 413 (au total depuis le début du service)
107 144 km évités en 2023 (soit 14,659 t de C02)
98 615 km évités en 2022 (soit 13,504 t de C02)

301 140,50 € économisés par les utilisateurs depuis le début du projet (161 318 € sur 2024 / 100 993 € sur 2023)
70% des courts voiturage réalisés entre 7h/8h et 17h/18h.
6 km : distance moyenne réalisée / 8 km : distance moyenne proposée.

Pistes cyclables et voies vertes :

187,7 km d'aménagements cyclables (tout gestionnaire confondu) dont :

32,1 km de bandes cyclables **(9 km TCM)**
49,7 km de pistes cyclables **(15 km TCM)**
105,8 km de voie verte **(23,9 km TCM)**

La catégorie « contre sens cyclable » n'est plus indiquée car complexe à identifier : en effet dans certains cas, elle fait l'objet d'un aménagement classique (bande ou piste), dans d'autres elle est automatiquement de droit (même sans signalisation) dans les zones 30 et les zones de rencontre, sauf arrêté municipal spécifique la supprimant.

Le Marcel à vélo :

14 619 comptes usagers (4 113 nouveaux inscrits ; 408 suppressions) ;
7 734 usagers (1959 nouveaux usagers pour 4 113 nouveaux inscrits = taux de conversion de 48% légèrement supérieur à la moyenne) ;
153 760 trajets (locations) 50% des locations avec abonnés annuels ; 20% des locations sans abonnement (à la minute);
71,7% des trajets sont gratuits c'est à dire sur forfait et inférieur à 20min (62% en 2023) ;
42% des locations entre 15h et 21h, 28% entre 21h et 6h à report modal le soir après la fermeture des lignes de bus ;

- Taux de rotation des vélos : 4.31 rotations/jour/vélo (6,5 les mois d'été) : Taux de rotation élevé dû au succès du service (tarifs attractifs, emplacement des stations…). Cela engendre une forte utilisation du service et des vélos usés plus rapidement. Pour répondre au besoin : extension de la flotte à venir avec 70 nouveaux vélos équipés de porteurs de smartphone ;
- 28 Stations (la station Mac Arthur est achetée mais non encore posée et ni totalement opérationnelle) ;
- Répartition un peu plus homogène des flux par station (50% des flux concentrés sur 7 stations contre 5 en 2023). Les 7 stations principales :
  - Mairie de Troyes – Office du tourisme

- UTT – Complexe sportif Henri Terré
- Pôle Gare
- Hôpital Simone Veil
- Y Schools-Brossolette
- Complexe 3 Seine – Cinéma
- IUT – Technopole

- Location par application (96,8%) Web App'(2,1%) ; PAss/Badge (0,5%) ; SMS (0,7%)
- Depuis 2021 :
  - 5,2% des usagers (398) ont réalisés + de 200 locations
  - 12% des usagers ont réalisé entre 20 et 49 locations
  - 11% des usagers ont réalisé entre 10 et 19 locations
  - 39% des usagers ont réalisé entre 2 et 9 locations
  - 20% des usagers ont réalisé 1 location

La Maison du vélo :

Acquisitions 2024 : Extension de la flotte avec 50 nouveaux VAE, 10 VTC (vélo tout chemin), 2 vélos pour personne à mobilité réduite (PMR). Mise en location de ces nouveaux vélos depuis la semaine du 13 janvier 2025.

Nombre de vélos à la Maison du Vélo en prenant en considérant l'usure de la flotte et le rebus :
37 vélos classiques (-3), 2 tandems, 2 VTT enfants, **176 VAE (+37)**,6 vélos cargos, **10 VTC (*nouveauté*)**, 2 vélos PMR
Station de réparation de vélo : 2 au printemps 2024 : sur la Voie Verte des Viennes et au Complexe Henri Terré

TCAT :

Transport grand Public
5 924 000 voyageurs en 2023 ; 6 546 079 voyageurs en 2022 ; 6 035 800 voyageurs en 2021, (5 565 000 voyageurs en 2020, année « normale » : 9 500 000 voyageurs)
3 314 200 km parcourus sur le territoire de Troyes Champagne Métropole en 2023 (3 461 700 km en 2022 : - 4,3 %) (3 563 200 km en 2021)

Transport Scolaire :
14 048 élèves transportés (2023) (14 108 élèves en 2022) dans le cadre du transports scolaires. 11 000 (en moyenne) utilisent le réseau bus TCAT et 3048 (3 108 en 2022) sont transportés par les cars scolaires.

Environnement
• Tous les bus utilisent un carburant à très basse teneur en soufre et sont équipés d'un filtre catalytique.
• 38 bus répondent à la norme Euro 6
• 7 bus fonctionnent au GNV [Gaz Naturel Véhicule]
• 5 navettes électriques (dont 1 de réserve)

Véhicules électriques dans la flotte de TCM :

Bornes de Recharges : 2 doubles au Siège

Véhicules électriques dans la flotte de TCM :
- 13,75 % (11 VL électrique, VP + VU, sur un parc de 80 véhicules) inchangé
- 5 véhicules achetés en 2024 (1 VL et 2 VU) **soit 60 % d'achat de véhicule à faible émission**
- 6 vélos dont 4 VAE (vélo à assistance électrique) soit X % du parc vélos

Kilométrages évités par le télétravail :

TCM	2022	2023	2024**
agents	45	71	61
km évités	34240 km	44241 km	41 937 km
t eq Co2 évitées * (217,6 g/km)	7,45 t	9,62 t	9,13t
dont usage (carburant)	6,57 t	8,49 t	8,05
dont construction	0,88 t	1,13 t	1,075

-* calcul réalisé sur la base du calculateur « ademe » et considérant que les véhicules des agents sont thermiques. Le calcul intègre le cout environnemental lié au carburant (192g/km) mais aussi celui de la construction du véhicule (25,60g/km)
**13 agents économisent plus de 1000km et représentent 61,8% de kilomètres non parcourus

Consommations de la collectivité et données énergétique génériques sur le territoire

1 GWh = 1000 MWh = 1000 000 kWh

Énergie consommée par la collectivité :

Quantité définitive 2023 :
4 243 179kWh d'électricité en 2023 (3 895 MWh en 2022) **(soit 4,2 GWh)**
2 427 018 kWh de gaz en 2023 (1 894 MWh en 2022) consommés dans les bâtiments de l'agglomération **(soit 2,4 GkW)**

0 bâtiment utilisateur de fioul ou relié au réseau de chaleur

La superficie des bâtiments communautaires est de : 63 265 m² de surface totale dont 12 bâtiments supérieurs à 1 000 m²

Consommation d'eau dans les bâtiments :

12 055 m³ en 2023

Consommation d'énergie pour le mobilier urbain communautaire :

	Eclairage Public	Signalisation Tricolore	Autres (fontaines, sanisettes…)	Coût **
2020	518 739 kWh	24 312 kWh	36 872 kWh	86 068 €
2021	362 822 kWh	16 859 kWh	38 664 kWh	69 751 €
2022	218 540 kWh	18 412 kWh	37 516 kWh	43 358 €
2023	269 807 kWh	16 413 kWh	27 552 kWh	38 338 €
2024	270 497 kWh	17 642 kWh	'8909 kWh	79 458€*

*les hausses tarifaires ont été conséquente sur 2024 avec les prix multipliés par 2
**il s'agit d'une tendance générale car certaines factures sont à cheval sur deux années

Énergies durables et renouvelables et données énergétiques du territoire*

'*Site Observatoire Climat Air Energie Grand Est Édition 2024 (parution septembre 2024)

Production d'énergie renouvelable sur le territoire *: 665 GWH en 2022 (17% Biomasse bois ; 17% PAC ; 20% biogaz (+1pt); 39% Eolien (-4pts)– 641 GWH en 2021 -628 GwH en 2020

3 821 GWh d'énergie consommée sur le territoire en 2022, tous secteurs et types d'énergies confondus
4164 GWh en 2021 / 3 679 GWh en 2020

Emissions de GES dans l'agglomération
Emissions de GES dans l'agglomération en 2022 tous secteurs confondus : 735 kteqCO_2
863 kteqCO_2 sur 2021. (790 kteqCO_2 sur 2020)

7 sites de méthanisation sur le territoire de TCM
4 sites de Production d'hydroélectricité
48 éoliennes en fonctionnement

Autres Sources

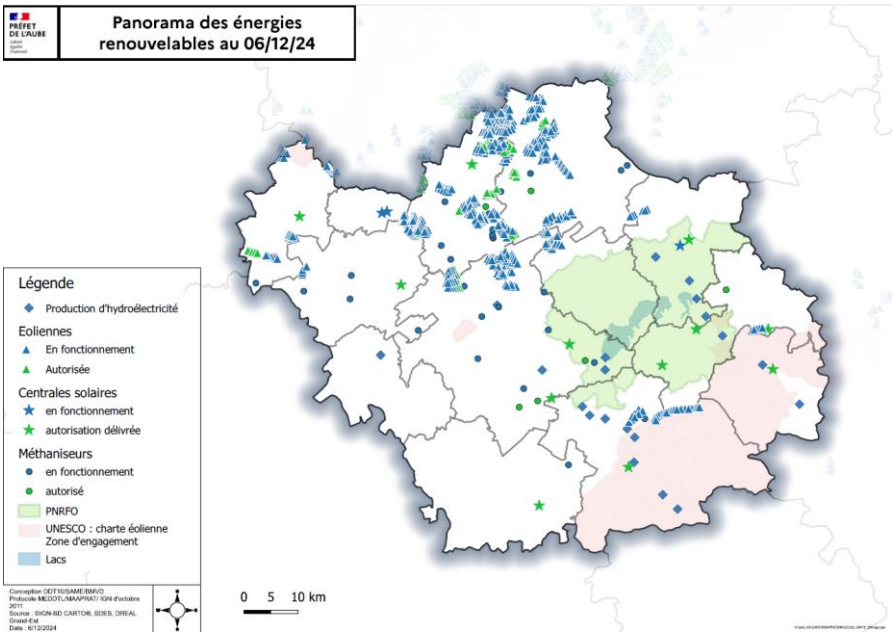
Demandes d'autorisation de travaux ou Permis 2024
65 communes adhérentes au service ADS (Autorisation Droit des Sols) – attention le progiciel d'instruction des autorisations de travaux « Oxalis » n'est plus opérationnel depuis août 2024 pour Creney, fin septembre 2024 pour St Lyé Macey, St Parres Troyes, Fontvannes, Lusigny et début décembre pour toutes les autres communes. Les données suivantes de 2024 sont donc incomplètes.

475 demandes d'autorisations de pose de panneaux solaires photovoltaïques (450 en 2023/247en 2022 ;
16 dossiers relatifs à la pose de blocs d'unité extérieure de pompes à chaleur recensés ;
189 dossiers de travaux d'amélioration des performances thermiques (isolation, huisserie...) dont 96 ITE (Isolation Thermiques Extérieure) (126 dossiers en 2023/120 dossiers en 2022).

Cadastre solaire : *DERNIERE ANNEE*
Le service et le site internet ont été fermé au cours de l'année 2024 en raison d'une fréquentation devenue trop faible.
608 visites entre janvier et septembre 2024, dont près de 80% des visites n'allaient pas au-delà de la page d'accueil

1082 utilisateurs du site « cadastre solaire » en 2023 (4174 en 2022)
14% des recherches relatives à la production d'eau chaude (chauffe-eau solaire) 25,6% en 2022

86% des recherches relatives à la production électrique) 74,3% en 2022
71% des recherches concernent l'autoconsommation – 29% des recherches concernent la revente



Economies d'énergie des particuliers
Ecotoit :

407 conseils réalisés (517 en 2024) dont :

- 207 rendez-vous d'information de premier niveau (266 en 2023).
- 162 rendez-vous avec compte-rendu (217 en 2023).
- 38 accompagnements complets (34 en 2023).

Qualité de l'air

Seuil d'Information et de recommandation relatif à la qualité de l'air* :

Les données synthétiques 2024 ne sont pas encore disponibles auprès de l'ATMO

Jours de dépassements en PM10 [4]:

2023 : 4 jours de dépassements de seuil qui ont conduit au déclenchement de la procédure d'information et de recommandation. 3 jours de dépassement en 2022 / 2 jours en 2021 / 4 jours en 2020

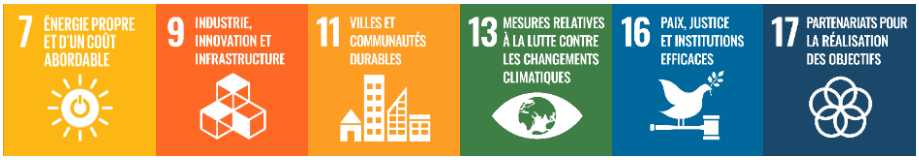
Nombre de signalements de nuisances olfactives
64 nuisances déclarées à l'ATMO en 2022 sur le territoire de TCM (**56 nuisances** déclarées en 2021)

Ces données sont fournies par l'ATMO Grand Est Agence (Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air)***

[4] *(Les particules PM_{10}, qui regroupent **les particules de diamètre inférieur à 10 µm**, ont des sources multiples. Les particules provoquent une altération de la santé respiratoire)*

2. LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ, DES MILIEUX ET DES RESSOURCES

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – transfert de compétence



La Loi pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové dite « loi ALUR » du 24 mars 2014 avait posé le principe du transfert de plein droit au 21 mars 2017, de la compétence aménagement de l'espace communautaire en matière de « Plan Local d'Urbanisme (PLU), documents d'Urbanisme en tenant lieu ou carte communale ».

Ce transfert pouvait ne pas avoir lieu si 25% communes représentant au moins 20% de la population s'y opposaient, ce qui est arrivé par deux fois au sein de notre territoire.

Lors des travaux du Projet de Territoire en 2021 et 2022, l'élaboration d'un PLU intercommunal (PLUi)a de nouveau été abordée dans un contexte de cohérence de l'action publique et d'unité territoriale, puis repris lors des séances des conférences des maires des 25 novembre 2023 et 1er juin 2024.

La prise volontaire de cette compétence par la Communauté d'Agglomération a été adoptée le 20 septembre 2024.

Ce transfert s'est accompagné d'une « charte de gouvernance » traitant des thématiques suivantes :

- Droit de véto des communes ;
- Modalités d'élaboration et de mise en place du PLUi ;
- Modalités d'intégration des projets communaux dans le PLUi ;
- Conditions d'exercice du droit de préemption urbain.

Après modification des statuts par arrêté préfectoral, Troyes Champagne Métropole mènera à la fois les évolutions (révision, modification, mise à jour…) des documents qui restent en vigueur en lien avec les communes (PLU et cartes communales) et par ailleurs, procédera au recrutement d'un prestataire pour réaliser le futur PLUI. L'élaboration du PLUi durera plusieurs années (5 ou 6 ans) en raison d'un travail important de diagnostic du territoire et d'une large concertation à mener auprès des élus et des habitants pour définir les enjeux (PADD[5]) et les règles du futur document (OAP[6], règlement écrit et graphique).

Tout au long du dernier trimestre 2024, les communes ont délibéré sur leur PLU avant transfert pour y intégrer des études.

[5] PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
[6] OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

A ce titre le service Transition Ecologique Biodiversité, Paysage, Agriculture a pu être associé pour faire des propositions au titre de l'article L151-19 qui permet de définir des zones à protéger, que cela soit des zones historiques ou naturelles voire, tout simplement un arbre.

Dans le cadre du diagnostic du territoire à venir et de la construction du PLUi, les études des paysages seront menées et s'attacheront à prendre en compte chaque spécificité des territoires et des activités humaines y opérant.

Les études comprendront :

1. L'état initial de l'environnement : le territoire dans ses limites physiques, la ressource en eau, Patrimoine naturel et biodiversité, Climat, Air, Energie, Risque et Nuisance ;

2. Le diagnostic paysager et urbain : les paysages structurants, les espaces urbanisés, les enjeux pour les bourgs ;

3. Le diagnostic socio-économique : la démographie et la population, l'habitat, les dynamiques économiques, l'offre de services, Les déplacements, transport et Infrastructures.

Devront également être étudiées :

- Les perspectives et les prévisions économiques et démographiques,
- La capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis,

- Une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années ;
- Des objectifs de consommation de l'espace au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le Projet de Charte de Développement Raisonné des Energies renouvelables (EnR)

Les derniers rapports du GIEC (Groupement Intergouvernemental d'Expert sur le Climat) confirme l'accélération du changement climatique induite par les activités humaines. Le GIEC estime que les +1,5° C seront atteints en 2030 et que limiter la hausse des températures à 2° ne sera possible qu'en accélérant la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Si 15 % des GES sont liées aux décisions des collectivités territoriales (en termes de consommations), ces dernières peuvent également agir sur la planification et l'aménagement du déploiement des énergies renouvelables en les soutenant ou les organisant.

Elles doivent agir sur les 3 piliers de la transition : sobriété énergétique, efficacité énergétique, développement des EnR.

La Loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production des EnR vise à planifier les projets, à simplifier les procédures, à privilégier les espaces déjà artificialisés.

Le projet de charte travaillé au cours de l'année 2024 s'inscrit dans cette démarche tout en proposant un cadre de déploiement raisonné et de bon sens.

Les études de 2019 et 2022 montrent que les potentiels de production reposent sur toutes les sources : solaire photovoltaïque et solaire thermique, méthanisation, bois énergie ou géothermie. L'éolien pourrait progresser mais seulement par une densification ou le renouvellement de l'existant (repowering).

Afin de concilier inquiétude des habitants, saturation des équipements, association des riverains et donc favoriser une acceptabilité sociale des projets, le projet de charte fixe des objectifs :

- Favoriser les projets concertés avec les élus, propriétaires et investisseurs ;
- Garantir transparence et information des habitant ;
- Fixer un cadre ;
- **Limiter les impacts et préserver les paysages et grands ensembles ;**
- **Préserver les surfaces agricoles de bonne qualité ;**
- Favoriser les retombées énergétiques et financières locales.

Il s'agit de ne pas soutenir les projets ayant reçu un vote défavorable d'une commune concernée par le projet et de tenir compte de recommandations :

- En phase projet : informer et tenir informer les habitants du projet, à partir des cartes, des éléments techniques, des éléments financiers et énergétiques ; d'ouvrir le projet aux financements locaux et participatifs.
- En phase Chantier et exploitation : de rendre compte des interventions, de les minimiser, de communiquer les rapports annuels d'exploitations, de favoriser l'Economie Circulaire.

Le projet de charte fixe **des recommandations sur l'usage de l'éolien (pas de nouveaux parcs, préservation des continuités écologiques et couloirs migratoires, interdire tout déboisement…), le solaire (pas de déboisement, d'installation en zones humides, ou sur de bonnes terres agricoles…)**, la méthanisation (éloignement de 500m…) et la biomasse (accès par route existantes, approvisionnement à moins de 200km).

Enfin la charte a été écrite en cohérence avec les autres actions locales telles que la charte de la Chambre d'Agriculture de l'Aube (photovoltaïque au sol et agrivoltaïsme) et celle du Parc Naturelle Régionale de la Forêt d'Orient (PNRFO).

Compétence Assainissement – Gestion des Stations d'Epuration

Le programme de travaux 2024 a porté principalement sur la rénovation de la rue du Général de Gaulle à Troyes et du quartier de la Planche Clément, pour un montant total de travaux de 3 127 765.74 € TTC.

S'ajoute la réhabilitation de postes de refoulement pour un montant total de 714.221,40 € ttc. Il s'agissait des postes suivants, dont certains ont été identifiés dans le diagnostic comme ayant des défauts structurels : entrées d'Eaux Claires Parasites ...

- Poste « HORLOGE » : rue des Azalées à Buchères ;
- Poste « FETUOT » : rue du Fetuot à la Chapelle-Saint-Luc ;
- Poste « GAMBETTA » : Angle rue Gambetta et rue René Gillet à Saint-Julien-Les-Villas ;
- Poste « NICOLAS REMOND » : rue Nicolas Rémond à Saint-Julien-Les-Villas.

Au sein de la Station d'Epuration de Barberey Saint Sulpice, des travaux de valorisation du bio gaz produit par le traitement des boues sont en cours d'achèvement (dépense 2024 : 433 217.74 € TTC sur un montant total des travaux : 10 717 576,81 € HT soit 12 861 092,17 € TTC).

Ces travaux consistent à permettre l'injection dans le réseau GRDF du biogaz produit par les boues. Ce biogaz était auparavant exclusivement utilisé pour répondre aux besoins de la station (principalement pour le chauffage en hiver et brulé l'été en torchère).

Après une saison complète de fonctionnement (hiver 2023-2024), l'injection de biogaz dans le réseau GRDF a rapporté 902 000 € en 2024 (contrat d'achat de biogaz avec la société ENDESA) (768 475 € en 2023).

Le Rapport annuel sur le fonctionnement du Service public de l'assainissement RPQS

Le Rapport annuel sur le Prix et la Qualité du Service public (RPQS) est un document produit tous les ans par chaque service d'eau et d'assainissement pour rendre compte aux usagers du prix et de la qualité du service rendu pour l'année écoulée. En 2024 est parue le rapport sur l'année d'exploitation 2023. Transmis à eaufrance, les données de rapport sont en ligne sur https://www.eaufrance.fr/

LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ, DES MILIEUX ET DES RESSOURCES

en **quelques chiffres...**

Répartition des surfaces sur le territoire de TCM (sur 893,28 km²) et évolution entre 2009 et 2019*:

63,5% de surface agricole / **-1,03%**
20,9% de surface forestière et semi-naturel/ **-0,03%**
13,3% de surface artificialisée : **8%** de surface perméable urbain (**+3,91%**)/ **3%** de surface imperméabilisée (non bâtie) (**+5,75%**)/ **2,3%** de surface imperméabilisée (bâtie) (**+9,33%**)
1,9% de surface en eau/ **+0,14%**
0,4% de zones humides / **+0.57%**

Diminution de la surface agricole : les prairies les plus touchées : Evolution de la surface des exploitations agricoles : -2% de surface utile, -17% des surfaces en herbes ; +6 % des terres labourables
* données 2019 fournies par GéoGrandEst

Linéaire de nouvelles haies plantées en milieu agricole :

123,6 km sur 18 communes de Troyes Champagne Métropole (champagne crayeuse) **(soit +8,6km entre 2022 et 2024.** (Calcul réalisé à partir de l'état des lieux de 115 km en 2021 mené par le Syndicat Départ auxquels ont été ajoutés les programmes de plantations de haies menés par la Fédération Départemental des Chasseurs de l'Aube avec ou sans le financement de Troyes Champagne Métropole. Il n'est pas pris en compte les éventuelles et hypothétiques destructions de linéaire.

Stations d'épuration (extrait du Rapport annuel sur le Prix et la Qualité du Service public 2023)
6 stations d'épuration (Barberey, Estissac, Saint Thibault, Courteranges, Les Bordes Aumont, Bray et Virloup)

317 postes de refoulement au 31 décembre 2023
- prix du service assainissement au 1er janvier 2023 : Troyes Champagne Métropole 1,2705 € TTC/m3
- prix du service assainissement au 1er janvier 2024 : Troyes Champagne Métropole 1,3310 € TTC/m3

Evolution du prix en 2024 + 4,76 %
1 982,8 tMS de boues évacuées à 25,48 % de siccité

Réseaux
1 199,85 kilomètres de réseaux sont constitués de 731,88 km d'un réseau d'eaux usées strict, de 446,99 km d'un réseau d'eaux pluviales strict, et de 20,98 km d'un réseau unitaire.
La population desservie : 144 790 habitants et 44 452 abonnés, répartis sur les 26 communes

9 933 682 m3 : quantité d'eau entrant dans la station d'épuration en 2023 (Barberey + Estissac)

Quantité de pollution dégradée : **2 573 305 kg DBO5/an (Barberey + Estissac)**

Conformité des rejets : **93,29 %** en 2023 (89,47% en 2022) (96,98% en 2021)

Quantité de déchets évacués en 2023 :
Refus de dégrillage : 342 t
Sables : **0 tonnes**
Graisses : **227 tonnes**
Boues
- Quantité de boues évacuées : 1 982 tonnes en 2023
- Quantité de boues produites : 3 721 tonnes en 2023

Apports Extérieurs aux Stations : 10 870 m3 de matières de vidange traitées, issues des systèmes de traitement autonomes (assainissement non collectif) (-1 285 **m3**)

LES ESPACES DE NATURE DU TERRITOIRE

Au cours de l'année 2024, Troyes Champagne Métropole a poursuivi la réalisation de Vidéos des espaces de nature du territoire.

Ces capsules sont disponibles sur le lien :

7 vidéos ont été tournées en 2024 clôturant ce 1er cycle de mise en ligne de videos.

SITE	COMMUNE
Square Berniolle Bois de la ½ Lune	**SAINT SAVINE**
Parc des Moulins	**TROYES**
Jardins du Cœur de Ville	**TROYES**
Vignoble de Champagne	**MONGUEUX**
Du Square d'Urmitz aux Jardins en pied d'Immeuble	**LES NOES PRES TROYES**
Vallée et l'Ancre et de la Vannes	**ESTISSAC**
Plan d'Eau de la Réserve	**VERRIERES**
Marais	*VILLECHETIF*
Forêt d'Orient 3 parties *Historique et Charte Forestière* *Biodiversité* *Trame verte et Bleue*	*LUSIGNY S/BARSE & LAUBRESSEL*
La cordelière	*LA CHAPELLE ST-LUC*
Zone Humide Bréviandes au fil de l'eau	*BREVIANDES*
Jardin Colette ou square Ben Gourion	*ST ANDRE-LES-VERGERS*
Vergers	*ST-ANDRE & COURTERANGES*
Pelouse de l'Échelle	*SOMMEVAL*
Parcs et Jardins des Quartiers de Troyes *Square St Bruno/ parc des Marots/ parc La fontaine*	*TROYES*
Forêt 4 parties *Paysages et Diversité* *Gestion et Exploitation* *Préservation et Usages* *Adaptation au Changement Climatique*	
Vallée de la Seine en 3 parties	*De VERRIERES à SAINT JULIEN LES VILLAS* *De SAINT JULIEN LES VILLAS à TROYES* *De TROYES à LA CHAPELLE SAINT LUC*
Surfaces Agricoles	*FEUGES*
Parc de la Mairie et Sentier des Merlettes	*CLEREY*
Par cet Jardins	*TROYES*
Zone Humide La réserve naturelle des prairies humides de Courteranges	*COURTERANGES*
Savart du Bas de Vau	*SAINTE MAURE*
Aéroport de Barberey	*BARBEREY SAINT SULPICE*
Parc Lebocey	*PONT SAINTE MARIE*
Parc Pitois	*LA CHAPELLE SAINT LUC*

3. L'ÉPANOUISSEMENT DE TOUS LES ÊTRES HUMAINS

Expérimentation d'une « Maison des 1 000 jours » sur Troyes Champagne Métropole

1000 premiers jours
Là où tout commence

Les 1000 premiers jours est ce moment de vie qui court de la grossesse (4ème mois) aux deux ans révolus de l'enfant, jusqu'à l'entrée à l'école maternelle.

Les connaissances scientifiques confirment que durant cette période :

- Le cerveau et le corps se développent à une vitesse extraordinaire : l'enfant interagit, explore et découvre le monde ;
- Les environnements où grandit l'enfant, ses premières expériences de vie peuvent durablement influencer son développement et sa santé à l'âge adulte.

Cette période est cruciale pour répondre aux besoins essentiels de l'enfant et prévenir des inégalités qui se forment dès le plus jeune âge.
La commission d'experts présidée par le neuropsychiatre Boris Cyrulnik a remis en septembre 2020, son rapport identifiant les facteurs favorables au développement de l'enfant et les leviers pour investir d'avantage [7].

Les recommandations se déclinent en 5 priorités [8]:

1. Mettre à disposition des parents et de l'entourage de l'enfant des informations simples, accessibles et fiables notamment grâce au site et à l'application mobile des 1000 premiers jours ;
2. Améliorer l'accompagnement des parents pendant toute la période en soutenant la généralisation de l'entretien prénatal précoce et, depuis 2022, de l'entretien postnatal précoce « pour aider à se sentir bien » ;
3. Proposer un accompagnement renforcé selon les besoins des parents et les vulnérabilités notamment avec un service adapté aux parents en situation de handicap (SAPPH), en renforçant les moyens de prise en charge des détresses parentales psychologiques ou encore en expérimentant un Référent Parcours Périnatalité (RéPAP) ;

[7] https://sante.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-1000-premiers-jours.pdf
[8] https://sante.gouv.fr/prevention-en-sante/sante-des-populations/1000jours/

4. Inviter les parents à prendre du temps pour construire la relation avec leur enfant : congé paternité porté à 25 jours et en travaillant à une meilleure conciliation entre vie familiale, vie sociale et vie professionnelle.
5. Améliorer la qualité des modes d'accueil du jeune enfant

Depuis 2021, les agences régionales de santé (ARS) et les directions régionales à l'économie, l'emploi, le travail et les solidarités (DREETS) organisent des appels à projets régionaux conjoints pour soutenir des initiatives locales.

Dans ce cadre, en 2024 Troyes Champagne Métropole a présenté son expérimentation qui s'inscrit dans l'**axe 3 du projet de territoire « Un territoire accueillant et agréable à vivre » - Orientation n°13 du projet de territoire : Renforcer l'offre de services à la population -Objectif 40 : Développer une offre de services et d'accueil de l'enfant comme de l'adolescent ainsi qu'une politique d'accompagnement à la parentalité.**

Elle s'appuie sur

- Un maillage territorial via les **3 Relais Petite Enfance** (Sud, Est, Nord) ;
- Une **équipe de professionnels de la petite enfance** aguerrie :
  - En rural : 3 Educatrices de Jeunes Enfants (EJE) – 1 puéricultrice – 8 auxiliaires de puériculture et CAP petite enfance ;
  - En urbain : 2 référentes du Programme de Réussite Educative – 1 chargé de mission cohésion sociale – soutien à la parentalité ;
- **Un réseau de communes-relais pour la délocalisation de l'offre de services** autour de l'éveil de l'enfant et de l'accès au numérique ;
- **Deux micro- crèches** sur la zone Est (Villechétif) et Nord (Barberey) permettant de repérer et d'orienter les parents et futurs parents sur l'offre de services ;
- Une offre de la **médiathèque Jacques-CHIRAC** autour de la petite enfance (« Le mois des tout-petits »…) permettant l'éveil culturel dès le plus jeune âge ;
- **Des associations** soutenues au titre de la solidarité en soutien aux familles : CIDFF, UDAF « La parenthèse », Maison départementale de la famille

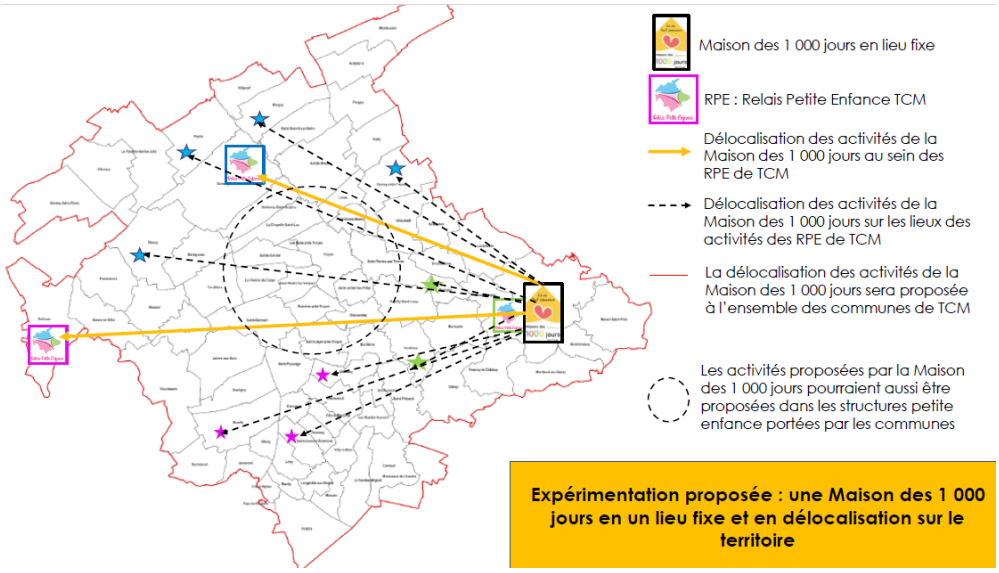
Il n'existe pas de modèle unique, mais plutôt une invitation à concevoir et expérimenter des maisons adaptées à chaque contexte.

Les actions sont organisées autour de 5 axes :

1- Groupe de Parents (groupes de paroles, papote ta grossesse, La Bulle Parentale) ;
2- Activités Parents/Enfants (Groupe Jeux, Massage Bébé, Atelier Snoezelen, 1.2.3 Bougies, mon papa et moi) ;
3- Activités d'éveil culturel (ateliers sensoriel et artistique, grandir avec l'art, ateliers éveil et signes) ;
4- Soin/prévention (consultation puéricultrice, sophrologie, allaitement, entretien individuel ou en couple) ;
5- Accueil et informations.

La maison des 1000 jours se situe au RPE EST à Lusigny dans les locaux encore disponibles.

L'expérimentation se déroule sur 2 années.



Montant du projet HT : 122 545 €

Investissements Travaux d'aménagement : 46 680 € TTC Véhicule pour assurer l'itinérance : 20 000 € TTC Petit mobilier et accessoires : 4 500 € TTTC	**Fonctionnement** : 59 845 € 1 EPT 45 000€ Achat de Prestations 9 845 € TTC Fonctionnement 5 000 € TTC
	Recettes CAF aide au poste 23 600 € CD10 – ARS – MSA o Fonctionnement : 21 481 € o Investissement 50 160 €

Maison des Etudiants : un environnement et des services pour la réussite des étudiants et étudiantes du Territoire

LE SERVICE VIE ETUDIANTE
Le service Vie Etudiante de Troyes Champagne Métropole, présent à la Maison des Etudiants (MDE), a pour missions principales : l'accompagnement et l'information à destination des étudiants sur l'ensemble des services et dispositifs existants sur la vie étudiante.

L'objectif est de devenir le passage indispensable pour tout étudiant arrivant sur le territoire pour l'accompagner au quotidien dans ces démarches.

Progressivement, le service Vie Étudiante a accentué l'information sur la prévention et la promotion de la santé étudiante, a amélioré et facilité l'accès aux différents dispositifs proposés et renforcé les actions en matière de lutte contre la précarité étudiante.

LA MAISON DES ETUDIANTS c'est :

UN ESPACE ÉTUDIANT MIS A DISPOSITION DE TOUS LES ÉTUDIANTS. Lieu d'échange, de travail et de convivialité entre pairs. Avec des dispositifs proposés :

UN POINT RELAIS CAF :

Partenariat avec la CAF de l'Aube pour un accompagnement de premier niveau apporté par un agent formé pour les étudiants. L'objectif : Faciliter l'accès aux droits et aux services de la CAF, informer, orienter et accompagner.

UN POINT RELAIS CPAM :

Partenariat avec la CPAM de l'Aube pour un accompagnement de premier niveau apporté par un agent formé pour les étudiants. L'objectif : Ouvrir son compte Amélie, déclarer son médecin traitant, aider à l'accès aux soins, informer, orienter.

L'ACCOMPAGNEMENT A LA RECHERCHE D'UN STAGE, dans l'utilisation du site dédié à la recherche d'un stage avec une entreprise via les ordinateurs mis à disposition.

https://guide-stage-alternance.fr/ Ce site recense toutes les modalités et périodes de stage des formations universitaires du territoire et s'adresse autant aux étudiants qu'aux entreprises

UN LIEU D'INFORMATION ET D'ANIMATIONS, des actions, des expositions, des ateliers ou des conférences, qui amènent des temps de réflexion et améliorent le niveau d'information sur les sujets du quotidien de l'étudiant (précarité, santé, prévention).

UN ESPACE « JOBS ETUDIANTS »
Offres locales spécialement dédiées aux étudiants, affichées la Maison des étudiants.

DES SALLES DE TRAVAIL
Deux salles de travail vouées aux associations étudiantes, disponibles gratuitement aux heures d'ouverture.

UNE SALLE DE MUSIQUE
Mise gratuitement à disposition des étudiants, toute équipée et insonorisée, les étudiants peuvent disposer de cet espace pour leurs répétitions tout au long de l'année.

UN PARKING « ÉTUDIANT »
Le parking du Campus des Comtes de Champagne est proposé pour un stationnement sécurisé, en centre-ville, est ouvert aux étudiants troyens au tarif de 10 euros par mois.

UN ACCOMPAGNEMENT DES ASSOCIATIONS ÉTUDIANTES
Une personne dédiée conseille, guide et aide à monter des projets et des dossiers de demandes de subvention pour les associations étudiantes.

UN SITE INTERNET DEDIÉ AUX ÉTUDIANTS https://etudieratroyes.fr/
Ce site dédié aux étudiants regroupe l'essentiel des sujets de la Vie Etudiante : actualités, logements, informations pratiques sur les stages et l'alternance, événements, culture, sports…et en trois clics !

LES ACTIONS

LES ATELIERS THÉMATIQUES
Moments d'échanges sur différentes thématiques : le sexisme, violences, harcèlement de rue, prévention MST, contraception, etc. en lien avec nos partenaires (CPAM, CIDFF, etc.)

REUNION DE RENTREE – RENTREE DECALEE DE LA CPAM Information ASSURANCE MALADIE « spéciale Étudiants » » (septembre et janvier). Présentation des services et dispositifs existants de la CPAM sur notre territoire aux étudiants, primo arrivants et internationaux.

« LES RENCONTRES ETUDIANTES » DANS LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
Un « mini-village MDE », est présenté régulièrement dans les établissements d'enseignement supérieur, dans le but de faire connaître les services et dispositifs existants proposés à la MDE, en lien avec nos principaux partenaires (CPAM, le CROUS, la CAF de l'AUBE, la Fédération des Etudiants Troyens-Campus3 et les différentes associations d'étudiants).

FORMATION PREVENTION « MAITRISE TA SOIREE » 4 sessions proposées par an :
1ère partie : Former et informer, des risques lors des soirées étudiantes sur les addictions : risques liés à l'absorption d'alcool, tabac et autres substances psychoactives.
2ème partie : Formation aux démarches et obligations d'association, des responsables des associations étudiantes.

LES PETITS DEJEUNERS de la MDE :
Des petits déjeuners équilibrés (classiques, salés et à emporter) proposés à déguster en présence d'une diététicienne pour ses conseils en partenariat avec le CROUS.

