

EUROMETROPOLE DE METZ

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DECLARATION D'UTILITE
PUBLIQUE DU PROJET DE CREATION DE LA LIGNE DE BUS A HAUT
NIVEAU DE SERVICE (BHNS) METTIS « C », SUR LE TERRITOIRE
DES COMMUNES DE METZ, MONTIGNY-LES-METZ ET MARLY.**

2^{ème} PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

*Version 2.0 augmentée et enrichie de compléments
argumentaires appuyant les conclusions émises.*

Arrêté préfectoral DCAT / BEPE / N° 2023-226
du 20 novembre 2023 de monsieur le préfet de la Moselle

Enquête du 04 décembre 2023 au 12 janvier 2024



Jacques PHILIPPE – Président de la Commission d'enquête
Robert CISAMOLO – Membre titulaire
Frédéric GUEROT – Membre titulaire,
Membres désignés par décision de Mr. le président du T.A. de
Strasbourg, n° E23000105/67 du 30 octobre 2023,
modifiée le 5 décembre 2023.

METZ, le 25 mars 2024

SOMMAIRE DE LA 2^{ème} PARTIE

1. PREAMBULE

2. RAPPEL

- 2.1. Objet de l'enquête
- 2.2. Nature et caractéristique du projet
- 2.3. Les objectifs du projet
- 2.4. Présentation générale du projet
- 2.5. Cadre juridique – classement DUP

3. REPONSES APORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX OBSERVATIONS, REMARQUES ET PROPOSITIONS DU PUBLIC DANS SON MEMOIRE EN REPONSE

- 3.1. Avant-Propos
- 3.2. Participation du public
- 3.3. Réponses aux questions formulées par la commission
 - 3.3.1. Secteur MARLY
 - 3.3.2. Secteur METZ-Métropole – liane 2
 - 3.3.3. Secteur MONTIGNY-Lès-METZ
 - 3.3.4. Secteur METZ-VILLE
- 3.4. Réponses aux contributions du public
 - 3.4.1. Choix du tracé
 - 3.4.2. L'évolution du réseau « Le Met' »
 - 3.4.3. Caractéristiques du projet V2B
 - 3.4.4. Dépôt complémentaire sur le secteur Frescaty et approvisionnement en hydrogène, capacité des véhicules
 - 3.4.5. Les parcours cyclables
 - 3.4.6. Impact sur l'espace public
 - 3.4.7. Gestion de la phase travaux

4. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION

- 4.1. Sur la forme
- 4.2. Sur le fond
 - 4.2.1. Impact des travaux, report du trafic
 - 4.2.2. Le stationnement
 - 4.2.3. Le tracé Marly-Metz
 - 4.2.4. Comparer (logique de bilan coût/avantage) d'un point de vue financier la nouvelle ligne Mettis C par rapport à la Liane 2.
 - 4.2.5. Les commerces
 - 4.2.6. L'environnement
 - 4.2.7. Choix du matériel et motorisation
 - 4.2.8. Piste cyclable Marly
- 4.3. Conclusions de la commission d'enquête
- 4.4. Émission d'un avis motivé

2^{ème} PARTIE : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- **Relative à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) Mettis « C », sur le territoire des communes de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly.**
- **Modifiés sur injonction du Tribunal Administratif, et enrichies de compléments affermissant les motivations de l'avis et des conclusions de la commission.**

1. PREAMBULE

En application de l'article R112-6 du code de l'expropriation qui précise les attendus préalables à la Décision d'Utilité Publique (DUP), la notice explicative indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles le projet retenu doit être soumis à l'enquête publique, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.

Cette notice a pour but :

- De présenter le projet de création d'une troisième ligne de Bus à Haut Niveau de Service [BHNS] METTIS C, porté par l'Eurométropole de Metz, de manière « non technique »,
- D'expliquer les raisons pour lesquelles ce projet a été retenu parmi les différentes solutions et variantes étudiées,
- De démontrer l'utilité publique du projet, et de justifier les acquisitions foncières.

L'ouverture de la présente enquête publique a été prescrite par arrêté préfectoral en date du 20 novembre 2023. Elle s'est déroulée selon la législation en vigueur, sur la période du 4 décembre 2023 au 12 janvier 2024 et fait l'objet du **rapport détaillé** établi par la commission d'enquête désigné le 30 octobre 2023 et modifié le 5 décembre 2023 par le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg.

Ce rapport présente, pour l'essentiel :

- L'objet et le cadre général, juridique et réglementaire de l'enquête ;
- Les principales dispositions du projet : nature, description et variantes
- Les divers documents qui constituent le dossier d'enquête présenté au public ;
- Les actes de la commission, pour garantir la publicité réglementaire donnée à la consultation et permettre au public de consulter le dossier d'enquête ;
- L'organisation et le déroulement de l'enquête ;
- Les observations faites par le public sur les registres d'enquête et la plateforme numérique
- Le procès-verbal de synthèse de fin d'enquête, notifiant au porteur de projet les observations du public, ainsi que leurs remarques et propositions.
- Le mémoire en réponse du porteur de projet aux observations et propositions du public

La commission d'enquête a pu réaliser sa mission de consultation du public et de recueil des observations, en général dans d'excellentes conditions, avec la collaboration des personnels administratifs en charge de l'urbanisme et du personnel technique des différents lieux de permanence, ainsi que des élus de la Métropole, des mairies et du personnel du Bureau des Enquêtes Publiques et de l'Environnement de la préfecture de la Moselle.

Ce document, séparé du rapport, a pour objet d'exposer les conclusions de la commission d'enquête et son avis motivé sur le projet de création de la ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) Mettis « C », sur le territoire des communes de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly. Cette partie a été étoffée en y introduisant un résumé de la nature et des caractéristiques du projet, tout en indiquant les réponses et propositions aux observations et remarques du public portées sur les différents registres. Ce qui permet au lecteur qui n'aurait pas ou peu lu le rapport exhaustif d'avoir une vue synthétique de ce document et devrait mieux permettre la compréhension des motivations de la commission et la justification de son avis.

2. RAPPEL

2.1 OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique porte sur la demande de reconnaissance préalable d'Utilité Publique du projet de création de la ligne METTIS C de Metz Métropole.

L'enquête publique poursuit plusieurs objectifs :

- Présenter au public le projet et les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil, et apporter ainsi tous les éléments d'information utile à l'appréciation exacte de l'utilité publique de l'opération ;
- Permettre au plus grand nombre d'apporter ses observations sur le projet. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique sont ensuite analysées et prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision finale de déclaration d'utilité publique ;
- Déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction nécessaires à l'exploitation de la ligne METTIS C, via la Déclaration d'Utilité Publique [DUP] et ainsi permettre de recourir aux expropriations nécessaires à la réalisation du projet.

L'enquête publique est une procédure réglementaire assurant l'information, la participation du public ainsi que la prise en compte de l'intérêt des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. L'enquête publique "code de l'expropriation" (aussi dite "enquête d'utilité publique") vise à permettre l'implication du public dans le cadre de projets nécessitant une expropriation pour cause d'utilité publique. Elle est codifiée aux articles L. 110-1 à L. 112-1 et R. 111-1 à R. 112-24 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans le cadre de l'enquête dont la durée est fixée par l'autorité organisatrice dans son arrêté d'ouverture, l'information du public est assurée au moyen du dossier d'enquête mis à disposition sur le ou les lieux d'enquête et sur internet. Toute personne qui le souhaite peut participer à l'enquête en déposant une contribution sur les registres ouverts à cet effet sur le ou les lieux d'enquête et par voie numérique. Elle peut aussi dialoguer avec la commission d'enquête au cours de ses permanences tenues généralement en mairie.

2.2 NATURE ET CARACTERISTIQUE DU PROJET

L'Eurométropole de Metz, qui regroupe 46 communes, a approuvé en février 2020 son nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU). Une des actions majeures prévues au titre de ce document est la réalisation d'une troisième ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) orientée Nord-Sud, qui permettra de relier la 2^{ème} et la 4^{ème} commune de l'Eurométropole, à la Ville de Metz et s'inscrira en complémentarité des deux lignes actuelles de BHNS METTIS, mises en service en octobre 2013.

Le projet de création d'une troisième ligne de BHNS, également appelé « ligne METTIS C », porté par l'Eurométropole, vise à encourager le report modal vers les transports collectifs en améliorant considérablement l'offre de service (vitesse commerciale, régularité, fréquence, confort, etc.) et en permettant une requalification complète des espaces publics qui seront plus sécurisés et plus confortables pour renforcer l'usage des modes actifs (vélo, marche à pied, etc.) sur l'ensemble du tracé tout en améliorant la qualité de vie des habitants.

La ligne METTIS C s'étendra sur 10 km et reliera la place Mazelle, située au centre de Metz, au NEC (Nouvel Espace Culturel) de Marly situé sur la RD 113a ; elle comportera 22 stations et 2 parkings relais (Costes et Bellonte et NEC à Marly).

Suivant un axe Nord/Sud, elle desservira :

- Sur le ban communal de Metz : la place Mazelle, la Gare de Metz, la Place St Thiebault, la Place de la République, la place du Roi Georges, l'Avenue Leclerc de Hauteclouque, la place Philippe de Vigneulles, la rue du XXème Corps Américain
- Sur le ban communal de Montigny-Lès-Metz : la rue Général Franiatte
- Sur le ban communal de Marly : la rue Costes et Bellonte, la rue de Metz, la rue des Écoles, la Mairie de Marly, la rue de la Croix Saint Joseph, l'avenue du Long Prey, la RD 113A

A noter qu'à terme, la ligne METTIS C sera prolongée au nord pour desservir le futur quartier actuellement occupé par la Caserne de pompiers de Ranconval.

Cette troisième ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) permettra de desservir :

- 38 000 habitants,
- 27 000 emplois.

Un matériel roulant biarticulé d'une longueur de 24 mètres, à motorisation hydrogène vert, sera déployé sur cette ligne. Les bus seront donc propres et plus silencieux.

Plusieurs variantes d'insertion de la ligne METTIS C ont été étudiées. Parmi les différentes solutions envisagées, la variante 2b est la variante préférentielle privilégiée par le Maître d'Ouvrage compte tenu des réponses qu'elle apporte aux objectifs précédemment décrits, tout en limitant l'impact foncier et l'impact paysager (sur les arbres notamment).

Cette variante présentée par l'Eurométropole dans le cadre de l'enquête publique prévoit l'insertion d'un site propre dédié à la ligne METTIS C dans le sens Marly vers Metz sur l'axe Général Franiatte / XXème Corps Américain. Ce sens de circulation ne sera plus autorisé aux autres véhicules, ce qui conduit à présenter un nouveau plan de circulation qui sera mis en place concomitamment à la mise en service de la ligne METTIS C.

Le projet a fait l'objet de deux phases de concertation préalables afin d'informer et d'échanger le plus largement possible avec le public, les riverains, les commerçants, les usagers des transports en commun :

- La concertation préalable obligatoire a été réalisée du 18 novembre 2021 au 31 janvier 2022. Les contributions des riverains et usagers ont été recueillies via différents canaux, à savoir : un registre numérique, 3 registres papier (dans chacune des 3 communes impactées), 8 demi-journées de permanence. En outre l'Eurométropole a tenu 3 réunions publiques (une par commune) et 2 réunions dédiées aux commerçants.
- Une seconde phase de concertation volontaire, non obligatoire s'est tenue de février à mars 2023. En effet, à la suite de la phase de concertation préalable obligatoire, l'Eurométropole a fait évoluer son projet, et a par conséquent souhaité organiser un nouvel échange. 4 réunions publiques ont été animées par l'Eurométropole, avec le grand public et les commerçants.

2.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

• Garantir une efficacité des déplacements :

- Affirmer une véritable qualité de service, fiable à toute heure, identifiable facilement et confortable.
- Améliorer la prise en compte des déplacements à vélo et à pied, pour accompagner l'évolution des pratiques vers des déplacements moins énergivores.
- Proposer une implantation adaptée des stations de bus, en accompagnant l'évolution urbaine du territoire.

- Offrir un ajustement raisonnable de certains parcours en voiture, pour diversifier les usages dans le même corridor, les véhicules motorisés assurant aussi leur part de service urbain (déplacements des familles, des personnes âgées, artisans, services, livraisons, etc.)
- **Veiller au respect de la vie riveraine :**
 - Maintenir la facilité d'accès des quartiers aux riverains, visiteurs et usagers.
 - Préserver les activités commerciales par une bonne lisibilité et une accessibilité tout mode.
 - Le tissu urbain évolue progressivement et de nombreux habitats situés le long du corridor ne disposent pas de stationnement. L'équilibre des usages est à assurer dans la redistribution des espaces et des fonctions.
- **Assurer une qualité urbaine, via une insertion respectueuse :**
 - En garantissant l'accessibilité de ce service aux personnes à mobilité réduite,
 - En assurant des cheminements piétons sécurisés, et améliorés, au niveau des trottoirs,
 - En garantissant une sécurité routière, notamment aux carrefours où les flux sont conséquents,
 - En assurant une fluidité de la circulation,
 - En portant une attention particulière à l'insertion paysagère et architecturale du projet.

2.4 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Ce projet de création d'une troisième ligne de Bus à Haut Niveau de Service (également appelée ligne METTIS C), a l'ambition de mailler le sud du territoire de Metz Métropole en parcourant les tissus urbains contrastés.

Pour ce faire, la ligne C s'étendra sur 10 km, pour relier le centre de Metz au centre de Marly, en passant par Montigny-Lès-Metz via les secteurs suivants (cf. plan de situation ci-dessous)

- Secteur S1 : Du futur quartier des casernes Ranconval (à moyen terme, la ligne C du METTIS s'arrêtera Place Mazelle), au centre-ville de Metz,
- Secteur S2 : Axe XXème Corps Américain à Metz,
- Secteur S3 : Axe Général Franiatte à Montigny-lès-Metz,
- Secteur S4 : Axe Costes et Bellonte, faubourgs et espaces périurbains de Marly,
- Secteur S5 : Centre de Marly et terminus sud à la RD113a à proximité du Stade de Marly.

S'appuyant sur l'axe principal historique, cette nouvelle ligne vient ainsi s'insérer à chaque extrémité et desservir les usagers au plus près du cœur de la ville. Plus rapide, plus fiable et plus confortable, elle rapprochera ainsi les habitants, du sud de l'Eurométropole au centre-ville de Metz, et permettra aux habitants de se rendre directement à la gare de Metz sans correspondance. Ce Bus à Haut Niveau de Service circulera en partie sur un axe dédié (également appelé « site propre »), afin d'assurer une régularité et une performance optimale de la ligne METTIS C, tout en assurant une fluidité de la circulation existante et en offrant un ajustement raisonnable de certains parcours en voiture respectueux de la vie urbaine existante (déplacements des familles, des personnes âgées, artisans, services, livraisons, etc.).

Un matériel roulant biarticulé d'une longueur de 24 mètres, à motorisation hydrogène, sera déployé sur cette ligne. Les bus seront donc propres et plus silencieux. Le niveau de service offert à l'utilisateur sera équivalent à celui des lignes METTIS A et B :

- Les Bus (BHNS) circuleront sur la ligne METTIS C de 5h à minuit, 7 jours sur 7.
- Les fréquences des bus de la ligne METTIS C seront les suivantes :
 - De 7h00 à 19h30 : 1 bus circulera toutes les 10 minutes les jours ouvrés ;
 - De 5h00 à 7h00 : 1 bus toutes les 10 à 30 minutes ;
 - De 19h30 à minuit : 1 bus toutes les 10 à 30 minutes ;
 - L'amplitude horaire (premier et dernier bus) et la fréquence des bus seront réduites les dimanches et les jours fériés.

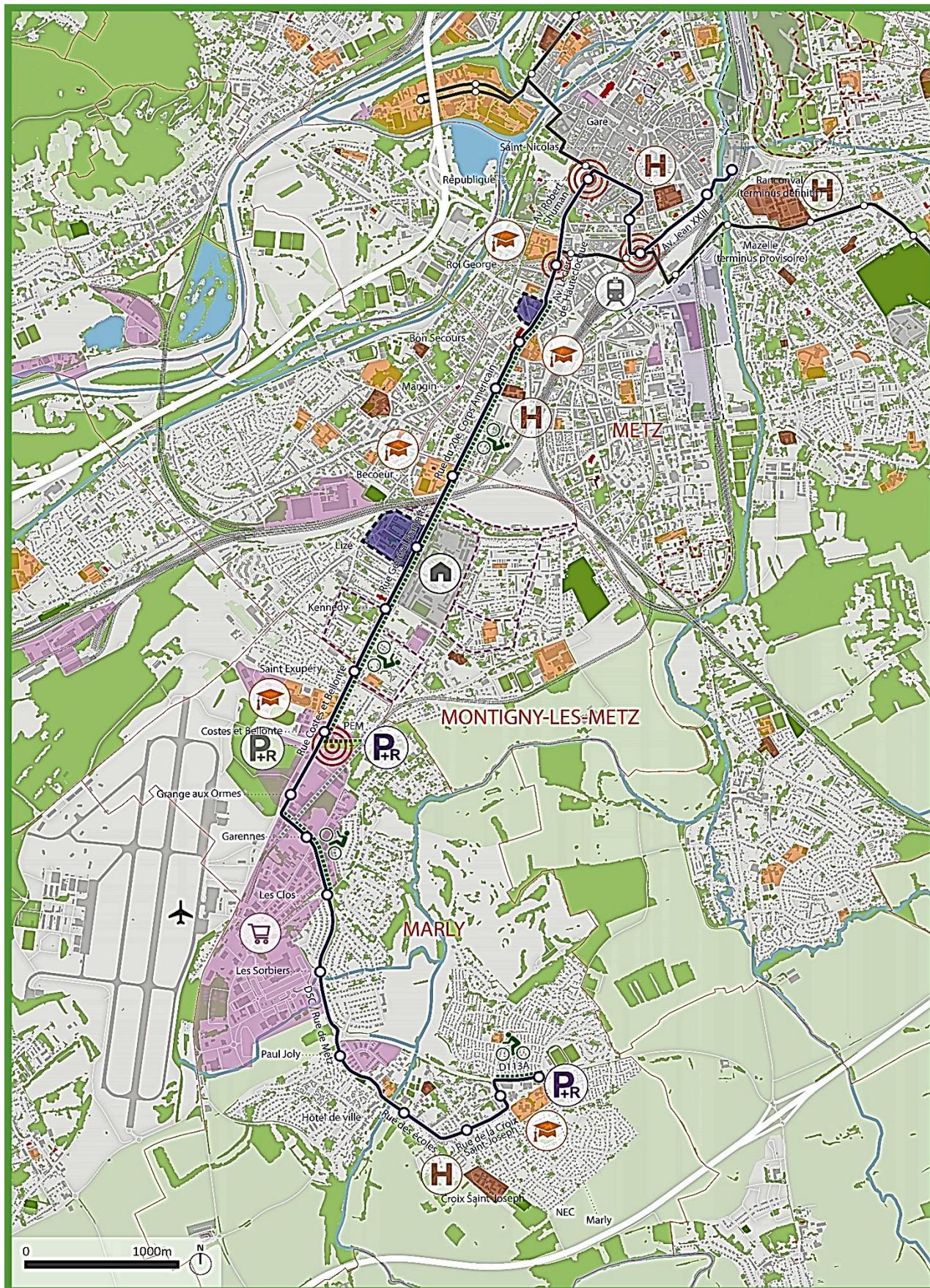


Schéma général de la ligne « C »

- L'implantation de nouvelles stations est prévue, pour la ligne METTIS C. Une attention particulière a été portée sur leurs emplacements et leurs quantités, afin d'accompagner l'évolution urbaine du territoire pour les prochaines années. Ces stations seront facilement identifiables et bien aménagées, pour :
 - Garantir l'accessibilité (informationnelle et physique, aux personnes à mobilité réduite et familles en poussettes), via un système d'information des voyageurs statique et dynamique et un système de billetterie ergonomique, des revêtements spécifiques, etc.
 - Assurer un haut niveau de service en termes de confort, services connexes, sécurité, etc., via des abris éclairés et des caméras de surveillances, des assises,
 - Offrir une performance optimale de la ligne facilitant le déplacement des voyageurs (gain de temps notamment) via un système d'information des voyageurs statique et dynamique.
- Le projet s'accompagnera d'un réaménagement des espaces publics :
 - L'axe « XXème corps Américain - Général Franiatte– Costes et Bellonte » fera l'objet de réaménagements de façade à façade ayant pour buts :
 - La mise en conformité des cheminements piétons ainsi que leur amélioration et leur sécurisation ;
 - D'installer un principe de priorité des METTIS dans les carrefours à feux ;
 - La création d'une piste cyclable bidirectionnelle, pour renforcer l'usage des modes actifs (vélo, marche à pied, etc.) Via des espaces publics adaptés, sécurisés et plus confortables.
 - La création d'espaces végétalisés et la plantation d'arbres.
- Par ailleurs, l'ensemble des voiries et des équipements urbains seront renouvelés.
- Enfin, à la suite de l'examen au cas par cas l'Autorité environnementale de la Région Grand Est (décision en date du 2 février 2022) au titre de l'article R122-2 du Code de l'environnement, **le projet ne fait pas l'objet d'une évaluation environnementale.**



Vue simulée avenue du XXème Corps

2.5 CADRE JURIDIQUE – CLASSEMENT DUP DU PROJET

Une étude environnementale accompagne néanmoins le présent dossier afin de présenter les enjeux environnementaux en présence, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévus par le projet, et les impacts prévisibles du METTIS C.

Pour le présent projet faisant l'objet d'une Demande préalable de reconnaissance d'utilité publique sans autorisation environnementale, **l'enquête publique est encadrée par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.**

Les articles suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique régissent en particulier l'enquête publique et les procédures associées.

Thématique	Références des articles du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
Conditions d'intervention de la DUP et de la cessibilité des biens à exproprier	Article L1
Enquête publique	Articles L110-1 à L112-1 Articles R111-1 à R112-24
Déclaration d'utilité publique	Articles L121-1 à L121-5 Articles R121-1 à R122-14
Enquête parcellaire	Article L131-1 Articles R131-1 à R131-14
Cessibilité des terrains	Article L 122-6 Articles L132-1 à L132-4 Articles R132-1 à R132-4

À l'issue de l'enquête publique :

- Un arrêté préfectoral déclarant le présent projet d'Utilité Publique [DUP] pourra être émis. Il portera également sur le retrait des emprises à exproprier de l'assiette des copropriétés, conformément à l'article L 122-6 du code l'expropriation.
- Une enquête parcellaire sera menée ultérieurement à l'enquête publique du présent dossier de DUP, selon les modalités décrites aux articles R 131-1 à R 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Par ailleurs, le projet est soumis à d'autres procédures, au titre d'autres codes :
 - Code de l'environnement :
 - Code de l'urbanisme :
 - Code du patrimoine : Diagnostic archéologique en partie réalisé.

Ces procédures ne sont pas portées dans la présente enquête publique. Cette enquête publique n'est donc pas régie par le code de l'environnement, mais exclusivement par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX OBSERVATIONS, REMARQUES ET PROPOSITIONS DU PUBLIC DANS SON MEMOIRE EN REPONSE

Les observations du public figurent intégralement dans la 1^{ère} partie : Pièces jointes, Annexe 2.1 du rapport d'enquête publique « PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC » et il convient de s'y référer pour la bonne compréhension du mémoire en réponse du maître d'ouvrage. On pourra consulter dans cette annexe des propositions alternatives originales apportées par certains intervenants.

Cette phase est uniquement descriptive, sans jugement de valeur de la commission d'enquête sur la qualité et la pertinence des réponses apportées par le porteur de projet, mais dont il sera tenu compte dans l'avis motivé de la commission.

Le développement intégral du mémoire en réponse du maître d'ouvrage avec ses annexes est à consulter dans les pièces jointes au rapport, annexe 2.2.

3.1 AVANT-PROPOS

Au terme de l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) Mettis « C » sur le territoire des communes de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly, la commission d'enquête a remis son procès-verbal de synthèse à l'Eurométropole de METZ le 23 janvier 2024.

Ce document invite le maître d'ouvrage de l'opération à apporter des réponses :

- aux questions émanant de la commission d'enquête et présentées en Annexe 3 du Procès-Verbal,
- aux contributions identifiées comme représentatives de l'ensemble des contributions parvenues au cours de l'enquête.

3.2 PARTICIPATION DU PUBLIC

Au cours de cette enquête :

- Environ 180/200 « visiteurs » ont été recensés au cours des différentes permanences
- 61 personnes ont porté des observations dans les différents registres d'enquête
- 202 contributions électroniques ont été déposées sur le registre numérique, 196 à l'adresse dédiée : <https://www.registre-numerique.fr/mettisc-eurometropole-metz> et 6 par e-mail à l'adresse : mettisc-eurometropole-metz@mail.registre-numerique.fr.
- Le nombre de visites sur le site "registre-numerique.fr" s'est élevé à 2910 pour 1942 visiteurs.
- 914 visualisations de documents et 1465 téléchargements ont été opérés.

Les réponses sont décomposées en deux parties :

- ***Les réponses aux questions émanant de la commission d'enquête (présentées en Annexe 2 des pièces jointes)***
- ***Les réponses aux contributions identifiées comme caractéristiques de l'ensemble des contributions parvenues au cours de l'enquête***

3.3 REPOSES AUX QUESTIONS FORMULEES PAR LA COMMISSION

D'ENQUETE (dont certaines sont doublées par des observations identiques du public en fonction de la localisation du secteur)

3.3.1 Questions secteur Marly

Itinéraire alternatif RD113a : intérêt et coût

➤ Question

De nombreuses questions concernent le tracé du METTIS qui passe au centre de Marly par le pont de la Seille et devant la mairie. Les contributions indiquent qu'un passage par la RD 113a serait une solution alternative. **Des études ont-elles été menées par le maître d'ouvrage pour établir l'intérêt et les coûts de ce contournement ?** Dans la négative qu'aurait représenté (il n'est pas utile de donner un coût précis, mais une estimation large) ce coût en termes de pourcentage par rapport au coût total du projet ?

➤ Réponse

En complément de la notice explicative (pièce 3 du dossier de DUP), résumant les études d'opportunité et de faisabilité réalisées par l'Eurométropole, il a été demandé à l'Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle (AGURAM) d'identifier le volume de population résidant aux abords de chacun des 2 tracés : le tracé rouge qui correspond à celui proposé dans le cadre du projet soumis à enquête publique (passage par le Centre de Marly), et le tracé bleu qui correspond à un passage de la ligne METTIS C par la RD 113A.



