

Monsieur le président de TCM
 Mesdames et messieurs les maires et conseillers communautaires,

Exposé des motifs

La crise sanitaire ne chasse pas l'autre crise écologique et climatique. Dans ce contexte si particulier, la poursuite actuelle du confinement et sa sortie, lente et progressive, représente **une occasion d'apporter des réponses fortes à l'une et l'autre de ces crises**, via la question des déplacements.

Plusieurs villes à travers le monde et en France profitent actuellement de la réduction de la circulation pour **installer des pistes et bandes cyclables provisoires, élargir l'espace des piétons** et préparer "l'après-crise" (le 11 mai). Les arguments à ce qu'on appelle "l'urbanisme tactique" ne manquent pas. En voici un rapide aperçu :



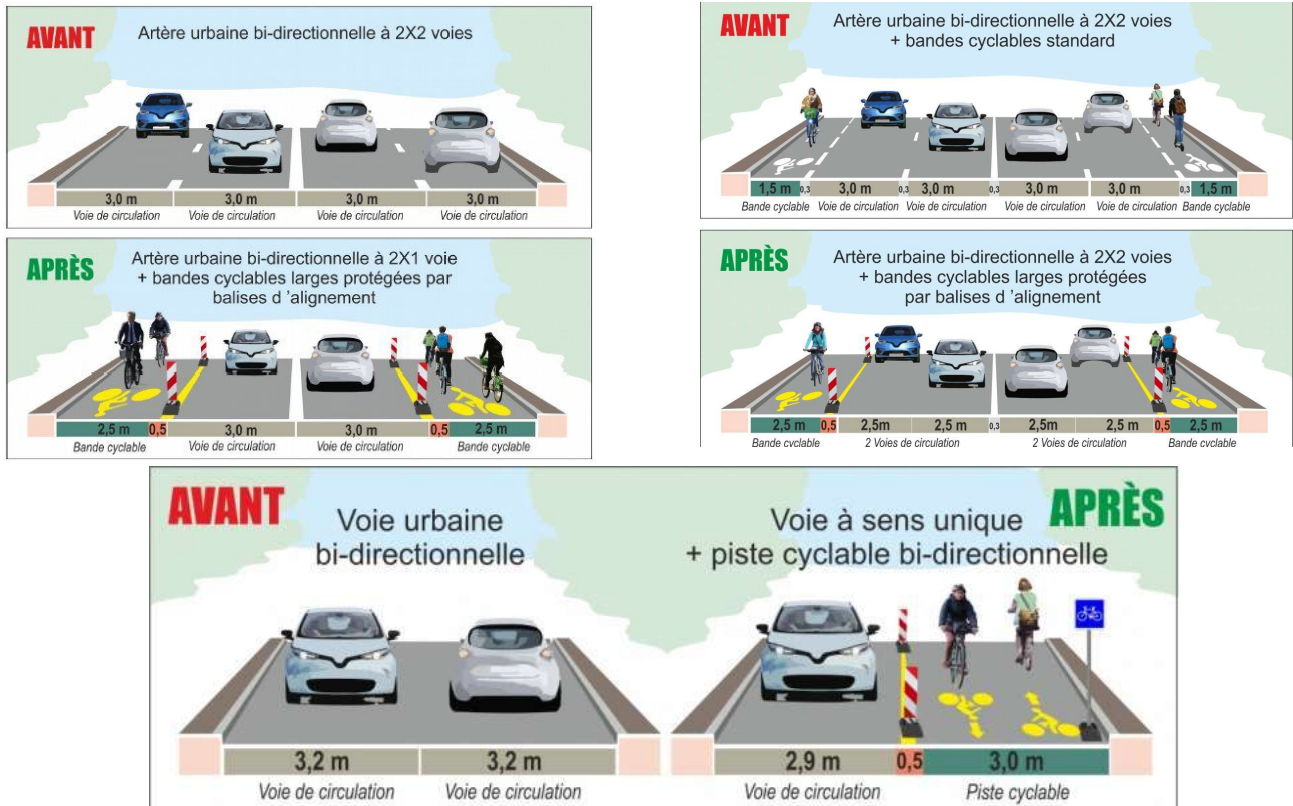
	Laisser - faire	L'urbanisme "tactique"
Socio-politique	Sentiment d'impuissance Fatalisme face à la crise	Approche résiliente Volontarisme politique
Technique / budgétaire	/	Coût très faible Expérimentation sur des projets ou pré-projets Réversibilité et adaptabilité des aménagements
Écologique	Risque de report modal du bus vers l'auto Risque d'un "effet rebond" : reprise de la circulation auto plus forte qu'avant la crise.	Opportunité de rééquilibrer les modes de déplacement et de répondre aux objectifs fixés en terme d'émissions de GES
Sanitaire	Risque sanitaire accru dans les bus (aux heures de pointe et avec la réouverture des établissements scolaires). Par "l'effet rebond" : hausse de la pollution (facteur aggravant dans les atteintes respiratoires)	Alternative sûre et efficace au bus garantissant le maintien des distances sociales. Réduction de la pollution liée à la circulation auto.
Socio-économique	Renforcement des inégalités sociales entre ceux qui pourront continuer à se déplacer régulièrement et sans risque et ceux qui seront contraints de réduire leurs déplacements.	Atténuation des inégalités d'accès aux déplacements. Coût quasi-nul des déplacements à vélo.