LES ANIMATIONS « APRES-MIDIS DE NOËL » A LA MDE
Moments de convivialités proposés aux étudiants durant cette période de Noël.

LES SOIREES ETUDIANTES
Proposées tout au long de l'année, les soirées étudiantes permettent de se rencontrer inter-établissement, de créer des liens entre les étudiants et « leur » Maison des étudiants.

SOIREE PATINOIRE
Dans le cadre de la « Semaine d'Information sur la Santé Mentale » (SIMS) : 500 étudiants

Les étudiants patinent sur des musiques mixer par un DJ. Ils sont également invités à inscrire une pensée positive sur un mur d'expression dédié. Une tombola en fin de soirée avec de nombreux lots à gagner. Des goûters et boissons sont distribués dans la soirée.

SOIREE JEUX
Soirée sur la thématique des Jeux, partenaires sollicités pour nous accompagner en proposant une animation « jeux » sur une thématique de prévention : CPAM (addiction), PREFECTURE (escape Game Sécurité Routière), La Médiathèque présentera des jeux à découvrir.

LES EVENEMENTS

LE FORUM AVENIR ETUDIANT (janvier)
Le Forum Avenir Etudiant de Troyes Champagne Métropole est devenu le rendez-vous incontournable d'orientation et d'information de l'agglomération troyenne, de l'Aube et du Sud Champenois (avec un élargissement au Pôle Métropolitain).
En partenariat avec le Bassin d'Education et de Formation de Troyes/Bar-sur-Aube, les Services départementaux de l'Education Nationale de l'Aube et de la Haute-Marne, le Rectorat de Reims et la Région Grand Est, il attire chaque année plus de 5 000 personnes. Il est destiné aux élèves de Terminales générale, technologique et professionnelle de l'Aube et de la Haute-Marne, ainsi qu'aux étudiants du territoire,
Ce forum présente toutes les formations post baccalauréats diplômants du territoire ainsi que plusieurs cursus régionaux et extrarégionaux pour aider les lycéens dans leur orientation ou conforter leurs choix. Il propose des espaces thématiques recouvrant l'ensemble des secteurs d'études.

Les objectifs sont :

- Encourager les élèves du cycle secondaire à préparer leur avenir,
- Valoriser TCM comme un pôle de formation supérieure de premier plan au sein de la Région Grand Est et développer le pôle universitaire troyen,
- Contribuer à l'attractivité des Etablissements d'Enseignement Supérieur du territoire,
- Favoriser la rencontre de ces derniers avec le milieu estudiantin,
- Faciliter l'attache des futurs étudiants sur le territoire.

LE GUICHET ÉTUDIANT NUMERIQUE
Son objectif est de faciliter les démarches administratives et quotidiennes des étudiants du territoire de l'agglomération au moment de la rentrée universitaire. Toutes les informations nécessaires sont réunies sur un même site avec l'ensemble des partenaires œuvrant au quotidien pour la vie étudiante.
Ces différents acteurs présentent avec précisions leurs services, pour répondre efficacement aux besoins des étudiants dans les domaines suivants : aides au logement, transports, bourses, social, santé, vie étudiante, accès à la médiathèque, etc.

LES CLES DE TROYES (septembre)
Cette manifestation sur trois jours consécutifs très attendue par l'ensemble des étudiants, vise à favoriser l'intégration des étudiants, sur le territoire de l'Agglomération de Troyes Champagne Métropole.

Reconnue par l'ensemble des Etablissements d'Enseignement Supérieur et de Recherche, grâce à la participation active des étudiants, cette opération d'accueil reçoit le soutien de nombreux partenaires publics et privés.

1er jour : Le « Raid Urbain » des Clés de Troyes
Le Raid Urbain est organisé au cœur du Bouchon de Champagne. Son objectif reste de permettre aux étudiants inscrits de découvrir la ville de Troyes et son agglomération de manière ludique, mais aussi de se familiariser avec les différents acteurs culturels et services du territoire.

Les Tremplins Initiatives et Musiques Etudiants et la remise des prix sont proposés dans la soirée suivie d'un concert.

2ème jour : « Journée Culturelle et de Loisirs » : cette journée est consacrée à la découverte des offres culturelles du territoire.

L'ÉPANOUISSEMENT DE TOUS LES ÊTRES HUMAINS
en **quelques chiffres…**

Enseignement Supérieur :

10 640 * étudiants sur le département de l'Aube en octobre 2024
Si on reporte les réponses manquantes cette année, mais obtenues l'année précédente, à effectifs équivalents, on se rapproche d'un effectif global d'environ 10 900 étudiants (par extrapolation).
Comme observé au niveau national, l'évolution démographique entraîne une certaine stagnation du niveau des effectifs, qui ne connaissent plus la même croissance que précédemment

10 866 étudiants en octobre 2023
10 863 étudiants en octobre 2022
11 259 étudiants en octobre 2021

Le retour des établissements ne permet encore d'établir au jour de rédaction du rapport le nombre de diplômés 2023/2024 (généralement arrêté au moment des cérémonies de remise des diplômes

1 907 diplômés* dans l'année universitaire 2022-2023 sur les 6 principaux établissements d'enseignement supérieur
2569 diplômés dans l'année universitaire 2021-2022
2455 diplômés dans l'année universitaire 2020-2021

-*UTT, IUT, URCA CCC, Y Schools, Saint Jo, EPF. **Attention** le passage des formations de l'IUT de DUT (bac+2) en BUT (bac+3) fait diminuer provisoirement le nombre d'étudiants diplômés. Notons la montée en effectif et donc de diplômés de l'ESTP avec 76 élèves diplômés en plus soit un total de 1983 en ajoutant cet établissement.

4 849 852 € investis par TCM dans l'enseignement supérieur en 2023 (4 674 576 € en 2022, 6 376 222 € en 2021 et 6 332 632 € en 2020) données consolidées
(Il ne s'agit pas d'une réduction mais d'années, sans dépenses exceptionnelles d'investissements liées au financement du Pôle Universitaire de Santé d'Innovation Médicale ou le co-financement de bâtiments universitaires)

Nombre de participants aux manifestations organisées par TCM :

23 animations physiques organisées (dont les 4 majeures : Clés de Troyes (3jours), Olympiades étudiantes, Forum avenir étudiant, **8 095** participants en présentiel

Le guichet étudiant numérique et le guichet logement étudiant sont désormais permanents et unifiés sous la forme du Guichet étudiant numérique (les données de fréquentation réelle ne sont pas exploitables puisque les visiteurs n'acceptent généralement plus de cookies)

Pôle Universitaire de Santé et d'Innovation Médicale
14 praticiens installés

Emploi [9] :
Taux de chômage sur la zone d'emploi de Troyes : 9,5% au deuxième trimestre 2024
Source : Insee, taux de chômage localisé (9,1% au deuxième trimestre 2023) (9,9% au deuxième trimestre 2022)

Nombre d'actifs des 15-64 ans* : 76 990 soit un taux d'activité de 71,9% (76 399 soit un taux d'activité de 71,6% en 2023) (76 457 et 71,8% en 2022) (76 225 en 2021)

Nombre d'actifs des 15-64 ans ayant un emploi* : 64 739 soit un taux d'emploi de 60,4% (63 767 soit un taux d'emploi de 59,7% en 2023) (63 253 et 59,4% en 2022) (63 022 en 2021)
**données Insee faisant suite au recensement de 2020 sur le territoire de TCM - La population des 15-64 ans s'élève à 106 754.*

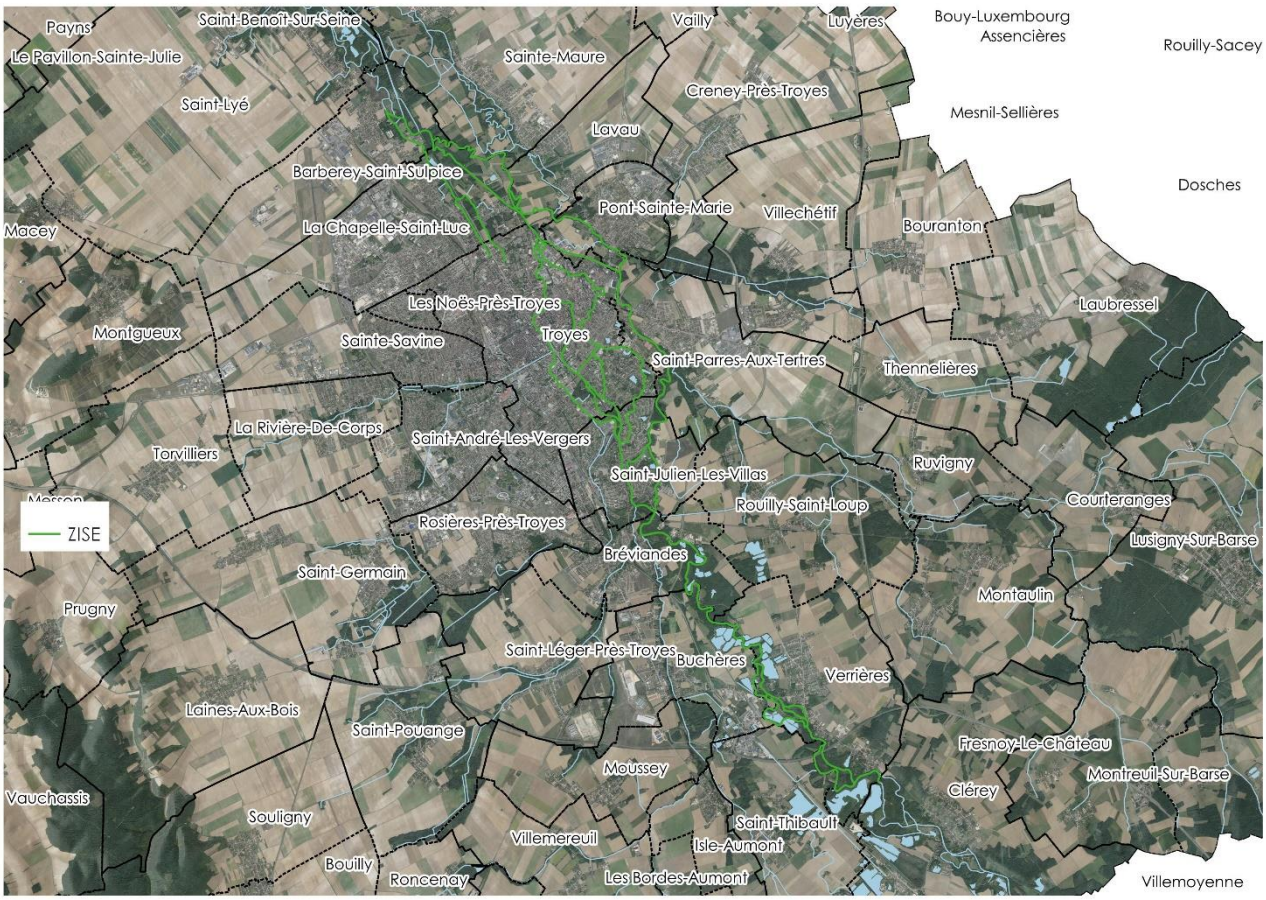
[9] Définition Le taux d'emploi rapporte le nombre de personnes en emploi à la population totale. Il peut être calculé pour une sous-catégorie de la population donnée (par exemple une tranche d'âge, les habitants d'une région, les titulaires d'un diplôme, etc.).

4. COHÉSION SOCIALE ET SOLIDARITÉ ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GÉNÉRATIONS

Retour Sommaire

Une solidarité et une cohésion face aux risques d'inondation

La compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations) est exercée sur le territoire de Troyes Champagne Métropole par différents acteurs : TCM, SDDEA, SMBVA (syndicat mixte du bassin versant de l'Armançon). Sur ses domaines de compétence, l'action de TCM se porte plus spécifiquement autour des communes relevant du territoire à risque inondation (TRI) au sein duquel a été déclaré le système d'endiguement de l'agglomération troyenne par arrêté préfectoral du 30 juin 2022. Ce dernier se compose à la fois de digues, d'ouvrages hydrauliques et de remblais routiers contribuant à la protection des inondations. L'une des principales missions de la direction GEMAPI est donc d'assurer l'entretien, la surveillance et la rénovation de ce système et de sa zone d'influence correspondant à une trame hydraulique s'étendant de Verrières à



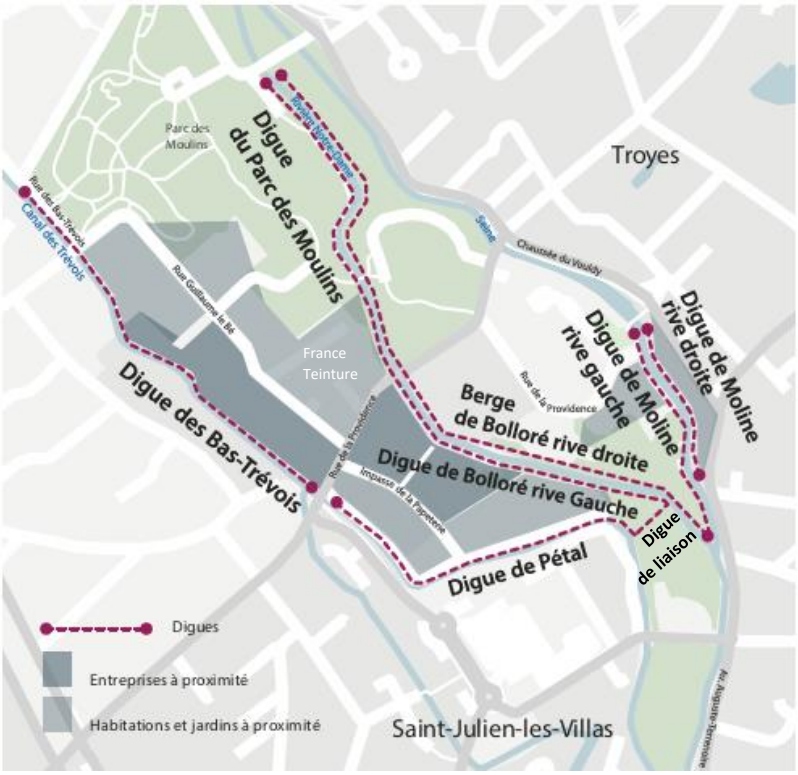
Barberey Saint Sulpice.

ZISE = zone d'influence du système d'endiguement

Retour Sommaire

A titre d'exemple, de mars à fin oct[illegible]ipes de terrain sont entièrement mobilisées [illegible] et la surveillance courante des digues et ouvrages (fauches, petits travaux, opérations de maintenance). Le reste de l'année, les équipes se concentrent davantage sur les cours d'eau afin de s'assurer du libre écoulement de l'eau au sein de la zone d'influence. Pour cela, des inspections visuelles à pied ou en bateau sont réalisées et peuvent amener à l'envoi de courriers à l'attention des propriétaires riverains afin de leur rappeler leurs obligations d'entretien des berges et du lit. S'agissant des berges de propriété publique, les équipes se chargent directement de cet entretien, dans le cadre d'un plan de gestion.

L'année 2024 a été particulièrement pluvieuse et tempétueuse ce qui a engendré de nombreuses interventions des équipes tant en fauche qu'en sécurisation des berges lié à des arbres déstabilisés ou tombés.



Parallèlement, Troyes Champagne Métropole est engagée depuis plus de 10 ans dans la réhabilitation de ses digues. Dans la poursuite des 7 km déjà réhabilités (Foicy, Pont Hubert, Labourat et Fouchy), les équipes se concentrent désormais sur les derniers linéaires (4 km) des digues dites du centre-ville sur les communes de Troyes et Saint-Julien-les-Villas. Ce projet d'ampleur s'inscrit comme l'une des mesures phares du Programme d'Actions de Prévention contre les Inondations (PAPI) de Troyes et du bassin de la Seine supérieure. D'un montant prévisionnel de 31 millions d'euros TTC, il comprend également un volet de travaux d'amélioration des conditions d'écoulements sur les communes de Lavau et Pont-Sainte-Marie.

Retour Sommaire

Ce projet, au-delà de son aspect structurant par la réhabilitation des digues, a été pensé dans un objectif d'intégration écologique et paysagère des travaux. A ce titre, il permet notamment la création de nouvelles opportunités de cheminements piétons au travers d'espaces naturels, en plein cœur de ville, la renaturation de zone aujourd'hui en friche et délaissée, la réouverture de ruisseaux aujourd'hui canalisés offrant de nouveaux contacts entre le public et l'eau ou encore la réouverture d'un ancien bras de Seine

Figure 1 - visuel projet de la renaturation d'une zone en friche - Bas Trévois

accompagnée d'une forêt alluviale propice au développement d'une biodiversité riche sur une zone recevant actuellement une exploitation de peupliers.

L'ensemble du projet sera soumis à enquête publique dans le courant du 1er trimestre 2025 et les premiers travaux sont attendus pour le début d'année 2026 pour une durée minimale de 6 ans.

La mise en œuvre du PAPI de Troyes s'inscrit pleinement dans les orientations de la stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI).

La prévention contre les inondations passe également par des actions de sensibilisation et de pédagogie auprès du public. Pour cette année 2024, les équipes de TCM ont pu participer à la journée nationale de la résilience (15 octobre 2024) aux côtés d'autres acteurs de la thématique (DDT, EPTB Seine Grands Lacs, SDIS) en animant un atelier sur le rôle des digues auprès des élèves d'écoles primaires de Saint-Julien-les-Villas et du collège de Beurnonville à Troyes.

En matière de préservation des milieux aquatiques, on peut enfin citer la coopération entre Troyes Champagne Métropole et la fédération de pêche sur le suivi des températures de l'eau sur le territoire et de la passe à poissons située au droit du déversoir de Saint-Julien-les-Villas où l'observation de la montaison de poissons entre mi-avril et mi-mai a permis le recensement d'une quinzaine d'espèces.

Sequoia : L'Entreprise à But d'Emploi a un an.

Territoire Zéro Chômeur de Longue Durée

Grâce à une forte dynamique collective, Troyes Champagne Métropole a obtenu en mai 2023 l'habilitation et a conventionné avec les services de l'Etat, le Conseil départemental, et France travail pour l'embauche des personnes privées durablement d'emploi par l'Entreprise à But d'Emploi SEQUOIA, créée à cet effet.

L'expérimentation « Territoires Zéro Chômeur de Longue Durée » se fonde sur trois convictions qui permettent de penser qu'il est humainement et économiquement possible de mettre fin à la privation durable d'emploi à l'échelle de territoires.

Elle représente aujourd'hui 85 territoires en France, qui ont permis de remettre à l'emploi plus de 4600 personnes.

La communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole a défini le territoire s'étendant sur le quartier des Sénardes et les communes de Saint-Parres-aux-Tertres, Thennelières, Ruvigny, Montaulin, Courteranges, Lusigny-sur-Barse et Montreuil-sur-Barse.
En s'appuyant sur l'ensemble des partenaires de l'emploi, l'objectif de TCM est de tout mettre en œuvre pour aller à la rencontre des personnes privées durablement d'emploi et volontaires pour retrouver un travail.
En 2024, le Point Conseil Emploi de TCM a accompagné 75 personnes en suivi individuels, permettant la signature de 5 CDI et 15 CDD au sein de l'entreprise.
En parallèle, depuis son habilitation en septembre 2023, l'Entreprise à But d'Emploi, SEQUOIA, a recruté 30 salariés en CDI. Elle prévoit d'atteindre 42 salariés en 2025. Pour y parvenir, elle propose des activités supplémentaires et utiles au territoire et non concurrentielles.
SEQUOIA propose notamment une épicerie mobile 2 matinées par semaine dans le quartier des Sénardes, un service de laverie repassage, des petits travaux d'espaces verts et du relooking de meubles.
Pour 2025, SEQUOIA prévoit de proposer plus largement une offre de services à destination des communes et de leurs habitants.

Quelques chiffres :
3 Comités Locaux de l'Emploi, 6 commissions
1 concertation pour le droit à l'emploi regroupant 200 personnes
75 entretiens individuels
30 CDI en Entreprise à But d'Emploi (EBE), 5 Hors EBE
Durée moyenne de la privation d'emploi : 56 mois

Nouveautés 2024 : Toujours 8 communes concernées
31 nouveaux volontaires accompagnés ;
113 entretiens individuels menés ;
29 retours à l'emploi hors EBE ;
11 recrutements en CDI chez Séquoîa soit un effectif de 28 salariés.

Les Points Conseil Emploi de Troyes Champagne Métropole fêtent leurs 20 ans

Dès la fin des années 90 et au début des années 2000, les services Emploi ont été initiés par les communes (Troyes et La Chapelle Saint-Luc) pour soutenir les chercheurs d'emploi dans leurs démarches. À partir de 2004, la Communauté d'Agglomération s'engage pleinement dans la compétence Emploi, et établit 6 Points Conseil Emploi (PCE) dans les communes du Grand Troyes (devenue Troyes Champagne Métropole en 2017), en fonction des besoins identifiés sur le territoire.

Cette démarche s'inscrit en complément des services existants, tels que France Travail, la Mission Locale et Cap emploi, dans une logique de proximité.

Les PCE servent de lien entre les chercheurs d'emploi et diverses structures locales, telles que les services publics de l'emploi, les entreprises et les associations. Ils sont gérés par 7 Conseillères en Insertion Professionnelle (CIP) et 4 agents d'accueil, qui offrent un soutien personnalisé dans toutes les étapes du retour à l'emploi, y compris la définition du projet professionnel, la formation, la recherche d'emploi et la préparation aux entretiens.

Différents ateliers et dispositifs permettent ainsi aux chercheurs d'emploi, inscrits ou non à France Travail, de bénéficier d'un accompagnement pour faciliter leur orientation et leur insertion professionnelle.

Au-delà de leur accompagnement aux chercheurs d'emplois, les Points Conseil Emploi entretiennent une relation personnalisée avec les entreprises, avec l'appui et la collaboration de France Travail : visites d'entreprises, définition des besoins de recrutement, diffusion d'offres d'emploi, pré-sélection de candidats, suivi des personnes recrutées, etc.

Quelques Chiffres :

Le réseau de Troyes Champagne Métropole propose aujourd'hui 11 permanences : Bouilly, Troyes, La Chapelle-Saint-Luc, La Rivière-de-Corps, Lusigny-sur-Barse, Pont-Sainte-Marie, Saint André-les-Vergers, Saint- Julien-les-Villas, Saint-Parres-Aux-Tertres, Sainte-Savine et Estissac (ouverte avant l'été 2024). Depuis 2004, le réseau des PCE c'est :

- 134 415 inscriptions et entretiens réalisés
- 9 672 chercheurs d'emploi devenus actifs

Perspectives pour les PCE :

Face à ce succès et en réponse à une demande accrue des entreprises en termes de recrutement, Troyes Champagne Métropole s'est engagée à :

- Consolider le partenariat noué depuis des années avec France Travail,
- Participer et soutenir les initiatives lancées par les communes en collaboration avec France Travail (job dating),
- Renforcer les liens avec les agences d'emploi du territoire,
- Affirmer une présence sur tout le territoire avec une permanence à Bouilly, Lusigny-sur-Barse, et prochainement Estissac,
- Organiser des visites en entreprises pour connaître les métiers et comprendre les besoins.

LA COHÉSION SOCIALE ET LA SOLIDARITÉ ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GÉNÉRATIONS

en quelques chiffres…

L'insertion dans les marchés publics de TCM :

Maître d'ouvrage	Nombre de marchés avec une clause environnementale Sur 109 marchés	Nombre de marchés avec une clause sociale	Nombre d'heures d'insertion
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE Entre le 1er janvier et 31 décembre 2024 78 consultations 109 marchés notifiés 5 déclarations sans suite	46 avec une clause environnementale soit 42 % des marchés notifiés 33 avec un critère de jugement environnemental (30% des marchés notifiés)	4 avec une clause sociale soit 3,7 % es marchés notifiés)	880 heures contractualisées

Nombre de marchés réservés à une structure d'insertion	**aucun**

Economie

2142 entreprises créées en 2022 sur le territoire de TCM dont 1670 entreprises individuelles, soit 78% tous secteurs confondus, hors agriculture (2279 entreprises dont 1798 entreprises individuelles en 2021) Pas de nouvelles données disponibles pour l'instant

12 492 entreprises au total sur le territoire de TCM au 31 décembre 2021 tous secteurs confondus, hors agriculture (13 202 au 31 décembre 2020) (12 501 au 31 décembre 2019)

Politique de la Ville :

335 enfants bénéficiaires du Programme de Réussite Éducative en 2024, dont **148** filles /
310 enfants suivis en 2023 dont 136 filles / 350 enfants suivis en 2022/ 289 enfants suivis en 2021

Associations et projets soutenus en 2024 (appel à projet APP[10] et Hors AAP - HAPP):

AAP 2024

- 56 projets déposés
- 45 projets soutenus
- 33 associations porteuses

Budget alloué 69 200 €

[10] AAP (Appel à Projets) dédié aux projets très ponctuels, projets déposés chaque année et pas nécessairement reconduits, étudiés en fonction des orientations prioritaires du moment : Exemples de projets : Théâtres, spectacles, campagne de sensibilisation (violences, addictions, sport santé) ; Accès aux loisirs estivaux spécifiques, festivals, séminaires…

AAP Lisère 2024 [11]

- 14 projets déposés
- 10 projets soutenus
- 10 associations porteuses

Budget alloué 17 000 €

HAAP 2024[12]

- 24 projets déposés
- 24 projets soutenus
- 21 Associations porteuses

Budget alloué 213 691 €

Maison d'Accueil et de Résidence pour Personnes Âgées (MARPA) Résidence Saint-Liébault, à Estissac :

18 résidents, parmi lesquels :
7 ont bénéficié ou bénéficient de l'APL (aide personnalisée au logement attribuée par la CAF)
3 ont bénéficié ou bénéficient de l'aide sociale à l'hébergement (attribuée par le Département)

Micro-crèches :

43 (+1) inscrits dont **5** bénéficient d'un tarif horaire inférieur au seuil de pauvreté*

* le taux de pauvreté est défini par le tarif horaire des familles, en fonction des ressources de l'année n-2 et du nombre d'enfants à charge. Si le tarif horaire est inférieur à 1€ de l'heure, le revenu de la famille est considéré comme inférieur au seuil de pauvreté.

Activité France Services :

Evolution du nombre d'actes enregistrés :
2020 : 1983 2021 : 4371
2022 : 6747 dont 5396 actes nécessitant un accompagnement individuel pour l'accomplissement de démarches administratives
2023 : 8919 dont 7907 actes ayant nécessitant un accompagnement individuel
2024 : 11280 actes enregistrés pour un total de 9470 visiteurs

Activité Conseiller numérique :

106 personnes prises en charge (189 en 2023 / 180 en 2022)
360 ateliers individuels au sein des France Services (384 en 2023/ 347 en 2022)
112 ateliers collectifs dans 5 communes (Bouranton, Laubressel, Thennelieres, Villechetif et Vauchassis) (95 ateliers collectifs dans une dizaine de communes en 2023/ 151 ateliers collectifs dans une vingtaine de commune de TCM en 2022)

Taux d'emploi de personnes en situation de handicap :

6,84 % au 31/12/2023 (dernière déclaration, effectuée en avril 2024).

Pour rappel, la loi handicap du 11 février 2005 fixe l'obligation suivante : « le nombre d'agents bénéficiaires de l'obligation d'emploi doit représenter 6 % de l'effectif global de l'administration employeur concernée. » *En 2023, 6,89% des agents territoriaux étaient bénéficiaires du dispositif d'insertion professionnelle et de maintien dans l'emploi.*

[11] **AAP Lisière** , ce quartier à intégrer la géographie prioritaire en 2024 a bénéficié d'un AAP spécifique afin de mobiliser les associations sur ce secteur très démuni.

[12] Hors Appel à Projets : projets plus pérennes en raison de leur utilité avérée - soutien financier constant afin de soutenir une démarche de fond. Exemples : Ateliers d'apprentissage de la langue pour les allophones, Contrats locaux d'accompagnement scolaire pour enfant des QPV, Soutien aux structures et associations de prévention santé dans les quartiers (maisons médicales), Prevention spécialisée pour les enfants de 6 à 11 ans

5. UNE DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT SUIVANT DES MODES DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION RESPONSABLES

Gestion et prévention des déchets : la poursuite de la mise en place du Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés.

En 2024, la direction de la Gestion et Prévention des Déchets de Troyes Champagne Métropole a poursuivi la déclinaison opérationnelle du Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA) démarré en 2023.

Pour mémoire, ce programme a été adopté en séance du 25 novembre 2022. Il s'articule autour de 8 axes thématiques (déclinés en 19 actions) :

1. Être exemplaire en matière de prévention des déchets,
2. Sensibiliser les acteurs et favoriser la visibilité de leurs efforts en faveur de la prévention des déchets,
3. Utiliser les instruments économiques pour favoriser la prévention des déchets,
4. Lutter contre le gaspillage alimentaire,
5. Éviter la production de déchets verts et encourager la gestion de proximité des biodéchets,
6. Augmenter la durée de vie des produits,
7. Mettre en place ou renforcer des actions emblématiques favorisant la consommation responsable,
8. Réduire les déchets des entreprises.

2023 a été consacré à la mise en place ou à la poursuite des actions suivantes :

Les solutions collectives de gestion de proximité des biodéchets :

A titre expérimental, la collectivité proposait depuis 2018 du matériel et un accompagnement pour l'habitat collectif au compostage.

En 2023, 5 sites ont été mis en place : 1 à Bréviandes, 2 à Saint André les Vergers Maugout et Dernuet, 1 au Point du jour et 1 à Jaillant Deschainets.

En 2024, 21 sites ont été mis en place.
Les référents des sites ont également été réunis deux fois pour des temps d'échanges.

Chaque nouvel emplacement fait l'objet d'une étude de faisabilité : présence d'espaces verts, motivation des habitants et des riverains, désignation de référents et formation aux bonnes pratiques, installations de 3 bacs minimum (matière sèche, compostage, maturation) et distribution du matériel (dont les bio-seaux).

43 sites au total (au 31/12/2024) depuis le début de l'opération
18 sites (au 31/12/2023)
18 sites (au 31/12/2022)
16 sites (au 31/12/2021)

Budget consacrée au Compostage collectif

- **Accompagnement = 10 500 €en 2024** 42 118.75€ en 2023
- **Composteurs 1300L = 26 659 € en 2024** 8 820€ en 2023
- **Composteurs 600L 4 419 € en 2024** 13 852.20 en 2023

Au regard des caractérisations des ordures ménagères résiduelles réalisées en 2023, la part des déchets fermentescibles correspond 32% du volume des ordures ménagères (le bac gris).

Les solutions individuelles de gestion des biodéchets :

Pour répondre à la directive cadre « déchets » de proposer et mettre en place une gestion séparée des biodéchets au plus tard au 31 décembre 2023, Troyes Champagne Métropole avait en 2023 distribué 511 composteurs individuels pour les particuliers via la plateforme https://composteur.troyes-cm.fr.

Cette action mobilise désormais une équipe de 5 agents.
81 ateliers ont été réalisés au cours de l'année avec environ 1 579 usagers formés et sensibilisés.

Les composteurs sont gratuits ou payant (80,47 €) si l'usager souhaite être exempté de formation.

3 137 composteurs individuels distribués ou vendus par TCM en 2024
511 composteurs individuels en 2023
240 composteurs individuels en 2022 (rupture d'approvisionnement)
330 composteurs individuels en 2021

Budget consacré au Compostage individuel

- **Composteurs 400L = 274 513 € en 2024**
- Composteurs 400L = 44 012.88 € en 2023

Les composteurs sont fabriqués localement par CAP ESAT à Romilly Sur Seine sur la base d'un marché réservé conclu après mise en concurrence avec cet organisme d'insertion professionnelle des personnes handicapées

L'expérimentation du dispositif « OUI Pub »

Depuis le 2 février 2023, sauf apposition de l'autocollant OUI PUB, la distribution d'imprimés publicitaires non adressés (prospectus, catalogues et flyers promotionnels…) est interdite dans les communes de Troyes Champagne Métropole

(Hors communes rattachées au SIEDMTO, cf. carte).
L'agglomération faisait partie des 14 territoires français qui expérimentent pour trois ans la publicité « choisie » plutôt que « subie ».

90 000 autocollants OUI PUB avaient été adressés aux usagers.
Dès les 1ères analyses des données avaient permis de constater un taux d'apposition sur les boites aux lettres de 26% et une baisse significative des tonnages de papiers collectés approchant les 25%.

En 2024, le tonnage de papiers collecté est très légèrement supérieur à celui de 2023 et les imprimés publicitaires non sollicités ont disparu ou presque des boites aux lettres. A défaut de diminuer les tonnages de papiers collectés, ces derniers n'ont que peu augmenté.

Modification et réduction des fréquences de passage des OM et Tri sur le secteur Nord :

Les fréquences de collecte des ordures ménagères et du tri ont été revues (C0.5 OM et C0.5TRI) pour les secteurs SUD et Ex-PPO avec des fréquences identiques à celles pratiquées sur les secteurs Bex BMA et NORD.

Pour mémoire l'intégralité des consignes de tri et les jours de collecte sont en ligne et accessibles sur le site de TCM sous forme de carte.

Des broyeurs de végétaux mis à disposition

En 2023 et à titre expérimental, 3 communes (La vendue Mignot, Villacerf et Sainte Savine) ont expérimenté la mise à disposition de broyeurs individuels pour leurs administrés.
En 2024, 3 autres communes sont venues compléter cette expérimentation.

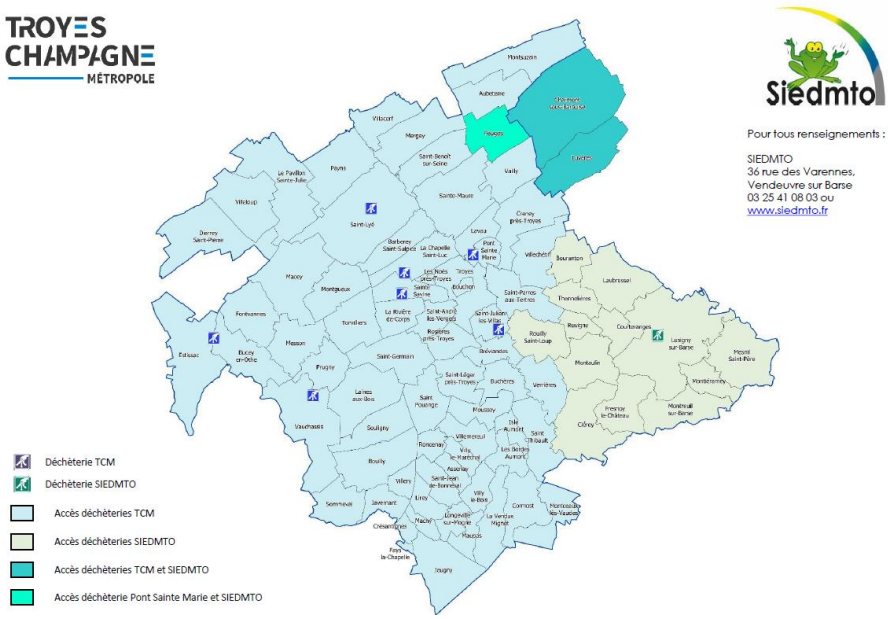
L'objectif étant de favoriser l'utilisation des branches à la parcelle en produisant du broyat qui servira en paillage ou comme matière sèche pour le compostage des déchets alimentaires, le bilan 2024 sera produit avec le bilan de gestion de ce service public à la mi 2025.

L'équipe des Animateurs du Tri et de la Prévention des Déchets :

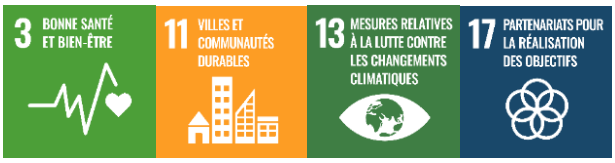
L'équipe d'animateurs « tri et prévention des déchets » est constituée de 6 agents.

Elle est stable dans ses effectifs et pérenne dans sa composition avec des missions qui ont du sens : accompagner les usagers sur le terrain pour améliorer le geste du tri des emballages, la gestion des déchets au global, lutter contre le gaspillage alimentaire et la promotion du compostage.

Déchèteries de Troyes Champagne Métropole : Usagers autorisés



Le Financement de la recherche en faveur de la réversibilité des bâtiments, leur performance énergétique et la santé [13]



Depuis 2011, Troyes Champagne Métropole a fait le choix de soutenir la compétitivité, l'attractivité et le rayonnement du territoire et de ses filières de l'enseignement supérieur et de la recherche, en s'investissant de façon volontaire dans le développement des capacités de recherche et d'innovation. Cette volonté a été réactualisé dans le « Projet de Territoire » adopté en 2022.

Les derniers appels à projet étaient axés sur 3 grandes thématiques :

<u>Conservation du Patrimoine bâti, Construction 4.0, Bâtiment Durable, Villes intelligentes :</u>

- Villes de demain : enjeux de construction des villes et des bâtiments durables au regard des transitions énergétiques et numériques,
- Techniques de conservation du patrimoine bâti,
- BIM (Building Information Model), chantier numérique,
- Construction 4.0 : Production, Robotisation, Instrumentation,
- Villes Intelligentes.

<u>Fabrication additive appliquée aux enjeux de l'environnement, de l'efficacité énergétique, de la rénovation des bâtiments :</u>

- Nouvelles modalités de conception, résistance mécanique et cout environnemental (recyclage, optimisation …),
- Nouvelles solutions applicatives (nouveaux matériaux comme les matériaux biosourcés, nouvelles règles de conception, nouveaux traitements de surface).

<u>Santé :</u>

- E-santé, Sciences et technologie au service de la santé et du vieillissement (Silver économie),
- Organisation et Logistique hospitalière,
- Parcours Patient,
- Intelligence artificielle au service de la santé.

[13] Pour plus d'information se référer aux délibérations n°9 du 20 juin 2024 et n°8 du 29 septembre 2023

Au titre de l'année 2024, Troyes Champagne Métropole a décidé d'allouer les allocations suivantes :

1) La 1ère est portée par l'Ecole Spéciale des Travaux Publiques et traite de **« Réhabilitation structurelle et énergétique des bâtiments anciens à Troyes ».** Il s'agit d'aborder de manière approfondie et multidisciplinaire, la problématique de la réhabilitation des bâtiments historiques en exploitant pleinement les compétences et les ressources académiques, telles que les laboratoires spécialisés de l'ESTP en analyse des matériaux de construction et en modélisation numérique des structures historiques.