Il en ressort un net avantage pour le tracé via le centre de Marly, qui permet de desservir 3 333 habitants si l'on considère une distance de 350 mètres autour des stations (contre 1 004 habitants pour le tracé via la RD). Le constat est similaire si l'on se base sur une distance de 500 mètres autour des stations.

Le tracé passant par le centre de Marly est donc le plus efficace sur le plan socio-économique, d'autant plus qu'il dessert des pôles générateurs comme la Mairie ou un espace regroupant des commerces, alors que le côté nord de la RD est à l'inverse bordé de zones pavillonnaires avec une plus faible densité de population. Des études techniques de passage par la RD 113a n'ont donc pas été menées par le maître d'ouvrage au regard du différentiel très net de potentiel entre ces 2 tracés.

➤ Question

Serait-il possible de connaître le nombre de passagers qui empruntent actuellement la L2 au départ de Marly ? Les TAMM disposent-ils d'un relevé mensuel ou trimestriel permettant de suivre la fréquentation de la ligne aux différents arrêts sur un temps donné ? Est-ce que le Maître d'ouvrage a pris en compte la fréquentation actuelle de la L2 à Marly ou a-t-il extrapolé un nombre d'usagers hypothétique dans le cadre du projet de la ligne METTIS C afin de se projeter ? Si oui sur quel raisonnement repose cette projection ?

➤ Réponse

L'Eurométropole et son exploitant disposent en temps normal des chiffres de validations à la montée, via le système billettique. Ces données sont exhaustives et sont collectées en continu. Cependant, afin de disposer de données plus complètes dans le cadre de la révision de son PDU (Plan de Déplacements Urbains), l'Eurométropole a fait réaliser en novembre 2018, une enquête OD (Origine-Destination). La méthodologie d'une telle enquête OD est normalisée et identifie la destination de chaque voyage (contrairement au simple suivi des validations à la montée) en interrogeant chaque passager sur l'origine et la destination de son déplacement.

Les résultats représentant un jour ouvré de base (JOB) sont les suivants :

- 5 260 voyages sont comptabilisés sur LIANE 2,
- 2 885 voyages ont pour origine ou pour destination Marly (soit 55% des voyages de LIANE 2)
- 6% des voyages de LIANE 2 sont intra Marly (montée et descente dans Marly)
- 14% des voyages de LIANE 2 se font entre Marly et Montigny
- 36% des voyages de LIANE 2 se font entre Marly et le Centre-Ville de Metz

Entre 2018 et 2019, la croissance du trafic a été de +9%. Nous pouvons donc en déduire que les 2 885 voyages ayant pour origine ou pour destination Marly mesurés en 2018, peuvent être ré-évalués à 3 145 en 2019 (l'année 2019 reste l'année de référence, dans la mesure où le COVID est venu fausser les chiffres à compter de 2020). Alors que la fréquentation est revenue à son niveau d'avant COVID en 2023, le remplacement en cours du SAEIV (système informatique central du réseau de transport) permettra de collecter de façon fiable les données de validation à compter de l'été 2024.

Sur la base de la modélisation numérique, la fréquentation envisagée sur METTIS C est de 9 200 voyages pour un jour ouvré de base, soit +75% par rapport aux chiffres mesurés dans le cadre de l'enquête OD de 2018.

L'annexe n°9 (pièce 10 du dossier de DUP) explicite tout au long des 24 pages le raisonnement, la méthodologie employée ou encore les données utilisées dans le cadre de cette modélisation numérique.

Si l'Eurométropole apporte toute sa confiance à la rigueur de la méthodologie utilisée par le bureau d'étude mandaté pour cette évaluation, l'exemple des lignes METTIS A et B démontre que ce type d'étude a tendance non pas à surestimer, mais à l'inverse à sous-estimer les fréquentations réelles. La DUP du projet METTIS A et B envisageait une hypothèse basse de 25 000 voyageurs/JOB et une hypothèse haute de 36 000 voyageurs/JOB.

Dès 2018, ce nombre s'élevait à plus de 40 000 voyageurs/JOB (pour un record de plus de 48 000 voyageurs/jour).

Les projections réalisées s'agissant du nombre de voyageurs utilisant LIANE 2 justifient donc la montée en gamme de cette ligne dans le réseau des lignes METTIS, et le déploiement de véhicules plus capacitaires.

Itinéraire alternatif RD113a : étude potentielle en fonction de la fréquentation

➤ Question

Dans l'hypothèse où la fréquentation au départ de Marly serait faible, voire peu significative, le maître d'ouvrage étudierait-il le tracé par la CD 113a ? Passer par les clos importerait peu si la fréquentation était similaire à celle de Marly Centre, sinon veuillez indiquer pourquoi le tracé actuel doit être maintenu. Qu'est-ce qui pourrait inciter le maître d'ouvrage à reprendre ses études pour étudier un scénario par la CD 113a ?

➤ Réponse

Des premiers éléments de réponses ont été apportés à la question 1, notamment avec les données de l'AGURAM identifiant le volume de population résidant aux abords et donc le nombre d'habitants desservi. Il y a donc 3 fois plus d'habitants desservis via le centre de Marly dans un rayon de 350 mètres autour des stations, et 2 fois plus d'habitants dans un rayon de 500 mètres autour de ces mêmes stations.

De plus, dans l'enquête OD (Origine-Destination) réalisée par l'Eurométropole en novembre 2018, sur les 5 260 voyages comptabilisés sur LIANE 2, 1 777 voyages ont été comptabilisés sur la section comprise entre les arrêts « Paul Jolly » et « Marly », correspondant à la section shuntée par la CD 113a. Cela correspond à 31% des voyages de LIANE 2. Sachant que 2 885 voyages sont comptabilisés sur LIANE 2 en provenance ou à destination de Marly, la section comprise entre les arrêts « Paul Jolly » et « Marly », correspond ainsi à 62% des validations enregistrées à Marly.

Cette partie du tracé est donc celle qui enregistre le plus de voyageurs dans Marly, ce qui est en lien direct avec le volume de population et la localisation des pôles générateurs de déplacements (Mairie, Centre commercial...).

Fléchage continuité piste cyclable

➤ Question

Serait-il possible d'envisager un fléchage plus efficace entre la future piste cyclable du METTIS C et celle qui existe déjà à Marly ? En effet, sur les plans, la piste cyclable s'arrête abruptement à l'entrée de Marly. La discontinuité est perceptible.

➤ Réponse

De façon générale et en conformité avec les dispositions prévues par la LOM, le projet prévoit des aménagements cyclables continus en site propre (pistes cyclables) et des adaptations aux carrefours sur l'ensemble des sections du projet qui font l'objet d'une requalification globale des emprises.

Les éléments de fléchages / incitation et de continuité cyclables seront matérialisés sur les documents graphiques en phase PROJET.

Cependant, certains secteurs ne permettent pas la création d'aménagements cyclables en site propre par manque de place, le cycliste doit donc être inséré dans la circulation. Les transitions entre les aménagements seront identifiées par de la signalisation horizontale et verticale qui fait l'objet de phases ultérieures d'étude.

Pour assurer la continuité cyclable au-delà du périmètre du projet, l'Eurométropole suit son schéma directeur vélo et prévoit la création d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée de Metz/Château-Salins, entre le PEM de Costes-et-Bellonte et la voie verte existant de la rue de Metz. Ces éléments sont présentés en pages 6 et 7 de l'annexe n°2 (carnet des synoptiques des pistes cyclables). Cette voie verte sera réalisée dès la signature de la Convention de mise à disposition du foncier avec SNCF Réseau, et concomitamment à la réalisation des aménagements de METTIS C réalisés sur la rue Costes et Bellonte.

Vibrations engendrées par le METTIS

➤ **Question**

Le METTIS est un bus de 24 mètres qui est plus long que celui de la L2 actuelle. Est-il plus lourd ? La hausse des fréquences (1 bus tous les 10 mn) est-elle de nature à générer des vibrations plus nombreuses pouvant porter atteinte à des bâtiments anciens comme des églises : St Martin de Metz et celle de Marly par exemple.

➤ **Réponse**

Le poids total d'un véhicule ne constitue pas une donnée significative pour mesurer ses effets sur la chaussée, ce qui est pris en compte pour évaluer les impacts sur son environnement (notamment la chaussée) sera la charge à l'essieu.

Un METTIS 24 mètres hydrogène dispose de 4 essieux, avec des charges maximales à l'essieu respectivement de 8 tonnes, 13 tonnes, 13 tonnes et 8 tonnes.

Un bus articulé, dispose de 3 essieux, avec des charges maximales à l'essieu respectivement de 7 tonnes, 10 tonnes et 13 tonnes.

Par comparaison avec un bus articulé de 18 mètres, un METTIS biarticulé dispose d'un essieu supplémentaire. Ainsi les 2 véhicules ont des poids maximums à l'essieu équivalent, avec un essieu supplémentaire pour le METTIS.

Concernant les vibrations, il est précisé dans la pièce 8 au dossier de DUP que :

« Les vibrations provoquées par la circulation d'engins lourds fragilisent les bâtiments fragiles, dont des bâtiments historiques. Fissures, séparation de la maçonnerie peuvent avoir lieu. Cependant, les vibrations produites par la circulation seule sont rarement suffisantes pour provoquer ces dégâts. D'autres facteurs comme les aléas climatiques, les mouvements du sol ou encore le manque d'entretien sont des causes plus habituelles. »

S'agissant de l'éventuel impact vibratoire du passage des BHNS METTIS sur les bâtiments anciens, le retour d'expérience des lignes METTIS A et B ne fait pas apparaître de tels impacts, y compris sur les sections communes aux deux lignes METTIS A et B (soit 4 passages de véhicules par plages de 10 minutes), malgré des revêtements propices au développement de vibrations : pavés, plateau surélevé (place De Gaulle devant la gare, place de la République, rue Belle-Isle).

Il convient par ailleurs de distinguer les vibrations liées aux travaux, des vibrations liées à la circulation des bus.

Concernant spécifiquement l'aménagement au droit de l'église St Martin (Metz), il n'est pas prévu de travaux de terrassement, uniquement l'allongement des rampants du plateau existant de la place St Martin, ce qui en termes de travaux est générateur de peu de vibrations. L'allongement des rampants permettra de réduire la pente d'accès à ce plateau, et par conséquent de réduire les éventuels impacts des bus articulés qui transitent déjà à proximité de l'église.

Afin d'apporter des garanties au propriétaire de l'Église – au vu des spécificités des avoisinants portées à la connaissance de l'Eurométropole, il pourrait être envisagé la réalisation d'un suivi du bâti (avant, pendant travaux et en exploitation) au moyen de jauges et repères adaptés.

3.3.2 Questions sur Metz – Métropole

Prolongation de la ligne METTIS C vers Bellecroix

➤ **Question**

Une observation porte sur la non-prolongation de la ligne METTIS C vers Bellecroix. La Métropole envisage-t-elle cette prolongation et ce à quelles conditions et quels délais ?

➤ **Réponse**

Le projet METTIS C qui fait l'objet de la présente demande de DUP consiste en une demi-ligne au départ de Marly, avec un terminus provisoire place Mazelle, et un prolongement de la ligne à moyen terme au cœur du futur quartier Ranconval.

Cette demi-ligne offre ainsi l'opportunité d'être complétée afin de devenir une ligne diamétrale comme le sont les lignes METTIS A et B et les LIANES (à l'exception de LIANE 2).

S'il n'est pas programmé à ce jour, le prolongement de METTIS C (c'est-à-dire la bilatéralisation de la ligne) s'inscrira dans le cadre d'une nouvelle phase de développement du réseau de transport Le Met', à l'issue des projets actuels. Les projets d'extensions du réseau METTIS seront examinés à l'horizon de la révision du Plan de Déplacements Urbains.

S'agissant de la desserte de Bellecroix, dans le cadre de l'ANRU, une réorganisation du bâti est envisagée au droit de la Porte de Sarrelouis qui permettrait dans un premier temps de créer une voirie contournant la porte.

Combinée à une adaptation de la géométrie de la rampe de Bellecroix, cette modification du réseau de voirie contournant la Porte de Sarrelouis permettrait de faire circuler des bus articulés sur LIANE 1, renforçant ainsi les capacités de cette ligne exploitée aujourd'hui avec des bus standards de 12 mètres, et qui affiche des taux d'occupation très élevés aux heures de pointe. Ce projet est toutefois indépendant du projet de METTIS C, ce dernier prolongé jusqu'à Ranconval n'obérant en rien les possibilités d'un allongement ultérieur de son parcours ou l'utilisation de ses emprises dédiées par d'autres lignes du réseau Le Met'.

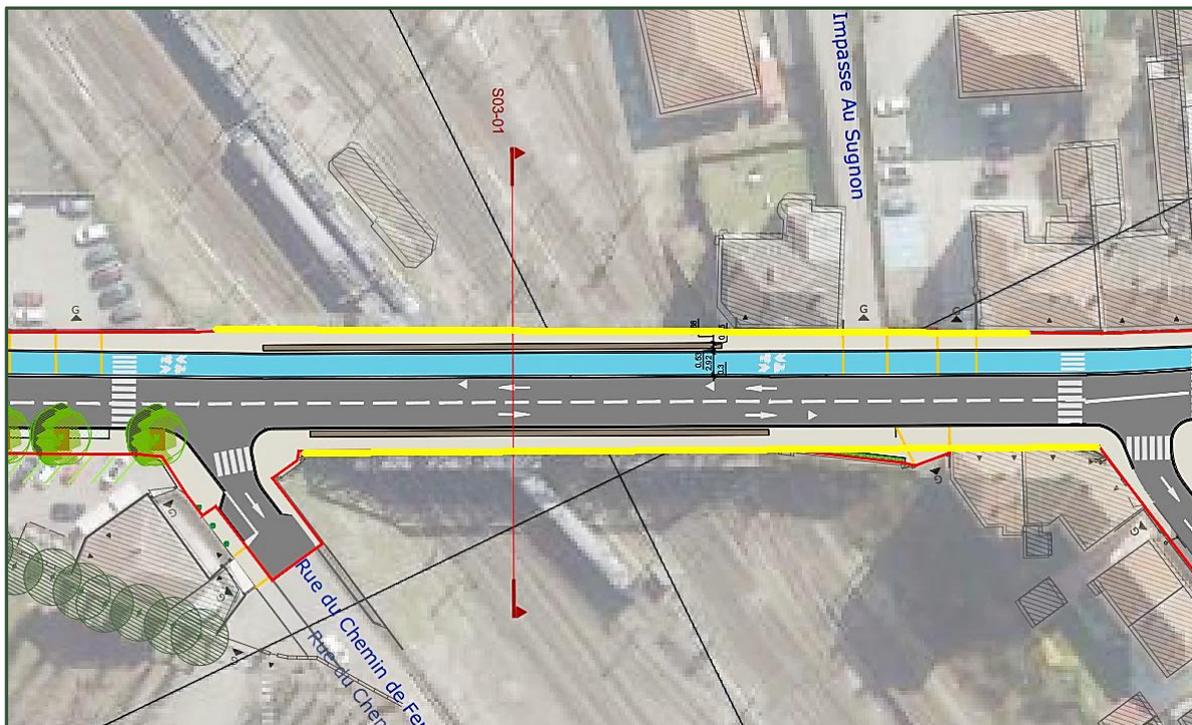
Faisabilité d'élargir le pont SNCF et de déplacer les murs de la Caserne

➤ **Question**

On demande également la possibilité d'élargir le pont SNCF et de déplacer les murs de la Caserne afin de supprimer un goulet d'étranglement routier. Il serait intéressant, pour la commission d'enquête, de disposer de l'analyse sur la faisabilité de ces modifications et des coûts potentiels pour réaliser ces projets.

➤ **Réponse**

Le tracé proposé à l'enquête publique permet d'assurer les circulations des véhicules et modes doux (piétons, cycle et circulation automobiles dans les 2 sens) en gardant la configuration existante de l'ouvrage SNCF (pont Franiatte) et en répondant aux principales fonctionnalités du projet (maintien des liaisons inter-quartiers et sécurisation des temps de parcours METTIS). Voir image ci-après.



De plus, les modèles de trafic et de circulation n'ont pas identifié la nécessité d'augmenter le gabarit de ce pont.

A noter également qu'un élargissement ne pourrait se faire au-delà de l'ouvrage, notamment dans la partie sud (vers Montigny Centre), en raison de la présence d'un front bâti existant.

L'élargissement de l'ouvrage SNCF n'a donc pas été étudié. Le coût de ce projet aurait été très important étant donné la longueur de l'ouvrage. Les contraintes techniques liées aux délais de réservation des plages travaux sur le réseau ferroviaire national auraient également conduit à devoir décaler le projet de plusieurs années.

Concernant l'opportunité de déplacer les murs de la caserne, la présence d'immeubles ne permet pas un élargissement sur une longueur significative et continue.

Amélioration de la Ligne L2

➤ Question

Une remarque porte sur le coût élevé du projet en regard du temps estimé gagné soit 10 minutes. Certains estiment que cette somme pourrait être engagée dans l'amélioration des services actuels et notamment dans une ligne L2 plus dense et avec une modification/allongement du parcours. La Maîtrise d'Ouvrage a-t-elle envisagé cette possibilité d'amélioration de l'existant avant l'élaboration du projet ?

➤ Réponse

Le projet de ligne BHNS METTIS C constitue par nature une amélioration de la LIANE 2:

- Amélioration du tracé avec un prolongement de la ligne permettant de desservir la gare de Metz, la place Mazelle ; optimisation du tracé côté Marly avec un tracé plus direct et un meilleur retournement au terminus.
- Amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité permis par : la création de sites propres sur les sections les plus contraintes, une gestion de l'ensemble des carrefours à feux par le système de supervision, des véhicules 4 portes au lieu de 3, ou encore la suppression de la vente à bord (reportée sur des distributeurs à quai)

- Amélioration des stations : installation de distributeurs de titres de transport et d'information voyageurs en temps réel
- Amélioration des capacités de la ligne avec la mise en place de véhicules de 24 mètres en lieu et place des véhicules de 18 mètres
- Amélioration de l'offre via sa mise au standard des lignes METTIS : davantage de fréquence, plus grande amplitude, notamment le week-end que les lignes de type LIANE

En conformité avec les dispositions de la Loi LOM, ce projet permet également d'améliorer les conditions de circulation des modes actifs, via la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur les sections aménagées de façade à façade dans le cadre du projet, et de trottoirs aux normes PMR.

A noter que la connexion des carrefours à feux au système de supervision va également bénéficier aux automobilistes en fluidifiant la circulation, notamment sur les voiries partagées entre le BHNS et la circulation générale.

Il convient enfin de rappeler que le cout du projet est décomposé en plusieurs postes :

- Matériel roulant : 22,090 M€
- Dépôt : 10 M€
- Parkings relais et rabattement : 4 M€
- Stations, équipements urbains : 5,7 M€
- Signalisation routière et système d'exploitation : 4 M€
- Etudes et infrastructures : 39 M€

Dans le cas d'une amélioration des performances de la LIANE 2 sans procéder aux travaux d'aménagement de l'espace urbain qualitatif sur l'axe (donc sans la création des couloirs bus), il aurait tout de même été nécessaire de procéder à l'acquisition de matériel roulant à hydrogène capacitaire (ce qui nécessite de disposer du nouveau dépôt), à l'aménagement des parkings relais, à la mise en œuvre des stations, équipements urbains et de la signalisation routière nécessaire à l'exploitation d'une ligne de BHNS performante. Le projet aurait donc coûté à minima 45,8 M€.

S'agissant des coûts d'infrastructures, il est important de rappeler que le projet dans sa section XXe Corps Américain / Franiatte / Costes et Bellonte, ou encore place Saint-Nicolas et sur la RD 113A, correspond à une reprise complète de l'espace urbain de façade à façade, et contribue ainsi à l'amélioration du cadre de vie des habitants et du cadre d'activité des commerçants.

Enfin, des pistes d'optimisation du coût du projet continuent d'être recherchées : notamment s'agissant de la station Roi George, il peut être proposé de mutualiser les stations Bus et METTIS C pour réduire l'emprise du projet et éviter de retoucher à des aménagements récents.

3.3.3 Questions sur Montigny-lès-Metz

Impacts sur la suppression des places de parking

➤ Question

De nombreuses observations portent sur le projet de sens unique sur le XXe Corps et Franiatte avec les impacts sur la suppression des places de parking, les expropriations à venir et donc les effets directs sur les commerces. Une explication plus détaillée sur le dossier des parkings (Auchan, parkings relais, parking voies adjacentes, ...) ainsi que sur l'analyse des effets sur la fréquentation des commerces, nous semble nécessaire.

➤ Réponse

Lors des études le bilan de stationnement a été réalisé sur l'ensemble du projet, il est décrit dans la pièce 10 – Annexe 8 au dossier de DUP.

Ce bilan décrit :

- Le nombre de places de stationnement existantes et restituées par secteur et par variante (principalement dévolu à la vie locale et proche)
- Le nombre de places de stationnement existantes et restituées sur les rues adjacentes ou sur les nouvelles poches de stationnement public identifiées

Il est repris ci-après (la variante objet de la DUP est la variante 2B) :

BILAN DES STATIONNEMENTS					
bilan stationnement	Existant	EP			
		V1	V2 A	V2 B	V3
		EP i adaptées	SP nord-sud	SP sud-nord	mixte
interventions ponctuelles nord	18	18	18	18	18
axe	263	108	118	114	123
interventions ponctuelles sud	46	17	17	17	17
sous-total	327	143	153	149	158
Stationnements complémentaires	116	428			
stationnement complémentaire sur rues adjacentes de l'axe, dans le périmètre initial	57	106			
stationnement complémentaire en poches	59	102			
Parking public "Mangin"	privé	220			
Total général	443	571	581	577	586

Pour ce qui concerne le parking « Auchan XXe Corps », il s'agit de l'intégration d'un projet de l'Eurométropole estimé à 220 places (parking public Mangin) dans la pièce précitée.

Des bilans du stationnement section par section ont été présentés lors des réunions publiques du 13 mars 2023 à Metz (diaporama repris en Annexe n°1 au présent document), du 08 mars 2023 à Montigny Les Metz (diaporama repris en Annexe n°2 au présent document), et du 1er mars 2023 à Marly (diaporama repris en Annexe n°3 au présent document).

Impact financier pour les commerçants ?

➤ Question

Des études ont-elles été menées sur l'impact financiers pour les commerçants ?

➤ Réponse

Le maître d'ouvrage n'a pas vocation à calculer par anticipation les impacts financiers des travaux pour les commerçants, mais a déjà annoncé sa décision de mettre en œuvre une Commission d'indemnisation qui se fera fort d'indemniser les commerçants dont le chiffre d'affaires serait impacté pendant la phase de travaux de création de l'axe BHNS et de ses stations.

Impact de la suppression du stationnement sur le Musée des Emaux

➤ Question

Un point particulier sur la question du stationnement concerne le Musée des Emaux. Des solutions sont à leur apporter pour éviter, comme ils l'annoncent, la fermeture de cette institution. La commission d'enquête demande quelles seront les solutions proposées pour maintenir cet établissement.

➤ Réponse

Le Musée des Emaux n'a à ce jour pas de places de stationnement dédiées ; cette situation n'a pas vocation à évoluer à la faveur de la requalification de la rue Franiatte dans le cadre du projet. Comme évoqué dans la précédente réponse, un bilan du stationnement a été réalisé sur l'ensemble du projet.

Dans ce secteur, le stationnement sera reporté par la création de places supplémentaires dans les rues adjacentes et notamment rue de la Prévôté.

Il est en sus à noter que :

- l'arrêt « Lizé » de Mettis C se trouvera alors à 250 m du Musée des Emaux
- une solution de stationnement facilitée sera proposée via le P+R Costes et Bellonte, et si nécessaire le P+R Frescaty

De plus, comme tous les riverains de l'axe traversé par METTIS C, le Musée des Émaux bénéficiera d'un accès facilité via le BHNS, les aménagements cyclables, ou encore les trottoirs mis aux normes en termes d'accessibilité PMR.

Si la période de travaux relatifs à METTIS C génèrera probablement une gêne ponctuelle pour le musée, le projet METTIS C ne constitue pas une menace structurelle dans la durée pour ce musée. Avec la réalisation de METTIS C et la requalification de façade à façade, le quartier va gagner en qualité ce qui devrait profiter à ce musée peu mis en valeur à ce jour.

Améliorer la ligne L2 : Comparaison des coûts

➤ Question

Plusieurs observations précisent que la ligne L2 ne fonctionne « pas si mal » et qu'il serait plus intéressant financièrement et donc moins coûteux d'en améliorer le fonctionnement sans réaliser le projet METTIS C. Utopie ou éventualité ?

➤ Réponse

Après extraction des données de ponctualités de LIANE 2 en heures de pointe (7h-9h et 16h-18h), sur 4 mois récents sans perturbations majeures (octobre et décembre 2022 ainsi que janvier et février 2023), il apparaît que 73,01% des bus sont considérés comme à l'heure. 7,66% des bus sont en avance et 19,33% des bus sont en retard.

L'Eurométropole et son exploitant classent les lignes en 4 catégories selon que la ponctualité est supérieure ou égale à 89%, comprise entre 85% et 89%, comprise entre 80% et 85%, ou inférieure à 80%.

Avec seulement 73% des bus à l'heure, LIANE 2 est une des lignes les moins ponctuelles du réseau, bien en deçà des 80%.

Malgré une charge forte, les lignes METTIS approchent d'une ponctualité de 90% des courses.

La solution pour améliorer la ponctualité passe par le programme d'action correspondant au projet METTIS proposé, à savoir la création de sites propres, l'optimisation des carrefours à feux et la priorité donnée aux bus, ou encore la mise en œuvre de véhicules plus grands dotés de 4 portes pour accélérer les échanges en station et la suppression de la vente à bord.

Par ailleurs, la LIANE 2 fait aujourd'hui l'objet d'une saturation aux heures de pointe ce que soulignent par ailleurs certaines contributions à l'enquête publique qui déplorent que certains bus ne s'arrêtent pas aux arrêts car déjà pleins.

Une analyse sommaire des coûts d'investissements nécessaires à l'amélioration de LIANE 2 a été produite au chapitre précédent.

3.3.4 Questions sur Metz

Impact de la suppression des places de parkings sur les commerces et les reports de trafic

➤ **Question**

Le questionnement sur la suppression des places de parking et donc les impacts sur les commerces, l'augmentation du trafic dans les rues adjacentes est un point essentiel aux yeux du public. Quelle information l'EMM souhaite-elle dispenser dans la continuité ?