Pour **un coût extrêmement faible**, les aménagements que nous vous proposons ci-dessous permettraient d'apporter **une issue résiliente à cette crise**. A l'inverse, l'inaction pourrait non seulement ralentir cette sortie de crise, nous être très coûteuse socialement, économiquement mais aussi d'un point de vue climatique.

Propositions

Proposition 1 : Expérimenter de nouveaux aménagements cyclables sur les grands axes

Les trois illustrations suivantes permettent de se représenter ce à quoi pourraient ressembler ces aménagements provisoires. Ceux-ci sont adaptables en fonction des contraintes particulières. Nous vous renvoyons pour plus de détails vers l'expertise du CEREMA¹ qui en présente le cadre global.



Les axes pouvant faire l'objet de ces aménagements (provisoires ou définitifs en fonction de leur utilisation à venir) sont nombreux :

Aménagement de bandes cyclables en remplacement d'une voie de circulation :

- Axe boulevard P.Brossolette, rue du Faubourg Croncels et Boulevard de Dijon
- Axe boulevard Carnot, boulevard V. Hugo
- Avenue du 1er mai
- Boulevard Danton (direction 1er mai), etc

Elargissement et sécurisation de bandes existantes :

- Axe boulevard du 14 juillet et boulevard du 1er Ram
- Boulevard Danton (direction centre)
- Mail des Charmilles, etc

Mise en sens unique avec création d'une piste cyclable bi-directionnelle :

Ces cas de figures permettent de tester une modification des plans de circulation.

- Axe rue Lamartine / rue des Noës. (La Chapelle/St-Savine/Les Noës/Troyes)
- Axe rue Gallieni / Avenue Leclerc (Ste-Savine)
- Avenue du Maréchal Leclerc (St-André), etc

Rendre accessibles toutes les voies de bus aux cyclistes.

¹ Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

Proposition 2 : Favoriser l'acquisition de vélos (achat ou location).

Plusieurs collectivités en France accompagnent et soutiennent le développement du vélo par **l'octroi d'une prime à l'acquisition d'un vélo** (ordinaire ou à assistance électrique). Le coût d'une telle mesure, à l'échelle de TCM, se révélerait relativement modeste et permettrait d'envoyer un signal fort, complémentaire aux aménagements décrits plus haut, cohérent avec la stratégie adoptée et la prise de conscience par les responsables locaux des changements à opérer.

Proposition 3 : Permettre la distanciation sociale des piétons

Un autre enjeu de cette sortie de crise va consister à assurer la meilleure distanciation sociale possible pour les piétons. Pour y répondre, **les mêmes outils techniques que ceux présentés pour les aménagements cyclables peuvent être mobilisés**. Il s'agira donc :

- **d'élargir les trottoirs, ici en supprimant un linéaire de stationnement ; ailleurs en réduisant les voies de circulation ;**
- **d'expérimenter, dans certains secteurs où la fréquentation est forte, une semi-piétonnisation de l'espace, particulièrement aux abords des écoles.**

Bien évidemment, les deux enjeux (assurer l'essor du vélo, permettre la distanciation sociale des piétons) peuvent faire l'objet, sur certains axes, d'une réponse conjointe.

Par exemple, la semi-piétonnisation de la rue Clémenceau, de la rue du Colonel Driant, ou bien la suppression du linéaire de stationnement, permettrait d'offrir plus de place aux piétons tout en soutenant l'usage du vélo.

Autre exemple, boulevard du 14 juillet, la suppression du linéaire de stationnement peut à la fois permettre d'élargir l'espace piéton mais aussi la bande cyclable, avec éventuellement un espace partagé vélo/piéton.

En conclusion, la période que nous vivons et la perspective d'un déconfinement progressif offrent **une occasion unique pour les collectivités locales de réaffirmer leur rôle d'aménageur de l'espace**.

La crise, si l'option "résiliente" est choisie (celle induite par l'urbanisme tactique), peut permettre à l'agglomération troyenne de **franchir un palier**, à la fois **dans la gestion sanitaire** de ce moment (particulièrement en répondant à la problématique des transports en commun aux heures de pointe), mais aussi **dans les réponses au défi climatique et à la crise sociale** qui s'annonce. TCM s'inscrirait ainsi sur un chemin déjà pris par de nombreuses collectivités : Montreuil, Grenoble, Angers, Nice, Le Mans...

Bien évidemment, nos associations restent à votre disposition pour préciser et travailler avec vous sur les contours que peuvent prendre ces différentes propositions.

P. HOUPLON (Président d'Aube-Durable)

N. FRERY (Président de Troyes en Selle)