Le projet se concentre sur une exploration approfondie et fondamentale. Elle vise à élaborer une méthodologie robuste et multidisciplinaire qui reconnaît pleinement la complexité et l'interdépendance des défis rencontrés dans la conservation patrimoniale et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments historiques.
Le projet doit mettre en œuvre un cas d'étude pilote, focalisé sur des zones de Troyes identifiées comme présentant une vulnérabilité structurelle particulière.

En intégrant les expertises en ingénierie structurale, en architecture, en sciences des matériaux et en efficacité énergétique, elle permettra d'évaluer de manière holistique les besoins de conservation et de modernisation des bâtiments historiques.

Montant de l'allocation : 120 000 € pour 4 exercices budgétaires sur un cout total de 286 999 €

2) La seconde est portée par l'UTT et conduite avec le Centre Hospitalier de Troyes (à la suite d'une étude sur l'archivage administratif et des dossiers numériques de patients). Elle traite du sujet plus global de la sécurité des données personnelles dans un contexte de politiques publiques de protection des données personnelles de plus en plus contraignantes et complexes sur le sujet (RGPD, DSA Digital Services Act).

Ce projet est dénommé **EPISODD (Embedding Policy Implementation ins SOciotechnical Desing and Deployement** *(soit en français : **Intégration de cadres règlementaires pour la conception et le déploiement dans les systèmes sociotechniques** : cas de archives numériques)*. Il vise à s'interroger sur la prise en compte des questions règlementaires de la numérisation et de ses évolutions sur le long terme et sur la possibilité de leur traduction en composants numériques
L'approche développée permettra de publier des recommandations pour les projets de transformation numérique dans le domaine de la santé.

Montant de l'allocation : 55 000 € pour 4 exercices budgétaires pour un montant de 110 000 €

Pour ces deux thèses, les travaux, les résultats et la soutenance sont attendus pour 2027.

****

Le présent texte sur la recherche et l'innovation est l'occasion de mettre en valeur deux autres projets ayant démarré sur l'année universitaire précédente 2023-2024 :

- Celui de l''Ecole Spéciale des Travaux Publics (ESTP Lab3D Institut de Recherche en Constructibilité IRC) et intitulé **« Nouveau procédé de fabrication additive à échelle réelle pour des bâtiments durables et innovants à partir decomposites cimentaires à changement de phase et à faible impact environnemental ».** Il se propose de concevoir de nouveaux matériaux cimentaires par la technique de fabrication additive plus respectueuse de l'environnement, avec un faible impact en CO2 du fait de propriétés hydrothermiques améliorées.

Cette thèse développera une solution intégrée pour l'impression 3D de matériaux cimentaires modifiés par des matériaux lignocellulosiques et des matériaux à changement de phases (MCP) encapsulés à partir d'un procédé de crafting assisté par robot universel[14].
Elle conduira à trois innovations majeures : de nouveaux matériaux pour le bâtiment ; un prototype d'imprimante 3D, un code de pilotage de l'impression 3D. Ces trois innovations peuvent conduire à des projets de maturation en lien avec les SATTs (Sociétés d'Accélération du Transfert de Technologies).
Financement à hauteur de 120 000 € sur 4 ans pour un budget total de 294 999 €

- Celui de l'UTT (Chaire Transition des Territoires Agricoles) et intitulé **ESOS (Approche métabolique et modélisation systémique d'un territoire agricole en transition : de la compréhension des enjeux à l'évaluation de la soutenabilité).**
La thèse s'inscrit dans les activités de la Chaire « transitions des Territoires Agricoles » (TTA) de l'UTT, qui cherche à étudier de manière globale ces transformations et leurs effets à l'échelle des exploitations (hausse du coût des intrants, variabilité des prix, contraintes réglementaires, changement climatique, pression croissante pour une agriculture encore plus responsable, etc.).
Elle permettra de construire le cadre théorique et analytique relatif à l'évaluation de la soutenabilité des territoires agricoles en lien avec les travaux de la Chaire qui suivent 2 axes :

- La mise au point d'outils d'analyse interdisciplinaire destinés à évaluer l'impact des transitions qui s'opèrent au sein des systèmes agricoles et alimentaires, en réponse à un ensemble complexe de contraintes économiques, environnementales et sociétales qui pèsent sur ces systèmes ;

- L'accompagnement des acteurs engagés dans la transition à travers la recherche-action et le développement d'outils d'aide à la décision auprès d'acteurs institutionnels susceptibles de produire des arbitrages entre les différents usages de la biomasse agricole.

[14] Précisions : le secteur du bâtiment représente plus de 45% du besoin énergétique national. Pour répondre à la réduction des gaz à effet de serre, une des voies explorées est l'utilisation de matériaux biosourcés *(actuellement utilisé comme isolants ou structures porteuses : béton de chanvre ou des panneaux d'isolation en lin = biomasse végétale renouvelable, performances acoustiques, thermiques et mécaniques)* pour disposer d'un matériau biosourcé compétitif avec des performances qui égalent ou dépassent les niveaux atteints par les matériaux synthétiques, grâce à l'optimisation topologique, c'est-à-dire l'utilisation d'un outil numérique prédictif puissant permettant de proposer des configurations tridimensionnelles complexes adaptées aux différents critères physiques, mécaniques, thermiques et acoustiques auxquels un matériau de construction doit se contraindre.

Ce projet de thèse permettra également de renforcer les recherches au sein de cette chaire, et en particulier de favoriser les collaborations stratégiques avec les laboratoires de recherche partenaires, reconnus dans le domaine, à savoir AgroParisTech (SADAPT) et UnilaSalle (InTerACT).
Financement à hauteur de 55 450 € sur 4 ans pour un budget total de 150 858 €

LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION RESPONSABLES en **quelques chiffres...**

AGORASTORE LA PLATE FORME DE MISE EN LIGNE DE MATERIEL DE REFORME

TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	2023	2024
Ventes Agorastore	1 296,42€	10 131,92€
Nombre de ventes	25	NC
Nombre de matériels vendu	73	NC
Cessions de biens communes Membres	-	3 638 €
Redistribution (valorisation)	-	2 090,05 €

Agriculture et maraîchage (données 2024 Chambre d'agriculture Aube/Haute Marne

En 2024, il y avait 25 maraîchers (et légumes plein champ) dont 7 en agriculture biologique :

- Le jardin Bio de saint-loup à Barberey (en bio)
- La fille du maraîcher à Saint Germain (en bio)
- EARL Vincent SIMONNET à Saint-Lupien (en bio)
- Au Jardin Bio du Merisier à Villacerf (en bio)
- Scop des Viennes à Saint-André (en bio)
- Jean-Pierre et Annie FALLET à Fouchères (en bio)
- Le prieuré de fouchères à Fouchères (en bio)
- Le Jardin des Saveurs à Saint Leger près Troyes
- EARL du Marraud à Barberey
- Aub' au Potager à Montgueux
- SARL du Vaux d'Aubeterre à Aubeterre
- EARL de la ferme de l'allemagne à St Thibault
- EARL de la Viesseine à Fouchères
- Ferme des Nozats à Torvilliers
- EARL ferme du pré mazet à Torvilliers
- Les jardins de Villy à Villy le Maréchal
- Le palais fermier à Saint-Lyé
- Xavier COLLINET à Rouilly Saint-Loup
- Robert BESANCON à St Lyé
- Didier DEBURE à La Rivière de Corps
- EARL la Printanière à St Benoit sur Seine
- SCEA les Coeurs à Dierrey St Pierre
- Ferme de la Cour Bureau à Fresnoy le Château
- Les serres de St Lyé à St Lyé (plants)
- La Cueillette de Troyes L'Espérance à Mesnil Sellière

14 lieux de vente recensés (distributeurs automatiques, points de distribution de panier, groupement de producteurs, ventes directes...) :

Locavor (Joigny) Tendance Fermière (Saint Parres aux Tertres)

Distributeurs Automatiques ou Casiers : Ferme de la Diligence (Aubeterre et Marques Avenue), la Ferme de la Briqueterie (Estissac), Les Gourmands Champenois et Passion Paysanne (Troyes), les Jardins de Villy (Lavau, St-Germain et Buchères), les casiers du Melda (Mergey), les casiers de la Ferme des Nozats et la Cabane des terroirs (Torvilliers) et des casiers devant la ferme du Marraud (Barberey),

Jardins Familiaux et ouvriers propriété de TCM :
6 sites propriétés de TCM pour **21 278 m²**
64 à 80 parcelles variables selon les projets personnels des adhérents

Les quantités de déchets collectés (Seine-Barse inclus)

Flux	Total 2022	Total 2023 Porte à porte + BAV	Ratio kg / hab
Ordures ménagères	41 464 T	38 581 t Porte à porte et BAV	220 kg / hab en 2023 238 kg en 2022
Tri	4 633 T	5 710 t	33 kg / hab en 2023
Déchets verts	10 482 T	12 213 t	70 kg / hab en 2023 60 kg en 2022
Verre	4 746 T	5 187 t	30kg /hab en 2023 27 kg / hab en 2022
Papier	1 985 T	1 656 t *	9 kg / hab en 2023 11 kg / hab en 2022
Totaux	**63 340 T**	**63 346**	**366 kg / hab**

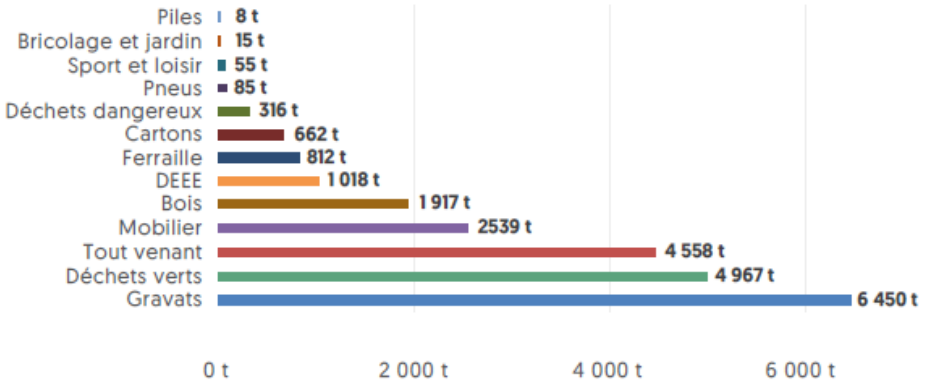
*La mise en place de l'expérimentation Oui Pub à compter du mois de février 2023 contribue à cette baisse

2 363 000 sacs de tri distribués en 2023 aux communes soit une augmentation de 61% (+900 000) par rapport à 2022 suite à l'extension des consignes de tri des emballages (soit 94 520 rouleaux ; + 36 270 rouleaux)

Les quantités de déchets collectés en déchèteries :

Total tonnages collectés	Ratio habitant en kg/hab	Moyenne nationale[1]
23 303 tonnes	133 kg/hab	131 kg/hab

Évolution des différents flux en déchèterie



Gestion des encombrants (dispositif auprès de bailleurs et dispositifs sur rendez vous)

Total 2021	Total 2022	Total 2023
272 tonnes de mobiliers 461 rendez vous	239 tonnes de mobiliers 200 rendez vous	Tonnage collecté suite à la dépose de bennes DEA (mobilier) dans les quartiers : 182.6 t Tonnage directement livré par les bailleurs chez SUEZ : 80.64t

Nombre de bornes d'apport volontaires recensées en 2023 :

351 bornes de papier
392 bornes de verre
100 bornes de vêtements
258 bornes d'ordures ménagères
160 bornes à emballages ménagers recyclables

Compostage individuel ou collectif
Voir plus haut dans l'article correspondant

6. L'EXEMPLARITÉ DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE

La Cellule Achat Responsable

En 2024, la Cellule Achat Responsable rattachée à la Direction de la Commande Publique et des Achats transversaux a été mise en place et rassemble trois personnes issues de directions distincts (Commande publique et achats transversaux, Développement durable, Emploi et Insertion).

Elle est dédiée à l'accompagnement des services pour un achat responsable, dès la définition du besoin en orientant les réflexions pour viser l'intégration de considération sociales et/ou environnementale, la détermination de critère de jugement à portée sociale ou environnementale, l'ouverture aux variantes, la réalisation de sourçage… conformément aux objectifs réglementaires (loi AGEC, EGALIM…) ou d'intégrer un ou plusieurs acteurs de l'ESS chaque fois que possible.

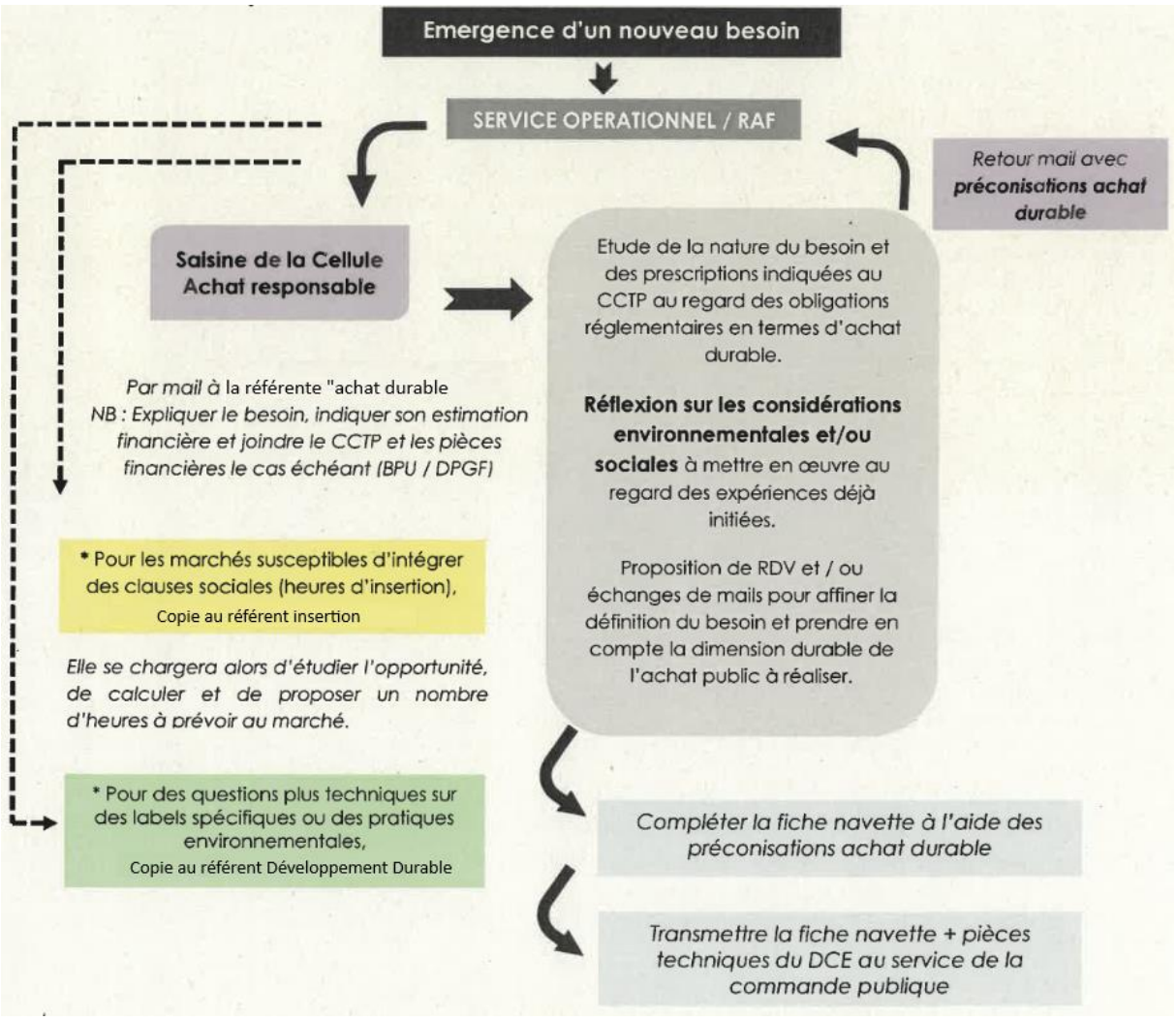
Elle œuvre pour la mise en place du Schéma de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsable (SPASER) dont le 1er comité de pilotage a travaillé en novembre 2024 sur l'axe « Social » .

Elle encourage l'expérimentation et la mise en place dans les marchés :

- de clauses sociales ou clauses environnementales [15] (c'est-à-dire de clauses allant au-delà des normes, c'est un obligation à partir d'aout 2026) ;
- de critères d'attribution environnementaux et/ou sociaux.

Au cours de l'année 2024, elle a formulé des recommandations sur 22 consultations lancées par TCM (+ 3 dans le cadre de groupement de commande avec la ville de Troyes).

[15] Articles L2112-2 du code de la commande publiques : « Les clauses du marché précisent les conditions d'exécution des prestations, qui doivent être liées à son objet. Les conditions d'exécution prennent en compte des considérations relatives à l'environnement. Elles peuvent également prendre en compte des considérations relatives à l'économie, à l'innovation, au domaine social, à l'emploi ou à la lutte contre les discriminations.


Emergence d'un nouveau besoin
SERVICE OPERATIONNEL / RAF
Retour mail avec préconisations achat durable
Saisine de la Cellule Achat responsable
Etude de la nature du besoin et des prescriptions indiquées au CCTP au regard des obligations réglementaires en termes d'achat durable.
Réflexion sur les considérations environnementales et/ou sociales à mettre en œuvre au regard des expériences déjà initiées.
Proposition de RDV et / ou échanges de mails pour affiner la définition du besoin et prendre en compte la dimension durable de l'achat public à réaliser.
Par mail à la référente "achat durable
NB : Expliquer le besoin, indiquer son estimation financière et joindre le CCTP et les pièces financières le cas échéant (BPU / DPGF)
* Pour les marchés susceptibles d'intégrer des clauses sociales (heures d'insertion),
Copie au référent insertion
Elle se chargera alors d'étudier l'opportunité, de calculer et de proposer un nombre d'heures à prévoir au marché.
* Pour des questions plus techniques sur des labels spécifiques ou des pratiques environnementales,
Copie au référent Développement Durable
Compléter la fiche navette à l'aide des préconisations achat durable
Transmettre la fiche navette + pièces techniques du DCE au service de la commande publique

La Commission Consultative des Services Publics Locaux. CCSPL

La CCSPL est une interface entre les élus et les usagers qui vise à l'amélioration des services publics locaux sur des thématiques variées : énergie, équipements, attractivité et tourisme, déchets, funéraire, eau, chauffage urbain ; autant de grands enjeux sur lesquels la Métropole intervient par le biais de ses services publics gérés en régie ou délégués.

Les missions de la CCSPL

Elle joue un véritable rôle d'éclairage pour une meilleure qualité des services publics en émettant des avis en amont des décisions du conseil communautaire.

Elle émet des avis sur le fonctionnement des services publics locaux. Ces avis sont remis au conseil.

La commission peut aussi s'auto-saisir sur tous les sujets relatifs à l'amélioration des services publics délégués

La CCSPL travaille en particulier sur les services publics confiés à des tiers, par « délégation de service public » (DSP), à des établissements publics et aux régies à autonomie financière.

Elle émet un avis citoyen sur l'activité des services publics délégués avant que leurs rapports d'activité ne passent au conseil. Ses préconisations sont rédigées collectivement en séance et sont intégrées au circuit délibératif de Troyes Champagne Métropole.

Au sein de Troyes Champagne Métropole, ces avis portent sur 6 services et 4 thématiques

- L'énergie avec le réseau de chauffage urbain
- La mobilité avec le service de transport urbain confié à la TCAT
- Les services funéraires avec le crématorium
- Les services publics de l'environnement : Eau potable (prix, qualité) assainissement (traitement des eaux usées), collecte des déchets

La Commission est également consultée lorsque la collectivité souhaite déléguer un service public.

La CCSPL, est composée de

6 élus titulaires

Catherine LEDOUBLE	Saint André les Vergers
François MANDELLI - Président	Troyes
Isabelle HELIOT COURONNE	Troyes
Bruno GANTELET	Torvilliers
Christian BRANLE	Lusigny sur Barse
Anna ZAJAC	Troyes

6 Elus Suppléants

Jack HIRTZIG	Saint Parres aux Tertres
Pascal GOUJARD	Saint André les Vergers
Marie Luce BURRI	Mergey
Alain HUBINOIS	Barberey Saint Sulpice
Davis GARNERIN	Assenay
Maxime DUSACQ	Saint Germain

3 Présidents d'associations locales :

L'union Départementale des Consommateurs de l'Aube
L'Union Départementale des Associations Familiales
L'Association Maison de la Nature de Troyes

Comment travaille la commission ?

Les modalités de fonctionnement de la commission sont fixées dans son règlement intérieur adopté lors du Conseil du 16 juillet 2020.

Elle se réunit à minima 2 fois par an, au siège de TCM. Ces sessions, permettent aux membres d'élaborer leurs avis.

Les séances de la commission ne sont pas publiques. Un Procès-verbal de la séance est dressé.

Comment accéder à son travail ?

Selon la loi du 17 juillet 1978, dite loi CADA, les avis de la Commission ainsi que les rapports de gestion des Services Publics concernés sont accessibles auprès du Pôle Juridique.

Une réglementation en faveur du Développement Durable Complexe à mettre en œuvre.

Les objectifs en matière de commande publique durable, dans ses volets sociaux et environnementaux, s'inscrivent dans l'Agenda 2030 [16] et la commande publique constitue un levier formellement identifié par les **Objectifs de développement durable** (ODD), notamment au sein de l'ODD 12 (Établir des modes de consommation et de production durables) et en particulier la cible 12.7 « Promouvoir des pratiques durables dans le cadre de la passation des marchés publics, conformément aux politiques et priorités nationales. »
D'autres objectifs contiennent des mesures pouvant également se rattacher à des actions portées par le levier de la commande publique [17].

A l'échelle nationale, ces objectifs se sont traduits par des Plans Nationaux pour les Achats Durables (PNAD 2015-2020 et PNAD 2022-2025) mais aussi par des **cadres réglementaires et législatifs** des mesures renforcées d'intégration du développement durable dans la commande publique (loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et une alimentation saine et durable – EGALIM –, loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire – AGEC – et loi d'accélération et de simplification de l'action publique - ASAP).

Ces réglementations évoluent, changent, s'adaptent ce qui conduit les services à s'organiser et à tenir et partager une veille juridique continue.

En termes d'achat durable, une vigilance doit être apportée à la mise en œuvre au sein de la collectivité des mesure suivantes (attention il ne s'agit que d'une partie des mesures contenues dans ces textes qui traitent d'autres aspects de l'organisation de la société)

[16] En septembre 2015, les 193 États membres de l'ONU ont adopté le programme de développement durable à l'horizon 2030, intitulé Agenda 2030.
https://www.agenda-2030.fr/

[17] Exemple : ODD 1 promotion du commerce équitable et lutte contre la pauvreté sous toutes ses formes ; ODD 2 promotion des pratiques agricoles résilientes ; ODD 3 limitation des externalités environnementales négatives ; ODD 4 promotion de la formation des jeunes et adultes ; ODD 5 promotion de l'égalité homme/femme dans les marchés publics ; ODD 6 Limitation des déchets ; ODD 8 Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous ODD 9 encourager l'innovation dans les marchés publics ; ODD 10 : Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre ; ODD 15 lutte contre la déforestation.

Loi AGEC Anti Gaspillage Economie Circulaire – du 20 février 2020 article 58 et ses décrets d'application :

Ses axes sont :

- sortir du plastique jetable et des emballages à usage unique ;
- mieux informer les consommateurs ;
- lutter contre le gaspillage et pour le réemploi solidaire ;
- agir contre l'obsolescence programmée ;
- mieux produire.

Exemples d'application

- Généralisation des poubelles de tri des emballages dans l'espace public,
- Valorisation des bio déchets à la source,
- Intégration de l'économie circulaire au cœur de la commande publique (article 58).

Concernant la commande publique, elle fixe 17 catégories de fournitures avec des obligations d'achat de produits issus du réemploi ou de la réutilisation ou intégrant des matières recyclées. Le 1er décret de 2021 (n°2021-254) a été réécrit en 2024 (2024-134 du 21 février 2024) en clarifiant les catégories et en fixant une progressivité à la mise en place de la mesure.
Une obligation de déclaration sur une plateforme nationale est également mise en place. Pour l'instant cette déclaration n'est pas réalisée.

LISTE DES CATÉGORIES DE PRODUITS POUR LESQUELS SONT FIXÉES DES PROPORTIONS MINIMALES DE MONTANT ANNUEL D'ACQUISITION DE BIENS ISSUS DU RÉEMPLOI OU DE LA RÉUTILISATION OU COMPORTANT DES MATIÈRES RECYCLÉES

Les proportions minimales indiquées sont à respecter par ligne du tableau ci-dessous.

Ligne	Catégories de produits	% issu du réemploi ou de la réutilisation 2024	% intégrant des matières recyclées 2024	% issu du réemploi ou de la réutilisation 2027	% intégrant des matières recyclées 2027	% issu du réemploi ou de la réutilisation 2030	% intégrant des matières recyclées 2030
1	Produits textiles à l'exception des équipements de protection individuels	8	20	15	25	15	30
2	Matériel informatique et téléphonie	20	20	25	25	30	30
3	Matériel de reprographie et d'impression	20	20	25	25	25	30
4	Consommables d'impression	20	20	25	25	30	30
5	Papier	0	40	0	40	0	40
6	Fournitures de bureau	0	30	0	40	0	50
7	Engins de transport et pièces détachées	20	10	20	10	25	15
8	Véhicules et pièces détachées	5	40	10	50	10	70
9	Mobilier et aménagement d'intérieur	20	15	20	20	25	25
10	Mobilier urbain	5	20	5	30	5	40
11	Equipements de collecte des déchets	5	20	10	25	15	30
12	Bocaux et flacons	10	10	15	15	20	20
13	Articles et équipement sportifs	5	20	10	25	10	30
14	Matériel d'entretien des espaces verts	10	10	11	10	17	15
15	Bâtiments modulaires ou préfabriqués	20	20	25	25	30	30
16	Gros électroménager, y compris appareils professionnels	20	20	25	25	30	30
17	Jeux et jouets	5	20	10	25	15	30

A ce jour, un seul accord cadre pour achat de papier recyclé a été mis en place en 2023 (groupé TCM et Ville de Troyes) et permet de répondre aux obligations d'achat de papier « recyclé » à hauteur de 40% du volume total d'achat de papier.

Les autres fournitures et l'achat de « seconde main » sont plus complexes à mettre en œuvre et demande d'intégrer les dispositions dans les nouveaux marchés à lancer ou de prévoir des lots spécifiques « seconde main » ou d'attribuer des lots spécifiques à destination des structures de l'économie sociale et solidaire par des marchés dit « réservés »

Loi d'orientation des mobilités dite Loi LOM (LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités)

Elle vise notamment à :

- **Apporter des solutions de mobilités en supprimant les zones blanches** : droit aux transports, à la mobilité, organisation, PDU, mobilité solidaire, mobilité facilitée pour les PRM ;
- **Accroitre les nouvelles solutions de mobilités en tirant parti des nouvelles formes de mobilité** (covoiturage, flottes en libre-service, véhicules autonomes…) ;
- **Favoriser la transition des transports vers une mobilité plus propre** : soutenir le développement de modes de déplacement les moins polluants, et à encourager la transition vers des véhicules propres :
    - **points de recharge publics ;**
    - **transition du parc automobile professionnel** publiques, et d'entreprises ;
- **Développer les zones à faibles émissions mobilité** (ZFE-m) ;
- **Programmer des investissements** : Ferroviaires, Multimodal… ;
- **Autres mesures** concrètes visant à assurer le bon fonctionnement du secteur des transports : un permis de conduire plus rapide et moins cher, renforcer la sécurité routière et, **la généralisation des arrêts à la demande pour les bus nocturnes**

Depuis le 1er janvier 2022, pour les parcs de plus **20 véhicules légers,** en cas de renouvellement partiel ou total du parc, les collectivités territoriales doivent acquérir 30 % de véhicules à faibles émissions (inférieures à 50 g de CO2 par km) : des véhicules électriques ou hydrides rechargeables ou à hydrogène. En 2025 et 2030, les quotas devront atteindre 40 % puis 70 %.
Les Collectivités doivent rendre public le pourcentage réel de véhicules à faibles et à très faibles émissions entrés dans leur flotte parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année.
Concernant les poids lourds, les quotas pour les parcs de plus de **20 véhicules** sont de 10 % de véhicules lourds à faibles émissions (l'électrique, le GNL, le GNC et l'hydrogène) dans les renouvellements annuels du 1er juillet 2022 au 31 décembre 2025, puis 15 % à compter du 1er janvier 2026.

Les modalités de composition du Parc VL PL et des renouvellements sont rappelées dans la Partie 1 « Lutte contre le changement climatique en quelques chiffres » et permettent de montrer l'importance apportée à respecter cette règle.

Les Lois EGALIM « équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous »

5 mesures phares ciblent la restauration collective publique :

1. **DES PRODUITS DE QUALITE DANS LES ASSIETTES :** Au 1er janvier 2022, une part au moins égale à **50% (en valeur HT d'achats en €**, calculée par année civile) de produits alimentaires qui répondent à au moins un des critères de qualité suivants : produits issus de l'agriculture biologique (à hauteur de 20% minimum du total des achats HT) et certains produits bénéficiant de label de la qualité, de l'origine ou de mentions valorisantes (label rouge, AOP…
2. **INFORMATION DES CONVIVES & AFFICHAGE :** A compter du 1er janvier 2020, informer les usagers, une fois par an, par affichage et communication électronique, de la part des produits entrant dans la composition de ces 50% de produits de qualité,
3. DIVERSIFICATION DES PROTEINES ET **MENU VEGETARIEN ;**
4. **INTERDICTION DES BOUTEILLES D'EAU** ET BARQUETTES EN PLASTIQUE ;
5. **DIAGNOSTIC DU GASPILLAGE ALIMENTAIRE.**

La plateforme "ma cantine" permet de suivre à l'échelle nationale l'application des dispositions de la loi EGAlim pour la restauration collective. L'inscription des gestionnaires/responsables légaux de service de restauration (dans les secteurs public et privé) est obligatoire ainsi qu'une déclaration annuelle des achats en année n-1 à réaliser pour le 31 mars.

Troyes Champagne Métropole attache une importance particulière à faire respecter les règles par son prestataire et réduire le gaspillage alimentaire.

Les marchés lancés pour fournir les repas des Micro Crèches et de la MARPA demande le respect de cette règle. Néanmoins, les faibles volumes commandés associés à une complexité dans la variété des repas ont conduit à des consultations et des fournisseurs successifs. Un état des lieux semble nécessaire pour veiller au respect de cette mesure.

Loi « Climat et Résilience » n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets.

Cette loi exige au sein des procédures de commande publique, la prise en compte obligatoire de l'environnement dans les clauses précisant les conditions d'exécution d'un marché (article L. 2112-2 du code de la commande publique).

Cette obligation « dite 100% de marchés clausés » prend effet au plus tard le 21 août 2026. Il ne s'agit ni de mettre un critère environnemental pour le choix de l'entreprise attributaire, ni de rappeler les règles et normes environnementales existantes, mais d'aller au-delà en apportant une plus-value environnementale

La partie 5 « LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION RESPONSABLES en quelques chiffres… » indique le nombre de marchés disposant d'une clause environnementale.

Stratégie numérique responsable des collectivités : articles 35 et 180 de la loi REEN (LOI n° 2021-1485 du 15 novembre 2021 visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique)

Article 180
L'article 180 de la loi REEN modifie le CGCT dans l'article L 2311-1-1 sur le RADD
"Le contenu de ce rapport (le RADD) ***comprend notamment le bilan annuel de la stratégie numérique responsable mentionnée au I de l'article 35 de la loi n° 2021-1485 du 15 novembre 2021 visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique en France****."*

La stratégie numérique responsable de la collectivité fera l'objet d'un bilan annuel dans le cadre du rapport annuel 2025

Article 35
L'article 35 de la loi du 15 novembre 2021 visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique en France, dite loi REEN, prescrit aux communes de plus de 50 000 habitants et aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants, d'élaborer, **au plus tard le 1er janvier 2025**, une stratégie numérique responsable visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique et à prévoir les mesures nécessaires pour les atteindre.
Le décret n°2022-1084, publié le 29 juillet 2022, a précisé le contenu et les modalités d'élaboration de la stratégie numérique responsable que les collectivités se devront d'élaborer dans ce cadre.
Il s'agit dans un 1er temps d'établir un état des lieux : un programme de travail comprenant un bilan de l'impact environnemental du numérique et celui de ses usages sur le territoire concerné et une synthèse des actions déjà engagées pour l'atténuer le cas échéant.
Dans un second temps, la stratégie numérique responsable comprend, sur la base du programme de travail, les objectifs de réduction de l'empreinte numérique du territoire concerné, les indicateurs de suivi associés à ces objectifs et les mesures mises en place pour y parvenir. Ces objectifs et les mesures mises en œuvre peuvent avoir un caractère annuel ou pluriannuel.

Ces objectifs et mesures peuvent notamment porter sur les sujets suivants :

- Commande publique locale et durable, réemploi, réparation et lutte contre l'obsolescence ;
- Gestion durable et de proximité du matériel informatique ;
- Écoconception des services numériques ;
- Sensibilisation des élus et agents publics au numérique responsable et à la sécurité informatique ;
- Sensibilisation des citoyens aux enjeux environnementaux du numérique et de l'inclusion numérique ;
- Territoire connecté et durable, ouverture et valorisation des données.

A ce jour, la collectivité en est à l'étape initiale d'élaboration du programme de travail. Il sera intégré dans le Plan d'Administration Responsable Interne (P.A.R.I.) qui sera adopté au cours de l'année 2025.

Précisions :
La Direction des Systèmes d'Information DSI est une direction mutualisée ville de Troyes-Troyes Champagne Métropole-CMAS.
Le parc informatique de ces collectivités est aujourd'hui majoritairement composé d'équipements achetés neufs. Les collectivités ont pour l'instant fait le choix de faire durer au maximum la durée de vie de leurs équipements. A titre d'exemple 20% des ordinateurs des 3 collectivités ont plus de 7 ans.

Lorsque les équipements sont remplacés (idéalement après une utilisation minimale de 5 ans pour les PC), les PC ou pièces détachés pouvant encore fonctionner restent en stock occasion pour des usages ponctuels. Lorsqu'il n'y a plus d'usage possible, les équipements sont repris par une société D3E.

L'achat de matériel reconditionné a démarré dans le cadre de ses achats de téléphones fixes et de copieurs (100% des copieurs achetés en 2024 par la DSI étaient des copieurs reconditionnés, 97% des téléphones fixes étaient des téléphones reconditionnés).

En parallèle, la configuration des équipements informatiques est faite pour réduire l'impact environnemental (impression en noir et blanc par défaut, veille activée,). Les utilisateurs sont par ailleurs ponctuellement sensibilisés à la réduction de leur empreinte carbone (ménage sur l'espace de stockage utilisé, impression en recto-verso). D'autres actions seront mises en place mais doivent s'inscrire dans la stratégie numérique.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**15**
Objet	**GROUPEMENTS DE COMMANDES – CONSTITUTION ET AVENANTS**
Rapporteur	**Sylviane BETTINGER**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

PÔLE : Sécurité Juridique
DIRECTION : Commande publique - Achats transversaux

15

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

GROUPEMENTS DE COMMANDES
CONSTITUTION ET AVENANTS

Annexes : Conventions et avenants

Exposé :

En application des articles L. 2113-6 et L. 2113-7 du Code de la Commande Publique, il vous est proposé d'autoriser Troyes Champagne Métropole à constituer des groupements de commande, avec les entités et pour les objets ci-après exposés. Il convient de préciser que toutes les communes de Troyes Champagne Métropole ont été au préalable consultées à ce titre.

A] Constitution de groupements de commandes entre la Ville de Troyes et d'autres pouvoirs adjudicateurs :

En application des articles L.2113-6 et L.2113-7 du Code de la Commande Publique, il vous est proposé d'autoriser la Ville de Troyes à constituer des groupements de commandes avec les entités et pour les objets ci-après exposés :

A.1 GROUPEMENT DE COMMANDES RELATIF AUX PRESTATIONS DE FORMATION – LOTS SUPPLEMENTAIRES

Troyes Champagne Métropole (TCM), la ville de Troyes, le Centre Municipal d'Action Sociale de la Ville de Troyes (CMAS) de la ville de Troyes et l' EPA la Maison du Boulanger envisagent de s'associer en vue de retenir un opérateur économique commun chargé de répondre aux besoins de formation des agents des services publics de chaque entité.

Ainsi, les entités susmentionnées souhaiteraient à nouveau se regrouper pour obtenir des conditions plus avantageuses tant économiquement que techniquement pour le lancement de nouveaux lots inhérents à de nouveaux besoins recensés au cours des deux dernières années. Ces deux lots viendraient se rajouter aux 14 lots lancés précédemment.

Conformément aux dispositions des articles L.2113-6 et L.2113-7 du Code de la Commande Publique, le projet de convention constitutive, annexé à la présente, définit les règles de fonctionnement de ce groupement de commandes.

La Commune de Troyes assumera le rôle de coordonnateur du groupement et aura, à ce titre, la charge de définir l'organisation technique et administrative de la procédure de consultation, d'élaborer le dossier de la consultation, d'exercer l'ensemble des opérations de sélection des attributaires jusqu'à la notification des accords-cadres.

Une fois chaque accord-cadre notifié, chaque membre l'exécutera en son nom propre.

► Détail de la consultation lancée en procédure formalisée :

I/ Intitulé exact de l'accord cadre

« Accord-cadre mono-attributaire à bons de commande relatif aux actions de formation - lots n°15 et 16 ».

II/ Allotissement

Conformément à l'article L.2113-10 du Code de la Commande Publique, l'accord-cadre est décomposé en 2 lots définis ci-après.

En application de l'article R.2113-1 du Code de la Commande Publique, les candidatures peuvent concerner un ou plusieurs lots. Les candidats doivent présenter une offre distincte pour chaque lot auquel ils répondent.

III/ Caractéristiques de l'accord-cadre

La consultation donnera lieu, pour chaque lot, à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commande**, en application des articles R. 2162-1 à R. 2162-6 du Code de la Commande Publique, conclu, **avec chaque entité du groupement de commande**, sans montant minimum **mais avec un montant maximum annuel en application de l'article R.2162-4-2° du Code de la Commande publique**.