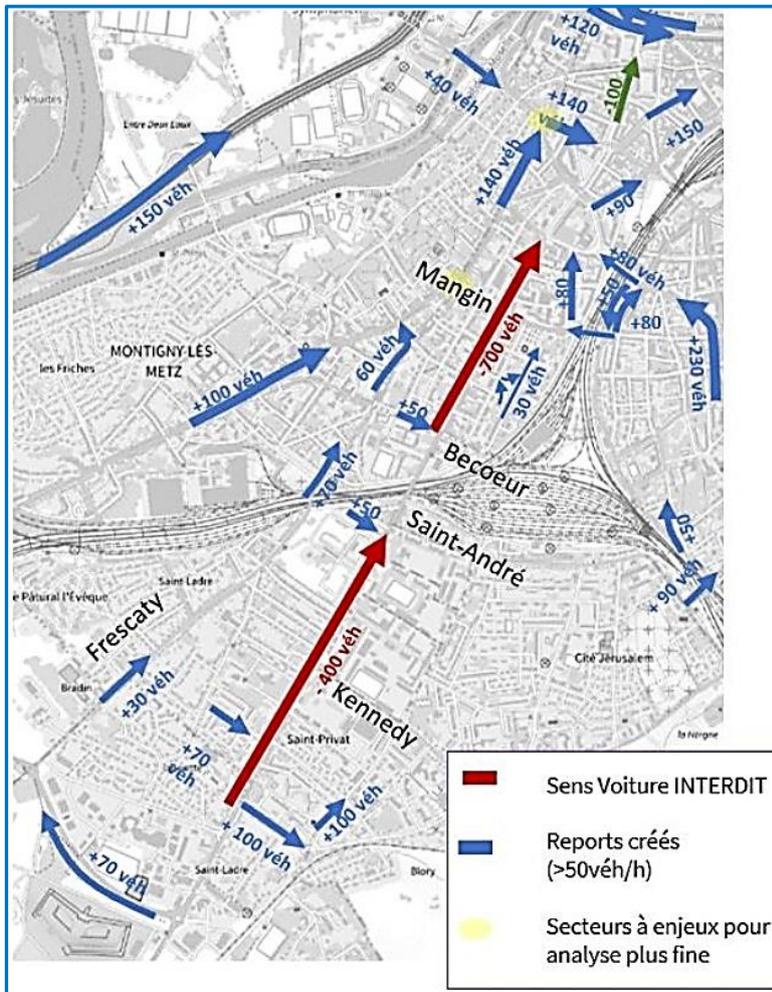
➤ **Réponse**

S'agissant du questionnement relatif au stationnement, une réponse a été produite au chapitre précédent. Concernant l'analyse des reports de trafics, il convient de se référer à la pièce n°8, paragraphe 4.3.2.4 qui présente les résultats des études menées.

Des études de modélisation du trafic ont en effet permis d'appréhender les reports de trafic induits par le projet : la méthodologie (classique pour ce type de projets) consiste à inclure les projets du territoire (projets routiers, aménagements, TC etc.) et les développements socio-économiques prévus sur le territoire (quartier Lizé par exemple) pour obtenir une situation projetée à l'horizon de mise en service, intégrant l'ensemble des déplacements. Cette situation est comparée à une situation de référence (c'est-à-dire au même horizon, mais sans le projet METTIS C) pour obtenir une approche des modifications de déplacements et en l'occurrence des reports de trafics, dus au projet. Les résultats à l'heure de pointe du matin, qui figurent dans la pièce n°8, sont les suivants : ***voir figure ci-dessous***

A noter quelques ordres de grandeurs pour la lecture des cartes de report de trafic : une variation de l'ordre de +/-50 véhicules/heure correspond à une variation observable entre deux journées sur le territoire. Cela correspond à environ 1 véhicule supplémentaire par minute ou par cycle de feux, l'impact d'une augmentation de +50 véhicules/heure sur une rue spécifique est donc très limitée et les nuisances sonores qui en découlent très faibles.

Comme évoqué dans le dossier de DUP, le très bon maillage du territoire en infrastructures routières permet de bien répartir les trafics reportés sur différentes voies. Les usagers en changeant leurs itinéraires feront légèrement augmenter les trafics sur certaines rues, mais cette augmentation reste faible.



Précisément, à l'heure de pointe du matin, il est attendu que la circulation de transit se répartisse sur les artères primaires du réseau métropolitain en commençant par l'A31 pour la liaison Sud > Nord (150 véhicules par heure, soit 3 véhicules supplémentaires par minute), la rue de Pont à Mousson (100 véhicules par heure, soit 2 véhicules supplémentaires par minute), mais également par le chemin de BLORY puis le Pont de la Horgne (90 véhicules par heure, soit 2 véhicules supplémentaires par minute) pour la liaison Sud vers le centre-ville de Metz. Des reports sont également attendus sur l'axe André Malraux / rue de Pouilly (150 véhicules par heure, soit 3 véhicules supplémentaires par minute) pour la liaison Sud > Secteur Amphithéâtre (trafic en provenance de Marly essentiellement).

Pour les flux d'échange plus locaux, le report de trafic prévu sur l'axe rue de Frescaty / rue St Ladre / rue des Loges est de 30 à 70 véhicules par heure selon les sections, et ceux sur la rue de Marly de 100 véhicules par heure, soit au maximum 2 véhicules supplémentaires par minute.

Enfin, en micro-local, l'augmentation de trafic sur la rue de la Marne est estimée à 30 véhicules par heure, moins de 1 véhicule supplémentaire par minute, celui de la rue Saint Jean à 80 véhicules par heure, soit moins de 2 véhicules supplémentaires par minute, et celui sur la rue Justin Beauque à 50 véhicules par heure, soit 1 véhicule supplémentaire par minute

Les rues Mangin, Vaillants, et Bamberger sur Metz, ou encore les rues Saint André, Nomeny, Volontaires, et Saint Exupéry sur Montigny les Metz, citées dans les contributions à l'enquête publique, ne sont pas impactées significativement par le projet.

Des mesures d'accompagnement sont inscrites pour adapter le nouveau plan de circulation. Ces aménagements induits (hors périmètre des travaux), mais consécutifs à ce projet, consisteront à optimiser le fonctionnement des carrefours à feux sur ces axes routiers métropolitains par l'ajout de boucles de détections de véhicules permettant un fonctionnement en temps réel des carrefours impactés par ce nouveau plan de circulation.

Enfin, en ce qui concerne l'inquiétude du report de trafic dans les voiries secondaires des quartiers concernés, des simulations microscopiques des carrefours traversés par la ligne Mettis C ont été réalisées pour vérifier l'impact en temps réel du projet sur les conditions de déplacement des autres usagers. Cette simulation dynamique en temps réel a inclus plusieurs secteurs jugés sensibles en termes de trafic à savoir :

- Pour Metz :
 - Secteur gare (Place Mazelle, Avenue Jean XXIII, Vauban, Curel)
- Pour Montigny-Lès-Metz :
 - Secteur Franiatte 1 (Beauque, Saint André, Seguin, Monseigneur Heinz)
 - Secteur Franiatte 2 (Costes & Bellonte, Xle d'aviation, St Exupéry, Kennedy)
- Pour Marly :
 - Secteur Centre-ville (Mairie - église) simulation d'un alternat bus

Les résultats de ces simulations dynamiques permettent de valider le nouveau plan de circulation induit par le projet et n'ont pas mis en évidence de phénomènes de saturation du réseau routier qui ne sauraient être gérés par l'optimisation des carrefours évoquée précédemment. Ce constat est valable pour toutes les simulations.

Le détail de la méthodologie, des hypothèses et des résultats des études de trafic est joint au présent document, en annexe n°4.

Impact du METTIS sur le monument historique « Eglise St Martin »

➤ **Question**

Un point important concernant l'église Saint Martin, classée « Monument Historique » a été soulevé par le Conseil de Fabrique. Cette église dite « fragile » va devoir faire face aux vibrations causées par les travaux de voiries, puis par une augmentation du trafic et de notamment les bus METTIS, plus longs, plus lourds et avec une fréquence plus élevée. Une analyse technique de ces impacts potentiels nous semble nécessaire.

Il nous a été signalé également que cette église ne dispose pas de parvis et que donc lors des enterrements les véhicules des pompes funèbres stationnent sur la route. L'église bénéficie actuellement de ce « droit ». La commission d'enquête souhaite disposer des solutions techniques envisagées sur cette problématique.

➤ **Réponse**

Il ne nous est pas possible de réaliser une étude technique dans des délais compatibles avec ceux de l'enquête publique. Elle impliquerait un temps important de relevé sur l'ouvrage, de réalisation d'un état initial, de modélisation et de calculs.

Cependant, comme indiqué précédemment, les travaux au droit de l'édifice consisteront uniquement à allonger les rampants du plateau de la place St Martin, ce qui en termes de travaux est générateur de peu de vibrations et contribuera à améliorer la situation existante par la réduction des pentes d'accès au plateau.

En ce qui concerne le stationnement ponctuel de convoi sur la voie, il n'y aura pas de modification par rapport à l'existant avec la possibilité (pour les bus et les METTIS) de doubler les véhicules stationnés.

Une contribution sollicite également la suppression du passage d'une LIANE, afin de compenser le trafic nouveau induit par METTIS C sur la rue du Coetlosquet et La Salle. Si la modification du tracé de LIANE 1 ne semble pas envisageable, l'Eurométropole va analyser la possibilité de dévier la LIANE 4 entre la Gare et République, via les voies METTIS A / B, afin de ne plus passer devant l'Eglise Saint Martin. A ce stade, l'Eurométropole ne peut cependant présumer de la faisabilité ou des impacts en termes d'exploitation.

Analyse ciblée au niveau du croisement au droit du lycée Louis Vincent

➤ Question

Certains endroits du parcours prévu, notamment au droit du Lycée Louis Vincent, voient un croisement des différentes voies bus/voitures/cyclistes/piétons. La commission demande une analyse plus ciblée de ces points particuliers et de proposer des solutions adaptées.

➤ Réponse

Le plan général des travaux (pièce 5) présente l'affectation envisagée des voiries au droit du Lycée Louis Vincent :

- en direction de Metz Centre (du sud vers le Nord) : un site banalisé VL/bus qui se dédouble à l'approche du carrefour Ph de Vigneulles avec un couloir d'approche bus : ce système facilitera l'insertion du BHNS au-delà du carrefour.
- en direction de Marly (du Nord vers le sud) : un site banalisé VL/bus qui la encore se dédouble à l'approche du carrefour Charles Pêtre. Au carrefour, le BHNS aura priorité de passage afin d'assurer une insertion efficace dans la circulation

En ce qui concerne la piste cyclable, la position côté bâtiment Louis Vincent permet de dégager un espace piéton continu apte à recevoir l'emprise de la station.

Enfin la continuité de la piste cyclable constituera une donnée d'entrée pour le programme de travaux de l'aménagement des places Philippe de Vigneulles et Jean-Pierre Jean qui sera réalisé concomitamment au projet METTIS C, dans le cadre d'un projet distinct.

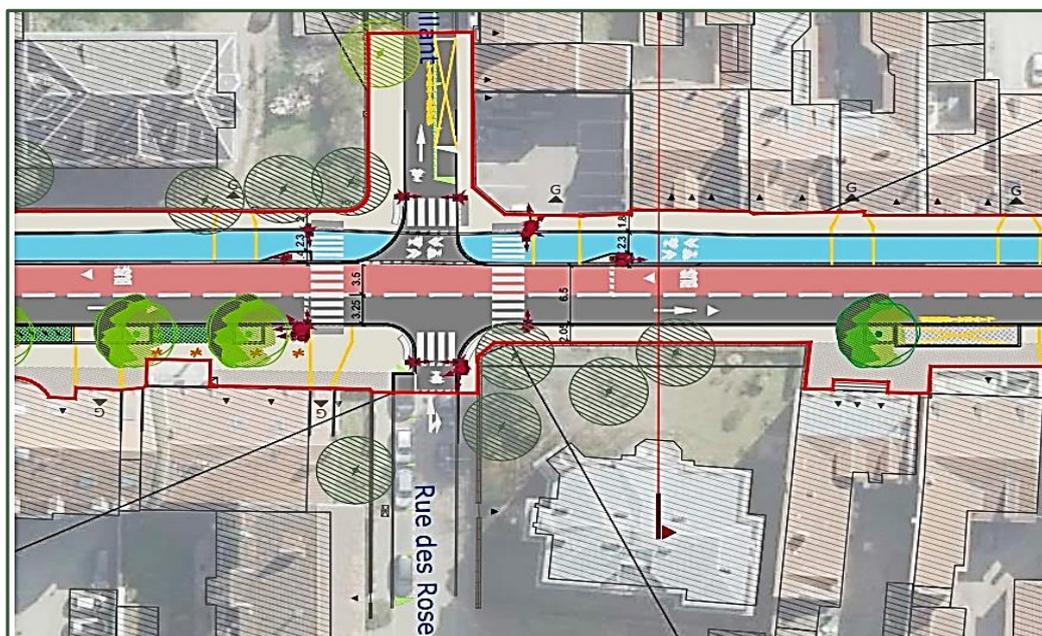
Expropriation et abattage d'arbres centenaires au 34 rue des Roses, Metz

➤ Question

Une personne, représentant 4 copropriétaires d'une maison située 34 rue des Roses à Metz, a exprimé la crainte d'une expropriation de leur jardin et donc l'abattage de deux arbres centenaires. La commission demande une confirmation, ou non, de ce projet d'expropriation.

➤ Réponse

Il est rappelé ici que la version 2B du projet - soumise à l'enquête publique - permet d'éviter l'impact foncier sur cette parcelle (extrait de plan ci-après). Il n'y aura donc pas d'expropriation au droit du 34 rue des roses et pas d'abattage des arbres. Cette préservation des arbres a été actée dans le bilan de la concertation délibéré par l'Eurométropole. Les personnes concernées pourront également s'en assurer via l'enquête parcellaire à venir.



Avenir du magasin Auchan

➤ Question

Quel est l'avenir du magasin Auchan après la modification des sens de circulation et de son parking ? La Maîtrise d'Ouvrage a-t-elle des informations sur cette question ?

➤ Réponse

L'avenir du magasin Auchan dépend davantage de la volonté du groupe AUCHAN, et du bail qui lie le groupe AUCHAN aux propriétaires du bâtiment et des zones de stationnement.

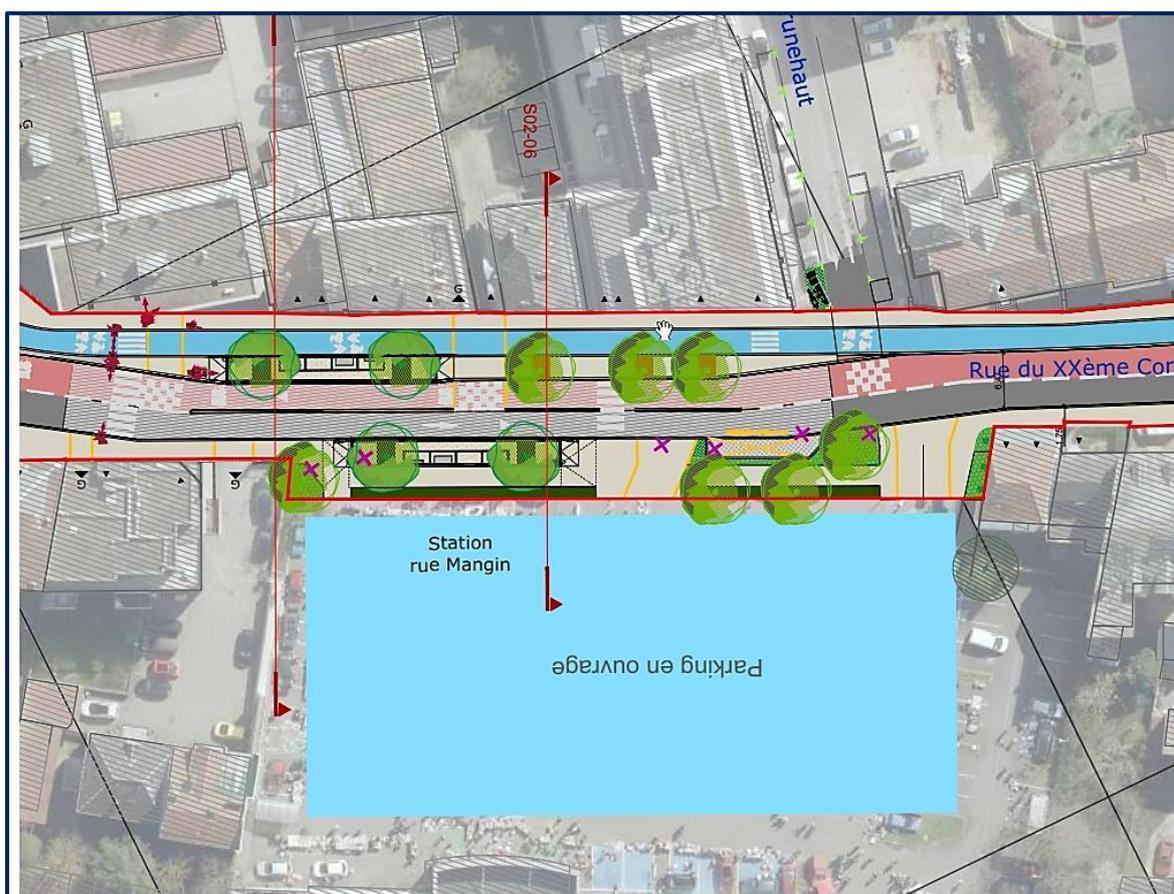
Le projet METTIS C (qui porte autant sur un système de transport performant que sur la requalification urbaine qualitative de l'axe Franiatte - XXe Corps) va donner davantage de valeur à ce quartier, ce qui devrait renforcer son attractivité et par conséquent soutenir l'activité commerciale.

A noter qu'une station METTIS sera située au droit du supermarché, renforçant cette centralité et par conséquent l'accessibilité et la visibilité de ce commerce.

Alors que les accès seront maintenus (accès PL distinct par l'avant ET par l'arrière, accès VL), l'Eurométropole souhaite aboutir à la réalisation d'un parking en superstructure qui viendrait augmenter les capacités de stationnement tout en mutualisant les usages : usages commerciaux, résidents.

En outre, cela permettrait d'abriter les places de stationnement situées au RDC du parking, à l'instar de ce que proposent de nombreux parkings de supermarchés.

Enfin la lisibilité commerciale (enseigne, signalétique de supermarché...) pourra aisément être confortée (en accord avec les règles d'urbanisme en vigueur) sur la façade du nouveau parking.



Analyse technico-économique du choix de l'hydrogène

➤ Question

Concernant la volonté de motorisation hydrogène, la commission d'enquête souhaite disposer de l'analyse technico économique qui a conduit la Maîtrise d'Ouvrage à modifier le choix technique des bus actuels des lignes METTIS A et B, Bus à motorisation électriques de 18m, en bus de 24 m avec une motorisation H2, pour la ligne METTIS C.

➤ Réponse

Il convient tout d'abord de rectifier un point : les véhicules qui équipent les lignes METTIS A et B ne sont pas des bus à motorisation électriques de 18 mètres, mais des BHNS de 24 mètres à motorisation hybride (un ou deux moteurs diesel selon les séries, qui produisent du courant électrique, qui alimentent des batteries, qui elles-mêmes alimentent les moteurs électriques qui font avancer le véhicule, ce dernier récupérant de l'énergie au freinage).

Le choix de la motorisation hydrogène pour les Bus à Haut Niveau de Service qui équiperont la ligne METTIS C est en premier lieu lié aux obligations réglementaires en termes de verdissement de la motorisation.

Pour un territoire comme celui de l'Eurométropole, à compter de 2025, seuls pourront être achetés des bus 100% électriques y compris ceux alimentés par une pile à combustible à hydrogène, ou utilisant un carburant gazeux si au moins 30% du gaz consommé est d'origine renouvelable. Les bus hybrides seront donc désormais exclus de ce groupe. Les METTIS acquis en 2013 et 2020 qui équipent METTIS A et B étant hybrides, il n'était plus possible de conserver cette motorisation pour les véhicules de la ligne METTIS C.

Techniquement, le choix de l'hydrogène plutôt que de l'électrique est lié aux besoins d'autonomie importants de cette ligne compte tenu de l'amplitude horaire des services projetés. Pour assurer cette ligne avec des véhicules électriques, il aurait été nécessaire soit de doubler le parc (dans une hypothèse de recharge lente en dépôt), soit de prévoir une recharge en station ce qui nécessiterait de prévoir des véhicules complémentaires (+4 véhicules) et générerait des contraintes d'exploitation importantes.

Enfin, le choix de la motorisation hydrogène découle d'un projet politique global et ambitieux porté par l'Eurométropole, et visant à constituer sur le territoire un écosystème hydrogène : fabrication locale d'hydrogène, mais aussi constitution d'un pôle de compétence pilote autour de ces compétences (maintenance et réparation des véhicules hydrogène notamment). Ce projet qui dépasse largement le cadre du projet METTIS C, vise ainsi à faire du territoire de l'Eurométropole, un pôle d'excellence en matière de motorisation hydrogène, afin de préparer l'avenir, mais aussi d'améliorer son attractivité. Ce projet suppose bien évidemment d'avoir une flotte pilote de véhicules hydrogène, ce qui sera le cas d'une partie de la flotte de bus du réseau Le Met', et de quelques bennes de collecte des ordures ménagères.

Alternative de motorisation

➤ Question

La commission d'enquête souhaite connaître les différentes alternatives dans le cas où, pour d'éventuels problèmes techniques sur la livraison des bus à motorisation H2, ce choix de motorisation n'était pas disponible pour la mise en service de la ligne C en septembre 2025.

➤ **Réponse**

L'Eurométropole est en mesure d'apporter des éléments visant à démontrer qu'à l'horizon de la mise en service de la ligne METTIS C, les BHNS hydrogène seront au rendez-vous et que leur avitaillement en H2 sera assuré.

Concernant la date de mise en service de la ligne METTIS C, il convient tout d'abord de préciser que l'échéance envisagée de septembre 2025 sera reportée compte tenu de la réalité des délais nécessaires aux acquisitions foncières, notamment au niveau de la section Franiatte/XXe Corps Américains. Le Président de l'Eurométropole s'est d'ailleurs exprimé sur ce décalage dans la presse régionale, à l'automne 2023. Une mise en service complète de METTIS C au second semestre 2027 semble l'option la plus réaliste à ce stade.

Alors que les premiers véhicules hydrogènes acquis par l'Eurométropole seront livrés mi-2025 (bus 12 mètres de marque SAFRA), l'Eurométropole disposera à cette date d'un approvisionnement en hydrogène (le marché d'avitaillement est en phase finale de procédure afin de laisser ensuite le temps au Titulaire de construire et mettre en service son installation). Ces premiers véhicules permettront aux équipes de l'exploitant du réseau de transport, de se familiariser avec cette nouvelle motorisation.

Le centre de maintenance dédié ainsi que les véhicules 24 mètres hydrogènes seront livrés courant 1er semestre 2026. A noter que la livraison de ces véhicules, un an avant la mise en service de la ligne METTIS C, permettra de mettre en ligne ces véhicules occasionnellement sur les lignes METTIS A et B dans le cadre des procédures de "déverminage" en situation d'exploitation commerciale.

Plus globalement, si l'Eurométropole ne dispose pas encore à ce jour de véhicules hydrogènes, cette technologie est maîtrisée par le constructeur sélectionné par l'Eurométropole (VAN HOOL) qui a livré à Pau 8 BHNS hydrogène en service depuis décembre 2019. L'Eurométropole a donc toutes les raisons d'être confiante quant à la réussite de la mise en service de cette ligne avec ses nouveaux BHNS hydrogènes.

Enfin, en cas de difficulté, il convient de noter que l'exploitant disposera toujours des bus articulés de 18 mètres, qui seront en service sur LIANE 2 jusqu'au dernier jour d'exploitation de la ligne. Dans le cadre de la gestion des moyens matériels, il est prévu de redistribuer ces bus sur d'autres lignes, et de ferrailer les plus anciens ; pour autant, il sera toujours possible, si besoin était, d'en prolonger temporairement l'usage sur METTIS C, en cas d'aléa (peu probable) sur les BHNS hydrogènes.

Inquiétude au sujet des chauffeurs de bus

➤ **Question**

Quel plan d'action RH pour anticiper les difficultés actuelles rencontrées au niveau des chauffeurs de bus. (disponibilité, effectif, salaires, grève ...)

➤ **Réponse**

La nécessité de disposer d'un effectif de conduite suffisant pour répondre aux ambitions de l'Eurométropole en termes de développement de son réseau de transport, constitue un enjeu fort, qui fait l'objet d'un travail soutenu de l'opérateur de transport, et d'un suivi régulier afin d'en mesurer les effets.

Comme indiqué dans une réponse précédente, une mise en service de METTIS C au second semestre 2027 semble à ce jour l'option la plus réaliste, ce qui laisse un peu moins de 4 années pour effectuer les recrutements nécessaires.

En termes de besoin de conducteurs, sur la base d'une offre de transport METTIS C similaire à METTIS A et B (amplitude, fréquence, vitesse commerciale tenant compte de la typologie par tronçons du futur site propre) un différentiel de +5 conducteurs serait nécessaire par rapport au nombre de conducteurs nécessaires pour l'actuelle LIANE 2.

Face à la nécessité d'opérer ces recrutements, l'exploitant actuel du réseau a mis en place un plan d'action. Il promeut ainsi systématiquement les propositions de formation puis de recrutement au métier de conducteur-receveur en étant présent sur les salons de l'emploi ou encore en organisant des "jobs dating". Une fois les « candidats » recrutés, il a noué des partenariats étroits avec les centres de formations agréés pour la remise de titres professionnels transport de voyageurs : AFTRAL et PROMOTRANS. Par ailleurs, des actions portées par la Ville de Metz et l'Eurométropole sont d'ores et déjà engagées pour développer l'attractivité des métiers de la conduite. L'organisation du 1^{er} forum des métiers du transport du 6 février 2024 sera suivie d'une déclinaison au plus près des personnes en recherche d'emploi (Mission Locale, Agence France Travail...). Ainsi, s'agissant des capacités de recrutement de l'exploitant, au titre de 2024, l'exploitant vise et s'est donné les moyens d'atteindre en huit mois 66 embauches en escomptant 35 sorties, ce qui constitue un objectif ambitieux, mais atteignable.