Lot n°15	Montant maximum HT annuel
Formation à l'utilisation des logiciels PAO pour la Ville de Troyes	6 300 €

Lot n°16	Montant maximum HT annuel
Formation à la conduite de scooters 125 cm3 pour la Ville de Troyes	2 500 €

Chaque accord-cadre sera traité à prix unitaires sur la base d'un bordereau des prix unitaires selon les quantités réellement exécutées. Les prix applicables seront ceux du bordereau des prix unitaires du lot concerné, révisables annuellement à chaque date d'anniversaire.

A chaque survenance d'un besoin d'un membre du groupement de commandes, le titulaire sera sollicité par l'émission d'un bon de commande dans les conditions fixées aux articles R. 2162-13 à R. 2162-14 du code susmentionné.

IV/ Durée de l'accord-cadre

La durée de validité de l'accord-cadre est la période à l'intérieur de laquelle les bons de commande peuvent être émis.

Pour chaque lot, l'accord-cadre sera conclu une durée de 12 mois à compter de sa date de notification au titulaire.

V/ Procédure utilisée

Au vu de l'estimation totale de 274 300 € HT comprenant l'appel d'offre en cours u compris les nouveaux lots à lancer sur toute la durée de l'accord-cadre reconductions comprises, **la procédure de passation sera une procédure d'appel d'offres ouvert** conformément aux dispositions des articles L.2124-2, L.2125-1-1°, R.2124-2 1° du Code de la Commande Publique.

A titre indicatif, les montants des besoins ont été estimés au vu des consommations antérieures et des prévisions d'embauches.

Membres du groupement	Estimation budgétaire tous lots confondus sur toute la durée de l'accord cadre reconductions comprises
Ville de Troyes	181 800 € HT
Centre Municipal d'Action Sociale	3 900 € HT
Troyes Champagne Métropole	82 000 € HT
Maison du Boulanger	6 600 € HT

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'AUTORISER la création d'un groupement de commandes avec les entités désignées relatif au lancement des lots 15 et 16 du marché de prestations de formations, selon les conditions définies au sein de la présente délibération.**

A.2 GROUPEMENT DE COMMANDES RELATIF A LA FOURNITURE, LA POSE AINSI QUE LA MAINTENANCE DE MATERIELS DE PEAGE ET DE CONTROLE D'ACCES DANS LES PARCS DE STATIONNEMENTS EXISTANTS

La Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la Commune de Troyes et la Société Publique Locale Troyes Parc Auto envisagent au regard de leurs besoins communs de constituer un groupement de commande afin de retenir le prestataire en charge de la fourniture et de la pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement existants et à venir et de la maintenance desdits matériels. Les trois entités espèrent par ce groupement obtenir des conditions avantageuses tant économiquement que techniquement.

Conformément aux dispositions des articles L. 2113-6 et L. 2113-7 du Code de la Commande Publique, le projet de convention constitutive, annexé à la présente, définit les règles de fonctionnement de ce groupement de commandes.

La Commune de Troyes assumera le rôle de coordonnateur du groupement et aura, à ce titre, la charge de définir l'organisation technique et administrative de la procédure de consultation, d'élaborer le dossier de la consultation, d'exercer l'ensemble des opérations de sélection de l'attributaire jusqu'à la notification du marché public.

Une fois le marché public notifié, chaque membre l'exécutera en son nom propre.

► Détail de la consultation lancée en procédure d'appel d'offres ouvert.

I - Intitulé exact marché public

« Accord-cadre à bons de commandes mono-attributaire relatif à la fourniture, la pose et la maintenance de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement ».

II – Allotissement

Conformément aux dispositions de l'article L.2113-10 du Code de la Commande Publique, l'accord-cadre est décomposé en 2 lots définis ci-après :

Lot n° 1 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de la Ville de Troyes et maintenance des matériels gérés par Troyes Parc Auto (exploitant du service public de stationnement payant de la Ville de Troyes)

Lot n° 2 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de Troyes Champagne Métropole et maintenance des matériels gérés par Troyes Parc Auto (exploitant du service public de stationnement payant de TCM)

En application de l'article R.2113-1 du Code de la Commande Publique, les candidatures peuvent concerner un ou plusieurs lots. Les candidats doivent présenter une offre distincte pour chaque lot auquel ils répondent.

III - Caractéristiques de l'accord-cadre

Conformément aux dispositions des articles R.2161-2 à R.2161-5, de l'article R.2162-4-2° du Code de la Commande Publique, la consultation donnera lieu à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commande avec montants maximums pour chaque membre du groupement fixés comme suit :**

Lot 1 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de la Ville de Troyes, et maintenance des matériels gérés par TPA (exploitant du service public de stationnement payant de la Ville de Troyes)

Entités	Montant maximum annuel
VILLE DE TROYES	400 000 € HT
TPA	200 000 € HT

Lot 2 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de TCM et maintenance des matériels gérés par TPA (exploitant du service public de stationnement payant de TCM)

Entités	Montant maximum annuel
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	300 000 € HT
TPA	150 000 € HT

Les prix applicables seront ceux du bordereau des prix unitaires et appliqués aux quantités réellement exécutées.

A chaque survenance d'un besoin par chaque membre du groupement de commande, le titulaire sera sollicité par l'émission d'un bon de commande dans les conditions fixées aux articles R. 2162-13 à R. 2162-14 du code susmentionné.

IV - Durée de l'accord-cadre

L'accord-cadre sera conclu pour **une durée de 1 an, à compter de sa notification au titulaire**.

Conformément aux dispositions de l'article R.2112-4 du code précité l'accord-cadre sera ensuite reconductible trois fois, tacitement, par période d'un an, sans que la durée totale de l'accord-cadre ne puisse excéder quatre ans.

En outre, le titulaire ne pourra refuser la reconduction de l'accord-cadre. Si chaque entité du groupement décide de ne pas reconduire l'accord-cadre, elle adressera au titulaire, un mois avant son échéance, en recommandée avec accusé de réception, une lettre de non-reconduction.

V - Procédure utilisée

Au vu de l'estimation tous lots confondus de 1 700 000 € ht sur toute la durée de l'accord-cadre reconductions comprises, la procédure de passation sera une procédure d'appel d'offres ouvert conformément aux dispositions des articles R.2124-1 et suivants du Code de la Commande Publique.

A titre indicatif, les montants estimés sur toute la durée de l'accord-cadre reconductions comprises pour chaque membre du groupement se déclinent comme suit :

- *TCM : 400 000 € ht*
- *TPA : 350 000 € ht*
- *Ville de Troyes : 950 000 € ht*

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'AUTORISER la création d'un groupement de commandes avec les entités désignées relatif au lancement du marché public de maintenance de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnements existants selon les conditions définies au sein de la présente délibération.**

B] Passation d'avenants aux conventions de groupements de commandes :

B-1 Avenant n°2 à la convention de groupement de commandes entre Troyes Champagne Métropole (TCM), le CMAS de Troyes et la Commune de Troyes concernant l'achat de vêtements de travail, tenues de travail, chaussures de travail et équipements de protection individualisés

Troyes Champagne Métropole (TCM), le Centre Municipal d'Action Sociale de la Ville de Troyes (CMAS) de la ville de Troyes et la Ville de Troyes ont conclu, le 6 août 2024, une convention de groupement de commandes en vue de retenir des opérateurs économiques communs chargés de l'achat de vêtements de travail, tenues de travail, chaussures de travail et équipements de protection individualisés destinés à l'ensemble des services publics de chaque entité.

Suite à l'ouverture des plis, aucune offre n'a été déposée pout le lot n°11 : Tenues des gardes-champêtres, aussi ce lot a dû être déclaré infructueux.

Il doit être relancé par voie d'appel d'offres ouvert sur la base d'un cahier des charges modifié, notamment suite à l'arrêté du 22 août 2023 relatif aux caractéristiques des tenues et de la signalisation des véhicules des gardes champêtres, modifié par arrêté du 23 avril 2024 modifiant la couleur des tenues des gardes-champêtres. De plus, les besoins inhérents à TCM ont considérablement évalué à la hausse. Il convient de ce fait d'augmenter le montant maximum annuel de cette entité comme suit :

Aussi, en lieu et place de l'article III, il convient d'inscrire les montants maximums suivants :

Il convient par le présent avenant n°2 de modifier la convention comme suit :

Article 4 : Règles de passation du marché public
(…)

III - Caractéristiques de l'accord-cadre

Conformément aux dispositions des articles R.2161-2 à R.2161-5, et de l'article R.2162-4-2° du Code de la Commande Publique, la consultation donnera lieu à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commande allotis avec un montant maximum annuel pour chaque membre du groupement fixé comme suit :**

Désignation du lot	Ville de Troyes montant maximum annuel HT	CMAS de Troyes montant maximum annuel HT	TCM montant maximum annuel HT
Lot n°11 – Tenues des gardes-champêtres	4 000 €	Non concerné	16 000 €

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer l'avenant n°2 à la convention de groupement de commandes relative à l'achat de vêtements de travail, tenues de travail, chaussures de travail et équipements de protection individualisés de chaque entité selon les conditions définies au sein de la présente délibération.**

B-2 Avenant n°1 à la convention de groupement de commandes entre Troyes Champagne Métropole (TCM) et la Commune de Troyes concernant la fourniture de lubrifiants de liquide de refroidissement et de lave glace, filtre, balais d'essuie-glace, ampoules et batteries pour les véhicules et les matériels (de type laveuses, balayeuses, tracteurs, tondeuses)

Troyes Champagne Métropole (TCM), le Centre Municipal d'Action Sociale de la Ville de Troyes (CMAS) de la ville de Troyes et la Ville de Troyes ont conclu, le 11 mars 2024, une convention de groupement de commandes en vue de retenir des opérateurs économiques communs chargés de l'achat de lubrifiants de liquide de refroidissement et de lave glace, filtre, balais d'essuie-glace, ampoules et batteries pour les véhicules et les matériels (de type laveuses, balayeuses, tracteurs, tondeuses), destinés à l'ensemble des services publics de chaque entité.

Il convient par le présent avenant n°1 de procéder à la modification de l'allotissement, suite à la suppression du lot n°1 dont les besoins seront gérés par le biais d'une centrale d'achats, engendrant également l'adaptation du titre du marché public. Aussi, la procédure de passation du marché idoine doit être remplacée par une procédure adaptée au regard de l'estimation des 4 lots restants.
Aussi, en lieu et place de l'article 4 de ladite convention.

Article 4 : Règles de passation du marché public
(…)

► Détail de la consultation lancée par voie d'appel d'offres ouvert :

I - Intitulé exact de l'accord cadre

*« Accord-cadre mono-attributaire à bons de commandes allotis relatif à la fourniture de filtres, balais d'essuie-glace, ampoules et batteries pour les véhicules et les matériels (*de type laveuses, balayeuses, tracteurs, tondeuses), *de la Ville de Troyes et de Troyes Champagne Métropole ».*

II – Allotissement

Conformément à l'article L.2113-10 du Code de la Commande Publique, l'accord-cadre est décomposé en 4 lots définis comme suit :

Lot n°1 : Fourniture de filtres
Lot n°2 : Fourniture de balais d'essuie-glace
Lot n°3 : Fourniture d'ampoules
Lot n°4 : Fourniture de batteries

En application de l'article R.2113-1 du Code de la Commande Publique, les candidatures peuvent concerner un ou plusieurs lots. Les candidats doivent présenter une offre distincte pour chaque lot auquel ils répondent.

III - Caractéristiques de l'accord-cadre

Le marché public sera conclu sous la forme d'un accord-cadre mono-attributaire conformément aux dispositions des articles R. 2162-1 à R. 2162-6 du Code de la Commande Publique.

Conformément aux dispositions de l'article R. 2162-4-2° du Code de la Commande Publique, la consultation donnera lieu à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commandes avec un montant maximum annuel pour chaque membre du groupement par lot fixé comme suit :**

Lot n°1 : Fourniture de filtres

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	15 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	4 000 € HT

Lot n°2 : Fourniture de balais d'essuie-glace

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	5 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	1 000 € HT

Lot n°3 : Fourniture d'ampoules

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	4 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	1 000 € HT

Lot n°4 : Fourniture de batteries

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	6 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	1 000 € HT

Cet accord-cadre sera traité à prix unitaires sur la base d'un bordereau des prix unitaires selon les prestations réellement commandées.

Il est expressément indiqué qu'en cas de reconduction de l'accord-cadre, les montants maximums annuels susvisés ne varieront pas.

A chaque survenance d'un besoin par chaque membre du groupement de commandes, le titulaire sera sollicité par l'émission d'un bon de commandes dans les conditions fixées aux articles R. 2162-13 à R. 2162-14 du code susmentionné.

Les bons de commandes pourront être émis au plus tard jusqu'au dernier jour de validité de l'accord-cadre (prorogé, le cas échéant, en cas de reconduction de l'accord-cadre).

IV - Durée de l'accord-cadre

L'accord-cadre sera conclu **pour une période d'un an à compter de sa date de notification au titulaire.**

Conformément aux dispositions de l'article R2112-4 du Code de la Commande Publique, le marché est reconductible 3 fois pour une période d'un an, sans que la durée maximale du marché ne puisse excéder **4 ans.**
En outre, le titulaire ne pourra refuser la reconduction de l'accord-cadre.

Si l'entité décide de ne pas reconduire l'accord-cadre, elle adressera au titulaire un mois avant son échéance, en recommandé avec accusé de réception ou via son profil d'acheteur, une lettre de non-reconduction.

V - Procédure utilisée

Au vu de l'estimation totale de **148 000 € HT** pour tous les lots sur toute la durée de l'accord-cadre, reconductions comprises, ***la procédure de passation sera une procédure adaptée conformément aux dispositions des articles L.2123-1, L.2120-1-2°, R.2123-1-1° et suivants du Code de la Commande Publique.***

A titre indicatif, les montants estimés annuels des besoins au titre de cet accord-cadre pour chaque membre du groupement se déclinent comme suit :

- ***Commune de Troyes : 30 000 € HT***
- ***Troyes Champagne Métropole : 7 000 € HT***

Il convient également d'abroger l'article 6 de la convention, la Commission d'appel d'offres n'étant pas compétente pour la procédure adaptée.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer l'avenant n°1 à la convention de groupement de commandes relative à l'achat de filtres, balais d'essuie-glace, ampoules et batteries pour les véhicules et les matériels (de type laveuses, balayeuses, tracteurs, tondeuses), de chaque entité selon les conditions définies au sein de la présente délibération.**

CONVENTION CONSTITUTIVE D'UN GROUPEMENT DE COMMANDES ENTRE LA COMMUNE DE TROYES, TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LE CMAS DE TROYES RELATIVE AU LANCEMENT DU MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS DE FORMATION – LOTS SUPPLEMENTAIRES

Vu le Code de la Commande Publique ;

Vu la délibération n° du **Conseil Communautaire de Troyes Champagne Métropole** du 2024 autorisant Monsieur le Président à signer la présente convention constitutive de groupement de commandes ;

Vu la délibération n° du **Conseil municipal de la Commune de Troyes** du 2024 autorisant Monsieur le Maire de Troyes à signer la présente convention constitutive de groupement de commandes ;

Vu la délibération n° du **Conseil d'Administration du Centre Municipal d'Action Sociale de Troyes** du 2024 autorisant Monsieur le Président à signer la présente convention constitutive de groupement de commandes ;

Vu la délibération n° du **Conseil d'Administration de l'EPA la Maison du boulanger** du 2024 autorisant Monsieur le Président à signer la présente convention constitutive de groupement de commandes ;

Considérant que **l'article L. 2113-6 du Code de la Commande Publique permet aux acheteurs publics de constituer des groupements de commandes afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés publics** ;

Considérant que **la Communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole, la commune de Troyes, le CMAS de Troyes et l'EPA la Maison du Boulanger** envisagent de s'associer en vue de retenir un ou plusieurs opérateurs économiques commun chargé de répondre aux besoins de formation des agents des services publics de chaque entité.

Ainsi, les entités susmentionnées souhaiteraient se regrouper pour obtenir des conditions plus avantageuses tant économiquement que techniquement.

Considérant qu'il y a lieu de faire application des dispositions susvisées et de créer entre les entités susmentionnées un groupement de commande pour le lancement de la consultation de marché public ;

Considérant qu'il y a lieu, dès lors, de définir les modalités de fonctionnement de ce groupement, conformément aux dispositions de l'article L. 2113-7 du Code de la Commande Publique ;

IL EST CONVENU ET ARRÊTÉ LES DISPOSITIONS CI-APRÈS EXPOSÉES :

Article 1er : Objet de la convention constitutive de groupement de commandes

La présente convention constitutive porte sur la création d'un groupement de commandes, en application des dispositions des articles L. 2113-6 et L. 2113-7 du Code de la Commande Publique, entre les 4 entités précitées en vue du lancement de la consultation relative aux prestations de formation notamment le lancement de deux lots subsidiaires.

Article 2 : Identification du coordonnateur du groupement de commandes

Il est convenu entre les parties que la commune de Troyes « acheteur » au sens de l'article L1211-1 du Code de la Commande Publique, assurera les fonctions de coordonnateur de ce groupement de commandes.

Il sera chargé de mener toute la procédure de passation jusqu'à la notification du marché public.

Le siège du coordonnateur est situé place Alexandre Israël, B.P 767 10026 Troyes cedex.

Article 3 : Mission du coordonnateur

Le coordonnateur sera chargé de définir l'organisation technique et administrative de la procédure de consultation. A cet effet, il procédera, dans le respect des règles prévues par le Code de la Commande Publique, à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection des cocontractants du groupement.

Le coordonnateur se chargera de l'élaboration de l'ensemble du dossier de consultation, de son lancement, de l'analyse des candidatures et des offres, de la sélection des attributaires et de la notification des marchés publics en découlant.

Article 3.1 : Etablissement des dossiers de consultation des entreprises

Le coordonnateur élaborera l'ensemble du dossier de consultation des entreprises incluant l'ensemble des pièces administratives et techniques nécessaires ainsi que l'avis d'appel public à la concurrence et le règlement de la consultation.

Le cahier des charges concernant les besoins des membres du groupement sera validé par ces derniers avant le lancement de l'appel public à la concurrence. A cette fin, les services du coordonnateur transmettront, par tout moyen, le dossier de consultation des entreprises aux autres membres afin qu'ils le valident.

Article 3.2 : Organisation des opérations de sélection de l'attributaire du marché public

Le coordonnateur assure l'ensemble des opérations de sélection du (des) prestataire(s) de service, à savoir notamment :

- rédaction et envoi des avis d'appel publics à la concurrence ;
- analyse des candidatures et des offres ;
- secrétariat de la commission chargée de désigner le titulaire ;
- information des candidats quant au résultat de la consultation ;

Les membres du groupement acceptent que le Représentant du Pouvoir Adjudicateur, coordonnateur du groupement, se charge de l'attribution du marché public concerné.

Le coordonnateur sera chargé de signer et notifier le marché public avec le(s) prestataire(s) retenu(s).

Article 3.3 : Exécution du marché public

Il est entendu que chaque membre exécutera en son nom propre le marché public. Chaque pièce contractuelle de marché sera signée avec l'attributaire retenu dans le cadre de cette consultation, avec indication de la répartition des besoins de chacun.

Article 3.4 : Actions en justice du groupement

Le représentant du coordonnateur peut ester en justice au nom et pour le compte des membres du groupement de commandes pour la procédure dont il a la charge. Le cas échéant, il informe et consulte les autres membres du groupement de sa démarche et de son évolution.

Article 4 : Règles de passation du marché public

Le coordonnateur sera soumis, pour le lancement de la consultation, au respect des règles applicables aux « acheteurs », posées par le Code de la Commande Publique.

► Détail de la consultation lancée en procédure d'appel d'offres ouvert.

I/ Intitulé exact de l'accord cadre

« Accord-cadre mono-attributaire à bons de commande relatif aux actions de formation - lots n°15 et 16 ».

II/ Allotissement

Conformément à l'article L.2113-10 du Code de la Commande Publique, l'accord-cadre est décomposé en 2 lots définis ci-après.

En application de l'article R.2113-1 du Code de la Commande Publique, les candidatures peuvent concerner un ou plusieurs lots. Les candidats doivent présenter une offre distincte pour chaque lot auquel ils répondent.

III/ Caractéristiques de l'accord-cadre

La consultation donnera lieu, pour chaque lot, à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commande**, en application des articles R. 2162-1 à R. 2162-6 du Code de la Commande Publique, conclu, **avec chaque entité du groupement de commande**, sans montant minimum **mais avec un montant maximum annuel en application de l'article R.2162-4-2° du Code de la Commande publique**.

Lot n°15	Montant maximum HT annuel
Formation à l'utilisation des logiciels PAO pour la Ville de Troyes	6 300 €

Lot n°16	Montant maximum HT annuel
Formation à la conduite de scooters 125 cm3 pour la Ville de Troyes	2 500 €

Chaque accord-cadre sera traité à prix unitaires sur la base d'un bordereau des prix unitaires selon les quantités réellement exécutées. Les prix applicables seront ceux du bordereau des prix unitaires du lot concerné, révisables annuellement à chaque date d'anniversaire.

A chaque survenance d'un besoin d'un membre du groupement de commandes, le titulaire sera sollicité par l'émission d'un bon de commande dans les conditions fixées aux articles R. 2162-13 à R. 2162-14 du code susmentionné.

IV/ Durée de l'accord-cadre

La durée de validité de l'accord-cadre est la période à l'intérieur de laquelle les bons de commande peuvent être émis.
Pour chaque lot, l'accord-cadre sera conclu une durée de 12 mois à compter de sa date de notification au titulaire.

V/ Procédure utilisée

Au vu de l'estimation totale de 274 300 € HT comprenant l'appel d'offre en cours u compris les nouveaux lots à lancer sur toute la durée de l'accord-cadre reconductions comprises, **la procédure de passation sera une procédure d'appel d'offres ouvert** conformément aux dispositions des articles L.2124-2, L.2125-1-1°, R.2124-2 1° du Code de la Commande Publique.

A titre indicatif, les montants des besoins ont été estimés au vu des consommations antérieures et des prévisions d'embauches.

Membres du groupement	Estimation budgétaire tous lots confondus sur toute la durée de l'accord cadre reconductions comprises
Ville de Troyes	181 800 € HT
Centre Municipal d'Action Sociale	3 900 € HT
Troyes Champagne Métropole	82 000 € HT
Maison du Boulanger	6 600 € HT

Article 5 : Obligation des membres du groupement

Chaque membre du groupement s'engage à :
- transmettre un état de ses besoins dans les quinze jours suivant la réception d'une demande du coordonnateur en ce sens.
- s'acquitter de sa participation financière selon les termes et conditions prévus à l'article « Dispositions financières » ci-après,

- respecter le choix des titulaires de l'accord-cadre.

Article 6 : Constitution de la Commission d'Appel d'Offres

Conformément aux dispositions de l'article L.1414-2 du code général des collectivités territoriales, le titulaire du marché sera choisi par la Commission d'Appel d'offres composée conformément aux dispositions de l'article L.1411-5.

En application des dispositions de l'article L.1414-3-II du code général des collectivités territoriales, la Commission d'Appel d'Offres (C.A.O.) sera celle du coordonnateur du groupement, à savoir la commune de Troyes.

La C.A.O. du groupement sera présidée par le Président de la Commission d'Appel d'Offres du coordonnateur.

En outre, participeront également à la réunion de la Commission d'Appel d'Offres, avec voix consultative :

- Le représentant du Service en charge de la Concurrence ;
- Le Comptable Public de la commune de Troyes.

Article 7 : Durée du groupement

La convention de groupement de commandes sera conclue à compter de la notification de la convention aux différents membres du groupement jusqu'à la fin de la durée de validité du marché.

Article 8 : Retrait

Le retrait d'un membre devra respecter la procédure suivante : la partie souhaitant se retirer enverra une lettre recommandée avec accusé de réception de mise en demeure aux autres membres du groupement, invitant ces derniers à présenter leurs observations sur les motifs invoqués pour justifier le retrait.

Chaque membre disposera de quinze jours à compter de la réception de ladite lettre recommandée pour présenter ses observations.

A l'expiration de ce délai, la partie souhaitant se retirer pourra, si elle n'a pas changé sa position, le faire de plein droit par simple envoi aux autres parties, d'une lettre recommandée avec accusé de réception en ce sens.

Article 9 : Dispositions financières

La mission de la commune de Troyes, agissant en tant que coordonnateur du groupement de commandes, ne donne pas lieu à rémunération.

Chaque autre membre du groupement remboursera au coordonnateur, une quotepart de 1/4 des frais relatifs à la consultation (frais d'annonce relative à la publication de la procédure).

Article 10 : Responsabilités

Chaque membre est responsable, pour ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention constitutive de groupement de commandes.

Le coordonnateur est responsable des missions qui lui sont confiées par la présente convention. Il fera son affaire de tous les risques pouvant provenir de son activité. Il est seul responsable, sauf cas de force majeure, vis-à-vis des tiers, de tous dommages de quelque nature que ce soit découlant de ses missions.

Article 11 : Modifications de l'acte constitutif

Toute modification du présent acte donnera lieu à la conclusion d'un avenant, devant être approuvée dans les mêmes termes par l'ensemble des membres du groupement.

La modification ne prend effet que lorsque tous les membres du groupement auront approuvé les modifications.

Article 12 : Litiges

Tout litige résultant de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté pour sa résolution devant le Tribunal Administratif de Châlons-en-Champagne, après épuisement des voies de recours amiables.

Fait en un exemplaire original, à Troyes, le ……

Pour la Commune de Troyes

Pour Troyes Champagne Métropole

Pour le CMAS de Troyes

Pour EPA La Maison du Boulanger

CONVENTION CONSTITUTIVE D'UN GROUPEMENT DE COMMANDES ENTRE LA VILLE DE TROYES, TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET TROYES PARC AUTO EN VUE DU LANCEMENT D'UN MARCHE PUBLIC RELATIF A LA FOURNITURE, LA POSE ET LA MAINTENANCE DE MATERIELS DE PEAGE ET DE CONTROLE D'ACCES DANS LES PARCS DE STATIONNEMENTS

Vu le code de la commande publique entré en vigueur le 1er avril 2019,

Vu la délibération n° … du Conseil municipal de la Commune de Troyes du autorisant Monsieur le Maire de Troyes à signer la présente convention constitutive de groupement de commandes ;

Vu la délibération n° … du Conseil communautaire de Troyes Champagne Métropole du autorisant Monsieur le Président à signer la présente convention constitutive de groupement de commandes.

Vu la délibération n° **…** du Conseil d'Administration de la Société Publique Locale Troyes Parc Auto du autorisant Monsieur le Directeur à signer la présente convention constitutive de groupement de commandes.

Considérant que **l'article L2113-6 du code de la commande publique** permet aux acheteurs publics de constituer des groupements de commandes afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés publics.

Considérant que **la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la Commune de Troyes et la Société Publique Locale Troyes Parc Auto** ont un intérêt commun à s'associer afin de retenir des opérateurs économiques communs chargés de la fourniture et la pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement ainsi que la maintenance.

Considérant qu'il y a lieu de faire application des dispositions susvisées et de créer, entre **la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la Commune de Troyes et la Société Publique Locale Troyes Parc Auto**, un groupement de commandes pour le lancement de cette consultation de marché public ;

Considérant qu'il y a lieu, dès lors, de définir les modalités de fonctionnement de ce groupement conformément à l'article L2113-7 du code précité ;

IL EST CONVENU ET ARRÊTÉ LES DISPOSITIONS CI-APRÈS EXPOSÉES :

Article 1er : Objet de la convention constitutive de groupement de commandes

La présente convention porte sur la création d'un groupement de commandes entre la commune de Troyes, la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole et la Société Publique Locale Troyes Parc Auto en vue du lancement de cette consultation de marché public relative aux prestations décrites à l'article

précédent le respect des règles applicables aux collectivités territoriales posées par le code de la commande publique.

Article 2 : Prestations objets de la constitution du groupement de commandes

Les trois entités envisagent de constituer un groupement de commandes ayant un intérêt commun à s'associer afin de retenir un prestataire **dans le cadre de besoins transversaux, besoins ainsi mutualisés.** Aussi, les acheteurs décident de se regrouper pour obtenir des conditions plus avantageuses tant économiquement que techniquement.

La présente consultation concerne la **fourniture et la pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement ainsi que la maintenance.**

Article 3 : Règles applicables au groupement

Le groupement sera soumis, pour la passation de cet accord-cadre, au respect des règles applicables aux collectivités territoriales posées par le code de la commande publique.

► Détail de la consultation lancée en procédure formalisée

I - Intitulé exact marché public

« Accord-cadre à bons de commandes mono-attributaire relatif à la fourniture, la pose et la maintenance de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement ».

II - Allotissement

Conformément aux dispositions de l'article L.2113-10 du Code de la Commande Publique, l'accord-cadre est décomposé en 2 lots définis ci-après :

Lot n° 1 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de la Ville de Troyes et maintenance des matériels gérés par Troyes Parc Auto (exploitant du service public de stationnement payant de la Ville de Troyes)

Lot n° 2 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de Troyes Champagne Métropole et maintenance des matériels gérés par Troyes Parc Auto (exploitant du service public de stationnement payant de TCM)

En application de l'article R.2113-1 du Code de la Commande Publique, les candidatures peuvent concerner un ou plusieurs lots. Les candidats doivent présenter une offre distincte pour chaque lot auquel ils répondent.

III - Caractéristiques de l'accord-cadre

Conformément aux dispositions des articles R.2161-2 à R.2161-5, de l'article R.2162-4-2° du Code de la Commande Publique, la consultation donnera lieu à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commande avec montants maximums pour chaque membre du groupement fixés comme suit :**

Lot 1 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de la Ville de Troyes, et maintenance des matériels gérés par TPA (exploitant du service public de stationnement payant de la Ville de Troyes)

Entités	Montant maximum annuel
VILLE DE TROYES	400 000 € HT
TPA	200 000 € HT

Lot 2 : Fourniture et pose de matériels de péage et de contrôle d'accès dans les parcs de stationnement de TCM et maintenance des matériels gérés par TPA (exploitant du service public de stationnement payant de TCM)

Entités	Montant maximum annuel
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	300 000 € HT
TPA	150 000 € HT

Les prix applicables seront ceux du bordereau des prix unitaires et appliqués aux quantités réellement exécutées.

A chaque survenance d'un besoin par chaque membre du groupement de commande, le titulaire sera sollicité par l'émission d'un bon de commande dans les conditions fixées aux articles R. 2162-13 à R. 2162-14 du code susmentionné.

IV - Durée de l'accord-cadre

L'accord-cadre sera conclu pour **une durée de 1 an, à compter de sa notification au titulaire**.

Conformément aux dispositions de l'article R.2112-4 du code précité l'accord-cadre sera ensuite reconductible trois fois, tacitement, par période d'un an, sans que la durée totale de l'accord-cadre ne puisse excéder quatre ans.

En outre, le titulaire ne pourra refuser la reconduction de l'accord-cadre. Si chaque entité du groupement décide de ne pas reconduire l'accord-cadre, elle adressera au titulaire, un mois avant son échéance, en recommandée avec accusé de réception, une lettre de non-reconduction.

V - Procédure utilisée

Au vu de l'estimation tous lots confondus de 1 700 000 € ht sur toute la durée de l'accord-cadre reconductions comprises, la procédure de passation sera une procédure d'appel d'offres ouvert conformément aux dispositions des articles R.2124-1 et suivants du Code de la Commande Publique.

A titre indicatif, les montants estimés sur toute la durée de l'accord-cadre reconductions comprises pour chaque membre du groupement se déclinent comme suit :

- *TCM : 400 000 € ht*
- *TPA : 350 000 € ht*
- *Ville de Troyes : 950 000 € ht*

Article 4 : Coordonnateur du groupement de commandes

D'un commun accord, il est convenu entre les parties que la Ville de Troyes « Acheteur » notion définissant le pouvoir adjudicateur au sens de l'article L1211-1 du code de la commande publique, assurera les fonctions de coordonnateur du groupement.

Elle sera chargée de mener toute la procédure de passation jusqu'à la notification desdits marchés.

Le siège du coordonnateur est situé Mairie de Troyes, Hôtel de Ville, Place Alexandre Israël, B.P 767 10026 Troyes cedex.

Article 5 : Missions du Coordonnateur

Conformément à l'article L2113-7 du code de la commande publique, le coordonnateur sera chargé de définir l'organisation technique et administrative de la procédure de consultation. A cet effet, il procédera, dans le respect des règles prévues par la réglementation relative aux marchés publics en vigueur, à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection du cocontractant du groupement.

Article 5.1 : Etablissement des documents de consultation des entreprises

Le coordonnateur assurera l'élaboration de l'ensemble des documents de la consultation en vue de la sélection d'un prestataire de services, incluant la rédaction de l'avis d'appel à la concurrence, du cahier des clauses techniques particulières, la rédaction du règlement de la consultation ainsi que l'ensemble des pièces administratives.

Le cahier des charges concernant les besoins des membres du groupement sera validé par ces derniers avant le lancement de l'appel à la concurrence. A cette fin, la Ville de Troyes transmettra, par tout moyen, le dossier de consultation des entreprises à chaque membre du groupement, afin qu'ils le valident.

Article 5.2 : Organisation des opérations de sélection du prestataire de service

Le coordonnateur assure l'ensemble des opérations de sélection du prestataire de service, à savoir notamment :

- rédaction et envoi de l'avis d'appel à la concurrence ;
- secrétariat de la commission chargée de désigner le titulaire du marché public ;

- information des candidats ;
- signature et notification du marché public avec le prestataire retenu.

Il est convenu que l'analyse des propositions se fera en collaboration avec les services de Troyes Champagne Métropole (TCM) et TPA.

Article 5.3 : Exécution du marché public

Il est entendu que chaque membre du groupement exécutera en son nom propre le marché public.

Article 5.4 : Actions en justice du groupement

Le représentant du coordonnateur peut ester en justice au nom et pour le compte des membres du groupement de commandes pour la procédure dont il a la charge. Il informe et consulte les membres de sa démarche et son évolution.

Article 6 : Obligations des membres du Groupement

Chaque membre du groupement s'engage à :
- transmettre un état de ses besoins dans les quinze jours suivant la réception d'une demande en ce sens ;
- respecter le choix du titulaire du marché public.

Article 7 : Constitution de la Commission d'Appel d'Offres

Conformément aux dispositions de l'article L.1414-2 du code général des collectivités territoriales, le titulaire du marché sera choisi par la Commission d'Appel d'offres composée conformément aux dispositions de l'article L.1411-5.

En application des dispositions de l'article L.1414-3-II du code général des collectivités territoriales, la Commission d'Appel d'Offres (C.A.O.) sera celle du coordonnateur du groupement, à savoir la commune de Troyes.

La C.A.O. du groupement sera présidée par le Président de la Commission d'Appel d'Offres du coordonnateur.

En outre, participeront également à la réunion de la Commission d'Appel d'Offres, avec voix consultative :
- Le représentant du Service en charge de la Concurrence ;
- Le Comptable Public de la Ville de Troyes.

Article 8 : Durée du Groupement

Le groupement est conclu à compter de la date de signature du présent acte par les trois entités jusqu'au terme du marché public (reconductions comprises).

Article 9 : Retrait

Le retrait d'un membre devra respecter la procédure suivante : la partie souhaitant se retirer enverra une lettre recommandée avec accusé de réception de mise en demeure aux autres membres du groupement, invitant ces derniers à présenter leurs observations sur les motifs invoqués pour justifier le retrait.

Chaque membre disposera de quinze jours à compter de la réception de ladite lettre recommandée pour présenter ses observations. A l'expiration de ce délai, la partie souhaitant se retirer pourra, si elle n'a pas changé sa position, le faire de plein droit par simple envoi aux autres parties, d'une lettre recommandée avec accusé de réception en ce sens.

Article 10 : Dispositions financières

La mission du la Ville de Troyes, agissant en tant que coordonnateur du groupement de commandes, ne donne pas lieu à rémunération.

Troyes Champagne Métropole (TCM) et Troyes Parc Auto rembourseront à la Commune de Troyes à hauteur de 1/3 les frais liés à la consultation tels que les frais de publicité inhérents à la consultation, que la Commune de Troyes aura acquittés au titre de son rôle de coordonnateur.

Article 11 : Responsabilités

Chaque membre est responsable, pour ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention constitutive de groupement de commandes.

Le Coordonnateur est responsable des missions qui lui sont confiées par la présente convention. Il fera son affaire de tous les risques pouvant provenir de son activité. Il est seul responsable, sauf cas de force majeure, vis-à-vis des tiers, de tous dommages de quelque nature que ce soit découlant de ses missions.

Article 12 : Modifications de l'acte constitutif

Toute modification du présent acte doit être approuvée dans les mêmes termes par l'ensemble des membres du groupement et par délibération du Conseil Municipal de la Ville de Troyes concernant le coordonnateur du groupement. La modification ne prend effet que lorsque tous les membres du groupement auront approuvé les modifications.

Article 13 : Litiges

Tout litige résultant de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté pour sa résolution devant le Tribunal administratif de Châlons-en-Champagne, après épuisement des voies de recours amiables.

Fait en un seul exemplaire sans rature ni surcharge

Pour la Commune de Troyes

Pour Troyes Champagne Métropole (TCM)

Pour Troyes Parc Auto (TPA)

GROUPEMENT DE COMMANDES
ENTRE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE, LE CMAS DE TROYES ET LA VILLE DE TROYES
RELATIF AU MARCHE PUBLIC DE FOURNITURE DE VETEMENTS DE TRAVAIL,
DE TENUES DE TRAVAIL, DE CHAUSSURES DE TRAVAIL
ET DES EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUALISES

AVENANT N2

Vu le Code de la Commande Publique, notamment ses articles L.2113-6 à L.2113-7 ;

Vu la convention de groupement de commandes entre **Troyes Champagne Métropole (TCM), le CMAS de Troyes et la Ville de Troyes** conclue le 6 août 2024 portant sur l'achat de vêtements de travail, tenues de travail, chaussures de travail et équipements de protection individualisés destinés à l'ensemble des services publics de chaque entité ;

Suite à l'ouverture des plis, aucune offre n'a été déposée pout le lot n°11 : Tenues des gardes-champêtres, aussi ce lot a dû être déclaré infructueux.

Il doit être relancé par voie d'appel d'offres ouvert sur la base d'un cahier des charges modifié, notamment suite à l'arrêté du 22 août 2023 relatif aux caractéristiques des tenues et de la signalisation des véhicules des gardes champêtres, modifié par arrêté du 23 avril 2024 modifiant la couleur des tenues des gardes-champêtres. De plus, les besoins inhérents à TCM ont considérablement évalué à la hausse. Il convient de ce fait d'augmenter le montant maximum annuel de cette entité comme suit :

Article 1 :

Il convient par le présent avenant n°2 de modifier la convention comme suit :

IL EST CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

Article 4 : Règles de passation du marché public
(…)

<u>III - Caractéristiques de l'accord-cadre</u>

Conformément aux dispositions des articles R.2161-2 à R.2161-5, et de l'article R.2162-4-2° du Code de la Commande Publique, la consultation donnera lieu à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commande allotis avec un montant maximum annuel pour chaque membre du groupement fixé comme suit :**

Désignation du lot	Ville de Troyes montant maximum annuel HT	CMAS de Troyes montant maximum annuel HT	TCM montant maximum annuel HT
Lot n°11 – Tenues des gardes-champêtres	4 000 €	Non concerné	16 000 €

Article 2 :

Toutes les autres clauses et conditions de la convention de groupement de commande demeurent applicables tant qu'elles ne sont pas contraires aux nouvelles dispositions retenues dans le présent avenant, lesquelles prévalent en cas de contradiction ou de contestation.

Fait en un exemplaire original, à Troyes, le ……

Pour la Commune de Troyes

Pour Troyes Champagne Métropole

Pour le CMAS de Troyes

Groupement de commandes
entre la Communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole (TCM) et la Commune de Troyes relatif au marché public de fourniture de lubrifiants de liquide de refroidissement et de lave glace, filtre, balais d'essuie-glace, ampoules et batteries pour les véhicules et les matériels (de type laveuses, balayeuses, tracteurs, tondeuses

AVENANT N1

Vu le Code de la Commande Publique, notamment ses articles L.2113-6 à L.2113-7 ;

Vu la convention de groupement de commandes entre l**a Commune de Troyes et la Communauté d'agglomération de Troyes Champagne Métropole (TCM)** conclu le 11 mars 2024, en vue de retenir des opérateurs économiques communs chargés de l'achat de lubrifiants de liquide de refroidissement et de lave glace, filtre, balais d'essuie-glace, ampoules et batteries pour les véhicules et les matériels (de type laveuses, balayeuses, tracteurs, tondeuses), destinés à l'ensemble des services publics de chaque entité.

Il convient par le présent avenant n°1 de procéder à la modification de l'allotissement, suite à la suppression du lot n°1 dont les besoins seront gérés par le biais d'une centrale d'achats, engendrant également l'adaptation du titre du marché public. Aussi, la procédure de passation du marché idoine doit être remplacée par une procédure adaptée au regard

Article 1 :

Il convient par le présent avenant n°1 de modifier la convention comme suit :

IL EST CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

Article 4 : Règles de passation du marché public
(…)

► Détail de la consultation lancée par voie d'appel d'offres ouvert :

<u>I - Intitulé exact de l'accord cadre</u>

*« Accord-cadre mono-attributaire à bons de commandes allotis relatif à la fourniture de filtres, balais d'essuie-glace, ampoules et batteries pour les véhicules et les matériels (*de type laveuses, balayeuses, tracteurs, tondeuses), *de la Ville de Troyes et de Troyes Champagne Métropole ».*

<u>II - Allotissement</u>

Conformément à l'article L.2113-10 du Code de la Commande Publique, l'accord-cadre est décomposé en 4 lots définis comme suit :

Lot n°1 : Fourniture de filtres

Lot n°2 : Fourniture de balais d'essuie-glace
Lot n°3 : Fourniture d'ampoules
Lot n°4 : Fourniture de batteries

En application de l'article R.2113-1 du Code de la Commande Publique, les candidatures peuvent concerner un ou plusieurs lots. Les candidats doivent présenter une offre distincte pour chaque lot auquel ils répondent.

III - Caractéristiques de l'accord-cadre

Le marché public sera conclu sous la forme d'un accord-cadre mono-attributaire conformément aux dispositions des articles R. 2162-1 à R. 2162-6 du Code de la Commande Publique.

Conformément aux dispositions de l'article R. 2162-4-2° du Code de la Commande Publique, la consultation donnera lieu à la conclusion d'un **accord-cadre mono-attributaire à bons de commandes avec un montant maximum annuel pour chaque membre du groupement par lot fixé comme suit :**

Lot n°1 : Fourniture de filtres

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	15 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	4 000 € HT

Lot n°2 : Fourniture de balais d'essuie-glace

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	5 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	1 000 € HT

Lot n°3 : Fourniture d'ampoules

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	4 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	1 000 € HT

Lot n°4 : Fourniture de batteries

Entités	Montant maximum annuel
COMMUNE DE TROYES	6 000 € HT
TROYES CHAMPAGNE METROPOLE	1 000 € HT

Cet accord-cadre sera traité à prix unitaires sur la base d'un bordereau des prix unitaires selon les prestations réellement commandées.

Il est expressément indiqué qu'en cas de reconduction de l'accord-cadre, les montants maximums annuels susvisés ne varieront pas.

A chaque survenance d'un besoin par chaque membre du groupement de commandes, le titulaire sera sollicité par l'émission d'un bon de commandes dans les conditions fixées aux articles R. 2162-13 à R. 2162-14 du code susmentionné.

Les bons de commandes pourront être émis au plus tard jusqu'au dernier jour de validité de l'accord-cadre (prorogé, le cas échéant, en cas de reconduction de l'accord-cadre).

IV - Durée de l'accord-cadre

L'accord-cadre sera conclu **pour une période d'un an à compter de sa date de notification au titulaire.**

Conformément aux dispositions de l'article R2112-4 du Code de la Commande Publique, le marché est reconductible 3 fois pour une période d'un an, sans que la durée maximale du marché ne puisse excéder **4 ans.**
En outre, le titulaire ne pourra refuser la reconduction de l'accord-cadre.

Si l'entité décide de ne pas reconduire l'accord-cadre, elle adressera au titulaire un mois avant son échéance, en recommandé avec accusé de réception ou via son profil d'acheteur, une lettre de non-reconduction.

V - Procédure utilisée

Au vu de l'estimation totale de **148 000 € HT** pour tous les lots sur toute la durée de l'accord-cadre, reconductions comprises, ***la procédure de passation sera une procédure adaptée conformément aux dispositions des articles L.2123-1, L.2120-1-2°, R.2123-1-1° et suivants du Code de la Commande Publique.***

A titre indicatif, les montants estimés annuels des besoins au titre de cet accord-cadre pour chaque membre du groupement se déclinent comme suit :

- ***Commune de Troyes : 30 000 € HT***
- ***Troyes Champagne Métropole : 7 000 € HT***

Il convient également d'abroger l'article 6 de la convention, la Commission d'appel d'offres n'étant pas compétente pour la procédure adaptée.

Article 2 :

Toutes les autres clauses et conditions de la convention de groupement de commande demeurent applicables tant qu'elles ne sont pas contraires aux nouvelles dispositions retenues dans le présent avenant, lesquelles prévalent en cas de contradiction ou de contestation.

Fait en un exemplaire original, à Troyes, le ……

Pour la Commune de Troyes

Pour Troyes Champagne Métropole

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**16**
Objet	**CONCOURS DE MAITRISE D'ŒUVRE CAMPUS DE LA BIOECONOMIE**
Rapporteur	**Bertrand CHEVALIER**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

PÔLE : Sécurité Juridique
DIRECTION : Commande Publique et Achats Transversaux

16

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

CONCOURS DE MAITRISE D'ŒUVRE CAMPUS DE LA BIOECONOMIE

Exposé :

Construction d'un bâtiment destiné à accueillir le campus de la bioéconomie sur la zone d'activité économique de Saint-Lyé.

Acteur national majeur dans le domaine de la bioéconomie, la Région Grand Est a anticipé les tendances de fond et s'est dotée de cadres d'intervention pour soutenir le développement de cette filière :

- Une stratégie Bioéconomie régionale votée fin 2019 ;
- Un contrat de filières pour le développement durable des fibres végétales en Grand Est votée à l'automne 2022 ;
- Une stratégie Economie du Vivant à l'horizon 2030.

Par ailleurs, le Comité Stratégique d'Attractivité Régional (piloté par le Président de la Région Grand Est et le Préfet de Région) a retenu la bioéconomie et le département de l'Aube comme priorité d'actions.

Dans le même temps, consciente du potentiel du territoire dans le domaine de la fibre végétale, Troyes Champagne Métropole a fait de la bioéconomie un marqueur de son développement économique et se structure pour soutenir cette ambition. Le Parc de la bioéconomie de Saint-Lyé pourra ainsi accueillir demain un écosystème territorial d'excellence de la bioéconomie des fibres végétales. Cela se traduit sur le plan opérationnel par :

- Création d'une zone d'activité économique (ZAE) de 60 ha (dont 40 ha en phase 1) dédiée à cette filière (délibération du Conseil Communautaire du 23 juin 2023) ;
- Appui à l'implantation de La Chanvrière, 1er producteur européen de Chanvre ;
- Appui à la création du collectif 3C, association de préfiguration qui a permis la création du Pôle Européen du Chanvre qui fédère cet écosystème ;
- Soutien au Centre de Recherche Technique Fibres Recherche Développement (CRT FRD-CODEM) ;
- Réflexion sur de possibles partenariats à créer, demain, avec la Cosmetic Valley (située à Chartres) en vue d'envisager des débouchés sur les cosmétiques issus de la fibre végétale.

Le projet de Campus Bioéconomie Troyes Champagne Métropole s'inscrit dans cette dynamique. Concrètement, il s'agit de créer un bâtiment composé d'espaces d'ateliers dédiés à de la production ainsi que de bureaux et locaux sociaux destinés à accueillir de jeunes entreprises autour d'un centre de recherche technique de stature nationale.

La définition du besoin et des contours de cette opération est aujourd'hui suffisamment avancée pour envisager un lancement de la procédure de consultation de maîtrise d'œuvre dès mars 2025.

Les principales caractéristiques du futur Campus Bioéconomie, bâtiment mixte d'environ 3 200 m² sur une parcelle d'environ 1 ha, sont les suivantes :

- Deux espaces qui peuvent fonctionner séparément ;
- Une partie campus industriel de 2 200 m² avec une halle pour le process, des espaces de stockage, des laboratoires, des locaux techniques et des bureaux ;
- Une partie « campus Lab » de 1 000 m² pour héberger des sociétés avec des bureaux, des espaces partagés et des espaces mutualisables avec la partie industrielle ;
- Un parking de 60 places pour les véhicules légers et un espace d'accueil des poids lourds.

La localisation du bâtiment au sein de la future ZAE a été identifiée afin de permettre la réalisation, en temps masqué, des premiers terrassements.

L'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux est estimé à 5 000 000 € H.T. (valeur février 2025).

Le coût d'opération, intégrant le coût du concours, les honoraires de maîtrise d'œuvre, le coût des études d'ingénierie, une enveloppe financière pour les révisions de prix et provisions pour adaptation du projet et aléas de chantier, le coût des travaux et les coûts de viabilisation de la parcelle, est arrêté à 7 800 000 € T.T.C.

Le choix de la Maîtrise d'Œuvre (MOE) sera réalisé au travers d'un concours sur APS selon les dispositions règlementaires et législatives en vigueur au moment du lancement de la consultation. Il convient dans ce cadre de désigner les membres du jury appelés à émettre un avis motivé sur les candidatures et sur les offres.

Recours au concours :

Conformément à l'article L2172-1 du Code de la Commande Publique : « préalablement à la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre ayant pour objet la réalisation d'un ouvrage de bâtiment, l'acheteur soumis aux dispositions du livre IV organise un concours, dans des conditions et sous réserve des exceptions, fonction du montant du marché ou de la nature des projets confiés, prévues par voie réglementaire ».

Procédures applicables :

Conformément à l'article R2172-2 du Code de la Commande Publique : « pour les acheteurs soumis au livre IV, les marchés de maîtrise d'œuvre qui répondent à un besoin dont le montant est égal ou supérieur aux seuils de procédure formalisée sont négociés en application de l'article R. 2122-6, avec le ou les lauréats d'un concours restreint organisé dans les conditions des articles R. 2162-15 à R. 2162-21 ».

Constitution du jury :

Pour mener à bien l'opération ci-dessus, le Code de la Commande Publique prévoit le recours à un jury selon les conditions de la sous-section 2, comme suit :

Le jury est composé de personnes indépendantes des participants au concours. Conformément à l'article R2162-22, lorsqu'une qualification professionnelle particulière est exigée pour participer à un concours, **au moins un tiers des membres du jury doit posséder cette qualification ou une qualification équivalente, soit être un architecte inscrit à l'ordre des architectes.**

Pour les concours organisés par les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements, à l'exception des établissements publics sociaux ou médico-sociaux et des offices publics de l'habitat, conformément à l'article R2162-24 du Code de la Commande Publique, **les membres élus de la commission d'appel d'offres font partie du jury de plein droit.**

La composition du jury est la suivante :

➢ Le Président du jury : le président de la commission d'appel d'offres est désigné comme président du jury ;

➢ Collège des représentants de la maîtrise d'ouvrage : 5 membres élus de la commission d'appel d'offres ;

➢ Collège des personnalités compétentes désigné par le président du jury : 2 personnalités nommées en raison de leur compétence et dont la participation présente un intérêt particulier au regard de l'objet du concours ;

➢ Collège de membres désignés par le président du jury : 4 membres ayant la même qualification ou une qualification équivalente à celle exigée des candidats.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'approuver le programme de travaux de construction 6 500 000 € HT et d'arrêter la part de l'enveloppe prévisionnelle affectée aux travaux de bâtiment à 5 000 000 € H.T. (valeur février 2025) ;**
- **D'approuver le lancement du concours restreint pour la désignation de la Maîtrise d'Œuvre chargée de la construction du Campus Bioéconomie et d'autoriser M. le Président ou son représentant à signer le marché avec le candidat choisi ;**
- **De fixer le montant de l'indemnisation des candidats appelés à concourir, et ayant remis une prestation conforme, à 30 000 € H.T., cette somme étant à valoir sur le montant des honoraires à percevoir ultérieurement par l'équipe lauréate au titre du marché de maîtrise d'œuvre ;**
- **De fixer à 3 le nombre maximum de candidats autorisés à présenter une offre ;**

- **De fixer l'indemnisation des personnalités, membres du jury, ayant la même qualification professionnelle et d'en arrêter le montant à 500 € net par réunion par demi-journée frais de déplacement compris, sur présentation d'une note d'honoraires établie par leurs soins ;**
- **D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant, à rechercher et à solliciter le concours financier de tout partenaire susceptible d'intervenir dans le financement de cette opération au taux le plus élevé possible ;**
- **D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document nécessaire à la mise en œuvre de ces financements.**

Les dépenses et les recettes correspondantes seront imputées sur les crédits ouverts au budget 2025.

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**17**
Objet	**CREATION DE COMMISSIONS COMMUNAUTAIRES DE GESTION DES DOCUMENTS D'URBANISME**
Rapporteur	**Catherine LEDOUBLE**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	**0**	**122**	**0**	**0**

Le Conseil Communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés, le présent rapport.

Administration Générale

17

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

CREATION DE COMMISSIONS COMMUNAUTAIRES DE GESTION DES DOCUMENTS D'URBANISME

Annexe : Désignation et composition des commissions de gestion des documents d'urbanisme

Exposé :

La compétence en matière de documents d'urbanisme emporte compétence sur les différentes procédures d'évolutions des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), Cartes Communales et d'autres documents.

Certaines communes avaient engagé, avant la date de prise de compétence par TCM le 1er janvier 2025, des procédures d'élaboration, de révision, de modification ou de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Conformément à l'art L.153-9 du Code de l'urbanisme, TCM peut achever toute procédure d'élaboration ou d'évolution d'un document d'urbanisme sous réserve de l'accord des communes dans la mesure où les conseils municipaux auront délibéré favorablement à la poursuite de leurs procédures d'évolution de leurs documents d'urbanisme par TCM.

Dans ce contexte, et afin de garantir les intérêts locaux attachés à chaque projet d'élaboration ou d'évolution des documents d'urbanisme du territoire, TCM en charge des opérations administratives et du portage financier souhaite associer chaque commune concernée et ceci notamment au titre des principes définis dans la charte de gouvernance approuvée par délibération du conseil communautaire du 20 septembre 2024.

De plus et en application de l'article L.2121-22 du CGCT, une communauté d'agglomération peut créer des commissions chargées d'étudier les questions soumises au Conseil communautaire. Ces commissions ainsi créées peuvent en application de l'article L.5211-40-1 du CGCT prévoir la participation de conseillers municipaux des communes membres.

C'est dans ce contexte, et au titre de l'exercice de la compétence plan local d'urbanisme, document d'urbanisme en tenant lieu ou carte communale, que le Conseil communautaire souhaite se doter de commissions spécifiques et composées d'élus municipaux.

<u>Décision</u> :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE CONFIRMER que Troyes Champagne Métropole va achever les procédures de modification et de révision des PLU et cartes communales avec l'accord des communes ;**
- **DE CREER les commissions communautaires de gestion des documents d'urbanisme listées en annexe de la présente délibération ;**
- **D'ARRETER la composition de chacune de ces commissions communautaires définie dans l'annexe susvisée, étant précisé que le maire sera membre de droit de la commission attachée à sa commune.**
- **DE DEFINIR les modalités de fonctionnement de ces commissions conformément à l'article 11 du règlement intérieur du conseil communautaire, du bureau et des commissions organiques :**
    - **Rôle des commissions organiques conformément à l'article 11-1 du règlement intérieur ;**
    - **Présidence, Vice-Présidence et Suppléance de Vice-Présidence conformément l'article 11-2 du règlement intérieur ;**
    - **Champ de compétence des différentes commissions conformément l'article 11-3 du règlement intérieur ;**
    - **Convocation et déroulement des commissions conformément l'article 11-4 du règlement intérieur ;**
    - **Groupes de travail conformément l'article 11-5 du règlement intérieur.**

Retour Sommaire

CRÉATION DE COMMISSIONS COMMUNAUTAIRES DE GESTION DES DOCUMENTS D'URBANISME

Désignation et composition des commissions de gestion des documents d'urbanisme

COMMISSION COMMUNAUTAIRE DE GESTION DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE	COMPOSITION		
Aubeterre	Monsieur	BEAUSSIER	Jean-Marie
	Monsieur	PETERS	Anthony
Barberey-Saint-Sulpice	Monsieur	HUBINOIS	Alain
	Monsieur	CAPPELLE	Benoît
	Monsieur	GUIGNER	Gilles
	Monsieur	MASSEY	Laurent
	Madame	LÉGER	Marie-Claude
	Monsieur	BARNIK	Stanislas
	Madame	CHOBEAU	Agnès
	Monsieur	PULBY	Jean-Louis
Bouilly	Monsieur	GROUX	Benoît
	Madame	NINOREILLE	Francine
	Madame	NINOREILLE	Marlène
	Madame	NOEL	Isabelle
	Monsieur	NINOREILLE	Philippe
	Monsieur	HEGO	Marc
Bouranton	Monsieur	VOLHUER	Michel
	Monsieur	BANSE	Valentin
	Madame	GUBLIN	Francine
	Monsieur	MATHY	Philippe
	Madame	PARISOT	Françoise
	Monsieur	ROUAIX	Michel
Bréviandes	Monsieur	BLASCO	Thierry
	Monsieur	LIENHARDT	Jacky
	Monsieur	BURGEVIN	Dominique
	Madame	CORNUMAND	Agnès
Buchères	Monsieur	GUNDALL	Philippe
	Monsieur	FAIVRE	Philippe
	Monsieur	GRIS	Gérald
	Monsieur	COUCHE	Hervé
	Monsieur	DEMARET	Vincent
	Monsieur	MILLION	Arnaud
Clérey	Monsieur	LÉCORCHÉ	Jean-Pierre
	Madame	CONTANT	Evelyne
	Monsieur	PRÉVOT	Pascal
	Madame	MISSWALD	Catherine
	Monsieur	MENNESSIER	Sébastien
	Monsieur	CALLOT	Franck
	Madame	TESSER	Charlotte
Courteranges	Monsieur	GÉRARD	Fabien
	Monsieur	BONNEDAME	Richard
	Monsieur	AFSAR	Murat
	Madame	BOURGEOIS	Shirley
	Monsieur	HUGON	André
	Monsieur	JOLLARD	Dominique
	Madame	JAROSZ	Marie-Noëlle
Creney-Près-Troyes	Monsieur	RAGUIN	Jacky
	Monsieur	ADLOFF	Gérard
	Monsieur	COLIN	Thierry
	Monsieur	DAOUZE	Cédric
	Monsieur	DE KEUKELEIRE	Julien
	Madame	DESIREE	Valérie
	Monsieur	FLOGNY	Jean-Pierre
	Monsieur	FOURIER	Jean-Pierre
	Madame	GUERINOT	Ghislaine
	Monsieur	HOMEHR	Claude
	Monsieur	LEBLANC	Pascal
	Monsieur	LEVAIN	Ludovic
	Madame	SCHEPENS	Joëlle
Dierrey-Saint-Pierre	Monsieur	GATOUILLAT	Marcel
	Madame	TISSERAND	Sandra

	Madame	COLLOT	Aurélie
Estissac	Madame	DUCHÊNE	Annie
	Monsieur	VINCENT	Fabien
	Monsieur	MASSON	Thierry
	Monsieur	GEORGE	Nicolas
	Monsieur	LANGLOIS	Didier
Feuges	Madame	MEIRHAEGHE	Sonia
	Monsieur	GAUTHIEROT	Guillaume
	Madame	ONRAEDT	Mélanie
	Monsieur	RIDEY	Patrick
	Monsieur	COLLARD	Benoît
Fontvannes	Monsieur	LEPRINCE	Didier
	Monsieur	PARISE	Jonathan
	Monsieur	ERARD	Jérôme
	Monsieur	GAUVAIN	Patrick
	Madame	CAZE	Émilie
	Monsieur	PERROT	Jean-Baptiste
Frenoy-Le-Château	Monsieur	BUTAT	André
	Monsieur	MILESI	Franck
	Monsieur	DRIAT	Damine
Isle-Aumont	Monsieur	ROUSSELLE	Patrice
	Madame	LARCHER	Sylvie
	Monsieur	LADOIRE-REVOL	Patrick
La Chapelle-saint-Luc	Monsieur	GIRARDIN	Olivier
	Monsieur	BRAUN	Jean-Paul
	Monsieur	LEGAUX	Claude
	Madame	BOURGEOIS-SCHEFFMANN	Véronique
	Monsieur	DUCOURANT	Christian
	Monsieur	FATY	Mohamed Lamine
	Monsieur	MAUVIGNANT	Julien
	Monsieur	IRCHAD	Morad
	Madame	BOEGLIN	Danièle
	Monsieur	RICHARD	Vincent
	Monsieur	HERBLOT	Cédric
La Rivière-de-Corps	Monsieur	CHOMAT	Christophe
	Monsieur	ROUYER	Didier
	Monsieur	BRODARD	Éric
	Monsieur	SPEZIALE	Sylvain
	Madame	MERGER	Sonia
	Monsieur	GAURIER	Henri
	Monsieur	FLEURY	Amilien
	Monsieur	MILANDRE	Jean-Marie
La Vendue-Mignot	Madame	ROUSSELOT	Nicole
	Monsieur	BREMENT	Jacques
	Monsieur	VINCENT	Samuel
Laines-aux-Bois	Madame	GAUTHIER	Anne-Sophie
	Madame	PERRAULT	Aurélie
	Monsieur	CHATELAIN	Édouard
	Monsieur	DESCHAMPS	Patrick
	Monsieur	MICHON	Sébastien
	Monsieur	PRUNIER	Jean-Louis
Laubressel	Monsieur	THIÉNOT	Régis
	Madame	GENNERET	Manon
	Madame	MALARMEY	Chantal
	Monsieur	MIDY	Fabrice
	Madame	RIGOUREAU	Chantal
	Madame	VAN DE VELDE	Céline
Lavau	Monsieur	GACHOWSKI	Jacques
	Monsieur	CORNIOT	Jacky
	Madame	COPITET	Catherine
	Monsieur	GIROT	Thierry
	Monsieur	PACKO	Regis

Retour Sommaire

	Madame	GROS	Béatrice
Les Bordes-Aumont	Monsieur	CHATEL	Laurent
	Monsieur	KUZMA	Romain
	Monsieur	BATILLET	José
	Monsieur	SPITERI	Jean-Louis
	Madame	PESTEL	Laurence
	Monsieur	BANNHOLTZER	Norbert
	Madame	BEAUGRAND	Sophie
	Monsieur	LEBRET	Jean-Jacques
Les Noës-près-Troyes	Monsieur	LEMOINE	Philippe
	Madame	ANTOINE	Séverine
	Monsieur	PELOIS	Didier
	Madame	CARDOT	Pascale
	Monsieur	MARAIS	Ringo
	Madame	MOUMEN	Ly-Heang
	Madame	JORDY	Véronique
	Madame	NARDEAU	Maria
	Monsieur	MORIS	Nicolas
	Monsieur	BOURSON	Sandro
Lirey	Monsieur	FRAPIN	David
	Monsieur	FLINOIS	Philippe
	Monsieur	BISTORIN	Flavien
Lusigny-sur-Barse	Madame	TRESSOU	Marie-Hélène
	Monsieur	CARILLON	Pascal
	Madame	BOUMAZA	Malika
	Monsieur	PESENTI	Daniel
	Monsieur	MANNEQUIN	Jacques
	Monsieur	GNAEGI	Eric
	Monsieur	PEREIRA	Christophe
	Madame	VERHEECKE	Benedicte
	Monsieur	HUGOT	Damien
	Monsieur	JOHNSON	Rémi
	Monsieur	BORDELOT	Jean-Pierre
Macey	Monsieur	FLEURET	Dominique
	Madame	DROCOURT	Angélique
	Monsieur	GARDAVOT	Jean-Yves
	Madame	LE FAOU	Odile
	Monsieur	MARCHIZET	Pascal
	Monsieur	MARTINS	David
	Madame	NAY	Estelle
	Madame	PICAMAL	Claire
	Monsieur	ROUSSEAU	Cédric
	Madame	SEVERIN	Pascale
	Monsieur	VINCENT	David
Mergey	Madame	BURRI	Marie-Luce
	Monsieur	ERMINI	Hervé
	Monsieur	SCHMIDT	Ludovic
	Monsieur	PACKO	Philippe
Mesnil-saint-Père	Monsieur	HENRI	Pascal
	Monsieur	LOYER	Gilles
	Monsieur	GAURIER	Jacques
	Monsieur	NICOLLE	François
	Madame	COLLOT	Françoise
	Madame	BERTOUT	Emilie
Messon	Monsieur	COURTOIS	Jean-Christophe
	Monsieur	PAYEN	Patrice
	Monsieur	MARAIS	Denis
	Monsieur	DEBOUWER	Denis
Montaulin	Monsieur	MARTY	Rémy
	Madame	HINGANT	Marie-Luce
	Monsieur	BOUTEVILLAIN	Oliver
	Monsieur	LEFEVRE	Romain

Retour Sommaire

	Monsieur	COLAS	Sébastien
	Madame	LANGET	Sylvie
Montgueux	Madame	LEROY	Marie-Thérèse
	Monsieur	LASSAIGNE	Thierry
	Madame	ROMELOT	Estelle
	Madame	CHOPPIN	Catherine
	Monsieur	GUILLAUMIN	Emmanuel
	Madame	CORNIOT	Audrey
	Monsieur	OUVRAI	Aurélien
Montiéramey	Monsieur	DRIAT	Boris
	Madame	SBROVAZZO	Valérie
	Monsieur	COUVREUR	Didier
Montsuzain	Monsieur	DELAITRE	Guy
	Monsieur	PROTIN	Christophe
Moussey	Monsieur	FARINE	Bruno
	Monsieur	BROSSAIS	René
	Monsieur	CHARPENTIER	Nicolas
	Madame	CLOPIN	Emmanuelle
	Madame	MATRAT	Marceline
	Monsieur	SCHALLER	Hervé
	Monsieur	TALBOT	François
Pavillon-Sainte-Julie	Madame	CHALVET	Marie-Ange
	Monsieur	DEJEU	David
	Madame	DOLLAT	Magali
	Madame	BECARD	Nawel
	Madame	BOIZET	Delphine
	Monsieur	BERTIN	Patrice
	Madame	DELLA CASA	Karen
	Monsieur	DERAVET	Jean-Luc
	Madame	DEVILLIERS	Mélanie
	Monsieur	ULMAN	Nicolas
Payns	Monsieur	SAINTON	Michel
	Madame	POTAUFEUX	Marylène
	Monsieur	BOUTRELLE	Thierry
	Madame	LEBRUN-HUTINEL	Françoise
	Monsieur	LACAILLE	Gérard
	Monsieur	DALLEMAGNE	Bruno
	Monsieur	VILLAIN	Philippe
	Madame	ANDRE JEAN	Céline
	Monsieur	GALLOIS	Olivier
Pont-sainte-Marie	Monsieur	LANDRÉAT	Pascal
	Monsieur	DEFER	Denis
	Monsieur	COFFINET	Joël
	Madame	GUINOT-HARTERT	Joëlle
	Monsieur	MANCE	Gérald
	Madame	ROUSSARD	Danielle
	Monsieur	CHENUT	Julien
Prugny	Monsieur	CHOISELAT	Emmanuel
	Madame	HENRY	Valérie
	Madame	VIARDOT	Angélique
	Monsieur	HENRY	Dominique
	Madame	PRÉTOT	Gyslaine
	Monsieur	BOUARD	Benoît
	Monsieur	BONNET	Alexandre
	Monsieur	MUTEL	Benjamin
	Monsieur	JEANNOT	Xavier
Rosières-près-Troyes	Monsieur	RAYMOND	Arnaud
	Monsieur	OUDIN	Michel
	Madame	BRANGBOUR	Annie
	Monsieur	MAYEUR	Bruno
	Madame	POINSENOT	Françoise
	Monsieur	MELCHERS	Patrick

	Madame	LEVAIN-LAURENCEAU	Nadège
	Madame	HENRY	Béatrice
Rouilly-saint-Loup	Monsieur	CASTEX	Jean-Marie
	Monsieur	ROGER	Sylvain
	Monsieur	LUDOT	Jean-Raymond
	Monsieur	CORDIER	Laurent
Ruvigny	Madame	HUP	Carole
	Madame	LALLEMAND	Françoise
	Monsieur	HANON	Rémi
	Monsieur	BONNEVIE	Corentin
	Monsieur	GAUTHIER	Aurélien
	Madame	HADJADJE	Sandrine
Saint-André-les-Vergers	Madame	LEDOUBLE	Catherine
	Monsieur	MAITROT	André
	Monsieur	ARGAUT	Jean-Pierre
	Monsieur	NEFFLIER	Pierre-Marie
	Monsieur	GROSJEAN	Sébastien
	Madame	ROTH	Michèle
	Madame	LANOUX	Claudie
	Monsieur	DRAGON	Jean-Luc
	Monsieur	CORNEVIN	Jean-Pierre
	Madame	GARET	Sylvie
Saint-Benoît-sur-Seine	Monsieur	MEIRHAEGHE	Jean-François
	Monsieur	BOURGEOIS	Janick
	Monsieur	HAMOT	Eric
	Monsieur	FOURTIER	Patrick
Sainte-Maure	Monsieur	POTTIER	Denis
	Madame	DEURE	Josiane
	Monsieur	LORION	Pascal
	Madame	BEZIN	Françoise
	Monsieur	RIBEIRO	Manuel
	Madame	DRUJON	Claire
	Monsieur	TERRAL	Daniel
	Madame	VARLET	Sylvie
	Madame	RIVIÈRE	Céline
	Monsieur	GUILBAUD DOMANGE	Raynald
	Monsieur	MENDOZA	Hervé
Sainte-Savine	Monsieur	MAGLOIRE	Arnaud
	Monsieur	HENNEQUIN	Virgil
	Monsieur	MOSER	Alain
	Monsieur	BLANCHOT	Bastien
	Monsieur	VAN DALEN	Laurent
	Madame	BARDET	Alice
	Monsieur	JOSCET	Geoffrey
	Madame	FERNANDEZ	Sophie
	Madame	AUMIS	Maud
	Madame	ZELTZ	Anne-Marie
	Monsieur	CROQUET	Nicolas
	Madame	TIEDREZ	Valérie
Saint-Germain	Monsieur	DUSACQ	Maxime
	Madame	BAGUET	Chantal
	Monsieur	DELSAUX	Emmanuel
	Madame	GALLAND	Delphine
	Monsieur	GERARD	Michel
	Monsieur	JEANTOT	Jérôme
	Monsieur	MAILLAT	Jean-Marie
	Madame	MULLER	Betty
	Madame	NOIROT	Sylvette
	Madame	REMIGIUS	Marie-Christine
	Monsieur	SCAGLIA	Thierry
Saint-Jean-de-Bonneval	Monsieur	COCHET	Jean-Michel
	Monsieur	GIBEY	Alain
	Monsieur	JOANOT	Emmanuel
	Monsieur	GRAVIT	Nicolas
	Monsieur	DARTUS	Nicolas
Saint-Julien-les-Villas	Monsieur	VIART	Jean-Michel
	Monsieur	GROSJEAN	Patrick
	Monsieur	ZWALD	Jérémy
	Madame	LESPINASSE	Angélique
	Monsieur	JOTTE	Henri
	Monsieur	PETITJEAN	Patrick
	Monsieur	VAZQUEZ	José

Retour Sommaire

	Monsieur	ROCIPON	Julien
	Madame	DESMOUTIERS	Aurore
	Madame	SPIRE	Anne
	Monsieur	PICARA	Daniel
	Monsieur	WEINLING	Jean-Marc
Saint-Léger-près-Troyes	Monsieur	BLASSON	Christian
	Madame	THIEFAINE	Marie-José
	Madame	DECARNIN	Lorédande
	Madame	BOUTEYRE	Myriam
	Madame	DURUAL	Sandrine
	Monsieur	RAZUREL	Xavier
Saint-Lyé	Monsieur	MENNETRIER	Nicolas
	Monsieur	BESANÇON	Robert
	Monsieur	BLANCHOT	Vincent
	Monsieur	JÉROME	Laurent
	Madame	PÉRÉE	Géraldine
	Monsieur	BRUNEAU	Jean-Yves
	Monsieur	CHRISTEL	Marcel
	Madame	ROBILLARD	Christine
	Madame	HRVOJ	Marie-Laure
	Monsieur	GENET	Pascal
	Madame	FOURNIER	Laurence
	Monsieur	PHILIPPE	Denis
	Madame	STOLTZ	Véronique
Saint-Parres-aux-Tertres	Monsieur	HIRTZIG	Jack
	Monsieur	NIEUWMUNSTER	Adrien
	Madame	MERRAD	Régine
	Monsieur	DAUTREVAUX	Pascal
	Madame	CHABROL	Magali
	Monsieur	LECLERCQ	Philippe
	Madame	PETIT	Maryse
Saint-Pouange	Monsieur	DUQUESNOY	Olivier
	Madame	VAISSIERE	Christine
	Madame	OLIVEAU	Eloïse
	Monsieur	DEMARCH	Stéphane
	Monsieur	CEZARD	René
	Monsieur	HAILLOT	Patrick
Saint-Thibault	Madame	JOLLIOT	Marie-France
	Monsieur	ANSON	Jacques
	Monsieur	DEREINS	Jean-luc
	Monsieur	FINOT	Michel
	Madame	CONTANT	Florence
	Monsieur	BARROY	Damien
	Monsieur	BAZIN	Etienne
Sommeval	Monsieur	BILLET	André
	Monsieur	LECERF	Bruno
	Monsieur	GARÇONNAT	Thierry
	Monsieur	BOURGEOIS	Jean-Claude
	Monsieur	CELESTIN	Marc
Souligny	Madame	MALARMEY	Michelle
	Monsieur	MALARMEY	Pascal
	Monsieur	BLANCHARD	Francis
	Monsieur	BOULOGNE	Gaëtan
	Monsieur	DE WREEDE	Vincent
	Monsieur	GUIBORAT	Philippe
	Madame	VIEUXMAIRE	Dominique
Thennelières	Monsieur	ROBLET	Bernard
	Monsieur	GUENARD	André-Paul
	Monsieur	GORNEAU	Fabrice
	Monsieur	DEON	Julian
	Monsieur	MARCHAL	Yves
Torvilliers	Monsieur	GANTELET	Bruno
	Monsieur	SOT	Daniel
Troyes	Monsieur	BAROIN	François
	Monsieur	DENIS	Valery
	Monsieur	DEHARBE	Dominique
	Madame	LE CORRE	Marie
	Madame	THOMAS	Christine
	Madame	GARIGLIO	Élisabeth
	Madame	LEMELAND	Caroline
	Monsieur	SERRA	Frédéric
	Madame	LEMELLE	Flavienne
	Monsieur	SOMSOIS	Hervé
	Monsieur	MANDELLI	François

	Monsieur	HUPFER-CHARPENTIER	Thomas
	Madame	VIARDIN	Gisèle
	Monsieur	MARASSE	Jean-Charles
	Monsieur	DUPATY	Christian
	Madame	ZAJAC	Anna
	Monsieur	KOCH	François
	Monsieur	FAGEOT	Remi
	Madame	MANIERI BIGORGNE	Gina
Vailly	Monsieur	HANDEL	William
	Madame	MANNI	Sylvie
	Monsieur	ROBERT	Bruno
Vauchassis	Monsieur	MARTINOT	Bruno
	Madame	MARCILLY	Marie-Jeanne
Verrières	Madame	BAGATTIN	Mélanie
	Monsieur	BERTIN	Michel
	Madame	BLOUIN	Stéphanie
	Monsieur	BOUTIER	Thierry
	Monsieur	BRIAND	Jérôme
	Madame	FILLOT	Sophie
	Monsieur	LUISE	Dominique
	Madame	MOREAU	Martine
	Monsieur	REMEN	Franck
	Madame	RICHÉ	Céline
	Monsieur	ROYER	Stéphane
	Madame	VAILLOT	Isabelle
Villechétif	Madame	THIEBAUX	Chistelle
	Monsieur	GERARD	Francis
	Madame	THIERY	Emmanuelle
	Monsieur	BARRET	Pascal
	Monsieur	D'ALLEMAGNE	Réginald
	Monsieur	CUISIN	Jérôme
Villemereuil	Monsieur	DE VILLEMEREUIL	Gérard
	Monsieur	BLANC	Philippe
	Monsieur	MOREAU	Jacques
	Monsieur	JAILLANT	Louis
	Madame	ANDRE	Michèle
	Madame	DESCHAMPS	Jessica
	Monsieur	BELLINA	Raymond
	Monsieur	HOERTH	Etienne
	Madame	BOYAU	Nathalie
	Monsieur	BOYAU	Didier
Villery	Monsieur	HOUARD	Bruno
	Monsieur	BLAISE	Thierry
	Monsieur	FINOT	Jean-Claude

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**18**
Objet	**DELEGATION DE POUVOIR DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE EN MATIERE DE DROIT DE PREEMPTION URBAIN**
Rapporteur	**Catherine LEDOUBLE**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	**0**	**122**	**0**	**0**

Le Conseil Communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés, le présent rapport.