A noter que dans le cadre du renouvellement du Contrat d'exploitation du réseau Le Met', le Document de Programme destiné à informer les candidats des enjeux prioritaires pour la Métropole, vise explicitement le renfort des effectifs. Les candidats à la gestion du réseau Le Met' pour la période 2026-2036 seront donc challengés sur leur capacité à atteindre les objectifs de hausse de l'effectif de conduite.

L'Eurométropole est donc convaincue qu'un "effort" de 5 conducteurs supplémentaires pour l'exploitation de METTIS C est tout à fait raisonnable et cohérent par rapport aux réalités de l'emploi du territoire.

3.4 REPONSES AUX CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

La commission a synthétisé la partie du mémoire en réponse du maître d'ouvrage de l'opération qui vient apporter des réponses complémentaires aux questions posées par les membres de la Commission d'Enquête, soulevées par les contributions déposées sur les registres et classées par thème.

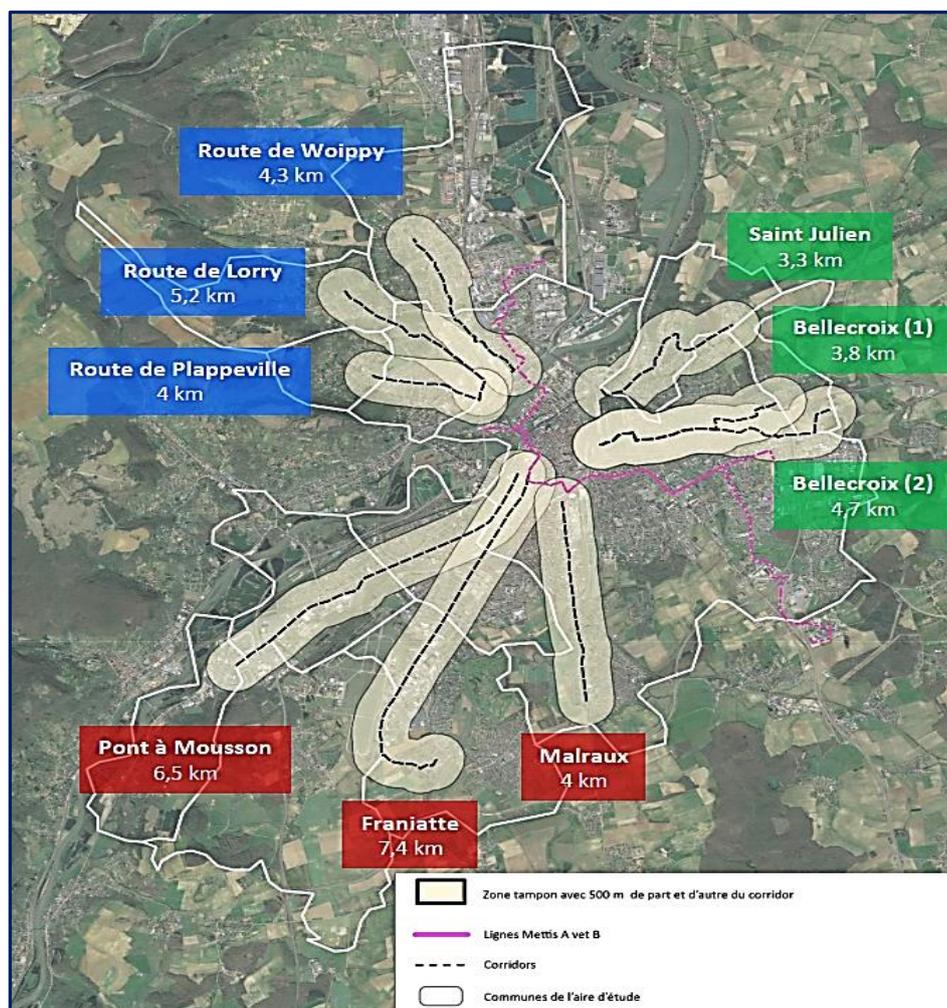
3.4.1 Choix du tracé

Le choix du corridor :

S'agissant du choix du tracé, comme il a été précisé dans le dossier de DUP, des études préliminaires ont été menées par le Maître d'Ouvrage en vue d'évaluer et de comparer différents corridors sur la base de critères socio-économiques, du potentiel de demande, des différentes contraintes ou encore de la sécurité.

Ces éléments sont présentés en pièce 3 du dossier de DUP.

Ainsi, sur la base de 9 corridors définis, cette analyse a permis de dégager l'opportunité principale d'une desserte par le corridor « Franiatte – XXe Corps », avec une note de 93 sur 100.

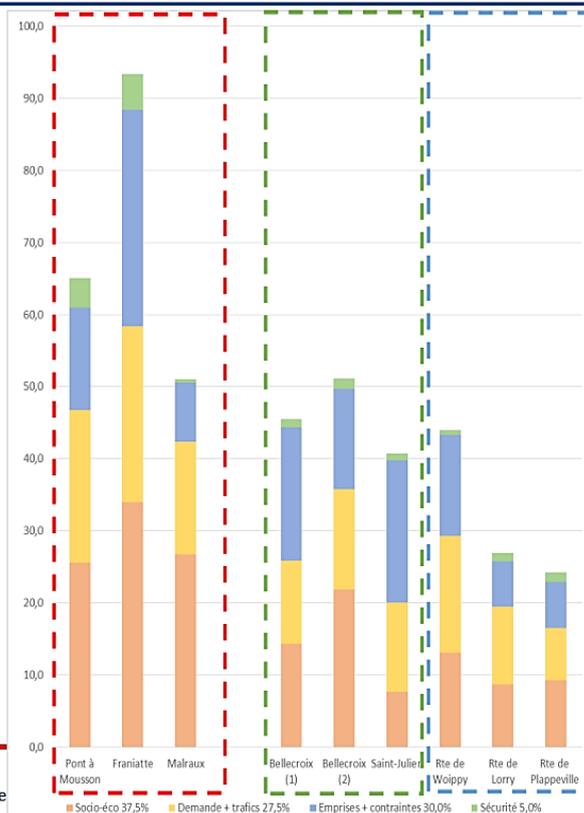


Rappel - Pièce 3 de la DUP – étude Systra comparant les corridors de desserte de Mettis

Les analyses réalisées donnent les corridors **Franiatte au Sud et Bellecroix au Nord** comme les plus pertinents pour accueillir la future ligne de BHNS

	Socio-éco	Demande + trafics	Emprises + contraintes	Sécurité	Total
	37,5pts	27,5pts	30pts	5pts	100pts
Pont à Mousson	25,6	21,2	14,2	4,2	65
Franiatte	33,9	24,5	30,0	5,0	93
Malraux	26,7	15,7	8,2	0,4	51
Bellecroix (1)	14,3	11,5	18,5	1,1	45
Bellecroix (2)	21,8	14,0	14,0	1,4	51
Saint-Julien	7,7	12,4	19,7	1,0	41
Rte de Woippy	13,1	16,2	14,0	0,7	44
Rte de Lorry	8,7	10,8	6,3	1,1	27
Rte de Plappeville	9,2	7,3	6,4	1,3	24

Résultats sur la base des critères exprimés en valeurs relatives (valeurs rapportées à la longueur du corridor)



Page 45

2020.03 – Metz Métropole : 3ème ligne BHNS – Rapport de synthèse

Extrait des études préliminaires – Eléments repris en Piece 3 de la DUP

En complément de la création de la nouvelle ligne METTIS C, une réorganisation du réseau LE MET' sera conduite, autour de la ligne METTIS C, mais également à l'échelle de la Métropole.

En ce sens, **une phase de consultation a été menée au cours de l'hiver 2023**, auprès du grand public, des usagers du réseau de transports, des Communes de l'Eurométropole, des entreprises, ou encore des conducteurs du réseau Le Met', afin d'enregistrer les souhaits, propositions et demandes en termes de mobilité et d'évolution du réseau de transport.

Si cette démarche vise à alimenter le cahier des charges en vue de l'appel d'offre relatif au renouvellement du mode de gestion du réseau, une première étape d'adaptation du réseau de transport sera conduite dès septembre 2024 dans des secteurs non concernés par la ligne METTIS C.

La question d'un sens unique dans Marly Centre :

Une contribution préconise de créer un sens unique dans Marly centre. Par définition, cette option qui supprimerait un sens de circulation (donc une voie) permettrait de limiter les problèmes de croisement dans le centre de Marly. Cependant, cette option n'est pas compatible avec une ligne de transport de passagers qui suppose **pour des raisons d'efficacité et de lisibilité de l'offre, que les arrêts soient en vis à vis, ou au moins à portée de vue.**

La lisibilité et la compréhension de l'organisation du réseau seraient fortement dégradées si les arrêts étaient positionnés dans un sens dans Marly Centre, et dans l'autre sens sur la RD 113A. Cette organisation conduirait à éloigner certains arrêts de montée et de descente de plus de 500 mètres. La proposition d'un tracé bidirectionnel géré par alternat sur les secteurs les plus contraints reste donc la solution la plus appropriée à la configuration de la commune.

Terminus de la ligne METTIS à Costes et Bellonte :

Plusieurs contributions préconisent de donner pour terminus à METTIS C, non pas le NEC comme proposé dans le dossier présenté à l'enquête publique, mais le Pôle d'échange de Costes et Bellonte. Or pour mémoire, les arrêts de Marly représentent aujourd'hui 55% des voyages totaux de LIANE 2. Un terminus à Costes et Bellonte obligerait ainsi près de la moitié des usagers de la ligne à opérer une correspondance, alors qu'ils disposent aujourd'hui d'une ligne directe (LIANE 2). Ce point serait vu comme une dégradation de la qualité du service. Plus globalement, au vu de la densité de population, et du potentiel de fréquentation de la ligne, le centre de Marly (4^{ème} Commune de l'Eurométropole) a vocation à être desservi en direct par une ligne structurante du réseau de transport, et non par une navette en rabattement.

Rejoindre la gare SNCF de Metz-Ville sans passer par la place de la République :

Qu'il s'agisse du nombre des montées ou des descentes, la station République est toujours celle qui représente le poids le plus important du trafic de LIANE 2 (près de 20%).

Cette station offre ainsi l'avantage de donner accès au centre-ville, à ses commerces, à ses restaurants, ... mais permet aussi la correspondance avec l'ensemble des lignes structurantes du réseau de transport. Il s'agit donc d'une station majeure que METTIS C ne pourrait pas ne pas desservir, sous peine de ne pas répondre aux besoins des usagers et à leurs attentes en termes de connectivité avec les autres lignes structurantes du réseau.

De surcroît, dans le cadre du projet METTIS C, l'arrêt République sera réalisé au plus près du plateau piétonnier, ce qui améliorera la situation par rapport au positionnement actuel du terminus de la LIANE 2.

Desservir AMAZON :

La desserte d'AMAZON (sur le plateau de Frescaty) en transports urbains collectifs est un enjeu dont s'est saisi l'Eurométropole avant même l'ouverture de ce site logistique. La spécificité de ce site logistique est de fonctionner en horaires postés, ce qui conduit à mesurer des flux très importants sur des périodes très courtes et ciblées. Ainsi, une desserte continue tout au long de la journée ne correspond pas au mode de fonctionnement de cette entreprise et ne répondrait pas à ses besoins.

Sur des horaires convenus avec l'entreprise, l'Eurométropole a organisé une desserte proposant des capacités très importantes qui mobilisent jusqu'à trois bus standards (soit plus que la capacité d'un BHNS METTIS). Ces dessertes sont construites sur des horaires très précis calés en fonction des changements d'équipes. En dehors de ces changements d'équipes, ce site logistique ne génère quasiment aucun besoin de transport en commun.

Ainsi, face à ce besoin très spécifique, massifié, mais ponctuel, une ligne forte type LIANE ou METTIS ne serait pas adaptée car offrant des capacités insuffisantes aux heures de changements d'équipes, et à l'inverse des capacités bien trop importantes face à un besoin minime sur la majorité du reste de la journée.

Les services dédiés à la desserte Amazon qui sont organisés par l'Eurométropole (N 70) pourront bénéficier des aménagements réalisés pour la ligne C du METTIS à partir du giratoire Costes et Bellonte dans le sens entrant vers Metz pour assurer le retour des équipes d'Amazon.

Alternative d'un terminus de la ligne METTIS C à Augny/Frescaty :

Par souci d'efficacité, une ligne de transport structurante dessert les zones les plus denses en termes de population et d'emplois. Pour cette raison, il a été retenu que la ligne METTIS C dessert le centre de Marly (9 971 habitants), mais aussi le NEC (salle de spectacle de 800 places assises) ou encore l'importante polarité commerciale de Belle Fontaine, plutôt que le Centre d'Augny (2 136 habitants).

Pour autant, il n'en demeure pas moins que le Centre d'Augny est desservi par le réseau Le Met' via la P102 ou la navette 84, et que l'Eurométropole a prévu d'améliorer la desserte de cette zone, dans le cadre du renouvellement du contrat d'exploitation du réseau de transport, sur la base de la concertation menée au cours de l'année 2023.

Pour le plateau de Frescaty, l'Eurométropole engage en 2024 une révision complète du plan guide d'aménagement de cette zone rendue disponible par le départ des militaires, et qui constitue une réserve foncière structurante à l'échelle métropolitaine. Le travail sur le schéma d'aménagement de cette zone intégrera une réflexion approfondie sur la desserte en transports collectifs selon la nature des implantations qui seront proposées. Si des besoins liés à une offre de transports collectifs structurants apparaissent dans le cadre de cette démarche, les aménagements en site propre réalisés à partir du giratoire de Costes et Bellonte seront utiles à ces éventuelles dessertes.

Passer par l'ancienne voie ferrée Metz / Château-Salins :

Il convient tout d'abord de noter qu'à l'instar des sections situées plus au sud, la section de cette ancienne voie ferrée située à Marly et Montigny va prochainement être transformée en voie verte, via la mise à disposition du foncier par SNCF Réseau.

D'autre part, si au sud cette voie ferrée tangente l'axe METTIS C, elle s'en écarte rapidement pour se connecter au faisceau ferroviaire à hauteur du quartier du Sablon.

Par ailleurs, l'ancienne voie ferrée n'est pas bordée par de l'habitat dense, des activités économiques, des établissements scolaires, contrairement à l'axe Franiatte.

Pour ces raisons, il a été exclu de transformer cette emprise ferroviaire en voie BHNS, et décidé de l'aménager en voie verte, ce qui sera fait dès que l'emprise sera mise à disposition par SNCF Réseau à l'issue des procédures administratives liées à la fermeture au trafic ferroviaire.

Alternative d'une boucle via la rue Haute Seille, la rue des Tanneurs, le boulevard Maginot en lieu et place du retournement place Mazelle :

La ligne METTIS C telle que présentée dans le projet de DUP, constitue une demi-ligne qui a vocation d'une part à être prolongée afin de desservir le futur quartier de Ranconval, et d'autre part à devenir une ligne diamétralisée. Ainsi le terminus Mazelle ne sera que provisoire.

L'alternative proposée par cette boucle (Haute Seille-Tanneurs-Maginot) se heurterait à plusieurs obstacles majeurs dont :

- L'obligation de desservir le site de Ranconval en tiroir depuis la rue Henri de Ranconval : impossibilité d'extension ultérieure,
- L'obligation de réaliser une large boucle par le boulevard Demange pour retrouver la rue des tanneurs : moindre lisibilité et efficacité de l'offre.

Faire passer METTIS par la rue Saint Ladre (à Montigny les Metz) :

Par souci d'efficacité, une ligne de transport structurante emprunte les axes structurants qui regroupent les pôles générateurs, sont généralement plus denses en termes de population et d'emplois, et correspondent à des axes "plus rapides". La rue Franiatte, ancienne voie romaine historique répond ainsi à cette définition.

La rue Saint Ladre constitue selon ses tronçons une voirie de desserte fine ou une voie inter quartiers, mais ne constitue pas une pénétrante bordée d'une forte densité d'emplois, d'habitants ou de pôles générateurs comme peut l'être la rue Franiatte. Par ailleurs, la rue Saint Ladre présente un profil encore moins large et plus contraint que la rue Franiatte.

Pour toutes ces raisons, l'axe Franiatte a été retenu pour accueillir l'axe de transport en commun en site propre.

Dissocier les sens aller et retour sur deux axes différents :

S'agissant de la proposition de dissocier les sens de circulation (aller et retour) sur deux axes différents, cette idée se heurte à l'enjeu de pouvoir proposer à l'utilisateur des arrêts d'aller et de retour en vis à vis. En termes de lisibilité et de praticité de l'usage des transports au quotidien, il est ainsi inadapté d'éloigner les arrêts de montée et de descente : un usager souhaite retrouver l'arrêt de montée, à proximité de l'arrêt où il est descendu, et non pas sur un autre axe, à 300 ou 500 mètres.

D'autre part, alors que la proposition a été formulée de faire passer un sens de circulation sur Franiatte et le second sur la rue de Pont à Mousson, il s'avère que ces axes sont chacun parcourus par des lignes structurantes différentes, en l'occurrence LIANE 2 et LIANE 1.

Un tracé à destination de Marly, via l'axe Malraux et Magny :

Comme indiqué précédemment, une option de corridor BHNS sur l'axe Malraux a été expertisée et n'a pas été retenue car jugée moins pertinente que le corridor XXe Corps / Franiatte / Marly. Un tracé desservant Marly via l'axe Malraux et Magny ne permettrait plus de desservir l'axe XXe Corps / Franiatte, et ne permettrait surtout plus les liaisons entre Marly et Montigny les Metz, notamment vers les établissements scolaires.

Le passage par Malraux et Magny pour relier le centre de Metz à Marly serait beaucoup plus long en termes de distance, et donc de temps de trajet, ce qui aurait un impact sur les coûts d'exploitation, et ce pour un service de moindre qualité.

Il est par ailleurs peu probable qu'un tel détour pour accéder à Marly permette de gagner du temps par rapport au temps de trajet de LIANE 2 actuelle, ce qui n'offrirait donc aucun avantage aux usagers.

Il convient cependant de noter qu'au titre des enjeux d'évolutions à venir du réseau Le Met', l'Eurométropole a intégré le souhait de développer des liaisons de rocade, par exemple entre Marly, Magny et la zone de la technopole. Dans le cadre du prochain appel d'offre pour l'exploitation du réseau Le Met', l'Eurométropole attendra des futurs candidats des propositions permettant de mieux mailler les différents pôles de centralité de la Métropole.

Desservir la gare par le Sud (rue aux arènes) :

Lors des études préliminaires conduisant au choix du tracé, la possibilité de desservir la gare par le Sud (via la rue aux arènes) pour rejoindre la place Mazelle a été étudiée.

Ce tracé qui oblige à utiliser les passages sous les voies ferroviaires n'est cependant pas compatible avec la volonté de desservir la place de la République (Cf. précédemment).

3.4.2 L'évolution du réseau Le Met'

Pourquoi le nombre de stations METTIS C est-il réduit par rapport aux arrêts de LIANE 2 ?

L'actuelle LIANE 2 compte aujourd'hui 23 arrêts (y compris ses 2 terminus).

Entre République et le terminus de Marly, METTIS C comportera 18 stations. Cette évolution s'explique par la montée en gamme du niveau de service rendu aux usagers.

L'aire de chalandise autour d'un arrêt de transport collectif est directement liée à la fréquence des dessertes et au niveau de service rendu (tramway, bus en site propre, ligne de bus structurante...navette).

Ainsi, on considère que la zone d'attractivité autour d'un arrêt de BHNS est de l'ordre de 500 mètres, alors qu'elle est plutôt de 300 mètres autour d'un arrêt de bus. Cette inter-distance plus importante permet également de réduire le nombre des arrêts, **et ainsi d'augmenter la vitesse commerciale de la ligne, au profit des usagers.**

L'évolution de la LIANE 2 en ligne METTIS traduit donc cette montée en gamme du niveau de service par un espacement plus important entre des stations rendues plus attractives.

Le standard des stations METTIS (vente de billets, abribus et bancs de grande capacité...) nécessite une emprise au sol plus importante. Le dimensionnement plus important des stations METTIS pose donc des contraintes qui ont obligé à repositionner certaines stations notamment sur l'axe Franiatte / XXe Corps. Outre ces contraintes de géométrie et d'espace, les stations ont été positionnées à proximité plus immédiate des pôles générateurs.

Dans Marly, le nombre d'arrêt va passer de 13 arrêts de bus à 10 stations METTIS positionnées à proximité des pôles générateurs et une logique d'inter distance de 500 mètres maximum. L'évolution du tracé de la ligne METTIS C par rapport à la ligne LIANE 2 va conduire à restructurer l'itinéraire de la navette Marlienne dans plusieurs secteurs :

- Autour de l'Avenue St Brice, qui comportait 2 arrêts. Ce secteur sera desservi par une réorganisation du rabattement dans Marly en intégrant le sujet du devenir de la desserte du quartier du chemin de fer,
- Autour du terminus de la ligne au niveau du NEC, avec l'examen de la restructuration de l'itinéraire de la N82.

Mieux desservir les nouveaux lotissements de Marly :

Lors de la consultation menée au cours de l'année 2023, l'Eurométropole a bien pris note de l'enjeu mis en avant par des usagers ou élus de Marly de mieux desservir les nouveaux lotissements construits autour de Marly (bleuet, château d'eau, Roseraie...). Cet enjeu figurera ainsi parmi les priorités assignées au futur exploitant du réseau Le Met', dont le mode de gestion va être renouvelé. Plus globalement, le tracé de la navette 82 devra être revu, en cohérence avec l'évolution du tracé de LIANE 2 devenue METTIS C, mais aussi en cohérence avec l'évolution de l'urbanisation.

Prolonger LIANE 1 au-delà de Tournebride :

Une contribution préconise de prolonger la LIANE 1 au-delà de Tournebride ; cette proposition qui ne relève pas du projet METTIS C se heurte cependant au fait que le réseau Le Met' ne peut desservir que les communes de l'Eurométropole, ce qui n'est pas le cas de Jouy aux Arches, commune située au-delà de l'arrêt Tournebride.

L'enjeu d'une meilleure desserte de la ZAC d'Augny depuis les différentes Communes de l'Eurométropole figure cependant bien dans les objectifs de l'Eurométropole. Le prolongement de la LIANE 1 dans la ZAC d'Augny nécessiterait que des dispositions spécifiques soient prises en termes d'aménagement de la voirie pour permettre aux véhicules de disposer de voies réservées, notamment dans la traversée des ronds-points et des passages sous les ouvrages d'art. En effet, dans les conditions actuelles, la fiabilité des horaires ne saurait être assurée en raison de la densité du trafic qui est observée notamment en fin de journée et le samedi.

Ces réflexions peuvent être portées en dehors du projet METTIS C.

Desserte de l'hôpital Schumann

Plusieurs contributions portent sur l'évolution de la desserte de l'hôpital Schumann dans le cadre de l'extension de la ligne METTIS A. Ce dossier fera l'objet d'une enquête publique spécifique qui sera l'occasion pour les habitants d'exprimer leur avis dans un cadre adapté.

La tarification du réseau Le Met' :

Plusieurs contributions portent sur le sujet de la tarification du réseau Le Met', qui dépasse largement le cadre du projet METTIS. **Rappelons tout d'abord que la tarification ne s'opère pas par ligne, mais qu'elle est commune à l'ensemble du réseau de transport. METTIS C n'aura pas de tarification spécifique.** Le principe retenu ces dernières années, est celui d'indexer les tarifs du réseau, sur l'évolution des prix à la consommation afin d'éviter la paupérisation du service public. S'agissant de la gratuité plaidée par certaines contributions, elle est en l'état actuel, hors de portée tant financière qu'opérationnelle de l'Eurométropole, car outre la perte des recettes commerciales, soit environ 16 M€ par an qui permettent de financer le réseau de transport, une telle mesure supposerait de renforcer fortement le réseau de transport pour absorber l'augmentation du nombre des usagers séduits par la gratuité, dans un contexte de fortes difficultés à recruter en masse des conducteurs. La Métropole privilégie ainsi une modération de sa grille tarifaire, ainsi que des mesures tarifaires incitatives ponctuelles.

3.4.3 Caractéristiques du projet V2B

Pourquoi un site propre réservé à METTIS dans un seul sens de circulation ? :

Au vu de la géométrie de l'espace public, aucune variante ne permet de proposer un couloir double sens sur intégralité de l'axe Franiatte / XXe corps, sauf à y interdire totalement l'accès aux voitures particulières, ce qui n'a jamais été envisagé par l'Eurométropole.

Par ailleurs, le choix initial de conserver les deux sens de circulation générale induisait de ne proposer aucun couloir bus sur certaines sections du tracé. Ce projet qui par ailleurs nécessitait un très grand nombre d'acquisitions foncières, n'a pas reçu d'accueil favorable lors la première concertation préalable obligatoire. C'est pour cette raison que d'autres variantes ont été étudiées.

Parmi les variantes de projets étudiées, l'Eurométropole a fait le choix de sélectionner la variante V2B, à sens unique pour la circulation générale, mais qui offre l'avantage de proposer un site propre unidirectionnel sur l'intégralité de l'axe Franiatte / XXe corps (à l'exception de la portion entre Mgr Heintz et Saint André), tout en étant moins consommatrice en termes de foncier privé que les autres variantes. D'autre part cette variante est la plus efficace en termes de gains de temps pour la ligne METTIS, et offre une réelle continuité cyclable.

Par ailleurs, le sens unique (pour la circulation générale) supprimant drastiquement le nombre des mouvements possibles sur chacun des carrefours à feux, ces derniers voient leur fonctionnement être optimisés ce qui va fluidifier la circulation y compris dans le sens non pourvu d'une voie dédiée ; le bouclage efficace des différentes voies vient compenser le sens unique pour assurer la desserte des riverains. METTIS C bénéficiera donc d'une meilleure vitesse et régularité que l'actuelle LIANE 2, cela dans les 2 sens de circulation.

En conclusion, à la suite de la comparaison des variantes, l'option d'un site propre unidirectionnel continu se trouve ainsi être la plus efficace, en l'absence d'une largeur suffisante pour proposer un site propre bidirectionnel.

Pourquoi ne pas avoir réalisé davantage de site propre (sur des portions du tracé à faible contraintes en termes d'acquisitions foncières) ?

Même en l'absence de forte contrainte foncière, la réalisation d'un site propre n'est pas sans conséquence en termes de coûts d'investissement, de consommation d'espace et d'imperméabilisation des sols, ou encore de coûts d'entretien et de viabilité de ces voiries. Ainsi, un site propre se doit d'être justifié en termes de gains de temps pour METTIS C.