Administration Générale

18

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

DÉLÉGATION DE POUVOIR DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE EN MATIERE DE DROIT DE PREEMPTION URBAIN

Exposé :

Dans un souci de faciliter la gestion communautaire et d'assurer une meilleure réactivité de l'administration, la compétence relative au Plan Local d'Urbanisme (PLU) avait déjà été intégrée dans les statuts adoptés en 2019, sans toutefois être exercée par TCM.

Au titre du transfert effectif de la compétence en matière de PLU intervenu le 1er janvier 2025 et conformément aux dispositions de l'article L.211-2 du code de l'urbanisme, la compétence d'un EPCI à fiscalité propre en matière de PLU emporte sa compétence de plein droit en matière de droit de préemption urbain (DPU).

Par conséquent, TCM est désormais titulaire de plein droit du DPU sur les périmètres de préemption existants, tels que définis par les communes avant le transfert de compétence. Les périmètres de préemption existants antérieurement au transfert de compétence restent en vigueur tant qu'ils n'ont pas été abrogés ou modifiés par le nouveau titulaire du DPU.

Par le biais de ce transfert, le conseil communautaire devient compétent pour exercer, par délibération motivée, le droit de préemption urbain, et pour en déléguer l'exercice au Président ou à l'un des délégataires mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 213-3 du Code de l'urbanisme *(exemple : Etablissement public foncier Grand Est)*.

Par délibération n° 07 du 10 juillet 2020, le Conseil Communautaire de TCM a délégué au Président l'exercice du DPU au nom de la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole et le pouvoir de déléguer à son tour ponctuellement l'exercice de ce droit, sans toutefois que cette délégation ait été rendue effective.

Ainsi, et au titre de la prise de compétence par TCM au 1er janvier 2025, il y a lieu de confirmer cette délégation du Conseil communautaire au Président d'une part et la possibilité pour ce dernier de le déléguer dans les conditions prévues par le Code de l'urbanisme d'autre part.

Lors de chaque réunion du Conseil Communautaire, le Président rendra compte des attributions exercées par délégation de l'organe délibérant.

<u>Décision</u> :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE CONFIRMER la délégation à Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole, d'exercer au nom de Troyes Champagne Métropole, les droits de préemption définis par le code de l'urbanisme ;**
- **DE CONFIRMER la possibilité pour le Président de pouvoir déléguer ponctuellement l'exercice de ces droits aux communes membres, à l'EPFGE, ou à tous tiers dans les conditions définies par le Code de l'urbanisme et notamment l'article L.213-3 ;**
- **DE PRENDRE ACTE que les statuts actuellement en vigueur sont conformes avec la présente délibération ;**
- **DE CONFIRMER la faculté par le Président d'accorder une délégation de fonction ou de signature aux Vice-Présidents ou Conseillers Délégués dans le cadre de la mise en œuvre des présentes délégations.**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**19**
Objet	**REGULARISATION DE LA LISTE DES VOIES D'INTERET COMMUNAUTAIRE**
Rapporteur	**Marie-Hélène TRESSOU**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Administration Générale

19

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

REGULARISATION DE LA LISTE DES VOIES D'INTERET COMMUNAUTAIRE

Annexe : Plan

Exposé :

La commune de Saint-Julien-les-Villas est propriétaire de l'avenue de la maille. Or une partie de cette avenue est privée (sur sa partie entre la rue des Couturots et rue de la bonneterie au droit de l'ancien bâtiment 4) et la commune n'est propriétaire que des trottoirs.

L'ensemble de cette voie a été classée d'intérêt communautaire par la délibération n°01 du 20 décembre 2018 sans distinction de la propriété de la chaussée et de son usage qui ne répond plus aux conditions arrêtées par le conseil communautaire pour reconnaître l'intérêt communautaire d'une voie.

Il convient de régulariser cette situation en retirant cette partie de l'avenue de la Maille des voies d'intérêt communautaire conformément au plan annexé. La commune pourra en reprendre la gestion complète et procéder aux opérations de régularisations foncières.

La définition de l'intérêt communautaire relève de la compétence du conseil communautaire statuant à la majorité des deux tiers.

Conformément à l'article 1609 nonies C, l'attribution de compensation de la commune sera revue après évaluation de la CLECT, en ce qu'elle recouvrera la charge de gestion des trottoirs.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE RETIRER la partie de l'avenue de Maille comprise entre la rue des Couturots et la rue de la Bonneterie de la liste des voies d'intérêt communautaire.**

Echelle 1 : 1300

39 m

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**20**
Objet	**PERSONNEL COMMUNAUTAIRE – MESURES DIVERSES**
Rapporteur	**Jacky RAGUIN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Pôle Ressources

20

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

PERSONNEL COMMUNAUTAIRE – MESURES DIVERSES

Exposé :

I - ACTUALISATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS : CRÉATION(S) ET/OU SUPPRESSION(S) DE POSTE(S)

Annexe 1 : Emplois créés au tableau des effectifs pouvant être pourvus par un(e) agent(e) contractuel(le) sur le fondement de l'Article L.332-8 2° du Code Général de la Fonction Publique

Conformément à l'article L.313-1 du Code Général de la Fonction Publique, les emplois de chaque Collectivité ou Établissement sont créés par l'organe délibérant de la Collectivité ou de l'Établissement. Il appartient donc au Conseil Communautaire de fixer l'effectif des emplois à temps complet ou non complet, nécessaire au fonctionnement des services.

L'actualisation du tableau des effectifs soumis à votre agrément, décide des mouvements à intervenir dans le cadre des besoins en matière d'emplois et compétences au titre de l'année 2025, récapitulés dans le tableau ci-après.

Cette actualisation repose précisément sur deux volets :

- ✓ 21 créations de poste (21 en équivalents temps plein) faisant suite à des départs d'agents communautaires remplacés par des agents de grade différent. Il convient ainsi de supprimer les postes et les créer avec le nouveau grade.
- ✓ 2 transformations de poste permettant la régularisation de situations administratives d'agents.

Filières	Grades	Créat	Sup	Effet
ADMINISTRATIVE	Attaché hors classe	1		01/05/2025
	Attaché hors classe		1	01/05/2025
	Attaché principal		2	01/04/2025
	Attaché	2		01/04/2025
	Attaché		1	01/06/2025
	Attaché		1	01/04/2025
	Attaché	1		01/05/2025
	Attaché		1	01/05/2025
	Attaché	1		01/11/2025
	Attaché		1	01/11/2025

	Rédacteur principal 1ère classe	1		01/05/2025
	Rédacteur principal 1ère classe		1	01/05/2025
	Rédacteur principal 2ème classe		1	01/06/2025
	Rédacteur principal 2ème classe	1		01/02/2025
	Rédacteur principal 2ème classe	1		01/04/2025
	Rédacteur principal 2ème classe		1	01/04/2025
	Rédacteur principal 2ème classe	1		01/12/2025
	Rédacteur principal 2ème classe		1	01/12/2025
	Rédacteur	1		01/06/2025
	Rédacteur		1	01/02/2025
	Rédacteur		2	01/04/2025
	Adjoint administratif principal 1ère classe		1	01/05/2025
	Adjoint administratif principal 1ère classe	1		01/06/2025
	Adjoint administratif	3		01/04/2025
TOTAL FILIERE		**14**	**15**	
TECHNIQUE	Ingénieur	1		01/05/2025
	Ingénieur		2	01/04/2025
	Ingénieur	1		01/04/2025
	Technicien principal 2ème classe		1	01/04/2025
	Technicien	1		01/05/2025
	Technicien		1	01/05/2025
	Agent de maîtrise	1		01/04/2025
	Agent de maîtrise		1	01/04/2025
	Adjoint technique Temps non complet	0.70		01/04/2025
	Adjoint technique Temps non complet	0.30		01/04/2025
TOTAL FILIERE		**5**	**5**	
CULTURELLE	Conservateur en chef des bibliothèques		1	01/04/2025
	Conservateur des bibliothèques	1		01/04/2025
	Attaché principal de conservation du patrimoine	1		01/04/2025
	Adjoint du patrimoine principal 1ère classe		1	01/04/2025
	Adjoint du patrimoine principal 2ème classe	1		01/01/2025
	Adjoint du patrimoine		1	01/01/2025
	Adjoint du patrimoine	1		01/04/2025
TOTAL FILIERE		**4**	**4**	
TOTAL GENERAL		**23**	**23**	
SOLDE FINAL		**0**		

Parmi les mouvements proposés dans le tableau ci-dessus, il convient, au regard des dispositions de l'article L.313-1 du Code Général de la Fonction Publique, de préciser les conditions de recrutement des agents pouvant être employés sur le fondement de l'article L.332-8 2° du Code Général de la Fonction Publique. En l'espèce, dix recrutements sont susceptibles d'être concernés au sein des effectifs communautaires et font l'objet d'une annexe à la présente délibération.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER les modifications ci-dessus du tableau des effectifs de Troyes Champagne Métropole ainsi que les éléments récapitulés ci-dessus.**
- **DE PROCEDER, conformément au tableau des effectifs ci-dessus, aux recrutements nécessaires au bon fonctionnement des services,**
- **DE RECOURIR, en l'absence de candidatures d'agents titulaires pour les postes présentés en annexe, à des agents contractuels de droit public sur le fondement de l'article L.332-8 2° du Code Général de la Fonction Publique.**

II – PRESENTATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS NON PERMANENTS AU TITRE DES ARTICLES L. 332-23.1° ET L. 332-23.2° DU CODE GENERAL DE LA FONCTION PUBLIQUE

Conformément à l'article L.313-1 du Code Général de la Fonction Publique, les emplois de chaque Collectivité ou Établissement sont créés par l'organe délibérant de la Collectivité ou de l'Établissement.

La mise à jour complète du tableau des effectifs permanents Troyes Champagne Métropole a été adoptée par délibération n°12 du Conseil communautaire du 9 janvier 2017, celui-ci servant de référence pour les créations et les suppressions d'emplois lors de chaque réunion de l'organe délibérant.

Ce tableau des effectifs permanents recense les emplois des fonctionnaires stagiaires et titulaires ainsi que les emplois de contractuels sur postes permanents (agents de droit public en référence aux dispositions législatives qui autorisent leur recrutement). Ne sont pas inclus dans le tableau des effectifs les emplois non permanents au sens de l'Article L. 313-1 du Code Général de la Fonction Publique pour les agents recrutés pour un besoin occasionnel ou saisonniers (Article L. 332-23.1° et Article L. 332-23.2° du Code Général de la Fonction Publique).

La possibilité de recourir à ces emplois non permanents permet à la collectivité une gestion plus précise et optimisée du personnel notamment pour faire face à des besoins saisonniers et de répondre ainsi précisément et ponctuellement aux demandes de renforts indispensables à la continuité du service public à certains moments de l'année.

Réglementairement, les collectivités territoriales sont autorisées à recruter temporairement des agents contractuels sur emplois non permanents (donc non pérennes) pour faire face à un besoin lié à :

- Article L. 332-23.1°: un accroissement temporaire d'activité, pour une durée maximale de douze mois, compte tenu, le cas échéant, du renouvellement du contrat, pendant une même période de dix-huit mois consécutifs (besoin occasionnel)

-Article L. 332-23.2°: un accroissement saisonnier d'activité, pour une durée maximale de six mois, compte tenu, le cas échéant, du renouvellement du contrat, pendant une même période de douze mois consécutifs (besoin saisonnier).

Lors du conseil communautaire du 9 janvier 2017, il avait été proposé aux membres du Conseil communautaire d'autoriser le recours à ce type de contrats, dans les conditions définies aux Articles L. 332-23.1° et L. 332-23.2° du Code Général de la Fonction Publique, un état récapitulatif de ces emplois non permanents étant présenté chaque année au budget primitif et au compte administratif votés par l'assemblée délibérante.

En complément de ce cadre et en phase de préparation budgétaire, la collectivité souhaite être plus précise avec la présentation de 2 tableaux prévisionnels des effectifs non permanents définis aux articles L. 332-23.1° et L. 332-23.2° du Code Général de la Fonction Publique susceptibles d'être pourvus au cours de l'année 2025 et de déterminer les crédits ouverts. Ces postes offrent la possibilité de répondre à des besoins planifiés et/ou ponctuels, ou des situations exceptionnelles permettant la continuité du service public. L'estimation des besoins en matière de personnel temporaire est présentée en équivalent temps plein classé par grades et filières selon la nature de la mission. Ces tableaux pourraient être amendés en fonction des besoins lors des réunions de l'organe délibérant. A l'instar de ce qui était fait jusqu'à ce jour, un état récapitulatif de ces emplois non permanents sera toujours présenté au budget primitif et au compte administratif votés par l'assemblée délibérante. Les conditions d'emploi et de rémunération des agents recrutés sur ces deux fondements seront précisées dans les contrats de travail afférents.

Tableau des effectifs relatif à l'article L. 332-23.1° (besoins occasionnels):

Filières	Grades	Effectifs en Equivalent Temps Plein
	Attaché	8
	Rédacteur principal 2ème classe	2
	Rédacteur	2
	Adjoint administratif	7
TOTAL FILIERE		**19**
CULTURELLE	Conservateur des bibliothèques	1
	Assistant de conservation du patrimoine et des bibliothèques	1
	Adjoint du patrimoine	5
TOTAL FILIERE		**7**
MEDICO-SOCIALE	Infirmier en soins généraux	1
	Auxiliaire de puériculture de classe normale	1

TOTAL FILIERE		**2**
SECURITE	Garde champêtre chef	4
TOTAL FILIERE		**4**
TECHNIQUE	Ingénieur	6
	Technicien	2
	Agent de maîtrise	1
	Adjoint technique principal 2ème classe	2
	Adjoint technique	17
TOTAL FILIERE		**28**
TOTAL GENERAL		**60**

Tableau des effectifs relatif à l'article L. 332-23.2° (besoin saisonnier):

Filières	Grades	Effectifs en Equivalent Temps Plein
TECHNIQUE	Adjoint technique	18
TOTAL GENERAL		**18**

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé de :

- **D'APPROUVER le tableau des effectifs non permanents de Troyes Champagne Métropole basés sur les articles L. 332-23.1° et L. 332-232° du Code Général de la Fonction Publique ainsi que les éléments récapitulés ci-dessus.**
- **D'INSCRIRE les crédits nécessaires au chapitre 012 pour l'exercice 2025 pour les recrutements sur postes non permanents.**

III – RECOURS AU DISPOSITIF DE « CONTRAT DE PROJET » EN APPLICATION DE LA LOI N° 2019-828 DU 6 AOUT 2019

Troyes Champagne Métropole souhaiterait pouvoir procéder au **recrutement d'un(e) chargé(e) d'ordonnancement – planification – coordination (OPC) urbain** sous contrat de projet au sein du Pôle Équilibre du territoire – Habitat – Politique de la Ville – Dispositifs contractuels.

Troyes Champagne Métropole met en œuvre depuis 2005 un ambitieux programme de rénovation urbaine pour ses quartiers prioritaires. En 2019, une nouvelle convention pluriannuelle du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) portant sur les quartiers Jules Guesde à Troyes et Chantereigne à la Chapelle Saint-Luc, a été signée.

En tant que porteur de projet, Troyes Champagne Métropole assure le pilotage du projet de requalification urbaine du quartier Jules Guesde avec l'ensemble des partenaires : Ville de Troyes, bailleur social, Action logement, le CMAS, les promoteurs privés, … Sur la base du schéma directeur approuvé, le projet est entré en phase opérationnelle.

Aussi, le recrutement d'un(e) chargé(e) d'ordonnancement – planification – coordination (OPC) urbain peut permettre la mise en œuvre de ce projet. Cet(te) agent(e) permettra d'assurer la planification et l'ordonnancement des opérations sur le quartier, d'organiser l'animation et la coordination des acteurs, d'identifier les risques et les points de suivi particulier ainsi que de cartographier des opérations sur le quartier par phase opérationnelle permettant de visualiser l'état d'avancement et les enchaînements de tâches.

Aussi, en autorisant la création de ce contrat de projet, cet(te) agent(e) serait recruté(e) sur le fondement des Articles L332-24 à L332-26 du Code Général de la Fonction Publique, et rémunéré(e) sur la base d'un indice de la grille indiciaire afférente au grade des ingénieurs. Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail. Conformément à la réglementation, le contrat sera conclu pour la durée de la mission, estimée à environ 24 mois par les services concernés. Il pourra être renouvelé pour mener à terme le projet ou l'opération, dans la limite d'une durée totale de six ans.

Cet(te) agent(e) pourrait également bénéficier du régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des ingénieurs, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire, si le contrat le prévoit.

Troyes Champagne Métropole souhaiterait pouvoir étendre les grades ouverts au recrutement d'un(e) Coordonnateur(trice) Animateur(trice) Maison des 1000 jours sous contrat de projet au sein du Pôle Équilibre du territoire – Habitat – Politique de la Ville – Dispositifs contractuels.

Par délibération du 19 septembre 2024, la création d'un poste de Coordonnateur(trice) Animateur(trice) Maison des 1000 jours sous contrat de projet au sein du Pôle Équilibre du territoire – Habitat – Politique de la Ville – Dispositifs contractuels a été approuvé ainsi que l'inscription des crédits nécessaires au budget.

Cette demande de création a été formulée pour un(e) agent(e) recruté(e) sur le fondement des Articles L332-24 à L332-26 du Code Général de la Fonction Publique, et rémunéré(e) sur la base d'un indice des grilles indiciaires afférente au grade d'attaché.

Toutefois, compte tenu des différents échanges des services de Troyes Champagne Métropole avec les différents partenaires sociaux, il s'avère que le cofinancement de la CAF sur le poste de coordonnateur de la Maison des 1000 jours ne pouvait être octroyé à Troyes Champagne Métropole que sous réserve que l'agent(e) recrutée soit titulaire du diplôme d'éducateur de jeunes enfants ou d'auxiliaire de puériculture.

Aussi, Troyes Champagne Métropole avait ciblé ses recherches de recrutement auprès des éducateurs de jeunes enfants, auxiliaires de puéricultures diplômés et a délibéré en ce sens lors du dernier conseil communautaire du 6 décembre 2024.

A ce jour, compte tenu des difficultés de recrutement, et en accord avec la CAF, Troyes Champagne Métropole souhaite élargir ses possibilités de recherches sur le diplôme des infirmiers.

En conséquent, en fonction des candidatures, cet(te) agent(e) pourrait être recruté(e) sur le fondement des Articles L332-24 à L332-26 du Code Général de la Fonction Publique, et rémunéré(e) sur la base d'un indice des grilles indiciaires afférentes aux grades d'éducateurs de jeunes enfants, d'auxiliaires de puériculture et d'infirmiers en soins généraux. Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction du diplôme, de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail. Conformément à la réglementation, le contrat sera conclu pour la durée de la mission, estimée à environ 24 mois par les services concernés. Il pourra être renouvelé pour mener à terme le projet ou l'opération, dans la limite d'une durée totale de six ans.

Cet(te) agent(e) pourrait également bénéficier du régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des éducateurs de jeunes enfants, d'auxiliaires de puériculture ou d'infirmiers en soins généraux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire, si le contrat le prévoit.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER la création d'un(e) chargé(e) d'ordonnancement – planification – coordination (OPC) urbain dans le cadre d'un contrat de projet,**
- **DE MODIFIER la liste des grades servant de référence pour déterminer la rémunération du poste de Coordonnateur(trice) Animateur(trice) Maison des 1000 jours sous contrat de projet,**
- **DE PROCEDER au recrutement de ces agents en contrat de projet en application de la loi n° 2019-828 du 6 août 2019.**
- **D'INSCRIRE ou MODIFIER les crédits nécessaires au budget.**

IV – CONVENTIONS DE MISE A DISPOSITION INDIVIDUELLE ENTRE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TROYES CHAMPAGNE METROPOLE ET LA VILLE DE TROYES

Annexe 2 et 3 : Projets de convention de mise à disposition individuelle entre la Ville de Troyes et Troyes la communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole

La loi autorise, sous certaines conditions, les collectivités territoriales de mettre à disposition un ou plusieurs agents pour y effectuer tout ou partie de leur service auprès d'un établissement contribuant à un service public, ou inversement. Cette mise à disposition individuelle fait l'objet d'une information des organes délibérants concernés. Entrant dans le champ d'application des articles L512-6 et suivants du Code général de la fonction Publique, et du décret n°2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de mise à disposition des fonctionnaires territoriaux, cette mise à disposition requiert au préalable le consentement de l'intéressé(e) et se matérialise par le biais d'une convention individuelle. Celle-ci précise la nature des activités exercées par l'agent mis à disposition, la durée, ainsi que les modalités juridiques et financières de la mise à disposition et notamment le remboursement des frais de personnel supportés par la collectivité.

Il est proposé la régularisation de la mise à disposition :

- d'un agent municipal à temps complet, auprès de la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole, depuis le 1er février 2025, pour une durée de 4 mois, en qualité d'adjoint du chef de service Espaces Paysagers.
- d'un agent municipal à temps complet, auprès de la Communauté d'Agglomération de Troyes Champagne Métropole, depuis le 23 avril 2024, pour une durée de 1 an 8 jours, en qualité d'agent de bibliothèque.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer les conventions individuelles de mise à disposition selon les annexes 2 et 3, avec la Ville de Troyes et tous les actes s'y rapportant ;**
- **DE PREVOIR les dépenses au budget 2025.**

Annexe 1 de la DCC du 06 mars 2025 relative aux emplois créés tifs pouvant être pourvus par un(e) agent(e) contractuel(le) sur le fondement del'Article L332-8 2° du Code Général de la Fonction Publique

Nombre de postes	FONCTIONS	NATURE DES FONCTIONS	NIVEAU DE RECRUTEMENT	MOTIF DU POSSIBLE RECOURS A UN(E) CONTRACTUEL(LE)	CATEGORIE STATUTAIRE	GRADE DE REMUNERATION AU TABLEAU DES EFFECTIFS / CLASSEMENT	TEMPS DE TRAVAIL: Temps complet ou non complet	POSSIBILITE D'ATTRIBUER DU REGIME INDEMNITAIRE
1	Chargé d'opérations aménagements et ouvrages d'art (H/F)	Planifier et d'exécuter avec précision les études et travaux de mise aux normes, de rénovation et de restructuration des voiries communautaires, ainsi que de l'entretien du patrimoine des ouvrages d'art	Formation supérieure doublée d'une connaissance confirmée dans le domaine de VRD et d'ouvrages d'arts	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	A	Ingénieur Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire
1	Chargé de mission aménagements cyclables et mobilités (H/F)	Mise en œuvre de la nouvelle politique cyclable de Troyes Champagne Métropole ; promotion de la mobilité durable sur le territoire de l'Agglomération ; accompagnement technique auprès des services et des élus de Troyes Champagne Métropole et l'apport de conseils auprès des communes membres de TCM	Formation supérieure dans le domaine des mobilités, et aménagement du territoire doublée d'une connaissance confirmée dans les collectivités territoriales	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	A	Attaché Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des attachés territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire
1	Responsable de la stratégie digitale (H/F)	Planifier, élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication digitale pour valoriser l'image. Identifier les tendances numériques et proposer des actions innovantes pour renforcer la présence digitale. Coordonner les prestataires (agences web, graphistes, vidéastes) et les équipes internes	Formation supérieure dans le domaine de la communication digitale doublée d'une connaissance confirmée dans le domaine susvisé	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	A	Attaché Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des attachés territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire

1	Directeur Général Adjoint (H/F)	Participe, sous l'autorité du directeur général des services et au sein d'un comité de direction, au processus de décision, et à la définition d'une ligne stratégique de la collectivité (au service des politiques publiques). Dirige les services dans son périmètre et par délégation, met en œuvre, régule, contrôle et évalue les plans d'actions	Formation supérieure en droit public doublée d'une connaissance confirmée de l'environnement territorial	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	A	Attaché hors classe Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des attachés territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire
1	Directeur adjoint de la communication et du Marketing Territorial (H/F)	participe à la conception et à la mise en œuvre de la stratégie globale de communication de la Ville de Troyes. Il coordonne les actions de communication externe afin de promouvoir l'image de la collectivité et d'accompagner ses projets stratégiques	Formation supérieure doublée d'une connaissance confirmée dans le domaine de la communication et du fonctionnement d'une collectivité	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	A	Attaché Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des attachés territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire
1	Chef de service accompagnement du territoire à la maîtrise de l'énergie (H/F)	Rechercher des financements et s'adapter aux contraintes financières. Evaluer le patrimoine et les risques des équipements. Définir les missions et objectifs prioritaires Communiquer et vulgariser des résultats	Formation supérieure doublée de connaissances confirmés dans les domaines de l'habitat et de la rénovation énergétique	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	B	Technicien Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des techniciens territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire
1	Juriste conseil sécurité et assurances (H/F)	Conseil, information et réponses aux problématiques juridiques rencontrées par les services internes à TCM ainsi que certaines problématiques des communes membres de la communauté d'agglomération. Gestion des problématiques afférentes à la Vidéoprotection ainsi qu'à l'accueil des Gens du Voyages	Formation supérieure en droit public doublée d'une connaissance confirmée dans le domaine du contentieux administratif	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	A	Attaché Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des attachés territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire

1	Gestionnaire administratif et financier des marchés publics (H/F)	Prise en charge de la rédaction, de la gestion et de l'exécution administrative des procédures de marchés publics (travaux, fournitures et services)	Formation supérieure en droit public doublée d'une connaissance confirmée dans le domaine de la commande publique	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	B	Rédacteur principal de 2ème classe Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des rédacteurs territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire
1	Chargé de mission pour le développement d'actions culturelles et services innovants (H/F)	Participe à la programmation culturelle dans une dimension réseau. Propose et réalise des actions ou évènements en lien avec la thématique définie sur une année. Travaille à la création de services innovants en lien avec les projets de service des équipes de lecture publique	Formation supérieure doublée d'une connaissance confirmée des acteurs culturels et artistiques du territoire	Spécificité du poste et de la nature des missions qui s'y rattachent, auxquelles s'ajoute la concurrence du secteur privé	B	Rédacteur principal de 1ère classe Le classement qui déterminera la rémunération s'opérera en fonction de l'expérience professionnelle de la personne retenue, et sera précisé dans le contrat de travail	Temps complet	Régime indemnitaire attribué au cadre d'emplois des rédacteurs territoriaux, dans les conditions fixées par la délibération du Conseil Communautaire

CONVENTION DE MISE A DISPOSITION INDIVIDUELLE DE XX, ENTRE LA VILLE DE TROYES ET LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TROYES CHAMPAGNE METROPOLE

ENTRE : La Ville de Troyes, représentée par son Maire, agissant en vertu de la délibération du Conseil Municipal n° XX en date du XX.

D'UNE PART,

ET : La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, représentée par son Président, agissant en vertu de la délibération du Conseil Communautaire n° XX en date du XX,

D'AUTRE PART.

Vu le Code général de la fonction publique,
Vu le décret n°2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de mise à disposition des fonctionnaires territoriaux,

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 :

La Ville de Troyes s'est engagée, après accord de l'intéressé, à mettre à disposition à temps complet, auprès de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, XX Fonctionnaire territorial, à compter du 23 avril 2024.

Article 2 :

XX exercera les fonctions d'agent de bibliothèque. XX aura en outre la charge de :

- Travailler sur les dossiers pour un meilleur accueil des publics de l'établissement (60%),

- Enregistrer les indisponibilités dans le logiciel et réaliser le planning de service public,

- Gérer les stocks et l'approvisionnement de la communication interne et externe dans les espaces publics,

- Effectuer les réservations magasin et gérer l'armoire des réservations,

- Effectuer le transport des documents via la navette dans le réseau à raison d'une fois par semaine,

- Participer à l'accueil, l'orientation des publics sur place et à distance, répondre aux questions de prêt/retour et inscriptions (40%),

- Aider dans la gestion des titres de recette, notamment en cas d'absence de collègues,

Article 3 :

Pendant la mise à disposition, XX est placé sous l'autorité de Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole qui fixe les conditions de travail. Il relève alors des règles de fonctionnement et de l'organisation de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole. La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole prend toutes les décisions relatives aux congés et autorisations exceptionnelles d'absence pendant cette période, conformément aux règles applicables à celle-ci, et en informe la Ville de Troyes.

Article 4 :

Pendant la période de mise à disposition, XX demeure placé sous la responsabilité de l'autorité territoriale de la Ville de Troyes, pour ce qui concerne l'entretien professionnel, l'avancement d'échelon ou de grade, la discipline, les autorisations de travail à temps partiel, les accidents du travail, les congés pour formation professionnelle ou syndicale.

Article 5 :

En cas de faute passible de sanctions disciplinaires, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole saisit la Ville de Troyes par un rapport circonstancié.

Article 6 :

La présente convention prend effet à compter du 23 avril 2024 pour une durée de 1 an et 8 mois, soit jusqu'au 30 avril 2025,

Article 7 :

Cette mise à disposition pourra être renouvelée par période maximum de trois ans.

Article 8 :

La mise à disposition peut prendre fin avant le terme fixé à l'article 6, à la demande de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, de la Ville de Troyes, ou de XX, formulée par lettre recommandée avec accusé de réception, en respectant un délai de préavis de 1 mois.

Article 9 :

Pendant toute la durée de mise à disposition, XX est rémunéré par la Ville de Troyes. Au vu d'un état établi par la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, constatant le service fait à la fin de chaque trimestre, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole remboursera trimestriellement à la Ville de Troyes la rémunération et les charges patronales de XX, versées pendant cette période, y compris les avantages collectivement acquis et les prestations d'actions sociales.

Article 10 :

Tous les litiges pouvant résulter de l'application de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Chalons en Champagne.
La présente convention sera annexée à l'arrêté individuel de mise à disposition.

Fait à Troyes, le

Pour la Ville de Troyes, **Pour Troyes Champagne Métropole,**

CONVENTION DE MISE A DISPOSITION INDIVIDUELLE DE XX, ENTRE LA VILLE DE TROYES ET LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TROYES CHAMPAGNE METROPOLE

ENTRE : La Ville de Troyes, représentée par son Maire, agissant en vertu de la délibération du Conseil Municipal n° XX en date du XX.

D'UNE PART,

ET : La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, représentée par son Président, agissant en vertu de la délibération du Conseil Communautaire n° XX en date du XX,

D'AUTRE PART.

Vu le code général de la fonction publique,
Vu le décret n°2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de mise à disposition des fonctionnaires territoriaux,

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 :

La Ville de Troyes s'est engagée, après accord de l'intéressé, à mettre à disposition à temps complet, auprès de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, XX Fonctionnaire territorial, à compter du 1er février 2025.

Article 2 :

XX exercera les fonctions d'Adjoint du chef de service Espaces Paysagers. XX aura en outre la charge de :

- Seconder le Chef de service et assurer l'intérim du Chef de service en son absence. Encadrement et animation quotidienne des équipes en lien avec les chefs d'unités,
- Contrôle des prestataires extérieurs, en lien avec la personne chargée du suivi de leurs interventions.
- Renouvellement (élaboration du cahier des charges), suivi technique et financier des marchés publics
- Participer à l'optimisation du fonctionnement des services en développant des éléments de gestion et de contrôle des coûts (rédaction de marchés publics, Gestion différentiée, Charte de l'arbre, GMAO, SIG, etc.).
- Participer à la préparation et au suivi des budgets des services.
- Échanges avec tous types d'organismes et collectivités sur ce domaine d'activité.

Article 3 :

Pendant la mise à disposition, XX est placé sous l'autorité de Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole qui fixe les conditions de travail. Il relève alors des règles de fonctionnement et de l'organisation de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole. La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole prend toutes les décisions relatives aux congés et autorisations exceptionnelles d'absence pendant cette période, conformément aux règles applicables à celle-ci, et en informe la Ville de Troyes.

Article 4 :

Pendant la période de mise à disposition, XX demeure placé sous la responsabilité de l'autorité territoriale de la Ville de Troyes, pour ce qui concerne l'entretien

professionnel, l'avancement d'éch Retour Sommaire grade, la discipline, les autorisations de travail à temps partiel, les accidents au travail, les congés pour formation professionnelle ou syndicale.

Article 5 :

En cas de faute passible de sanctions disciplinaires, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole saisit la Ville de Troyes par un rapport circonstancié.

Article 6 :

La présente convention prend effet à compter du 1er février 2025 pour une durée de 4 mois, soit jusqu'au 31 mai 2025.

Article 7 :

Cette mise à disposition pourra être renouvelée par période maximum de trois ans.

Article 8 :

La mise à disposition peut prendre fin avant le terme fixé à l'article 6, à la demande de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, de la Ville de Troyes, ou de XX, formulée par lettre recommandée avec accusé de réception, en respectant un délai de préavis de 1 mois.

Article 9 :

Pendant toute la durée de mise à disposition, XX est rémunéré par la Ville de Troyes. Au vu d'un état établi par la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, constatant le service fait à la fin de chaque trimestre, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole remboursera trimestriellement à la Ville de Troyes la rémunération et les charges patronales de XX, versées pendant cette période, y compris les avantages collectivement acquis et les prestations d'actions sociales.

Article 10 :

Tous les litiges pouvant résulter de l'application de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Chalons en Champagne.
La présente convention sera annexée à l'arrêté individuel de mise à disposition.

Fait à Troyes, le

Pour la Ville de Troyes, **Pour Troyes Champagne Métropole,**

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**21**
Objet	**DESIGNATION DE REPRESENTANTS DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE**
Rapporteur	**Jacky RAGUIN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100 / Votants : 122

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Nombre de votants	Non-participation	Suffrages exprimés		Abstention
		Pour	Contre	
122	0	122	0	0

Le Conseil communautaire approuve à l'unanimité des suffrages exprimés le présent rapport.

Administration générale

21

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

DESIGNATION DE REPRESENTANTS DE TROYES CHAMPAGNE METROPOLE

Annexe : Tableaux des commissions organiques

Exposé :

A la suite de changements intervenus au sein des conseillers municipaux des communes membres de Troyes Champagne Métropole, il incombe à Troyes Champagne Métropole de procéder à de nouvelles désignations de représentant de la communauté d'agglomération au sein de divers organismes et commissions.

1. NOUVELLES DESIGNATIONS AU SEIN DES COMMISSIONS ORGANIQUES

Par délibération n°6 du 16 juillet 2020, le conseil communautaire a institué les commissions organiques chargées notamment d'examiner et de travailler les projets de rapport.

À la suite de certaines démissions, il convient de procéder à différents changements et ainsi approuver les nouvelles compositions des commissions jointes en annexe de la présente délibération.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **D'ARRETER les nouvelles compositions des commissions organiques, fixées au sein des tableaux annexés, qui abrogent et remplacent l'ensemble des délibérations précédentes en ce sens.**

2. TROYES LA CHAMPAGNE TOURISME

Les statuts de Troyes La Champagne Tourisme prévoient que son Conseil d'Administration comprend :

- 16 représentants du Conseil communautaire de Troyes Champagne Métropole ;
- 12 personnalités choisies en raison de leurs compétences institutionnelles ou professionnelles dans les secteurs d'intervention dévolus à l'EPA.

Pour donner suite au décès de Monsieur Jean-François RESLINSKI il convient de procéder à son remplacement au sein du collège des élus.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE DESIGNER Marie-Thérèse LEROY en tant que membre du Conseil d'Administration de Troyes La Champagne Tourisme, pour représenter Troyes Champagne Métropole.**

3. **CAO et CDSP**

La délibération n°37 du conseil communautaire en date du 06 décembre 2024 stipule que pour la CAP et la CDSP, les candidatures peuvent être déposées jusqu'au jour de la prochaine séance. Cette séance se tiendra le 06 mars 2025.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE DESIGNER Guy DELAITRE en tant que représentant titulaire au sein de la Commission d'Appel d'Offres (CAO).**
- **DE DESIGNER Guy DELAITRE en tant que représentants titulaire au sein de la Commission Concessions Des Services Publics (CDSP)**

4. **COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITE AUX PERSONNES HANDICAPEES**

Marie-Hélène TRESSOU a été élue 13ème Vice-Présidente en charge de la voirie lors du conseil communautaire en date du 06 décembre 2024.

A ce titre, il convient de procéder à sa désignation au sein de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE CONFIRMER la désignation de Marie-Hélène TRESSOU en qualité de Vice-Présidente en charge de la voirie au sein de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.**

5. **COMMISSION LOCALE D'EVALUATION DES CHARGES ET RESSOURCES TRANSFEREES**

La composition de la CLECRT est fixée par les dispositions de l'article 1609 nonies C du code général des impôts.

La commune d'Isle Aumont n'a plus de représentant au sein de cette commission. Il convient de désigner un représentant.