Pourquoi ne pas permettre un alternat (par feu ou « à vue ») sur la voie unique en site propre ?

Au vu de la longueur importante de l'axe, un tel alternat présenterait différentes difficultés, notamment technique car l'alternat à vue ne serait pas envisageable, ce qui nécessiterait le déploiement d'un système de régulation de trafic dont l'efficacité n'est avérée qu'en circuit fermé, ce qui n'est pas le cas de METTIS.

De plus, en termes de sécurité, l'exemple de METTIS A et B démontre qu'un nombre important d'automobilistes empruntent régulièrement les voies réservées à METTIS (par méconnaissance ou étourderie ou volontairement). Qui plus est, le nombre important d'entrées charretières renforce ce risque. Le risque porterait également sur les traversées piétons, qui pourraient ne pas vérifier le trafic dans les deux sens au niveau de la voie réservée (risque accru pour les personnes malentendantes).

S'agissant des stations, cette option ne permettrait plus de mutualiser avec le trottoir les stations dans le sens Metz vers Marly, ce qui obligerait à mobiliser davantage d'espace en vue de créer des stations distinctes du trottoir.

D'autre part, outre METTIS C, ce site propre sera utilisé par les services de secours (pompiers, police, SAMU), mais aussi probablement par d'autres lignes de transport en commun comme la navette 70 ou les lignes régionales FLUO.

Ainsi, un tel alternat ne semble à ce jour pas envisageable pour ce site propre.

La Métropole participe cependant régulièrement à un groupe de travail du CEREMA destiné à explorer les possibilités de déploiement des alternats.

3.4.4 Dépôt complémentaire sur le secteur Frescaty et approvisionnement en hydrogène, capacité des véhicules

Le dépôt actuel du réseau Le Met' (Rue des Intendants Joba) ne permettant pas l'accueil de bus supplémentaires (emprise foncière limitée) pour permettre le développement du réseau (développement de l'offre, extension du périmètre de la Métropole) **il a été décidé d'implanter un nouveau dépôt** – propice en outre aux projets de croissance du réseau de TC - sur des terrains dont la maîtrise foncière est assurée par EMM, en proche connexion du futur tracé de la ligne METTIS-C. Ce dépôt sera au moins dans un premier temps dédié à l'accueil des véhicules hydrogène du réseau de transports urbains, mais il pourra à terme accueillir tout type de véhicule pour du remisage. En effet, ce centre de maintenance n'assurera que le remisage et le premier niveau de maintenance des matériels roulants. Toutes les opérations de mécanique, de carrosserie, d'électricité... continueront d'être assurées sur le dépôt des Intendants Joba pour l'ensemble du parc.

S'agissant de l'approvisionnement en hydrogène vert des véhicules, l'Eurométropole a choisi de lancer un appel d'offre visant à assurer la fourniture de ce carburant. Ainsi, ce n'est pas l'Eurométropole ni l'exploitant du réseau de transport qui fabriqueront cet hydrogène, ce dernier étant acquis via un marché de fourniture (situation identique s'agissant de la fourniture de gazole ou d'électricité).

Pour information, le marché d'avitaillement a déjà été publié en vue d'une attribution au cours du 1er trimestre 2024, ce qui permettra à l'attributaire retenu de construire son site de production afin de fournir de l'hydrogène vert dès la livraison des 1ers véhicules.

De manière évidente, l'ensemble des autorisations nécessaires tant à la réalisation du second dépôt, qu'à celle du centre de production d'hydrogène (permis de construire, ...) seront instruites conformément aux dispositions légales figurant dans les codes en vigueur, par les maîtres d'ouvrage, notamment pour ce qui concerne les éventuelles procédures d'évaluation environnementale appliquées selon les différents régimes liés aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Pour autant, ces deux opérations sont bien indépendantes du projet METTIS C et n'apparaissent donc pas dans le dossier de DUP.

Plusieurs contributions interrogent le choix de véhicules biarticulés de 24 mètres, au vu de la capacité d'emport de passagers

D'un point de vue purement théorique :

- La capacité des bus articulés de 18 mètres de type CITARO est calculée selon l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes. Elle est sur les CITARO livrés en 2021 de 33 assis + 147 debout = 180 places. **Pour les places debout, le ratio utilisé est de 8 personnes/m².**
- Sur la base du mémoire technique remis par VAN HOOL, la capacité des Mettis hydrogène biarticulés de 24 mètres est de 41 assis + 145 debout = 186 places, **ces chiffres étant calculés sur la base d'une densité de 6 personnes/m².**

Ainsi, les densités utilisées dans un calcul ou dans l'autre ne sont pas les mêmes. **Avec une densité de 8 personnes/m², la capacité théorique d'un véhicule METTIS serait de 193 places debout, soit un total de 234 places** (+54 places par rapport à un bus articulés de 18 mètres).

Au-delà des capacités théoriques des véhicules, aucune étude ne permet à ce jour de donner précisément le nombre maximal de passagers dans un bus 12 mètres, 18 mètres, ou 24 mètres. En effet, la répartition des passagers n'est pas uniforme dans l'ensemble du véhicule, des poches de vide se formant dans les véhicules, notamment vers l'arrière. Il est également très peu probable qu'une densité de 8 passagers au m² soit atteinte (soit un carré de 12,5 x 12,5 cm par passager...).

D'un point de vue strictement logique, à largeur équivalente, mais avec une caisse supplémentaire soit 6 mètres de plus, il est évident qu'un METTIS biarticulé de 24 mètres est en capacité d'emporter davantage de passagers qu'un bus articulé de 18 mètres.

3.4.5 Les parcours cyclables

Le présent chapitre vise à répondre aux remarques soulevées tant par les particuliers que par les associations.

Eviter de réaliser des aménagements (place de stationnements dans les rues adjacentes) qui rendront difficile la réalisation d'un maillage dense de pistes cyclables sécurisées connectées les unes aux autres permettant un flux élevé de cyclistes y compris de vélos cargo dans le futur. Dans ce cadre, traiter les ruptures de continuité pour rendre les trajets à vélo sécurisés, rapides et pratiques.

Le projet METTIS C permettra la réalisation d'une continuité cyclable notamment sur l'axe Franiatte / XXe Corps (piste cyclable bi directionnelle). Ce projet suppose cependant de supprimer sur cet axe, un nombre important de places de stationnement, dont 100% des places situées du côté de l'axe concerné par la piste cyclable. Si l'Eurométropole a pour ambition de favoriser le report modal vers le transport public et les modes actifs, sa volonté n'est pas de pénaliser une catégorie d'utilisateurs ni d'opposer entre eux les différents modes de transport. Pour cette raison, il a été recherché des solutions afin de reconstituer le stationnement supprimé sur l'axe METTIS, notamment dans les rues adjacentes. Ces rues étant le plus souvent apaisées, et l'espace public non extensible, une cohabitation des différents modes de transport sera recherchée.

Augmenter la largeur des voies cyclables à au moins 3 m voir 3,5 à 4 m conformément aux recommandations du CEREMA

Les emprises disponibles ne permettent pas cet élargissement sans impacter directement les autres modes de déplacement.

La largeur cyclable bidirectionnelle est en moyenne de 3m avec cependant, certaines **séquences bâties contraintes**. Elle est complétée d'une bordure de séparation de 20cm coté trottoir et d'une bordure de séparation émergente de 30cm de largeur, quand elle longe la voie Bus pour dissuader le stationnement.

Cette largeur permet le dépassement des cycles et est adaptée aux variations de trafic vélos : par exemple, pendulaire en semaine, familial le week-end...

Les parcours piétons sont en conformité avec la réglementation d'accessibilité. L'incitation à la marche à pied nécessite également une attention à la largeur des trottoirs. Longé par une piste cyclable sur laquelle la vitesse peut atteindre les 25km/h autorisés, un trottoir de largeur 1m40, minimale réglementaire, ne permet pas d'apporter un sentiment de sécurité, ne permet pas d'accueillir les urgences ou de permettre à un fauteuil roulant de tourner sur lui-même (1m50). La largeur moyenne de trottoir permettant à deux personnes de marcher ensemble est au minimum de 1m80. Le respect de la piste cyclable par les piétons s'appuie donc aussi sur une largeur moyenne de 2m pour les trottoirs pour atténuer l'effet de bord et prendre en compte les usagers vulnérables.

Réaliser une signalisation adaptée pour orienter les cyclistes. Ceux qui ne connaissent pas la configuration des lieux doivent être guidés par une signalisation performante. Elle est à penser à partir des gares, des écoles, des commerces, des lieux de stationnement, etc.

L'Eurométropole s'est donnée pour objectif de revoir et d'étendre, à moyen terme, le jalonnement cyclable mis en œuvre il y a une dizaine d'années, à l'échelle du territoire de la Ville de Metz. Ce sujet dépasse largement le cadre du projet METTIS.

Amazon a prévu d'utiliser des vélos cargo pour le dernier km. Il convient de tenir compte de l'encombrement des pistes par des vélos cargo et de ne pas les ralentir inutilement par des obstacles (potelets, panneaux de signalisation, sauts de trottoir...)

La vitesse de déplacement doit être adaptée sur les pistes cyclables, l'environnement urbain nécessitant un comportement respectueux de la part de tous les modes.

La bordure séparatrice et les matériaux différenciés renforcent la lisibilité des deux espaces distincts, piétons et vélos. Le nivellement vise à lisser au maximum le tracé pour le confort de déplacement. Il faut rappeler que les accès riverains sont maintenus. Une absence de potelets fait craindre l'intrusion de véhicules sur la piste cyclable. Le mobilier sera positionné finement en phase d'étude suivante.

Installer des points de mesures des flux, de l'intermodalité, de l'occupation des stationnements pour améliorer le design des aménagements futurs.

Après avoir mené une large évaluation des dispositifs de comptages vélos, en collaboration avec le CEREMA, l'Eurométropole a engagé une phase de déploiement de compteurs vélos en 2023, qui va se poursuivre, notamment sur les nouveaux équipements cyclables. Les axes cyclables aménagés dans le cadre de METTIS C seront bien équipés de points de mesures des flux.

Au moment des travaux, accompagner le passage de la voiture au vélo par des mesures adaptées à chaque public. Il est important de répondre aux besoins de stationnement sécurisés des vélos.

A l'instar de ce qui a été réalisé pour METTIS A/B, il est prévu d'équiper les terminus et P+R de parkings vélos sécurisés.

Les arceaux vélos seront implantés en phase de projet plus détaillé.

Avenue Jean XXIII vers la gare : parcours cyclable discontinu et non corrigé par le projet. Il n'y a aucune amélioration des aménagements cyclables entre la rue Jean 23, la rue Vauban et la gare (le cycliste pieds à terre le long du tunnel n'est pas considéré comme un aménagement cyclable.

Le point dur situé entre le talus SNCF et le débouché de la trémie de la gare ne peut trouver sa résolution dans le cadre de ce projet qui n'intervient pas sur cet espace. Il est lié à la topographie (un talus et une trémie). Ce type de points durs qui imposent aux piétons et cyclistes une cohabitation, est complexe à résoudre et nécessite de la part de chacun des usagers, un partage de l'espace public.

Toutefois, les aménagements cyclables réalisés par la Métropole sur l'avenue Foch permettront d'offrir un itinéraire de contournement assurant la continuité du parcours protégé (Foch : phase 1 réalisée à l'été 2023 et phase 2 réalisée à l'été 2024).

Par ailleurs, le projet intègrera dans les phases d'études ultérieures, une traversée cyclable en direction du parvis occupé par l'abri sécurisé.

Place de Vigneulles et avenue de Verdun, vers Metz centre

Un projet connexe relatif à la place de Vigneulles est en interface avec le projet Mettis C et permettra de réaménager l'ensemble de la place (square Jean Pierre Jean).

Le projet METTIS C prévoit l'aménagement du terre-plein rue de Verdun pour une meilleure lisibilité et l'adaptation des traversées au carrefour Jean Moulin pour sécuriser le parcours vélos jusqu'à la rue Pasteur.

Avenue Leclerc de Hauteclocque : dangerosité du parcours actuel en mixité vélos et bus :

L'actuel couloir bus Avenue Leclerc de Hauteclocque est partagé avec les cycles. Les carrefours à feux sont ainsi équipés pour détecter les cyclistes.

Aucune intervention n'est prévue dans le cadre de METTIS C, sur cette voirie qui dispose déjà d'un site propre.

En revanche, l'aménagement prévu de l'avenue Foch dans le cadre du plan vélo de l'Eurométropole permettra d'assurer la liaison Gare-République en passant par l'avenue Schumann.

Place de la République : manque de lisibilité des parcours cyclables autorisés qui sont en dehors de la voirie

Le projet METTIS C prévoit très peu de travaux sur le secteur de la place de la République, si ce n'est la réorganisation des arrêts des différentes lignes. Le sujet de la lisibilité des parcours autorisés aux cycles dépasse ainsi le cadre du projet METTIS C, et pourra être examinée dans un autre cadre.

Schéma cyclable de Marly centre : peu visible et non amélioré par le projet

Les aménagements existants sont conservés, les emprises sont étroites, actuellement les vélos sont en mixité. La vitesse dans le centre de Marly doit rester à 30km/h. Les aménagements réalisés sont ponctuels, mais la gestion des carrefours est adaptée par le projet.

La proposition d'une passerelle vélos/piétons en encorbellement sur le pont de la Seille ne permettrait qu'une amélioration très ponctuelle sans pouvoir agir de manière uniforme sur l'ensemble du parcours. Les aménagements visant à renforcer le respect de la limitation dans la zone 30 est privilégiée.

Dans le secteur de la place Mazelle, les cyclistes sont envoyés sur les trottoirs

Ce point est corrigé au droit de la station, le long du bâtiment parking et de la contre-allée par la séparation en piste cyclable distincte des piétons.

A de nombreux endroits, des arbres sont en plein milieu des cheminements piétons, les concepteurs ne prennent pas en compte tous les modes de déplacement ? (PMR, malvoyants, poussettes, etc.)

Le projet prend bien en compte tous les usagers et respecte la réglementation. Ce point est affiné en phase d'étude suivante et n'est pas l'objet de la concertation. L'ombrage participe au confort estival et des largeurs de déambulation suffisantes sont proposées. La densité des réseaux et la continuité cyclable ne permettent pas toute liberté pour l'implantation d'arbres. Le renforcement de la trame arborée est un enjeu important vis à vis de l'évolution du climat.

Il y a un flou autour de la zone de rencontre de la place Saint-Nicolas qui est déjà aujourd'hui une zone anarchique

Le projet reprend cet espace, **qui est une zone de rencontre**, pour en améliorer la sécurité. Les revêtements circulés et hors circulation sont différenciés. Le statut de zone de rencontre est maintenu.

A aucun endroit n'est indiqué le stationnement vélo. Est-il bien prévu ?

L'implantation d'arceaux vélos est prévue tout au long de l'axe et en box de stationnement sécurisés au niveau des parcs relais. La position sera étudiée en phase d'étude projet.

Des arbres et plantations masquent les traversées piétonnes

Ces points sont systématiquement vérifiés et corrigés, le cas échéant, en phase d'étude suivante.

Pas de prise en compte des piétons rue de Verdun sur le terre-plein central au niveau de Bon Secours.

Il existe un trottoir de part et d'autre de la rue. Le terre-plein est toutefois aménagé en voie verte car il doit rester possible pour un piéton sortant du stationnement de rejoindre les traversées via le terre-plein.

Piste côté bâtiments et trottoirs côté route le long du lycée Louis Vincent

Une seule entrée en recul sur cette façade, de nombreux arrêts minute et un quai de stationnement permettent la dépose des élèves notamment. Ce choix permet de limiter les croisements des piétons avec les vélos tout en assurant un trottoir suffisamment large.

Aucune traversée cyclable n'est gérée aux carrefours (vers rues Mangin, des Roses, Bégin, etc.) et les entrées et sorties des doubles-sens cyclables dans les zones 30 attenantes ne sont jamais pris en compte...

Les feux de gestion des croisements intègrent les traversées cycle, **complétés par des sas vélos**. Du marquage complémentaire est prévu aux raccords des rues adjacentes, et sera affiné en phase d'étude suivante.

A certains endroits, la piste bidirectionnelle fait moins de 2,00 mètres, le trottoir semble peu large

Une gestion avec feux cycles a été choisie. Un pincement est nécessaire pour intégrer cette émergence et garantir un recul par rapport à la circulation d'un côté et aux cyclistes de l'autre. Les emprises étant contraintes, aucune surlargeur n'est disponible. L'hypothèse sans feu de circulation cycles permettait de ne pas réduire la largeur, mais ne permettait pas une gestion aussi sécurisée des traversées. Un seul point de resserrement est à signaler au droit de l'école Ste Thérèse pour ménager un îlot refuge entre la piste cyclable et la chaussée. Cet arbitrage a été pris pour sécuriser cette traversée pour un public scolaire.

Y aura-t-il des dispositifs de protection de la piste et des trottoirs ? La suppression du stationnement le long de l'axe incitera les automobilistes à se garer sur les pistes et trottoirs.

Une bordure émergente est prévue pour empêcher le stationnement à cheval sur la piste.

Pourquoi la disparition de l'aménagement cyclable rue M. Heintz, pourtant hyper emprunté par les jeunes allant au collège-lycée...

Le projet tel que présenté dans le dossier de DUP sera revu afin de conserver cette bande cyclable existante. La suppression de la voie de tourne à gauche permet en effet la création des places de dépose minute, sans supprimer cet équipement cyclable.

Concernant la station Lizé est dans le cheminement piéton, où passent-ils du coup ?

Cette configuration est un quai-trottoir, les piétons cheminant naturellement sur ce dernier.

Disparition de l'aménagement cyclable depuis le rond-point jusqu'à l'ancienne voie ferrée alors que la rue est requalifiée

Deux voies vertes sont prévues sur ce tracé, parallèles à METTIS C (de part et d'autre), et connectées aux aménagements cyclables METTIS C :

- La première sera située sur l'ancienne voie ferrée Metz Château-Salins,
- La seconde sera réalisée à l'intérieur du site de Frescaty, sur l'ancien chemin de ronde

Les cyclistes auront donc le choix de prendre l'un ou l'autre des équipements, selon leur destination.

Au rond-point Costes et Bellonte : des traversées cyclables ne mènent à rien

Le giratoire Costes et Bellonte est le point de connexion vers les futures voies vertes de Frescaty d'une part, et voie verte de l'ancienne voie ferrée d'autre part

Quel est l'avenir du pont sur la Seille ?

L'alternat concerne uniquement les Bus. La circulation générale reste à double sens. L'ouvrage existant n'est pas modifié par le projet.

A l'arrivée de la voie verte le long de la D113a au carrefour avec l'avenue du Long Prey, c'est un trottoir partagé : aménagement illégal si aucun aménagement physique n'est réalisé entre la voie verte et la route

Cet aménagement est existant et en limite du projet. Le projet permet la liaison entre deux aménagements cyclables existants.

Au rond-point avenue de Magny : la piste ne fait que les 3/4 du rond-point, et quel est le traitement de la nouvelle voie verte vers Pouilly ? Il y a également des trottoirs partagés, aménagement illégal, source de conflit avec les piétons.

Ce point fera l'objet d'une prise en compte en phase d'étude suivante.

Demande de précision sur la continuité cyclable entre P+R Costes et Bellonte et la rue des Garennes

Une piste cyclable est réalisée le long du pôle d'échange, avec un local vélo prévu au P+R. Le long du site propre bus entre le P+R et la rue des Garennes, la liaison est en voie verte séparée par une noue plantée et rejoint la future voie verte de la voie ferrée.

Plus globalement, s'agissant des continuités et aménagements cyclables, le projet METTIS C en respect de la LOM traite ladite continuité sur les emprises concernées par des travaux, sachant qu'une partie du tracé METTIS C ne fait pas l'objet d'aménagements.

L'Eurométropole est pleinement engagée en faveur de la réalisation d'aménagements cyclables et déploie progressivement un programme pluriannuel d'investissement ambitieux. En termes de pilotage les agents de l'Eurométropole en charge des aménagements cyclables sont associés au projet METTIS C afin d'une part de conserver une cohérence dans les aménagements, et d'autre part d'anticiper les continuités cyclables de part et d'autre du tracé METTIS C.

Pour autant, la réalisation d'un réseau cyclable maillé et sans discontinuités est un projet de longue haleine, METTIS C ne pouvant porter cette ambition que sur les portions du tracé faisant l'objet de travaux.

3.4.6 Impacts sur l'espace public

Adaptations du projet en vue de limiter les expropriations :

Par rapport au projet présenté dans le dossier de DUP, établi sur la base de l'AVP, les discussions récentes avec différents propriétaires fonciers ont permis d'aboutir à des variantes du projet, permettant de limiter les acquisitions foncières, et ainsi fortement limiter l'impact sur l'activité des parcelles concernées.

Deux secteurs sont concernés :

- Au niveau de la centralité commerciale Costes et Bellonte : sans pénaliser la performance de la future ligne BHNS, le passage en unidirectionnel sur environ 100 mètres du site propre initialement prévu en bidirectionnel doit permettre de préserver un nombre de places de stationnement suffisant pour l'activité économique des différents commerces. En outre, un accès à l'entrée du contrôle technique via le parking public (de forme triangulaire) ainsi qu'un échange de foncier semble la solution la plus efficace.
- Au niveau de la centralité commerciale situé à Marly au croisement de la rue de Metz et de la rue Costes et Bellonte : afin de conserver des espaces de manœuvres suffisant entre les places de parking (allée de 5 mètres minimum au niveau du point le plus contraint), il était nécessaire de gagner quelques mètres sur l'aménagement. L'option privilégiée par le Maître d'Ouvrage est de basculer sur une voie verte protégée de la chaussée par un espace vert, en lieu et place du trottoir et de la piste cyclable initialement envisagés dans l'AVP et présenté dans le dossier de DUP. S'agissant d'une antenne en direction de la zone de Frescaty, les flux vélos devraient être modérés ce qui rend cette option légitime. En effet, pour mémoire, entre le Pôle d'échange Costes et Bellonte et l'ex-voie ferrée, la continuité cyclable contiguë à l'axe METTIS C sera assurée via la voie verte créée sur l'ex-voie ferrée de Château Salins.

Certaines expropriations constituent des régularisations de l'espace public, sans modification de l'usage actuel :

Une contribution porte notamment sur une acquisition foncière (AF) à hauteur du n°26 rue du XXe Corps. Le foncier concerné par cette AF est dans les faits déjà un trottoir ouvert à la circulation de tous, ce dernier étant continu et les immeubles étant alignés.

Dans les faits, en termes d'usage, cette acquisition ne changera rien, mais vise à régulariser cette situation, en transférant le foncier relatif à ce trottoir, d'un propriétaire privé vers la puissance publique en charge des voiries.

A noter que ce transfert est nécessaire, l'Eurométropole ne pouvant mener et financer des travaux sur le domaine d'autrui. Il n'est donc pas possible de laisser perdurer ce type de situations. Sans aller jusqu'à l'expropriation, l'Eurométropole a proposé aux propriétaires concernés de procéder à des acquisitions à l'amiable.

La gestion du tourne à gauche vers Plantières, au niveau de la place Mazelle :

Comme indiqué dans le dossier de DUP, le Maître d'Ouvrage par ailleurs gestionnaire de la voirie souhaite conserver l'ensemble des mouvements actuellement autorisés par le carrefour Mazelle. Le tourne à gauche vers le passage de Plantières, sera ainsi conservé. La modélisation du carrefour dont les résultats ont été reçus postérieurement à l'enquête publique, a cependant démontré que l'option présentée dans le dossier de DUP, visant à attribuer une des 3 voies existantes à METTIS (station et régulation), et à concentrer sur les 2 voies restantes la circulation générale aujourd'hui répartie sur 3 voies, générerait des remontées de files importantes.

Afin de conserver un carrefour fluide, il a été retenu d'étudier la création coté place Mazelle, d'une nouvelle voie dédiée à la station et à la régulation de METTIS C. Compte tenu des émergences liées au bassin d'orages présent sous les voies de circulation, le terre-plein central ne peut-être impacté. Cette voie serait ainsi créée sur le bord de la place Mazelle.

En réponse aux contributions reçues, cette adaptation du projet inclut également l'étude du verdissement de la place Mazelle aujourd'hui très minérale (lutte contre les îlots de chaleur urbain), et la proposition d'une solution architecturale ou paysagère afin d'éviter que les enfants jouant sur la place ou au milieu des jets d'eaux, ne courent jusqu'aux voies de circulation.

Le traitement de la rue Franiatte au droit de l'Etablissement JEAN XXIII :

Une contribution porte sur le devenir du mur d'enceinte et de la porte cochère de l'Etablissement JEAN XXIII rue Franiatte. A ce sujet, le Maître d'Ouvrage a pris soin d'échanger avec l'Etablissement.

Ce dernier a fait part de son souhait de profiter de la création de la station METTIS, et de l'acquisition foncière liée, pour déplacer son entrée (actuellement rue Mgr HEINTZ) vers la rue Franiatte, en faisant tomber le mur. Le public aura ainsi vue sur le parc arboré de l'Etablissement, ce qui contribuera à améliorer grandement la qualité esthétique de cette rue aujourd'hui enserrée entre deux murs. En termes de reconstitution de l'enceinte de l'établissement, plusieurs options sont aujourd'hui à l'étude, dont une visant à la réutilisation des quelques grilles démontées autour du quartier LIZE ; du fait du faible linéaire de grilles démontées, cette option présente l'inconvénient de recréer un linéaire de mur aveugle conséquent. L'option d'une grille neuve permettrait de proposer un linéaire grillagé (donc visuellement ouvert sur le parc) plus important. Alors que des discussions portent sur la reconstruction (déplacement) de la loge du gardien, il n'est pas prévu de reconstruire la porte cochère.

Le traitement des Points d'Apport Volontaire :

Le projet METTIS C intègre la requalification complète de l'axe Franiatte / XXe Corps. Ainsi, au-delà du projet lié aux transports, on parle d'une requalification des espaces publics de façade à façade. Ce projet intègre donc la question des Points d'Apport Volontaire, qui seront traités en coordination avec le service de l'Eurométropole en charge de cette compétence.

Traversée devant l'école Sainte Thérèse :

Afin de répondre aux inquiétudes présentées dans plusieurs contributions, cette traversée sera bien réglée par feux. Une attention particulière est apportée à ce point du tracé, compte tenu de la présence de l'école.

Le souhait de conserver davantage d'arbres au niveau de la station Lizé :

Pour mémoire, le projet présenté dans le dossier de DUP indiquait la coupe de 14 arbres de l'alignement au niveau de la station Lizé. Après réexamen, une nouvelle proposition permet de limiter à 5 le nombre d'arbres qui devront être coupés à cet endroit, pour quatre plantés.

Pour mémoire, conformément au souhait du Maître d'Ouvrage, le projet METTIS C permet un solde très largement positif entre le nombre d'arbres abattus, et le nombre d'arbres plantés. Le dossier de DUP fait état de 69 arbres coupés dans la variante privilégiée V2B, contre 222 arbres plantés.

Les nuisances sonores liées aux annonces en stations :

Une contribution s'inquiète des éventuelles nuisances sonores liées aux annonces en stations. Ce type d'annonce permet la bonne information des usagers, notamment s'agissant des usagers en situation de handicap (déficients visuels).

Les nouvelles technologies de sonorisation permettent d'adapter le volume sonore à l'ambiance sonore en temps réel, via un micro d'ambiance qui mesure le niveau de bruit ambiant. Ainsi, le volume sonore des annonces s'adapte. Lorsque la ville est calme, le volume sonore sera ainsi abaissé.

Le PEM, le barreau réservé aux bus et le P+R Costes et Bellonte sont localisés sur l'emplacement réservé à un futur Boulevard Intercommunal Sud :

Une contribution fait état du fait que le Pôle d'Echange Multimodal, le barreau réservé aux bus et le P+R Costes et Bellonte sont localisés sur l'emplacement réservé à un futur Boulevard Intercommunal Sud (BIS). Cela est exact.

Pour autant, la réalisation de ce BIS n'est pas envisagée à court ni à moyen terme. Par ailleurs, les aménagements cités ne semblent pas incompatibles avec la réalisation du BIS.

Afin de préserver la possibilité de réaliser un jour ce BIS, il importe que la puissance publique conserve la maîtrise foncière des emprises, et n'y construise rien d'irréversible. Ces deux conditions sont réunies.

Le traitement des entrées charretières :

L'Eurométropole est vigilante s'agissant de la question du traitement des entrées charretières des riverains du projet METTIS C. Dans le cadre de la mise en sens unique de l'axe XXe Corps / Franiatte, il n'est pas envisagé de supprimer des accès charretiers. L'Eurométropole a ainsi bien pris note des entrées des différents riverains qui se sont manifestés dans le cadre de l'enquête publique (40 rue Costes et Bellonte, 32 et 105 rue de Metz, 26 rue du XXe Corps Américain, Rue Beauque, rue Marc Seguin, 72-74 rue du XXe Corps...).

3.4.7 Gestion de la phase travaux

Quelle information sera mise en place par l'EMM pendant la phase travaux ? :

Les modalités d'information des riverains du chantier n'ont pas encore été définies avec précision, mais l'Eurométropole souhaite mettre en œuvre des moyens pragmatiques, par exemple en alimentant une application mobile, ou en détachant un médiateur permanent pour cette mission en vue de répondre aux demandes (numéro de téléphone dédié, adresse mail dédiée, RDV sur site...).

Quel réseau de transport pendant la phase de travaux ? :

A l'instar des déviations du réseau de transport mises en place entre juillet et octobre 2023 lors des travaux sur le réseau d'assainissement, les futurs travaux METTIS C vont nécessiter la déviation des différentes lignes de transport.

Pendant ces travaux, il sera cependant demandé aux entreprises de maintenir des accès autant que possible pour les riverains. En termes de nuisances, il n'est pas prévu à ce stade de mener des travaux de nuit – des interventions ponctuelles étant toutefois possibles pour limiter l'impact sur les déplacements. Comme indiqué en pièce n°3 du dossier de DUP, la durée des travaux sur le tronçon central (axe Franiatte / XXe corps est estimée à environ 12 mois.

Comme indiqué précédemment, une commission d'indemnisation des commerçants sera mise en œuvre. Sur la base d'un règlement approuvé par l'Eurométropole, un magistrat indépendant sera chargé de cette mission.

Étude environnementale :

Afin de répondre à une contribution, il est précisé que la réalisation d'un bilan carbone n'est pas imposée dans le cadre de la procédure de DUP relative à ce projet. Le Maître d'Ouvrage a cependant pris le soin de faire réaliser une étude environnementale poussée, de plus de 158 pages A3 (hors annexes), qui traite de l'ensemble des sujets et des impacts du projet, alors même que cette étude n'est pas obligatoire dans le cadre d'une procédure de DUP liée à l'expropriation.

LA COMMISSION D'ENQUETE A PRIS EN COMPTE TOUTES LES REPONSES DE L'EUROMETROPOLE DE METZ, PORTEUR DE PROJET TELLES QUE FORMULEES DANS LE MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC. ELLE Y SOUSCRIT ENTIEREMENT ET SOUHAITE QUE LES REPONSES APORTEES COMBLANT LES INTERROGATIONS LEGITIMES DES INTERVENANTS. CONCERNANT LES DIFFERENTES PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PROJET, EMANANT DU PUBLIC, DES ELUS OU DES RESPONSABLES ASSOCIATIFS, LA COMMISSION D'ENQUETE PREND NOTE DES REPONSES DE LA METROPOLE ET LUI RECOMMANDE D'ETUDIER AVEC SOIN CELLES DES MODIFICATIONS FAISANT L'OBJET DES RECOMMANDATIONS OU DES RESERVES EXPRIMEES PAR LA COMMISSION ET D'Y APPORTER LES REPONSES NECESSAIRES.

Les principales préoccupations du public qui s'est exprimé au cours de l'enquête reposent essentiellement sur :

- le problème de la circulation à sens unique.
- la suppression des places de stationnement sur le trajet
- la réduction de l'activité commerciale
- le tracé dans la traversée de Marly-centre
- Les discontinuités sur les pistes cyclables

4. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION

Vu :

- La décision N° E23000105/67 du 30 octobre 2023 du président du Tribunal Administratif de STRASBOURG, modifiée le 5 décembre 2023, décidant la constitution d'une commission d'enquête composée de :
 - Monsieur Jacques PHILIPPE, président de la commission,
 - Monsieur Robert CISAMOLO, membre titulaire,
 - Monsieur Frédéric GUERIOD, membre titulaire.
- L'arrêté DCAT/BEPE/ N° 2023-226 de monsieur le préfet de la Moselle en date du 20 novembre 2023 portant ouverture d'une enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) Mettis « C », sur le territoire des communes de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly,
- L'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 et son décret d'application du 25 avril 2017 sur la dématérialisation de l'enquête publique,
- Le bon déroulement de l'enquête publique du 4 décembre 2023 au 12 janvier 2024 inclus,
- La publicité et l'affichage réglementaire afférent à la présente procédure,
- Les pièces constituant le dossier d'enquête tenues à la disposition du public en mairie de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly et consultables sur le site de la préfecture et de l'hébergeur :
 - [https://www.moselle.gouv.fr-publicité légale installations classées et hors installations classées-arrondissement de Metz](https://www.moselle.gouv.fr-publicité_légale_installations_classées_et_hors_installations_classées-arrondissement_de_Metz)
 - <https://www.registre-numerique.fr/mettisc-eurometropole-metz>
- L'analyse du dossier effectué par la commission, les documents législatifs et réglementaires, les informations complémentaires fournies par les premiers magistrats des communes impactées et par le porteur de projet au cours d'entretiens et durant l'enquête,
- Les observations du public sur les 4 registres d'enquête et sur le registre dématérialisé, ainsi que les courriels et courriers parvenus ;
- Le procès-verbal de synthèse de fin d'enquête publique, portant notification à Metz-Métropole des résultats de la consultation et des observations et remarques formulées, transmis le 23 janvier 2024,
- Le mémoire en réponse de METZ-Métropole reçu par la commission d'enquête en date du 12 février 2024 dont les réponses sont documentées et vérifiables,
- Les éléments du rapport comprenant l'analyse des observations du public sur les registres et sur les supports numériques, et leurs remarques, demandes et propositions,
- La synthèse sous forme de demande de mémoire en réponse relative aux interventions du public et les réponses apportées par l'Eurométropole porteur de projet et annexées au présent rapport,

ENTENDU :

- Le président de l'Eurométropole de Metz, monsieur François GROSDIDIER et ses proches collaborateurs au cours d'une réunion préparatoire et de plusieurs réunions de synthèse intermédiaires ;
- Les Premiers magistrats, représentants et élus des municipalités de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly qui ont apporté leur bonne connaissance du milieu local
- Le personnel de la Direction de la Coordination et de l'Appui Territorial – Bureau des Enquêtes publiques et de l'Environnement, pour sa connaissance fine des problèmes administratifs.

JUSTIFICATIONS DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET :

4.1. SUR LA FORME

- Le Projet de création de la ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) Mettis « C », sur le territoire des communes de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly, s'inscrit dans le cadre législatif et réglementaire en vigueur et répond au régime du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
- Pour le présent projet faisant l'objet d'une Demande préalable de reconnaissance d'utilité publique sans autorisation environnementale, l'enquête publique est encadrée par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
- Le déroulement matériel de l'enquête publique a été conforme aux principes réglementaires et aucune anomalie particulière n'a entaché le cours de l'enquête publique. La population des communes concernées a été correctement informée par une publicité de bon niveau, tant réglementaire dans les journaux et l'affichage municipal, que par des publications récurrentes dans la presse régionale.
- Toute facilité a été donnée à la commission d'enquête pour apporter des réponses à ses questions, réunir les éléments nécessaires à la compréhension du dossier et consulter la documentation.
- Le contrôle de l'affichage a été réalisé à plusieurs reprises dans les 3 communes concernées et au siège de la Métropole.
- Les membres de la commission se sont déplacés plusieurs fois sur le parcours envisagé, afin d'avoir une vision précise du terrain et de l'environnement.
- Le public désireux de s'impliquer dans cette consultation a pu avoir accès au dossier dans sa présentation papier en mairie et sur les différents sites numériques présentant l'enquête dématérialisée. Il a pu s'exprimer librement par tous les moyens offerts (registre, courrier, courriels, entretien avec les Commissaires).
- Le dossier d'enquête, conforme à la réglementation, complet mais d'un volume conséquent, apporte des explications très détaillées permettant bien la compréhension du projet. On peut regretter une trop grande technicité de certaines parties du texte et une multiplicité de croquis et plans qui pouvaient parfois rebuter le public. La consultation du dossier dématérialisé sur le site « Registre Numérique » en particulier celle des 12 annexes était plus abordable, bien que les dimensions des nombreux schémas étaient moins adaptées à la lecture sur écran.
- Le déroulement matériel de l'enquête publique a été conforme aux principes réglementaires et aucune anomalie n'a entaché le cours de l'enquête publique. Le public s'est déplacé en nombre lors des 8 permanences à la Métropole et dans les mairies. Ces permanences se sont déroulées de façon satisfaisante et dans de bonnes conditions, sans aucun incident. En revanche, pendant les permanences à la Mairie de Marly, le nombre important de visiteurs a parfois contraint les commissaires à faire respecter une stricte discipline pour la consultation du dossier.

4.2. SUR LE FOND : MOTIVATION DE LA COMMISSION QUANT AUX THEMATIQUES ABORDEES DANS LA PRESENTE ENQUETE

Les thématiques abordées ci-dessous ont pour but de mettre en lumière le raisonnement qui a guidé la commission d'enquête dans son avis final.

Il convient d'aborder d'emblée une thématique récurrente lors de l'ensemble des permanences à savoir l'impact des travaux générés par la création du METTIS ainsi que le report du trafic dans les rues adjacentes à la ligne C.

4.2.1 Impact des travaux générés par la création du Mettis et le report du trafic

La commission d'enquête a bien noté les nombreuses inquiétudes des habitants de la Métropole concernant les travaux. Les élus et les agents de la Métropole ne cachent pas que cette phase sera dérangeante en ce sens que les habitudes de circulation seront perturbées alors même qu'aucun report modal ne sera opérationnel. Le boulevard du XXe corps Américain à Montigny-lès-Metz est un axe très fréquenté dans les deux sens et les craintes des habitants peuvent tout à fait s'entendre. Il faut cependant nuancer le propos en cela que le tracé du périmètre des travaux connaît des problèmes de trafic inégaux et des thématiques différentes.

Si durant les travaux la ville de MARLY n'est que faiblement impactée au regard du programme prévu, il en ira différemment de Montigny-Lès-Metz au niveau du Boulevard du XXe Corps et de la rue du Général Franiatte. Il s'agit en effet d'une réfection de façade à façade dépassant le seul cadre de la création d'une ligne de bus. Il s'agit d'un projet d'urbanisme d'ampleur. La ville de Metz sera aussi impactée par les travaux au regard de l'étroitesse des rues.

Il est vrai que la Métropole n'a pas communiqué avec précision sur le report du trafic à la fois durant les travaux, mais aussi après. La Commission d'enquête reconnaît bien volontiers que lister l'ensemble des rues avec l'impact d'un trafic plus ou moins important serait une tâche extrêmement fastidieuse, mais elle aurait aimé avoir plus de détails ou de pistes. Le public n'a d'ailleurs pas manqué de poser des questions sur cette thématique lors de l'enquête. La Commission d'enquête a néanmoins constaté que la Métropole n'est pas sans ressource sur le sujet, car l'intelligence artificielle GERTRUDE gèrera au mieux le trafic comme elle le fait déjà actuellement. Cet outil de gestion est utilisé depuis les années 90 par la ville de Metz avec pour ambition de fluidifier le trafic.

GERTRUDE est couplée à un SAE (Système d'Aide à l'Exploitation pour les transports en commun) afin de permettre la micro-gestion autour d'un axe rendant ainsi l'outil plus précis et plus performant. GERTRUDE semble être la seule véritable réponse apportée par le maître d'Ouvrage autour des questions de circulation et du report du trafic pendant et après les travaux. La Commission d'enquête a vu des simulations de circulation réalisées par la Métropole sur les principaux axes de la future ligne C. La Métropole s'est donc projetée au-delà des travaux et elle prouve que le report de circulation ne va pas substantiellement congestionner les axes ni agrandir les files d'attente sur l'axe du XXe corps et rue du général Franiatte.

Elle a d'ailleurs répondu dans son mémoire en réponse que « Comme évoqué dans le dossier de DUP, le très bon maillage du territoire en infrastructures routières permet de bien répartir les trafics reportés sur différentes voies. Les usagers en changeant leurs itinéraires feront légèrement augmenter les trafics sur certaines rues, mais cette augmentation reste faible ».

La Commission d'enquête reconnaît que les travaux seront pénibles à supporter tout comme le report du trafic sur d'autres rues et voies, mais ils sont indispensables à la création du projet. Il faut en effet s'extraire du contexte purement matériel avec les longues files de voitures s'agglutinant autour des axes de circulation et autour des ronds-points pendant les travaux afin de se projeter dans l'avenir avec la création du METTIS qui aura une durée de fonctionnement largement

supérieure à la durée des travaux. L'enquête porte sur l'intérêt général de la création de la ligne C du Mettis et il serait déraisonnable bien que tentant pour la majorité des gens de s'arrêter aux seuls désordres et désagréments opérés par les travaux. Le report du trafic suit la même logique dans la mesure où un report modal est escompté par le maître d'ouvrage pour réduire, voire supprimer sur une partie du parcours les véhicules individuels.

Nombre de remarques dans le registre numérique de l'enquête publique évoquaient les nuisances de circulation de certaines rues par suite du report du trafic après les travaux. La Commission d'enquête entend cette observation qui devra être considérée au cas par cas et non d'une manière globale sur l'ensemble du parcours. En effet, les Maires détiennent le pouvoir de police pour réglementer la circulation sur les axes se situant dans le périmètre de leur Commune. Peut-être que des arrêtés visant à réduire la limitation de vitesse ou un changement de sens de circulation pourront améliorer certaines situations. En tout état de cause, il est encore une fois impossible de mettre sur un pied d'égalité les nuisances potentielles de circulation générées par le report du trafic avec l'intérêt général du projet qui se veut durable et pérenne.

4.2.2 Le stationnement après les travaux du METTIS

La Commission d'enquête a entendu les nombreuses observations quant à la suppression de nombreuses places de parking. Les craintes et les doléances ont été exprimées dans les trois communes y compris à Marly alors qu'il semblait à la commission d'enquête que la Commune serait moins sensible à ce type de problématique dans la mesure où les aménagements et les changements sont moins importants dans cette Commune qu'à Montigny-lès-Metz et à Metz. Preuve que cette problématique est universelle et ne doit pas être écartée trop rapidement.

Le dossier d'enquête présente dans l'annexe 5 un nombre de places de parkings supérieur à l'actuel. Ceci est surprenant en première lecture dans la mesure où le METTIS doit permettre un report modal et donc l'utilisation moins fréquente de la voiture. La Commission d'enquête en déduit que le Maître d'Ouvrage souhaite réaliser une transition « douce » entre le Mettis et le « tout voiture ». L'objectif est de laisser le temps aux habitants de s'adapter au METTIS dans la perspective d'un report modal.

Lorsque ce tableau est analysé, il apparaît que le parking rue MANGIN va créer 220 places au niveau du Boulevard du XXe Corps. Ce parking répond à une demande des habitants de ce secteur dans la mesure où il y a peu de places de stationnement et qu'elles se trouvent souvent en pieds d'immeuble. Néanmoins, la commission d'enquête relève que les 220 places représentent 38.1 % des places de stationnement prévu sur le parcours de la ligne C. Cela veut dire que si à l'échelle du projet le nombre de places augmente, il ne le fait pas de manière harmonieuse sur l'ensemble de la future ligne C. Le raisonnement du maître d'ouvrage n'a pas porté sur une échelle de quartier ou de communes, mais sur celui du projet dans sa globalité or ce n'est pas l'échelle d'un habitant. En effet, aucune statistique ou information n'est donnée concernant le nombre de personnes travaillant hors des axes desservis par la future ligne C.

néanmoins les villes s'adaptent à l'image de Montigny-lès-Metz qui construit l'écoquartier « Lizé » passant à proximité de la future ligne C. Les habitants n'auront qu'une seule place de parking par habitat afin de les inciter à utiliser les transports en commun. Ces futurs habitants choisiront d'habiter l'endroit en toute connaissance de cause. La Commission d'enquête reconnaît que l'objectif du METTIS est de proposer un autre mode de transport aux habitants afin qu'ils délaissent leur véhicule lorsque cela est possible. Là encore, la population qui empruntera le METTIS sera différente selon les communes.

En effet, les catégories socio professionnelles varient d'une Commune à l'autre, mais il est possible d'identifier les profils possibles des utilisateurs potentiels de la future ligne C à savoir :

- Les salariés aux horaires réguliers devant se rendre sur le lieu de travail desservi par le METTIS,
- Les collégiens, lycéens et étudiants.
- Les retraités.
- Les actifs le week-end.

En revanche les actifs devant se rendre en dehors de l'agglomération Messine voire au sein de cette dernière dans des zones non desservies (comme les communes situées sur les coteaux du Saint-Quentin ou Metz Belle Croix) devront prendre leur véhicule pour se rendre à leur travail. Le report modal sera impossible pour ces personnes qui devront stationner leur véhicule à leur retour.

La Commission d'enquête estime donc qu'il faudrait que le maître d'ouvrage effectue une analyse plus fine par quartier ou secteur afin de proposer des solutions plus adaptées au stationnement des véhicules permettant une meilleure acceptation du projet. Cette proposition peut sembler, en apparence, surprenante en ce sens que le tracé est déjà contraint par les infrastructures et l'urbanisme existant, mais la réussite d'un projet dit « d'intérêt général » nécessite de mieux prendre en compte les contraintes de stationnement qui pèsent sur les habitants afin qu'il réponde au besoin de toutes les catégories de la population y compris celles qui auront du mal, par nécessité ou par choix, à changer de paradigme.

Les éléments d'informations présentées par le Maître d'Ouvrage dans son mémoire en réponse précise qu'une analyse détaillée, secteur par secteur, a été menée et présentée lors des différentes réunions publiques tenues à Marly, Montigny-lès-Metz et Metz en mars 2023. Il n'en reste pas moins vrai que les difficultés actuelles de stationnement, pour les personnes contraintes à utiliser leur véhicule personnel, seront dégradées lors de la réalisation et la mise en service de cette nouvelle ligne METTIS.

Si jusqu'ici les thématiques abordées ne présentaient pas de problématique aiguë, il en va différemment de la traversée de Marly par le centre-ville qui nécessite un traitement spécifique dans les présents développements.

4.2.3 La ligne Marly – Metz : Un tracé nécessitant une attention particulière

Lors des permanences à Marly ainsi qu'à Montigny-lès-Metz, de très nombreuses personnes ont interpellé la commission d'enquête sur la traversée du METTIS dans Marly centre. Le contournement par la RD 113a a été tout aussi souvent avancé par ces personnes. Les inquiétudes des habitants sont multiples (gabarit du Mettis dans un village, croisement sur le pont de la Seille, taux de remplissage de l'actuel L2 etc...).

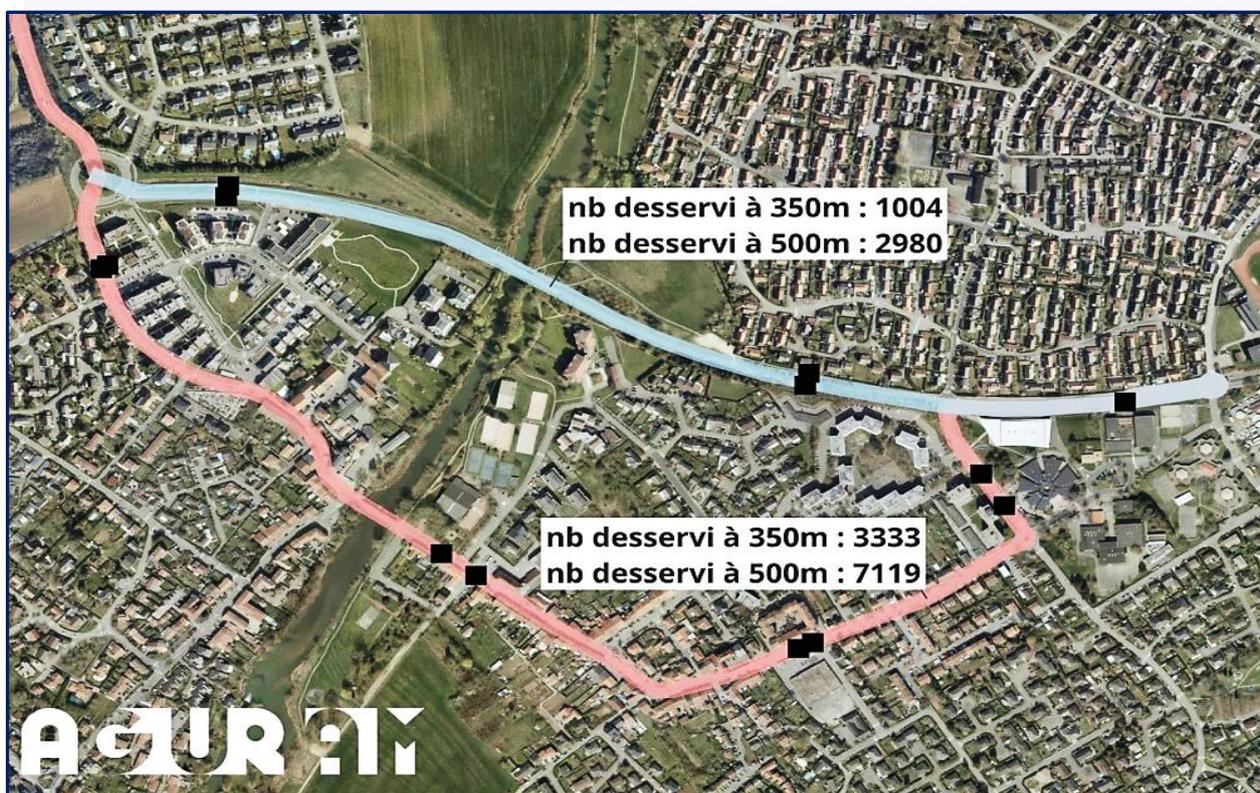
La Commission d'enquête s'interroge aussi sur ce tracé dans Marly Centre. Aussi elle a demandé, dans un premier temps, un rapport sur l'expérimentation du croisement sur le pont de la Seille qui a été réalisé par la Métropole. Cette dernière indique que le test a été mené avec succès le 16 octobre 2023. Cependant, aucun rapport officiel n'a été communiqué à la Commission d'enquête. Cette dernière ne peut donc certifier que les METTIS en circulation générale peuvent se croiser sans difficulté sur le pont de la Seille, en l'absence d'un document officiel l'attestant.

Le Maître d'Ouvrage n'a en outre effectué aucune étude ayant pour objet le contournement de la RD 113a par les METTIS. Il est à noter que cet itinéraire sera tout de même quelques fois emprunté par les bus dans la mesure où le site internet de la Commune de Marly indique lors des crues « Comme toujours en cas d'inondation à Marly, ce sont les voies aux abords de l'hôtel de ville qui sont impactées : les rues Eugène JOUIN et du Pâquis sont barrées. Pour le moment, la rue des Écoles reste accessible aux automobilistes ainsi qu'aux bus. La Seille va continuer sa crue et cette rue sera fermée aux véhicules si l'inondation s'accroît. Dans tous les cas, les commerces et la

mairie restent ouverts et accessibles aux piétons »¹. Éviter le centre de Marly implique donc de passer à un moment ou à un autre par la RD 113a. Il serait donc important de s'assurer que le passage des METTIS durant les périodes de crues est compatible avec la circulation générale sur la RD 113a et que rejoindre cet itinéraire ne posera pas de problème à un bus de 24m de long. La Commission estime en outre que le coût d'une étude sur le passage du METTIS via la RD 113a serait dérisoire au regard du montant total de l'opération. L'objectif serait de comparer les avantages et inconvénients des deux tracés. Ce raisonnement est d'ailleurs en cohérence avec la communication effectuée par le Maire de Marly, Thierry Ory, qui a été interrogé par le Républicain Lorrain dans un article paru le 31 janvier 2024 intitulé « Le tracé de la future ligne du METTIS ne fait pas l'unanimité ». Le premier magistrat précisait alors dans une publication sur Facebook « qu'il entendait les remarques sur l'offre de navette interne à notre ville ainsi que sur d'autres possibilités de destination dans le cadre de la refonte de l'offre de service de transport en commun de Metz Métropole de Metz, en cours, de proposer une ligne transversale. Je m'y emploierai ».