Décision :

Au bénéfice de ces informations, il vous est proposé :

- **DE DESIGNER Patrice ROUSSELLE en tant que représentant de la commune d'Isle Aumont au sein de la commission locale d'évaluation des charges et ressources transférées.**

Retour Sommaire

COMMISSIONS ORGANIQUES

1	FINANCES – AUDIT – MUTUALISATION – TRANSFERT DES CHARGES – CONFERENCES TERRITORIALES		Jacky RAGUIN
2	FINANCEMENTS STRUCTURANTS – AMENAGEMENT DEVELOPPEMENT URBAIN – HABITAT		Catherine LEDOUBLE
3	ENSEIGNEMENT SUPERIEUR - VIE ETUDIANTE – RECHERCHE - PATRIMOINE - TOURISME		Marc SEBEYRAN
4	MOBILITES - DEPLACEMENTS		Olivier GIRARDIN
5	DECHETS – DECHETTERIES – CHAUFFAGE URBAIN		Olivier DUQUESNOY
6	SOLIDARITE – PREVENTION - ACCES AUX DROITS		Pascal LANDREAT
7	EQUILIBRE DU TERRITOIRE – AGRICULTURE CENTRES-BOURG – EQUIPEMENTS DE PROXIMITE ESPACES FRANCE SERVICE		Annie DUCHÊNE
8	ECONOMIE - EMPLOI - INNOVATION - TIC/THD - COMMERCE - ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE - INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS AERIENS		Bertrand CHEVALIER
9	CYCLE DE L'EAU		Jean-Michel VIART
10	DEVELOPPEMENT DURABLE – RECYCLERIES – ENVIRONNEMENT		Arnaud MAGLOIRE
11	CULTURE – MEDIATHEQUE JACQUES CHIRAC - CINEMA		Didier LEPRINCE
12	SPORT – PATRIMOINE BATI – ACCESSIBILITE		David GARNERIN
13	VOIRIE – ESPACES VERTS – CIMETIERE INTERCOMMUNAL		Marie-Hélène TRESSOU
14	SECURITE - CSU - POLICES SPECIALES - GENS DU VOYAGE FOURRIERE ANIMALE		Guy DELAITRE

Retour Sommaire

01 FINANCES – AUDIT – MUTUALISATION – TRANSFERT DES CHARGES – CONFERENCES TERRITORIALES

Vice-Président
Jacky RAGUIN

Direction / pôle de rattachement
POLE RESSOURCES

DGA : Yannick CRISINEL

Membres	Communes
David GARNERIN	Assenay
Jean-Pierre LÉCORCHÉ	Clérey
Nicolas DAL DEGAN	Crésantignes
Annie DUCHÊNE	Estissac
Fabien VINCENT	Estissac
Gilles RENOIR	Fays-la-Chapelle
Didier LEPRINCE	Fontvannes
Jérôme ERARD	Fontvannes
Patrice ROUSSELLE	Isle Aumont
Sylviane BETTINGER	La Chapelle-Saint-Luc
Guillaume DENIS	La Rivière-de-Corps
Anne-Sophie GAUTHIER	Laines-aux-Bois
Thierry GIROT	Lavau
Nicole ROUSSELOT	La Vendue-Mignot
Isabelle SIMON	La Vendue-Mignot
Jeremy LEBECQ	Les Maupas
Jean-Pierre ABEL	Les Noës-Près-Troyes
Marie-Hélène TRESSOU	Lusigny-sur-Barse
Dominique FLEURET	Macey
Ludovic SCHMIDT	Mergey
Pascal HENRI	Mesnil-Saint-Père
Marie-Thérèse LEROY	Montgueux
Guy DELAITRE	Montsuzain
Michel SAINTON	Payns
Denis DEFER	Pont-Sainte-Marie
Emmanuel CHOISELAT	Prugny
Patrick FINOT	Roncenay

Membres	Communes
Pascal VIEVILLE	Rosières-Près-Troyes
Carole HUP	Ruvigny
Pascal GOUJARD	Saint-André-les-Vergers
Jean-François MEIRHAEGHE	Saint-Benoit-sur-Seine
Patrick FOURTIER	Saint-Benoit-sur-Seine
Jean-Michel COCHET	Saint-Jean-de-Bonneval
Marie-José THIEFAINE	Saint-Léger-près-Troyes
Nicolas MENNETRIER	Saint-Lyé
Christine ROBILLARD	Saint-Lyé
Olivier DUQUESNOY	Saint-Pouange
Gulcan GULTEKIN	Sainte-Savine
Jérémie CERF	Sainte-Savine
Marie-France JOLLIOT	Saint-Thibault
Michelle MALARMEY	Souligny
André-Paul GUENARD	Thennelières
Nathalie WOLFF	Torvilliers
François MANDELLI	Troyes
Valérie BAZIN-MALGRAS	Troyes
Isabelle HELIOT-COURONNE	Troyes
Philippe ARBONA	Troyes
Christian HOUDRY	Vailly
Franck REMEN	Verrières
Kévin POIVEZ	Villacerf
Christelle THIEBAUX	Villechétif
Sébastien ROUSSELOT	Villeloup
Thierry BLAISE	Villery

Retour Sommaire

02 FINANCEMENTS STRUCTURANTS – AMENAGEMENT DEVELOPPEMENT URBAIN – HABITAT

Vice-Président
Catherine LEDOUBLE

Conseillers communautaires délégués	
Renouvellement urbain	*Habitat*
José GONCALVES	**Thierry BLASCO**

Direction / pôle de rattachement	
PÔLE EQUILIBRE DU TERRITOIRE - HABITAT - POLITIQUE DE LA VILLE - DISPOSITIFS CONTRACTUELS	POLE SECURITE JURIDIQUE – SPORTS - COMMERCE
DGA : Emmanuelle PERROT	**DGA : François-Julien DEFERT**

Membres	Communes
Alain HUBINOIS	Barberey-Saint-Sulpice
Benoit GROUX	Bouilly
Jean-Pierre LECORCHE	Clérey
Claude GAURIER	Cormost
Jean-Michel MONNIER	Courteranges
Fabien GERARD	Courteranges
Claude HOMEHR	Creney-Près-Troyes
Dominique BLANCHARD	Crésantignes
Fabien VINCENT	Estissac
Annie DUCHÊNE	Estissac
Gilles RENOIR	Fays-la-Chapelle
Didier LEPRINCE	Fontvannes
Franck MILESI	Fresnoy-le-Château
André BUTAT	Fresnoy-le-Château
Patrice ROUSSELLE	Isle-Aumont
Christiane CHERY	La Chapelle-Saint-Luc
Véronique BOURGEOIS-SCHEFFMANN	La Chapelle-Saint-Luc
Virginie JUNIOT	Laines-aux-Bois
Didier ROUYER	La Rivière-de-Corps
Jacques GACHOWSKI	Lavau
Nicole ROUSSELOT	La Vendue-Mignot
Jacques BREMENT	La Vendue-Mignot
Marie-Ange CHALVET	Le Pavillon Sainte Julie
Dominique FLEURET	Macey
Marie-Luce BURRI	Mergey
Emilie BERTOUT	Mesnil-Saint-Père
Alain VAN DE ROSTYNE	Montceaux-les-Vaudes
Guy DELAITRE	Montsuzain
Michel SAINTON	Payns
Emmanuel CHOISELAT	Prugny
Patrick FINOT	Roncenay
Carole HUP	Ruvigny

Membres	Communes
Bruno MAYEUR	Rosières-Près-Troyes
Jean-Marie CASTEX	Rouilly-Saint-Loup
Jean-François MEIRHAEGHE	Saint-Benoit-sur-Seine
Maxime DUSACQ	Saint-Germain
Jean-Michel COCHET	Saint-Jean-de-Bonneval
Nicolas GRAVIT	Saint-Jean-de-Bonneval
Jérémy ZWALD	Saint-Julien-les-Villas
José VAZQUEZ	Saint-Julien-les-Villas
Robert BESANCON	Saint-Lyé
Franck DOUET	Saint-Pouange
Gulcan GULTEKIN	Sainte-Savine
Alain MOSER	Sainte-Savine
Bastien BLANCHOT	Sainte-Savine
Marie-France JOLLIOT	Saint-Thibault
Daniel SOT	Torvilliers
Dominique DEHARBE	Troyes
Flavienne LEMELLE	Troyes
Stéphanie BAROIN	Troyes
Ombeline LEQUIEN	Troyes
Marie LE CORRE	Troyes
Virginie GUILLAUMET	Troyes
Dominique BOISSEAU	Troyes
Isabelle HELIOT-COURONNE	Troyes
Bertrand CHEVALIER	Troyes
Anna ZAJAC	Troyes
Joël BEAUGRAND	Vauchassis
Dominique LUISE	Verrières
Kévin POIVEZ	Villacerf
Gérard DE VILLEMEREUIL	Villemereuil
Claude BOURY	Villy Le Maréchal
Christine PETIT	Villy Le Maréchal

Retour Sommaire

03 ENSEIGNEMENT SUPERIEUR - VIE ETUDIANTE – RECHERCHE - PATRIMOINE - TOURISME

Vice-Président : Marc SEBEYRAN

Conseillers communautaires délégués

Patrimoine, Tourisme

Bernard ROBLET

Direction / pôle de rattachement

PÔLE ENSEIGNEMENT SUPERIEUR - RECHERCHE - VIE ETUDIANTE MAISON DU PATRIMOINE

DGA : Nathalie MONT-DESFONTAINES

POLE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET MOBILITES

DGA : Céline LOURADOUR

Membres	Communes
Alain HUBINOIS	Barberey-Saint-Sulpice
Alain HOURSEAU	Bouilly
Agnès CORNUMAND	Bréviandes
Thierry COLIN	Creney-près-Troyes
Isabelle BOSTEAUX	Crésantignes
Didier LEPRINCE	Fontvannes
Frédérique LEBARD	Fontvannes
Jean-Baptiste PERROT	Fontvannes
Murielle LAUBY	Fontvannes
Sylvie LARCHER	Isle-Aumont
Jean-Jacques MONTAGNE	Javernant
Michaël THOMAS	La Chapelle-Saint-Luc
Jacques GACHOWSKI	Lavau
Pascale CARDOT	Les Noës-près-Troyes
Eric GNAEGI	Lusigny-sur-Barse
Hervé ERMINI	Mergey
Pascal HENRI	Mesnil-Saint-Père
Alain VAN DE ROSTYNE	Montceaux-les-Vaudes
Estelle ROMELOT	Montgueux
Guy DELAITRE	Montsuzain
Philippe VILLAIN	Payns
Véronique HEUILLARD	Pont-Sainte-Marie
Guy CHARPENTIER	Roncenay
Valérie RUINET	Rosières-Près-Troyes
Florence GOGIEN	Rouilly-Saint-Loup
Sylvie QUINTART	Saint-André-les-Vergers

Membres	Communes
Claudie LANOUX	Saint-André-les-Vergers
Jean-Luc DRAGON	Saint-André-les-Vergers
Carole LENOIR	Saint-Benoit-sur-Seine
Béatrix DE BOUDEMANGE	Saint-Julien-les-Villas
Patrick GROSJEAN	Saint-Julien-les-Villas
Laurent SPAGNESI	Sainte-Maure
Virgil HENNEQUIN	Sainte-Savine
Jean-Michel POUZIN	Sainte-Savine
Lorédane DECARNIN	Saint-Léger-près-Troyes
Marie-France JOLLIOT	Saint-Thibault
Bernard ROBLET	Thennelières
Marina VERNIZZI	Torvilliers
Francis BECARD	Troyes
Virginie GUILLAUMET	Troyes
Nicolas HONORE	Troyes
Karima OUADAH	Troyes
Françoise PORTIER-GUENIN	Troyes
Caroline LEMELAND	Troyes
Valérie BAZIN-MALGRAS	Troyes
José GONCALVES	Troyes
Isabelle HELIOT-COURONNE	Troyes
Anne-Marie ROYER	Troyes
Evelyne PORTIER	Vauchassis
Sébastien SCHEPENS	Verrières
Alexandra BRIGUET-TRUBAT	Villacerf
Bruno HOUARD	Villery

Retour Sommaire

04 MOBILITES - DEPLACEMENTS

Vice-Président :
Olivier GIRARDIN

Conseillers communautaires délégués

Déplacements alternatifs

Mélanie BAGATTIN

Direction / pôle de rattachement

POLE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET MOBILITES

DIRECTION MOBIILITE

DGA : Céline LOURADOUR

Directrice : Sandra BICHET

Membres	Communes
David GARNERIN	Assenay
Dominique BURGEVIN	Bréviandes
Evelyne CONTANT	Clérey
Jacky RAGUIN	Creney-Près-Troyes
Thomas RENARD	Creney-Près-Troyes
Yohann MRULA	Crésantignes
Sylvie LARCHER	Isle-Aumont
Sylviane BETTINGER	La Chapelle-Saint-Luc
Cécile PAUWELS	La Chapelle-Saint-Luc
Aude JOURNOT	La Rivière-de-Corps
Nicole ROUSSELOT	La Vendue-Mignot
Marie-Ange CHALVET	Le Pavillon-Sainte-Julie
Elvedin CAUSEVIC	Les Noës près Troyes
Éric GNAEGI	Lusigny-sur-Barse
Pascal HENRI	Mesnil-Saint-Père
David REDOUTÉ	Messon
Michel SAINTON	Payns
Martine HENRIOT-JEHEL	Pont-Sainte-Marie
Nadège LEVAIN-LAURENCEAU	Rosières-Près-Troyes
Rémi HANON	Ruvigny
Jean-Pierre CORNEVIN	Saint-André-les-Vergers
Laurent SPAGNESI	Sainte-Maure

Membres	Communes
Valérie TIEDREZ	Sainte-Savine
Patricia KIEHN	Sainte-Savine
Arnaud MAGLOIRE	Sainte-Savine
Gervaise JOUAULT	Saint-Julien-les-Villas
Jérémy ZWALD	Saint-Julien-les-Villas
Philippe LECLERCQ	Saint-Parres-aux-Tertres
Bernard ROBLET	Thennelières
Marina VERNIZZI	Torvilliers
Bruno BAUDOUX	Troyes
Brigitte LEYMBERGER	Troyes
Anna ZAJAC	Troyes
Hervé SOMSOIS	Troyes
Loëtitia BEURY	Troyes
Christine THOMAS	Troyes
Frédéric SERRA	Troyes
Dominique DEHARBE	Troyes
David BLANCHON	Troyes
Ombeline LEQUIEN	Troyes
Pierre GATOUILLAT	Vauchassis
Mélanie BAGATTIN	Verrières
Fabien PORTA	Villacerf
Hervé CUISIN	Villechétif

Retour Sommaire

05 DECHETS – DECHETTERIES – CHAUFFAGE URBAIN

Vice-Président :
Olivier DUQUESNOY

Conseillers communautaires délégués

Déchèteries

Bruno FARINE

Stratégie, Prévention et Réduction des déchets

Christian BLASSON

Direction / pôle de rattachement

PÔLE ENVIRONNEMENT
DEVELOPPEMENT DURABLE ET COLLECTE

DGST/DGA : Christian HECTOR

Membres	Communes
Laurent BEER	Assenay
Francine NINOREILLE	Bouilly
Philippe GUNDALL	Buchères
Michel COFFINET	Cormost
Dominique JOLLARD	Courteranges
Fabien GERARD	Courteranges
Nicolas DAL DEGAN	Crésantignes
Marcel GATOUILLAT	Dierrey-Saint-Pierre
Annie DUCHÊNE	Estissac
Fabien VINCENT	Estissac
Gilles RENOIR	Fays-la-Chapelle
Céline LEROY	Fontvannes
Patrick LADOIRE REVOL	Isle-Aumont
Jean-Jacques MONTAGNE	Javernant
Jean-Paul BRAUN	La Chapelle-Saint-Luc
Olivier GIRARDIN	La Chapelle-Saint-Luc
Bernard CHAMPAGNE	La Chapelle-Saint-Luc
Anne-Sophie GAUTHIER	Laines-aux-Bois
Jacky CORNIOT	Lavau
Jacques BREMENT	La Vendue Mignot
Laurent CHATEL	Les Bordes-Aumont
Jérémy LEBECQ	Les Maupas
Gilles LOYER	Mesnil-Saint-Père
Bruno DALLEMAGNE	Payns

Membres	Communes
Julien CHENUT	Pont-Sainte-Marie
Angélique VIARDOT	Prugny
Guy CHARPENTIER	Roncenay
Michel OUDIN	Rosières-Près-Troyes
Rémi HANON	Ruvigny
Jean-Pierre CORNEVIN	Saint-André-les-Vergers
Janick BOURGEOIS	Saint-Benoit-sur-Seine
Alain MOSER	Sainte-Savine
Bastien BLANCHOT	Sainte-Savine
Arnaud MAGLOIRE	Sainte-Savine
Patrick GROSJEAN	Saint-Julien-les-Villas
Angélique LESPINASSE	Saint-Julien-les-Villas
Michelle MALARMEY	Souligny
Karima OUADAH	Troyes
Dominique DEHARBE	Troyes
Christine THOMAS	Troyes
Nicolas HONORE	Troyes
Ombeline LEQUIEN	Troyes
Dominique LUISE	Verrières
Séverine FAURE	Villacerf
Christelle THIEBAUX	Villechétif
Eric SIMON	Villeloup
Bruno HOUARD	Villery

Retour Sommaire

06 SOLIDARITE – PREVENTION - ACCES AUX DROITS LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS

Vice-Président : Pascal LANDREAT

Conseillers communautaires délégués

Lutte contre les discriminations

Karima OUADAH

Direction / pôle de rattachement

PÔLE EQUILIBRE DU TERRITOIRE - HABITAT - POLITIQUE DE LA VILLE - DISPOSITIFS CONTRACTUELS

DGA : Emmanuelle PERROT

Membres	Communes
Fabien GERARD	Courteranges
Charline PAQUOT	Fontvannes
Marie-Claude DEFONTAINE	La Chapelle-Saint-Luc
Jean-Paul BRAUN	La Chapelle-Saint-Luc
Marie-Françoise PAUTRAS	La Chapelle-Saint-Luc
Cécile PAUWELS	La Chapelle-Saint-Luc
Hélène BONNET	La Rivière-de-Corps
Séverine ANTOINE	Les Noës-Près-Troyes
Anicet CHAMPAGNE	Longeville-sur-Mogne
Malika BOUMAZA	Lusigny-sur-Barse
Philippe VILLAIN	Payns
Véronique HEUILLARD	Pont-Sainte-Marie
Jean-Christophe TOUPET	Rosières-Près-Troyes
Mathieu VAILLOT	Rouilly-Saint-Loup
Rémi HANON	Ruvigny

Membres	Communes
Sylvie QUINTART	Saint-André-les-Vergers
Cyrille LECOURT	Saint-Pouange
Cécile RIBAILLE	Sainte-Savine
Gulcan GULTEKIN	Sainte-Savine
Elisabeth GARIGLIO	Troyes
Anna ZAJAC	Troyes
Virginie GUILLAUMET	Troyes
Hervé SOMSOIS	Troyes
Flavienne LEMELLE	Troyes
Rachida BOUDADI	Troyes
Bruno BAUDOUX	Troyes
Stéphanie BAROIN	Troyes
Jérôme ANTRIEUX	Vauchassis
Alexandra BRIGUET-TRUBAT	Villacerf
Alban CINARI	Villery

Retour Sommaire

07 EQUILIBRE DU TERRITOIRE – AGRICULTURE CENTRES-BOURG – EQUIPEMENTS DE PROXIMITE ESPACES FRANCE SERVICE

Vice-Président : Annie DUCHÊNE

Conseillers communautaires délégués

Agriculture et Maraichage

Philippe GUNDALL

Equilibre de l'offre de soin sur le territoire

Séverine ANTOINE

Direction / pôle de rattachement

PÔLE EQUILIBRE DU TERRITOIRE - HABITAT - POLITIQUE DE LA VILLE - DISPOSITIFS CONTRACTUELS

DGA : Emmanuelle PERROT

Délégué	Commune
David GARNERIN	Assenay
Evelyne JUFFIN	Bouilly
Michel VOLHUER	Bouranton
Pascal PREVOT	Clérey
Claude GAURIER	Cormost
Isabelle BOSTEAUX	Crésantignes
Marcel GATOUILLAT	Dierrey-Saint-Pierre
Gilles RENOIR	Fays-la-Chapelle
Sonia MEIRHAEGHE	Feuges
Pascale BERTELLE	Fontvannes
André BUTAT	Fresnoy-le-Château
Astrid VOULLEMINOT	Isle-Aumont
Jean-Jacques MONTAGNE	Javernant
Marc GIRARD	Jeugny
Sylviane BETTINGER	La Chapelle-Saint-Luc
Jean-Paul BRAUN	La Chapelle-Saint-Luc
Anne-Sophie GAUTHIER	Laines-aux- Bois
Régis THIENOT	Laubressel
Nicole ROUSSELOT	La Vendue Mignot
Marie-Line RICHARD	La Vendue Mignot
David DEJEU	Le Pavillon Sainte Julie
Jean-Pierre DAMOISEAU	Les Maupas
David FRAPIN	Lirey
Philippe FLINOIS	Lirey
Eric GNAEGI	Lusigny-sur-Barse
Pauline ROUSSEAU	Machy

Délégué	Commune
Hervé ERMINI	Mergey
François NICOLLE	Mesnil-Saint-Père
Patrice PAYEN	Messon
Marie-Thérèse LEROY	Montgueux
Boris DRIAT	Montiéramey
Françoise LEBRUN-HUTINEL	Payns
Valérie HENRY	Prugny
Patrick FINOT	Roncenay
Jean-Christophe TOUPET	Rosières-Près-Troyes
Carole HUP	Ruvigny
Jean-François MEIRHAEGHE	Saint-Benoit-sur-Seine
Jean-Michel COCHET	Saint-Jean-de-Bonneval
Jean-Christophe STAUDER	Sainte-Savine
Robert BESANCON	Saint-Lyé
André BILLET	Sommeval
Michelle MALARMEY	Souligny
André-Paul GUENARD	Thennelières
Flavienne LEMELLE	Troyes
Valérie BAZIN-MALGRAS	Troyes
Dominique DEHARBE	Troyes
Pascal BRION	Vauchassis
Séverine FAURE	Villacerf
Sébastien ROUSSELOT	Villeloup
Gérard DE VILLEMEREUIL	Villemereuil
Christine PETIT	Villy-le-Maréchal
François LECLERC	Villy-le-Maréchal

Retour Sommaire

08 ECONOMIE - EMPLOI - INNOVATION - TIC/THD - COMMERCE - ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE - INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS AERIENS

Vice-Président :
Bertrand CHEVALIER

Conseillers communautaires délégués

Commerce + Emploi + Transports aériens	*E. administration + TIC / THD*	*Economie sociale et solidaire*
Bruno GANTELET	**Nicolas MENNETRIER**	**Bernard CHAMPAGNE**

Direction / pôle de rattachement

POLE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET MOBILITE

DGA : Céline LOURADOUR

Membres	Communes
Alain HUBINOIS	Barberey-Saint-Sulpice
Benoit GROUX	Bouilly
Hasan AFSAR	Courteranges
Annie DUCHÊNE	Estissac
Fabien VINCENT	Estissac
Gilles RENOIR	Fays-la-Chapelle
Didier LEPRINCE	Fontvannes
Jérôme ERARD	Fontvannes
Pascale BERTELLE	Fontvannes
Patrice ROUSSELLE	Isle-Aumont
Bernard CHAMPAGNE	La Chapelle-Saint-Luc
Mohamed Amine BEN MEHIDI	La Chapelle-Saint-Luc
Aïcha HIMEUR	La Chapelle-Saint-Luc
Vincent RICHARD	La Chapelle-Saint-Luc
Christian DUCOURANT	La Chapelle-Saint-Luc
Dany GESNOT	La Chapelle-Saint-Luc
Jacques GACHOWSKI	Lavau
Isabelle SIMON	La Vendue Mignot
Anne ROGER	Lusigny-sur-Barse
Christophe PEREIRA	Lusigny-sur-Barse
Philippe SAUVAGE	Montreuil-sur-Barse
Jean-Baptiste MILLARD	Montsuzain
Bruno DALLEMAGNE	Payns
Laurent SINDRES	Pont-Sainte-Marie

Membres	Communes
Chris MANIERI-BIGORGNE	Rosières-Près-Troyes
Antonio CARNEIRO	Rouilly-Saint-Loup
Rémi HANON	Ruvigny
Jean-Luc DRAGON	Saint-André-les-Vergers
Eric HAMOT	Saint-Benoit-sur-Seine
Michel GERARD	Saint-Germain
Christine ROBILLARD	Saint-Lyé
Marie-France JOLLIOT	Saint-Thibault
Arnaud MAGLOIRE	Sainte-Savine
Cécile RIBAILLE	Sainte-Savine
Marc BRET	Troyes
Virginie GUILLAUMET	Troyes
Francis BECARD	Troyes
Nicolas HONORE	Troyes
Flavienne LEMELLE	Troyes
Isabelle HELIOT-COURONNE	Troyes
Ombeline LEQUIEN	Troyes
Bruno BAUDOUX	Troyes
Anne-Marie ROYER	Troyes
François KOCH	Troyes
Gérard DE VILLEMEREUIL	Villemereuil
Bruno HOUARD	Villery
Christine PETIT	Villy-le-Maréchal

Retour Sommaire

09 CYCLE DE L'EAU

Vice-Président :
Jean-Michel VIART

Conseillers communautaires délégués	
Assainissement	*Eau potable*
Marie-France JOLLIOT	**Jack HIRTZIG**

Direction / pôle de rattachement

REGIE ASSAINISSEMENT

Alex MICHAUT

Membres	Communes
Alain HUBINOIS	Barberey-Saint-Sulpice
Marc HEGO	Bouilly
Philippe GUNDALL	Buchères
Fabien GERARD	Courteranges
André HUGON	Courteranges
Yohann MRULA	Crésantignes
Nicolas DAL DEGAN	Crésantignes
Marcel GATOUILLAT	Dierrey-Saint-Pierre
Annie DUCHÊNE	Estissac
Fabien VINCENT	Estissac
Patrick GAUVAIN	Fontvannes
Damien DRIAT	Fresnoy-le-Château
Patrice ROUSSELLE	Isle-Aumont
Jean-Jacques MONTAGNE	Javernant
Sylviane BETTINGER	La Chapelle-Saint-Luc
Véronique BOURGEOIS SCHEFFMANN	La Chapelle-Saint-Luc
Jean-Paul BRAUN	La Chapelle-Saint-Luc
Dany GESNOT	La Chapelle-Saint-Luc
Jacques BREMENT	La Vendue-Mignot
Antoine RAPIAU	La Vendue-Mignot
Marie-Ange CHALVET	Le Pavillon Sainte Julie
Jean-Pierre DAMOISEAU	Les Maupas
Anicet CHAMPAGNE	Longeville-sur-Mogne
Eric GNAEGI	Lusigny-sur-Barse
Ludovic SCHMIDT	Mergey
François NICOLLE	Mesnil-Saint-Père
Patrice PAYEN	Messon
Thierry LASSAIGNE	Montgueux

Membres	Communes
Boris DRIAT	Montiéramey
Philippe SAUVAGE	Montreuil-sur-Barse
Philippe VILLAIN	Payns
Guy CHARPENTIER	Roncenay
Patrick FINOT	Roncenay
Françoise POINSENOT	Rosières-Près-Troyes
Rémi HANON	Ruvigny
Jean-Luc DRAGON	Saint-André-les-Vergers
Carole LENOIR	Saint-Benoit-sur-Seine
Martine JOBE	Saint-Julien-les-Villas
Gervaise JOUAULT	Saint-Julien-les-Villas
Marie-Laure HRVOJ	Saint-Lyé
Jack HIRTZIG	Saint-Parres-aux-Tertres
René CEZARD	Saint-Pouange
Virgil HENNEQUIN	Sainte-Savine
Michelle MALARMEY	Souligny
François MANDELLI	Troyes
Marie LE CORRE	Troyes
Ombeline LEQUIEN	Troyes
José GONCALVES	Troyes
Marc BRET	Troyes
Dominique BOISSEAU	Troyes
Hervé SOMSOIS	Troyes
Casimir JAY	Troyes
Dominique LUISE	Verrières
Gérard DE VILLEMEREUIL	Villemereuil
Lionel MAUGOUST	Villery
Stéphane DENIS	Villacerf
Réginald D'ALLEMAGNE	Villechétif

Retour Sommaire

10 DEVELOPPEMENT DURABLE – RECYCLERIES – ENVIRONNEMENT

Vice-Président : Arnaud MAGLOIRE

Conseillers communautaires délégués

Plan intercommunal de Sauvegarde

Michel OUDIN

Direction / pôle de rattachement

PÔLE ENVIRONNEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE ET COLLECTE

DGST/DGA : Christian HECTOR

Membres	Communes
Jean-Marie BEAUSSIER	Aubeterre
Michel VOLHUER	Bouranton
Francine NINOREILLE	Bouilly
Dominique BURVEGIN	Bréviandes
Evelyne CONTANT	Clérey
Fabien GERARD	Courteranges
Richard BONNEDAME	Courteranges
Lydie CARTIER	Crésantignes
Marcel GATOUILLAT	Dierrey Saint-Pierre
Annie DUCHÊNE	Estissac
Fabien VINCENT	Estissac
Sonia MEIRHAEGHE	Feuges
Jérôme ERARD	Fontvannes
Céline LEROY	Fontvannes
Charline PAQUOT	Fontvannes
Sylvie LARCHER	Isle-Aumont
Jean-Paul BRAUN	La Chapelle-Saint-Luc
Cécile PAUWELS	La Chapelle-Saint-Luc
Jean-Jacques LABART	La Vendue Mignot
Marie-Ange CHALVET	Le Pavillon-Sainte-Julie
José BATILLET	Les Bordes-Aumont
Jean-Michel LALLEMAND	Les Noës-près-Troyes
Sébastien MICHON	Laines aux Bois
Jacques MANNEQUIN	Lusigny-sur-Barse
Philippe PACKO	Mergey
François NICOLLE	Mesnil-Saint-Père
Jean-Christophe COURTOIS	Messon
Marie-Thérèse LEROY	Montgueux
Mélanie RABEUF	Montsuzain

Membres	Communes
Bruno FARINE	Moussey
Françoise LEBRUN-HUTINEL	Payns
Martine HENRIOT JEHEL	Pont-Sainte-Marie
Julien CHENUT	Pont-Sainte-Marie
Guy CHARPENTIER	Roncenay
Laure CLERGET	Rosières-Près-Troyes
Francis AZIERE	Rouilly-Saint-Loup
Jean-Pierre CORNEVIN	Saint-André-les-Vergers
Pascal GOUJARD	Saint-André-les-Vergers
Diane MARAGE	Saint-Benoit-sur-Seine
Gervaise JOUAULT	Saint-Julien-les-Villas
Angélique LESPINASSE	Saint-Julien-les-Villas
Martine JOBE	Saint-Julien-les-Villas
Patrice LANDREAT	Saint-Léger-près- Troyes
Laurent SPAGNESI	Sainte-Maure
Valérie TIEDREZ	Sainte-Savine
Christine VAISSIERE	Saint-Pouange
Nathalie WOLFF	Torvilliers
Loëtitia BEURY	Troyes
Dominique DEHARBE	Troyes
Christine THOMAS	Troyes
Bruno BAUDOUX	Troyes
Elisabeth GARIGLIO	Troyes
Ombeline LEQUIEN	Troyes
David BLANCHON	Troyes
Grégory HEIN	Vauchassis
Jean-Marie STAIGER	Verrières
Christophe GUILLOT	Villacerf
Cyrielle ANCHIER	Villechétif

Retour Sommaire

11 CULTURE – MEDIATHEQUE JACQUES CHIRAC - CINEMA

Vice-Président : Didier LEPRINCE

Direction / pôle de rattachement

PÔLE CULTURE – SPORTS – ANIMATION DU TERRITOIRE

DGA : Pauline HELOT

Membres	Communes
Isabelle COLLIN	Assenay
Alain HUBINOIS	Barberey-Saint-Sulpice
Agnès CORNUMAND	Bréviandes
Martine JOHANSEN	Crésantignes
Gilles RENOIR	Fays-la-Chapelle
Murielle LAUBY	Fontvannes
Marie-Françoise LEBORGNE GODARD	La Chapelle-Saint-Luc
Véronique JORDY	Les Noës-Près-Troyes
Malika BOUMAZA	Lusigny-sur-Barse
Sylvie VANDER HOVEN	Mesnil-Saint-Père
Corinne MILLET	Montsuzain
Marylène POTAUFEUX	Payns
Jean-Michel PALENGAT	Pont-Sainte-Marie
Daniel GAC	Rosières-près-Troyes
Jean-Marie CASTEX	Rouilly-Saint-Loup
Françoise LALLEMAND	Ruvigny

Membres	Communes
Sylvie QUINTART	Saint-André-les-Vergers
Jean-Christophe STAUDER	Sainte-Savine
Patricia KIEHN	Sainte-Savine
Martine JOBE	Saint-Julien-les-Villas
Olivier JOUAULT	Saint-Julien-les-Villas
Magali DRI	Saint-Léger-près-Troyes
Cyrille LECOURT	Saint-Pouange
Brigitte LEYMBERGER	Troyes
Stéphanie BAROIN	Troyes
Anna ZAJAC	Troyes
Philippe ARBONA	Troyes
François KOCH	Troyes
Anne-Marie ROYER	Troyes
William HANDEL	Vailly
Pascal BRION	Vauchassis
Isabelle VAILLOT	Verrières

Retour Sommaire

12 SPORT – PATRIMOINE BATI – ACCESSIBILITE (VOIRIE ET BATIMENTS)

Vice-Président :
David GARNERIN

Conseillers communautaires délégués

Accessibilité voiries et bâtiments

Christophe CHOMAT

Directions / pôles de rattachement

PÔLE CULTURE – SPORTS – ANIMATION DU TERRITOIRE
POLE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET MOBILITES

DGA : François-Julien DEFERT
Directrice accessibilité : Sandra BICHET
Directeur Sports : Benoit NAYRAC

Membres	Communes
Isabelle COLLIN	Assenay
Isabelle NOEL	Bouilly
Richard BONNEDAME	Courteranges
Fabien GERARD	Courteranges
Dominique BLANCHARD	Crésantignes
Emilie LEGER	Fontvannes
Murielle LAUBY	Fontvannes
Franck MILESI	Fresnoy-le-Château
Patrice ROUSSELLE	Isle-Aumont
Jean-Jacques MONTAGNE	Javernant
Aïcha HIMEUR	La Chapelle-Saint-Luc
Bernard CHAMPAGNE	La Chapelle-Saint-Luc
Véronique BOURGEOIS-SCHEFFMANN	La Chapelle-Saint-Luc
Vincent LOBJOIS	La Vendue-Mignot
Samuel VINCENT	La Vendue-Mignot
Rachid CHADID	Les Noës-Près-Troyes
Pascal CARILLON	Lusigny-sur-Barse
Anne ROGER	Lusigny-sur-Barse
Hervé ERMINI	Mergey
LOYER Gilles	Mesnil-Saint-Père
Michel SAINTON	Payns
Danielle ROUSSARD	Pont-Sainte-Marie
Raphaël GELARD	Rosières-près-Troyes
Cyril HANHART	Roncenay
Jean-Marie CASTEX	Rouilly-Saint-Loup

Membres	Communes
Françoise LALLEMAND	Ruvigny
Jean-Pierre CORNEVIN	Saint-André-les-Vergers
Rodolphe CRESSONNIER	Saint-Benoit-sur-Seine
Bastien BLANCHOT	Sainte-Savine
Virgil HENNEQUIN	Sainte-Savine
José VAZQUEZ	Saint-Julien-les-Villas
Gisèle VINOT	Saint-Pouange
André BILLET	Sommeval
Bernard ROBLET	Thennelières
Laurent VINSON	Torvilliers
Anne-Marie ROYER	Troyes
Frédéric SERRA	Troyes
Loëtitia BEURY	Troyes
Brigitte LEYMBERGER	Troyes
Marie LE CORRE	Troyes
Philippe ARBONA	Troyes
Joël BEAUGRAND	Vauchassis
Céline RICHARD	Verrières
Olivier POURCELOT	Villacerf
Eric KARAS	Villechétif
Valentin PESENTI	Villeloup
Alexandre JOURNET	Villery
Sophie RICHARD	Villy-le-Bois

Retour Sommaire

13 VOIRIE – ESPACES VERTS – CIMETIERE INTERCOMMUNAL

Vice-Présidente : Marie-Hélène TRESSOU

Direction / pôle de rattachement
PÔLE URBANISME – PATRIMOINE – ESPACES PUBLICS

DGST/DGA : Christian HECTOR

Membres	Communes
Sébastien BRAUX	Cormost
Lydie CARTIER	Crésantignes
Marcel GATOUILLAT	Dierrey-Saint-Pierre
Patrick GAUVAIN	Fontvannes
André BUTAT	Fresnoy-le-Château
Patrice ROUSELLE	Isle-Aumont
Régis THIENOT	Laubressel
Jacky CORNIOT	Lavau
Jacques BREMENT	La Vendue Mignot
Antoine RAPIAU	La Vendue Mignot
Delphine BOIZET	Le Pavillon Sainte Julie
Jean-Jacques LEBRET	Les Bordes Aumont
Daniel PESENTI	Lusigny-sur-Barse
Jacques MANNEQUIN	Lusigny-sur-Barse
Ludovic SCHMIDT	Mergey
Francis BOUILLET	Mesnil-Saint-Père
Rémy MARTY	Montaulin
Thierry LASSAIGNE	Montgueux
Michel SAINTON	Payns

Membres	Communes
Patrick FINOT	Roncenay
Franck FEDER	Rosières-Près-Troyes
Françoise LALLEMAND	Ruvigny
Pascal GOUJARD	Saint-André-les-Vergers
Janick BOURGEOIS	Saint-Benoit-sur-Seine
Denis POTTIER	Sainte-Maure
Virgil HENNEQUIN	Sainte-Savine
Bastien BLANCHOT	Sainte-Savine
Jean-Marie MAILLAT	Saint-Germain
Marie-Laure HRVOJ	Saint-Lyé
Maryse PETIT	Saint-Parres-aux-Tertres
Dominique KAMITSIS	Saint-Pouange
Etienne BAZIN	Saint-Thibault
José GONCALVES	Troyes
Brigitte LEYMBERGER	Troyes
Dominique BOISSEAU	Troyes
Pascal BRION	Vauchassis
Roland DELANNOY	Villacerf
Pascal BARRET	Villechétif

Retour Sommaire

14 SECURITE - CSU - POLICES SPECIALES - GENS DU VOYAGE FOURRIERE ANIMALE

Vice-Président :
Guy DELAITRE

Conseillers communautaires délégués

Gens du voyage

Maxime DUSACQ

Direction / pôle de rattachement

PÔLE DEVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL

DGA : Nicolas BELLE

Membres	Communes
Dominique BLANCHARD	Crésantignes
Sylvie LARCHER	Isle-Aumont
Sophal DUONG	La Chapelle-Saint-Luc
Bernard CHAMPAGNE	La Chapelle-Saint-Luc
Guillaume DELATOUR	Laines-aux-Bois
Jacques GACHOWSKI	Lavau
Philippe LEMOINE	Les Noës-Près-Troyes
Séverine ANTOINE	Les Noës-Près-Troyes
Anicet CHAMPAGNE	Longeville-sur-Mogne
Marie-Hélène TRESSOU	Lusigny-sur-Barse
Pascal CARILLON	Lusigny-sur-Barse
Gérard BREVOT	Mesnil-Saint-Père
Michel SAINTON	Payns
Patrick FINOT	Roncenay
Michel OUDIN	Rosières-Près-Troyes
Antonio CARNEIRO	Rouilly-Saint-Loup

Membres	Communes
Françoise LALLEMAND	Ruvigny
Claudie LANOUX	Saint-André-les-Vergers
Virgil HENNEQUIN	Sainte-Savine
Gérald HUART	Sainte-Savine
Patrick GROSJEAN	Saint-Julien-les-Villas
Cyrille LECOURT	Saint-Pouange
Etienne BAZIN	Saint-Thibault
Bernard ROBLET	Thennelières
Elisabeth GARIGLIO	Troyes
Caroline LEMELAND	Troyes
Christine THOMAS	Troyes
Bruno BAUDOUX	Troyes
Jérôme ANTRIEUX	Vauchassis
Olivier POURCELOT	Villacerf
Jérôme CUISIN	Villechétif

TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

Numéro	**22**
Objet	**COMPTE RENDU DES DECISIONS PRISES DANS LE CADRE DES DELEGATIONS D'ATTRIBUTION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE AU PRESIDENT ET AU BUREAU**
Rapporteur	**Jacky RAGUIN**

Date de convocation et d'affichage : 28 février 2025
La séance, présidée par Monsieur François BAROIN, Président, est ouverte à 19h54.

En exercice : 135 / Quorum : 68 / Présents : 100

Présents : BAGATTIN Mélanie, BAROIN François, BEAUSSIER Jean-Marie, BECARD Francis, BETTINGER Sylviane, BEURY Loëtitia, BILLET André, BLANCHARD Dominique, BLASCO Thierry, BLASSON Christian, BOISSEAU Dominique, BOUDADI Rachida, BRET Marc, BURRI Marie-Luce, BUTAT André, CHAMPAGNE Anicet, CHAMPAGNE Bernard, CHATEL Laurent, CHEVALIER Bertrand, CHOISELAT Emmanuel, CHOMAT Christophe, COCHET Jean-Michel, DE VILLEMEREUIL Gérard, DEHARBE Dominique, DELAITRE Guy, DEMIR Selda, DENIS Valéry, DRAGON Jean-Luc, DRIAT Boris, DUQUESNOY Olivier, DUSACQ Maxime, FARINE Bruno, FINOT Patrick, FLEURET Dominique, GARIGLIO Elisabeth, GARNERIN David, GATOUILLAT Marcel, GAURIER Marlène, GAUTHIER Anne-Sophie, GERARD Fabien, GIRARD Marc, GIRARDIN Olivier, GOUJARD Pascal, GROSJEAN Patrick, GUILLAUMET Virginie, GULTEKIN Gulcan, GUNDALL Philippe, HANDEL William, HENNEQUIN Virgil, HENRI Pascal, HIMEUR Aïcha, HIRTZIG Jack, HONORÉ Nicolas, HOUARD Bruno, HUBINOIS Alain, JAY Casimir, JOLLIOT Marie-France, JOUAULT Gervaise, KIEHN Patricia, KOCH François, LANDREAT Pascal, LANOUX Claudie, LE CORRE Marie, LEBECQ Jérémy, LÉCORCHÉ Jean-Pierre, LEDOUBLE Catherine, LEMELLE Flavienne, LEQUIEN Ombeline, LEROY Marie-Thérèse, MAGLOIRE Arnaud, MALARMEY Michelle, MEIRHAEGHE Jean-François, MEIRHAEGHE Sonia, MONTAGNE Jean-Jacques, MOSER Alain, OUDIN Michel, PAUWELS Cécile, POIVEZ Kevin, PORTIER-GUENIN Françoise, POTTIER Denis, QUINTART Sylvie, RAGUIN Jacky, RENOIR Gilles, ROBLET Bernard, ROUSSELOT Nicole, ROYER Anne-Marie, SAUVAGE Philippe, SEBEYRAN Marc, SOMSOIS Hervé, THIEBAUX Christelle, THIENOT Régis, THOMAS Christine, TRESSOU Marie-Hélène, VIART Jean-Michel, VOLHUER Michel, ZAJAC Anna.

Représentés : CHALVET Marie-Ange par DEJEU David, GACHOWSKI Jacques par GIROT Thierry, SAINTON Michel par LEBRUN-HUTINEL Françoise, VAN DE ROSTYNE Alain par PAJOT Michel.

Excusés et ont donné pouvoir : ARBONA Philippe à KOCH François, BAROIN Stéphanie à LEQUIEN Ombeline, BAZIN-MALGRAS Valérie à BAROIN François, BLANCHON David à ZAJAC Anna, CASTEX Jean-Marie à ROBLET Bernard, CORNEVIN Jean-Pierre à CHAMPAGNE Bernard, COURTOIS Jean-Christophe à CHOISELAT Emmanuel, DUCHÊNE Annie à SEBEYRAN Marc, FRAPIN David à ROUSSELOT Nicole, GANTELET Bruno à CHEVALIER Bertrand, GAURIER Claude à GARNERIN David, GONCALVES José à GARIGLIO Elisabeth, HELIOT-COURONNE Isabelle à LE CORRE Marie, HEUILLARD Véronique à LANDREAT Pascal, HUP Carole à THIEBAUX Christelle, LEMELAND Caroline à PORTIER GUENIN Françoise, LEPRINCE Didier à RAGUIN Jacky, NINOREILLE Francine à GAUTHIER Anne-Sophie, OUADAH Karima à BOUDADI Rachida, PETIT Christine à FINOT Patrick, ROUSSEAU Pauline à LEBECQ Jérémy, ROUSELLE Patrice à GUNDALL Philippe.

Excusés : AUMER Anne-Marie, BAUDOUX Bruno, DESROUSSEAUX Pascal, GESNOT Dany, LEYMBERGER Brigitte, MANDELLI François, MARTINOT Bruno, MARTY Rémy, MENNETRIER Nicolas, RICHARD Vincent, RICHARD Sophie, SERRA Frédéric, SIMON Éric.

Le Conseil communautaire prend acte du compte rendu des décisions prises dans le cadre des délégations d'attribution du conseil communautaire au Président et au Bureau.

Administration générale

22

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 06 MARS 2025

COMPTE RENDU DES DECISIONS PRISES
DANS LE CADRE DES DELEGATIONS D'ATTRIBUTION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE AU PRESIDENT ET AU BUREAU

Exposé :

L'article L5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales dispose que « lors de chaque réunion de l'organe délibérant, le président rend compte des travaux du bureau et des attributions exercées par délégation de l'organe délibérant ».

Par délibérations n°07 et n°08 du 10 juillet 2020, le Conseil Communautaire a octroyé des délégations au profit respectivement du Président et du Bureau Communautaire.

La présente délibération vise donc à rendre compte des travaux du bureau et des attributions exercées par délégation de l'organe délibérant et ce, depuis la dernière réunion du Conseil Communautaire.

1. ATTRIBUTIONS EXERCEES PAR DELEGATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE AU PRESIDENT

a) Décisions

N° d'acte	Date Publication	Objet
D_2024_0065	18/11/24	Tarifs réseau de chaleur des Chartreux
D_2024_0073	04/11/24	Acquisition pour partie BC 974 (anc900) à Troyes - SCI TROYEAN
D_2024_0088	24/12/24	vente de matériels à la Ville de Troyes
D_2024_0089	24/12/24	vente de matériels sur AGORASTORE
D_2024_0098	07/11/24	parcelles cadastrées section A n°160 - A n° 492 et A n° 481 sur la commune de Saint-Léger-près-Troyes
D_2024_0103	09/01/25	Fixation d'indemnité de sinistre - M. Martial CURE
D_2024_0106	12/11/24	L'affectation de places données pour assister à un match de handball
D_2024_0107	18/11/24	Sensibilisation à l'abattement TFPB

D_2024_0108	22/11/24	Sollicitation subvention pour les actions « Aller vers : outils et méthode » et « sensibilisation à l'abattement TFPB »
D_2024_0110	03/12/24	Sollicitation financements projet « Création d'une liaison douce le long de la RD 67 – Pont-Sainte-Marie/ Lavau
D_2024_0111	18/11/24	Tarifs fourrières annimals novembre 2024
D_2024_0112	20/11/24	Acceptation dons de places de match de hand-ball
D_2025_0001	15/01/25	Convention partenariale du Concours « L'éloquence en faveur de la cohésion sociale »
D_2025_0005	13/01/25	Convention de partenariat – Université de Technologie de Troyes – Troyes Champagne Métropole
D_2025_0006	14/01/25	Convention de partenariat - Métiers du livre
D_2025_0007	24/01/25	Convention de mise à disposition précaire sur la commune de Messon pour Mme PRENAY
D_2025_0008	15/01/25	Action sociale - Lieux de vie collectifs - Convention d'attribution d'une subvention (MARPA St Liébault)
D_2025_0009	15/01/25	Aide à l'investissement en faveur des résidences autonomie - Convention d'attribution d'une subvention dans le cadre du Plan d'aide à l'investissement pour les résidences autonomie (MARPA St Liébault – Réhabilitation des huisseries)
D_2025_0010	22/01/25	Aide à l'investissement en faveur des résidences autonomie - Convention d'attribution d'une subvention dans le cadre du Plan d'aide à l'investissement pour les résidences autonomie - (MARPA St Liébault - Acquisition équipement mobilier)
D_2025_0013	23/01/25	Tarif salon stade de l'Aube
D_2025_0014	22/01/25	Mise à disposition de broyeur
D_2025_0015	29/01/25	CEP Bréviandes-Couturier Florian
D_2025_0018	17/02/25	Convention d'accueil de structures - Partenaire : Unité Educative d'Activité de Jour (UEAJ de Troyes) - DIRECTION DE LA PROTECTION JUDICIAIRE DE LA JEUNESSE
D_2025_0019	13/02/25	convention d'accompagnement au compostage collectif

b) Concessions

Date achat	Nom acheteur	Prénom acheteur	Concession	Terrain	Prix Unit.HT	Catégorie
CONCESSIONS DE TERRAIN						
27/11/2024	DEGAY	Simone	R 50 - 2024028/C	02 - CI-2-346	735,00	Concession Rosières 50 ans
06/12/2024	DEMAIMAY	Michèle	R 50 - 2024029/C	02 - CI-2-348	735,00	Concession Rosières 50 ans
09/12/2024	CHOQUARD	Arnaud	R 50 - 2024030/C	02 - CI-2-350	735,00	Concession Rosières 50 ans
11/12/2024	THAI	Catherine	R 50 - 2024031/C	02 - CI-2-352	735,00	Concession Rosières 50 ans
23/12/2024	CARVALHO	Jean-Pierre	R 50 - 2024033/C	02 - CI-2-354	735,00	Concession Rosières 50 ans
30/12/2024	STERCKLEN	Alain	R 50 - 2024035/C	02 - CI-2-356	735,00	Concession Rosières 50 ans
31/12/2024	BERCU	Maxime	R 50 - 2024036/C	02 - CI-2-358	735,00	Concession Rosières 50 ans
27/01/2025	HENRIOT	Noël	R 50 - 2025002/C	02 - CI-2-360	735,00	Concession Rosières 50 ans
25/02/2025	BERISA	Isak	R 15 - 2025031/TE	02 - CM-Q1-131	150,00	Concession Rosières 15 ans
09/01/2025	SAVIGNY	Nadia	R 15 - 2025007/TE	02 - CM-Q1-139	150,00	Concession Rosières 15 ans
25/02/2025	CUNI	Skender	R 15 - 2025032/TE	02 - CM-Q1-141	150,00	Concession Rosières 15 ans
06/01/2025	EL MOUDNI HANANE	Siham	R 15 - 2025002/TE	02 - CM-Q1-202	150,00	Concession Rosières 15 ans
27/11/2024	HASANI	Ferdi	R 15 - 2024146/TE	02 - CM-Q1-276	135,00	Concession Rosières 15 ans
03/12/2024	DIFALLAH	Fatima	R 15 - 2024147/TE	02 - CM-Q1-278	135,00	Concession Rosières 15 ans
05/12/2024	BOUKHAMLA	Abdelbaki	R 15 - 2024149/TE	02 - CM-Q1-280	135,00	Concession Rosières 15 ans
05/12/2024	NEZIRI	Hasan	R 15 - 2024151/TE	02 - CM-Q1-282	135,00	Concession Rosières 15 ans
12/12/2024	DIFALLAH	Farid	R 15 - 2024154/TE	02 - CM-Q1-284	135,00	Concession Rosières 15 ans
18/12/2024	ABOULOUKOUL	Abderrahim	R 15 - 2024155/TE	02 - CM-Q1-286	135,00	Concession Rosières 15 ans
20/12/2024	NEZIRI	Hasan	R 15 - 2024156/TE	02 - CM-Q1-288	135,00	Concession Rosières 15 ans
26/12/2024	FIDAHOUSSEN	Loïc	R 50 - 2024034/C	02 - CM-Q1-290	735,00	Concession Rosières 50 ans
26/12/2024	AJVAZI	Senada	R 30 - 2024158/TE	02 - CM-Q1-292	135,00	Concession Rosières 15 ans
03/01/2025	QUNA	Sedat	R 15 - 2025001/TE	02 - CM-Q1-294	150,00	Concession Rosières 15 ans

07/01/2025	HUSELJIC	Emir	R 15 - 2025003/TE	02 - CM-Q1-296	150,00	Concession Rosières 15 ans
07/01/2025	HUKIC	Hajrija	R 15 - 2025004/TE	02 - CM-Q1-298	150,00	Concession Rosières 15 ans
08/01/2025	TAMBADOU	Abdallah	R 50 - 2025001/C	02 - CM-Q1-300	735,00	Concession Rosières 50 ans
16/01/2025	EL KHAMSI	Zakaria Et Farah	R 15 - 2025011/TE	02 - CM-Q1-302	150,00	Concession Rosières 15 ans
06/02/2025	BENSLIMANE	Salim	R 50 - 2025003/C	02 - CM-Q1-304	735,00	Concession Rosières 50 ans
11/02/2025	MEITE	Maboyon	R 15 - 2025026/TE	02 - CM-Q1-306	150,00	Concession Rosières 15 ans
19/02/2025	DIRIE ADDIHAKIIN	Arabe Ahmed Fowsiya	R 15 - 2025029/TE	02 - CM-Q1-308	150,00	Concession Rosières 15 ans
24/01/2025	NOIROT	Sandrine	R 15 - 2025017/TE	02 - TE-1-234	135,00	Concession Rosières 15 ans
20/01/2025	LORIOT	Daniel	R 15 - 2025013/TE	02 - TE-1-260	150,00	Concession Rosières 15 ans
20/01/2025	VICTOIRE	Dominique	R 30 - 2025004/TR	02 - TE-1-274	370,00	Concession Rosières 30 ans
09/12/2024	LAVIGNE	Daniel	R 15 - 2024153/TE	02 - TE-2-139	135,00	Concession Rosières 15 ans
07/02/2025	ALEXIS	Grégory	R 15 - 2025024/TE	02 - TE-2-147	135,00	Concession Rosières 15 ans
28/01/2025	MILLEY	Patrick	R 15 - 2025019/TE	02 - TE-2-149	135,00	Concession Rosières 15 ans
26/11/2024	BEBENEK	Aurore	R 15 - 2024145/TE	02 - TE-2-620	135,00	Concession Rosières 15 ans
05/12/2024	KIRCHNER	Ludovic	R 15 - 2024150/TE	02 - TE-2-622	135,00	Concession Rosières 15 ans
27/12/2024	MONNOT	André	R 15 - 2024159/TE	02 - TE-2-624	135,00	Concession Rosières 15 ans
09/01/2025	WEISS	Sabrina	R 15 - 2025008/TE	02 - TE-2-626	150,00	Concession Rosières 15 ans
13/01/2025	KACZMAR	Béatrice	R 15 - 2025009/TE	02 - TE-2-628	150,00	Concession Rosières 15 ans
23/01/2025	BERTRAND	Laetitia	R 15 - 2025016/TE	02 - TE-2-630	150,00	Concession Rosières 15 ans
27/01/2025	TEIXEIRA BASTOS NETO	Renato	R 15 - 2025018/TE	02 - TE-2-632	150,00	Concession Rosières 15 ans
30/01/2025	JAQUET	Magali	R 15 - 2025021/TE	02 - TE-2-634	150,00	Concession Rosières 15 ans
18/02/2025	SYLVESTRE		R 15 - 2025028/TE	02 - TE-2-636	150,00	Concession Rosières 15 ans
22/01/2025	CHRETIEN	Josiane	R 15 - 2025014/TE	02 - TE-2-64	135,00	Concession Rosières 15 ans
09/12/2024	BRUNOT	Pierre André Maurice	R 15 - 2024152/TE	02 - TE-2-69	130,00	Concession Rosières 15 ans
02/12/2024	DUCROS	Perrine	R 30 - 2024081/TR	02 - TR-1-1068	365,00	Concession Rosières 30 ans

11/02/2025	WURTZ	Catherine	R 15 - 2025025/TE	02 - TR-1-1190	150,00	Concession Rosières 15 ans
15/01/2025	NATOZZA	Betty	R 15 - 2025010/TE	02 - TR-1-1240	130,00	Concession Rosières 15 ans
17/01/2025	HARDOUIN	Anne-Marie	R 30 - 2025003/TR	02 - TR-1-253	370,00	Concession Rosières 30 ans
10/02/2025	BOITELLE	Annie	R 30 - 2025007/TR	02 - TR-1-549	370,00	Concession Rosières 30 ans
10/12/2024	KAMOUN	Jenny	R 30 - 2024082/TR	02 - TR-2-283	365,00	Concession Rosières 30 ans
24/12/2024	BARBAS	Josette	R 30 - 2024084/TR	02 - TR-2-285	365,00	Concession Rosières 30 ans
02/01/2025	COLSON	Odile	R 30 - 2025001/TR	02 - TR-2-287	370,00	Concession Rosières 30 ans
17/01/2025	RISEDE	Virginie	R 30 - 2025002/TR	02 - TR-2-289	370,00	Concession Rosières 30 ans
22/01/2025	BOURGEOIS	Agnès	R 30 - 2025005/TR	02 - TR-2-291	370,00	Concession Rosières 30 ans
24/01/2025	COUTURIER	Marie-Paule	R 30 - 2025006/TR	02 - TR-2-293	370,00	Concession Rosières 30 ans
12/02/2025	FANAMBY	Jean-François	R 30 - 2025008/TE	02 - TR-2-295	370,00	Concession Rosières 30 ans
20/02/2025	GERARD	Gilbert	R 30 - 2025009/TR	02 - TR-2-297	370,00	Concession Rosières 30 ans
24/02/2025	ARCELIN	Gérard	R 30 - 2025011/TR	02 - TR-2-299	370,00	Concession Rosières 30 ans
SITE CINERAIRE						
09/12/2024	TOUSSAINT	Muriel	RC 30 - 2024014/RC	04 - C-26	180,00	Concession Rosières 30 ans
16/01/2025	THIROINE	Claude	RC 30 - 2025001/TR	04 - C-39	180,00	Concession Rosières 30 ans
05/02/2025	CHALON	Marie-Claude	R 15 - 2025023/TE	04 - CC-1-08	70,00	Concession Rosières 15 ans
26/11/2024	SULPICE	Stéphanie	RC 15 - 2024013/TE	04 - G-05	220,00	AMENAGEMENTS CINERAIRES
26/11/2024	SULPICE	Stéphanie	RC 15 - 2024013/TE	04 - G-05	80,00	Concession Rosières 15 ans
20/12/2024	COLLOMBAR	Marie-Hélène	RC 50 - 2024005/C	04 - I-03	220,00	AMENAGEMENTS CINERAIRES
20/12/2024	COLLOMBAR	Marie-Hélène	RC 50 - 2024005/C	04 - I-03	371,00	Concession Rosières 50 ans
20/02/2025	GODEFROY	Claude	R 15 - 20251030/TE	04 - SCA-1-19	80,00	Concession Rosières 15 ans
17/01/2025	LAIGNELET	Brigitte	R 15 - 2025012/TE	04 - SCA-1-229	80,00	Concession Rosières 15 ans
09/01/2025	WUERTZ	Nicole	R 15 - 2025006/TE	04 - SCA-1-67	130,00	Concession Rosières 15 ans
27/11/2024	VADOT	Jacqueline	R 30 - 2024080/TR	04 - SCA-2-166	180,00	Concession Rosières 30 ans

04/12/2024	REYNAULT	Maud	R 15 - 2024148/TE	04 - SCA-2-167	70,00	Concession Rosières 15 ans
12/12/2024	GRILLE	Corinne	R 30 - 2024083/TR	04 - SCA-2-168	180,00	Concession Rosières 30 ans
23/12/2024	SAVIO	Marie-Christine	R 50 - 2024032/C	04 - SCA-2-169	371,00	Concession Rosières 50 ans
24/12/2024	FERREIRA DA SILVA	Paula	R 15 - 2024157/TE	04 - SCA-2-170	70,00	Concession Rosières 15 ans
07/01/2025	GOBERT	Sonia Et Valleron Luca	R 15 - 2025005/TE	04 - SCA-2-171	80,00	Concession Rosières 15 ans
22/01/2025	BOURNEUF	Valérie	R 15 - 2025015/TE	04 - SCA-2-172	80,00	Concession Rosières 15 ans
29/01/2025	LORIOT	Daniel	R 15 - 2025020/TE	04 - SCA-2-173	80,00	Concession Rosières 15 ans
04/02/2025	PAQUIN	Karine	R 15 - 2025022/TE	04 - SCA-2-174	80,00	Concession Rosières 15 ans
21/02/2025	SPIRE	Gérard	R 30 - 2025010/TR	04 - SCA-2-175	185,00	Concession Rosières 30 ans
12/02/2025	ROUGETET	Yolande	R 50 - 2025004/C	04 - SCA-2-176	375,00	Concession Rosières 50 ans
17/02/2025	GUTTON	Monique	R 15 - 2025027/TE	04 - SCA-2-177	80,00	Concession Rosières 15 ans

c) Marchés publics et avenants

- Marchés publics passés en procédure formalisée, adaptée et marchés publics sans publicité ni mise en concurrence (notifiés entre le 01 novembre 2024 et le 31 décembre 2024)

Objet du marché public	Procédure	Titulaire	Montant	Date de notification (AR)
Gestion d'une fourrière animale et capture des chiens errants	Appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-1, L. 2124-2, et R. 2124-2-1°, du Code de la Commande Publique	AU PARADIS D'OLIVER	conclu pour : -un montant global et forfaitaire de 200 000 € HT soit 240 000 € TTC -les prix unitaires du BPU dans la limite d'un montant maximum de 240 000 € HT valable pour chaque période du présent marché	26/11/2024
Fourniture et installation de mobiliers Lot n°1 : Mobiliers de bureau	Appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-1, L. 2124-2, et R. 2124-2-1°, du Code de la Commande Publique	TED BUROR	Conclu pour pour les prix unitaires du BPU dans la limite d'un montant maximum de 200 000 € HT annuel	27/11/2024
Achat véhicules neufs Lot n°5 : Achat d'un ludospace 5 places électrique	Appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-1, L. 2124-2, et R. 2124-2-1°, du Code de la Commande Publique	GRAND GARAGE DE TROYES	Conclu pour un montant global et forfaitaire de 31 776,03 € TTC	03/12/2024

Achat véhicules neufs Lot n°1 : Fourgon diesel tôlé 3m3 aménagé	Appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-1, L. 2124-2, et R. 2124-2-1°, du Code de la Commande Publique	TOYOTA VALLEE	Conclu pour un montant global et forfaitaire de 24 722,93 € TTC	03/12/2024
Achat véhicules neufs Lot n°3 : Fourgon électrique tôlé 3m3 aménagé	Appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-1, L. 2124-2, et R. 2124-2-1°, du Code de la Commande Publique	TOYOTA VALLEE	Conclu pour un montant global et forfaitaire de 33 795,53 € TTC	03/12/2024
Achat véhicules neufs Lot n°4 : Fourgon électrique tôlé 3m3 aménagé	Appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-1, L. 2124-2, et R. 2124-2-1°, du Code de la Commande Publique	TOYOTA VALLEE	Conclu pour un montant global et forfaitaire de 32 913,53 € TTC	03/12/2024
Fourniture et intégration d'un mur d'images composé de dalles LED pour le CSUI de TCM	Procédure adaptée en application des articles L2123-1 et R2123-1.1° du Code de la commande publique	WINLIGHT INTERNATIONAL	Pour un montant global et forfaitaire de 87 160 € HT soit 104 592 € TTC ainsi que pour les prix unitaires du BPU dans la limite d'un montant maximum de 70 000 € HT.	23/12/2024

Travaux de renouvellement, d'extension, de branchements et interventions diverses sur les réseaux d'assainissement, d'eaux pluviales et de réseaux de chaleur de Troyes Champagne Métropole	Appel d'offres ouvert en application des articles L. 2124-2, et R. 2124-2-1°, du Code de la Commande Publique	SOGEA EST	pour les prix unitaires du bordereau des prix unitaires (BPU) dans la limite d'un montant maximum de 7 500 000 € HT sur la totalité de la durée de validité du marché	26/12/2024

- Avenants relatifs aux marchés publics passés en procédure formalisée, adaptée et marchés publics sans publicité ni mise en concurrence (notifiés entre le 01 novembre 2024 et le 31 décembre 2024)

Objet du marché public concerné	Titulaire	N° avenant	Objet de l'avenant	Incidence financière en € HT / en % par rapport au marché initial	Date de notification (AR)
Prestations de service de représentant et de sécurité incendie, de sécurité des biens et/ou des personnes Lot n°4 : Prestations de service de représentation et de sécurité incendie pour les besoins de Troyes Champagne Métropole	2S.2A	1	Acter la disparition de l'index de révision ainsi que sa substitution par un nouvel index	Sans incidence financière	06/11/2024

Fourniture et pose de signalisation verticale Lot n°2 : Fourniture et pose de panneaux de signalisation directionnelle, de signalisation lumineuse, de signalisation d'informations locales et pose éventuelle de signalisation divers	SIGNATURE	1	Acter la disparition de 2 index de révision ainsi que leur substitution par un nouvel index	Sans incidence financière	06/11/2024
Maitrise d'œuvre portant sur la réhabilitation des logements n°13 à 21 de la rue Raymond Poincaré Marché subséquent n°2	Groupement 5-CINQ ARCHITECTURE / 5-CINQ INGENIERIE	1	Acter la décomposition en 2 phases de la mission du maitre d'œuvre ainsi que son impact sur sa rémunération	Sans incidence financière	07/11/2024
Maintenance des équipements de télécommunications des sites de Troyes Champagne Métropole	TELMO	1	Acter la suppression de deux équipements	Moins-value de 1 261,50 € HT	07/11/2024

Travaux de raccordement de divers sites sur le réseau de chaleur de la Chapelle-Saint-Luc/Les Noes Pres Troyes de Troyes Champagne Métropole Lot n°2 : Raccordement du Centre Médico-social de la Chapelle-Saint-Luc	SADE	1	Ajouter un prix nouveau afin de réaliser les prestations rendues nécessaires en cours de chantier	Sans incidence financière	08/11/2024
Marché public d'aménagement et de gestion de la gare routière	TCAT	6	Prolonger la durée de validité du présent marché	Sans incidence financière	08/11/2024
Mise en place d'un système de gestion technique centralisée parking PUSIM ursulines	AXIOME CONCEPT	1	Ajout d'une prestation complémentaire de mise en service des équipements de phonie intégrés aux matériels péagers	Plus-value de 853,23 € HT	08/11/2024
Fourniture et acheminement de gaz sur la chaufferie centrale du réseau des Chartreux Marché subséquent n°1	GEG SOURCES D'ENERGIES	1	Acter la modification de la quantité de garanties d'origine à fournir dans le cadre de la PSE	Aucune incidence financière sur le montant du présent marché	15/11/2024

Prestations d'assurances pour les besoins de Troyes Champagne Métropole Lot n°5 : Assurance responsabilité atteintes à l'environnement	Groupement SARRE ET MOSELLE / BHSI	1	Ajouter une exclusion de garantie	Aucune incidence financière sur le montant de la cotisation annuelle	18/11/2024
Prestations d'entretien du patrimoine arboré de la Ville de Troyes et de Troyes Champagne Métropole Lot n°2 : Taille de propreté et de mise en sécurité	FORET DE L'ILE DE France	1	Augmenter le montant maximum annuelle uniquement pour la période en cours	3 995 € HT d'incidence financière (soit 9,99% par rapport au montant initial)	26/11/2024
Travaux de démolition et de reconstruction du pont Croncelsà Troyes Lot n°1 : Travaux de voirie	GUINTOLI	3	Acte la modification des travaux telle que définie au sein dudit avenant (délai d'exécution, prix nouveaux)	47 494,40 € HT d'incidence financière (soit 25,01% par rapport au marché initial tous avenants confondus)	26/11/2024
Acquisition de matériels d'entretien d'espaces verts Lot n°2 : Matériels thermiques standard	ROCHA E.V.A	1	Restructuration de la société ROCHA SA (transfert activité ROCHA E.V.A)	Aucune incidence financière sur le montant du présent marché	26/11/2024

Acquisition de matériels d'entretien d'espaces verts Lot n°3 : Matériels thermiques autoportés	ROCHA E.V.A	1	Restructuration de la société ROCHA SA (transfert activité ROCHA E.V.A)	Aucune incidence financière sur le montant du présent marché	26/11/2024
Travaux démolition et de reconstruction du pont Croncels à Troyes Lot n°2 : Ouvrage d'art	Groupement EIFFAGE GENIE CIVIL / GOSSIAUX FRERES	2	Acter la modification des travaux telle que définie au sein dudit avenant (prix nouveaux)	Moins-value de 20,56 € HT sur le montant quantitatif estimatif maximum (soit 4,84% d'incidence financière tous avenants confondus)	04/12/2024
Acquisition de matériels d'entretien d'espaces verts Lot n°1 : Matériels thermiques portatifs	EXPERT JARDIN	1	Acter la disparition d'un index de révision et sa substitution par un nouvel index	Aucune incidence financière sur le montant du présent marché	02/12/2024
Acquisition de matériels d'entretien d'espaces verts Lot n°4 : Tracteur et chargeur	EXPERT JARDIN	1	Acter la disparition d'un index de révision et sa substitution par un nouvel index	Aucune incidence financière sur le montant du présent marché	02/12/2024

Acquisition de matériels d'entretien d'espaces verts Lot n°6 : Autres matériels	EXPERT JARDIN	1	Acter la disparition d'un index de révision et sa substitution par un nouvel index	Aucune incidence financière sur le montant du présent marché	02/12/2024
Impression et distribution d'une brochure à destination du territoire de Troyes Champagne Métropole Lot n°1 : Impression, façonnage et livraison de la brochure	ILD	1	Acter la disparition de l'index de révision ainsi que sa substitution par un nouvel index	Aucune incidence financière	13/12/2024
Travaux neufs sur la voirie pour le réaménagement de la rue Danton à La Chapelle Saint Luc Marché subséquent n°11	ROUSSEY	1	Ajouter des prix unitaires supplémentaires ainsi que prolonger le délai d'exécution compte-tenu de la modification des travaux	Plus-value de 57 994,93 € HT (soit 11,64% d'incidence financière)	16/12/2024
Réalisation d'une étude loi sur l'eau dans le cadre du NPNRU Jules Guesde à Troyes	IRH INGENIEUR CONSEIL	1	Prolonger la durée de validité du présent marché	Aucune incidence financière	23/12/2024

Monsieur le Président

Je vous remercie infiniment. Une collation vous est proposée. Merci de votre engagement. Bonne soirée à tous.

La séance est levée à 20h41

Retour Sommaire

Nom	Prénom	Signature
TRIBUNE		
BAROIN	François	
RAGUIN	Jacky	
LEDOUBLE	Catherine	
SEBEYRAN	Marc	
LEQUIEN	Ombeline	
ASSENAY		
GARNERIN	David	
AUBETERRE		
BEAUSSIER	Jean-Marie	
BARBEREY-SAINT-SULPICE		
HUBINOIS	Alain	
BOUILLY		
NINORELLE	Francine	
BOURANTON		
VOLHUER	Michel	
BREVIANDES		
BLASCO	Thierry	
BUCEY EN OTHE		
DESROUSSEAUX	Pascal	
BUCHERES		
GUNDALL	Philippe	

Retour Sommaire

CLEREY		
LECORCHÉ	Jean-Pierre	
CORMOST		
GAURIER	Claude	
COURTERANGES		
GERARD	Fabien	
CRESANTIGNES		
BLANCHARD	Dominique	
DIERREY SAINT PIERRE		
GATOUILLAT	Marcel	
ESTISSAC		
DUCHÊNE	Annie	
FAYS LA CHAPELLE		
RENOIR	Gilles	
FEUGES		
MEIRHAEGHE	Sonia	
FONTVANNES		
LEPRINCE	Didier	
FRESNOY LE CHÂTEAU		
BUTAT	André	
ISLE-AUMONT		
ROUSSELLE	Patrice	
JAVERNANT		
MONTAGNE	Jacques	

Retour Sommaire

JEUGNY		
GIRARD	Marc	
LA CHAPELLE SAINT LUC		
PAUWELS	Cécile	
GIRARDIN	Olivier	
HIMEUR	Aïcha	
RICHARD	Vincent	
CHAMPAGNE	Bernard	
BETTINGER	Sylviane	
GESNOT	DANY	
LA RIVIERE DE CORPS		
CHOMAT	Christophe	
LA VENDUE MIGNOT		
ROUSSELOT	Nicole	
LAINES-AUX-BOIS		
GAUTHIER	Anne-Sophie	
LAUBRESSEL		
THIENOT	Régis	
LAVAU		
GACHOWSKI	Jacques	
LE PAVILLON SAINTE JULIE		
CHALVET	Marie-Ange	

Retour Sommaire

LES BORDES AUMONT		
CHATEL	Laurent	
LES NOES PRES TROYES		
AUMER	Anne-Marie	
LIREY		
FRAPIN	David	
LONGEVILLE-SUR-MOGNE		
CHAMPAGNE	Anicet	
LUSIGNY SUR BARSE		
TRESSOU	Marie-Hélène	
MACEY		
FLEURET	Dominique	
MACHY		
ROUSSEAU	Pauline	
LES MAUPAS		
LEBECQ	Jérémy	
MERGEY		
BURRI	Marie-Luce	
MESNIL SAINT PÈRE		
HENRI	Pascal	
MESSON		
COURTOIS	Jean-Christophe	

Retour Sommaire

MONTAULIN		
MARTY	Rémy	
MONTCEAUX LES VAUDES		
VAN DE ROSTYNE	Alain	
MONTGUEUX		
LEROY	Marie-Thérèse	
MONTIERAMEY		
DRIAT	Boris	
MONTREUIL SUR BARSE		
SAUVAGE	Philippe	
MONTSUZAIN		
DELAITRE	Guy	
MOUSSEY		
FARINE	Bruno	
PAYNS		
SAINTON	Michel	
PONT SAINTE MARIE		
LANDRÉAT	Pascal	
HEUILLARD	Véronique	
PRUGNY		
CHOISELAT	Emmanuel	
RONCENAY		
FINOT	Patrick	

Retour Sommaire

ROSIERES PRES TROYES		
OUDIN	Michel	
GAURIER	Marlène	
ROUILLY SAINT LOUP		
CASTEX	Jean-Marie	
RUVIGNY		
HUP	Carole	
SAINT PARRES AUX TERTRES		
HIRTZIG	Jack	
SAINT ANDRE LES VERGERS		
QUINTART	Sylvie	
GOUJARD	Pascal	
DEMIR	Selda	
CORNEVIN	Jean-Pierre	
LANOUX	Claudie	
DRAGON	Jean-Luc	
SAINT BENOIT SUR SEINE		
MEIRHAEGHE	Jean-François	
SAINT GERMAIN		
DUSACQ	Maxime	
SAINT JEAN DE BONNEVAL		
COCHET	Jean-Michel	

Retour Sommaire

SAINT JULIEN LES VILLAS		
VIART	Jean-Michel	
JOUAULT	Gervaise	
GROSJEAN	Patrick	
SAINT LEGER PRES TROYES		
BLASSON	Christian	
SAINT LYE		
MENNETRIER	Nicolas	
SAINT POUANGE		
DUQUESNOY	Olivier	
SAINT THIBAULT		
JOLLIOT	Marie-France	
SAINTE MAURE		
POTTIER	Denis	
SAINTE SAVINE		
MAGLOIRE	Arnaud	
KIEHN	Patricia	
HENNEQUIN	Virgil	
GULTEKIN	Gulcan	
MOSER	Alain	
SOMMEVAL		
BILLET	André	

Retour Sommaire

SOULIGNY		
MALARMEY	Michelle	
THENNELIERES		
ROBLET	Bernard	
TORVILLIERS		
GANTELET	Bruno	
TROYES		
BAUDOUX	Bruno	
BAROIN	Stéphanie	
BAZIN-MALGRAS	Valérie	
BOISSEAU	Dominique	
BRET	Marc	
BECARD	Francis	
BOUDADI	Rachida	
CHEVALIER	Bertrand	
DEHARBE	Dominique	
DENIS	Valéry	
GARIGLIO	Élisabeth	
GUILLAUMET	Virginie	
GONCALVES	José	

Retour Sommaire

TROYES		
HONORÉ	Nicolas	
HELIOT-COURONNE	Isabelle	
JAY	Casimir	
LEYMBERGER	Brigitte	
LE CORRE	Marie	
LEMELLE	Flavienne	
LEMELAND	Caroline	
MANDELLI	François	
OUADAH	Karima	
PORTIER-GUENIN	Françoise	
ROYER	Anne-Marie	
SERRA	Frédéric	
SOMSOIS	Hervé	
THOMAS	Christine	
ZAJAC	Anna	
BLANCHON	David	
KOCH	François	

Retour Sommaire

TROYES		
ARBONA	Philippe	
BEURY	Loëtitia	
VAILLY		
HANDEL	William	
VAUCHASSIS		
MARTINOT	Bruno	
VERRIÈRES		
BAGATTIN	Mélanie	
VILLACERF		
POIVEZ	Kevin	
VILLECHETIF		
THIEBAUX	Christelle	
VILLELOUP		
SIMON	Éric	
VILLEMEREUIL		
DE VILLEMEREUIL	Gérard	
VILLERY		
HOUARD	Bruno	
VILLY-LE-BOIS		
RICHARD	Sophie	
VILLY LE MARECHAL		
PETIT	Christine	