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique que le choix par le centre de Marly est logique au regard du bassin de population potentiellement desservi comme l'indique le schéma ci-dessous :

Le Maître d'ouvrage indique dans sa réponse « le tracé passant par le centre de Marly est donc le plus efficient sur le plan socioéconomique ». Est-ce que le seul nombre d'utilisateurs potentiels à desservir pourrait traduire cette interaction entre des facteurs sociaux et économiques ? Ce terme laisse penser qu'il y aurait une éventuelle disparité sociale entre les habitants du Centre de la Commune et ceux des clos qui justifieraient le passage du METTIS par le centre-ville. La commission d'enquête n'est pas en mesure de répondre à cette question et le maître d'ouvrage n'a pas développé plus ce point. La densité de population est un argument, mais peut-elle justifier à elle seule le passage du METTIS de la ligne C ?



¹ <https://www.marly57.fr/inondations-point-sur-la-situation/>

En toute hypothèse, le METTIS sera amené à passer par la RD 113a lors des inondations or l'absence d'étude technique pour anticiper ce passage pourrait être un problème. Une étude approfondie ne retardera pas significativement le projet dans la mesure où l'entrée en service des bus ne devrait entrer intervenir qu'en 2027 en raison de la rareté des pièces nécessaires à la construction des véhicules² alors que le délai indiqué dans l'enquête était fixé à fin 2025. L'intérêt de réaliser une telle étude serait double à savoir :

- S'assurer que les METTIS pourront circuler sans problème dans Marly pour rejoindre la RD 113a en cas de crues
- Renforcer le choix et le poids de la décision de passer par Marly centre si l'étude du passage par la RD 113a ne se révèle pas pertinente comme semble le penser la Métropole. La résistance au changement des habitants contre ce projet sera moins forte, car il y aura des arguments techniques et une étude spécifique sur le sujet.

En outre, le maître d'ouvrage a fourni une étude intéressante dont les résultats chiffrés remettent en question ce qui a pu être dit à la commission d'enquête lors des permanences à savoir que peu d'usagers sont au départ de Marly dans le cadre de la LIANE 2.

« L'Eurométropole et son exploitant disposent en temps normal des chiffres de validations à la montée, via le système billettique. Ces données sont exhaustives et sont collectées en continu. Cependant, afin de disposer de données plus complètes dans le cadre de la révision de son PDU (Plan de Déplacements Urbains), l'Eurométropole a fait réaliser en novembre 2018, une enquête OD (Origine-Destination). La méthodologie d'une telle enquête OD est normalisée et identifie la destination de chaque voyage (contrairement au simple suivi des validations à la montée) en interrogeant chaque passager sur l'origine et la destination de son déplacement. Les résultats représentant un jour ouvré de base (JOB) sont les suivants :

- 5 260 voyages sont comptabilisés sur LIANE 2,
- 2 885 voyages ont pour origine ou pour destination Marly (soit 55% des voyages de LIANE 2)
- 6% des voyages de LIANE 2 sont intra Marly (montée et descente dans Marly)
- 14% des voyages de LIANE 2 se font entre Marly et Montigny
- 36% des voyages de LIANE 2 se font entre Marly et le Centre-Ville de Metz ».

Ainsi plus de la moitié des voyageurs de la LIANE 2 proviennent de Marly. Le Maître d'Ouvrage utilise d'ailleurs ces statistiques pour justifier le choix du passage par Marly Centre en indiquant que : « Cette partie du tracé est donc celle qui enregistre le plus de voyageurs dans Marly, ce qui est en lien direct avec le volume de population et la localisation des pôles générateurs de déplacements (Mairie, Centre commercial...) ». La commission d'enquête note que l'argument est pertinent, mais il repose sur un présupposé que les habitants des clos ne se déplacent peu ou pas pour prendre la LIANE 2. En effet, les usagers qui empruntent le bus ne se localisent pas géographiquement au regard de leur lieu d'habitation, mais au regard des arrêts de bus dont les emplacements sont fixés par l'autorité organisatrice du réseau de transport. Ainsi quelle est la part des voyageurs habitants du centre-ville et des clos ? La densité de population n'est pas toujours un indicateur fiable, car il peut y avoir une surreprésentation d'un groupe par rapport à un autre. L'argument de la Métropole est sans doute correct, mais elle ne le démontre pas avec des chiffres ou une étude sachant que le report modal s'adresse à tous. L'argumentation du Maître d'Ouvrage est probablement justifiée, mais elle n'est pas étayée par une étude comportant des critères objectifs à présenter au public.

² Article du Républicain Lorrain « Béatrice AGAMENNONE : Il faut augmenter les fréquences du Mettis » du 12/02

Un dernier point important sur le tracé est à relever en ce qui concerne le passage des METTIS sur la future ligne C. Les bus vont longer des monuments historiques sur leur passage (exemple église Saint-Martin) et il faudra que le maître d'ouvrage s'assure que ces véhicules ne généreront pas de vibrations plus élevées que ceux générés par les véhicules de la LIANE 2. Le Maître d'ouvrage semble néanmoins confiant en indiquant que « le poids total d'un véhicule ne constitue pas une donnée significative pour mesurer ses effets sur la chaussée, ce qui est pris en compte pour évaluer les impacts sur son environnement (notamment la chaussée) sera la charge à l'essieu ». Il indique en outre que le retour d'expérience des lignes A et B est positif malgré des revêtements propices au développement de vibrations tels que les pavés ou les plateaux surélevés. Il convient donc de se fier au retour d'expérience des autres lignes afin d'être rassuré sur ce point.

La problématique de la survie des commerces avec le passage du METTIS a aussi été longuement évoquée par les habitants des Communes lors des permanences et il convient d'étudier ce point en détail.

4.2.4 En réponse à de nombreuses observations du public à cet égard, comparer dans une logique de bilan (coût/avantage) et d'un point de vue financier, la nouvelle ligne du Mettis C par rapport à l'existant, notamment la Liane 2.

L'actuelle LIANE 2 (Marly - Place de la République), - précédemment nommée ligne 16 - a vu son nombre de voyageurs augmenter de manière importante entre 2007 et 2019 : +64% sur la période. Sous l'effet de la crise sanitaire et comme sur l'ensemble du réseau Le Met', la fréquentation de cette ligne a stagné entre 2019 et 2021, mais repart à la hausse depuis 2022.

- 741 330 voyages en 2007
- 880 893 voyages en 2015
- 1 212 565 voyages en 2019
- 1 216 662 voyages en 2022

Cette ligne opérée en véhicules articulés est cependant aujourd'hui en situation de saturation, avec pour résultat une stagnation de la fréquentation, qui peine à progresser depuis 2019. Ainsi, cette ligne ne pourra pas en l'état répondre à la croissance de la part modale des transports en commun ; d'ici à 2030 la part modale des transports en commun doit ainsi atteindre 12% (contre 9% mesurés en 2017).

Or, cette ligne va également devoir également absorber le trafic supplémentaire résultant du développement du territoire qu'elle dessert :

- Reconversion en cours du quartier militaire Lizé (9 ha) : 530 logements, 62 pavillons, résidence intergénérationnelle de 4 800m², 2 300m² d'équipements publics (médiathèque, centre Moselle Solidarités), 2 216 m² de commerces et services (halle de marché, commerces de proximité, petite surface alimentaire, crèche privée,).
- Reconversion à court terme du site de l'ancienne menuiserie KARM avec la création de 103 logements directement sur l'axe desservi par LIANE 2
- Développement en cours et à venir des zones d'habitat (lotissements) dans le sud de la Commune de Marly : autour des rues de la gare et du chemin de fer
- Rabattement des lignes péri-urbaine sur LIANE 2 et LIANE 3 au niveau du Pôle d'Echanges de Costes et Bellonte
- Reconversion à venir de l'ancien quartier militaire Reymond (4 ha)

La réalisation de la 3^{ème} ligne de bus à haut niveau de service (METTIS C) constitue l'action n°2 du PDU révisé adopté par l'Eurométropole en février 2020 (à la suite d'une enquête publique).

En cohérence avec le contexte législatif de plus en plus ambitieux en termes de développement durable, l'enjeu du PDU 2020-2030 est de faire diminuer la part des déplacements effectués en voiture, ce qui nécessite d'améliorer les performances des transports en commun pour en augmenter leur usage, mais également de développer les itinéraires cyclables et piétons pour augmenter les déplacements à vélo et les déplacements à pied.

Le PDU a fixé pour objectifs d'ici à 2030, d'accroître d'un tiers la part modale des transports en commun, et d'atteindre 130 voyages par an et par habitants. Pour répondre à ces objectifs, il est indispensable de mettre en œuvre chacune des 40 actions édictées par le PDU, dont la réalisation de la 3^{ème} ligne de bus à haut niveau de service (BHNS METTIS C).

En effet, comme l'ont démontré les chiffres de fréquentation du réseau de transport à la suite de la mise en service des deux premières lignes METTIS A et B, une ligne de BHNS est un formidable accélérateur en termes de croissance de la fréquentation d'un réseau de transport urbain, ainsi qu'en termes de report modal. Du fait de ses performances (vitesse, régularité, capacité des véhicules, dimensionnement des stations, vente sur le quai et non à bord...), une ligne de BHNS est plus attractive qu'une simple ligne de bus, ce qui nécessite d'anticiper l'évolution de la fréquentation et d'adapter les capacités d'accueil.

Avec seulement 73% des bus à l'heure, LIANE 2 est une des lignes les moins ponctuelles du réseau Le Met'. L'Eurométropole et son exploitant classent les lignes en 4 catégories selon que la ponctualité est « supérieure ou égale à 89% », « comprise entre 85% et 89% », « comprise entre 80% et 85% », ou « inférieure à 80% ». LIANE 2 appartient ainsi à la moins bonne des 4 catégories. A contrario, les lignes METTIS sont classés dans la meilleure des 4 catégories, avec près de 90% des courses à l'heure. La solution pour améliorer la ponctualité passe par le programme d'action correspondant au projet METTIS C porté par l'Eurométropole, à savoir la création de sites propres, l'optimisation des carrefours à feux et la priorité donnée aux bus, ou encore la mise en œuvre de véhicules plus grands dotés de 4 portes pour accélérer les échanges en station et la suppression de la vente à bord.

Outre ces arguments pragmatiques en faveur de la performance d'une ligne BHNS, l'image de modernité et de performance que renvoie une ligne de BHNS attire également davantage les usagers non captifs qu'une simple ligne de bus qui peut présenter une image désuète.

Les deux premières lignes METTIS A et B ont été le principal moteur ayant permis au réseau de transport de l'Eurométropole de passer de 14 millions à 23,5 millions de validations ; la ligne METTIS C doit désormais prendre le relais afin de devenir le moteur de croissance du report modal vers les transports en commun pour le sud de l'agglomération.

Alors que le taux de motorisation présente une moyenne de 78,3% pour l'ensemble de la Métropole, le taux de motorisation des ménages mesuré à Marly est l'un des plus importants de la Métropole s'agissant d'une commune de 1^{ère} couronne, avec un taux de 92%. La réalisation d'une ligne de BHNS performante est donc indispensable pour provoquer un report modal de ces usagers vers le transport en commun.

Sans la réalisation de la ligne METTIS C (action n°2 du PDU), les objectifs fixés par le PDU à l'échéance de 2030 n'ont aucune chance d'être atteints : accroître d'un tiers la part modale des transports en commun, et atteindre 130 voyages par an et par habitants.

4.2.5 Les commerces : Un point de vigilance

Les commerçants rencontrés lors des permanences ont fait état de leur désarroi quant au devenir de leur magasin. Le boulevard du XX^e corps Américain à Montigny-lès-Metz est particulièrement concerné ainsi que trois commerçants de Marly. L'inquiétude des commerçants est que la suppression des places de stationnement et la création d'une voie propre au METTIS engendrent une perte de clientèle.

En l'absence de statistiques ou de chiffrages de fréquentation sur plusieurs années, il convient d'analyser des situations similaires à défaut d'être identiques même si "comparaison n'est pas raison".

En effet, très peu de recherches ont traité la problématique de la desserte des espaces commerciaux périphériques en transports en commun, notamment en Transports en commun en site propre (TCSP), pourtant l'enjeu est majeur en termes de mobilité durable. Ainsi, dans une ville du département de la Loire, la presse fait état que le seul fait de passer une voie en sens unique crée un report de fréquentation de certains commerces au détriment d'autres. Cet exemple démontre³ l'adaptation du client aux circonstances. Cependant, il serait réducteur de penser que le consommateur est une « espèce » unique ayant toujours les mêmes habitudes.

Il y a en effet le consommateur avec de « faibles moyens de dispersion » qui privilégiera toujours le commerce de proximité soit parce qu'il a peu de moyens financiers ou par choix de vie et il y a le consommateur à « grands moyens de dispersion » qui peut couvrir plusieurs zones commerciales en une après-midi. Ainsi, les centres commerciaux MUSE et WAVE vont intéresser la seconde catégorie de consommateur alors que les commerces le long du Boulevard du XXe Corps et ceux de Metz Centre vont intéresser la première partie.

La fréquentation des commerces sera donc impactée de manière diverse selon le type de consommateur. Si un restaurant attirait majoritairement des consommateurs à « grand moyen de dispersion », il est clair que le passage du METTIS causera une baisse de sa fréquentation sauf à ce que ces clients utilisent un parking relais pour prendre le METTIS, ce qui est possible. Pour les autres commerces, cela pourrait être bénéfique, car le brassage des consommateurs de Marly à Metz Centre permettra de faire découvrir de nouvelles boutiques pour lesquelles certains usagers n'avaient jusqu'ici fait montre d'aucun intérêt, comme le montre l'exemple des deux boulangeries citées dans l'article de presse de Ouest-France.

Le maître d'ouvrage mesure l'importance du commerce de proximité en prenant acte qu'un soutien financier est possible pour les commerçants impactés par les travaux de la ligne C lorsqu'il indique que: « Le maître d'ouvrage n'a pas vocation à calculer par anticipation les impacts financiers des travaux pour les commerçants, mais a déjà annoncé sa décision de mettre en œuvre une Commission d'indemnisation qui se fera fort d'indemniser les commerçants dont le chiffre d'affaires serait impacté pendant la phase de travaux de création de l'axe BHNS et de ses stations ».

Le soutien financier est néanmoins « une béquille » destinée à compenser l'impact des travaux sur le commerce. Elle ne règlera pas la question de la difficulté des commerces de proximité au sein des agglomérations et des bourgs centres.

La première étape pour rassurer les commerçants serait donc de faire un bilan du type de consommateur concerné venant dans le commerce.

La seconde étape pour le maître d'ouvrage serait de mener une réflexion sur la place des commerces du centre-ville vis-à-vis des commerces situés en périphérie comme le centre commercial WAVE et d'élaborer ou renforcer si besoin l'action publique vis-à-vis du commerce de proximité.

La question du commerce de proximité à concilier avec le commerce de la périphérie est une question récurrente dans toutes les communes et agglomérations de France. Le passage du METTIS est l'occasion pour certains de raviver ce débat, mais il s'agit plus d'un prétexte que d'une cause de la baisse de fréquentation des commerces.

3. L'impact des rues à sens uniques sur les commerces à Saint-Sébastien-sur-Loire (journal Ouest France du 14/12/2023)

Enfin, il est toujours difficile de mettre en balance un équipement public qui s'adresse au plus grand nombre avec une durée dans le temps face aux commerces de proximité qui subissent depuis des années des baisses de fréquentation et des fermetures au regard d'un contexte économique déjà difficile depuis longtemps.

La préservation du commerce local ou de proximité est un sujet pour toutes les communes de France et malheureusement aucune n'a la solution universelle. Tout comme le commerce, l'environnement est une préoccupation nationale, voire mondiale, et il était impossible de ne pas étudier l'impact du projet de la ligne C sur ce dernier sachant que la Ville de Metz a été distinguée par le label « Commune Nature » en novembre 2023.

4.2.6 L'environnement :

À la suite de l'examen au cas par cas par l'Autorité environnementale de la Région Grand Est (décision en date du 2 février 2022) au titre de l'article R122-2 du Code de l'environnement, le projet ne fait pas l'objet d'une évaluation environnementale. Une étude environnementale accompagne néanmoins le dossier d'enquête afin de présenter les enjeux environnementaux en présence, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévus par le projet, et les impacts prévisibles du METTIS C.

La métropole de Metz a proposé dans son projet global soumis à enquête publique, une analyse détaillée des impacts environnementaux pendant les travaux et en phase d'exploitation.

Les différents thèmes abordés avec leurs impacts potentiels pendant la phase de travaux et pendant l'exploitation de la ligne METTIS C sont :

- La climatologie ;
- La topographie et la géologie ;
- L'hydrologie :

Le projet de la ligne METTIS C fera l'objet d'un dossier de Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau et d'une enquête distincte.

- En phase travaux, aucun remblai n'est prévu dans Marly. En cas de crues, des mesures seront prises pour éviter que du matériel, des engins ou des produits ne soient emportés par les eaux.
- En phase d'exploitation, et lors des crues, la voie empruntée par le METTIS sera coupée.

Un itinéraire de déviation pourra être proposé.

- L'accompagnement paysager :
 - Le milieu naturel : Le projet est une recomposition de l'espace de façade à façade en tenant compte des contraintes techniques et des espaces disponibles réduits. Ce sera au détriment de la voiture qu'une place réelle sera laissée aux modes doux et aux transports en commun.
- Le bruit
- La qualité de l'air : Metz Métropole a demandé à ATMO Grand Est de comparer la qualité de l'air avant et après les travaux. Cette étude est en cours de réalisation.
- Les émissions de gaz à effet de serre.
- Autres nuisances :
 - Les vibrations :
 - Les odeurs :
 - La pollution lumineuse :

Le projet a donc pris en compte un certain nombre d'éléments pour préserver l'environnement et la biodiversité. Il porte aussi en lui un véritable challenge technologique et économique avec le choix du matériel roulant ainsi que sa motorisation. *Une Annexe 2 a été rajoutée pour développer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées à la réalisation.*

4.2.7 Le choix du matériel roulant et de sa motorisation :

La Métropole de Metz a fait le choix d'une motorisation à hydrogène pour les bus d'une longueur de 24 m qui circuleront sur la ligne C du METTIS.

L'option électrique avec batteries, comme sur les lignes actuelles A et B, n'a pas été privilégiée compte tenu d'une courte période d'arrêt (minuit-7h) pour les rechargements des batteries et la nécessité de la création d'une station de recharge place Mazelle. Ce lieu étant classé par les Bâtiments de France, cette proposition a donc été écartée.

La solution de motorisation à hydrogène (vert) lui a donc été préférée. Il est à noter que l'achat de bus à propulsion diesel est proscrit à compter du 1/1/2024 et ce dans le cadre de la loi de Transition Energétique.

La motorisation hydrogène, permettra aux bus d'avoir une pollution locale très faible (peu de dégagement de CO₂) et limitée à l'usure naturelle des pièces (freins, pneus) comme tout mode de motorisation.

Cette motorisation allie l'efficacité de la motorisation thermique (autonomie importante et recharge rapide) et les avantages de la motorisation électrique par batterie (réductions des nuisances sonores, pollution locale faible).

Ainsi le projet de ligne METTIS C s'inscrit dans la continuité des actions de Metz Métropole pour lutter contre le réchauffement climatique et améliorer la qualité de l'air. Il a également pour objectif de favoriser l'émergence d'une filière d'hydrogène renouvelable locale.

La maîtrise d'ouvrage précise avoir obtenu un avis favorable de la part de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) après l'avoir consulté sur l'option motorisation à hydrogène pour les bus de cette nouvelle ligne.

La Métropole de Metz a donc monté ce projet qui se détaille en, création d'un parc photovoltaïque, création d'un lieu de production et de stockage de l'hydrogène ainsi qu'une plateforme permettant la recharge des réservoirs et de l'achat et de la maintenance de cette flotte de bus.

Les différentes phases du projet, prévu pour un démarrage des travaux au quatrième trimestre de 2023, se décomposent en :

- Création d'un parc photovoltaïque sur l'ancienne base de Frescaty, pour produire l'hydrogène vert nécessaire au fonctionnement des bus
- Création d'un électrolyseur avec réservoir de stockage,
- Création et aménagement d'un centre de dépôt, sur cette ancienne base, comprenant:
 - un bâtiment de maintenance (1500 m²) avec une spécificité en atmosphère explosive (ATEX), comprenant des ateliers, des espaces de stockage, un magasin général, des sanitaires, des espaces de bureaux et toutes fonctionnalités associées,
 - un bâtiment d'exploitation (560 m²) permettant l'accueil des conducteurs/receveurs et des personnels administratifs et techniques avec un espace ouvert de prise de service, des espaces sanitaires, des bureaux et des espaces de convivialité, de pause déjeuner et de réunion, de la partie avant des bus via auvent,
 - d'un espace extérieur de stationnement de bus, de 7400 m², pour le remisage de 31 bus de 24 m
 - des espaces de stationnement pour véhicules légers dédiés à l'activité et personnels
 - Ce terrain qui appartient à l'EPFGE (Etablissement Public Foncier de Grand Est) devra être dépollué et les bâtiments actuels, démolis. La question de fouilles archéologiques doit être analysée.
 - Le dépôt fera l'objet d'une demande de Permis de Construire spécifique et de procédures réglementaires dédiées,
- Mutualisation des centres de production d'hydrogène locaux avec d'autres sociétés régionales et nationales et notamment, une société de Carling.

- Achat de bus de 24 m fonctionnant à l'hydrogène qui, selon les informations fournies par la Maîtrise d'Ouvrage, n'existent pas, pour l'instant, sur le marché. Metz Métropole a contacté différentes sociétés pour le design, la production et la livraison de ces nouveaux bus. La Maîtrise d'Ouvrage nous précise que le premier véhicule avec ces caractéristiques devrait être livré fin 2025, d'après le dossier d'enquête.

La commission d'enquête souligne que les points de vigilance sur cette option motorisation hydrogène sont nombreux : planning de réalisation des différents bâtiments nécessaires à la maintenance de ces nouveaux bus, planning de réalisation du centre de production de l'hydrogène vert (parc photovoltaïque) et de son stockage ainsi que de la station de remplissage.

Un autre point qui mérite une vigilance accrue de la part de la métropole de Metz concerne les ressources humaines liées à ce projet. Il s'agit de l'embauche et de la formation des conducteurs/receveurs et agents de maintenance dédiés à cette nouvelle ligne. La commission d'enquête rappelle qu'une grève de 138 salariés sur 480 (près de 30%) des lignes METTIS A et B, s'est déroulée le 22 décembre 2023. Ces salariés réclamaient une hausse des salaires et déploraient la détérioration de leurs conditions de travail face aux difficultés de recrutement et aux démissions liées à la proximité du Luxembourg.

La date de mise en service de cette nouvelle ligne METTIS, prévue et notée dans les dossiers soumis à cette enquête publique a été fixée à septembre 2025. Aujourd'hui, l'objectif affiché dans le mémoire en réponse du 12 février est : deuxième semestre 2027 pour une mise en service complète de la ligne METTIS C. Les raisons de ce report de deux ans, présenté à la presse à l'automne 2023 par le Président de l'Eurométropole et par voie de presse en février 2024 par la vice-Présidente, fait suite « aux délais nécessaires aux acquisitions foncières notamment au niveau de la section Franiatte/XXe Corps.

Une mise en service complète de METTIS C au second semestre 2027 semble l'option la plus réaliste ».

4.2.8 La prolongation de la piste cyclable vers Marly

Dans le cadre de la loi sur la Transition écologique, le projet de cette nouvelle ligne de METTIS, mené par Eurométropole, intègre la création de nouvelles pistes cyclables entre celles existantes actuellement à Metz et les futures prolongations en direction de Marly.

Une voie bidirectionnelle dédiée aux cyclistes entre la place « Philippe de Vigneulles » et l'intersection avec la rue du 11^e d'Aviation sera créée.

De nombreuses observations de la part de particulier et d'associations de cyclistes ont souligné des points de sécurité à améliorer, notamment lors de l'obligation de franchissement de rues et dans la résorption des discontinuités. La nécessité de prévoir une signalétique adaptée à ce mode de circulation a été de nombreuses fois, soulignée par le public.

Le mémoire en réponse apporte certaines modifications allant dans le sens souhaité par le public. Le Maître d'Ouvrage rappelle que la métropole a mis en place, un Plan Vélo et que la construction de cette nouvelle ligne METTIS C et donc d'une piste cyclable conformément à la loi LOME, s'inscrira dans ce plan, et ce en concertation avec les associations locales en charge des déplacements à vélo.

4.3 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.

Les différentes thématiques nécessaires à identifier en quoi le projet est d'intérêt général ainsi que les limites du dossier soumis à l'enquête publique, permettent d'aborder les conclusions motivées de la Commission d'enquête.

Après avoir examiné l'ensemble du dossier, la Commission d'enquête est en mesure d'exprimer un avis au regard de la motivation exposée précédemment dans les thématiques abordées.

La commission considère pour ce projet :

- Que l'intérêt général du projet se justifie par les éléments suivants :
 - **Garantir une efficacité des déplacements en renforçant l'attractivité du réseau de transports collectifs de Metz Métropole tout en encourageant le report modal.**
 - **S'inscrire dans une démarche environnementale en cohérence avec la loi de transition énergétique.**
 - **Imaginer et accompagner un projet urbain et territorial de qualité sur trois communes, ainsi qu'un projet de requalification urbaine du Boulevard du XXe Corps Américain.**
 - **Mettre en place un transport en commun alimenté en Energie propre : l'hydrogène**

4.4 ÉMISSION D'UN AVIS MOTIVE

- Les **observations formulées par le public** sous toutes ses formes ont **bien été prises en compte**. En effet, **les réponses** apportées par le porteur de projet dans son mémoire en réponse aux observations exprimées dans les registres et par voie électronique sur le site Registre Numérique, développées au chapitre 3 du présent document et argumentées dans les considérations « sur le fond », **sont satisfaisantes et étayées**.
- **En particulier, comme il est développé au paragraphe 4.2.4 :**

Le projet de ligne BHNS METTIS C constitue par nature une amélioration de la LIANE 2:

- Amélioration du tracé avec un prolongement de la ligne permettant de desservir la gare de Metz, la place Mazelle ; optimisation du tracé côté Marly avec un tracé plus direct et un meilleur retournement au terminus.
- Amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité permis par : la création de sites propres sur les sections les plus contraintes, une gestion de l'ensemble des carrefours à feux par le système de supervision, des véhicules 4 portes au lieu de 3, ou encore la suppression de la vente à bord (reportée sur des distributeurs à quai)
- Amélioration des stations : installation de distributeurs de titres de transport et d'information voyageurs en temps réel
- Amélioration des capacités de la ligne avec la mise en place de véhicules de 24 mètres en lieu et place des véhicules de 18 mètres
- Amélioration de l'offre via sa mise au standard des lignes METTIS : davantage de fréquence, plus grande amplitude, notamment le week-end que les lignes de type LIANE

En conformité avec les dispositions de la Loi LOM, ce projet permet également d'améliorer les conditions de circulation des modes actifs, via la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur les sections aménagées de façade à façade dans le cadre du projet, et de trottoirs aux normes PMR.

A noter que la connexion des carrefours à feux au système de supervision va également bénéficier aux automobilistes en fluidifiant la circulation, notamment sur les voiries partagées entre le BHNS et la circulation générale.

Il convient enfin de rappeler que le coût total de la réalisation du projet est estimé à **84,760 M€**.

Il est décomposé en plusieurs postes :

- Matériel roulant : 22,060 M€
- Dépôt : 10 M€
- Parkings relais et rabattement : 4 M€
- Stations, équipements urbains : 5,7 M€
- Signalisation routière et système d'exploitation : 4 M€
- Etudes et infrastructures : 39 M€

Dans le cas d'une amélioration des performances de la LIANE 2 sans procéder aux travaux d'aménagement de l'espace urbain qualitatif sur l'axe (donc sans la création des couloirs bus), il aurait tout de même été nécessaire de procéder à l'acquisition de matériel roulant à hydrogène capacitaire (ce qui nécessite de disposer du nouveau dépôt), à l'aménagement des parkings relais, à la mise en œuvre des stations, équipements urbains et de la signalisation routière nécessaire à l'exploitation d'une ligne de BHNS performante. Le projet aurait donc coûté à minima 45,8 M€.

S'agissant des coûts d'infrastructures, il est important de rappeler que le projet dans sa section XXe Corps Américain / Franiatte / Costes et Bellonte, ou encore place Saint-Nicolas et sur la RD 113A, correspond à une reprise complète de l'espace urbain de façade à façade, et contribue ainsi à l'amélioration du cadre de vie des habitants et du cadre d'activité des commerçants.

Enfin, des pistes d'optimisation du coût du projet continuent d'être recherchées : notamment s'agissant de la station Roi George, il peut être proposé de mutualiser les stations Bus et METTIS C pour réduire l'emprise du projet et éviter de retoucher à des aménagements récents.

- D'autre part, un certain nombre d'observations et de contributions mettaient en doute l'intérêt de la création d'une ligne METTIS C au regard de l'existence de la ligne 2. Le paragraphe 3.3.2 répondait en partie à ces doutes soulevés par une partie du public. Cependant, la commission d'enquête estime qu'il n'est pas possible de mettre sur un pied d'égalité le fonctionnement et le service rendu par la LIANE 2 avec le projet METTIS ligne C. Ce dernier à une vocation plus large car il permet de revoir le projet urbain de façade à façade sur presque tout le tronçon de Montigny les Metz sans compter l'aspect écologique et le challenge technico économique qui se pose à la Métropole pour acheter et entretenir des bus de 24 mètres fonctionnant à l'hydrogène. La LIANE 2 est opérationnelle depuis des années et n'engendre plus aucun investissement alors que tout est à faire pour le METTIS ligne C.

De plus, la fréquentation de la LIANE 2 ne progresse plus par rapport aux autres lignes car elle est en saturation. L'urbanisation de certains secteurs dont beaucoup de constructions sont en cours de réalisation ne permettra pas d'effectuer le report modal :

- Reconversion en cours du quartier militaire Lizé (9 ha) : 530 logements, 62 pavillons, résidence intergénérationnelle de 4 800m², 2 300m² d'équipements publics (médiathèque, centre Moselle Solidarités), 2 216 m² de commerces et services (halle de marché, commerces de proximité, petite surface alimentaire, crèche privée,).
- Reconversion à court terme du site de l'ancienne menuiserie KARM avec la création de 103 logements directement sur l'axe desservi par la LIANE 2.
- Développement en cours et à venir des zones d'habitat (lotissements) dans le sud de la Commune de Marly : autour des rue de la gare et rue du chemin de fer.
- Rabattement des lignes péri-urbaine sur LIANE 2 et LIANE 3 au niveau du Pôle d'Echanges de Costes et Bellonte
- Reconversion à venir de l'ancien quartier militaire Reymond (4 ha)

En outre, maintenir la LIANE 2 sans investissement lourds n'apporterait aucun gain de temps par rapport au futur METTIS C, sachant que la Métropole indique à la Commission d'Enquête que cette ligne est pour l'heure la moins ponctuelle du réseau. Ne moderniser que la LIANE 2 impliquerait aussi de renoncer à la piste cyclable.

Enfin, le coût entre la modernisation de la LIANE 2 et de la ligne METTIS C est difficile à appréhender tant la comparaison repose sur des considérations peu comparables.

Le projet de modernisation de la LIANE 2 est estimé à 45.8 millions d'euros alors que celui du METTIS C est estimé à 84.76 € millions d'euros. Le prix double pour le METTIS C mais avec une certaine logique au regard de l'ampleur du projet.

La Commission d'enquête estime que le projet de ligne METTIS C peut difficilement être mis en comparaison avec la liane 2 dans la mesure où l'intérêt général et les aménagements qu'il comporte dépassent de loin le simple renouvellement des bus articulés.

Pour des raisons de lisibilité, un tableau multicritère est affiché en annexe. Il présente une synthèse des 3 scénarios possibles :

1. La situation existante à savoir la LIANE 2 actuelle sans modification
 2. La LIANE 2 améliorée mais sans création des couloirs réservés aux bus : uniquement l'acquisition du matériel roulant 24 mètres à hydrogène et le nouveau dépôt correspondant, l'aménagement des parkings relais, la mise en œuvre des stations, des équipements urbains et de la signalisation routière
 3. Le projet METTIS C faisant l'objet de la demande de DUP (variante V2B)
- Enfin, il conviendra comme exprimé dans la réserve et dans les recommandations de la Commission, de **procéder aux modifications** énoncées dans le mémoire en réponse approuvées et reprises par la Commission.
 - **À l'issue de toutes les conclusions partielles** exprimées plus haut, la commission d'enquête constate que cette consultation publique aura permis d'expliquer et de favoriser la bonne compréhension du projet. Cependant beaucoup de personnes présentes aux permanences et beaucoup d'observations sur les supports appropriés exprimaient seulement une opposition de principe au projet. En revanche, les observations les plus argumentées et les plus construites ont reçu des réponses appropriées dans le mémoire en réponse de l'Eurométropole, reprises et expliquées par la commission. Il faut noter que certaines remarques auraient pu trouver une réponse dans les pièces du dossier où figuraient toutes les justifications requises. Cet aspect correspond bien pour certaines personnes au caractère systématique de leur opposition au projet. Quelques-uns sont allés jusqu'à remettre en cause l'utilité et l'existence même de l'enquête publique. En revanche leur nombre est tout à fait restreint au regard de la forte fréquentation de la population aux permanences.

En conséquence, la commission émet l'avis suivant

AVIS FAVORABLE AVEC RESERVE

à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet présenté par l'Eurométropole de Metz, relatif à la création de la ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) METTIS C sur le territoire des communes de Metz, Montigny-lès-Metz et Marly, tel que défini au dossier soumis à l'enquête publique et à modifier selon les indications fournies par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse pour tenir compte des observations formulées par le public.

- **ASSORTI DE LA RESERVE ⁽¹⁾ SUIVANTE :**

La commission d'enquête émet une réserve sur la traversée de Marly-Centre reposant sur une absence d'étude comparative avérée, avec un passage par la RD 113a. Cette analyse technico-économique entre les deux trajets, permettrait d'éclairer la Maîtrise d'Ouvrage sur la meilleure solution à retenir au regard des avantages/inconvénients, notamment sur les coûts, les délais de réalisation et le bilan socio-économique. Elle permettrait également de mieux prendre en compte les attentes fortes exprimées par une partie de la population de Marly.

- **ET DES RECOMMANDATIONS ⁽²⁾ SUIVANTES A L'APPUI DE NOS CONCLUSIONS ET AVIS :**

1. Compte tenu de la nouveauté et de la complexité globale liées au choix volontaire de la motorisation hydrogène de cette nouvelle ligne METTIS, la Maîtrise d'Ouvrage a décalé au second semestre 2027, dans son mémoire en réponse (soit 2 ans de plus que la date prévue dans le dossier soumis à enquête publique) la mise en service de la ligne C. La commission d'enquête recommande à Eurométropole de mettre en place un comité de pilotage chargé du suivi et du respect du timing de la réalisation des différentes étapes réglementaires, foncières, techniques et de ressources humaines de ce projet d'intérêt général. Il convient d'analyser finement les différentes étapes réglementaires et techniques, et de prévoir éventuellement des solutions alternatives pouvant assurer la mise en service en temps et en heure du projet.
2. La commission d'enquête recommande d'analyser, avec les différentes associations locales cyclistes, « Metz à vélo » et autres..., les modifications nécessaires et possibles sur ce nouveau trajet, et ce en cohérence avec le Plan Vélo piloté par la métropole de Metz.
3. La commission d'enquête recommande, une planification des travaux de construction et des futurs travaux de maintenance de cette nouvelle ligne de METTIS, tenant compte de la protection de la faune et de la flore présentes le long du nouveau tracé. Des concertations régulières sont à mener avec les associations dédiées, type LPO en charge de ces spécificités locales.

1. *Il est rappelé que l'avis de la Commission d'enquête est réputé favorable si les réserves sont levées, et défavorable si les réserves ne sont pas intégralement levées.*
2. *Les recommandations correspondent à des préconisations vivement souhaitées ; la commission d'enquête demande qu'elles soient prises en considération*

L'avis FAVORABLE émis par la Commission d'enquête au projet, assorti d'une réserve, est complété par ces commentaires, apportés à l'appui des conclusions et avis :

- L'intérêt public du projet est démontré en termes d'écologie et de transition énergétique avec le développement d'une motorisation à hydrogène pour des bus de 24 mètres. Un tel véhicule n'est pour l'heure pas en circulation en France. Outre l'aspect environnemental avec la mobilité douce incarnée par la piste cyclable, il y a l'aspect d'un projet urbain où par exemple, l'aménagement du boulevard du XXe corps est complètement repensé. Le projet comporte l'amélioration de la qualité de vie des habitants qui devront néanmoins adopter au fil du temps un paradigme de déplacement différent avec la fin « du tout voiture » pour ceux qui le peuvent. Le plus difficile dans ce projet sera sans doute la résistance au changement des uns et des autres pour des raisons diverses.
- La commission d'enquête n'a pas la conviction que le projet va à lui seul dégrader la situation des commerces le long du boulevard du XXe Corps à Montigny-Lès-Metz. Seule la traversée de Marly doit être étudiée plus en détail et plus précisément le passage par la RD 113a. Ce point ne remet néanmoins pas en cause l'intérêt général du projet qui est de structurer le déplacement au sein de la Métropole au travers d'un réseau de METTIS performant et écologique.

LA REDACTION DES DOCUMENTS DEFINITIFS DEVRA PRENDRE EN COMPTE TOUTES CES DEMANDES COMPLEMENTAIRES AU DOSSIER EMIS DANS LES RESERVES, DE FAÇON A PRESENTER UN DOSSIER COMPLET ET ABOUTI POUR L'ADOPTION DE LA DUP.

Fait à METZ, le 25 mars 2024

La Commission d'Enquête

Jacques PHILIPPE

Président



Robert CISAMOLO

Membre titulaire



Frédéric GUERLOT

Membre titulaire



ANNEXE 1

TABLEAU MULTICRITERE PRESENTE AVEC 3 SCENARIOS :

- 1. La situation existante à savoir la LIANE 2 actuelle sans modification.**
- 2. La LIANE 2 améliorée mais sans création des couloirs réservés aux bus :
Uniquement l'acquisition du matériel roulant 24 mètres à hydrogène et le nouveau dépôt correspondant, l'aménagement des parkings relais, la mise en œuvre des stations, des équipements urbains et de la signalisation routière.**
- 3. Le projet METTIS C faisant l'objet de la demande de DUP (variante V2B)**

	LIANE 2 actuelle (pas de modifications)	LIANE 2 améliorée (sans création des couloirs bus)	Projet METTIS C (variante V2B faisant l'objet de la demande de DUP)
COÛT DU PROJET	0€	45,8 M€ Acquisition du matériel roulant 24 mètres à hydrogène et le nouveau dépôt correspondant, aménagement des parkings relais, création des stations, des équipements urbains et de la signalisation routière	84,76 M€ Idem case ci-jointe + requalification intégrale des espaces publics anciens entre la place Philippe de Vigneulles et le rond-point Costes et Bellonte (création d'un site propre bus, d'une continuité cyclable infiltrante, mise en accessibilité des trottoirs, plantation d'arbres, renouvellement de l'éclairage)
AMÉLIORATION DE LA VITESSE DE LA LIGNE	NON	En l'absence d'aménagement lourd (création de site propre bus ou création de couloirs d'approche), et en l'absence de simplification des carrefours à feux (diminution du nombre de mouvements autorisés), l'amélioration de la vitesse de la ligne sera très limitée, les BHNS devant cohabiter avec la circulation générale et étant retenus par ces derniers. Ainsi, l'efficacité de l'aide apportée par le système de régulation des feux sera fortement limitée. Le gain de temps n'a pas été modélisé mais peut aisément être divisé par un facteur de 3, par rapport au projet METTIS C V2B.	Entre Marly et la place de la République : <ul style="list-style-type: none"> • Gain de temps de 6 à 7 minutes dans le sens « vers République » (33 à 34 minutes de trajet actuellement) • Gain de temps de 3 à 5 minutes dans le sens « vers Marly » (29 à 32 minutes actuellement) Desserte directe de la gare de Metz et de la place Mazelle depuis Marly (sans changement de bus), soit un gain de temps total de 15 minutes en heure de pointe (42 à 48 minutes actuellement)

<p>AMELIORATION DE LA REGULARITE DE LA LIGNE</p>	<p>NON</p>	<p>NON : l'absence de site propre dédié au bus va obliger les BHNS à cohabiter avec la circulation générale en étant retenus par ces derniers. La régularité va rester mauvaise en heure de pointe ou en cas d'aléa, comme actuellement.</p>	<p>OUI : le BHNS va bénéficier d'un site propre quasi intégral dans le sens Marly vers Metz, lui offrant des conditions propices à une régularité idéale.</p> <p>Dans le sens Metz vers Marly, la simplification des carrefours à feux (suppression de mouvements) va très fortement améliorer les conditions de régularité par rapport à la situation actuelle.</p>
<p>CAPACITE DE LA LIGNE A TRANSPORTER DAVANTAGE DE PASSAGERS</p>	<p>NON</p>	<p>OUI, mais : la ligne sera équipée de BHNS plus capacitaires. Cependant la faible amélioration de la vitesse commerciale et l'absence d'amélioration de la régularité vont restreindre le nombre de rotations des véhicules engagés, donc le nombre de passagers transportés</p>	<p>OUI : la ligne sera équipée de BHNS plus capacitaires. Par ailleurs, l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité vont mécaniquement augmenter le nombre de rotations des véhicules engagés, et donc le nombre de passagers transportés</p>
<p>CONTINUITE CYCLABLE</p>	<p>NON</p>	<p>NON : espaces publics non requalifiés</p>	<p>OUI : création d'une continuité cyclable entre la place Jean-Moulin (Metz) et le terminus de Marly</p>
<p>ACCESSIBILITE DES ESPACES PUBLICS</p>	<p>NON</p>	<p>NON : espaces publics non requalifiés</p>	<p>OUI : mise aux normes des trottoirs sur l'intégralité du tracé</p>

<p>AMELIORATIONS ENVIRONNEMENTALES : PLANTATIONS D'ARBRES, INFILTRATION</p>	<p>NON</p>	<p>NON : espaces publics non requalifiés</p>	<p>OUI : outre les 261 arbres conservés sur le domaine public, un delta net de 153 arbres sera planté sur l'axe aménagé de façade à façade (tenant compte des arbres abattus), par ailleurs les études d'avant-projet ont permis d'identifier un potentiel de boisement de 473 arbres complémentaires notamment au niveau du pôle d'échange Costes et Bellonte et du terminus à Marly ; infiltration des petites pluies (10 mm) via la structure de chaussée de la piste cyclable et des places de stationnement (via les joints)</p>
<p>AMELIORATION DE LA QUALITE DES ESPACES PUBLICS</p>	<p>NON</p>	<p>NON : espaces publics non requalifiés</p>	<p>OUI : espaces publics anciens intégralement requalifiés entre la place Philippe de Vigneulles et le rond-point Costes et Bellonte</p>
<p>AMELIORATION DE L'ATTRACTIVITE DE LA LIGNE POUR LES USAGERS</p>	<p>NON</p>	<p>OUI, mais : un matériel et des stations type BHNS vont contribuer à moderniser l'image de cette ligne et attirer de nouveaux usagers... mais qui se rendront rapidement compte que la ligne METTIS C n'avance guère plus vite et n'offre pas plus de régularité que LIANE 2</p>	<p>OUI : un matériel et des stations type BHNS vont contribuer à moderniser l'image de cette ligne et attirer de nouveaux usagers qui pourront constater que la vitesse commerciale et la régularité de la nouvelle ligne METTIS C sont nettement supérieurs à LIANE 2</p>

<p>REPONSE AUX OBJECTIFS FIXES PAR LE PDU ADOPTE EN 2020 (REPONSE AUX BESOINS DE MOBILITES DU TERRITOIRE)</p>	<p>NON</p>	<p>OUI et NON : certes, l'action n°2 du PDU aura été (partiellement) mise en œuvre (création d'une 3ème ligne de BHNS), mais il est à craindre que la trop faible amélioration de la vitesse commerciale et l'absence d'amélioration de la régularité empêchent l'effet levier attendu d'une ligne BHNS s'agissant de la fréquentation</p>	<p>OUI : il est attendu de METTIS C un effet levier similaire à celui observé lors de la mise en service de METTIS A et B, s'agissant de la croissance du nombre de validations. Ainsi le projet METTIS C est prépondérant s'agissant de l'atteinte des objectifs de report modal, assignés par le PDU.</p>
<p>RAPPORT COUT/AVANTAGE</p>	<p>Cette option présente un coût certes nul, mais ne présente aucun avantage, aucune amélioration ni ne répond aux objectifs assignés par le PDU de 2020</p>	<p>Cette option reste très couteuse (plus de la moitié du coût du projet METTIS C V2B) sans pour autant offrir une réelle amélioration des performances de l'actuelle LIANE 2. Elle n'améliore pas la qualité de l'espace public, et ne permet pas non plus de créer une continuité cyclable ou de permettre l'accessibilité des espaces publics.</p>	<p>Cette option est cohérente avec les objectifs et actions définies par le PDU, mais aussi avec l'évolution du contexte législatif (encourager le report modal, création de continuités cyclables, accessibilité des espaces publics, qualité environnementale et lutte contre le réchauffement climatique, transition énergétique). Elle permet en outre de redonner une qualité urbaine à un axe autrefois exclusivement dédié au transit automobile</p>

ANNEXE 2

Afin de réaliser un suivi environnemental de qualité, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été proposées à la réalisation.

1. MESURES D'EVITEMENT

1.1 La topographie et la géologie

Mesure en phase travaux

Une étude géotechnique sera réalisée et permettra, en fonction du contexte géologique, hydrogéologique, lithologique et structural et des caractéristiques géotechniques des terrains rencontrés, de définir les principes de terrassements et les structures de chaussée à mettre en œuvre, pour les secteurs de chaussées à créer et pour le parc de stationnement de Costes et Bellonte.

Deux tronçons de voiries de la rue de Metz à Marly feront l'objet d'une extraction en décharge ISDND en raison de présence d'hydrocarbures aromatiques polycycliques d'après une étude d'AC ENVIRONNEMENT :

- Le tronçon rue de la Gare/RD113A,
- Le tronçon Magasin Leclerc/Avenue Saint-Privat.

1.2 La zone inondable

Mesures en phase d'exploitation

En cas de crue et de coupure de la voie d'accès du METTIS, les bus devront emprunter un itinéraire de substitution. Comme à l'heure actuelle pour la liane 2, les bus emprunteront alors la RD113a.

1.3 La biodiversité

Mesures en phase travaux

Comme dit précédemment, aucun arbre présentant des potentialités moyennes ou fortes en gîtes sylvestres ne devrait être abattu.

Toutefois, si dans l'évolution du projet, la coupe de tels arbres était envisagée, cela nécessiterait le passage d'un écologue qualifié afin de contrôler la présence effective ou non d'espèces dans les cavités identifiées avant la coupe.

L'abattage des arbres devra être réalisé en dehors des périodes de reproduction et d'hibernation/hivernage.

1.4 Les réseaux

Mesures en phase travaux

Les réseaux font ou feront l'objet de travaux de déplacements et de renforcements. Leur continuité sera néanmoins maintenue durant cette phase

1.5 Le patrimoine historique et archéologique

L'intégration urbaine et architecturale qui accompagnera le projet visera à ne pas avoir d'impact négatif sur les éléments patrimoniaux. En effet, l'insertion urbaine du projet METTIS est capitale du point de vue de la préservation du patrimoine et de la mise en valeur du cadre de vie.

En ce qui concerne les grilles du quartier Lizé, l'objectif est de les préserver mais le projet nécessite de les déplacer sur une partie du linéaire.

2. MESURES DE REDUCTION

D'une manière générale, les travaux seront planifiés et gérés de telle sorte qu'ils s'accompagnent du minimum de gêne pour la population riveraine et que la période de chantier soit la plus courte possible.

La coordination des différents travaux sera recherchée, afin de ne pas aggraver les impacts.

2.1 Les eaux pluviales

Les dispositifs de récupération des eaux de pluies qui seront mis en place dépendront de l'existence d'une plateforme et de son assainissement, de l'infiltrabilité en sous-sol et des contraintes à l'infiltration.

Des principes généraux ont été définis en fonction des différentes configurations.

Lorsque les aménagements seront réalisés sur une plateforme existante sans en augmenter la surface (zones d'aménagements ponctuels dans Metz-Centre et Marly-Sud), seules les émergences seront déplacées sans modification du principe de collecte d'eaux pluviales actuellement en place. Si des dysfonctionnements ont lieu, des déraccordements pourront être envisagées si cela est techniquement et économiquement réalisable.

Lorsque les aménagements seront réalisés sur une plateforme existante en augmentant sa surface (secteurs d'aménagements de façade à façade sur l'axe Général Franiatte-XXème Corps Américain), la perméabilité des nouvelles surfaces aménagées sera préservée au maximum. Si possible, les nouvelles surfaces seront raccordées préférentiellement à des dispositifs d'infiltrations sur le périmètre du projet.

Lorsque les aménagements seront réalisés dans des secteurs sans plateforme existante (il est question ici des deux P+R) la gestion des eaux de pluie sera conforme à la réglementation :

- Les pluies faibles et moyennes (période de retour inférieure ou égale à 10 ans) seront soit infiltrées dans le périmètre, soit conduites vers une zone d'infiltration qui peut être extérieure au périmètre, soit via une combinaison de ces 2 approches.
- Les pluies de fortes intensités (période de retour de 30 ans) seront contrôlées par un débit de fuite limité afin de réduire leurs impacts par des dispositifs de contrôle, de stockage temporaire et le tamponnement des eaux pluviales et ruisselées,
- Une réflexion sera menée concernant l'écoulement des eaux pluviales pour les pluies d'intensité exceptionnelle (période de retour supérieure à 30 ans).

2.2 Le milieu naturel et la biodiversité

Mesures en phase d'exploitation

Afin de réduire les perturbations du cycle biologique des espèces, les travaux d'entretiens d'espaces verts, d'arbres, de haies et les abattages d'arbres seront réalisés en dehors des périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction, hibernation/hivernage). Ainsi, ils seront réalisés en septembre/octobre.

2.3 Les arbres, arbustes et haies

Mesures en phase travaux

261 arbres seront conservés. Les 69 arbres, les arbustes et haies abattus seront remplacés à proximité de leur lieu initial. Des arbres supplémentaires seront plantés sur tout le tracé. Au total, 222 arbres seront plantés. Ces éléments sont étayés dans la pièce 6 « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » du dossier DUP.

Le projet fait l'objet d'une demande d'abattages d'arbre d'alignements en parallèle de cette procédure

Les plantations concerneront également le PEM de Costes et Bellonte afin de renforcer le corridor de la Trame Verte concerné par le projet.

2.4 La pollution lumineuse

Mesures en phase d'exploitation

L'éclairage proposé aura un impact réduit sur l'environnement et une dépense d'énergie minimale. Il respectera :

- La norme NF EN 17200 sur les règles d'installations électriques en éclairage extérieur,
- La norme NF EN 13201 sur les classes d'éclairage,
- L'arrêté du 27 décembre 2018 sur les nuisances lumineuses,
- Les prescriptions de la trame noire de Metz Métropole,
- Les recommandations en vigueur.

2.5 Les vibrations

Afin de réduire les émissions de vibrations, les bus seront conçus de façon à produire le minimum de nuisances. Aussi, le revêtement utilisé permettra une faible émission et transmission de ces dernières. Les sièges des conducteurs auront des suspensions adaptées et les employés seront formés au bon usage de ceux-ci.

2.6 Le foncier

L'achat des terrains nécessaires au projet se fera, préférentiellement, par voie amiable avec les propriétaires concernés, sur la base des estimations financières réalisées par le service France Domaines.

En cas d'échec de la négociation amiable avec les propriétaires privés, une procédure d'expropriation pourra être mise en œuvre à l'issue de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

C'est alors le juge de l'expropriation qui fixera le montant de l'indemnité.

La somme allouée aux intéressés comprend une indemnité principale, basée sur la valeur vénale du terrain, et complétée par des indemnités accessoires (exemple : indemnité de réemploi destinée à couvrir les frais que l'exproprié aurait à supporter pour l'achat d'un bien équivalent, destiné à remplacer celui dont il est exproprié).

2.7 Les commerçants

Mesures en phase travaux

Une commission d'indemnisation amiable des commerçants sera mise en place pour, après examen des dossiers, indemniser les pertes de marge brute directement générées par les perturbations induites par les travaux de METTIS.

Par ailleurs, la continuité de la circulation et d'accès sera assurée en permanence pendant la phase de chantier.